

Presse-Information

Fahren mit dem Cup-Carrera des Jahrgangs 1992

Spaß auf Warteliste

"Wir möchten etwas mehr Leistung und Fahrwerksmodifikationen, um noch bessere Rundenzeiten realisieren zu können. Der Abstand zu den (wesentlich aufwendigeren) Fahrzeugen der Deutschen Tourenwagenmeisterschaft soll nicht zu groß werden", lautete ein in der letzten Saison immer wieder geäußerter Wunsch von Fahrern und Teamchefs im Carrera Cup. Die Cup-Organisation zeigte dafür ein offenes Ohr und schrieb der Rennabteilung ein entsprechendes Lastenheft. Ganz dick war darin das Wort "Kosten" verzeichnet: Die Teams sollten für die Leistungssteigerung nur einen unwesentlich höheren Preis entrichten müssen. Das Ergebnis dieser Maßnahmen: Der deutsche Cup-Carrera des Jahrgangs 1992 rollt zum moderaten Kaufpreis von 148 000 Mark auf 18 Zoll-Rädern und verfügt über 275 PS Leistung. Das sind exakt 10 PS mehr als im Vorjahr. Eine geringfügige Leistungskur also. Sind die Modifikationen spürbar ? Wenn ja, wo liegen die Unterschiede ? Das herauszufinden, war der Anlaß für Proberunden auf dem 2,3 Kilometer langen Weissacher CanAm-Kurs.

18 Zoll-Räder auf dem Carrera ohne Kotflügelverbreiterung - das verleiht dem Klassiker ein noch selbstbewußteres und bulliges Aussehen. Ein Format, das noch vor wenigen Jahren als undenkbar galt. Das Testfahrzeug war nagelneu. Cup-Manager Hendrik Unger, ein vom Paris-Dakar- und Indianapolis-Streß gestählter Porsche-Renntechner, blickte mir beim Einsteigen tief in die Augen und sagte in schönstem Schwäbisch: "Laß unser Auto heile."

Bereits der kurze Weg von der Rennabteilung zur Versuchsstrecke machte deutlich, daß Rennspezialisten Hand angelegt haben: Die Elastizitäten in den Radaufhängungen sind gänzlich geschwunden, Querfugen-Komfort (im Straßenfahrzeug ausdrücklich gewünscht) ist kaum mehr vorhanden. Ein fest eingeschweißter Überrollkäfig aus dem Haus Wilfried Matter, eine Domstütze und Federn, die dreimal straffer sind als in der Serienversion, spezielle Bilstein-Gasdruckdämpfer, ein um 40 Millimetern tiefergelegtes Fahrwerk und Radaufhängungspunkte, die bis an die Grenze des Machbaren härter gemacht wurden, sind dafür verantwortlich. Sie geben jede Fahrbahnunebenheit direkt ins Cockpit weiter. Unnötige Komfort-Extras sind entfernt. Solchermaßen gerüstet, hat der Cup-Carrera gegenüber dem Serien-Pendant an Härte, aber auch an Renntauglichkeit hinzugewonnen. An der erfolgreichen Grundabstimmung hat sich für 1992 nichts geändert.

Nach einigen Runden zur Eingewöhnung und zum Aufheizen der Reifen die erste Erkenntnis: die neuen 18 Zoll-Pneus aus der Gummi-Zauberküche von Pirelli-Mann Norbert Risse benötigen mehr Zeit bis zum Erreichen der Betriebstemperatur als ihre 17 Zoll-Vorgänger. Darauf werden sich die Piloten bei der Einführrunde einzustellen haben.

Ab 3500 Umdrehungen reagiert der Sechszylinder im Heck überaus spontan auf kleinste Bewegungen des Gaspedals und dreht in jedem Gang zügig hoch - bis der Drehzahlbegrenzer bei 6700 Umdrehungen in Aktion dreht. Dabei röchelt und trompetet der 3,6 Liter Serienmotor, der dank eines offenen Luftfilters seine Resonanzaufladung nicht nur akkustisch noch stärker zur Geltung bringt, sondern sich auch eines Leistungszuwachses von nunmehr 25 PS gegenüber der Basisversion erfreut. Die Geräuschkulisse im ausgeräumten, ungedämmten Renn-Carrera ist schlicht infernalisch. Aber für mich ist es Musik in den Ohren. Der Zuwachs um 10 PS von der Cup-Version '91 zu der des Jahres 1992 ist für den

Fahrer unmerklich, subjektiv kaum spürbar - zu gut ging bereits das 91er Fahrzeug. Realisiert wird die Mehrleistung über ein geändertes Steuergerät. Über den gesamten Drehzahlbereich wird mehr Frühzündung gegeben.

Deutliche Veränderungen erbrachten jedoch die Abstimmungs- und Versuchsfahrten von Renn-Ingenieur Roland Kussmaul im Fahrverhalten. Wenn man den Grenzbereich ertastet, erweist sich das Fahrzeug dank der 18 J-Räder über die gesamte mittlere Balance hinweg als weniger übersteuernd. Anders ausgedrückt: Die Pirelli-Pneus bauen nun in allen Bereichen - sowohl beim Bremsen als auch in der Querbeschleunigung - mehr Grip auf. Das Schöne dabei: Der Cup-Porsche ist durch die neuen Reifen keinesfalls giftiger im Fahrverhalten geworden, sondern im Grenzbereich angenehmer zu beherrschen. Bei der letztjährigen Abstimmung 17 Zoll-Rädern war Porsche mit dem Stabilisator auf der "hart" gegangen und hinten auf "ganz weich", um das Übersteuern zu beseitigen. Es gab jedoch keine Reserven mehr. Mit den neuen Pneus kann auf der Hinterachse wieder etwas härter gefahren werden. Gleichzeitig verlangen die 18 Zoll-Reifen nach geänderten Radstellungen. Vorne und hinten gibt es mehr Sturz, die Vorderachse erhält mehr Vorspur. Hier wird es an an der sensiblen Einstellung der Teams liegen, sich kleine Vorteile herauszuarbeiten. Das Besondere und Entscheidende dabei dürfte sein: Die neuen Reifen halten länger und sind über die gesamte Distanz im Fahrverhalten stabil. In der letztjährigen Spezifikation war es möglich, daß nach fünf oder sechs Runden ein Nachlassen der Pneus zu etwas verhaltenerer Gangart anmahnte. Für die Trainingssitzungen bedeutet das: Es werden mehrere schnelle Turns mit schnellen Runden möglich, denn nach kurzer Abkühlzeit sind die Reifen wieder voll belastbar und einsatzfähig.

Auf reinen Handlingstrecken - das haben die Fahrten in Weissach gezeigt - bringt die neue Räder/Reifen-Kombination Vorteile. Den Beweis hat Roland Kussmaul auf dem Paul Ricard-Kurs in Frankreich erbracht: Er fuhr eine durch-

- durchschnittliche Verbesserung um zwei Sekunden heraus. Durch den ein Zoll höheren Durchmesser der Räder, dreht der Motor bei gleicher Geschwindigkeit nun 140 Umdrehungen weniger als im Vorjahr. Das bedeutet: Der Drehzahlbegrenzer setzt wie bis-her bei 6700 Umdrehungen ein, aber man fährt im fünften Gang ausgedreht 6 km/h schneller. Das dürfte eine Geschwindigkeit von 277 km/h ergeben.

Die Pirelli-Techniker brauchten für die neuen Gummis lediglich in das große Regal greifen, in dem die Pneu für die Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft lagern, denn in der DTM sind 18 J die gängige Größe. Auf dieser Basis war für den Cup-Carrera schnell die richtige Mischung gebacken, wobei besonders viel Feinarbeit für die Antriebsräder aufgewendet wurde. Auf der Hinterachse hat sich die Gummimenge der Radaufstandsfläche vergrößert. Auf 9,5 x 18 J-Felgen aus dem Hause Speedline werden profillose Slick-Pneu des Formats 265/645 x 18 montiert, auf der Vorderachse kommt man mit relativ bescheidenen 8J-Felgen aus, die mit Reifen der Größe 235/635 x 18 bestückt sind.

Die neue Felgen-Generation hat drei gravierende Vorteile: An der Hinterachse entfallen die Distanzringe, jede Felge ist gegenüber dem Vorjahresmodell um ca. zwei Kilogramm leichter. Sie sind dreiteilig montiert, so daß bei kleinen Beschädigungen die entsprechenden Teile ausgewechselt werden können. Das hilft Geld sparen. Der Kauf einer komplett neuen Felge ist nicht mehr erforderlich. Außerdem: Das Design ist so gewählt, daß der Felgenstern nicht mehr im Umriß übersteht. Dies erleichtert den Teams den Transport und vermeidet die Gefahr häßlicher Kratzer.

In gut 30 Weissach-Runden vermittelt der Cup-Carrera auf abgesperrter Strecke soviel Fahrfreude, daß jede Minute ausgekostet werden muß. Der leichte Kevlar-Schalensitz vermittelt ein Gefühl der Geborgenheit, denn er bietet in den Kurven

unglaublichen Seitenhalt. Die Bremsen zeigen sich von dem munteren Treiben völlig unbeeindruckt. Sie packen kurz und trocken an. Die Verzögerungswerte sind so sensationell, daß man als Gelegenheitsfahrer dieses Autos vor jeder Ecke zu früh verzögert.

Auch bei den Bremsen gibt es eine Neuerung gegenüber 1991: Das Cup-Fahrzeug hat die komplette RS-Bremse, die Scheibe ist um ein Zoll im Durchmesser gewachsen, der Bremssattel ist etwas weiter nach außen gezogen. Die Bremse eines Serienwagens verzögert also ein Renn-Auto! Hier wurde der Weg Rennsport / Serie einmal umgekehrt besritten: niemand baut bessere Bremsanlagen in die Serienfahrzeuge ein als Porsche. Unterschiede zum Vorjahresmodell waren beim Test nicht auszumachen. Auch Roland Kussmaul konnte bei den Paul Ricard-Tests nicht sagen, welche Anlage gerade eingebaut war. Der Fortschritt wird erst auf so bremsenmordenden Kursen merkbar. Hier hält die neue Bremse länger durch.

Jeder Spaß hat ein Ende. Beim Aussteigen die letzte Neuerung: Der Seilzug, der bislang die Türen öffnete und schloß, ist aus logistischen Gründen der grifffesten Zugschlaufe des RS gewichen. Weil Porsche nichts dem Zufall überlassen möchte, gibt auch es hier einen Hintergrund: Im Falles eines Falles ist mit der Schlaufe ein schnelleres und besseres Aussteigen möglich. Die Weissacher Renn-Spezialisten haben mit verhältnismäßig geringem Aufwand den Cup-Carrera perfekt modifiziert, so daß die diesjährigen Rennen noch mehr Freude bereiten.

Jürgen Pippig