

Mit 500 PS aus 3.996 ccm Hubraum bei 460 Newtonmetern maximalem Drehmoment ist der 181.690 Euro teure Porsche 911 GT3 RS (Generation 991) die Trackday-Ikone unserer Zeit. Auch im Porsche Sports Cup sorgt er für Furore. Dem steht der weniger extrem gebaute 911 GT3 mit 475 PS aus 3.799 ccm Hubraum bei 440 Newtonmetern gegenüber. Mit 141.278 Euro ist die unverbindliche Preisempfehlung (kurz: UVP) um mehr als 40.000 Euro niedriger angesetzt.



DAS UPGRADE VOM UPGRADE: 2014ER PORSCHE 911 GT3 (TYP 991) CLUBSPORT APC.

Der 2014er Porsche 911 GT3 (Typ 991) Clubsport APC unternimmt einen Brückenschlag zwischen beiden Versionen. 502 PS aus 3.799 ccm Hubraum bei 448 Newtonmetern maximalem Drehmoment sind eine Alternative, die bereits seit September 2014 existiert. Inzwischen hat Thomas Nater, dessen Göttinger Unternehmen AP Car Design hinter dem Kürzel APC steht, noch einmal in verschiedenen Punkten nachgelegt – sozusagen das Upgrade vom Upgrade. Die Ausgangsbasis: ein weißer Serien-GT3, der im August 2014 ausgeliefert worden ist – eine Ausführung mit Generation-2-Motor. Einen Zugewinn an aerodynamischem Anpressdruck stellte das vom aktuellen GT3 Cup übernommene Spoilerpaket bereit. Das Heckflügel-Hauptblatt aus Kohlefaser musste an beiden Seiten gekürzt werden. Eine Leichtbau-Auspuffanlage akzentuierte die hervorragenden Gene des Original-Motors mit 475 PS ab Werk. Das Resultat: 503 PS (369 kW) bei 448 Newtonmetern maximalem Drehmoment. In feiner Detailarbeit gelang es, das Fahrzeuggewicht auf nunmehr 1.296 Kilogramm zu reduzieren. An den Original-Be-

festigungspunkten konnte ein Überrollschutz aus Stahlrohr-Material positioniert werden. Im Wageninneren fanden weitere interessante Details Berücksichtigung, so zum Beispiel ein HANS-fähiger, vom Deutschen Motorsport Bund (DMSB) zertifizierter Profilschalensitz für schnelle Runden im Clubsport oder bei Trackdays. Das spektakulärste Feature: ein durch Uwe Kern realisiertes Klebefolien-Design in Anlehnung an die US-amerikanischen Champion-Porsche und Audi R8 von Dave Maraj. Die Botschaft: „Be a Champion“. Auf gut Deutsch: „Sei ein Champion!“ Dem farbenprächtigen Aufputz folgte eine diskretere Reminiszenz an die werksseitig eingesetzten 911 RSR des Porsche Teams Manthey in der Langstrecken-Weltmeisterschaft, der WEC. Doch auch der RSR-Look verschwand nach einiger Zeit wieder. Im dritten Entwicklungsstadium sollte es puristischer zugehen. Die Aufkleber verschwanden in Gänze, abgesehen von einem „Porsche“-Schriftzug unter dem Heckflügel-Hauptblatt. Der Schwerpunkt lag nun in der Vervollständigung des Technologie-Konzeptes. Äußerlich klinisch rein, sollte das GT3-Upgrade auf seine inneren Werte hinweisen.

Für den Motor und das Auspuffsystem galt die Devise: „Never change a running system“. Das Aggregat blieb unverändert. Für das Fahrwerk galt das nicht. Im Prototypenbau von KW erfolgte die Abstimmung einer anspruchsvollen Gesamtlösung auf dem 7-Säulen-Fahrwerksprüfstand. Cup-Uniball-Querlenker an der Vorder- und Hinterachse sowie Uniball-Domlager mit zusätzlicher Sturzjustierung an der Vorderachse stellten den neuen Standard sicher. Hingegen bleibt die Bestückung der Original-Räder in 9J x 20 vorn und 12J x 20 hinten bestehen. Sie erhielten lediglich eine kontrastierende Lackierung – am Anfang in Schwarz, inzwischen in Rot. Die Bremsanlage ist auf Rundstrecken-Einsätze eingestellt: „Pagid Gelb“-Beläge mit erhöhtem Reibwert, Stahlflex-Bremsleitungen und „DOT 5“-Bremsflüssigkeit gewährleisten Betriebssicherheit auch im Hochtemperatur-Bereich. Freilich sind die Filetstücke im Reigen der Investitionen – ausgerechnet! – die Karbon-Türen mit voll funktionsfähiger Funk-Zentralverriegelung. Alternativ ist manuell ein ebenso sicherer Umschluss gewährleistet. Um dies um-

zusetzen, mussten ein Kabelbaum gefertigt und die Türschloss-Teile aus mehreren Porsche-Modellen miteinander kombiniert werden. Doch die Sache funktioniert, und im Zusammenspiel mit der Makrolon®-Verglasung an Fahrer- und Beifahrertür kommen Technologie-Freunde voll auf ihre Kosten. Die Klarfolierung des Vorderwagens – Fronthaube, Stoßfänger, Windschutzscheibe, Kotflügel, das Dach zu einem Drittel – wirkt Steinschlägen entgegen. Die Frontspoiler-Flics des Typs 4.0 unterstützen ein kompaktes Fahrgefühl beim Einlenken. Ein Hochleistungs-Fahrzeug

wie dieses, das 315 km/h erreicht, ist als ein sensibel geschnürtes Gesamtpaket zu betrachten. Es bedarf einiger professioneller Erfahrung, zum Beispiel aus dem Porsche Sports Cup, um sich der Materie auf diesem hohen Niveau überhaupt annehmen zu können. Was Thomas Natter und sein Meisterteam von AP Car Design betrifft, so ist dies mehr als garantiert!

werk1.17 words: carsten krome
werk1.17 images: vw home mediarew



Spartanischer Wohnraumkomfort:
Der 911 GT3 Clubsport APC verzichtet auf jeglichen Teppichboden - (fast schon) eine Cup-Version mit Option Straße.



werk1
big.data

big.data | die technische dokumentation in allen relevanten details

Fahrzeugtyp

2014er Porsche 911 GT3 (Typ 991),
Aufbau durch AP Car Design zum
GT3 Clubsport APC

Basisfahrzeug

EZ 08/2014 (Gen.-2-Motor, Garantie bis 08/2017)

Karosserie (Serienumfang bei Werksauslieferung)

zweisitziges Coupé; Leichtbau-Karosserie in neuer Aluminium-Stahl-Bauweise mit Kotflügeln, Türen, Kofferraum- sowie Motorraumdeckel aus Aluminium

Sonderaufbauten Karosserie (GT3 Clubsport APC)

nachgerüstetes Original-Spoilerpaket Typ GT3 Cup, Heckflügel-Hauptblatt aus Karbon, in der Breite reduziert, auf Hochstellern; Karbon-Türen mit voll funktionsfähiger Funk-Zentralverriegelung sowie manueller Schließung (Kabelbaum angefertigt und Türschloss-Teile aus mehreren Porsche-Modellen passend kombiniert); Makrolon®-Verglasung an Fahrer- und Beifahrertür; Flics Typ 4.0; vergrößerter Unterbauspoiler am Stoßfänger vorn; Karbon-Leichtbau-Motordeckel mit Schnellverschluß; Klarfolierung des Vorderwagens (Haube, Stoßfänger, Windschutzscheibe, Kotflügel, Dach 1/3); Not-Aus-Schalter unter Kofferraumhaube platziert; APC-Abschleppösen

Motor (Serienumfang bei Werksauslieferung)

wassergekühlter Sechszylinder-Boxermotor; Motorblock und Zylinderköpfe aus Aluminium; vier obenliegende Nockenwellen; vier Ventile pro Zylinder, per Schleppebel betätigt; ein- und auslassseitig variable Steuerzeiten (Vario-Cam); hydraulischer Ventilspielausgleich; Benzin-Direkteinspritzung; je ein Dreiweg-Katalysator pro Zylinderreihe mit je zwei Lambdasonden; elektronische Zündung mit ruhender Zündverteilung (sechs aktive Zündmodule)

Bohrung 102,0 mm

Hub 77,5 mm

Hubraum 3.799 cm³

Verdichtung 12,9 : 1

Motorleistung

475 PS (350 kW) bei 8.250/min (Serienumfang bei Werksauslieferung)

maximales Drehmoment 440 Nm bei 6.250/min

Höchstdrehzahl 9.000/min

Kraftstoffart Super Plus

leistungsoptimierende Maßnahmen (GT3 Clubsport APC)

Edelstahl-Fächerkrümmersatz; 200-Zellen-Tri-Metall-High-flow-Katalysatoren; verstellbare Bypässe, Entfall der seitlichen Schalldämpfer; Abgasanlage weiterhin über werksseitige Schaltung verstellbar; Klimaanlage weiterhin funktionsfähig; Abstimmung der digitalen Motorsteuerung auf dem Prüfstand; 369 kW/503 PS bei 448 Newtonmetern maximalem Drehmoment

Kraftübertragung

Motor und Getriebe zu einer Antriebseinheit verschraubt; Siebengang-Doppelkupplungs-Getriebe (PDK) mit geregelter Hinterachs-Quersperre sowie PTV Plus

Radaufhängungen (Vorderachse)

Federbeinachse (McPherson-Bauart, Porsche-optimiert) mit einzeln an Querlenkern, Längslenkern sowie Federbeinen aufgehängten Rädern; zylindrische Schraubenfedern mit innenliegenden Schwingungsdämpfern; elektromechanische Servolenkung; speziell für AP Car Design konfiguriertes KW-Sportfahrwerk

Radaufhängungen (Hinterachse)

Mehrlenkerachse mit einzeln an jeweils fünf Lenkern geführten Rädern; zylindrische Schraubenfedern mit koaxialen, innenliegenden Schwingungsdämpfern; aktive Hinterachslenkung; Porsche Active Suspension Management (PASM) mit elektronisch geregelten Schwingungsdämpfern

Radaufhängungen (GT3 Clubsport APC)

KW-Clubsport-Fahrwerk; Abstimmung im Prototypenbau auf dem KW-7-Säulen-Fahrwerksprüfstand; Cup-Uniball-Querlenker an Vorder- und Hinterachse; Uniball-Domlager mit zusätzlicher Sturzjustierung an der Vorderachse

Bremsen (Vorderachse)

Sechskolben-Aluminium-Monobloc-Sattelgehäuse; gelochte und innenbelüftete Scheiben mit 380 mm Durchmesser und 34 mm Dicke

Bremsen (Hinterachse)

Vierkolben-Aluminium-Monobloc-Sattelgehäuse, gelochte und innenbelüftete Bremsscheiben mit 380 mm

Durchmesser und 30 mm Dicke

Bremsen (GT3 Clubsport APC)

„Pagid Gelb“-Beläge mit erhöhtem Reibwert; Stahlflex-Bremsleitungen; „DOT 5“-Bremsflüssigkeit

Räder und Reifen

vorn 9J x 20 mit 245/35 ZR 20, hinten 12J x 20 mit 305/30 ZR 20

Leergewicht nach DIN (Serienumfang bei Werksauslieferung)

1.430 kg

Leergewicht (GT3 Clubsport APC) 1.296 kg

Tankinhalt 64 l (optional: 90 l)

Höchstgeschwindigkeit 315 km/h

Beschleunigung (0 – 100 km/h) 3,5 sec.

Interieur (GT3 Clubsport APC)

alle Dämmungen und nicht benötigte Bauteile entfernt; APC-Vollkäfing in „Carraraweiss“; Stoßbereiche der A-Säulen mit Alcantara-Polstermaterial abgedeckt; Recaro-„Pole Position“-Fahrer- und Beifahrersitz mit Laufschienen; 6-Punkt-Schroth-Gurte für HANS-System; Aluminium-Fussbrett mit Anti-Rutsch-Belag; Feuerlöscher im Beifahrer-Fussraum; Fussbrett für Beifahrer angefertigt; Zeitnahme/Laptimer RLC in der Mittelkonsole nachgerüstet

Laufleistung 4.470 km

Fahrzeugpreis 179.000 Euro