



# 3

DIE

## BEDEUTUNGEN DES **GLASPERLENSPIELS**

### *Glasperlenspiel –*

zunächst ist das ein Roman von Hermann Hesse. 1943 in zwei Bänden erstmals veröffentlicht, erhielt das Werk 1946 den Nobelpreis für Literatur. Hesses umfangreichster Roman überhaupt inspirierte noch im Jahr 2010 ein Stockacher Bandprojekt, sich entsprechend (um-)zu benennen. Glasperlenspiel ist seitdem als ein deutschsprachiger Elektropop-Act fest etabliert. Eine dritte Bedeutung – von gleichfalls unverkennbar künstlerischem Wert – verlieh Thomas Nater dem Spiel der feinen Glasperlen. Denn es verhalf einer 1996 bereits produzierten Porsche-Karosserie zu nahezu makelloser Oberflächengüte.



Einst gescholten, inzwischen auf dem Sammlermarkt respektiert: Ende 1994 löste der 911 GT2 eine Kontroverse aus

**Perfektion. Dieser Anspruch war ein ständiger Begleiter, als die Idee zur Verwandlung eines Allrad-turbos in eine Rekreation des Porsche 911 GT2 aufkam**

Jeder ist seines Glückes Schmied. Das weiß auch Thomas Nater. Mit viel Engagement und ungebremster Bereitschaft zu Nachtschichten hat sich der Göttinger einen Ruf als Saubermann in Sachen Sonderaufbauten auf Porsche-Basis erarbeitet. Einst führte sein gelebter, persönlicher Enthusiasmus zur Gründung von AP Car Design. Inzwischen ist der Betrieb räumlich ausgebaut worden, da immer mehr Sportwagen-Besitzer den Weg zu ihm nach Niedersachsen finden. Zwei Schwerpunkte lasten die Mannschaft um Thomas Nater aus: Clubsport-orientierte Anwendungen, beispielsweise im Porsche Sports Cup, sowie teilweise aufwändig hergerichtete Klassiker mit Luftkühlung. Dabei macht es überhaupt keinen Unterschied, ob es sich um einen 356er aus den auslaufenden fünfziger Jahren oder um den letzten 911 mit Gebläse-Lüfterrad im Heck, als Generation 993 bekannt und allseits

geschätzt, handelt. Einen späten 911 biturbo mit Werks-Leistungssteigerung der zweiten Ausbaustufe (WLS II, 450 statt 408 PS), rüstete AP Car Design in ein originalgetreues Replikat des 911 GT2 um – penibel ausgearbeitet, im legendären Retro-Farbtönen „Blutorange“ ausgeführt, souverän fahrbar dank des Allrad-Antriebs. Treibende Kräfte waren zwei Freunde aus dem Landkreis Gütersloh, deren Autokennzeichen „GT“ so etwas wie eine Selbstverpflichtung ist. Wo sonst in Deutschland ziert die Kurzform von „Grand Tourisme“, spricht: zweisitziger Sportwagen – jedes ordnungsgemäß zugelassene Kraftfahrzeug? Einer dieser beiden Westfalen, Uli mit Vornamen, besaß bereits einen GT2-Sonderaufbau. Thomas Nater hatte das andernorts entstandene Fahrzeug noch einmal in Gänze seziert und perfektionistisch auf den aktuellen Stand gebracht. Ralf, den anderen Sohn des Westfalenlandes, hatte das leuchtend gelbe Exemplar vollends begeistert. Er wünschte sich ein entsprechendes Pendant, anfangs noch in „Rivierablau“. Flächig aufgetragene Lackproben überzeugten ihn davon, das klassische, für immer dem 911 Carrera RS 2.7 Coupé zugeschriebene „Blutorange“ zu bevorzugen. Schließlich erteilte Ralf den Auftrag, einen geeigneten

Gebraucht-Sportwagen zu akquirieren und anschließend in eine neuwertige GT2-Nachfertigung zu verwandeln. Das Anforderungsprofil war denkbar einfach: Neben den üblichen Suchkriterien – unfallfrei selbstverständlich und eine möglichst überschaubare Kilometerzahl – sollte das geschlossene Coupé ohne ein Schiebedach auskommen. Es stellte sich heraus, dass diese eigentlich unspektakulären Vorgaben alles andere als umgehend in die Tat umzusetzen waren. Denn die Zeiten, da die letzten 911 biturbo mit Luftkühlung und fünfstelligen Laufleistungen für maximal 85.000 Euro zu erstehen gewesen sind, gehören der Vergangenheit an. Inzwischen müssen 10.000 bis 15.000 Euro mehr für ein umsichtig gepflegtes Serienfahrzeug veranschlagt werden. Das gewünschte Objekt fand sich schließlich in einer Stadt unweit von Stuttgart, der zwei Porsche-Veredler – TechArt und Gemballa – zu weltweiter Beachtung verhalfen: in Leonberg nämlich. Ein 1996 zugelassener Doppellader war ursprünglich mit Werks-Leistungssteigerung

I (WLS, 430 statt 408 PS) ausgeliefert worden. Im Porsche Zentrum Münster erfolgte nachträglich das Upgrade auf die Werks-Leistungssteigerung II gemäß den Hersteller-Vorgaben. Positiv fiel die Bewertung der bisherigen Laufleistung – nur 81.000 Kilometer – aus. Ein Minuspunkt: das Schiebedach. Für Thomas Nater bedeutete die vermeidbare Last am höchsten Punkt des Neunelfer-Gehäuses – vollkommen emotionslos – eine Zusatzaufgabe. Die Konsequenz: Der Transportfahrt von Baden-Württemberg an den Harz schloss sich die Einrichtung einer Großbaustelle an – eine fast schon alltägliche Situation im Hause AP Car Design.

**Wie einst im Juni: Warum der Aufbau zum 911 GT2 großen Aufwand, vergleichbar mit der technischen Vorbereitung auf die 24 Stunden von Le Mans, erforderte**

Sporthistorische Rückblende: Von 1995 bis 2000 belebte der Porsche 911 GT2 das Renngeschäft bei den 24 Stunden von Le Mans.

Die wirtschaftlich bessergestellten Teams konnten es sich leisten, nur für den Langstrecken-Klassiker an der Sarthe neue, frische Einsatzfahrzeuge auf der Grundlage ebenfalls neuer Rohkarosserien aufzubauen. Mittels dieser Methode – die Laufstunden lagen bei null – minimierten sie das Risiko materiell bedingter (und für das Miet-Geschäft auf allerhöchstem Niveau nachteiliger) Totalausfälle. Ähnlich rigoros agierten jene Rennstall-Besitzer, die ihre Auslieferungstermine für neue 911 GT2 gezielt in ein Vier-Wochen-Delta vor dem Saisonhighlight in Le Mans legten, nur um auf der sicheren Seite zu sein. In die Geschichte eingegangen ist nicht zuletzt die Anekdote eines Deutschen, der einen Sattelschlepper voller neuer oder zumindest wenig genutzter Einzelteile direkt ins Fahrerlager am „Circuit des 24 heures“ karren ließ. Aus der Branche telefonierte der Mann eine Handvoll Profis zusammen, um sie vor Ort mit einem Puzzlespiel zu konfrontieren. Da die Zeit bis zur technischen Abnahme drängte, blieb für Diskussionen kein Raum. Unnötig zu erwähnen, dass es die Mannschaft trotz-

dem schaffte. Wie dem auch sei: All die Mythen und Legenden rund um den Porsche 934 der neunziger Jahre beflügelten nicht nur die Phantasie der Straßen-Kundschaft, sondern auch jene der Macher, der professionellen Umsetzer. Thomas Nater nahm sich an den Sonderaufbauten für die 24 Stunden von Le Mans ein Beispiel. Er fällte nicht nur den Beschluss, das angekaufte 911 (993) biturbo WLS II Coupé bis zur buchstäblich letzten Schraube zu zerlegen. Darüber hinaus richtete er sich auf das Freilegen des blanken Karosserie-Stahlblechs ein. Akzente setzen wollte er, und nicht einfach einen Gebraucht-Sportwagen mittels schief angesetzter Kotflügel-Verbreiterungen aus Plastik all seiner Würde berauben. Vielmehr lag ihm eine Oberflächen-Ausarbeitung am Herzen, die dem Finish der werksseitig ausgelieferten Original-Exemplare nahekommen sollte. Ingeheim träumte er natürlich davon, den Standard noch zu übertreffen. Um dies zu erreichen, mussten zunächst die Aluminium-Fronthaube sowie der Kevlar-Verbreiterungssatz an das ausgebeinte Coupé-Gehäuse angepasst werden. Es folgte jener Moment, der Porsche-affinen Karosseriers in der Seele wehtut: das konturengenaue Beschneiden überflüssig gewordener Bereiche der vorderen Kotflügel und der hinteren Seitenwände. Im Endeffekt war dieser radikale Schnitt bereits 1974 vonnöten, als Porsche die ersten Carrera RSR 3.0 für Kunden auflegte. Vom Grundsatz her ist dieser Vorgang stets derselbe geblieben, um die Freigängigkeit voluminöser BBS-

Motorsport-Räder mit Kreuzspeichen-Sternen aus Magnesium zu garantieren. Im vorliegenden Fall waren jedoch Original-Speedline-Felgen in 9Jx18 ET 34 mit 235/30 ZR 18 vorn sowie 11J x 18 ET 18 mit 295/30 ZR 18 hinten vorgesehen. Deren konstruktiver Aufbau unterschied sich vor allem an den nicht sichtbaren Innenseiten der Felgenarme. Das Problem: In Verbindung mit einer Vorderachs-Bremse auf dem Stand des letzten Evolutionsmodells, welches seinerzeit 380 Millimeter große, gelochte und innenbelüftete Stahl-Scheiben auf den Punkt genau verzögerten, waren 18 Millimeter dicke Distanzscheiben erforderlich. Andernfalls hätten die Felgenarme mit den nicht minder üppig dimensionierten Brembo-Festsattel-Gehäusen eine klemmende Verbindung eingehen können. All diese Informationen mussten im Vorfeld akribisch genau zusammengetragen werden, um ein Nachbessern des einmal lackierten Gesamtkunstwerks zu vermeiden. Nachdem alle Gewerke festgelegt waren, trugen allerfeinste Glasperlen den bisherigen Anstrich so schonend wie eben möglich ab. Keine mikroskopische Delle sollte die spätere Herrlichkeit stören. Dasselbe galt natürlich für auskristallisierte Rückstände chemischer Tauschbäder, die von vornherein nicht in Betracht kamen. Zu viele Tatsachenberichte aus dem Spektrum der Restauratoren waren bekannt geworden, die im Sinne einer längerfristigen Versiegelung der wertvollen Substanz keinen Sinn ergaben.

**Akrobatik am Drehgestell: Nach dem Glasperlenspiel begaben sich zwei professionelle Autolackierer gleichzeitig ans Werk, und im Ruhrgebiet nahm ein PS-Alchimist Drehzahl auf**

Ohne Matter platter. In der Tiefe der siebziger Jahre war das die Kunden-Ansprache des Überrollbügel-Produzenten Winfried Matter aus Karlsdorf. Konsequenter stieß er in eine Angebotslücke am Markt, und der weitere Weg war vorgezeichnet: Aufstieg zum Lieferanten so renommierter Hersteller wie Porsche oder Mercedes-Benz, dazu die strategisch wichtige Funktion des Präsidenten des Deutschen Sportfahrer-Kreises, kurz DSK. In die Glanzzeit des Unternehmers aus dem Kraichgau fielen nicht zuletzt die Konfiguration und das Einschweißen spezieller Stahlrohr-Sicherheitszellen in den Porsche 911 GT2 R, der Rennversion notabene. Leider existiert die einstige Käfig-Produktion nicht mehr. Wer dennoch eine authentische Rekreation verwirklichen will, muss aufwändig recherchieren. Dabei geht es nicht nur um die seinerzeit verwendeten Werkstoffe sowie Querschnitte, sondern auch um die Definition sämtlicher Schweiß- und Kreuzungspunkte. Erst die Analyse eines glaubhaften Original-Fahrzeugs erlaubte es, den erforderlichen Datenbestand nochmals anzulegen. Anschließend zeichnete Wiechers Sport, ein alteingesessener Fachbetrieb aus Nienburg an der Weser, für die handwerkliche Umsetzung verantwortlich. Das Auslackieren des Innenraums erwies sich als ein besonderer Prüfstein. Es kommt immer wieder vor, dass Farbläufer die eingeschweißten Stahl-Sicherheitszellen unansehnlich werden lassen. Um dies zu umgehen, ließ Thomas Nater die vorbereitete Karosserie nicht nur auf ein Drehgestell spannen. Er beauftragte darüber hinaus zwei Autolackierer gleichzeitig, die sich ergänzten. Diesem Vorgang war der Ersatz des Schiebedachs inklusive 24 Kilogramm schwerer und obendrein weit nach innen bauender Kassette durch eine Original-Dachhaut ohne Luke vorausgegangen. Das Öffnen der Regenrinnen war eine besonders delicate Aufgabe – und ohne eine Spezial-Vorrichtung nicht zu bewerkstelligen. Das Einfärben der Außenhaut sollte den sorgsam präparierten, aalglatten Oberflächen gerecht werden. Dem Auftragen des Decklacks in „Blutorange L 21 E“ folgten nach mindestens 48-stündiger Trocknung das Schleifen in einer 2.000er-Körnung sowie das zweischichtige Versiegeln mit einem Klarlack, dessen keramische Bestandteile einen 3D-Effekt erzeugten. Während weitere Gewerke wie die trockenestrahlenen Achsteile oder der ohne den Einsatz von Spritzkleber verlegte Leichtbau-Teppichsatz ihrem Verbau entgegensahen, ging es einige hundert Kilometer weiter westlich um

**Ein nur teilweise eingerichtetes Sportstudio: Nach oben hin wird es zunehmend spartanischer**



1996er 911 biturbo werks-leistungssteigerung coupé



die Evolution des werks-leistungsgesteigerten Sechszylinder-Boxermotors. In unmittelbarer Nachbarschaft zur ehemaligen Hertener Zeche Ewald vertiefte sich Dennis Dragunski in das angelieferte Doppelturbo-Aggregat, das er erst einmal auseinandernahm. Von den ganz teuren Eingriffen riet er indes ab. So blieb es bei 3,6 Litern Hubraum, ohne die Option der letzten 30 PS durch die allzu aufwändige Erweiterung auf 3,8 Liter einzulösen. Sein Konzept der kleinen Schritte umfasste ein Downsizing der Ladersorte auf den KKK-Typ K26, mit Natrium gekühlte, vergrößerte Auslassventile, nachgearbeitete Ventilsitze, verstärkte Ventilfedern, Ventilderteller aus Titan, Aluminium-Ventildeckel, eine optimierte Ladeluftkühlung, Spezial-Zündkerzen, eine sensibel abgestimmte Bosch-Motronic M 5.2 sowie eine MSD-Zündanlage. Die aufgrund der Werks-Leistungssteigerung II bereits an den beiden Fahrzeugseiten jeweils doppelflutige Auspuffanlage erhielt 100-Zeller-Metall-Katalysatoren und einen an die Abgas-Turbolader angepassten Krümmersatz. 588 PS – ursprünglich waren es 450 – konnten als das Ergebnis der Kraft-Kur notiert werden. Das maximale Drehmoment stieg von 585 auf 745 Newtonmeter an. Die vielleicht wichtigste Information: Ab 3.600/min lag relevante Motorkraft an. Insgesamt konnte die technisch unkritische Ausbaustufe des Porsche 911 biturbo auf weitreichende Alltagstauglichkeit sowie TÜV-Konformität fokussiert werden. In Abgrenzung zum modellhistorischen Vorbild – ab Werk durfte der 911 GT2 ausschließlich mit Heckantrieb bezogen werden – blieb der über eine Visco-Kupplung an der Vorderachse dynamisch regulierte Allradantrieb des Ursprungsautos bestehen.

Unverkennbar ein Neun-  
elfer mit Luftkühlung:  
Die Silhouette verdeut-  
licht die Genetik des  
Jahrhundert-Sportwagens

**Keine weiteren Fragen, Euer Ehren! Anmut und Schönheit der GT2-Rekreation zerstreuten letzte Zweifel an der Sinnhaftigkeit von Sonderaufbauten der oberen (Preis-)Kategorie**

Zwölf Monate Bauzeit, 165.000 Euro gutachterlicher Wiederbeschaffungswert, aber auch ein um mindestens 100.000 Euro günstigerer Preis als bei einem vergleichbaren Original-Fahrzeug mit zertifizierter Chassisnummer und glaubhaft-lückenloser Dokumentation – das sind die Rahmendaten eines wirtschaftlich am Ende des Tages erstaunlich ausgewogenen Großprojektes. Bei der Bewertung solcher Aufbauvorhaben sollte stets der Aspekt berücksichtigt werden, in welchem Verhältnis der Erstellungsaufwand zum aktuellen Verkehrswert des naturgemäß selteneren Original-Exemplars steht. Aus einer Rekreation – übrigens sogar bei gleichrangig gewählten Komponenten – kann sich ein kaum zu unterschätzender Kostenvorteil ergeben. Zumindest bei Modellen aus den neunziger Jahren ist das so. Ältere Semester unterliegen eigenen Gesetzmäßigkeiten. Die Differenz wird, nachdem der Markt von Täuschungsversuchen inzwischen fast bereinigt ist – die Kunden werden mit der Zeit nicht dümmer, eher ist das Gegenteil der Fall – durch die modellgeschichtliche Bedeutung vorgegeben. Manche Sammler akzeptieren inzwischen eine Koexistenz in ihren Garagen. Für sie gilt die Devise: einen echten Vertreter der Porsche-Sonderserien zum Wegstellen, ein weiteres, würdiges Replikat für den Trackday oder die Clubausfahrt. Insofern sind letzte Zweifel an der Sinnstiftung umgebauter 911 biturbo – immerhin die letzten lebenden Zweiventil-Doppellader mit Luftkühlung – ausgeräumt. Noch vor wenigen Jahren wäre jeglicher Eingriff in mindestens 90.000 Euro teures, automobiles Kulturgut als Gotteslästerung gescholten worden. Die Spielregeln ändern sich, und oft genug auch zum Guten. Dies mag die vierte, die eigentliche Bedeutung des Glasperlenspiels sein.

werk1.1 words by carsten krome  
werk1.1 pics by carsten krome

1996er 911 biturbo werks-leistungssteigerung coupé

3

