

# werk 1

sports | cars | culture



neu +++ neu +++ neu

JANUAR - FEBRUAR

# 2014



## SCHNELLES, GRÜNES GIFT

GT3 RS 4.0, im Porsche  
Sports Cup siegreich



## CHICER MINUTENBRENNER

GT3 RS 3.8, für forcierte  
Bergfahrten modifiziert

## PORSCHE 904

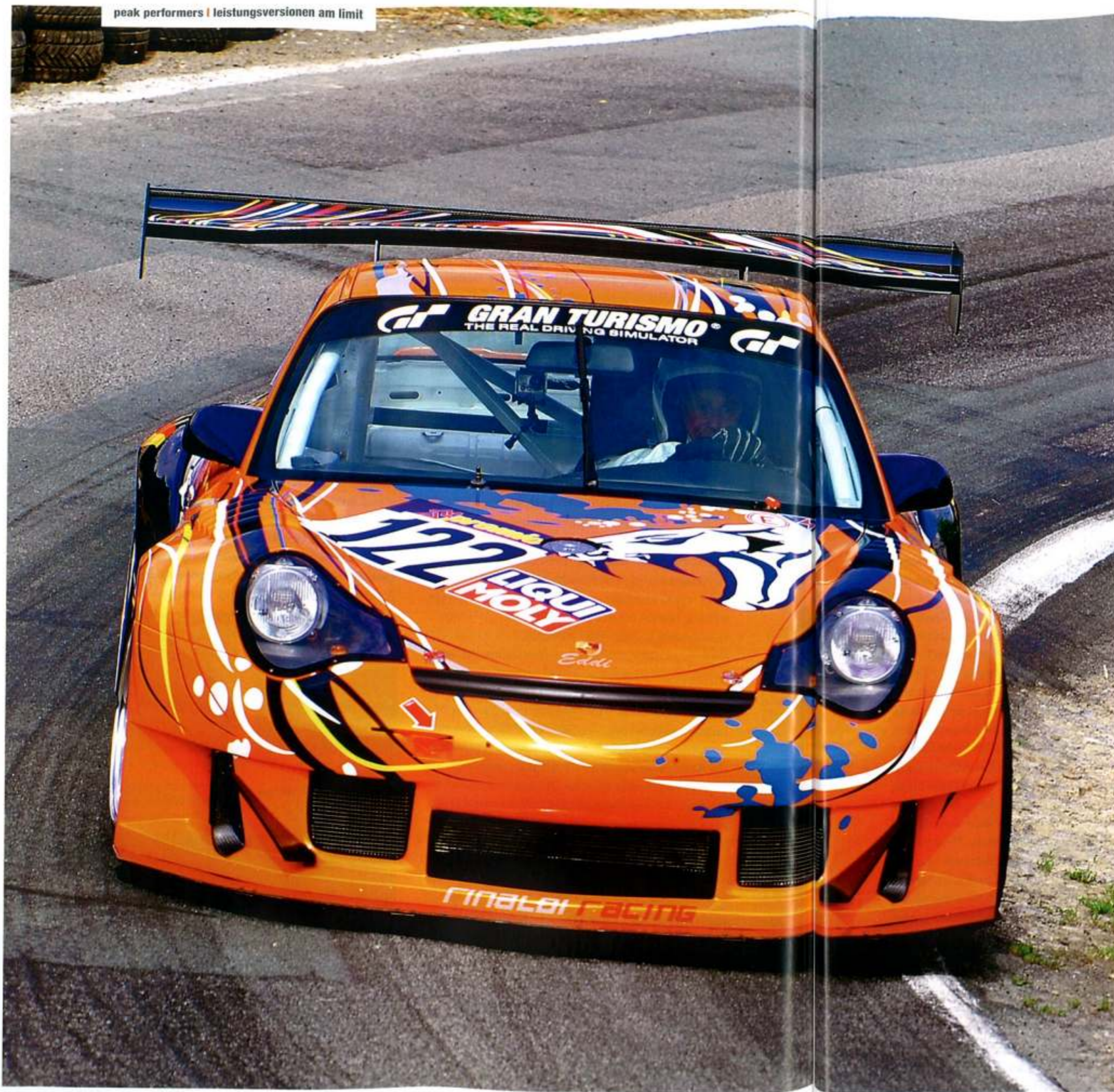
Das Sammlermarkt-  
Phänomen des Jahres



# CLOCKWORK ORANGE

Hommage an 20 Jahre RSR 3.8 – erstes Kapitel





# FLIEGENDE ECHSEN

[flai in | zærd]

*Bergwärts im Upgrade des GT3 RSR der Generation 996 – für die Zaungäste eine Augenweide, für den Steuer-Mann im Cockpit in vielerlei Hinsicht eine Herausforderung*

Diplom-Ingenieur Frank Neugebauer ist am Berg aktiv. Er lebt für die eine Minute und zwei bis dreieinhalb Sekunden, die zwischen der Startlinie und dem Zielstrich liegen. Aus einem 2004 für die Straße ausgelieferten GT3 RS der Generation 996 hat er sich das Upgrade eines GT3 RSR geschaffen. Die nachträglich verbreiterte Porsche-Karosserie zitiert obendrein die Farbgebung eines Semi-Werkseinsatzes bei den 24 Stunden von Le Mans 2011, als der US-amerikanische Teambesitzer Seth Neiman zwei „Art Cars“ rennen ließ – ein blaugrundiges und ein oranges.

Neugebauers Minuten-Glück: bergauf am absoluten Limit, zwölf Monate lang jedes Detail analysieren



## Sister Act: Für Langstrecken-Wettbewerbe befindet sich ein zweiter GT3 RS in Planung

**Auf Stippvisite an der Sarthe: Einen Diplom-Ingenieur aus dem Schwäbischen lässt das Bild der „Flying Lizards“ nicht mehr los – mit eigenen Mitteln gibt er sich an die Nachfertigung**

**F**lying Lizard – fliegende Echse: Jahrelang ist dieses Begriffspaar, welches nur mit Phantasie ins Deutsche übersetzt werden kann, gleichbedeutend mit Porsche-Motorsport auf absolutem Top-Niveau. Der US-amerikanische Rennstallbesitzer Seth Neiman beteiligt sich unter diesem Markenzeichen an der American Le Mans Series, kurz ALMS. Bis zuletzt kommen zwei 911 GT3 RSR der jeweils neuesten Bauart zum Einsatz. Zusätzlich startet bei den 24 Stunden von Daytona 2011 ein Riley-Prototyp, hochkarätig besetzt mit Porsche-Werksfahrern. Einen Coup landen Seth Neiman und Flying Lizard bei den 24 Stunden von Le Mans 2011. Zwei GT3 RSR gehen als künstlerisch gestaltete „Art Cars“ ins Rennen. Den einen zielt ein phantasievolles Design auf kornblauem Grund, den anderen kleiden dieselben grafischen Elemente auf Orange ein. Der Auftritt ist nachhaltig, kein Sponsorenlogo durchbricht das

gestalterische Konzept. Porsche-Enthusiasten in aller Welt sind begeistert, nicht zuletzt in Deutschland. So beschließt Frank Neugebauer, ein Diplom-Ingenieur aus Deizisau in Landkreis Esslingen, die Nachfertigung. Dazu zieht er einen 2004er GT3 RS heran, den er zwei Jahre zuvor umgebaut hat. Wohlgemerkt – ein Straßenauto, keine rennfertige, gleichnamige FIA-GT2-Version. Jede noch so kleine technische Änderung ist das Ergebnis eines Hindernislaufs: Spezialteile müssen recherchiert, finanziert und schließlich montiert werden – obendrein akzeptiert sie niemand wirklich. Denn in den einschlägigen Clubsport-Ligen passt ein gezielt modifizierter GT3 RS nicht ins Reglement. Folglich beschließt Frank Neugebauer, den Gesamtumfang eines GT3 Cup ab Modelljahr 2002 nachzurüsten. Er hofft auf ein Einsehen der Funktionäre, seinen Nachbau einfach im Feld der reinrassigen Cup-Carrera mitlaufen zu lassen. Doch selbst die Vorlage des gesamten Datenmaterials vermag den Argwohn, mit dem man ihm in den Fahrerlagern begegnet, nicht aufzulösen. Ein Szenenwechsel ist die Folge. Einerseits scheint ein Einstieg in die Gruppe H naheliegend zu sein. Im Vergleich mit den restriktiven Cup- oder Clubsport-Regularien sind die Spielregeln liberaler gefasst, allerdings auch an eine Baujahres-Vorgabe gebunden. Neuwagen sind von der Teilnahme gänzlich ausgeschlossen. Mit der Langstrecken-Meisterschaft Nürburgring (VLN) steht ein populäres Rennformat zur Disposition, das ausschließlich auf der Nordschleife zur Austragung kommt. Tatsächlich probiert Frank Neugebauer den

Einstieg – erst einmal freitags, als Renntaxifahrer. Die eigentlichen Wettbewerbe nimmt er in einem Fronttriebler fernöstlicher Herkunft unter die Räder.

**Weil er da ist: Faszination Berg und die Auswirkungen auf unseren Protagonisten – 2011 lässt er den GT3 RS in die Breite gehen, um noch zielgenauer gegen die Uhr anrennen zu können**

Im Frühjahr 2010 beziehen zwei Porsche-Branchenkollegen – der Werkstattbetreiber Michele Rinaldi und der Karosierer Holger Zimmermann – neue Räumlichkeiten in einer großzügigen Ex-Militäranlage am Rande des Eifelstädtchens Mendig. Frank Neugebauer bringt das auf eine Idee: Er bindet beide in den konsequentesten Entwicklungsschritt an seinem GT3 RS ein. Rinaldi erweitert den Motorhubraum auf 3,8 Liter, und Zimmermann gestaltet die Außenhaut in einen Abguss des 2004er GT3 RSR um. Die von Dr. Wendelin Wiedeking, dem ehemaligen Produktionsvorstand und späteren Vorsitzenden des Vorstandes der Porsche AG, verkörperte Gleichteil-Strategie bewährt sich. Kluge Köpfe auf Seiten der Technik vorausgesetzt, muss nicht alles neu angeschafft werden. Vieles baut aufeinander auf, und da dem Budget Grenzen gesetzt sind, liegt dies im Interesse aller an diesem Projekt Beteiligten. Der Aufwand ist aber nicht zu unterschätzen. Es ist dem Enthusiasmus einer kleinen, eingeschworenen Gemeinschaft zu verdanken, dass sie auch noch andere zu begeistern

wissen. So kommt mit Ansgar Wiesen die anerkannteste Koryphäe auf dem Gebiet der vollelektronischen Motorsteuerung an Bord. Er schafft es schließlich, die einzelnen Gewerke so harmonisch aufeinander abzustimmen, dass zunächst 490 PS als Anfangswert dabei herauskommen. Solchermaßen gerüstet, wagt sich Frank Neugebauer im August 2011 in die Liga der Minutenbrenner. Er tritt beim Osnabrücker ADAC-Bergrennen in Erscheinung, wo er schon einige Male mit seinem GT3 RS angetreten ist, wenn auch noch in schmaler Version. Die Initiative geht von Michael Starke, dem Betreiber des Osnabrücker Porsche Zentrums, aus. Als aktiver Sportfahrer der alten Schule lässt er sein Herz für einen Idealisten wie Frank Neugebauer sprechen. Er lädt ihn ein, sich am Hausberg der Niedersachsen zu versuchen. Dieser folgt dem Ruf an den Uphöfener Berg und verliebt sich in die 2.030 Meter auf fürchterlich schlechtem Asphalt. Etwas mehr als eine Minute dauert der Gipfelsturm, doch dem Seiteneinsteiger von der Rundstrecke passiert etwas, was alle alten Recken in dieser Disziplin auszeichnet. Er fängt an, die Strecke vor seinem geistigen Auge in millimetergenaue Segmente zu unterteilen. Und so ist er auch nicht traurig, als er nach dem Trainings-Samstag aufgrund eines Defektes vorzeitig einpacken muss. Mit der drittbesten Fahrzeit unter allen Tourenwagen-Fahrern hat er seine Duftmarke gesetzt. Und da es am Sonntag in Strömen regnet, liegt eine Zeitverbesserung außer Reichweite. Freilich verlässt der Gast aus Baden-Württemberg das Osnabrücker Land mit einem gefüllten Lastenheft.

[flair in li zards]

Die Vorderachse möchte er nochmals verbreitern, um ein präziseres Einlenken zu erreichen. Die Umsetzung wird zwei Jahre in Anspruch nehmen – und einen radikalen Farbwechsel nach sich ziehen.

**Der Glanz des Weltsports auf einer alten, von der Sonne halb aufgelösten Kreisstraße in der Provinz – zwei Lebensjahre für eine Minute und wenige Sekunden kristallines Adrenalin**

Frank Neugebauer feilt weiter an seinem Porsche, dessen Vorderachse nochmals in die Breite geht. Sie nimmt die Ausmaße des 911 GT3 R Upgrade 2013 an, was Anpassungsarbeiten nach sich zieht. Auch die Außenfarbe verändert sich. Dank des Folien-Designers Frank Kotrba wäre dieser Punkt eigentlich im Nu abgearbeitet – wäre da nicht vom Semi-Werksersatz des US-Amerikaners Seth Neiman bei den 24 Stunden von Le Mans 2011 zu berichten. Zwei neue GT3 RSR der Generation 997 starteten beim Langstrecken-Klassiker an der Sarthe, der eine in Kornblau, der andere in Orange. Beide eint die künstlerische Darstellung einer fliegenden Echse, weshalb die Porsche unter der Bezeichnung „Flying Lizard“ antreten. Da Frank Neugebauer sich insgeheim ein technisch identisches Schwesterauto wünscht, nimmt er sich Neimans Vorstellung in Le Mans zum Beispiel. Zunächst lässt er sein existierendes Fahrzeug im „Flying Lizard“-Orange dekorieren. Damit reist er ins Osna-

**Große Vorbilder: Bei den 24 Stunden von Le Mans 2011 setzte der US-Amerikaner Seth Neiman zwei „Art Cars“ ein**

[flair in] **lizards**



brücker Land, das zum Zeitpunkt des ADAC-Bergrennens 2013 einem Schmelztiegel gleicht. Die Sonne brennt mit unbarmherziger Kraft auf den Asphalt, der sich als unmittelbare Konsequenz mit der Zeit auflöst. Die Seitenführung, insbesondere in der Links-Rechts-Kombination nach der Startallee mit der schnellsten Passage überhaupt, lässt mehr als zu wünschen übrig. Frank Neugebauer beschreibt das Problem so: „In langsamen und mittelschnellen Kurven, dort, wo es auf den mechanischen Grip ankommt, musste ich am Lenkrad ungewohnt häufig korrigieren. In den superschnellen Ecken, wo mein Heckflügel aerodynamischen Abtrieb generierte, war es unproblematischer. In Summe bin ich aufgrund der geschilderten Verhältnisse langsamer gewesen als zwei Jahre zuvor.“ Dennoch zieht er ein positives Fazit: „In den schnellen Biegungen bin ich voll bei der Musik! Ich stelle jedoch fest, dass mir mein Porsche-Kollege Herbert Stolz auf der Startgeraden Meter abnimmt. Da ist halt ein Doppellader-Motor im Spiel, der sicher ein paar PS mehr freisetzt als mein Dreiachter-Sauger“. Die materielle Ungleichheit, die im Bergrennsport als bunte Vielfalt durchaus erwünscht ist, wird Frank Neugebauer nicht von einer Rückkehr nach Hilter-Borgloh, dem Ort des jeweils rund einminütigen Sturms nach oben, abhalten. Er wird unablässig tüfteln, verlorene Sekundenbruchteile aufspüren und eines nicht allzu fernen Tages Besitzer eines Porsche sein, der exakt für die Erfordernisse der 2.030 Meter konfiguriert sein sollte. „Das ist doch auch der Grund“, lächelt er hintergründig, „warum ich mir ein zweites Auto herrichten werde – das wird dann nur für die Nürburgring-Nordschleife gemacht sein!“

**Gemeinsamkeiten und Unterschiede – warum die fliegende US-Echse in Deutschland vorsichtshalber zur blitzschnellen Schlange werden musste**

Diese Haltung passt zu Seth Neiman, seinem leuchtenden Vorbild. Auch er würde in Le Mans niemals mit Porsche-Boliden rennen (lassen), die nicht auf den Punkt genau für den Circuit des 24 Heures konfiguriert wären. So ist das in der dünnen Luft des Spitzensports eben. Eine Feststellung bleibt: Statt einer fliegenden Echse zierte ein anderes Wappentier Frank Neugebauers Porsche. Er votierte zugunsten einer blitzschnell zubeißenden Schlange – nicht zuletzt, um rechtliche Probleme auszuschließen. Fankult wird mancherorts missverstanden. Dem Auftritt als solchem hat diese Entscheidung zu maximaler Eigenständigkeit verholfen. Längst sind der Mensch und seine Maschine in den Fahrerlagern der Nation wohlbekannt – auf Wiedersehen, bis bald!



WERK1  
**big.data**

Fahrzeugtyp

## 911 (996) GT3 RS

Modelljahr 2004

Rennsport-Aufbau zum GT3 RSR Upgrade

### Aerodynamik-Konzeption

durch ZIM-Speed, Holger Zimmermann, gefertigter und montierter Karosserie-Bausatz; Fahrzeugbreite wie 911 GT3 R Upgrade 2013 (196 cm vorn und 200 cm hinten); geschlossener Karbon-Unterboden mit Heckdiffusor; Karbon-Heckflügel-Hauptblatt wie 911 GT3 R Upgrade 2013 (200 cm Breite); bis auf die Windschutzscheibe vollständige Polycarbonat-Verglasung; neue Design-Folierung durch FK-Folientechnik, Frank Kotrba

### Sicherheits-Konzeption

durch CarDiff Motorsport, Thomas Peipelmann, fest mit der Karosserie verschweißter Überrollkäfig aus Stahlrohr-Material; OMP-Feuerlöschanlage; Recaro-Rennsitz; Hauptschalter; Tankmodifikation mit drei innenliegenden Pumpen

### Motor

wassergekühlter Original-Sechszylinder-Boxermotor Typ 911 (996) GT3 RS MJ 2004; vier Ventile pro Zylinder; Neuaufbau und Hubraumerweiterung auf 3,8 Liter durch Michele Rinaldi Racing mit anschließender Feinabstimmung auf dem Leistungsprüfstand (VGS Sport, Ansgar Wiesen)

### Abgassystem

M&M-Race-Exhaust (Tilo Koch) mit 100-Zellen-Katalysatoren sowie Isolationsband

Motorleistung (neu) 511 PS

maximales Drehmoment (neu) 475 Nm

maximale Motordrehzahl 8.800/min

### Kraftübertragung

Sechsgang-Schaltgetriebe; Gangräder auf die Nürburgring-Nordschleife abgestimmt; verstärkte RSR-Radsätze; 8/32er Teller-/Kegelrad; Stahl-Synchronringe; GAE-Schifter; Sintermetall-/3-Scheiben-RSR-Kupplung; Modifikation der Differenzialsperre durch Jürgen Alzen Motorsport

### Bremsanlage

vorn 6-Kolben-Sättel mit Stahlscheiben (380 x 34 mm) und PAGID-/Ferodo-Reibbelägen; hinten 4-Kolben-Sättel mit Stahlscheiben (355 x 28 mm) und PAGID-/Ferodo-Reibbelägen; Waagebalken-System Typ AP-Racing

### Radaufhängungen

Bilstein-Rennfahrwerk, auf die Nürburgring-Nordschleife abgestimmt, mit sämtlichen Komponenten des 911 GT3 R Upgrade 2013, Abstimmung durch Michele Rinaldi und Marco Seefried

### Räder

dreiteilige BBS-Rennsport-Felgen (12J x 18 Zoll vorn und 13J x 18 hinten)

Reifen Michelin (30/65-18 vorn, 31/71-18 hinten)

### Hebeanlage

3-Stempel-Wagenhebesystem auf RSR-Stand

Gewichtsangabe 1.150 kg

### Danksagungen

Michele Rinaldi, Holger Zimmermann

**PREMIUM-SPORTFAHRERTRAININGS**  
auf der Nordschleife



**Scuderia S7**  
International Sportsdriver Coaching