

ALTER EGO

DAS ZWEITE LEBEN EINES CARRERA S



Ein Endzwanziger,

als Experte für elektronische Motormanagement-Systeme in der Autobranche geschätzt, sah sich mit einer anspruchsvollen Aufgabenstellung konfrontiert. Ein Bestandskunde fragte die technische Durchsicht seines Porsche-Sonderaufbaus einschließlich der Sportbetreuung auf der Nürburgring-Nordschleife an.

Danny Kubasik, inzwischen 29-jährig und als Chip-Optimierer in der Voreifel tätig, nahm die Herausforderung an. Er erkannte, dass eine Vollrestauration unumgänglich sein würde und legte los. Für die Aufarbeitung des 1996er Porsche Carrera S der Generation 993 galten in jeder Hinsicht Wertmaßstäbe, wie sie eigentlich auf dem Oldtimer-Sektor angelegt werden. Das Resultat: ein luftgekühltes Sportfahrzeug in der Qualität eines Neuwagens.

Danny Kubasik alias „Dieter Schmidtman“ ist seit zehn Jahren beruflich selbstständig. In Mechernich, einem Ort in der Voreifel, hat er einen Fachbetrieb für Chip-Optimierungen an Fahrzeugen aller Art – von Rennausführung bis Lastwagen – aufgebaut und kontinuierlich erweitert. Um seinen Bestandskunden und den inzwischen acht Mitarbeitern angemessene Räumlichkeiten zu bieten, zieht er vor drei Jahren in einen Neubau um. Zu dieser Zeit gibt er auch als aktiver Rennfahrer Gas. Dazu bemüht er sein Alter Ego. Woher der Zweitname – „Schmidtman, Dieter“ – letztlich rührt, bleibt unklar. Jedenfalls ist es ein roter Porsche 944 turbo, in der Youngtimer Trophy mit überschaubaren Mitteln eingesetzt, mit dem er den Einstieg in die Motorsport-Branche vollzieht. Schnell fasst er Fuß, und das nicht nur als Steuer-Mann hinter dem Lenkrad. Die Szene wird mehr und mehr auf ihn aufmerksam, nimmt ihn ernst, platziert Aufträge. Irgendwann sind Teambesitzer wie Martin und Nicolas Raeder oder der ehemalige Volkswagen-Renningenieur Andreas Lautner involviert. Da ist es für den jungen Unternehmer, der bei genauerer Betrachtung gar kein Jungunternehmer mehr ist, nur logisch, dem Porsche 944 turbo ein Renngerät mit etwas mehr Relevanz folgen zu lassen.

Für Danny Kubasik – Verzeihung, „Schmidtman's Dieter“ – ist das der Audi TT-RS, mit dem er in die anspruchsvolle Langstrecken-Meisterschaft auf dem Nürburgring ein- und aufsteigt. Inzwischen hat er sich im Team Raeder Motorsport auch als Fahrer fest etabliert – und im engsten Umfeld eines Baustoffhändlers aus Kamen. Jener Ur-Westfale kurvt jahrelang in den schwarz-gelben Vereinsfarben von Borussia Dortmund auf dem Eifelkurs umher. Aber nicht mit einem kargen Opel, nur weil BVB-Trainer Jürgen Klopp das so machen würde (wenn sein privater Porsche gerade außer Reichweite ist). Nein – Rudi und seine Tochter Nadine schwören seit der Jahrtausendwende auf Elfer-Derivate mit reichlich Leistung. Es gilt die Losung „Im Frühtau zu Berge“. Meist starten sie die Sechszylinder-Motoren mit dem Öffnen der Schranke an



der Einfahrt in die „Grüne Hölle“, um nicht in das Getümmel auf Deutschlands bekanntester Einbahnstraße zu geraten. Wenn es voll wird, stehen Rudi und Nadine längst wieder mit der Kaffeetasse vor ihrem LKW-Auflieger und laden nette Gäste ein. Ihr Porsche-Doppel transportieren sie stilecht wie die Rennfahrer.

Trotzdem nagt der Zahn der Zeit an den farbenfrohen lackierten Sonderkonstruktionen, und besonders der Carrera S ist vom Alterungsprozess betroffen. Den 1996 ausgelieferten Werks-Breitbau zielt nicht nur ein Bodykit, das an den 911 GT2 angelehnt ist. Der Doppellader-Motor ist ebenfalls der Leistungsversion aus Weissach entlehnt. Irgendwann, als der Original-Sechszylinder-Boxer mit VarioRam-Schaltsgaugrohr als Grundlage nicht mehr ausreicht, wird der Aggregate-

Tausch durchgeführt. Freilich bleibt die dauerhafte Nutzung auf der Nürburgring-Nordschleife mit all ihren Sprüngen und Katapult-artigen Randstreifen nicht folgenlos. Es kracht lautstark im Gebälk, Rudi und Nadine spüren das. Nachdem Danny Kubasik erste Mercedes-Benz aus dem Fuhrpark der im besten Sinne Auto-verrückten Familie in seine Bearbeitung genommen hat, erreicht ihn eines Tages die Anfrage, ob er nicht Nadines Porsche zu einem Trackday begleiten und im Anschluss daran technisch bewerten wolle. Der Endzwanziger, der bereits einige Porsche-Specials für



Erreichbarkeit verbessert: Der Präzisions-Schalthebel ist höher positioniert und somit dem (abnehmbaren Lenkrad) nähergerückt, zudem sind die Schaltwege verkürzt worden

sich selbst realisiert hat, sagt ohne Hintergedanken zu. Er erkennt umgehend, dass der Handlungsbedarf um ein Vielfaches umfassender ist als angenommen. Eine Vollrestauration ist die Konsequenz, folglich ähneln die ersten Arbeitsschritte der Rekreation eines wertvollen Oldtimers. Die Substanz wird bis in den hintersten Winkel zerlegt, überprüft, beurteilt, teilweise entsorgt und schließlich bis auf das leere Gehäuse ausgebeint. Die Rohkarosse tritt den Weg nach Zweibrücken an. Dort, im Entlackungszentrum, sind schon einige Porsche-Oldies ihrer Farbschichten entledigt worden. Der Vorteil dieser Methode liegt in der genauen Analyse des strapazierten Stahlblechs. Arbeitsstunden in vierstelligem Umfang fallen an, und das nicht nur der Karosserie wegen. An allen Ecken und Enden ist etwas zu tun – inzwischen ist auch der nachgerüstete GT2-Motorblock des Typs M64/60 an seiner Verschleißgrenze angekommen. Eine Revision einschließlich der Nebenaggregate ist die logische Konsequenz. Danny Kubasik beschließt, sie außer Haus zu geben. Er will sich auf die spätere Elektronik-Feinabstimmung und die verbleibenden Gewerke konzentrieren. Doch die Zusammenarbeit mit dem Motorenmann erweist sich als schwierig. Mehrere Male muss nachgebessert werden, ehe der gewünschte Zustand erreicht ist. Zum guten Schluss versammeln sich laut Prüfstandsprotokoll immerhin 611 Zuchtperle bei 6.600/min unter dem GT2-artigen Heckdeckel,



und das gemessene, maximale Drehmoment beträgt 847 Newtonmeter 4.250/min – alter Evo-Stand sozusagen. Denn der 1996 in einer Stückzahl von gerade einmal zwei Exemplaren auf den Motorsportmarkt gebrachte 911 GT2 Evolution spielt leistungsmäßig in ein- und derselben Liga mit. Obendrein entstammt der zugrundeliegende Carrera S demselben Produktionsjahr – wie passend.

Viel Aufwand fließt in Porsche-Originalteile, die über die Werksvertretung in Bensberg bezogen werden. Aber die Aufgabenstellung lautet eben, die Spuren einer leider nicht ganz unfallfreien Vergangenheit – der Kofferraumboden ist verzogen – zu beseitigen. Und so schließen sich der Entlackung im Tauchbad die Bestrahlung mit Backpulver und der Gang zum Bonner Käfigbauer Martin Scheel (M2) an. Da der bisherige Überrollschutz nicht den Vorstellungen entspricht, muss eine rigide Sicherheitszelle aus Stahlrohren eingeschweißt werden. Die hinteren Seitenwände – ursprünglich im Stahlblech auf einer speziellen Vorrichtung in Form getrieben – werden in Karbon neu ausgegeben und montiert. Überhaupt hinterlässt der professionell gemachte GT2-Umbau mit doppelten Karbon-Flaps an den Außenseiten der Bugschürze einen sauberen Eindruck. Der Austausch der alten Original-Dachhaut – mit einem Stahl-Schiebedach – gegen eine durchgehend geschlos-



Frisch durchsaniert: 1.080 Handwerksstunden flossen allein auf Seiten Danny Kubasiks in die nachhaltige Aufarbeitung der altgedienten Clubsport-Karosserie



sene Ausführung senkt das Gewicht am höchsten Punkt des Coupés. Einige weitere Kilogramm können durch gezielte Eingriffe in den Kabelbaum eingespart werden, da auf diverse Funktionen – und Kabelstränge – verzichtet werden kann.

Hingegen bleiben, vom Polycarbonat-Heckfenster abgesehen, die Glasscheiben einschließlich neuer elektrischer Hebevorrichtungen in Verwendung. Die Auftraggeber sehen dies als ein Zugeständnis an den Restkomfort, und unter derselben Prämisse ist auch das KW-„Variante 3“-Fahrwerk zu sehen. Es lässt sich aufgrund vielfältiger Einstellmöglichkeiten genau an den jeweiligen Einsatzzweck anpassen. Und da die Nürburgring-Nordschleife das Thema ist, fließen zehn gemeinsame Jahre der Ring-erfahrenen Partner KW Automotive und Manthey-Racing auch in das Fahrwerks-Set-Up des modifizierten Carrera S ein. Eigentlich müsste es heißen: „weitestgehend modifiziert“.



Doppelter Aufschlag für einen Kurpfälzer Sportwagen-Couturier: Cargraphic lieferte nicht nur die „Racing“-Sonderräder im klassischen Design, sondern auch die Auspuffanlage aus Edelstahl-Rohrmaterial

Allein 1.080 Arbeitsstunden auf Seiten des Generalunternehmers Danny Kubasik und ein mehr als großzügiger Materialeinsatz finden ihren Niederschlag in einem Projektbudget in Höhe von 218.000 Euro. Zu den wichtigsten Positionen zählen neben dem Bezug der Porsche-Originalteile die an den externen Dienstleister vergebene Motorrevision einschließlich neuer KKK-Abgas-Turbolader der Kategorie „K24 RS“. In dieser Rechnung ist das angelieferte Restaurationsobjekt nicht enthalten.

Allerdings sind auch verschiedene Highlights in den leicht vernachlässigten Streifenwagen, der nach dem Tauchgang ins Säurebad in hellem Silber erstrahlt, eingeflossen. Das Stack-Display verfügt über ein neues Videosystem sowie über eine Datenaufzeichnung. Der Armaturenräger ist frisch bezogen worden, der Feuerlöscher in Position gebracht, das Interieur in hochwertigem Karbon neu ausgeführt. Bei den „Pole Position“-Profilschalensitzen handelt es sich um Produkte des Marktführers Recaro. Das Sechsgang-Schaltgetriebe mit Drexler-Sperrdifferenzial ist an eine Schaltwegeverkürzung aus Danny Kubasiks Eigenproduktion gekoppelt. Bei den mehrteiligen Rädern mit geschmiedeten Sternen im Kreuzspeichen-Design handelt es sich um 19-Zoll-Ausführungen von Cargraphic. Sie sind mit Michelin „Pilot Sport“ in den wuchtigen Dimensionen 265/35 ZR 19 (vorn) und 345/30 ZR 19 (hinten) versehen. Cargraphic liefert neben den Sportfelgen auch





die Abgasanlage. Diese wiederum setzt in Kombination mit der grundlegend veränderten Konfiguration des Motors eine bei mechip-dkr durchgeführte Motronic-Anpassung voraus.

Nachdem alle Kennfelder sorgfältig auf die aktuellen Verhältnisse angepasst worden sind und auf dem Flugplatzkurs in der Dahlemer Binz ein ausgiebiger Funktionstest stattgefunden hat, ist dem Kind ein Name verliehen worden. Die einstige „Biene Maja“, so hieß Rudis und Nadines Spielzeug dereinst, wurde zum „mc600 widebody“ – und das ist durchaus zutreffend. Denn

mehr als 600 PS hat die GT2-Interpretation ebenso zu bieten wie einen experimentell wirkenden Karosserie-Umbau. In der Nachbetrachtung kann das anderthalb Jahre währende Vorhaben als erfolgreich abgelegte Reifeprüfung verbucht werden. Manches würde er heute, mit ausreichendem Abstand, anders machen, vielleicht auch andere Lieferanten einbinden, stellt Danny Kubasik tiefgründig fest. Er würde aber auch manches wieder genauso machen. „Eigentlich“, so lautet sein Schlusswort, „drängen die gesammelten Erfahrungen zu einer exklusiven Kleinserie“. Na dann wohlan, Herr Schmidtmann!

Zerklüfteter Heckabschluss:
Der Sinn der auffälligen Entlüftungsöffnungen im hinteren Stoßfänger liegt im möglichst effektiven Abfluss der Hitze aus dem Motorraum



werk1.5 words: Carsten Krome
werk1.5 pics: Lucas Breitung | McChip-DKR



werk1 big.data

Fahrzeugtyp:

1996er Porsche 911 Carrera S (Typ 993), Umbau zum „mc600 widebody“

Karosserie (Serienumfang)

Coupé aus beidseitig feuerverzinktem Stahlblech; selbsttragend; geschlossen; zweitürig; werksseitig um jeweils 30 Millimeter pro Seite an den hinteren Kotflügeln verbreitert; 30 Kilogramm Mehrgewicht gegenüber der Standard-Coupé-Karosserie; elektrisch ausfahrbarer Heckspoiler mit zweigeteiltem Lüftungsgitter, in der Wagen-Außenfarbe lackiert; in „Stahlgrau“ lackierter Heckschriftzug

Karosserie (neu)

Entlackung, Überprüfung und vollständige Aufarbeitung; Austausch der noch mit einem Stahl-Schiebedach versehenen Dachhaut gegen eine durchgehende Ausführung; neuer „M2“-Sicherheitskäfig (Martin Scheel) aus fest mit der Karosserie verschweißten Stahlrohren; neues „mc600“-Bodykit analog 911 GT2 aus Karbon; neue Komplettlackierung; neue Original-Verglasung (bis auf das gewichtsoptimierte Heckfenster aus Polycarbonat)

Luftwiderstand (Serienumfang)

cW 0,340, cW x A 0,656 m²

Motor (Serienumfang)

luftgekühlter Sechszylinder-Viertakt-Boxermotor; gegenüber der 272-PS-Ausführung vergrößerte Einlassventile (von 49 mm Tellerdurchmesser auf 50 mm) und Auslassventile (von 42,5 auf 43,5 mm); variables Ansaugsystem Typ VarioRam (Schaltsaugrohr); Trockensumpf-Schmierung; zwei geregelte Dreiwege-Metall-Katalysatoren; Doppelzündung; zwei Ventile pro Zylinder; hydraulischer Ventilspielausgleich

Bohrung (Serienumfang) 100 mm

Hub (Serienumfang) 76,4 mm

Hubraum (Serienumfang) 3.600 cm³

Verdichtung (Serienumfang) 11,3 : 1

Motorleistung (Serienumfang)

210 kW/285 PS bei 6.100/min

maximales Drehmoment (Serienumfang)

340 Nm bei 5.250/min

Motorsteuerung (Serienumfang)

kennfeldgesteuert; elektronisches Motormanagement; Lasterfassung mit Heißfilm; Klopfregelung

Gemischaufbereitung (Serienumfang)

sequenzielle Multipoint-Saugrohr-Benzin-Einspritzung

Kraftstoffart (Serienumfang)

SuperPlus bleifrei, 98 ROZ

Elektrik (Serienumfang)

Batterie 75 Ah, Generator 115 A/1.610 W

Elektrik (neu)

vereinfachter, gewichtsoptimierter Motorsport-Kabelbaum

Motor (neu)

aufbauend auf 911 GT2 (ab MJ 1995, Typ M64/60; 0,9 bar Ladedruck; neu abgestimmte Bosch-Motronic M 5.2; 430 PS bei 5.750/min; 540 Newtonmeter maximales Drehmoment bei 4.500/min); große Revision einschließlich eines neuen Kurbelwellen-Gehäuses (unter Beibehaltung des Hubraums) sowie neuer KKK-Abgas-Turbolader des Typs „K24 RS“; Cargraphic-Abgasanlage; Motronic-Feinabstimmung durch mcchip-dkr, Danny Kubasik

Motorleistung (neu) 611 PS bei 6.600/min

maximales Drehmoment (neu) 847 Nm bei 4.250/min

Kraftübertragung (Serienumfang)

Motor und Sechsgang-Schaltgetriebe im Heck zu einer Antriebseinheit verschraubt; Kraftübertragung auf die Hinterräder

Kraftübertragung (neu)

Drexler-Sperrdifferenzial; Schaltwege-Verkürzung (mcchip-dkr)

Radaufhängungen (vorn)

Federbeinachse nach McPherson-Bauweise; vorn und hinten Doppelrohr-Stoßdämpfer und Stabilisatoren

Radaufhängungen (hinten)

Mehrlenkerachse mit LSA-System; vorn und hinten Doppelrohr-Stoßdämpfer und Stabilisatoren; einstellbares KW-Clubsport-Fahrwerk "Variante 3"

Bremsen

revidierte Vierkolben-Festsattelgehäuse ("Big Reds") vorn und hinten; Scheiben innenbelüftet und gelocht; Antiblockier-Bremssystem Bosch "ABS 5"

Räder und Reifen (Serienumfang)

vorn 7J x 17 mit 205/50 ZR 17 und hinten 9J x 17 mit 255/40 ZR 17 mit 31-mm-Distanzscheiben

Räder und Reifen (neu)

Michelin "Pilot Sport" (265/35 ZR 19 vorn und 345/30 ZR 19 hinten) auf dreiteiligen Cargraphic-"Racing"-Felgen mit geschmiedeten Kreuzspeichen-Sternen (10J x 19 vorn und 13J x 19 hinten)

Leergewicht (DIN, Serienumfang): 1.400 kg

Interieur (neu)

Recaro-Profilchalensitze Typ "Pole Position"; Karbon-Ausstattung; zentrales, digitales Stack-Display mit Datenaufzeichnung und Videosystem; höher positionierter Präzisions-Schalthebel; neu bezogene Armaturentafel; Löschanlage; neue, elektrische Fensterheber

Maße (Serienumfang)

Länge 4.245 mm, Breite 1.795 mm, Höhe 1.285 mm; Radstand 2.272 mm; 1.405 mm Spurweite vorn; 1.536 mm Spurweite hinten

Tankinhalt (Serienumfang)

73,5 Liter (Option: 92 Liter)

Höchstgeschwindigkeit (Serienumfang) 270 km/h

Beschleunigung (0 - 100 km/h; Serienumfang)

5,4 Sekunden

Modelljahre (Serienfahrzeug) 1996/97

Stückzahlen

3.880, davon 2.942 mit 3,8-Liter-Triebwerken

Restaurationsaufwand

220.000 Euro einschließlich Materialeinkauf, Arbeitszeit (1.080 Stunden erfasst)

Logistik, TÜV-Abnahme sowie sämtlicher Gewerke (teilweise in Fremdleistung erbracht)