

sport auto



EXKLUSIV TRACKTEST HURACÁN
Lamborghini-Rennversion mit 620

Erster Rennstrecken-Test



Der neue Audi TT

Kampf um die Kompaktklasse



Opel gegen VW und Renault

Schneller Jubilar: BMW M



600-PS-Sondermodel in



Favorit für 2015?

PORSCHE 919

Mercedes attackiert Porsche!

911 GTS AMG GT S



Bulgarisches Schnäppchen



EXKLUSIV!
Sin R1: 450 PS für 88 000 Euro

So schnell wie ein Neuer!



Gebrauchter Tuning-Elfer von Wendland

Duell der Sport-Coupés



Alpina B4 Biturbo vs Mercedes E 500

Bestzeit im Superteste



Seat Leon Cupra mit 280 PS



Wend-
land Moto-
rentechnik verhilft
dem Porsche 997 Carrera S
zu neuem Glanz: Dank Motor- und
Fahrwerksmodifikationen ist der Oldie von
2006 fahrdynamisch auf 991-Niveau unterwegs.

BACK TO THE ROOTS

Text Christian Gebhardt · Fotos Rossen Gargolov

Jetzt fehlt nur noch, dass über die Stadionlautsprecher des Motodroms der Rockklassiker „Tage wie diese“ der Toten Hosen geschmettert wird: „Ich wart seit Wochen auf diesen Tag und tanz vor Freude über den Asphalt...“ Nein, an diesem Morgen fehlt uns in Hockenheim nichts wirklich – Kaiserwetter, ein verlässener Kleiner Kurs und ein Porsche 911 Carrera S, Baujahr 2006. Doch der Elfer, der da in der tief stehenden Wintersonne sein dezentes Silbergrau funkeln lässt, ist alles andere als ein zurückhaltender Gebrauchtwagen-Zeitgenosse. Wendland Motorentechnik verfeinerte den 997 der ersten Generation jetzt noch mal motor- und fahrwerksseitig auf hohem Niveau.

Ein Blick auf die Trackday-Gemeinde macht schnell klar: Auch drei Jahre nach Produktionsanlauf der aktuellen 991-Elfer-Baureihe zählt der 997 bei Rennstreckenfahrern

noch längst nicht zum alten Eisen. Auch wenn der aktuelle Elfer in sämtlichen Ausbaustufen zu Bestwerten hetzt, ist der 991 vielen Trackfans zu groß, zu komfortabel und zu kompromissbereit geworden. Von den Anlaufschwierigkeiten des 991-GT3-Motors wollen wir erst gar nicht reden.

Wer außerdem an seinem Fahrzeug noch selbst schrauben und Optimierungen für die Rennstrecke durchführen will, vertraut eher dem abgelösten 911er. „Die ganzen 991-Modelle haben eine so aufwendige Technik und sind mit so viel Elektronik ausgestattet, dass das eine gar nicht mehr ohne das andere funktioniert“, erklärt Geschäftsführer Karl-Heinz Wendland, der gemeinsam mit seinem Bruder Dieter die kleine, aber feine Firma Wendland Motorentechnik leitet.

Die Motorenspezialisten aus dem schwäbischen Rangendingen realisieren neben Auftragsentwicklungen für die Industrie und Motorrevisionen von luftgekühlten Elfer-Triebwerken auch immer wieder faszinierende Umbauten auf dem hauseigenen Motorenprüfstand. Mit den halbherzigen Versuchen manch anderer Tuner hat auch die aktuelle, tief greifende 997-Motoren-OP nichts gemeinsam.

Neben dem Einsatz von Wendland-Nockenwellen mit speziellem Drehmomentprofil (für längere Öffnungswinkel und größeren Ventilhub) wurden die Zylinderköpfe sorgfältig überarbeitet. Dazu zählen die Optimierung der Brennräume, die Bearbeitung der Ansaug- und Abgaskanäle, welche vergrößert und strömungsgünstiger ausgelegt wurden, sowie die Strömungsoptimierung von Ventilen und der Ventilsitze. Außerdem werden die Ventildfedern vermessen und ausgewogen.

Motoren-OP: von 355 auf 420 PS

Doch damit nicht genug. Weiter ging es mit Aluminium-Ansaugrohren samt größeren Rohrdurchmessern und der Adaption der 82er-Drosselklappe des 3,8-Liter-997-GT3 anstelle der Carrera-S-Drosselklappe (76 mm Durchmesser). Außerdem modifizierte Wendland die Abgasanlage mit selbstentwickelten Fächerkrümmern und 200-Zeller-Metallkats, die mit den originalen Porsche-Klappenendtöpfen kombiniert wurden.

Schluss mit der Techniktheorie, Auspuff-Taste drücken. Akustisch hat sich jeder Cent des 21 000 Euro teuren Motorenprogramms gelohnt. Von wegen graue 911-Maus, der Wendland-Carrera spritzt, sägt und boxert so motiviert, dass selbst ein aktueller GT3 strammsteht. Mit 420 PS mobilisiert der frisierte 3,8-Liter nicht nur 65 PS mehr als das Basistriebwerk, sondern platziert sich leistungstechnisch auch zwischen 997 GT3 Mk1 (415 PS) und 997 GT3 Mk2 (435 PS).



VIDEO ONBOARD HOCKENHEIM

Zum Betrachten des Films den Bildcode per Smartphone mit einer QR-App scannen

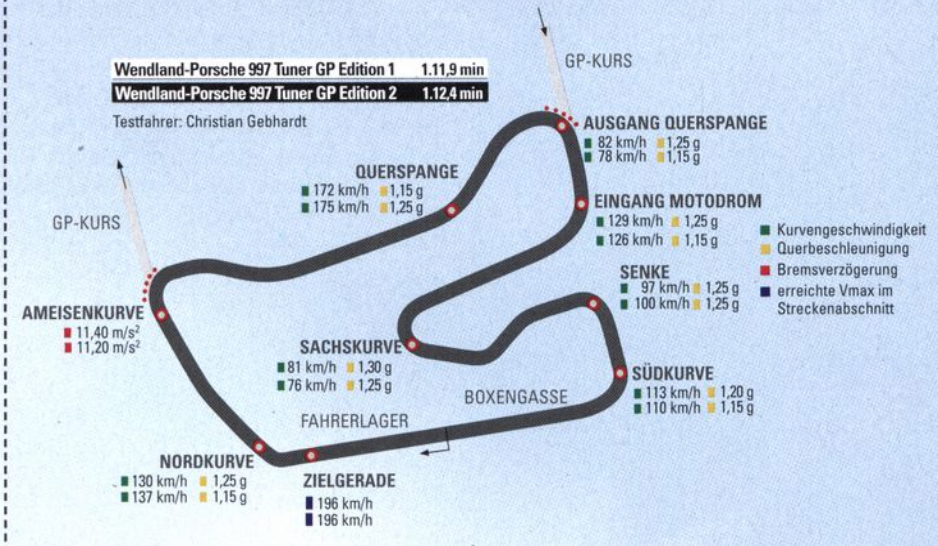


Boxenstopp-Strategie:
Wir testeten den Wendland-997 mit zwei unterschiedlichen Radsätzen des Typs Dunlop Sport Maxx Race



Porsche 997 Carrera S: Made by Wendland
 Dank umfangreicher Modifikationen leistet der Sechszylinder-Boxer des 997 Carrera S statt 355 nun 420 PS bei 7500/min. Die 996-GT3-Schalensitze sparen rund 12 Kilo Gewicht. Vollbetankt wiegt der Wendland-911 1447 Kilo

Rundenzeiten Hockenheim



Es muss nicht immer neu sein
 Der handgeschaltete Wendland-997 Carrera S beschleunigt in 4,3 Sekunden von null auf 100 km/h. Tempo 200 erreicht er in 13,8 Sekunden



Testredakteur Christian Gebhardt

Die leicht stößige, aber um die Mittellage kernigere Lenkungsrückmeldung als beim 991, die Kompaktheit der Karosserie, das heimelige Interieur – 997-Fahren ist ein bisschen so, wie einen alten Studienkumpel nach einigen Jahren wiederzutreffen. Plötzlich scheint die letzte gemeinsame Studentenparty erst am vorigen Abend gelaufen zu sein.

Fahrwerksseitig verbaut Wendland ein eigens abgestimmtes Bilstein-PSS9-Gewindefahrwerk und an der Vorderachse die einstellbaren Domlager sowie Querlenker aus dem 997 GT3. Mit 2,5 Grad Negativsturz lenkt der 2006er-Elfer noch präziser ein. Dunlop-Sport-Maxx-Race-Reifen steigern das Grip-niveau, während eine Lamellensperre auch unter Last für gute Traktion sorgt. Das neutrale Fahrverhalten im Grenzbereich lässt nur einen Wunsch offen – nach noch mehr Leistung. Mit den 420 PS wirkt das sehr gut ausbalancierte Fahrwerk fast schon unterfordert.

Boxer-Sauger bald Geschichte?

Und weil der Hockenheimring an diesem Morgen fast im Dornröschenschlaf schlummert, ist heute noch nicht nach dem ersten Stint Feierabend. Nach dem ersten Radsatz mit OZ-Ultraleggera-Rädern (8,5/12,0 x 19 Zoll) wechselt der Wendland-911 das Schuhwerk und sattelt auf BBS-Le-Mans-Räder (8,5/11,0 x 19 Zoll) um. Statt der 245er- und 325er-Sohlen geht's jetzt mit schmalere Beringung wieder auf die Strecke (235er vorn und 305er hinten).

Während der modifizierte 997 mit dem ersten Radsatz fast die Fahrstabilität des aktuellen 991-Modells erreichte, lenkt er nun zwar immer noch sehr präzise ein, tänzelt jetzt aber bei Lastwechseln in engen Ecken mehr um die Hochachse. Auch die Traktion unter Last reduziert sich durch die schmalere Hinterachsbereifung. Den Fahrspaß schmälert die agilere Abstimmung keineswegs, im Gegenteil: Wer das perfektionistische Fahrverhalten der 991-Modelle als etwas langweilig empfindet, wird hier glücklich. Mehrere Runden innerhalb einer Zehntelsekunde zu absolvieren, verlangt nun konzentrierte Lenkradarbeit.

Und was sagt die Stoppuhr? Mit dem ersten Radsatz unterbietet der Wendland-911 in 1.11,9 min die Rundenzeit des 997 Carrera S Mk1 (1.15,6 min mit PASM-Fahrwerk, 1.14,3 min mit Sportfahrwerk) klar. Er bewegt sich auf dem Niveau des 997 GT3 Mk1 (1.11,7 min) und des letzten getesteten 991 Carrera S (sport auto 11/2014: 1.11,8 min).

Doch eigentlich ist die Rundenzeit angesichts des emotionalen Saugerklangs fast Nebensache. Genießen wir ihn, solange es ihn noch gibt. Während die Carrera- und Carrera-S-Modelle des 991-Facelifts mit Boxer-Sechszylinderturbo kommen sollen, soll der 991-Nachfolger mit Vierzylinder-Boxer starten, der zunächst in der Cayman- und Boxster-Baureihe präsentiert wird. Spätestens jetzt sollte der Tote-Hosen-Hit über die Lautsprecher des Motodroms kommen: „An Tagen wie diesen wünscht man sich Unendlichkeit.“ ■