

Die schnellsten und sportlichsten Autos

Lamborghini Aventador LP 700-4

Neuer Supersportwagen mit 700 PS



Im Supertest

Audi RS 3 Sportback mit 340 PS



Zwei Extras
in diesem Heft
Große Vorschau
24h Nürburgring
24h Le Mans



Im Fahrbericht

Mercedes C 63 AMG Coupé mit 457 PS



Im Tuningtest

BMW M3 GTS mit 635 PS von G-Power



Im Test

Wiesmann GT MF4-S mit 420 PS

Deutschland
4,20 €

Österreich 4,80 €, Schweiz sfr 8,-

BeNeLux 4,90 €, Frankreich 5,50 €, Italien 5,60 €,

Portugal (Cont.) 5,70 €, Spanien 5,60 €, Finnland 6,30 €, Griechenland 6,20 €, Norwegen 56 nkr, Slowenien 5,60 €





Optisch verraten weder die mattschwarze Karosserie noch die Serienschalensitze mit eingesticktem RS 3.8-Logo den Motorumbau des Wendland-Porsche 997 GT3 WRS 510. Eine vier Kilo leichte Carbon-Fronthaube (Serie: zirka 10 kg) drückt das Fahrzeuggewicht vollgetankt unter 1400 kg (Preis: 2500 Euro)

Brenn-Erfolg

Ab Juli läuft der Porsche 911 GT3 RS 4.0 in einer Kleinserie von 600 Exemplaren vom Band. Wer keinen abbekommt oder schon früher mit einem strabenzugelassenen Vier-Liter-RS über die Rennstrecke brennen will, wird ab sofort bei Wendland fündig

Wir haben kurz darüber nachgedacht: sport auto mit einer Sound-CD auf dem Titel. Aufnahmeort wäre das menschenleere Motodrom von Hockenheim. So leidenschaftlich wie eine Horde Cup-Rennwagen schreit der Porsche-Solist seine Drehfreude heraus. 7500, 8500, 9500 – der Boxer fräst sich derart energisch in ungeahnte Drehzahlhöhen, als ob er direkt im Nacken des Piloten sitzen würde. Star-Tenor des Live-Konzertes – der Porsche 997 GT3 WRS 510 aus dem Ensemble der Firma Wendland Motorentechnik.

Drei Einrollrunden, zurück in die Boxengasse, Luftdruck checken – Zeit, den mattschwarzen Porsche-Extremisten einmal näher

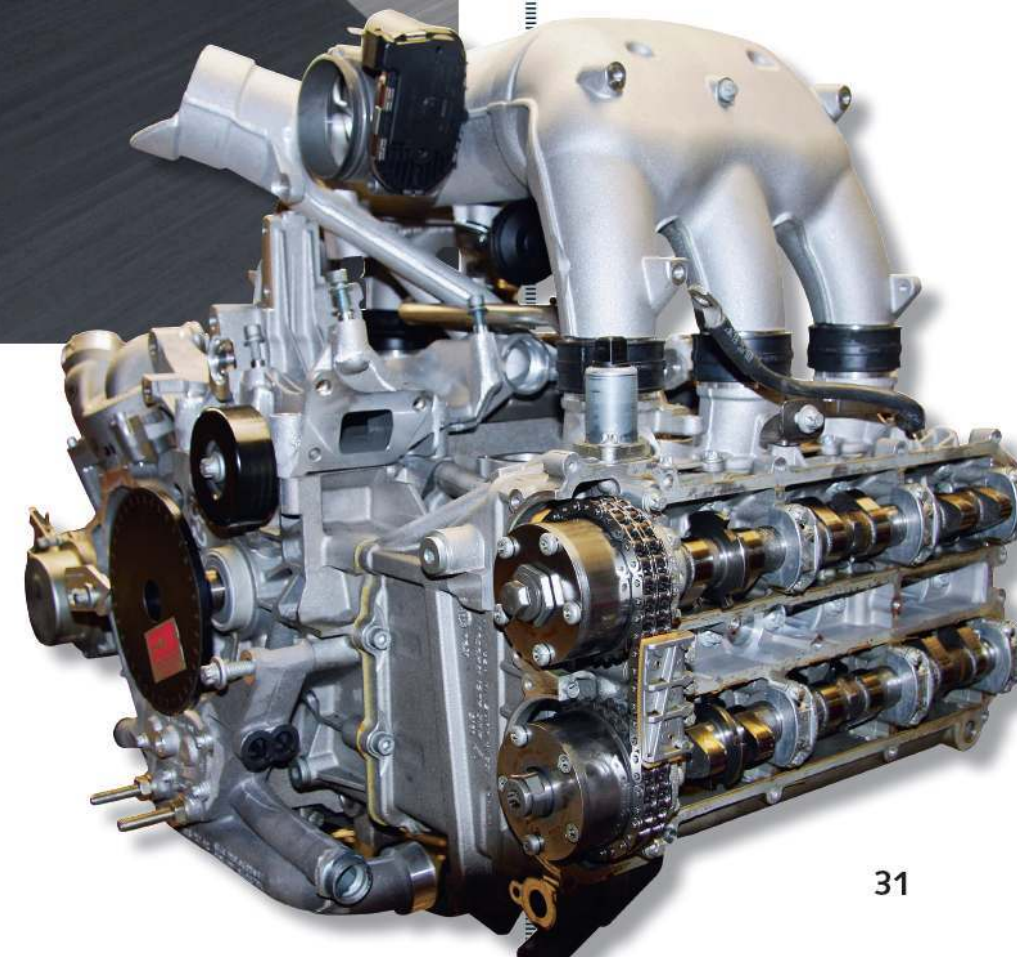
vorzustellen. Wer nicht bis Juli auf die Markteinführung des auf 600 Exemplare limitierten Serien-911 GT3 RS 4.0 mit vier Liter Hubraum und 500 PS warten will, wird ab sofort bei den Motoren-Spezialisten von Wendland in Rangendingen nahe Stuttgart fündig. Aus einem herkömmlichen GT3 RS-Triebwerk mit 3,8 Liter Hubraum schufen die Wendland-Geschäftsführer Dieter und Karl-Heinz Wendland einen eigenen Vierliter-Boxer mit feinsten Zutaten.

„Wir wollten endlich mal etwas mit Drehzahl machen. Bei Drehzahlmotoren ist Emotion drin“, erklärt Dieter Wendland. Hierfür bauten die Techniker den Motor mit ausgesuchten

und nachbearbeiteten Neuteilen sorgfältig neu auf. Seine Höchstleistung von 510 PS erreicht das Aggregat bei 8800/min. Zum Vergleich: Der bisherige Serien-GT3 RS mit 3,8 Liter Hubraum leistet 450 PS bei 7900 Touren.

Der jüngst präsentierte Vierliter-RS mobilisiert sein Leistungsmaximum von 500 PS bei 8250 Kurbelwellenumdrehungen. Auch der Drehzahlbegrenzer setzt im Wendland-RS mit 9500 Umdrehungen genau 1000 Touren später ein als beim 3,8-Liter-Modell.

Was für Gourmet-Fans ein Siebengang-Menü in einem Restaurant mit Michelin-Stern ist, das dürfte für Motoren-Liebhaber das Wendland-Triebwerk sein. Die Zutaten sind





Edelstahl statt Titan: Anders als beim Serien-GT3 RS setzt Wendland beim 997 GT3 WRS 510 auf eine Komplettabgasanlage aus Edelstahl (8000 Euro). Mit Fächerkrümmer ähnelt der Klang den Rennwagen aus dem Carrera Cup

erstklassig. Neben einer erleichterten und feingewuchteten Pleuel kommen penibel ausgewogene Titanpleuel, Schmiedekolben mit bearbeitetem Dachprofil und besonders leichte Titanventile für eine geringere, bewegte Schließmasse zum Einsatz. Außerdem wurden das Motorgehäuse innen, die Ölkanäle, die Aluminiumsaugrohre sowie die Brennräume nachbearbeitet. Die Ein- und Auslassventile im Zylinderkopf wurden vergrößert und hochglanzpoliert. Des Weiteren setzen die Motorenspezialisten auf verstärkte Ventilfedern und einstellbare Ventilstößel. Nockenwellen mit größerem Ventilhub sorgen für mehr Leistung im oberen Drehzahlbereich.

„Die Abstimmung der E-Gas-Automatik auf den neuen Motor war eine große Herausforderung“, erklärt Karl-Heinz Wendland, der für den Motoraufbau zuständig war. Damit die E-Gas-Funktion weiterhin erhalten blieb, stimmte die Mannschaft die serienmäßige Motronic ME7.8.2 in mühevoller Feinarbeit auf dem hauseigenen Motorenprüfstand ab.

Auch andere Modifikationen verraten höchste Akribie. Zahlreiche drehende Motorteile wurden zur Minimierung mechanischer Reibverluste optimiert. Während beim Serien-GT3 RS mit 3,8 Liter Hubraum die Unterdruckpumpe für den Bremskraftverstärker und die Resonanzklappen mechanisch über die Nockenwelle angetrieben wird, erfolgt die Unterdruckversorgung im Wendland-Porsche 997 GT3 WRS 510 durch eine elektrische Pumpe. „Da haben wir 1 PS gefunden“, erklärt Dieter Wendland lächelnd.



Während der Motor RS-typisch rasend, aber mit unrunderem Leerlauf, auf die nächsten heißen Runden wartet, ist der Auftrag seiner Erbauer klar. Die beeindruckende Rundenzeit des Serien-GT3 RS von 1.09,6 Minuten auf dem Kleinen Kurs in Hockenheim muss geknackt werden.

Bissig packt die Sinterkupplung im Vergleich zur Einscheibenkupplung aus dem Serienfahrzeug zu. Durch die verstärkte Kupplung ist beim Anfahren mehr Gefühl als im normalen RS gefragt. Für Flanierfahrten durch die Einkaufsmeilen ist der Wendland-RS nicht ausgelegt. „Die Fahrbarkeit wurde eindeutig für Rennstreckenbesuche und Sportfahrer optimiert“, sagt

Karl-Heinz Wendland. Das ist gelungen. Drehzahlschreiend legt der WRS 510 samt Fächerkrümmer und mit modifizierter Edelstahlabgasanlage in GT3 R-Optik mit schräg verlaufenden Endrohren los. Wie das Serienauto glänzt der gestärkte RS mit grandioser Fahrstabilität sowie ultrapräziser Rückmeldung auf der Rennstrecke. Mit identischer Michelin-Pilot Sport Cup-Bereifung zaubert der GT3 RS von Wendland nahezu identische Kurvengeschwindigkeiten wie der Serienwagen im Supertest (sport auto 5/2010) auf die Piste.

Kein Wunder – die Komponenten des einstellbaren Fahrwerks blieben im Serienzustand. Aus der Fahrwerksabstimmung

macht Wendland kein Geheimnis (Vorderachse: Spur: 0, Sturz: -1°40 min, Stabi hart, Hinterachse: Spur: +10 min, Sturz: -3° 45 min, Stabi hart).

Während die Kurvengeschwindigkeiten auf gleichem Niveau rangieren, spielt der Kurvenkünstler seine Potenz auf den Geradeauspassagen in Hockenheim aus. Mit 214 km/h auf der Start-Ziel-Gerade übertrumpft der WRS 510 das Serienmodell beispielsweise um acht Kilometer pro Stunde.

Für Rennstrecken-affine GT3 RS-Fahrer, die angesichts einer Rundenzeit von 1.08,8 Minuten und des phänomenalen Auspuffkonzertes noch nicht in Jubelstürme ausbrechen, hält Wendland noch eine Überraschung bereit: „Mit der Titan-Rennabgasanlage aus dem GT3 R und einem größeren Luftsammler leistet der Motor 540 PS“, verrät Karl-Heinz Wendland.

Wie in einem Gourmet-Restaurant will leider auch das exquisite Motoren-Menü entsprechend bezahlt werden: Für 98990 Euro bekommen Kunden ein komplett neues Triebwerk samt Abgasanlage. So können Wendland-4.0-Fahrer das 3,8 Liter große Aggregat als Ersatzmotor oder für einen besseren Wiederverkauf aufheben.

Christian Gebhardt

TECHNISCHE DATEN

Wendland-Porsche 997 GT3 WRS 510

Motor Wassergekühlter Sechszylinder-Boxermotor, Trockensumpfschmierung, je zwei obenliegende Nockenwellen mit variabler Steuerung, 4 Ventile pro Zylinder, Bohrung mal Hub 103,0 x 80,4 mm, Hubraum 4019 cm³, Verdichtung 13,8:1 **Leistung 510 PS (375 kW) bei 8800/min, maximales Drehmoment 478 Nm bei 6900/min, Literleistung 126,9 PS/L**

Kraftübertragung Hinterradantrieb, manuelles Sechsganggetriebe, Differenzialsperre, PSM, Übersetzungen: I. 3,82, II. 2,26, III. 1,64, IV. 1,29, V. 1,06, VI. 0,88, Achsübersetzung 3,89

Fahrwerk Einzerradaufhängung rundum, vorn Querlenker, McPherson-Federbeine, Stabilisator; hinten Querlenker, Längslenker, Federbeine, Stabilisator; Bremsen: Innenbelüftete und gelochte Keramik-Bremsscheiben rundum, Durchmesser vorn/hinten 380/350 mm, vorn Sechskolben- hinten Vierkolben-Festsättel, ABS; Bereifung: Michelin Pilot Sport Cup N1 in der Größe 245/35 ZR 19 vorn und 325/30 ZR 19 hinten auf 9,0- und 12,0-Zoll-Leichtmetallfelgen

Karosserie Zweisitziges Coupé, Länge x Breite x Höhe (mm) 4460 x 1852 x 1280, Radstand 2355 mm, Spurweite vorn/hinten 1509/1554 mm, Tankvolumen 90 Liter, Gewicht 1395 kg, Leistungsgewicht 2,7 kg/PS

Messwerte

Fahrleistungen

0-100 km/h in 4,0 Sekunden
0-200 km/h in 11,9 Sekunden
Höchstgeschwindigkeit 330 km/h

Fahrdynamik

Kleiner Kurs Hockenheim 1.08,8 min
Slalom (18 m) 74,1 km/h

Bremsweg

aus 100 km/h kalt 34,6 m
aus 100 km/h warm 33,3 m

Verbrauch 18,1 Liter Super Plus/100 km
Grundpreis 150155 Euro
Testwagenpreis 251645 Euro