

Pikes Peak: 911 Turbo S mit Spitzenleistung

11/07/2022 Das Topmodell der Elfer-Baureihe verblüfft die „Pikes Peak"-Community: Ein straßenzugelassenes Modell des 000 Magazins ist auf den zweiten Platz der Gesamtwertung gefahren. Die Hintergründe.

Als Pikes Peak-Legende David Donner, 000-Herausgeber Pete Stout und Porsche-Sammler Jim Edwards 2022 in Colorado ankamen, hatten sie ein gemeinsames Ziel: Sie wollten sich den Rekord für Serienwagen beim Pikes Peak-Rennen zurückerobern. Sieben Jahre zuvor hatte Donner im 911 Turbo S der Generation 991 einen Serienwagenrekord aufgestellt, der bis 2019 Bestand hatte. Dann übertraf ihn ein Bentley Continental GT auf dem 20 Kilometer langen Kurs um nur 8,4 Sekunden. Nun stand der 911 Turbo S der Generation 992 mit Leichtbaupaket vor ihnen.

Die Serienwagen-Klasse am Pikes Peak erlaubt nur minimale Modifikationen, die alle eher auf Sicherheit und weniger auf erhöhte Leistung ausgerichtet sind. Stout hatte sich an die Fachwerkstätten von Champion Porsche in Florida gewandt, um den 911 Turbo S für den Wettbewerb vorzubereiten: Sitze, Airbags, Teppiche und Schalldämpfung raus, Überrollkäfig, Feuerlöschsystem, einzelner Rennsitz und

6-Punkt-Gurte rein. Außerdem erhielt der Elfer noch eine Sportabgasanlage und ein ECU-Remapping, um ihn für die extremen Höhen zu wappnen. Davon abgesehen blieb alles beim Standard – es gab keine Änderungen an Federung, Antriebsstrang oder Aerodynamik. Auch die Originalfelgen und Reifen mit Straßenzulassung wurden nicht getauscht.

Im Vorfeld des Renntages überzeugte Donner mit dem 911 Turbo S. Fachleute gingen bereits von einem sicheren neuen Serienwagenrekord aus. „Der Wagen zeigte von Anfang an keine Schwächen", sagt Donner. „Um ehrlich zu sein, war es für mich überraschend, dass das Auto so schnell war. Nur wenige Sekunden trennten es von den Rennwagen, was mit vielen Dingen zusammenhing." So zum Beispiel mit der Hinterradlenkung, dem Allradantrieb und der immensen Leistung. „Ich habe schon manches Auto am Berg gefahren, aber dieses hier war bemerkenswert, sowohl in Sachen Leistung als auch beim Fahrverhalten."

Leider folgte auf eine Woche perfekter Bedingungen ein drastischer Wetterumschwung, als der große Tag gekommen war. „Der Renntag war ziemlich turbulent", fährt Donner fort. „Zunächst hatten wir blauen Himmel, es war trocken und die Straße war großartig. Dann kam diese Monsunfront herein, und plötzlich war es nass, sehr neblig, und die Sicht war schrecklich."

Das Rennen fand dennoch statt, wobei Donner, der den Kurs bereits eindrucksvolle 28 Mal gefahren ist, sich auf seine jahrelange Erfahrung am Pikes stützen konnte. Allerdings hatte niemand damit gerechnet, dass ein Straßenfahrzeug das vollbringen würde, was der Turbo S dann vollbracht hat.

In einem Jahr, in dem die meisten Teilnehmer etwa eine Minute hinter den Zeitprognosen für trockene Bedingungen zurückblieben, erreichte Donner nach 10:34:03 die Ziellinie. Zwar war das nicht der Klassenrekord, den er erhofft hatte, doch blieb diese Zeit bemerkenswerterweise nur hinter einem Prototyp mit dem halben Gewicht und der doppelten Leistung eines 911 zurück. Donner und der Turbo S waren schneller als jedes andere Fahrzeug aus all den modifizierten Klassen, von denen man normalerweise erwarten würde, dass sie die Serienfahrzeuge deutlich übertreffen.

„Donner schob sich vom elften Platz beim Qualifiying auf den zweiten Platz vor, als das Wetter umschlug", erklärt Stout. „Und was an diesem Ergebnis für mich völlig irre ist: Er lag nur 25 Sekunden hinter Robin Shute in einem Monoposto Prototypen, der eigens für den Sieg bei Pikes Peak mit einem Gewicht von gut 680 Kilogramm ausgelegt wurde. Dazu lag er vor einem stark modifizierten RS Clubsport GT2. Dort fuhren ernsthafte Fahrer in Autos mit hohem Anpressdruck. Das ist ein echter Triumph der Technik und des Allradantriebs für Porsche."

Der 911 Turbo S war mit seiner Kombination aus Leistung, Traktion und niedrigem Gewicht perfekt für die tückischen Bedingungen geeignet. Donner konnte die richtige Balance zwischen Grip und Beschleunigung finden, um selbst die herausforderndsten Schikanen zu meistern, mit denen der Pikes Peak aufwarten konnte. Die Merkmale des Straßenfahrzeugs erwiesen sich ebenfalls als unerwartete Stärke.

„Der Allradantrieb hat zweifellos zu diesem guten Lauf beigetragen", meint Donner. „Man konnte ihn

einfach aus den Kurven rausprügeln. Der Wagen hat sich sogar auf nasser Straße festgekrallt. Ein weiterer Grund für unsere Schnelligkeit war der, dass die Pikes Peak-Strecke sonst eine öffentliche Straße ist – und dieser Wagen in dieser Umgebung so richtig zeigt, was er kann." Der Berg habe viele einzigartige Eigenschaften, die einer zweispurigen Straße ähneln, wie die Querneigung, verschiedene Haftungsgrade und Schotter. „Ich konnte eine ganz andere Linie fahren, weil das Auto so eine gute Straßenlage hat. Der 911 Turbo S hat kaum untersteuert, so konnte ich eine viel engere Linie fahren, also innerhalb der Haarnadelnkurven kürzere Linien. Wenn das Auto es kann, dann gibt man selbst auch sein Bestes. Und hier konnte es allerhand. Das war bemerkenswert."

Was das Teamergebnis noch beachtlicher macht, ist die Tatsache, dass der Elfer, der bei seiner Ankunft in Colorado nur 65 Kilometer auf dem Tacho hatte, durchweg keine Reparaturen oder Wartung gebraucht hat. „Wir haben während der gesamten Rennwoche und des Training nie ein einziges Teil im Auto ersetzt", sagt Stout. „Wir haben nicht einmal Ersatzteile mitgebracht. Wir haben die Abende einfach nur damit verbracht, die Fahrzeuge zu reinigen und die Reifen zu prüfen. Selbst Öl haben wir nicht nachgefüllt." Das brachte auch weitere Vorteile, wie Donner betont: „Viele Teams machen die Nächte durch, zerlegen das Auto, reparieren es, können aufgrund mechanischer Fehler nicht alle Trainingsfahrten machen – das alles hatten wir nicht. Alle haben genug Schlaf bekommen, und wir hatten viel Spaß."

Das Endergebnis

Das Endergebnis für Donner, Stout und Edwards war ein Klassensieg, ein zweiter Platz in der Gesamtwertung und die Bergmeister-Auszeichnung, die jedes Jahr an den schnellsten Porsche vergeben wird – eine unglaubliche Ausbeute für einen Wagen, der, wie das Team betont, durchweg die Straßenzulassung behielt und auf seiner Rückkehr vom Rennen gefahren wurde. „Das Auto hat die Menschen fasziniert", sagt Donner. „Sie konnten nicht verstehen, wie ein Straßenfahrzeug derart phänomenale Zeiten bringen kann. Ich hatte ehrlich gesagt auch nicht erwartet, dass es unter diesen Bedingungen so gut laufen würde. Ich war angenehm überrascht!"

„Die Leistung des Fahrzeugs auf diesem Berg ist nicht zu leugnen", fügt Stout hinzu. „Es war wirklich unglaublich, was all die verschiedenen Systeme, die die Ingenieure von Porsche im Laufe der Jahre entwickelt haben, geleistet haben. Wir konnten sehen, wie sich alles zusammenfügt: das Traktionsmanagement, aktive Dämpfer, aktive Hinterachslenkung, Allradantrieb. Am Ende war es eine Kombination von Erfahrung, Teamwork und Technologie, die ein beispielloses Ergebnis geliefert hat."

MEDIA ENQUIRIES



Julian B. Hoffmann

Managing Editor Porsche Newsroom
+49 (0) 170 / 911 2771
julian.hoffmann@porsche.de

Verbrauchsdaten

911 Turbo S
Kraftstoffverbrauch / Emissionen

WLTP*
Kraftstoffverbrauch* kombiniert (WLTP) 12,3 – 12,0 l/100 km
CO-Emissionen* kombiniert (WLTP) 278 – 271 g/km
CO2-Klasse G Klasse

*Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2022/motorsport/porsche-911-turbo-s-pikes-peak-international-hill-climb-29005.html