
Auf dem Lausitzring im Porsche GT4 Clubsport: Rennwagen für Rookies

Von Axel F. Busse

Konfektionsware hat kein sonderlich gutes Image, zuweilen lässt die Qualität zu wünschen übrig. Bei Rennwagen „von der Stange“ ist das anders, besonders dann, wenn Porsche drauf steht. Vom Modell Cayman gibt es jetzt eine GT4 Clubsport-Version, den Rennwagen für den Hausgebrauch sozusagen. Ein Selbstversuch auf dem Eurospeedway Lausitz.

Für manche war es ja schon längst „der bessere Elfer“: Der Porsche Cayman beeindruckte Testfahrer und Kunden seit seinem ersten Auftritt 2005 mit ebenso agilem wie ausgewogenem Fahrverhalten, geringem Gewicht und der konsequenten Zweisitz-Auslegung, denn im 911 werden die hinteren Sitze sowieso öfter mit Taschen als mit Passagieren belegt. Das Mittelmotor-Konzept sorgt für ideale Gewichtsverteilung und zusätzlichen Kofferraum. Und - nicht zu unterschätzen – der Cayman ist deutlich günstiger als der Carrera.

Vergangenes Frühjahr stellte Porsche den Cayman GT4 vor, der noch mehr Nähe zu der Porsche-Ikone versprach: 3,8 Liter Sauger, 283 kW / 385 PS, tiefer gelegtes Fahrwerk, großer Heckspoiler. Wesentliche Teile des Fahrwerks sind identisch mit dem des Porsche GT3. Die anfangs kalkulierte Limitierung des Sondermodells auf ein paar hundert Stück wollten die Kunden aber nicht mitmachen. Bis heute sind mehr als 5000 dieser agilsten Variante des „kleinen“ Elfer-Bruders an Sportbegeisterte in aller Welt gegangen.

Eigentlich nur konsequent, jetzt die Clubsport-Version nachzulegen. Noch leichter, noch puristischer und – ohne Straßenzulassung. Er ist legal nur auf dem Rundkurs zu bewegen, soll ambitionierten Fahrern den Einstieg in den Motorsport erleichtern und auch als Imageträger funktionieren: Mit solchen Autos dokumentiert Porsche, wie nah ihre Serienmodelle an „echten“ Rennwagen sind.

Einen wesentlichen Unterschied gibt es freilich: Der GT4 für den öffentlichen Verkehr ist mit einer Handschaltung ausgestattet, den GT4-Clubsport gibt es nur mit Porsche-Doppelkupplungsgetriebe. Das klingt zunächst mal seltsam, gilt doch die manuell hineingepöbelte Übersetzung als Inbegriff sportlichen Autofahrens. Doch die Wahl ist logisch und im Zweifelsfalle kostensparend: Der Clubsport wendet sich nicht in die in Hunderten von Nordschleifen-Runden gestählten Vollprofis, sondern an Lizenzinhaber, die sich ihre Meriten auf dem Rundkurs noch verdienen wollen. Und allzu leicht ist im Stress des Positionskampfes der falsche Gang gewählt und das Getriebe ruiniert. Das PDK verschaltet sich nie.

Warum man mit 1,70 Metern Körpergröße bequemer Rennwagen fährt als mit 1,86 m, merke ich schon bei Einsteigen. Das massive Stahlrohrgitter, das als Überrollschutz eingeschweißt ist, verhindert ein elegantes Gleiten in die Karbon-Rennschale. Der feuerfeste Overall sitzt knapp, der behelmte Kopf will erst einmal unter das Dach bugsiert werden. Mein Beifahrer heißt H.A.N.S. Das Akronym steht für „Head-and-Neck-Support“ und ist eine Kopfrückhalte-Vorrichtung gegen Halswirbelerkrankungen. Sie wird mit dem oberen Teil des Sitzes verbunden. Jetzt noch den Sechspunktgurt gestrafft – Moment, ein wenig atmen möchte ich auch noch können.

Draußen sieht es aus wie auf einer Baustelle. Reichlich Kabel, rote Tasten und kleine schwarze Kästchen, die mit Klebeband fixiert sind. Rennwagen eben. Das Auto

auszuräumen, sagt Porsche-Motorsportchef Frank-Steffen Walliser, sei die Hauptaufgabe bei der Entwicklung des Wagens gewesen. Überrollkäfig, Feuerlöscher und andere notwendige Einbauten mussten durch Verzicht auf Verkleidungen, Beifahrersitz, Teppichboden und andere Serienteile ausgeglichen werden. Eine Klimaanlage kann man allerdings bekommen und das ist, sagt Ex-Rennfahrer Klaus Niedzwiedz, auch gut so: „Wir hatten früher 60 bis 70 Grad in den Autos, das war mörderisch.“

Als Restkomfort hat die elektrische Spiegelverstellung den großen Striptease überlebt, wozu eigentlich? Im Rennen zählt, was vorn passiert. Ich bin aber ganz froh, dass noch etwas Vertrautes übrig geblieben ist. Auch der Schalthebel des PDKs gehört dazu, aber ich habe gar nicht vor, ihn zu benutzen. Vielleicht eher mal die Paddel an der Lenksäule. „Dosierte reintreten“, hat mich Instruktor Lars Kern noch auf die Besonderheiten der modifizierten Bremsen aufmerksam gemacht. Die Sechs-Kolben-Aluminium-Festsattel-Anlage verzögert mit gewaltigem Biss.

Die Abwesenheit meiner Ohrstöpsel bedauere ich schon nach einer halben Runde. Da Dämmmaterial auch nur unnötiger Balllast ist, faucht der Sechszylinder hinter mir in bedrohlicher Nähe meines Trommelfells. Mit einer Linkskurve geht es in das Infield, es folgt eine Rechts-Links-Kombination. Überraschender Weise lässt der GT4 keine eigenen Ambitionen erkennen, folgt willig und haargenau dem Einschlag, die weichen Rennreifen sind noch gar nicht richtig warm und haben schon erstaunlichen Grip. Ein kurzer Sprint auf dem Teilstück des Ovals, nur nicht abreißen lassen. Lars fährt einen Straßen-GT4, hat aber natürlich keine Probleme, seinen beiden Verfolgern das Tempo zu diktieren. Er ist schließlich Profi.

So fühle ich mich eingangs der Start-Ziel-Geraden auch, obwohl der Verstand sagt, dass das der Beginn gefährlicher Selbstüberschätzung sein kann. Allenfalls bin ich die Vorstufe eines „Rookies“, so nennen sie an der Strecke die unerfahrenen Piloten am Beginn ihrer Profikarriere. Bei 200 geht es in die Eisen, die folgende Linkskurve läutet die zweite Runde ein. Zuvor der geplante Positionswechsel, jetzt hat mein Kollege im zweiten Auto die Aufgabe, die Ideallinie des Vorausfahrenden nachzuvollziehen. Ob es seine geschätzten 20 Kilo Mehrgewicht sind, die es mir so leicht machen, dran zu bleiben?

Kein Wunder, dass der GT4 viele Freunde gefunden hat. Der Clubsport-Version wird es mutmaßlich nicht anders gehen, denn sie bietet authentischen Rennwagen-Einsatz zu überschaubaren Kosten. Rund 100 Euro kostet das Auto – pro Kilo Fahrzeugsgewicht. Dafür kann es von jeder Porsche-Werkstatt gewartet oder repariert werden.

Entspannt, zufrieden, um eine prickelnde Erfahrung reicher schäle ich mich auf dem Wagen. Großes Kompliment vom Instruktor: „Ihr seid echt gut unterwegs gewesen, ich musste Vollgas fahren.“ Anstrengend war es entgegen meiner Erwartung nicht. Frei von unkontrollierbarer Leidenschaft, hellwach und präzise, fast freundschaftlich hat mich der GT4 Clubsport ums Eck getragen. Ein Rennwagen, der passt wie ein Maßanzug. Ebenso brachial wie berechenbar, ein Fahrzeug, das erst fremd erscheint und nach wenigen Kilometern vertraut ist. Das bestätigt auch Klaus Niedzwiedz: „Mit einem modernen GT4-Auto hat der Fahrer 30 bis 40 Prozent weniger Arbeit als wir damals. Man kann sich viel mehr aufs Fahren und auf die Konkurrenz konzentrieren“. Zur Fahrleistung hat der Ex-Profi einen gewagten, aber sehr anschaulichen Vergleich parat: „Vor 20 Jahren wäre der im Mittelfeld der Formel 1 mitgefahren.“

Daten Porsche GT4 Clubsport

Länge/Breite/Höhe (m): 4,44 / 1,82 / 1,27
Motor: 6-Zylinder Boxermotor, 3800 ccm
Leistung: 283 kW / 385 PS bei 7400 U/min
Drehmoment: 420 Nm bei 4750 U/min

Getriebe: 6-Gang-Doppelkupplung
Gewicht: 1300 kg
Höchstgeschwindigkeit (GT4 Straßenversion) 295 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h 4,4 Sekunden
Preis: 85.766 Euro (GT4), 132.090 Euro (GT4 Clubsport)

Bilder zum Artikel



Axel F. Busse im Porsche GT4.

Foto: Porsche



Axel F. Busse im Porsche GT4.

Foto: Porsche



Porsche GT4 Clubsport.

Foto: Porsche



Porsche GT4 Clubsport.

Foto: Porsche



Porsche GT4 Clubsport.

Foto: Porsche



Porsche GT4 Clubsport.

Foto: Porsche



Porsche GT4 Clubsport.

Foto: Porsche



Porsche GT4 Clubsport.

Foto: Porsche



Porsche GT4 Clubsport.

Foto: Porsche



Porsche GT4 Clubsport.

Foto: Porsche



Porsche GT4 Clubsport.

Foto: Porsche



Porsche GT4 Clubsport.

Foto: Porsche



Porsche GT4 Clubsport.

Foto: Porsche



Porsche GT4 Clubsport.

Foto: Porsche



Porsche GT4 Clubsport.

Foto: Porsche



Porsche GT4 Clubsport.

Foto: Porsche



Porsche GT4 Clubsport.

Foto: Porsche



Porsche GT4 Clubsport.

Foto: Porsche



Porsche GT4 Clubsport.

Foto: Porsche



Porsche GT4 Clubsport.

Foto: Porsche



Porsche GT4 Clubsport.

Foto: Porsche



Porsche GT4 Clubsport.

Foto: Porsche