

‘Wahrhaft beeindruckend an diesem Fahrzeug ist aber, wie passgenau und schön alles verarbeitet ist’

Schweizer Tuner fertigt einen 846BHP 911 Turbo mit "Veyron herausfordernden" Fahrleistungen.

Es ist ein 911. Aber nicht wie wir ihn kennen. Serienmäßige 911 Turbos verlassen das Werk nicht mit einer Karosserie aus Carbon-Kevlar. Sie werden auch weder mit einem sekundären Sicherheitskäfig sowie zwei Einspritzpumpen pro Zylinder noch mit Pleueln aus Titan geboren. Darüber hinaus schenkt ihnen Weissach nicht genug Feuerkraft, um einen Veyron zu überbieten.

Das aber macht Sportec. Lasst uns zuerst mit der Behauptung betreffend des Veyron anfangen. Als wir den Bugatti in Ausgabe 134 darstellten, brauchte er 11.1 Sekunden für die Beschleunigung von 60-160 mph.

Ich weiß, dass dies eine nach einer unheimlichen Steigerung klingt, aber als wir dann fragten, ob wir selber testen dürften, wie schnell der SPR1M wirklich ist, stimmte Sportec sofort zu, unter der Bedingung, dass Auto während der ersten Gangwechsel pfleglich zu behandeln. Und das Resultat? Auf dem gleichen Stück Beton der Teststrecke von Bruntingthorpe erledigte der SPR1M den gleichen 100 mph-Sprung in 10.3 Sekunden - also kann man auf jeden Fall schon einmal sagen, dass er die nötigen Voraussetzungen mitbringt.

Das Streben nach Geschwindigkeit und Geschwindigkeit allein ist aber nicht das einzige Ziel von Sportec. Stattdessen sollte man ihn als den ultimativen 911 Turbo betrachten, als die maßgeschneiderte Kreation, die sich der kürzlich in Rente gegangene Porsche Chef Wendelin Wiedeking zu seinem Abschied gewünscht hätte - aber nicht bekommen hat.

Wenn Sie dem kleinen Schweizer Team einen Standard 911 Turbo anliefern, dann gehen sie zu Werke wie ein Schwarm hungriger Piranhas und zerlegen ihn bis auf die Knochen. Alles, was vom Motor übrig bleibt, ist der Block (der seine 3.6 Liter Hubraum) sowie seine Kurbelwelle behält, während die Karosserie, die Räder, das Fahrwerk die Bremsen sowie das Getriebe weggeworfen werden (das Allradsystem wird aber beibehalten). Erst dann beginnt die acht Monate dauernde, £500,000-teure Verwandlung. Ein Überrollkäfig steigert die Torsionssteifigkeit der Karosserie um satte 30 Prozent, ein zweites Steuergerät kümmert sich um Koordination der zusätzlichen Einspritzdüsen, und die Pumpe der Lenkhilfe wird nach vorne verlegt, um Platz für die völlig neue, geteilte Sauganlage zu schaffen. In der Zwischenzeit wird das Getriebe des GT2, sowie vordere Bremsscheiben geheimen Ursprungs (Ferrari vielleicht?), montiert. Das Fahrwerk wird aus leichteren Materialien neu gefertigt (die Bilstein-Dämpfer kommunizieren hierbei weiterhin mit Porsche's aktivem PASM- Dämpfersystem). Beeindruckend ist, dass fast alle geänderten Teile - einschließlich der Karosserie aus Carbon, die den Löwenteil der Gewichtsersparnis beisteuert - von Sportecs eigenen 19 Mitarbeitern entwickelt und in der eigenen Werkstatt gefertigt werden. Ein sehr talentiertes Team.

Die Gewinne - und Verluste - sind bemerkenswert. Der Standardturbo dreht bis 6.800U/min, wiegt 1.585 kg und entwickelt 472bhp; dieser hier dreht bis 8.400U/min, wiegt 1.450 kg und leistet 846 bhp. Schnelles Tippen auf dem Taschenrechner zeigt, dass Sportec das Verhältnis von Kraft zu Gewicht des Standard-Turbos nahezu verdoppelt hat. Mit 593bhp pro Tonne sind es also auch 72bhp pro Tonne mehr als beim Veyron. Es ist auch eine etwas heimlichere Art zu

fahren, indem man den traditionellen Supercar-Auftritt vermeidet und stattdessen die Rundungen geschmeidiger Muskeln vorzieht. Er sieht aber schon sehr muskulös aus, und jene tiefen, tiefen 20 Zoll Räder mit der Null-Bodenfreiheit setzen dem Ganzen das iTüpfelchen auf. Flach auf dem Asphalt kauern, sieht er bedrohlich entschlossen aus. Die Kabine ist ein ruhigerer, vertrauterer Ort, aber auch nicht rein 911. Die ersten paar Male, als ich ein- und aussteige, stoße ich mit den Fersen gegen den mit Alcantara überzogenen Überrollkäfig, der an der Türschwelle klebt, während der neue Lederbezug und die mit Alcantara bezogenen Schalensitze gerade so hinein passen, dass es keinen Platz für Liebesgriffe gibt. Ein vorsichtiger Tritt auf die Kupplung, die für Drehmomente bis zu 1.200 Nm (884lb/ft) ausgelegt ist, bestätigt die schlimmsten Ängste meines linken Beins. Wahrhaft beeindruckend an diesem Fahrzeug ist aber, wie passgenau und schön alles verarbeitet ist.

Und wie man von einer Firma erwartet, die so viel Arbeit in das Aussehen und das Gefühl eines Autos steckt, kommt die Dynamik auch nicht zu kurz. Als ich den Sportec zum ersten Mal fahre, fahre ich hinaus auf benachbarte Straßen, und von Anfang an fühlt er sich an wie ein 911 Turbo, den man kondensiert, destilliert und von allen Unreinheiten befreit hat. Kein Turbo hat je eine gesprächigere, präzisere Vordachse, noch eine derart hohe Lenkpräzision, oder so viel Fahrkomfort bei einer derart sportlichen Abstimmung gehabt. Wo ist das Fahrwerksbommeln bei Kurvenfahrt, das Hinterteilhocken, die ohnmächtige Korkenzieherbewegung? Alles weg. Dieses Ding fährt sich wie ein GT3, ganz Grazie und Wachsamkeit. Einschüchternd? Nicht mehr als ein moderner GT2 und, um ehrlich zu sein, er ist nur etwas furchterregend, weil der Motor zu diesem Zeitpunkt eine unbekannte Größe ist. Aber was mich am meisten beeindruckt, ist wie einfach fahrbar der SPR1M ist – er hat eine hervorragende Lenkung, eine schwere aber wunderbar akkurate Gangschaltung, eine Kupplung, die sehr schön einrückt, ein Fahrwerk, das die A-Straßen reibungslos und ohne Probleme in Kauf nimmt, und das jedem Fahrbefehl ohne Zögern oder Abweichen gehorcht.

Ein Kätzchen mit 846 bhp? Bis zu einem gewissen Punkt. Und dieser Punkt liegt bei ca. 5.500U/min. Nicht, dass er darunter nicht schnell wäre. Er ist ab 1.000U/min. perfekt fahrbar, und die sequentiellen Turbolader (die nur mit 1,4 bar blasen) haben ein hervorragendes Ansprechverhalten. Die Beschleunigung nimmt kontinuierlich immer weiter zu.

Aus Drücken wird Schieben, und aus Schieben wird Schleudern.

Ja, denkt man, es fühlt sich wahnsinnig schnell an – obwohl man sich bezüglich der Veyron-Beauptung immer noch nicht sicher ist.

Dann gibt es eine Flaute. Keine Pause an sich, nur die kleinste Andeutung, dass alles vielleicht nachlassen könnte. Dieses Gefühl dauert für 500rpm, genug Zeit um unwachsam zu werden, Atem zu holen. Ein Kumpel meines Vaters war Concorde-Pilot, und ich erinnere mich daran, als er mir erzählte, dass sich beim Zünden der Nachbrenner über der irischen See sämtliche vorher erlebte Beschleunigung in Nichts verwandelte. Ich glaube, er hätte im Sportec einen Seelenverwandten der Concorde gesehen.

Einen Sekundenbruchteil vor dem Stoß gibt es ein Rauschen der Turbos, aber das spielt immer die zweite Geige verglichen mit dem herrlich kehlig klingenden Sechszylinder-Boxermotor, sodass du dich nicht richtig auf die schleudernde Schwerelosigkeit vorbereitest, die deine Füße vom Teppich hebt und dir ein spontanes Facelift verleiht. Das Allerbeste daran ist, dass dieser Gewaltausbruch nicht einmalig ist, sondern es sich vielmehr um einen Orkan handelt, der durch die lange Auslegung der Gänge für die nächsten 3.000 rpm anhält.

Jetzt fühlt er sich nach 846 bhp an. Jetzt fühlt es sich so schnell an wie ein Veyron. Jetzt wäre ein guter Zeitpunkt, um auf die Bremsen zu treten ... Der SPR1M ist völlig unbeeindruckt, und bremst ebenso effektiv wie er beschleunigt, und er tut es immer wieder, sooft es mich nach

Geschwindigkeit dürstet. Mit genügend Platz zum spielen entdecke ich, wie vertrauenswürdig der Sportec ist, wie ich Kurven mit hoher Drehzahl angehen kann, ohne zu befürchten, dass die Haftung abreißen könnte, wie ausbalanciert er sich schrittweise an das Limit herantastet – und das sein Klang einfach gigantisch ist. Er ist so abgestimmt, dass er sich wie ein alter GT2-Rennwagen anhört, wobei er aber für die ruhigeren Momente mit einem fernbedienbaren Bypass-Ventil ausgestattet ist.

Sportec wird nur zehn SPR1 bauen. Vier davon befinden sich bereits in der Hand ihrer Besitzer und dieser, der Fünfte, ist die erste „M“ (modifizierte) Version, die von einigen Motoränderungen profitiert, welche helfen, ihm noch 55 zusätzliche bhp zu entlocken. Er ist ein wunderschönes Ding – ein Hyperauto, womit man arbeiten kann, ein Veyron ohne all den Ballast und Gefühllosigkeit, eine von allen Untugenden freie, zu jeder Gelegenheit bereite Tiefflug-Rakete. Darüber hinaus handelt es sich hier um einen Umbau höchster Qualität.

Ollie Marriage