

Bi my Baby

Mit 600 PS und 650 Newtonmeter Drehmoment ist der Gemballa Biturbo GTR eine Klasse für sich. Konkurrenz gibt es kaum



■ Die Soundkulisse, die der 600 PS starke Biturbo-Porsche beim schnellen Vorbeiflug entwickelt, nötigt selbst unbeteiligten Passanten Respekt ab

Bei hart gesottenen PS-Verächtern und bekennenden Befürwortern umweltschonender Dreiliter-Autos dürfte der auf dem Porsche GT3 basierende Gemballa Biturbo GTR 600 für Unverständnis sorgen. Wozu

braucht man 600 PS, wenn auf öffentlichen Straßen ohnehin kaum mehr etwas geht? Und zum ausschließlichen Besuch der Rennstrecke ist das 475 000 Mark teure Schmuckstück dann vielleicht doch etwas zu teuer.

Dass Firmenchef Uwe Gemballa dennoch davon ausgeht, mindestens zehn GTR an den Mann oder – was zugegebener Maßen unwahrscheinlicher ist – die Frau zu bringen, dürfte vor allem zwei Gründe haben: Ad eins lässt sich der





Die Lampchen oberhalb der rot unterlegten Instrumenteneinheit signalisieren den Schaltzeitpunkt

Um einen Teil des umbaubedingten Mehrgewichts zu kompensieren, wurde der Kofferraum entkorkt

Im Motorraum herrscht dagegen auf Grund der mächtigen KKK-Resorturbolader drangvolle Enge



GT-R-Interieur mit lederbezogenen Carbon-Sitzschalen, Drei- und Sechspunktgurten sowie Clubsport-Bügel

Hinter den breiten 18-Zoll-Felgen der Vorderachse finden 380-Millimeter große Scheiben Platz

■ Die Linienführung des rundum modifizierten GTR ist gut gelungen. Der um 16 Zentimeter in die Breite gegangene Biturbo wirkt kraftvoll, aber nicht bullig



■ Der auffallende Heckflügel soll nicht nur für Abtrieb, sondern auch für bessere Kühlluftzufuhr sorgen

zunehmend lästiger werdende Alltagsverkehr in kaum einem Auto besser verkraften als in dem schwarzen Kraftpaket (wer würde schon nachhaltig Widerstand leisten, wenn sich im Rückspiegel derartig eindrucksvoll verpackte automobiler Pferdestärken nähern?), ad zwei gibt es eine ausreichende Zahl gut betuchter Autofans, denen Geld wenig, ein unverwechselbares, vor Potenz strotzendes Sportwagen-Unikat dagegen (fast) alles bedeuten.

Und wer erst einmal in den passgenauen, lederbezogenen Carbon-Schalen Platz genommen und Gas gegeben hat, dürfte – so er für derartige Dinge empfänglich ist – ohnehin verloren sein. Denn sobald das Kernstück des knapp 300 000 Mark teuren Tuningpakets, der bei TTP in Kolbermoor modifizierte 3,6-Liter-Biturbomotor mit der ihm eigenen Vehemenz zu Werke geht, glänzen die Augen von Sportwagenfans wie die kleiner Kinder beim Anblick des Gabentischs unterm Weihnachtsbaum.

Die Imposanz des Vortriebs lässt sich mit nüchternen Zahlenwerten zwar nicht beschreiben, erwähnenswert sind diese jedoch allemal: Für den Spurt von null auf 100 km/h nimmt sich der GTR 4,3 Sekunden Zeit, die 200 km/h-Marke ist nach 11,6 Sekunden erreicht.

Dass der Gemballa Biturbo auf der kurzen Sprintdistanz gegenüber dem in der Leistung einzig vergleichbaren sport auto-Testkandidaten, dem im Mai 1998 zum Supertest angetretenen, 600 PS starken Lotec-Porsche 993 Turbo, das Nachsehen hat (null auf 100 km/h in 3,9 Sekunden), liegt an der heftig stempelnden Hinterachse, die schon bei der Basis des GTR, dem Porsche GT 3, ein Thema ist. Grund hierfür dürften die für diese Leistungsklasse etwas zu elastisch ausgefallenen Motorlager sein. Sie bedingen starke Schwingungen der gewichtigen rückwärtigen Antriebs-einheit, die es selbst Mess-Routiniers schwer machen, den für einen geglückten Sprintstart erforderlichen, idealen Kompromiss zwischen Schlupf und Grip zu finden und die geballte Kraft der 600 Biturbo-PS auch tatsächlich auf den Boden zu bringen.

Welches Potenzial in dem Tuning-Porsche steckt, zeigt jedoch der 200er-Wert:

Das kostet das Tuning

Motorumbau	127 500 Mark
Getriebedücker	11 500 Mark
Karosserieumbau	64 200 Mark
Bremsanlage	28 200 Mark
Interieur	30 100 Mark
Fahrwerk	12 600 Mark
Kadsatz	15 900 Mark
Überrollbügel	5500 Mark

Hersteller

Gemballa
Mollenbachstraße 17, 71229 Leonberg
Telefon 0 71 52 1 97 99 00

Immerhin ließ sich selbst der Porsche 911 von Lotec bis zum Erreichen der 200-km/h-Marke mit 12,0 Sekunden vier Zehntel mehr Zeit.

Abseits des nüchternen Zahlenwerks spielt der Gemballa GTR seine Kraft mit einer Lässigkeit

Ex - Mühle





■ Mit dem 600 PS starken Gemballa Biturbo GTR gelang auf Anhieb, was gemeinhin großer Vorbereitung bedarf: Mit einer Zeit von 7.44,7 Minuten stellte sport auto-Chef Horst von Saurma am 24. Oktober seinen eigenen Rundenrekord ein

gegerbten Landstraßen zuweilen schwer macht, einen sauberen Strich zu fahren. Häufige Belagwechsel an der Fahrbahnoberfläche verstärken den Effekt.

Auch in anderer Hinsicht sollte man den schwarzen Brenner keinesfalls unterschätzen: Mit der gutmütig untersteuerten Fahrwerksauslegung des GT 3 hat der Biturbo nichts am Hut. Ausfallschritte mit dem Heck sind serienmäßiger Bestandteil seines Fahrprogramms.

Deshalb bedurfte es auch einiger Anläufe und eines Tricks, bis die in Hockenheim erzielte, hervorragende Rundenzeit von 1.11,6 Minuten auf der Stoppuhr stand: Dem ausgeprägten Hang zum

„Mit 7.44,7 Minuten für die Nordschleifenrunde ist der Gemballa GTR das schnellste getunte Serienfahrzeug“

Übersteuern wurde mittels einer Verringerung des Reifendrucks auf 2,4 bar vorn und 2,8 bar hinten (warm) zu Leibe gerückt – was die Haftung auf der Rennstrecke erhöht, für den Alltagseinsatz mit geringeren thermischen Belastungen jedoch zu wenig ist.

Am unruhigen Anbremsverhalten des Biturbo-Brenners war auf die Schnelle hingegen nichts zu ändern. Hier machen sich die bereits beschriebenen Veränderungen der Hebelkräfte an den mit größeren Spurbreiten versehenen Achsen ebenso negativ bemerkbar wie die großen Aufstandsflächen der auf extrem breite Felgen (vorn 9,5, hinten 12 Zoll) gespannten Yokohama AVS Sport-Pneus der Formate 245/35 ZR 18 vorn, 295/30 ZR 18 hinten.

Letzteres – die Kombination sehr breiter Felgen mit in Bezug auf die Laufflächenbreite verhältnismäßig moderat dimensionierten Reifen, hat bei dem Leonberger Porsche-Veredler System: „Wir wollen die Walkarbeit des Reifens auf das Minimum reduzieren, um das Fahr- und Einlenkverhalten zu präzisieren“, so Firmen-Chef Gemballa. „wissen aber, dass diese Philosophie wegen der damit einhergehenden Gefahr von Felgenkratzen umstritten ist.“

Angesichts der motorischen Potenz des Biturbo GTR und der gegenüber dem Serien-Porsche GT 3 zwar geringfügig schlechter verzögernden, aber überaus standfesten Brembo-Bremsanlage ist jedoch durchaus anzunehmen, dass diese schnellste, im Rahmen eines sport auto-Tests auf dem Kleinen Kurs im Badischen

Aus dem Cockpit des Rekordautos – von Horst von Saurma So schnell ist hinterher erst schön

Das alte Sprichwort – „Unverhofft kommt oft“ – traf gleich in mehrerer Hinsicht zu: Das Wetter war für diese Jahreszeit, Ende Oktober, außergewöhnlich mild, die Luft sauerstoffreich, die Straße leer und trocken. Und der Gemballa Biturbo GTR 600 stand, sorgsam warmgefahren, vor der Schranke an der Einfahrt zur Nordschleife und brabbelte genüsslich vor sich hin. Ein zufriedenes Bild, ohne Dramatik, ohne flirrende Luft und ohne die geringste Nervosität. Eine Situation wie vor einem Sonntagsausflug.

Nun fällt aus Erfahrung alles etwas leichter, wenn man nicht genau weiß, was auf einen zukommt. Diese – sagen wir mal – partielle Blauäugigkeit schiebt die Bedenken so locker beiseite wie der Wind die Nebelwand. Eine positive Grundstimmung und gesunder Optimismus gehört schließlich dazu, wenn es darum geht, etwas Neues zu

tet sich in diesem Umfeld irgendwie auch von selbst. Also, Augen auf und durch. Abschalten und die Konzentration auf das Wesentliche richten.

Wir kennen uns, die Nordschleife und ich. Sie hat Spuren bei mir hinterlassen und ich auch ein paar bei ihr. Einige tausend Runden werden es wohl gewesen sein. Und ich weiß aus Erfahrung: Sie hat das Wesen einer Schlange. Sie liegt da im Grünen, ganz friedlich und entspannt und irgendwann, plötzlich und unerwartet, beißt sie zu. Du weißt, dieser Biss kann tödlich sein.

Die engen Krümmungen ihres asphaltfarbenen Körpers sind nicht das Problem. Die sachten Biegungen sind es, die schmalen Geraden, wie etwa herunter

■ Auf die Schnelle: Im Anschluss an das sport auto-Perfektions-training wurde der alte Rundenrekord durch einen neuen ersetzt



■ Mangels Konkurrenz noch immer fest in sport auto-Hand: Der Nordschleifen-Rundenrekordpokal für getunte Serienfahrzeuge

zum Schwedenkreuz, aufs Mezgesfeld zu oder – geradezu Furcht einflößend – das Kesselchen hoch. Der reinste Horror: der Linksknick an der Antoniusbuche bei einer Anfahrtschwindigkeit von knapp 290 km/h. Oft will ich das nicht machen. Es ist so schnell. Man darf sich gar nicht ausmalen, was passieren kann oder vorstellen, wie weit man fliegt, wenn alles außer Kontrolle gerät. Doch die Schlange blieb auch diesmal friedlich und ließ sich von mir besiegen.

jemals erzielte Zeit, mit etwas Feinarbeit – beispielsweise in Bezug auf die Einstellung der Stabilisatoren – noch zu verbessern wäre.

Gleiches gilt für den gänzlich ungeplant und quasi aus dem Stand realisierten neuerlichen Rundenrekord auf der Nordschleife des Nürburgrings. Ohne jedwede Abstimmungsarbeit stanzte der Renner erst eine Zeit von 7.53 Minuten auf den 20,6 Kilometer langen Asphalt, um schließlich im zweiten Anlauf die im Oktober des vergangenen Jahres im shk-Porsche 993 GT2 erzielte Bestmarke von 7.46,17 Minuten um knapp anderthalb Sekunden zu unterbieten.

Der alte und neue Rundenrekordhalter, sport auto-Frontmann Horst von Saurma, kommentierte die auf der Uhr stehenden 7.44,7 Minuten mit einem zufriedenen „alles muss man selber machen“ und stellte sich die bislang unbeantwortet gebliebene Frage, warum ihm die Rekordfahrt im Gemballa Biturbo GTR so viel leichter vor kam, als jene im shk-GT 2.

Am Fahrzeuggewicht kann es jedenfalls nicht gelegen haben. Mit 1482 Kilogramm ist das neue Rekordauto nämlich nicht nur rund 100 Kilogramm schwerer als der Porsche GT 3, auf dem er basiert (allein der Motorumbau schlägt mit rund 50 Kilo zu Buche). Der GTR bringt auch 212 Kilogramm mehr auf die Waage als der letztjährige, 1270 Kilogramm schwere und 652 PS starke Rekord-Renner von shk und hat somit auch in Bezug auf das Leistungsgewicht klar das Nachsehen. 2,5 Kilogramm pro PS sind für sich genommen zwar aller Ehren wert; gegenüber den 1,9 Gewichtseinheiten, die der shk-993 mit jeder Pferdestärke fortbewegen muss, stellen sie jedoch eine vergleichsweise schwere Bürde dar – zumindest der Papierform nach.

Auf der Rennstrecke scheint diese jedoch weniger schwer gewogen zu haben als der Druck der öffentlichen Ankündigung. Von neugierigen Blicken unbemerkt, lässt es sich eben doch leichter auftrumpfen als im hellen Rampenlicht – und über das neuere Fahrzeugkonzept verfügt der GTR 600 schließlich auch.

Anja Wassertheurer



machen oder etwas zu erforschen, was noch Keiner entdeckt hat.

Okay – dass diese Runde kein alltäglicher Ritt durch die „Grüne Hölle“ werden würde, war den Beteiligten schon im Vorfeld klar. Trotzdem: Die mentale Vorbereitung auf die Ring-Runde im 600 PS starken Gemballa Biturbo GTR reduzierte sich beim Festzurren des Fünfpunktgurtes auf ein locker vorgetragenes „Schau wir mal“.

Wie so oft, entdeckt man erst später, worauf man sich da eingelassen hat. Zurück – geht nicht. Langsam fahren – verbie-

Rundenzeit Nürburgring: 7.44,7 min

Nordschleife, Streckenlänge 20,6 km



TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

► Gemballa Biturbo GTR 600

Motor

Wassergekühlter Sechszylinder-Boxermotor, Biturboaufladung, zwei oben liegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Bohrung mal Hub (mm) 100,0 x 76,4, Hubraum 3600 cm³, Verdichtung 9,1:1, Turbolader, Ladeluftkühler, max. Ladedruck 0,85 bar
Leistung ... 600 PS (445 kW) bei 7000/min
Drehmoment ... 650 Nm bei 5500/min
Literleistung ... 166,7 PS pro Liter Hubraum

Kraftübertragung

Hinterradradantrieb, mechanisches Sechsganggetriebe, 40-prozentige Differenzialsperrung, Übersetzungen: I. 3,82, II. 2,15, III. 1,56, IV. 1,21, V. 0,97, VI. 0,83; Achsübersetzung: 3,44

Fahrwerk

Vorn McPherson-Federbein, Querlenker, Stabilisator, hinten Querlenker, Längslenker, Federbein, Stabilisator, starre Fahrachseln

Bremsen ... Scheiben, rundum innen belüftet und gelocht mit Achtkeilbremszange vorn, Durchmesser 380/330 mm, ABS
Räder ... 245/35 ZR 18 vorn, 295/30 ZR 18 hinten auf 9,5- und 12-Zoll-Felgen
 ... Yokohama AVS Sport

Karosserie

Zweistüfiges Coupé
 L x B x H ... 4430 x 1900 x 1270 mm
 Radstand ... 2350 mm
 Spur v/h ... 1501/1599 mm
 Leergewicht ... 1482 kg
 Tankinhalt ... 90 Liter
Leistungsgewicht ... 2,5 kg/PS

Fahrleistungen

Beschleunigung
 0-60 km/h ... 2,5 s
 0-80 km/h ... 3,5 s
0-100 km/h ... 4,3 s
 0-120 km/h ... 5,4 s
 0-140 km/h ... 6,8 s
 0-160 km/h ... 8,0 s
 0-180 km/h ... 9,9 s
 0-200 km/h ... 11,6 s

Elastizität
 im 4./5./6. Gang aus 80 km/h
 bis 100 km/h ... 1,7 s/2,7 s/ 3,6 s
 bis 120 km/h ... 3,1 s/4,7 s/ 7,0 s
 bis 140 km/h ... 4,4 s/6,6 s/ 10,0 s
 bis 160 km/h ... 5,7 s/8,5 s/ 12,5 s

Kleiner Kurs Hockenheim ... 1.11,6 min
Slalom (18 m) ... 65,4 km/h
0-160-0 km/h (Beschl./Bremsprüfung) ... 12,4 s
Höchstgeschwindigkeit* ... 340 km/h

Bremsweg

aus 100 km/h (kalt) ... 38,0 m
 Verzögerung ... 10,1 m/s²
aus 100 km/h (warm) ... 36,5 m
 Verzögerung ... 10,6 m/s²
aus 80% v_{max} (280 km/h) ... 296,5 m
 Verzögerung ... 10,2 m/s²

Testverbrauch

Super Biölfrei ... 15,7 l/100 km

Preise

Grundpreis Porsche GT 3 ... 179.500 Mark
Testwagenpreis ... 475.000 Mark

Unterhaltskosten

Kfz-Steuer ... 432 Mark
 Haftpflichtvers. ... individuelle Einstufung
 Teilkaskovers. ... individuelle Einstufung
 Vollkaskovers., T ... individuelle Einstufung

* Herstellerangaben

Messbedingungen:

Lufttemperatur ... 14° Celsius
 Asphalttemperatur ... 13° Celsius
 Luftdruck ... 1001 mbar



SPORT auto Wertung

■ **Kleiner Kurs Hockenheim**
1.11,6 min



■ **Slalom** (18 m)
65,4 km/h



■ **0-160-0 km/h**
(Beschl./Bremsprüfung)
12,4 s



■ **100-0 km/h**
(Bremsprüfung, warm)
36,5 m



■ **Elastizität**
(80-160 km/h im 6. Gang)
12,5 s



■ **Preis-Leistungsverhältnis**
792 Mark pro PS



■ **Summe** (max. 36)

31

Der Gemballa Biturbo GTR 600 ist eine Schau. Wegen seiner unverwechselbaren, kraftvoll eleganten Erscheinung und – vor allem – wegen seiner inneren Werte. Der mittels zweier Turbolader zwangsbetrieben 3,6-Liter-Boxer zaubert einen Bestwert nach dem anderen aus den tiefen des voll gestopften Motorraums und präsentiert sich dennoch als recht genügsamer Begleiter: 15,7 Liter Durchschnittsverbrauch gehen in dieser Leistungsklasse in Ordnung.



■ sport auto-Redakteurin Anja Wassertheurer

keit aus, die ihresgleichen sucht. Und der Nachdruck, mit dem der Biturbo seine Insassen beim Beschleunigen in die Sitze presst, erinnert eher an den Start eines Flugzeugs, als an die zu Lande gemeinhin übliche Fortbewegungsweise.

Suchtpotenzial birgt auch das Konzert, das der GTR bei derartigen Manövern intoniert: Es reicht vom sonoren Brummen über lautstarkes Gebrüll bis hin zum zweischernden Abblaspfeifen. Schade nur, dass umstehende Passanten und die Passagiere der hinter dem Gemballa-Porsche fahrenden Autos weit mehr davon haben als der Fahrer selbst. Im Innern ist die beeindruckende Klangvielfalt nämlich nur gedämpft vernehmbar.

Andererseits beeindruckt gerade das. Schließlich kann es durchaus nicht als Normalfall gelten, wenn sich ein Sportwagen dieses Formats im Alltag derart umgänglich zeigt. Der Verbrauch des mit einer Literleistung von 166,7 PS gesegneten Biturbos lag im Testmittel gerade einmal 1,5 Liter über dem des 240 PS schwächeren Serien-GT 3 (15,7 zu 14,2 Liter auf 100 Kilometer). An Ausstattungsdetails herrscht auch kein

■ Die mächtigen Lufteinlässe in der Frontschürze des GTR dienen der Bremsenkühlung

Mangel – von der Klimaanlage bis zur Stereoanlage ist alles da, was das Autofahrerleben leichter macht. Und von einer geringfügigen Unwilligkeit bei im kalten Zustand gegebenen Gaspedalbefehlen einmal abgesehen, legt der GTR zu keinem Zeitpunkt jene Allüren an den Tag, die bei anderen Sportwagen-Diven dieser Leistungsklasse durchaus an der Tagesordnung sind.

Die Kupplung rückt ebenso sanft und gleichmäßig ein wie beim Serien-Pendant. Das straff abgestimmte, höhenverstellbare Sportfahrwerk von H&R nimmt Querfugen und Bodenwellen recht gelassen hin. Und die beiden von KKK für den Rennsport entwickelten Turbolader setzen den Sechszylinder-Boxer gleichmäßig und kontinuierlich unter Druck – ohne Turboloch und -schlag.

Lediglich am Lenkrad fordert der Gemballa den ganzen Mann. Auf Grund der gegenüber der Basis vorn um 2,6, hinten um 10,4 Zentimeter breiter gewordenen Spur und der damit einhergehenden veränderten Hebelverhältnisse an den Achsen reagiert der Tuning-Porsche äußerst empfindlich auf unebene Pisten: Die Haltekräfte am Volant sind hoch, die Rückmeldung an den Fahrer fast ein wenig viel des Guten, was es auf wetter-