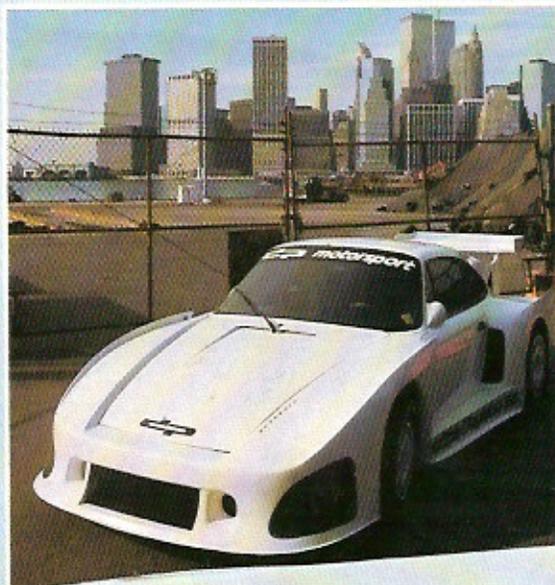


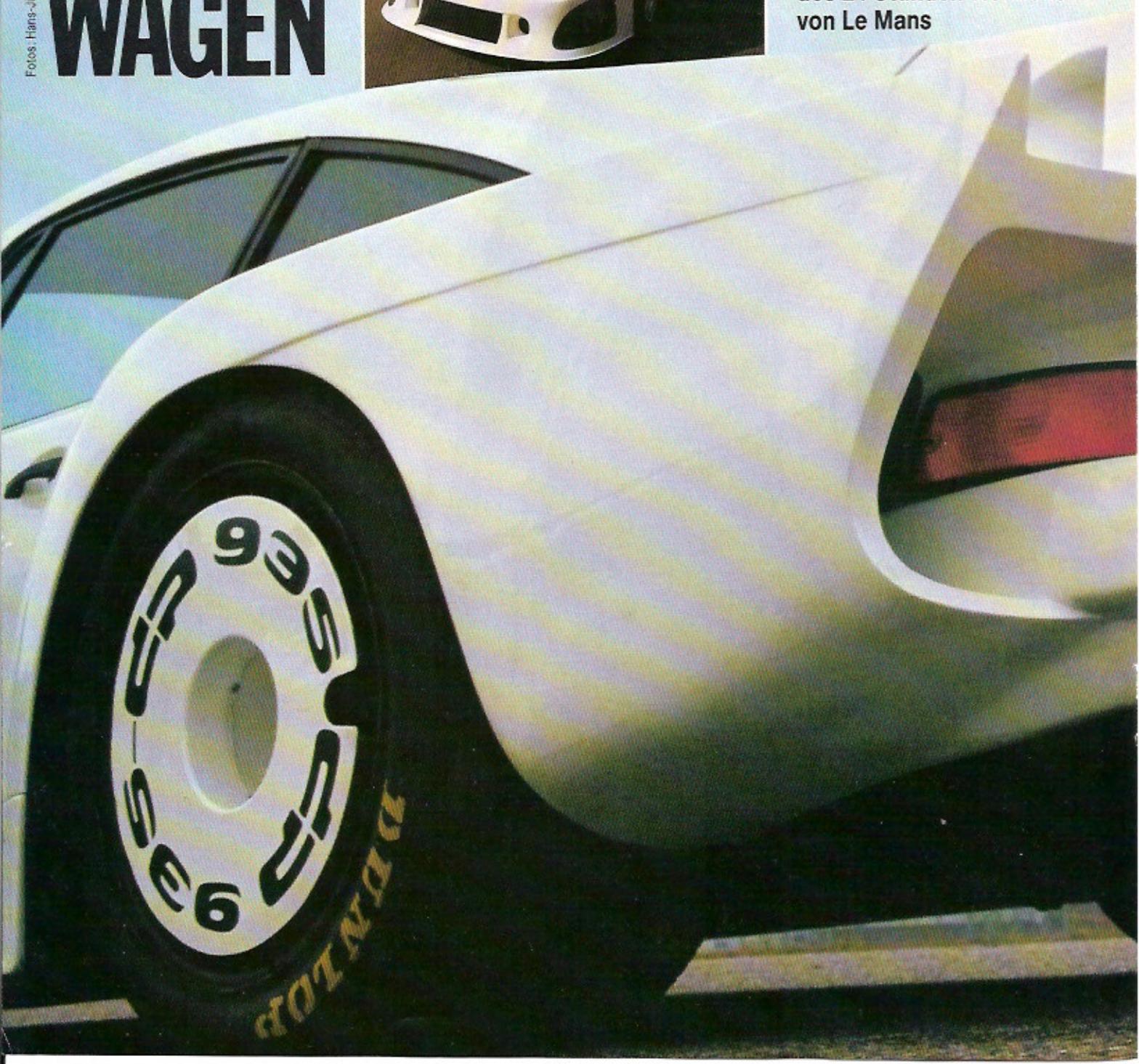
REPORT Porsche 935 Daytona von dp-Motorsport

DER STADT RENN WAGEN

Fotos: Hans-Jürgen Tücherer



Weil ihm die Benutzung der U-Bahn zu gefährlich ist und Taxis im New Yorker Feierabend-Verkehr Mangelware sind, ließ sich ein amerikanischer Geschäftsmann sein ureigenes City-Mobil bauen. Der wendige, preiswerte Flitzer leistet 520 PS und stammt in direkter Linie ab vom Siegerwagen des 24 Stunden-Rennens von Le Mans





*Foto linke Seite
oben: Von der
Rennbahn in den
Asphalt-Dschungel
— der 520 PS starke
Porsche vor der
Skyline von Manhattan*

6 W. Germany



ZIMMERMANN

Converted for John Rossatti
by dp motorsport
June, 1987

motorsport 935

*Links: Markantes
Flügelwerk — mit
einem solchermaßen
umgerüsteten
Porsche-Gewand
gewann Klaus Ludwig
das 24 Stunden-
Rennen von Le Mans
im Jahre 1979.
Oben: Neu aufgebaut
im Juni 1987 —
für John Rossatti
und den New Yorker
Stadtverkehr*

Wie jedermann weiß, ist der Straßenverkehr in New York chaotisch – da geht so gut wie nichts. Was also tun, wenn man von der 57th Avenue immer wieder mal schnell in die Wall Street muß?

U-Bahn? Unbequem, dreckig und auch nicht ganz ungefährlich, wie so oft in den Zeitungen zu lesen ist. Taxi? Wenn man eines braucht, kommt sowieso keines.

Ein Stadtwagen muß also her – klein, wendig und robust.

So dachte es sich John Rossatti, Autohändler mit 14 Geschäften in und um New York, wo er Oldsmobile und Honda an den Mann bringt. Und als Fachmann hatte Rossatti auch gleich das richtige Auto im Auge: Ein Porsche 935 aus Köln sollte es sein. 935 Daytona heißt das Auto ganz korrekt, eine mehr oder weniger straßentaugliche Neuaufgabe des Porsche K3, mit dem Klaus Ludwig 1979 in Le Mans siegte.

Und das kam so: Autofan Rossatti fand das flügelbewehrte Porsche-Monstrum schon immer sensationell und sieht mit schöner Regelmäßigkeit

Renn-Videos, in denen der 935 eine Rolle spielt. Ende 1986 stieß er durch puren Zufall in einer amerikanischen Autozeitschrift auf eine Kleinanzeige von Ekkehard Zimmermann: dp-935, der Rennporsche für die Straße. Rossatti traute seinen Augen nicht – bot da doch ein deutscher Tuner sein Traumauto an – und griff unverzüglich zum Telefon.

Am anderen Ende, in Köln-Overath, meldete sich mit Ekkehard Zimmermann persönlich immerhin der Entwickler des Ludwig-K3. Zimmermann hatte damals nicht nur die Aerodynamik betreut, sondern auch die kompletten Karossen gefertigt.

Kein Wunder also, daß sich Rossatti und Zimmermann schnell einig wurden. In diversen sündhaft teuren Telefonkonferenzen einigte man sich darüber, welche Eigenschaften das Stadt-Rennauto haben sollte.

Rossatti wollte soviel Feuer wie möglich, aber unter einer Voraussetzung: Der erste Stau in Manhattan durfte nicht das Aus bedeuten.

Kein Problem: Der Motor wurde bei Reinhold Schmirler (RS-Tuning) in Kirchhaslach bearbeitet, und dieser

Experte empfahl einen Treibsatz mit rund 500 PS als straßentauglich.

Der 3,3 Liter-Turbo wurde als erstes mit speziellen Kolben auf 3,4 Liter Hubraum gebracht. Zylinderköpfe und Nockenwellen wurden überarbeitet, das Kennfeld der Zündung angepaßt. Für den größten Schluck aus der Leistungsflasche sorgen aber zwei KKK-Lader (einer pro Zylinderreihe), die gemeinsam einen riesigen Ladeluftkühler versorgen. Die Daten sind schlicht beeindruckend: 520 PS bei

Rechts außen: Komfort-Ansätze im Cockpit – elektrisch verstellbare Ledersitze und eine Klimaanlage machen das Leben im Stadt-Renner erträglich. Mitte: Ungewohnter Anblick – Zulassung der Stadt New York unter dem Flügelwerk. Rechts: Schlagloch-Suchgerät – Buckel über 1,5 Zentimeter Höhe werden ohne Gnade plattgebügelt



Fotos: Hans-Jürgen Tücherer



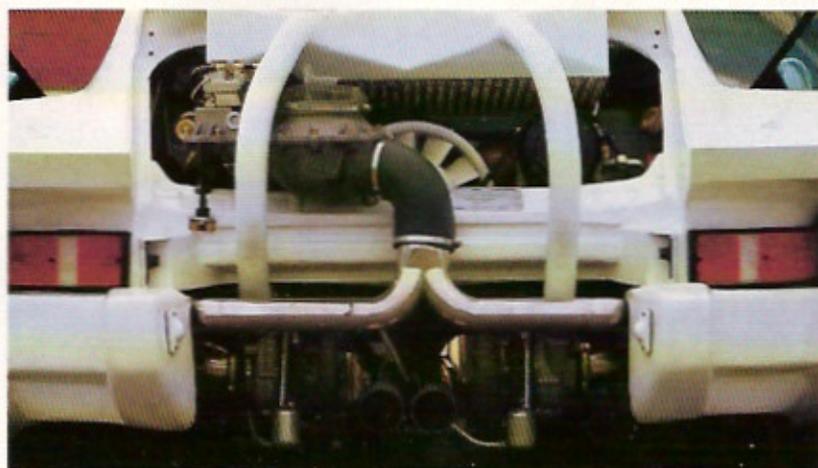
Abstimmungs-Fahrt:
In Hockenheim gab
Rennfahrer Edgar
Dören dem Fahrwerk
den letzten Schliff



6400 Umdrehungen pro Minute, ein maximales Drehmoment von 560 Newtonmeter bei 5000/min. Mit der kurzen Serienübersetzung und dem normalen Turbo-Viergang-Getriebe springt das Auto in rund vier Sekunden von Null auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 305 km/h — wie man sieht, genau das richtige Gefährt für den New Yorker Stadtverkehr ...
Nun wäre John Rossatti kein Amerikaner, wenn er nicht auf die Optik Wert

ist nicht beschädigt, sondern ab — und zwar ganz!
Dafür bringt er reichlichen Anpressdruck, ebenso wie die flachen Kotflügel — ein Porsche ist vorne zu leicht, wie man weiß. Die Windsplits lenken den Luftstrom auf den Heckflügel, und die seitlichen Schweller sorgen für einen harmonischen Übergang zu den hinteren Kotflügelverbreiterungen. Harmonie ist auch dringend gefragt, denn am Hinterteil ist der 935 glatte zwei Meter breit.

Aber trotzdem sollten die Unebenheiten nicht höher als 1,5 Zentimeter ausfallen, der Wirbelsäule und dem Frontspoiler zulleibe.
Wer nun verschreckt ob der Härte den knappen Innenraum entert, findet wenigstens hier Komfort-Attribute: elektrisch verstellbare Ledersitze, eine Klimaanlage und ein Armaturenbrett mit hübschen weißen Ziffern. Auch eine gigantische Stereo-Anlage ist vorhanden, bei laufendem Motor allerdings muß schon beträchtlich aufgedreht werden, um von der Musik etwas aufzuschmecken.
Bevor der Über-Porsche im Fracht-Jumbo seine Reise nach New York antrat, wurde das Auto in Hockenheim noch einmal abgestimmt. Edgar Dören, ein mit allen Wassern gewaschener 935-Kenner, übernahm die Einstellfahrten. Dabei überzeugten besonders die spontane Gasannahme des Doppelturbos und die enorme Drehfreude. Blitzschnell sind 7000 Umdrehungen erreicht, die rechte Hand kommt kaum mit dem Schalten nach. Einziges Problem: An den Hinterrädern gibt es Schlupf bis in den vierten Gang hinein. Obwohl der Por-



Ganz links: Bemalte Wand statt Boxenmauer — der 935 Daytona in seinem neuen Umfeld.
Links: Armdicke Rohre schwingen sich hoch zum Ladeluft-Kühler, Chrom und Glanz sind angesagt. Die 520 PS Höchstleistung stehen bei 6400 Umdrehungen pro Minute zur Verfügung — damit soll der Porsche 305 km/h schnell sein

gelegt hätte: Die Druckrohre vom Lader schwingen sich appetitlich verchromt nach oben, und auch die armdicken Auspuffrohre sind hochglanzpoliert. Daß der Porsche bei Vollast brüllt wie eine amerikanische Büffelherde, versteht sich von selbst — schließlich gibt es in den Vereinigten Staaten keinen TÜV.
Wenn dieses Kraftwerk noch als Straßen-Tuning durchgeht, dann sind Karosserie und Fahrwerk Piste pur. Die Kevlar-Haut entspricht bis auf das i-Tüpfelchen den Le Mans-Autos des privaten Kölner Kremer-Rennstalls anno 1979.
Für den gewaltigen Frontspoiler gehört das Wort Bodenfreiheit nicht zum Sprachschatz — hier ist nichts frei. Ein Bordstein genügt, und der Spoiler

Auch sonst verbrachte Ekkehard Zimmermann viel Zeit im Windkanal, um das Auto aerodynamisch auf Vordermann zu bringen. Die hintere Scheibe wurde durch einen anlaminieren Aufsatz flacher, so wird der Heckflügel auch über den Dachbereich schön angeströmt. Für 12 000 Mark extra läßt sich auch die vordere Scheibe flacher anstellen.
Das Fahrwerk entspricht dem der Renn-Version, wurde aber etwas weicher abgestimmt. Die Drehstäbe des Porsche mußten einem Federbein-Fahrwerk Platz machen, das sich nach Belieben einstellen läßt. Im Sinne der Bandscheibe stehen die Dämpfer in der Komfort-Stellung, und auch die Titanfedern spendieren etwas mehr Federweg, als die Rennautos hatten.

sche natürlich auf großem Fuß rollt, dreht das gewaltige Drehmoment die Räder durch. Bessere Traktion würden Slicks bieten, aber das wäre sogar für John Rossatti zuviel. Auch so darf man feststellen, daß die Lenkkräfte gewaltig sind und der Geradeauslauf gewöhnungsbedürftig ist.
Aber was heißt das schon, wenn man mit einem Rennwagen an der Ampel einem Taxi zeigen kann, wo der Hammer hängt!
Das ist sicher ein Riesenspaß, wenn auch kein billiger. Rund 300 000 Mark hat Rossatti bezahlt.
Dafür kann John Rossatti mit Fug und Recht behaupten, den einzigen Rennwagen in der Stadt zu fahren. Und das sogar noch mit Schiebepad.

Hans-Jürgen Tücherer