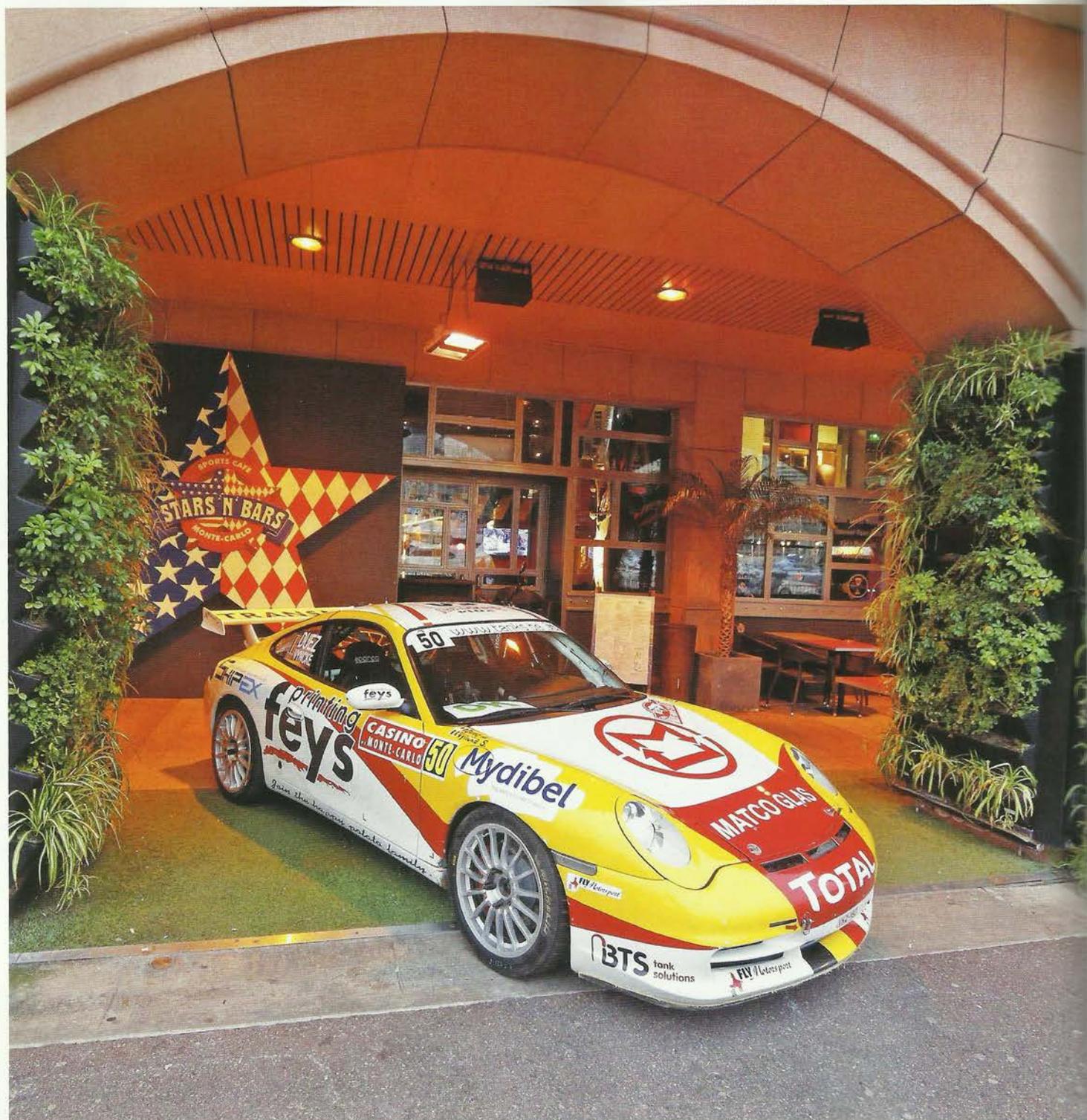


WM-RÜCKKEHR PORSCHE

# GT GOES WRC

Eine Totgeburt erwacht zum Leben: In Monte Carlo verzeichnete die 2011 eingeführte R-GT-Klasse erstmals einen Starter. Marc Duez nahm den Winter-Klassiker in einem 2004er-Porsche 996 GT3 unter die Räder. Wir erklären die Hintergründe, warum ein zehn Jahre altes Auto plötzlich in der WM starten darf und wie es um die R-GT-Klasse bestellt ist.



Text: Sebastian Klein, Fotos: McKlein





**Porsche-Freund:** 1982 wurde Marc Duez auf einem 911 SC belgischer Meister, 2004 saß er beim Rallyedebüt des 996 GT3 Road Challenge am Steuer und jetzt auch bei der WM-Rückkehr eines Elfers

**S**tolze 8.000 Euro, gut 80 Seiten Papier und ein Stempel der FIA – so lauten neuerdings die Rahmenbedingungen für eine Zulassung in der R-GT-Klasse. Eine fast unbeachtet gebliebene Regeländerung zur Saison 2013 macht es möglich, dass private GT-Tuner ihr Schicksal selbst in die Hand nehmen und ihr Auto mit einem „Technical Passport“ WM-tauglich machen dürfen – komplett ohne Zutun des Herstellers. Damit reagiert die FIA auf die Ignoranz der Sportwagenbauer: Bis auf Lotus hatte sich kein einziger Hersteller erbarmt, einen seiner GT-Boliden für den Rallyesport zu homologieren.

So leicht wie es scheint, ist der Wagenpass allerdings nicht zu bekommen. Das gilt selbst für gestandene Rallyeautos wie den Porsche 996 GT3 „Road Challenge“ von Besitzer Carlo Mylle, der seit 2006 praktisch alle Wertungsprüfungen zwischen Spa und Ypern gesehen hat und nun die große weite Welt erobern soll. Um den R-GT-Bestimmungen zu entsprechen, mussten unter anderem Teile des Überrollkäfigs umgeschweißt und die Türinnenseiten mit je 60 Liter Schaum ausgefüllt werden. Wenn dann auch noch der Papierkram und die Höhe des Schecks

stimmen, kann das WM-Ticket endgültig gelöst werden.

So geschehen bei Mylles 996 GT3, bei dem es sich um eines von nur ganz wenigen Road-Challenge-Modellen handelt, die die

belgische Firma Future World 2004 für Rallyezwecke gebaut hat. Und weil der belgische Pommes-König die Vita seines Sportwagens aufpeppen wollte, kam Porsche nach fast 30 Jahren Abstinenz zu seinem unfreiwilligen WRC-Comeback. Seit dem Gruppe-B-Abschiedsjahr 1986 hatte kein Porsche mehr im Wettbewerb an einem Weltmeisterschaftslauf teilgenommen. Zu einem Wiedersehen kam es auch im Schalensitz des GT3: Marc Duez kehrte nach 15 Jahren Pause ins aktive WM-Teilnehmerfeld zurück, ein Kulturschock sollte den 56-jährigen Belgier aber nicht erwarten. Bei der Monte hatte Duez zuletzt acht Mal in Folge den Nullwagen pilotiert.

Diesmal konnte der Allrounder, der die 24-Stunden-Rennen in Spa und am Nürburgring drei bzw. vier Mal gewonnen hat, deutlich länger geschlafen. Mit Startnummer 50 ging sein weiß-gelber GT3 ins Rennen. Das Doppel-Comeback stand aber unter keinem guten Stern: Auf der ersten WP blieb der Porsche wegen eines Elektronikproblems 20 Minuten stehen. Außerdem verpatzte Duez die Reifenwahl: „Vormittags hatten wir Racing-Reifen drauf und es war nass. Nachmittags haben wir dann Winterreifen aufgezogen und es war trocken.“ Das Ergebnis: Duez und Copilot Steve Vyncke lagen nach der ersten Etappe auf Platz 51 – von 52 verbliebenen Teams. Es sah fast so aus, als müsse Duez seine Ankündigung wahr machen: „Wenn wir Letzte werden, gehe ich in die Sahara und stecke meinen Kopf in den Sand.“



**Privatiers an die Macht:** Da die Hersteller eine R-GT-Homologation fast kollektiv verweigerten, darf sich ab 2013 jeder private Tuner einen „Technical Passport“ besorgen und seinen GT in der WM einsetzen



**Käfig umgeschweißt und 60 Kilo Schaum in den Türen gepackt: Beim Duez-Porsche reichten Scheck und Papierwust nicht aus, um eine R-GT-Zulassung zu erhalten**

Dieser katastrophale Start und die daraus resultierende Startposition sollten auch das weitere Wochenende der Porsche-Equipe bestimmen: „Wir haben freitags in jeder Prüfung vier, fünf Autos auf der Straße überholt“, berichtet Duez. „Wobei Straße vielleicht nicht das richtige Wort ist, da war gar keine Straße mehr. Alles war voller Matsch. Es war nass, weit und breit kein Schnee – man fühlte sich eher wie bei einer RAC Rallye ...“ Die deutschen Porsche-Asse Zeltner, Dobberkau und Co. können ein Lied davon singen, wie viel man bei solchen Bedingungen mit einem GT3 ausrichten kann. Duez gelangen gerade so Top-20-Zeiten. Auf jeder WP war er langsamer als die R3-Spitzenleute Quentin Gilbert und Sébastien Chardonnet, die von einer wesentlich besseren Startposition profitierten.

Doch es kam noch schlimmer: Als die belgischen GT-Pioniere in die letzte Etappe über den Col de Turini starten wollten, sprang der Porsche im Parc Fermé nicht mehr an. „Wir haben alles versucht“, berichtet Duez konsterniert.

„Wir haben den Anlasser gewechselt, den Kabelbaum überprüft, das Auto angeschoben und so weiter. Nichts half.“ Also blieb der Mannschaft von Fly Motorsport nicht anderes übrig, als den Porsche aufzuladen und die Heimreise anzutreten. „In Belgien haben wir dann den Zündschlüssel reingesteckt und das Auto startete ohne Probleme“, so Duez, der für den kurzzeitigen Streik des 911 im Hafen von Monaco eine Erklärung hat. „Ich habe schon öfter gehört, dass es bei Booten und Autos zu Interferenzen kommen kann, wodurch die Elektronik lahm gelegt wird. Also haben wir etwas gelernt: Ich werde mein Auto nie wieder neben einem Boot parken!“

Damit nahm die Vorstellung ein wenig glamouröses Ende. Dass es sich bei dem GT-Comeback nicht um eine Eintagsfliege handelt, bleibt nach den jüngsten Entwicklungen zu hoffen. Marc Duez würde den Elfer gerne bei weiteren drei bis vier WM-Läufen fahren und arbeitet derzeit an der Finanzierung. „Es sieht gut aus“, berichtete er nach den Ge-

sprächen mit seinen Sponsoren. Gleichzeitig machen sich die englischen 911-Spezialisten von Tuthill Porsche für das Debüt des 997 GT3 bereit. Den geplanten Schweden-Einsatz musste Fahrer und Teamchef Richard Tuthill noch absagen, „weil wir den Papierkram nicht früh genug eingereicht haben, aber der 997 GT3 wird schon bald auf den WM-Prüfungen zu sehen sein“.

Die deutsche Porsche-Fraktion übt sich dagegen in Zurückhaltung: Ruben Zeltner hat sich zwar die Unterlagen zum „Technical Passport“ besorgt, hegt derzeit aber keine Pläne, seinen neuen 997 GT3 in der Weltmeisterschaft an den Start zu bringen. Auch Olaf Dobberkau wird man nach aktuellem Stand nicht beim deutschen WM-Lauf zu sehen bekommen. Der Thüringer freut sich zwar, dass die Porsche künftig auch in der WRC zugelassen sind, für ihn ist die finanzielle Belastung aber einfach zu groß. Bleibt also die Hoffnung auf Duez und Tuthill, dass der Porsche GT3 kein „One-Hit-Wonder“ bleibt. 