

CLASSIC DRIVER

Sneak Preview: Porsche 911 GT3 am Bilster Berg



Geht es nach Marcus Graf von Oeynhausen-Sierstorppf, soll am ostwestfälischen Bilster Berg das deutsche Goodwood entstehen. Ab 2011 könnten ambitionierte Test- und Privatfahrer auf dem 4,3 Kilometer langen Rennkurs zwischen dichten Wäldern und ehemaligen Munitionsdepots ihre Runden am Berg drehen. Wir waren schon vorab mit dem neuen Porsche 911 GT3 auf rasanter Erkundungsfahrt vor Ort.

Da steht man auf einem grün bewachsenen Höhenzug, die Grillen zirpen, das hüfthohe Gras wiegt sich friedlich im Wind. Weiter unten erstreckt sich der Teutoburger Wald bis zum Horizont. Zwischen Schutzwällen und Bäumen ragen die wettergegerbten Betonwände der 30 Munitionsdepots hervor, die die britische Armee nach ihrem Abzug hinterlassen hat. Ein schmaler Feldweg windet sich die Anhöhe hinauf. Noch ist nicht viel zu sehen von der glänzenden Zukunft, die Marcus Graf von Oeynhausen-Sierstorppf für den Bilster Berg vorgesehen hat: Die erste private Rennstrecke Deutschlands soll auf dem Gelände entstehen; ein riesiges Abenteuer-Areal für Gentleman Drivers genauso wie ein professioneller Testkurs für die Automobilindustrie. England hat Goodwood, Spanien hat Ascari, Deutschland hat den Nürburgring – doch der ist chronisch überlastet und dazu nur wenig exklusiv. Der Bilster Berg soll hier Abhilfe schaffen, frei nach dem Vorbild erfolgreicher Golf-Resorts: Mit elitärem „Private Driver’s Club“ und angeschlossenen 5-Sterne-Haus „Gräflicher Park Hotel & Spa“, das ebenfalls zum Besitz des Grafen gehört und die Damen mit Vulkangestein-Treatments entschleunigt, während ihre autoverrückten Ehemänner die Reifen qualmen lassen.



Für eine fahrerisch anspruchsvolle Streckenführung steht nicht nur Initiator Oeynhaus, der als Rennfahrer gerade mit seinem mintblauen Jaguar E-Type den AvD Oldtimer-Grand-Prix am Nürburgring gewonnen hat, sondern auch der verantwortliche Architekt Hermann Tilke. Der Aachener hat in Malaysia, Bahrain, Shanghai und Istanbul die Formel-1-Strecken gebaut und war zunächst wenig interessiert am Projektpark Bilster Berg. „Vergessen Sie das“, hatte er dem Grafen vor einigen Jahren geraten. Eine Rennstrecke im Motorsport-Niemandsland bei Paderborn, mit kleinen Ortschaften in direkter Nähe, das werde nicht gutgehen. „Eine Rennstrecke ist in Deutschland seit über 80 Jahren nicht mehr genehmigt worden. Eher können sie ein Atomkraftwerk in der Innenstadt bauen“, prophezeite der Star-Architekt. Doch nach einem ersten Ortsbesuch auf dem ehemaligen NATO-Stützpunkt änderte Tilke seine Meinung - und ist seitdem begeisterter Fürsprecher und Planer des Projektes. Denn das 80 Hektar große Gelände in hügeliger, bewaldeter Naturlandschaft bietet eine einzigartige Topographie, die man in vergleichbarer Form höchstens

auf der Nordschleife findet. Ein Charakterprojekt also.



So wurde entschieden, die Strecke den landschaftlichen Gegebenheiten anzupassen, und nicht umgekehrt. Mit über 65 Metern Höhenunterschied und teils extremen Kurven verspricht der Kurs nervenzehrendes Achterbahn-Feeling, was in der Rennsport-Szene natürlich nicht unbemerkt bleibt. Einer der größten Förderer des Projektes Bilster Berg ist Rallye-Weltmeister und Porsche-Testfahrer Walter Röhrl, der die Strecke bereits als neuen, kleinen Nürburgring anpreist. Bergauf, bergab, über Kuppen und durch Senken, lassen sich Fahrwerk, Lenkung und Bremsen natürlich noch stärker belasten und damit auch besser testen, als auf einem Flachlandkurs. Das ist vor allem für die Industrie interessant. Aber auch, wer einen echten Sportwagen besitzt und in Köln, Frankfurt oder Hamburg wohnt, hatte bisher kaum Möglichkeiten, das Potenzial seiner Technik wirklich auszukosten. Am Bilster Berg könnte man dagegen sogar unter der Woche noch ein paar „After Work“-Runden drehen. Feierabendssport sozusagen. Denn vor allem für Fahrer leichter, puristischer Rennmaschinen ist der Berg- und Talkurs wie gemacht. Für die Erstbefahrung der Strecke haben wir deshalb nicht ohne Grund den aktuellen Porsche 911 GT3 ausgewählt: Die neueste Evolutionsstufe des Renn-Elfers gilt für viele Fahrer und Journalisten als das Nonplusultra, wenn es um die Verbindung von Motorsport-Performance und Straßentauglichkeit geht.





Natürlich können die asphaltierten Verbindungswege zwischen den Munitionsbunkern, die später einmal als Fahrzeughallen, Werkstätten, Showrooms dienen sollen, nur eine grobe Vorahnung auf den späteren Streckenverlauf geben. Doch der erste Eindruck sagt oft mehr als hundert Powerpoint-Präsentationen. Ausgangspunkt ist die Start- und Zielgerade auf der Ostschleife. Wir übergeben Graf von Oeynhausen das Steuer, der zunächst einmal die Querdynamikregelung und die Traktionskontrolle abschaltet, und schnallen uns auf dem spartanischen Beifahrersitz fest: Die Führung überlässt man schließlich dem Hausherrn. Im Heck erwacht der um 200 Kubikzentimeter auf 3,8 Liter erweiterte Sechszylinder-Saugmotor mit heiserem Fauchen. Nach einer ingenieurstechnischen Kraftkur ist auch die Leistung um 20 PS angewachsen; 435 PS bringt der neue GT3 in der Version 997.2 auf die Straße. Fachkundig geschaltet beschleunigt der 1.395 kg schwere Porsche in 4,1 Sekunden auf 100 km/h. Doch auch am Berg ist die Spurtkraft, mit der wir zum „Hillclimb“ ansetzen, beeindruckend. Die ersten Kurvenkombinationen nimmt Oeynhausen mit traumwandlerischer Sicherheit und – ohne spürbare Betätigung der Keramikbremscheiben – bei vollem Speed. "Dieser 911er lässt sich so messerscharf und präzise fahren, wie es bei keinem anderen Auto möglich ist", attestiert der Graf, dann schießen wir bereits zum höchsten Punkt der Westschleife, wo einmal das Clubhaus stehen soll. Ein Griff ins Wildleder-Volant, und wir fliegen die lange Gerade in Richtung „Mutkurve“ herunter. Tempo 250 sollte hier einmal machbar sein. Wir ahnen, worum es am Bilster Berg geht.



Es ist schwer zu sagen, was einem zuerst den Atem raubt: Der abenteuerliche Straßenverlauf über den Bilster Berg oder das PASM-Fahrwerk, das in der neuesten Variante noch einmal steifer und präziser ausfällt als beim Vorgänger. Walter Röhl war wenige Tage zuvor auch mit dem neuen GT3 auf der Strecke, so erzählt der Graf beim herunterschalten, als wir mit quietschenden Reifen in die Nieheimer Senke einbiegen. Die schwäbisch-ostwestfälische Kombination scheint zu passen. Die Munitionsdepots verschwimmen im Augenwinkel zu tarnfarbenen Schlieren, dann holt der Motor schon wieder Luft für die nächste Runde. Der

Berg ruft. Aus den schmalen Feldwegen sollen ab Sommer 2010 bis zu 12 Meter breite Pisten mit großen Auslaufzonen und hohen Sicherheitsstandards auf FIA-Niveau werden, so dass auch Clubrennen und Markenpokale auf dem Bilster Berg ausgetragen werden können. Mit dem neuen Porsche GT3 Cup liegt man also auch nicht verkehrt. Um die interessantesten Passagen der Strecke zu erkunden, muss man allerdings noch auf einen Willys Jeep, Baujahr 1942, umsteigen: Die Hermannschneise, der Sauwechsel (wo Architekt Tilke bei seiner ersten Begehung beinahe von einer Rotte Sauen überrannt wurde), der Telegrafenberg und die Mausefalle, eine nicht nur scharfe, sondern auch höllisch steile Kurve am Boden einer Senke, sowie die nachfolgende Steilwand liegen momentan noch im ungezähmten Forstgebiet.



Ab Sommer 2010 wird hier die erste Ausbaustufe beginnen. Rund acht Millionen Euro soll die Strecke zunächst kosten. Später sind noch ein Handlingkurs, eine Dynamikfläche und ein Offroad-Parcours geplant.

Tribünen dagegen sind nicht vorgesehen – einerseits aus Kostengründen, aber auch, um das Bild vom exklusiven Driver's Club nicht zu stören. Die Finanzierung läuft über private Investoren, die mit einem Einsatz von 100.000 Euro nicht nur eine Unternehmensbeteiligung erkaufen, sondern auch die Möglichkeit, die Strecke für vergleichsweise günstige 2.000 Euro p.a. an 100 Tagen im Jahr für sich selbst zu nutzen. Für die Unterbringung der Sportwagen wird ebenso gesorgt wie für die technische Unterstützung durch Motorsport-Partner, die sich in den Bunkern niederlassen sollen. Rund 40 Kommanditoren konnte Oeynhausen mit seinem Konzept schon überzeugen. Wir sind gespannt, wie sich das Projekt entwickelt, und berichten weiter.

Weitere Informationen zum Bilster Berg finden Sie unter www.bilster-berg.de. Als Ansprechpartner steht Volker Meyer (volker.meyer@ugos.de) für Anfragen zur Verfügung.

Porsche 911 GT3: Die Fakten

Schneller, stärker, präziser als sein Vorgänger ist der neue Porsche GT3, der im März 2009 auf dem Genfer Salon vorgestellt wurde. Ausgestattet mit 435 PS, 430 Nm und einem manuellen Sechsgang-Schaltgetriebe beschleunigt der Renn-Elfer in nur 4,1 Sekunden auf Tempo 100 und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 312 km/h. Der Preis liegt bei 116.947 Euro inklusive Mehrwertsteuer. Weitere Informationen zum neuen Porsche 911 GT3 finden Sie [hier](#).



























Text & Fotos: [Jan Baedeker](#)

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

Galerie

