

CLASSIC DRIVER

Rendezvous mit Atelier Divas fantastischem Porsche 911 Targa

Lead

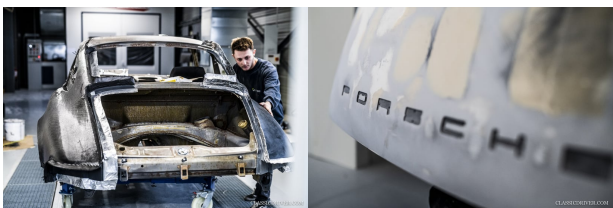
Er soll die ungestüme Wildheit eines Porsche 935 vermitteln, zugleich ausgefeilt und zuverlässig wie ein moderner 991 und elegant wie ein klassischer 2.4 S sein. Wir fahren nach Frankreich, um die technologische Tour de Force eines 911 von Ateliers Diva zu erleben...

Jeder Rennfahrer, sei er im historischen wie im modernen Motorsport aktiv, kennt das Dilemma: Gerade noch fuhr er mit einem Adrenalin im Überfluss produzierenden Rennwagen durchs Ziel, und nun in einem vergleichsweise sensationslosen Serienwagen nach Hause. Nach der Le Mans Classic von 2016 sinnierten Sébastien Crubilé vom französischen Porsche Spezialisten Crubilé Sport und sein Freund, den wir aus Gründen der Diskretion hier Mr G nennen, über diesen Zwiespalt. Sie selbst fahren einen 911 Carrera RSR 2.1 Turbo respektive einen 935 K3, zwei der schnellsten und aufregendsten Porsche-Rennwagen von allen. Warum zum Himmel gibt es bislang noch keinen zuverlässigen und voll straßentauglichen Wagen, der das von diesen Modellen ausgehende Erlebnis repliziert?, fragten sie sich. Also wurde ein Plan ausgeheckt – und in diesem Moment war Ateliers Diva geboren.



Zweieinhalb Jahre später, und wir reisen nach Gazeron südlich von Rambouillet, wo Ateliers Diva seine Hexenküche betreibt. Wir wollen den allerersten Restomod der Herren Crubilé und Mr G fahren. Es ist ein Targa auf Basis eines 964, der nach Überzeugung des Duos die Antwort auf die Frage ist, die sie sich beide 2016 gestellt hatten.

Wir werden neben Crubilé von Jeremy Garamond empfangen, der dem Projekt kurz nach der Konzepterstellung beitrug und entscheidend bei der Realisierung der Diva beitrug. „Die Idee sah den Bau eines Porsche vor, der diese furchterregenden Rennwagen mit den von uns im Alltag gefahrenen Modellen verbindet“, erklärt Garamond. „Ein 911 mit der Hochttechnologie und der damit korrespondierenden Performance eines reinrassigen Rennfahrzeugs, den eleganten Linien eines klassischen ‚Narrow-body‘-Originals und der Zuverlässigkeit, der Qualität und dem Insassenkomfort, den man heute von einem Luxusauto erwarten darf. Das mag sich einfach anhören, doch wenn man realisiert, dass sich alle diese Punkte fundamental widersprechen, wird deutlich, dass es alles andere als simpel ist.“



Man könnte denken, dass es sich lediglich um einen weiteren alten Porsche handelt. Doch weit gefehlt. Der Diva begann sein Autoleben als 964 Carrera 2 oder 4. Auf den komplett abgestrippten Unterbau wurde zunächst eine neu designte Karosserie gesetzt, an dessen Gestaltung Hermidas Atabekyi, der bekannte französische Designer des D3 Studios, mitwirkte.

Während das Auto die ehrliche und minimalistische Optik eines klassischen „narrow-body“ 911 ausstrahlt, ist es tatsächlich drei Zentimeter breiter. So gelingt es, die maßangefertigten 17-Zoll-Felgen samt ihrer Michelin Pilot Sport Cup 2-Reifen sowie natürlich den Motor geschickt zu kaschieren. Obendrein besteht die Karosserie aus Prepreg Kohlefaser, exakt in der gleichen Qualität wie das für aktuelle Formel 1 und LMP1-Modelle gebackene Carbon. Zusammen mit anderen gewichtssenkenden Maßnahmen drückten die Franzosen so das Trockengewicht auf rund 1.000 Kilo.

Doch vor allem unter der Haut, und ganz speziell unter der Motorhaube, weicht der Diva von jedem anderen auf der ganzen Welt modifizierten Porsche 911 ab. Das haben wir Sébastien Crubilé zu verdanken, ein Mann, der sich seine Sporen mit der Reparatur und Restaurierung von historischen Porsche Prototypen verdiente, selbst historische und

moderne Porsche-Rennwagen fuhr - wie 2013 einen 997 RSR bei den 24 Stunden von Le Mans - und heute einen der weltweit führenden Spezialbetriebe der Marke leitet.



Obwohl es sich wie ein Klischee anhört: Er lebt und atmet Porsche, wie wir bei [unserem Besuch von Crubilé Sport](#) erleben konnten. Vom Startpunkt des Diva Projekts stand daher fest, dass das Auto eine technologische Tour de Force sein müsse. Ein Abziehbild der außergewöhnlichen Arbeit, für die Sebastien und sein Vater über die Jahre bekannt geworden sind. Die Arbeiten am Diva erfolgten in enger Abstimmung mit dem Designteam im D3 Studio, um vor dem Designfreeze zunächst alle technischen Aspekte auszuloten und eventuelle Probleme zu lösen. „Wir wollten kein Auto bauen, dass zwar grandios aussah, aber von dem wir nicht wussten, wie es sich ideal fährt“, erklärt Crubilé. „Unser auf das ganze Auto bezogene Mantra hieß: keine Kompromisse. Wo es ein Problem gab, lösten wir es mit den uns zur Verfügung stehenden Tools: sei es Software, 3D-Drucker oder unser Motorenbau.“

Diva Besitzer werden unter zwei luftgekühlten Motoren wählen können - beide komplett von Crubilé entwickelt, zusammengebaut und feingetunt. Der 4,0-Liter hat mehr Drehmoment von unten, der 4,2-Liter geht besser oben heraus. Letzterer wird gerade noch in einem unscheinbaren 964 Carrera finalen Tests unterzogen. Crubilé legt rund 20.000 Kilometer mit den Motoren zurück. Um so sicherzustellen, dass sie für lange Zeit im harten Alltagsbetrieb zugleich zuverlässig wie kraftvoll und linear ihren Dienst verrichten.

„Es handelt sich im Grunde um für die Straße domestizierte Rennmotoren“, stellt Crubilé klar. „Einen Rennmotor würde man allerdings nicht darauf auslegen, täglich fünf Jahre lang laufen zu müssen. Daher gab es im Laufe der Entwicklung viele Änderungen, und ich habe immer noch neue Ideen, wie man den Motorlauf weiter verbessern könnte.“



Es wird Zeit, die Früchte der Arbeit des Ateliers Diva zu erfahren. Für ein paar statische Aufnahmen sind wir zu einer nicht mehr genutzten Fabrik gefahren - es ist zugleich der erste enge und persönliche Kontakt zum Targa. Das Finish ist überragend, kein Detail blieb unbehandelt. Erinnern Sie sich an das „Keine Kompromisse“-Mantra? Vielleicht tritt es nirgendwo sonst so offen zutage wie an den hinteren verchromten Stoßstangenhörnern. Sie sind aus einem einzigen Stück Aluminium gefertigt und rahmen komplex geformt die Rückleuchten ein. Der aerodynamisch optimierte Frontspoiler stellt sicher, dass der Luftstrom ungestört um die Räder herumfließen kann. Nach außen wirft der Wagen weniger Fragen auf als ein 2.4S, doch man tauche tiefer in den Diva ein um zu verstehen, warum er weitaus mehr ist als die Summe seiner Einzelteile.

Das Interieur ist besonders beeindruckend. Jeder Diva wird absolut einmalig sein; die Kunden werden im engen Dialog mit dem preisgekrönten Interieur-Designer Tristan Auer sicherstellen können, dass ihr persönlicher Geschmack zum Ausdruck kommt. Nur der Himmel setzt offenbar eine Grenze! Unser persönlicher Favorit ist der klassische Armaturenräger-Streifen mit den nahtlos integrierten Lüftungsdüsen. Das Material auf Basis von Stroh steuerte ein sonst hauptsächlich mit der Ausstaffierung von Yachten und Luxusheimen beschäftigtes Pariser Atelier bei. Das HiFi-Audiosystem wurde von den Focal entwickelt - ebenso wie Crubilé Sport langjährige Experten auf ihrem Gebiet.



Endlich geht es ans Fahren. Trotz des Rennsport-Schwungrads, das spezielles Feingefühl mit der Kupplung erfordert, um den Motor nicht abzuwürgen, beeindruckt spontan, wie „normal“ sich das Auto bei niedrigen Geschwindigkeiten verhält. Die Lenkung ist leicht, die Federung weich und die Sicht bei geöffnetem Targa-Dach fantastisch.

Weckt man das im Diva schlummernde Tier, tritt die *Dr Jekyll und Mr Hyde* Natur des 911 ans Licht. Und es ist der Motor, der das Fahrerlebnis dominiert. Der 4,0-Liter klingt ruppig-grob, ähnlich wie ein früher 911 SWB Renner. Ab 3.000 Umdrehungen zieht er mächtig an, das massige Drehmoment drückt den unteren Rücken weniger als das es ihn stößt. Auch noch weit oberhalb von 5.000 Touren reißt der Kraftfluss nicht ab, während die Konfrontation mit Wind und Wetter das Beschleunigungserlebnis noch steigert.

Auch das Sechsganggetriebe ist eine Freude, zumal die Stellung der Pedale bei jedem Runterschalten zum Spitze-Hacke-Zwischengasgeben animiert. Dank der ebenfalls aus dem Motorsportregal stammenden Brembo-Stahlbremsen und des überarbeiteten Fahrwerks macht es nicht nur Spaß, lange Geraden herunter zu hämmern, sondern den Porsche auch zu verzögern und einzulenken. Crubilé verwendete viel Zeit darauf, dem 964 das ihm eigene Untersteuern auszutreiben - und man spürt es! Trotz der an diesem Tag niedrigen Temperaturen und an Slicks erinnernde Reifen lenkte das Auto in der Kürze eines Wimperschlags ein. Zum Glück bewahrten uns der Allradantrieb und die intelligente Motorsteuerungseinheit vor drohendem Schlamassel.



Ein kurzer Umstieg auf den Crubilé-Testwagen bestätigt den ziemlich abweichenden Charakter des 4,2-Liter-Triebwerks. Das Ziel sind 500 PS, und wir halten das nicht für übertrieben. Der Ruck beim Treten des Gaspedals, so malen wir uns aus, muss dem Gefühl ähneln, das die Apollo-Astronauten gespürt haben, als die zweite Stufe ihrer Saturn-Rakete zündete, um sie ins All zu schießen. Und während der Vierliter wie ein alter 911 tönt, liefert der 4.2 das schrille und bis ins Mark gehende Heulen des neuen 911 RSR. Jeder, der 2018 in Le Mans war, wird verstehen, worüber ich rede.

Fast unvermeidlich zieht man Vergleiche mit Singers 'reimagined' Porsche 911, doch sind Crubilé und Garamond stolz darauf, mit den Amerikanern im gleichen Atemzug genannt zu werden. „Wir lieben absolut, was Singer macht, und fühlen uns geehrt, mit ihnen verglichen zu werden. Doch ist Ateliers Diva fundamental anders“, sagt Garamond. „Es ist wie beim Vergleich zwischen einem 2.4 S und einem 2.5 ST - aus Sicht eines Entwicklers und Designers unterscheidet sich der Diva grundsätzlich. Dazu kommt, dass unsere gesamte Forschung und Entwicklung direkt hier erfolgt, durchgeführt von Leuten, welche die wichtigsten Porsche Rennwagen bis zur letzten Schraube kennen.“ Jemand schlug eine interessante Analogie vor: Singer Modelle seien wie kalifornischer Wein, während der Diva eher einem reifen französischen Bordeaux entspräche.



Zusätzlich zu je 25 Targas und Coupés will Atelier Diva noch 25 Safaris bauen. Die Lieferfrist für einen Diva beträgt rund zwölf Monate, beim Preis reden wir abhängig vom Umfang der Modifikationen von 400.000 bis 500.000 Euro. Eine Menge Geld, doch erhält man dafür einen 911, der Porsches eigenem GTE Renner nah auf die Pelle rückt, allerdings kombiniert mit der Alltagstauglichkeit und der Langlebigkeit eines 991. Er verkörpert zugleich die technologische Expertise von Crubilé Sport, eine Firma mit jahrzehntelanger Erfahrung im restaurieren und reparieren der hochkarätigsten Porsche Rennwagen aller Zeiten. Keine Zweifel: Damit hat Diva Frankreich ganz dick auf die weltweite Landkarte der Porsche Veredler gesetzt.

Fotos: Rémi Dargegen für Classic Driver © 2019

Galerie

