

Husarenritt mit Dach



CRAZY Trotz 110 cm Höhe taucht ein Donkervoort im Strassenbild garantiert nicht unter. Der neue D8 GT ist jenseits jeder Vernunft und völlig daneben – aber gerade das macht auch seinen Reiz aus.

FAHRBERICHT

Donkervoort D8 GT

JÜRIG WICK

Achtung! Mit einem Donkervoort kann man weder vernünftig einkaufen gehen, noch die Kinder gesetzestreu zur Schule fahren. Seit mehr als 25 Jahren baut Joop Donkervoort in Holland seine vom Lotus Super Seven inspirierten Roadster, ab dem Jahr 2000 in einer modernen Fabrik in Lelystad.

Der Donkervoort D8 GT ist ein Frugalauto mit tangenähnlich verkleideten Rädern. Als Roadster ist ein Donky rund 630 kg schwer; mit festem Dach inklusive zusätzlichen Fenstern kommen 20 kg dazu. Macht 2,4 kg/PS Leistungsgewicht, wenn vorne längs ein 270 PS starker Turbomotor zu Werke geht. Hierarchisch gesehen liegt der flache Holländer damit zwischen einem Bugatti Veyron (1,9 kg/PS) und einem Porsche 911 GT3 RS (3kg/PS).

7,14.89 SEKUNDEN Die Nische, welche dieses Auto besetzen soll, zielt eindeutig auf Nürburgring-Rekordrunden. Bereits im November 2005 geschah das Unfassbare: Ein auf 370 PS getunter D8 RS stellte mit sagenhaften 7,14.89 Sekunden einen neuen Nordschleife-Rekord für Strassenfahrzeuge auf, demütigte so alle getunten Porsches dieser Welt, und die gesamte Autonation Deutschland sowieso. Der Rekord hielt ziemlich genau vier Jahre. Erst 2009 gelang es mit einem lediglich als Serienauto durchgehenden Gumpert Apollo, die Scharte auszuwetzen.

So ein Auto erwartet den aus der Schweiz Angereisten. Gott sei Dank bei strömendem Regen; nur so werden die Vorteile des geschlossenen GT gegenüber einem «normalen» D8 offenkundig. Der letzte Donky-Eindruck datiert fast neun Jahre zurück, eingebrannt mit einem 180 PS starken D8 Bullet (0-100 km/h in 5,1 Sekunden, Test in AR 43/2001). Damals wurden der fahrenden Verzichtserklärung

ein hoher Spassfaktor, aber auch verschiedene Mängel im Detail attestiert.

ABS, ESP, Klimaanlage oder von innen verstellbare Aussenspiegel fehlen auch dem neuesten Donkervoort. Letzteres ist besonders bedauerlich, weil es im geschlossenen Auto keine versenkbaren Seitenfenster, sondern nur klappbare Polycarbonatgläser gibt – System 2CV, Dimension Briefkastenschlitz. Zum Justieren der Spiegel muss man also aussteigen.

AHK FEHLANZEIGE Die - in Holland sehr beliebte - Anhängerkupplung (AHK) ist nicht einmal gegen Aufpreis lieferbar. Wer einen Donkervoort Roadster fährt, tut das allein dem Spass zuliebe und kann sich vielleicht noch hinter der Fassade des Flatterverdecks unverdächtig machen. Wer jedoch den geschlossenen Donky pilotiert, outet sich so eindeutig als Raser, wie ein Unbekleideter im Appenzellerland als Nacktwanderer. Das Drehrad zum Einstellen der Bremsbalance un-



Die Formen des D8 GT sind vertraut und doch ganz neu. Motor aus dem Audi-Regal, Flügel-türen aus Karbon. Das Cockpit ist eng wie ein Lederhandschuh. Spezielle Details wie Kipp-schalter, Racing-Aussenspiegelchen oder die integrierten Frontscheinwerfer gehören bei Donkervoort dazu. Fotos: Ingmar Timmer, Jürg Wick (2)

SELTENE SPEZIES: DONKERVOORT-HINTERGRUND

Hierzulande sind zirka 50 Donkervoort registriert, ausserdem steht ungefähr ein Dutzend Donky-Occasionen zum Verkauf. Weltweit wurden bislang 1040 Einheiten zugelassen. Ursprünglich verbaute Joop Donkervoort Ford-Motoren und -Getriebe (OHC-, DOHC- und Cosworth-Zweitliter sowie auf 2,2 Liter aufgebohrte DOHC). 1996 kam es zu einer Kooperation mit Audi, welche bis heute anhält. In die Gitterrohrrahmenchassis wird ausschliesslich der 1,8-L-Vierzylinder-Turbomotor mit 20 Ventilen eingebaut, momentan in den Leistungsstufen 150, 180, 210 und 270 PS. Seit 2004 gibt es neben dem Super-Seven-artigen Roadster auch eine (jetzt erstmals als Serien-GT erhältliche) geschlossene Rennversion. Diese unterscheidet sich nicht bloss durch die Karosserieform, sondern auch durch grössere Aussenmasse (Länge plus 30 cm) und durch den Einsatz von Carbonfiber für die Aussenhaut. Ausserdem sind die Scheinwerfer nicht mehr freistehend, sondern in die Karosserie integriert. Donkervoort plant, die aufwändigere GT-Konstruktion demnächst auch als Roadster anzubieten. **wk**

Vorsicht: Eine Prise Stoff zuviel, und der D8 GT klinkt sich hinten aus.

nicht sein. Dort diskretes Grummeln, hier das 7-Liter-ähnliche Grollen, begleitet vom unmittelbar hinter dem Sitz mahelnden Hinterachsdifferential. «Alles legal», sagt Denis Donkervoort, der zusammen mit Schwester Amber Donkervoort weitermachen möchte, wenn sich der Firmengründer zurückziehen will. Freilich sagt Joop Donkervoort: «Trotz inzwischen über 1000 gebauten Autos bin ich noch nicht reich». Der Typ ist mindestens so cool wie seine Autos, und er

passt mit seinen 60 Jahren immer noch bestens hinein.

In der Schweiz sucht er noch Servicepartner, doch Händler sieht er dagegen kaum: Donkervoort-Kunden würden ihr Auto fast ausschliesslich im Werk abholen, wo man den Aufbau der filigranen Produkte hautnah verfolgen, und spezielle Wünsche anbringen kann.

Interessenten sollten sich von den Preisen nicht aus der Fassung bringen lassen: Autos dieses Genres geniessen ein recht stabiles Wertpotential.

fentlichen Strassen illegal. Ein Glück nur, ist die Aerodynamik grottenschlecht, fast schneller noch als auf 200 km/h, ist man selbst ohne zu bremsen wieder angepasst.

Man muss konzentriert angasen, sonst verliert man andauernd wertvolle Zehntelsekunden. Oder wird zum Geisterfahrer. Eine Prise Stoff zuviel, und der D8 GT klinkt sich hinten aus. Vor allem dann, wenn statt regentauglichen Pneu serienmässige Toyo-888-Reifen montiert sind. Zitieren wir nochmals das Manual: «Wenn dies nicht der Fall ist, verringern Sie die Geschwindigkeit drastisch, oder unterbrechen Sie die Fahrt, bis das Wetter besser wird. Der 888-Reifen ist bei nassem Wetter ein gefährlicher Reifen. Hinzu kommt, dass der GT nicht über ABS, ESP oder andere elektronische Hilfsmittel verfügt...».

SOWEIT DAS HANDBUCH

Als Mindestverbrauch gibt man 8 L/100 km an, als Höchstverbrauch 12 Liter, was wir nicht so ernst nehmen. Unerschrockene können bei Trockenheit Fliehkräfte abrufen, dass ihnen Hören uns Sehen vergeht, und dank der verstellbaren Bremsbalance profimässig in die Kurve rein bremsen. Runterschalten ist nicht obligatorisch: Herausragend ist nicht nur die Beschleunigung aus dem Stand, sondern insbesondere im fünften Gang aus 80 km/h; nach einem kurzen Rülps geht die Post ab wie von der Seilwinde gezogen, da brennt die Luft.

Es ist nicht der Sitz, der die Einschätzung «schraubstochähnlich eingespannt» für einmal voll umfänglich trifft, vielmehr sind es die unverrückbaren Karosserieelemente - zur Mitte hin der Kardantunnel -, die den Piloten (und ggf. den Beifahrer) ins Auto giessen. So bleiben einem die eigendynamischen Reaktionen nie verborgen.

Aus logischen Gründen schiebt der überpotente D8 am Kurveneingang spürbar, lässt sich nur mit gekonnter Gasdosierung zum Übersteuern bringen, und kann dann auf einem messerscharfen Husarenritt in der Balance gehalten werden. So gesehen ein idealer Fahrerschulwagen für angehende Rennfahrer. Freilich tut es dafür der 25 000

Euro günstigere Roadster auch, und im Regen schneller fahren kann man mit dem überdachten GT auch nicht: Die vom Käfer stammenden Wischerbesen (vor 1961, noch mit ungewölbter Wind-

schutzscheibe) quittieren ab zirka 110 km/h den Dienst.

SOUNDCHECK Der akustische Unterschied zwischen einem Audi S3 und dem Donkervoort D8 könnte grösser

ANZEIGE

