



Windsbräute: großzügige Öffnungen zur Kühlung von Wasser und Bremsen in sowie unter der Bugschürze



Geburtsstagskinder: Vor 25 Jahren gründeten Willy Brombacher (48, li.) und Dieter Ohnstedt (52) FVD

310 km/h
schnelle Jubiläumsedition:
Im B97.2 mit
"Level 3"-Kit
in 4,1 Sekunden von null
auf hundert

Willy Brombacher: "Der macht einfach Laune!"

Was mit dem gemeinsamen Schrauben dreier Porsche-Enthusiasten begann, führte 1984 zur Gründung der FVD GmbH. Ein Vierteljahrhundert ist seitdem vergangen. Zum 25-jährigen Jubiläum hat FVD-Frontmann Willy Brombacher nicht nur 26 Filialen in aller Welt vorzuweisen. Der 48-Jährige präsentiert auch eine sportliche Sonderedition auf Grundlage des aktuellen 911 (1997) Carrera S mit 3,8 Litern Hubraum. Im Interview mit Carsten Krome zieht der Szene-Pionier eine klare Grenze zwischen den Anwendungsgebieten Rundstrecke und Straße. Er bekennt, dass Clubsportler traditionell keiner der beiden Extreme zuzuordnen sind. Gilt das auch für sein "FVD-B97.2 PDK" getauftes Elfer-Derivat?

PORSCHE SCENE: "Willy Brombacher, zunächst unsere herzlichen Glückwünsche zum 25-jährigen Betriebsjubiläum! 1984 legten zwei Freunde und Sie den Grundstein für das Porsche-Tuning-, Teile- und Serviceunternehmen FVD. Woran müssen Sie zuerst denken, wenn Sie Ihre Anfänge in Erinnerung rufen?"

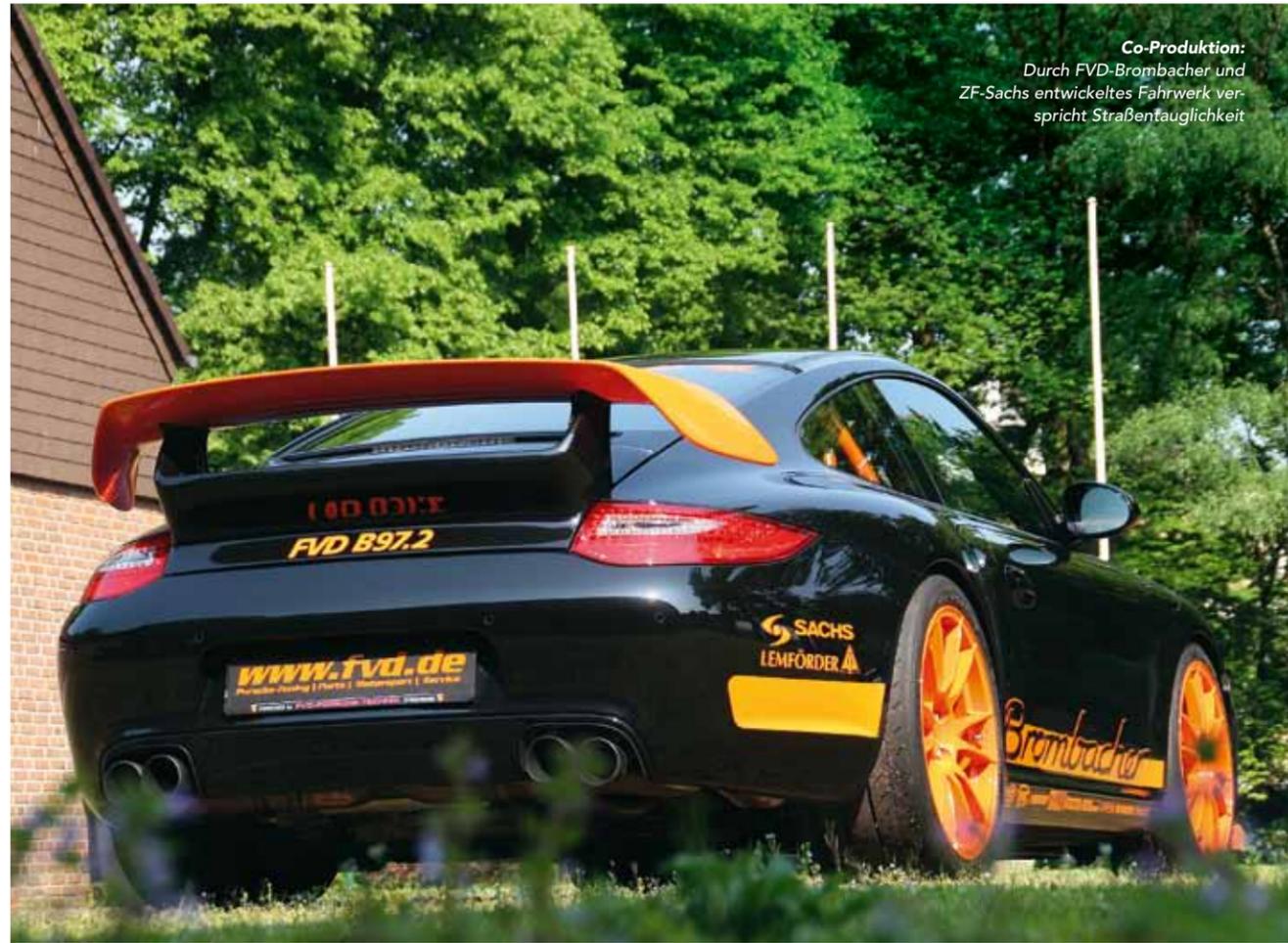
Willy Brombacher: "Mit 18 habe ich mir den ersten Porsche gekauft – sowas in der Richtung 'Moby Dick' – und mit

Freunden ans Laufen gebracht. Ich konnte ihn überraschend gut verkaufen und kam auf den Geschmack."

P.S.: "Sie sind heute 48 – rein rechnerisch müssen fünf Jahre zwischen den ersten Gehversuchen mit Porsche und der Unternehmensgründung gelegen haben. Wie verbrachten Sie diese Zeit?"

W.B.: "Das ging Schlag auf Schlag. Ich kam aus der medizinischen Elektronik für

Universitätskliniken und genoss die Entwicklungsarbeit. Alles steckte in den Kinderschuhen, der gesamte Fachbereich baute sich zu meiner Zeit auf, es bestanden viele Parallelen zur Rüstungsindustrie. Privat fand ich in Dieter Ohnstedt einen Mitstreiter in Sachen Porsche. Als gelernter Kraftfahrzeug- und Karosseriebaumeister war er in der Lage, den mechanischen Part zu erledigen. Als dritter Mann stieß Günter 'Bimbo' Barhofer dazu. Er war Schreiner – wie mein Vater



Lighthouse Family: Bi-Xenon-Scheinwerfer, dynamisches Kurvenlicht, Tagfahrlicht mit sechs LED



Auf einteiligen OZ-"Ultraleggera": Michelin-"Pilot Sport Cup" (235/35 ZR19 und 305/30 ZR19)



Selbstgedreht: Schwarz mit Orange – diesen Look gab es 1974 schon einmal an den Samson-Kremer-RSR

Gegen die Strömung: Recaro-"Pole Position"-RS-Sitze mit Lederbezügen und farblich abgesetzten Nähten

übrigens auch – und machte die Interieurs. So bauten wir unsere ersten Autos und hielten verbissen durch."

P.S.: "Aus der beschriebenen Dreierkonstellation hätte leicht eine Manufaktur entstehen können. Stattdessen erreichen wir Sie nicht am Stammsitz in Umkirch bei Freiburg, sondern in der Nähe von Miami im US-Bundesstaat Florida. Sie blicken auf ein 26 Filialen in aller Welt umfassendes Netzwerk..."

W.B.: "Der Handel war eine andere Geschichte. Kein Zulieferer akzeptierte unsere kleinen Stückzahlen. Also mussten wir größere Mengen abnehmen und aus der Not heraus absetzen. Das war wie ein Stein, der ins Rollen kam. Das Internet war ein Instrument, das wir uns zuerst zunutze machten. Schauen Sie sich die Informationsdichte unseres Online-Shops heute an! Der Grundgedanke dahinter ist recht einfach – wer seinem Hobby nachgeht und zum Beispiel ein schönes Auto in der Garage hat, der beschäftigt sich in seiner Freizeit damit. Und wann hat man in der Regel Freizeit? Am Abend natürlich! Mit deutschen Geschäftszeiten war das

aber kaum in Einklang zu bringen. Also machen wir uns die Zeitverschiebung zwischen den Kontinenten zunutze. Wer nach Feierabend in Umkirch anruft, wird nach Florida weiterverbunden und eben dort bedient."

P.S.: "In englischer Sprache?"

W.B.: "Bei FVD in Florida arbeiten auch Deutsche und Franzosen, die dort auf das deutsche System zurückgreifen."

P.S.: "Wo liegt Ihr persönlicher Lebensmittelpunkt inzwischen?"

W.B.: "Grundsätzlich bin ich einen Monat in Florida und einen Monat in Umkirch. Für mich wäre eine Dependence in Kalifornien nie ein Thema gewesen, weil die Flugzeit 15 Stunden beträgt. Nach Florida fliegt man in acht bis neun Stunden, das war die bessere Option."

P.S.: "Und die anderen Stützpunkte draußen in der Welt?"

W.B.: "Die Kette beginnt schon in Europa, aber die Dependancen muss man ein- bis zweimal im Jahr besuchen. Das

sind nicht alles Franchisenehmer, es sind auch eigene Unternehmen darunter."

P.S.: "Kommen wir auf Ihre Jubiläumsedition, einen 997 Carrera S der zweiten Serie mit 3,8 Litern und PDK zu sprechen – erklären Sie uns die Philosophie, die diesem Projekt zugrunde liegt!"

W.B.: "Porsche hat den 997 Serie 2 in eine Spur gebracht, in die er hineingehört. Der macht einfach Laune, das geht für uns in die richtige Richtung! Die Fahrzeuge sind jetzt so ausgelegt, dass man auch Rennstreckenluft damit schnuppern kann. Für uns Tuner haben sie bei Porsche etwas Gutes getan."

P.S.: "Mit anderen Worten – das ganz große Geschirr macht beim 997 Serie 2 keinen Sinn mehr?"

W.B.: "Die Leute kaufen sich ihre Komponenten oft in Einzelteilen – wie aus einem Baukasten. Das ist unsere Philosophie, basierend auf Originalprodukten. Stellen Sie sich einen Kunden vor, der in Dubai liegen bleibt und nur Sonderanfertigungen im Auto hat. Es wird Wochen, vielleicht sogar Monate

dauern, bis er seinen Exoten wieder flottbekommt. Bis dahin hat er längst die Lust verloren. Deshalb besteht unser FVD-B97.2 PDK zu 80 Prozent aus Originalteilen."

P.S.: "Reden wir über die verbleibenden 20 Prozent!"

W.B.: "Rein äußerlich haben wir die Besonderheiten unseres FVD-B97.2 in RAL-Orange hervorgehoben. Neben dem OZ-Rädersatz in 19 Zoll betrifft das vorn eine große Spoilerlippe in Cup-Optik und hinten ein Flügelblatt im GT2-Look."

P.S.: "Klingt nach Evolution statt Revolution – ist das der weltweite Trend?"

W.B.: "Dieses Aero-Package haben wir von Porsche aufgegriffen. Sie beschäftigen dort gute Ingenieure. Das Verhältnis von Frontspoilerlippe und Heckflügel muss ausgewogen sein. Das Auto geht schließlich 310 km/h. Wir erstellen die Negativformen bei uns in Umkirch, Windkanaltests arbeiten wir in Frankreich ab. Wir haben uns auf einen Front- und Heckspoiler beschränkt, weil neue

Seitenschweller aufgrund der Fahrhöhe auf der Straße so oder so keine Funktion hätten. Die Bremsbelüftungen waren uns wichtiger. Und der Porsche-Außenpiegel ist super, warum soll man den verändern? Die bei Porsche sind ja nicht doof, am Ende handelt man sich noch ungünstige Strömungswerte ein!"

P.S.: "Sie haben die Fahrhöhe angesprochen und erwähnen in Ihrer Projektbeschreibung ein Fahrwerk, welches Sie gemeinsam mit ZF Sachs entwickelt haben. Nun ist ZF Sachs seit einigen Jahren auch exklusiver Zulieferer für den GT3 Cup..."

W.B.: "Das eine hat mit dem anderen nichts zu tun! FVD Motorsport – Rennstrecke – das macht der Alex Fach in der Schweiz. Wir trennen das ganz bewusst. Man muss den Leuten allmählich beibringen, dass ein Fahrwerk auf der Straße nicht wie ein hartes, reinrassiges Rennstreckenfahrwerk abgestimmt werden darf."

P.S.: "Sie unterstützen in dieser Saison den PFF-Cup. Dabei handelt es sich um Sportfahrert Trainings, bei denen die

Teilnehmer noch richtige Straßenautos fahren und auf eigenen Achsen anreisen. Haben Sie sich dieser Eventidee angenommen, um für Ihr 997-Projekt den passenden Rahmen zu schaffen?"

W.B.: "Ich habe in Frankreich Clubsport betrieben und bin ausgestiegen, als sie dort mit Aufliegern ankamen. Allein schon aufgrund der Gesetzeslage müssen wir heute trennen zwischen kurzlebigen Rennsportteilen und Produkten für die Straße. Die große Gruppe der Clubsportler hängt traditionell dazwischen. Aus unserer Sicht muss man sich zwischen Straße und Rennstrecke entscheiden. Beides lässt sich niemals in ein- und demselben Fahrzeugkonzept vereinen."

P.S.: "Haben Sie deshalb eine Ausführung mit PDK gewählt?"

W.B.: "Vor zwei Jahren bei der Tiptronic hätte ich das alles noch anders eingeschätzt. Klar wäre ich mit meinen 15 Jahren Clubsport-Praxis und einem Schalter immer noch etwas schneller. Cruisen kann man aber am besten mit PDK. Die neue Technologie ist super, ich denke



Plakatives Farbleitsystem: Auffälliges RAL-Orange markiert wesentliche Änderungen – außen und innen



Serie (385 PS) plus 38: Der 3,8 Liter große Sauger im 911 Carrera S leistet nun 423 PS bei 6.500/min



Gefertigt bei Heigo: Überrollbügel unterstützt die Karosserie-Steifigkeit und schafft sportliches Flair

halt auch an Stop-and-Go im Straßenverkehr, da will man keinen Schaltwagen mehr haben. 80 Prozent aller neuen 911 werden zurzeit mit PDK bestellt. Und in Asien kauft keiner mehr einen Schalter."

P.S.: "Sie kombinieren die PDK-Ausführung mit einer Leistungssteigerung des Motors – sind da aufgrund der Antriebs-technologie keine Grenzen gesetzt?"

W.B.: "Unser FVD-Powerkit Level 3 besteht aus einer Sportauspuffanlage einschließlich Fächerkrümmern, 200-Zellen-Metallkatalysatoren, BMC-Sportluftfilter und Elektronik-Anpassung. So erreichen wir 423 PS, das maximale Drehmoment erhöht sich auf 460 Newtonmeter. Die Höchstdrehzahl liegt bei 7.700 Umdrehungen, die Beschleunigung von null auf 100 km/h verbessert sich um vier Zehn-

telsekunden auf 4,1. Wie vorhin schon einmal gesagt, können 310 km/h statt 300 in der Serie abgerufen werden."

P.S.: "Der 997 GT2 hat 2007 den Werkstoff Titan in den Blickpunkt gerückt. Bieten Sie Ihr Abgassystem ausschließlich aus Stahlrohren an?"

W.B.: "Auspuffanlagen haben wir alternativ in Stahl oder Titan. 964/993 bilden eine Ausnahme, das ist für Titan kein Markt. Wir arbeiten exklusiv mit einem ostdeutschen Lieferanten zusammen. Wir verfolgten früher auch andere Ansätze und sahen uns US-amerikanische Hersteller an. Das wäre allein schon wegen der Logistik interessant gewesen. Leider ist was dran an dem Sprichwort: Du bekommst, was Du bezahlst – you get, what you pay for. Wir haben es

gelassen mit den US-Produzenten. Wir geben lange Garantien für unser 'Made in Germany'. Wir müssten eigentlich mal veröffentlichen, was eine TÜV-Prüfung für ein Aufwand ist! Mann muss Industriestandards einhalten. Wir mussten das mit der ISO-Zertifizierung machen, schließlich haben wir in der Vergangenheit auch Porsche beliefert."

P.S.: "Zurück zum Motorkonzept – der Carrera S wird ab Werk mit 3,8 Litern ausgeliefert. Als noch der 993 Carrera RSR aktuell war – die Verbreiterungen lieferten Sie an Porsche – galten 3,8 Liter als Limit. 2008 ist der Hubraum – zumindest im RSR – auf vier Liter geklettert. Nehmen auch Sie dieses Ziel in Angriff?"

W.B.: "Einigen wir uns auf 3,9 Liter in Verbindung mit dem Stahlauspuff! Wir

TECH-SPECS 911 (1997) Carrera S MkII, aufgebaut zum "FVD-B97.2 PDK"

(Halterangaben, abgeglichen mit Herstellerangaben)

Typ: 911 (1997) Carrera S MkII, aufgebaut zum "FVD-B97.2 PDK"

Karosserie: geschlossenes Coupé; beidseitig feuerverzinktes Stahlblech; Kofferraumdeckel aus Aluminium

Aufbau/Ausstattung: Bugschürze mit integrierten Kühlluft-Öffnungen; integriertes Tagfahrlicht mit jeweils sechs LED; FVD-Frontspoilerlippe mit verbesserter Bremsenbelüftung Typ 997.2; Lufteinlassgitter vor den Wasserkühlern, Lackierung in RAL-Orange; Klarglas-Bi-Xenon-Scheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht; grün getönte Wärmeschutzverglasung; elektrisch verstell- und beheizbare Außenspiegel, in Wagenfarbe lackierte Seitenschwellerverkleidungen, Folien-schriftzüge an den Flanken; aktive Belüftung der hinteren Bremsen durch Öffnungen in der Unterbodenverkleidung und Strömungskanäle; FVD-Heckdeckel Typ 997.2 mit feststehendem Heckleitwerk im GT2-Look; dritte LED-Bremsleuchte, rot-weiße Klarglas-Rückleuchten in LED-Leuchtdioden-Technologie

Motor: flüssigkeitsgekühlter Sechszylinder-Boxer, Kurbelgehäuse und Zylinderköpfe aus Aluminium; Benzin-Direkteinspritzung (DFI), vier obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, variable Steuerzeiten Typ VarioCam Plus, hydraulischer Ventilspielausgleich; Kunststoff-Sauganlage mit zweiflutig aufgebautem Luftfiltersystem (zwei Ansaugstellen und getrennte, ab Werk im Heckdeckel platzierte Ansaugschnorchel); Trockensumpfschmierung

Leistungssteigerung: FVD-Powerkit Level 3, bestehend aus Fächerkrümmern, zweiflutigen 70-Millimeter-Stahlrohrführungen, 200-Zellen-Metallkatalysatoren, jeweils doppelten 90-Millimeter-Endrohrblenden an beiden Seiten; an das Abgassystem angepasstem, digitalem Motormanagement "EMS SDI 3.1" sowie BMC-Highflow-Sportluftfilter

Hubraum: 3.800 ccm

Bohrung: 102 mm

Hub: 77,5 mm

Verdichtung: 12,5 : 1

Motorleistung (Serie): 385 PS bei 6.500/min

Motorleistung (modifiziert): 423 PS bei 6.500/min

maximales Drehmoment (Serie): 420 Nm bei 4.400/min

maximales Drehmoment (modifiziert): 460 Nm bei 4.500/min

Literleistung (Serie): 101,3 PS/Liter

Literleistung (modifiziert): 111,3 PS/Liter

Höchstzahl (Serie): 7.500/min

Höchstzahl (modifiziert): 7.700/min

Kraftstoffart: Super Plus (ROZ 98) unverbleit

Kraftübertragung: Motor und Getriebe zu einer Einheit verschraubt, Doppelkupplungsgetriebe (PDK), sieben Vorwärtsgänge; Antrieb über Doppelgelenkwellen auf die Hinterräder

Bremsanlage: typenspezifisch rot lackierte 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel; gelochte, innenbelüftete Bremsscheiben (vorn 330 x 34 Millimeter, hinten 330 x 28 Millimeter); Vakuum-Bremskraftverstärker; Fahrstabilitätsregelung Typ PSM 8.0 (Porsche Stability Management), Funktionen unter anderem "Vorbefüllung der Bremsanlage" und "Bremsassistent"

Radaufhängungen: vorn McPherson-Federbeinachse, hinten Mehrlenker-Achse (einzeln an fünf Lenkern geführte Räder); Optimierung durch ZF-Sachs/FVD-Stoßdämpfer und Schraubenfedern in Abstimmung für sportlichen Straßenbetrieb; Stabilisatoren

Räder: O.Z. "Ultraleggera HLT" (8,5J x 19 ET53 (9,4 kg) vorn und 12J x 19 ET51 (11,8 kg) hinten); jeweils sechs Doppelspeichen, Lackierung in RAL-Orange

Reifen: Michelin "Pilot Sport Cup NO" (vorn 235/35 ZR19 und hinten 305/30 ZR19, wie Sonderwunsch-Bestelloption ab November 2008)

Interieur: schwarz-orange Leder-/Alcantara-Ausstattung; manuell längs- und höhenverstellbares Dreispeichen-Multifunktions-Airbag-Lenkrad mit Beheizung und Schaltwippen zur Steuerung des Doppelkupplungsgetriebes; Servolenkung mit variabler Lenkübersetzung, Bordcomputer, Tempomat; Fullsize-Seiten- und Kopf-Airbag für Fahrer und Beifahrer; Recaro-Sportsitze Typ "Pole Position" mit Karbon-Rückenschalen und schwarzen Lederbezügen sowie Ziernähten in Orange; Schroth-Sechspunkt-Sicherheitsgurte; in RAL-Orange lackierter Heigo-Clubsport-Überrollbügel aus Stahlrohren mit Schraubmuffen; elektrische Fensterheber mit Tipp-Funktionen und Kurzhubabsenkung; Zentralverriegelung mit Fernbedienung; elektrische Kofferraum- und Motordeckelentriegelung; Klimaautomatik mit integriertem Aktivkohlefilter, Wegfahrsperrung, Alarmanlage, Porsche Communication Management (PCM) mit 6,5 Zoll großem Touchscreen-Monitor, Navigationsmodul mit integrierter 40-GB-Festplatte, Telefonmodul mit Bluetooth-Schnittstelle und Sprachbedienung; Anschlüsse für externe Audioquellen über USB- oder iPod-Schnittstellen

Leergewicht (DIN): 1.455 kg

Höchstgeschwindigkeit (Serie): 300 km/h

Höchstgeschwindigkeit (modifiziert): 310 km/h

Beschleunigung 0 – 100 km/h (Serie): 4,5 sec.

Beschleunigung 0 – 100 km/h (modifiziert): 4,1 sec.

Verbrauch (EU-Norm/Serie): innerstädtisch 15,2 Liter; außerorts 7,2 Liter; gesamt 10,2 Liter

CO2-Emission (EU-Norm/Serie): 240 g/km

Grundpreis (Serienfahrzeug, inkl. MwSt.): 99.401,50 Euro

machen wieder etwas mit Mahle. Zwischendurch haben wir auch bei Wössner oder Perfect Bore in England Kolben fertigen lassen."

P.S.: "Ziehen wir ein Fazit – beim FVD-B97.2 PDK handelt es sich um ein durchzugsstarkes, für den Großstadtdschungel geeignetes Straßenfahrzeug! Warum musste aber die Rücksitzanlage entfallen, um stattdessen einen FIA-konformen Heigo-Überrollbügel mit Schraubmuffen zu montieren?"

W.B.: "In den USA sind die Leute verrückt danach! Der Bügel sollte auf keinen Fall eingeschweißt werden. Die Frau Heimann macht das schon gut. Als Winfried Matter den Betrieb schließen musste, blieb ja außer Heigo nicht viel übrig."

P.S.: "Neben dem Heigo-Überrollbügel sind Recaro-Sitze wie im 964 RS ein zweites Oldschool-Element beim Blick ins Wageninnere. Wieso haben Sie auf die häufig bemühten GT3-Schalen mit den großen Ohren verzichtet?"

W.B.: "Die Antwort haben Sie vorweggenommen – wir wollten unseren Carrera S nicht auf GT3 trimmen und bevorzugten übersichtliche RS-Leichtbausitze. Es ist Geschmackssache, im wuchtigen GT3-Sessel einen Blick nach hinten über die Schulter zu werfen und nichts zu sehen. Das sind die Kompromisse, die man einräumen sollte!"

P.S.: "Schlussfrage – 99.401,50 Euro kostet ein 997 Carrera S PDK ab Werk, die neuen Panamera S und 4S liegen auf demselben Preisniveau. Was er-

warten Sie von der vierten Porsche-Baureihe?"

W.B.: "Eine Menge – ich denke, dass der Panamera ein Knüller wird! Viele Kunden, die heute einen AMG-Mercedes oder BMW mit M-Ausstattung fahren, sind ernsthafte Kandidaten für dieses Auto. Angeblich sind die ersten 20.000 Einheiten schon bestellt."

P.S.: "Wir danken für dieses Gespräch – und sehen einem FVD-Panamera entgegen!"

W.B.: "Schauen wir mal, was es demnächst zu schauen gibt!"

Interview: Carsten Krome
Fotos und redaktionelle Mitarbeit: Andreas Bippes, Torsten Ganser