sport auto

sport auto

www.sportauto-online.de

9/2011

Die schnellsten und sportlichsten Autos

Bilster Berg:
Eine neue Rennstrecke in Deutschland

35 Jahre
VW Golf GTI
Jubiläumsmodell „Edition 35" im Supertest ...

... und alle GTI-Generationen im Vergleich

Exoten-Spezial:
Leichter geht's nicht

- BAC Mono
- Ariel Atom 3 245
- CCG Custom GT
- Morgan MP8
- RCB-7 HS20
- Lucra LC470

24h-Rennen in Spa
Erster Sieg für Audi im R8 LMS

Morgan MP8
Plus 8 mit Corvette-Achtzylinder

CCG Custom GT Ecovision
Exklusiv: Fahrbericht im Autogas-Sportler

Deutschland 4,20 €

Österreich 4,80 €, Schweiz sfr 8,- BeNeLux 4,90 €, Frankreich 5,50 €, Italien 5,60 €, Portugal (Cont.) 5,70 €, Spanien 5,60 €, Finnland 6,30 €, Griechenland 6,20 €, Norwegen 56 nkr, Slowenien 5,60 €

4 190388 304206 09

Gas muss sein

sport auto fuhr exklusiv den CCG Custom GT Ecovision: Mit 450 PS und LPG-Antrieb zeigt die Kleinserien-Flunder, dass alternative Konzepte auch im Sportwagenbau unterhaltsam sein können

Achtzylinder und 450 PS klingen nicht nach Bio-Sandalen und Häkelpulli mit Peace-Logo. „Öko" muss heutzutage auch im Sportwagensegment längst nicht mehr unerotisch sein. Oder wer hätte schon hinter der vipergrünen Flunder namens Custom GT ein alternatives Antriebskonzept vermutet?

„Es war schon immer mein Kindheitstraum, ein eigenes Auto zu bauen. Ein Eco-Konzept war in der jetzigen Zeit nur ein logischer Schritt", erklärt Tom Gerards, Geschäftsführer der CCG automotive GmbH in Simmerath.

Fotos: GARGOLO

Neben der Restaurierung von historischen Automobilen und Performance-Umbauten für moderne Fahrzeuge will das Unternehmen eine Kleinserie des Öko-Sportlers mit LPG-Antrieb (LPG: Liquefied Petroleum Gas) auflegen.

Wer genauer hinschaut, bemerkt, dass der Neue im Ford GT40-Gedächtnisoufit kein Unbekannter ist. Hinter dem Custom GT versteckt sich in Grundzügen das seit 2002 von dem amerikanischen Hersteller Factory Five angebotene GTM Supercar. „Von den rund 1800 Teilen sind im Custom GT allerdings nur der Gitterrohrrahmen sowie die GFK-Karosserie übriggeblieben", fügt Gerards schnell hinzu.

Schon der Erstkontakt mit dem GT festigt die Aussage des CCG-Chefs. Fast nichts erinnert hier mehr an das bereits 2008 von sport auto gefahrene US-Kitcar (Ausgabe 10/2008). Größter Unterschied: Während der GTM damals nur durch größte Tricks und offiziell als Jaguar mit Baujahr 1986 in Deutschland zugelassen wurde, ehrten die Behörden den Custom GT im März mit einer Einzelabnahme und 2011er Zulassung. „Elf Monate haben die unterschiedlichen Tests gedauert, bis wir die offizielle Zustimmung bekommen haben", skizziert Gerards den StVZO-Marathon.

Ein Ruck und das Tür-Konstrukt mit Scheibenrahmen vom Ur-Mini schließt krachend. Überpenible Qualitätsprüfer aus der Großserienfertigung sollten hier zwar nicht auf Spaltmaße schauen, dennoch macht der CCG einen soliden Eindruck. Wer die Yoga-Einstiegs-Dehnübung in die hüfthohe Flunder ohne Bandscheibenvorfall überstanden hat, kauert in Schalensitzen aus dem Lotus Elise Mk2. Personen über 1,80 Meter mit klaustrophobischen Neigungen sollten die Kanzel mit einem Raumgefühl und der Bewegungsfreiheit wie in einer Taucherglocke eher meiden.

Alle anderen erwecken vergnügt mittels zwei Kipphebeln (Benzinpumpe, Zündung) und Startknopf den Sechs-Liter-Achtzylinder zum Leben. Für den Autogas-Einsatz verbaute CCG

Preisgünstiges Tanken: Der Custom GT fährt mit Autogas, das durchschnittlich 75 Cent pro Liter kostet. Der Verbrauch steigt mit LPG allerdings um rund 15 Prozent an. Lotus Elise Mk2-Sitze plus Vierpunkt-Gurte, Cockpit mit Stack-Instrument mit analogem Drehzahlmesser und Digitaldisplay, hakeliges Sechsganggetriebe

TECHNISCHE DATEN

CCG Custom GT Ecovision

Motor Wassergekühlter Achtzylinder-90-Grad-V-Motor, eine untenliegende Nockenwelle, zwei Ventile pro Zylinder, Bohrung mal Hub (mm) 101,6 x 92,0, Hubraum 5967 cm³, Verdichtung 10,9 : 1 **Leistung 450 PS (331 kW) bei 5800/min, maximales Drehmoment 580 Nm bei 4600/min, Literleistung 75,4 PS/L**

Kraftübertragung Hinterradantrieb, manuelles Sechsganggetriebe, Sperrdifferenzial

Fahrwerk Einzelradaufhängung mit doppelten Dreiecksquerlenkern, einstellbaren Federbeinen und einstellbarem Stabilisator vorn und hinten, Bremsen: Innenbelüftete und gelochte Bremsscheiben rundum, Durchmesser vorn/hinten: 370/342 mm, vorn Sechskolben-, hinten Vierkolben-Bremssättel, Bereifung: 235/40 R 18 vorn und 265/35 R 18 hinten auf 8,5- und 9,5-Zoll-Leichtmetallfelgen, Yokohama Advan A048

Karosserie Zweisitziges Coupé, Länge x Breite x Höhe (mm) 4356 x 1880 x 1016, Radstand 2565 mm, Spurweite vorn/hinten 1536/1574 mm, Tankvolumen 68 Liter (Benzin), 64 Liter LPG, Gewicht 1050 kg, Leistungsgewicht 2,3 kg/PS

Fahrleistungen* 0 - 100 km/h in 3,5 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 320 km/h**, Verbrauch 12 Liter Super Plus oder 14 Liter LPG/100 km**

Grundpreis 148 500 Euro

* Herstellerangaben, ** variiert, je nach Getriebeübersetzung

Kontakt: CCG automotive
CCG automotive GmbH, Heldter Weg 4, 52152 Simmerath,
Telefon: 02473/9274943, www.custom-gt.de

Der Heckflügel stammt ursprünglich vom Audi TT und fährt auf Knopfdruck aus

rechts und links hinter der Hinterachse zwei 27 Liter fassende LPG-Zusatztanks. Während der V8 zunächst aus dem normalen 68-Liter-Benzintank schlürft, schaltet das System nach rund zwei Minuten auf LPG-Betrieb um. Zuerst wird der eine Tank geleert, dann per Schalter im Cockpit auf den zweiten LPG-Vorrat umgeschaltet. „Aus Sicherheitsgründen ist das Vorschrift, außerdem mussten wir ein spezielles Schutzgestänge konstruieren", sagt der CCG-Macher.

Das Kraftwerk mit 450 PS ist eine Kombination aus Corvette LS2-Block und LS3-Ansauganlage. Das Teile-Kompott geht beim G50-Sechsgang-Schaltgetriebe aus dem Porsche 993 Turbo und der Kupplung aus einem 997 samt 993-Kupplungsnehmer weiter. Zwar verlangt der Pedaldruck der Kupplung nach Bergsteiger-Waden, trotzdem zickt der Custom GT nicht beim Anfahren. Dank leichtem Schwungrad aus dem 997 GT3 dreht das US-Triebwerk zackig hoch und hängt gut am Gas.

Eine direkte Rückmeldung liefert auch die servofreie Lenkung aus einem 92er Mustang. Anders als das mäßig abgestimmte Wilbers-Fahrwerk im GTM Supercar profitieren die Handlingsqualitäten des Custom GT von einer speziell angefertigten Feder-Dämpfer-Einheit von KW sowie einem gelungenen Querlenker-Mix aus den Corvette-Modellen C5 und C6 samt vierfach verstellbarer Stabi-Eigenentwicklung vorn und hinten.

„Nach der Abstimmung auf dem 7-Post-Prüfstand von KW haben wir das GT-Setup mit Wolfgang Weber auf dem Nürburgring abgestimmt", verspricht CCG-Gründer Gerards der künftigen Kundschaft. Die dürfte jedoch bei einem exklusiven Preis von 148 500 Euro höchst überschaubar bleiben. *Christian Gebhardt*