



DER KURV-PFÄLZER

CARGRAPHIC PORSCHE 997 DFI CABRIO

TEXT: ANDREAS HEMPFLING

DIE PFALZ GILT ALS SONNENVERWÖHNT UND ERDVERBUNDEN. TUGENDEN, DIE IN GEWISSE WEISE AUCH DAS HEMMUNGSLOS FAHRAKTIVE 911 CABRIO DES LANDAUER FAHRZEUGVEREDLERS CARGRAPHIC AUFWEIST. UNSER AUTOR HAT DEN BOLIDEN ÜBER DIE LANDESGRENZE AN DEN HOCKENHEIMRING ENTFÜHRT

Dieser 409-PS-Porsche ein Aufreißertyp? Zumindest nicht für die Öko-Mädels im Hockenheim Straßencafé, die ihren Blick pikiert ihrem Müslifrühstück zuwenden. Bezeichnenderweise trägt das Etablissement den Namen des Literaturgenies Hemingway, der einst feststellte, dass der Mann nicht für die Niederlage gemacht sei. Macht nichts, am nahen Hockenheimring, dem ich mich mit gezückter Sondergenehmigung nähere, dürfte das Publikum bessere Augen für Siegertypen besitzen. Schließlich bin ich nicht den weiten Weg aus Nürnberg angereist, um mit einem Cargraphic Porsche durch enge Innenstädte zu zuckeln. Jetzt stehe ich dort, wo dieses Jahr bereits zweimal die DTM startete und trete das Gaspedal Richtung Bodenblech. Gehen wir den Asphalt aufreißen! Mit brachialem Fauchen erwacht der Sechszylinder-Boxer im Heck, und ich stelle mir vor, wie die 325er Reifen auf der Hinterachse den Fahrbahnbelag wie Hartkäse' von der Strecke raspeln. Aber die gewaltigen Walzen scheinen nicht den Hauch von Vortrieb verschenken zu wollen und lassen nur eine Spur Gummi auf der Fahrbahn und den Nasenscheidewänden der Zuschauer zurück. Mit dem Porsche-Doppelkupplungsgetriebe PDK lässt sich die grimmige Flunder in nur 4,3 Sekunden (Serie 4,5) auf Tempo 100 scheuchen. Theoretisch sind 308 Sachen drin, wie mir Cargraphic bei der Fahrzeugübergabe in Landau erklärt hat, doch das lässt sich selbst auf einer DTM-Rennstrecke nicht überprüfen. Zum Glück gibt es in Deutschland noch einige Meter unkastrierte Autobahn, denkt mein von Testosteron und Pheromonen geflutetes Gehirn. Doch das Autoradio vermeldet Stau auf allen Ausfallstraßen, weshalb ich der Versuchung widerstehe und lieber noch ein wenig auf dem Hockenheimring bleibe. So langsam verabschiede ich mich von meinem Autoquartett-Denken, das auf simplen Zahlenkategorien beruht. Es sind nicht die 24 Mehr-PS, mit denen das Traditionsunternehmen Cargraphic den Faszinationsvorsprung vor einem »gemeinen« Carrera S Cabrio garantiert: Es sind die Kurven. In vollem Lauf schleudert die weltberühmte Rennstrecke dem Boliden Biegung um Biegung entgegen. Der von einem 3,8 Liter großen Boxer getriebene 911er kontert mit genialer Beinarbeit. Es ist eine wahre >





MIT BRACHIALEM FAUCHEN ERWACHT DER SECHSZYLINDER-BOXER IM HECK, UND ICH STELLE MIR VOR, WIE DIE 325ER-REIFEN AUF DER HINTERACHSE DEN FAHRBAHNBELAG WIE HARTKÄSE VON DER STRECKE RASPELN. ABER DIE GEWALTIGEN WALZEN LASSEN NUR EINE SPUR GUMMI AUF DER FAHRBAHN ZURÜCK. MIT DEM PORSCHE-DOPPELKUPPLUNGSGETRIEBE PDK LÄSST SICH DIE GRIMMIGE FLUNDER IN NUR 4,3 SEKUNDEN (SERIE 4,5) AUF TEMPO 100 SCHEUCHEN. THEORETISCH SIND 308 SACHEN DRIN, DOCH DAS LÄSST SICH SELBST AUF EINER DTM-RENNSTRECKE WIE DEM HOCKENHEIM-RING NICHT ÜBERPRÜFEN



JEDES DETAIL AM 997 DFI CABRIO RSC 3.8 VON CARGRAPHIC MACHT AUCH FAHRTECHNISCH SINN ...



Freude, mit diesem Auto «krumme Dinger» zu drehen. Das zusammen mit Bilstein entwickelte Gewindefahrwerk ermöglicht Manöver, für die selbst Physik-Genie Stephen Hawking lange nach einer stimmigen Erklärung suchen müsste. Sichtlich erschöpft von der vielen Lenkarbeit parke ich das 997 DFI Cabrio RSC 3.8 unterhalb der architektonisch beeindruckenden Tribünenanlage. Der Porsche beeindruckt nicht minder durch seine Kurven als der Hockenheimring selbst. Mit prallen Wölbungen hat Cargraphic das Highspeed-Lustspiel geschmackvoll inszeniert. Dezente Carbon-Nüstern umschmeicheln das Antlitz des Sportlers, das zudem durch eine Frontspoilerlippe in Glasfaser-verstärktem Kunststoff an Format gewonnen hat. In die stimmige Testosteron-Optik fügen sich auch die massiven Seitenschweller, der Heckschürzenaufsatz mit Diffusor sowie der Motordeckel mit Heckspoiler im «GT2-Look» ein. Anders als bei vielen Tunern handelt es sich bei den Anbauteilen übrigens nicht nur um vorge-tauschte Potenz: Jedes Detail beweist Sinn für Ziel und Zweck. So wird allein der Abtrieb an der Vorderachse mittels der durchdachten Aerodynamik um rund zehn Kilo erhöht. Und auch die 20-Zoll-Racing-Felgen mit dem aggressiven schwarzen Stern und dem polierten Edelstahlhorn sehen nicht nur gut aus, sondern werden in der eigenen Fabrik konsequent auf Leichtbau getrimmt.

Bei meiner Suche nach dem Grenzbereich der tiefen Flunder werde ich auf dem Rückweg ausgerechnet bei einem Hockheimer Supermarkt fündig. Meine Schokoriegelsucht hatte mich auf ein Park-Hochdeck getrieben, das den Porsche nicht wieder ungeschoren herunter lassen wollte. Die Abfahrtsrampe, die sich noch steiler präsentierte als die Auffahrt, sah gar nicht gut aus für den Frontspoiler. Doch zum Glück erinnere ich mich an das kleine Kästchen, das mir Cargraphic-Geschäftsführer Michael Schnarr in die Hand drückte und die Lackiererzunft freute sich vergeblich über einen Auftrag: Ein Knopfdruck und schon hebt sich die Karosserie an der Vorderachse durch Luftdruck aus dem originalen Reservoradkompressor um bis zu fünf Zentimeter. Dass sich diese Lösung auf das Fahrverhalten völlig neutral auswirkt, hat auf dem Hockenheimring unlängst niemand Geringeres bewiesen als der Rallye-Heilige Walter Rohrl. Das komplette Fahrwerk ist zudem mit der Porsche-eigenen elektronischen Dämpfverstellung PASM kompatibel. Mit dem niedrigsten Härtegrad kann man selbst vor dem Café in der verkehrsberuhigten Zone mit Würde und intakten Bandscheiben über die Fahrbahnschwellen gleiten. Vor dem «Hemingway» allerdings herrscht freie Fahrt – und so bin ich zu schnell weg, um zu hören, was der kleine Junge mit den strahlenden Augen seiner Mutter zuruft. Doch was soll's – der Sound der gewichtsoptimierten Edelstahl-Abgasanlage ist genug Musik in meinen Ohren.