61711 Österreich € 5,00 · Schweiz sfr 9,00 · BeNeLux € 5,30 · Spanien € 5,70 · Italien € 5,70 · Griechenland € 5,70 · Finnland € 5,70 · Portugal (cont.) € 5,70 · Frankreich € 5,30 · Norwegen nok 57,00 · Slowakei € 6,80

PORSCHE SCENE LIVE

02/2011 Unabhängiges Magazin für die Porsche-Community Februar 2011 · Deutschland · € 4,30

▶ Etappenweise zur Perfektion: Bewegungsbilder eines 1964er 356 C 1.600 Cabrios

▶ Drei Jahrzehnte 944: Jürgen Barth präsentiert den 1981er 944 GTR Le Mans

WWW.PORSCHE-SCENE.DE
02
4 195955 704304

Sonderschau Fahrkultur RUHR.2010

GT2 RS "Biene Maja 2.0" war dabei

Nicht auszuschließen, dass....

Kein Verwirrspiel, lediglich eine Abkürzung: Der Namenszusatz "RSC" auf dem Motordeckel steht für "Reinhold Schmirler, Cargraphic" – und 21 PS mehr Motorleistung

Anlässlich des 25-jährigen Firmenbestehens ging Cargraphic 2010 auf Tournee oder Roadshow, wie das im Neudeutsch der Agenturen heißt. Wirklich neu war den Brüdern Thomas und Michael Schnarr diese Vorgehensweise freilich nicht, als sie im Frühjahr aufbrachen. Bereits 1989 – viereinhalb Jahre nach der Gründung ihres Unternehmens – wagten sie eine große Investition und schafften zwei 911 Speedster zu Show- und Präsentationszwecken an. Das Doppel blieb bis zur Markteinführung des 997 in den Beständen des Pfälzer Brüderpaars und entwickelte sich zum festen Bestandteil der Szene. Diese traf sich vor der Erfindung des Dinslakener "Club Days" oder des Schweizer Pendants, "The Showtime" in Interlaken, bevorzugt bei den "GTP-Weekends". Aus heutiger Sicht mag es Zufall sein, dass kurz nach dem Erscheinen des 997 der Porsche Sports Cup an die Stelle der GTP-Wochenenden trat. Eine neue Zeitrechnung begann, schweren Herzens nahmen die Schnarrs ihre Zukunft in die Hände und veräußerten beide altgedienten Speedster. Die Leute hätten sich allmählich satt gesehen, begründeten sie damals. Das sehen wir anders! Im Gegenteil: Die anstehende vierte Auflage des Puristen von Porsche ist für uns Motivation genug, an eine Tuner-Legende zu erinnern. Denn der "Cargraphic-Speedster RSC" ist aktueller denn je, nunmehr in privatem Besitz und möglicherweise ein Ausblick in die nähere Zukunft. Was wird passieren, wenn die 356 Speedster 4.0 erst ausgeliefert sein werden?

Seiner Zeit voraus: Der "Cargraphic-Speedster RSC" nahm vorweg, was "Porsche Exclusive" mit dem kleinauflagigen 964 Speedster in turbo-Breite verwirklichte

Samstag, 1. Mai 2010, Trabrennbahn Dinslaken. Es ist noch früh am Morgen, doch Michael Schnarr wird bereits von einem halben Dutzend weißer, akkurat gebügelter Oberhemden umringt. Er hält noch eine Mannschafts- und Lagebesprechung ab, obschon einer der wichtigsten Einsätze des Jahres in vollem Gange ist. Immer mehr Teilnehmer fahren in die zweckentfremdete Arena des Pferdesports ein. Ingo Rübeners "Club Day" findet zum neunten Mal statt, es ist die größte unabhängige Veranstaltung für Porsche-Freunde und ein Schaufenster für alle, die etwas zu vermarkten haben. Michael Schnarr und sein Bruder Thomas wissen das. Seit April 1985 sind sie im Geschäft, es ist ihr 25. Betriebsjahr, ihr Jubiläum. Das erste Vierteljahrhundert nehmen sie zum Anlass, eine Tournee zu organisieren. Es geht kreuz und quer durchs Bundesgebiet und die Nachbarländer, ein weißer Cayenne Diesel im Rennflaggen-Dekor wird zum Symbol ihrer Roadshow. Man müsse immer am Ball bleiben, lässt Michael Schnarr sich vernehmen, der sich den Sprung ins kalte Wasser der beruflichen Selbstständigkeit mit 21 Lenzen zutraute. "Der Thomas war auch nicht viel älter", erhellt der Pfälzer, "23 war er. Bei uns war es die typische Geschichte, wir haben unser Hobby zum Beruf gemacht, an Triumph TR4 geschraubt und uns immer für Porsche interessiert." Daraus entwickelte sich eine gefestigte Marktposition, die freilich ihren Preis hat. Kaum ist das Standpersonal angetreten, da geht es in den Köpfen der zwei Regisseure schon wieder um die nächste Großveranstaltung. Zwei Wochen später gilt es, beim 24-Stunden-Rennen Nürburgring Flagge zu zeigen. Tief in der Nacht wird Michael Schnarr an der Box des RDM-Cargraphic-Teams stehen und den Fahrern eines roten 997 GT3 die Daumen drücken – stets ansprechbar, immer auf Empfang.

Die Nähe zum Motorsport war es, die die unternehmerischen Gehversuche der Gebrüder Schnarr begleitete. Sie fassten in der bedeutenden GTP-Clubsportszene Fuß, indem sie ihre Produkte den Weg in die Fahrerlager des Hockenheim- und Nürburgrings schickten. Dieser Strategie lag die Beobachtung zugrunde, dass Porsche-Clubsportler oft auch auf der Straße ein Zuffenhausener Automobil bewegten und daher fast immer Zweitwagenkunden sind. So folgte dem Gründerjahr 1985 ein Investitionsjahr 1989. Es galt, zwei zeitlose und möglichst langfristig einsetzbare Präsentationsfahrzeuge in den Firmenbestand zu nehmen. "Und das konnten doch nur zwei Speedster sein", erläutert Michael Schnarr, der sich die Sporen in der Werbebranche verdiente und mittlerweile den 46. Geburtstag feierte. "Wir wussten ja, dass der 964er in den Startlöchern stand. Aber im Modelljahr 1989 kam noch der Speedster auf Basis der G-Serie, und kein Porsche war so klassisch, so chic. Für uns war er im Saugmotor-Bereich das Nonplusultra, das Aushängeschild. Wir beschlossen, zwei zu bestellen, den einen weitestgehend im Originalzustand zu belassen und den anderen in Richtung 964 zu verändern. Da wir logischerweise Breitversionen erhielten, ergab sich ein spannender Verschnitt. Wie Sie wissen, erschien auch der 964er als Speedster, aber mehrheitlich in Schmalversion. Die wenigen Exemplare im Werks-turbo-Look mauserten sich zu gesuchten, wertvollen Sammlerstücken." Was ihm am Herzen

liegt: "Den gesamten Umbau führte unser Karosserie-Fachmann unter der Prämisse durch, dass alles rückrüstbar sein musste und ausschließlich Originalteile zum Einsatz kamen."

So nahm ein Kult-Speedster Formen an, der auf das Kürzel "RSC" hört. Darauf angesprochen, kann sich Michael Schnarr ein Lachen nicht verkneifen: "Dahinter verbirgt sich nichts Geheimes, sondern einfach Reinhold Schmirler und Cargraphic." Der Motorentuner aus Kirchhaslach im Allgäu galt seit den auslaufenden achtziger Jahren als ein profunder Kenner der Porsche-Materie, sein Leistungskit stellte von Luftmengen- auf Luftmassenmessung um. Das Resultat: 252 PS statt 231 in der Katalysator-losen Serienausführung. Das Cargraphic-eigene Edelstahl-Abgassystem wurde zweiflutig angelegt. Austritte links und rechts der Heckschürze unterstrichen die turbo-Assoziationen der breiten Karosserie. Mit der Auspuffanlage gelang es, im wahrsten Sinne des Wortes eine Duftmarke zu setzen. Thomas Schnarr, der sein Studium des Wirtschafts-Ingenieurwesens aufgab, um sich voll und ganz der Passion Automobil zu widmen, ergreift das Wort: "Unsere ersten Auspuffanlagen aus Edelstahl-Rohren fertigten wir selbst. Durch Aktivitäten in der Triumph-Markenwelt lernten wir in unseren Anfangsjahren einen englischen Produzenten kennen, mit dem wir seit 1990 zusammenarbeiten." Was hinten herauskommt, ist seit nunmehr zwei Jahrzehnten eine der Kernkompetenzen. 1998 kam die Herstellung eigener Räder, Ein- sowie Dreiteiler, hinzu. Auch diesen Prozess begleitete der Speedster, er rollt auf 18 Zoll großen Kreuzspeichen-Felgen mit Außenbetten aus Edelstahl. Während andere Hersteller gerade in diesem Bereich auf Weich- statt auf Leichtmetall setzten und in der Praxis Qualitätsprobleme heraufbeschworen, orientierte man sich in Landau an der rauen Wirklichkeit der Rennstrecken. Anders als vor der Eisdiele wird das Material dort bis über die Zerreißgrenze hinaus beansprucht.

"Es muss halten!", fordert Thomas Schnarr, "sonst sind die Kunden mit Recht sauer auf uns." Und er bekräftigt: "Vielleicht ist es unsere manchmal etwas kostspielige Liebe zu Details, auch zu TÜV-Gutachten, die uns am Tuningmarkt, der von Lizenzprodukten beherrscht wird, von anderen unterscheidet." Ein schönes Beispiel – durchaus wörtlich zu nehmen – lieferte das Hardtop. Es besteht aus Karbon und geht auf Uwe Gemballas Initiative zurück. "Das Dach verursachte häufig Geräusche", erinnert sich Michael Schnarr. "Wir nahmen 'step by step' immer wieder Modifikationen zur verbesserten Fahrbarkeit vor – andere Gummis, Dichtungen, ein Stück weit veränderte Passform und etliche Kleinigkeiten." Der rassigen Optik tat die Feinabstimmung keinen Abbruch, ebensowenig die aus Glasfaser-verstärktem Kunststoff gefertigte Abdeckung des Luftgitters im Heckdeckel, wie Michael Schnarr bekräftigt: "Wir fanden sie einfach schöner als das Plastikgitter. Die Funktionsweise der Luftzufuhr hat durch den Trichtereffekt keinesfalls gelitten." Auch die Frontansicht hat Ungewöhnliches zu bieten, das Unterteil der Bugschürze mit Bremsbelüftungs-Einsätzen ist als RSR-ähnlicher Frontspoiler ausgebildet.

Eigenständige Linienführung: Das Hardtop ist aus Karbonfasern gefertigt, es geht auf eine Initiative des 2010 verstorbenen Extremtuners Uwe Gemballa zurück

Windige Sachen: mit den vorderen Bremssätteln verbundene Belüftungs-Einsätze in der Bugschürze, Frontspoiler-Lippe mit Reminiszenzen an den 964 Carrera RSR 3,8

Eine Duftmarke hinterlassen: Die großen Auspuff-Endrohre erinnern schließenden 964 turbo 3,6

Zusammengefasst: Dank deutlicher Anleihen beim 964 Speedster im Werksturbo-Look von "Porsche Exclusive" war Cargraphic seiner Zeit voraus. Bezeichnenderweise stand seine Ablösung erst zur Debatte, als 2004 der 997 erschien und sich unverkennbar an alten Elfer-Traditionen orientierte. "In diesem Moment war uns bewusst, dass wir uns trennen mussten von unseren Klassikern, ich besaß ja auch noch mein Originalauto ohne große Eingriffe", schildert Michael Schnarr. "Wir benötigten die Erlöse, um sie in Neufahrzeuge zu investieren. Die Zeit für einen Modellwechsel war auch für uns gekommen, wir mussten Entwicklung betreiben und Neuheiten zeigen."

In Privathand existieren beide Speedster bis heute weiter, und Thomas Schnarr ist stolz, dass die neuen Eigentümer nichts zurückrüsteten. Unikate ließen sie bleiben, was sie immer schon waren: Unikate, denen wir an dieser Stelle gern ein Ehrenmal errichten. Obwohl die Fahrzeuge 15 Jahre auf großer Fahrt waren, blieben ihre Kilometerleistungen auf eigenen Achsen bescheiden. Mehr als 1.000 und 1.500 Zähleinheiten pro Saison seien es nie gewesen, bilanzieren die Jubilare in einer Mundart, die eine Vollblondine mit Familiennamen Katzenberger weltberühmt werden ließ. "Du musch gugge", rechnet der Jüngere vor, "dass mer viel uff der Oh-Hänger transchportieret hen." Übersetzt: Nicht jede Verbringungsfahrt verlief auf eigener Achse, daher seien "höchschtens" 20.000 Kilometer auf den Tachometern abzulesen. In der Zwischenzeit hat sich ein schnellerer Wechselturnus durchgesetzt. Porsche schiebt Innovationen im Sportwagentempo nach, diese wollen bearbeitet werden. Und so fügte es sich, dass der Cayenne Diesel, der am 1. Mai 2010 in Dinslaken noch synonym für die Roadshow stand, in der ersten Januarwoche 2011 einen neuen Eigentümer fand. Wieder einmal galt es, Kapital nicht allzu lange an ein Objekt zu binden. Der Neue im Stall wird ein Panamera S sein. Und wann kommt der Speedster auf 997-Basis? Michael Schnarr, dem kurze, klare Worte mehr liegen als umständliches Geplänkel (Zitat: "Mir zwoa spreche Fraktur!"), wird ungewohnt unverbindlich: "Mol guggel" Mit anderen Worten: Es ist nicht auszuschließen, dass...

Text: Carsten Krome
Fotos: Michael und Thomas Schnarr

Mutige Investitionsentscheidung: Vier Jahre nach der Unternehmensgründung kauften Thomas und Michael Schnarr zwei "chice, zeitlose, langfristig einsetzbare" Speedster

jeweils 85 Millimeter im Durchmesser an den gleichfalls doppelflutig ab-

Legende im Durchlicht: Der hintere Teil des immer weiter verbesserten Karbon-Hardtops lässt die angedeutete B-Säule und das Dreiecksfenster erkennen

Landauer Fertigungstiefe: Die Umgestaltung der Karosserie vollzog ein Cargraphic-eigener Karosserie-Fachmann, er verwendete ausschließlich Porsche Originalteile

(Halterangaben, abgeglichen mit Herstellerangaben)

Typ: 1989er 911 Carrera Speedster turbo-Look, Umbau zum "Cargraphic-Speedster RSC"

Stückzahl (1989er 911 Carrera Speedster; Breit- und Schmalversionen): 2.103 Exemplare

Projektkonzeption: Bestellung als Neufahrzeug 1989; umgehende Umrüstung für den langfristigen Einsatz als Präsentationsfahrzeug bei Messen und Ausstellungen

Karosserie (Basisfahrzeug, Serie): 2-türige, 2-sitzige, selbsttragende Speedster-Karosserie aus beidseitig feuerverzinktem Stahlblech mit Kotflügelverbreiterungen vorne und hinten; kleine; aufgesetzte Speedster-Frontscheibe; kastenförmige Leichtmetall-Stoßfänger mit schwarzen Faltenbälgen, an Prallrohren befestigt; Bugschürze mit Nebelscheinwerfern; Heckdeckel mit schwarzem Lüftungsgitter; rotes Rückleuchtenband mit integrierten Nebelschlussleuchten; elektrisch verstellbare Außenspiegel in Wagenfarbe; seitliche Blinkleuchten an den vorderen Kotflügeln; manuelles Stoffverdeck mit flexibler Kunststoff-Heckscheibe; Speedster-Verdeckabdeckung aus Kunststoff mit zwei Höckern

Modifikationen der Karosserie (Cargraphic GmbH, Wieslauterstraße 20, D-76829 Landau): kompletter Karosserie-Umbausatz im 964-turbo-Look; Frontspoiler-Lippe im RSR-Look, schwarz eingefärbte Blinker; 993-Türgriffe; Abdeckung des Lüftungsgitters im Motordeckel; Karbon-Hardtop

Motor: luftgekühlter Sechszylinder-Leichtmetall-Boxer Typ 930/20; zwei Ventile pro Zylinder; zwei obenliegende, über Steuerkette angetriebene Nockenwellen; Trockensumpfschmierung; thermostatisch geregelte Ölkühlung

Gemischaufbereitung: Motorelektronik (Digitale Motor Elektronik/DME) Typ Bosch-Motronic für Einspritzmenge und Zündzeitpunkt; Kraftstoff-Einspritzung Typ L-Jetronic; Schubabschaltung

Abgassystem: 100-Zellen-Metall-Katalysator; Cargraphic-Edelstahl-Sportauspuff-Endtopf; 2 x 85-Millimeter-Endrohre

Hubraum: 3.164 ccm

Bohrung: 95 mm

Hub: 70,4 mm

Verdichtung: 10,3 : 1

Motorleistung (Serie): 231 PS bei 5.900/min

angegebene Motorleistung: 252 PS bei 6.100/min in Verbindung mit Cargraphic-Leistungskit, bestehend aus Luftmassenmesser-Umrüstsatz; Cup-Luftfilter; Abgassystem wie beschrieben sowie RS-Tuning-Motorsteuergerät

maximales Drehmoment (Serie): 285 Nm bei 4.800/min

angegebenes, maximales Drehmoment: 305 Nm bei 5.100/min

Höchstdrehzahl: 6.570/min

Kraftübertragung: mechanisches Fünfgang-Schaltgetriebe Typ G50/00; Heckantrieb

Bremssystem: innenbelüftete, gelochte Scheiben; Vierkolben-Aluminium-Festsättel; Pagid-Reibbeläge; angeschlossene Belüftungs-Einlässe für die vorderen Sättel in der Bugschürze

Radaufhängungen (Vorderachse): einzeln an Querlenkern und Bilstein-Clubsport-Stoßdämpferbeinen; je Rad ein längs zur Fahrtrichtung liegender, runder "Weltmeister"-Drehstab; "Weltmeister"-Stabilisator; Fahrwerksbuchsen komplett aus Polygraphit; Querabstützung zwischen den vorderen Federbeindomen

Radaufhängungen (Hinterachse): einzeln an Leichtmetall-Schräglenkern; quer zur Fahrtrichtung liegende, runde Weltmeister"-Drehstäbe; Bilstein-Clubsport-Stoßdämpfer; "Weltmeister"-Stabilisator; Fahrwerksbuchsen komplett aus Polygraphit

Räder: 18-Zoll-Cargraphic-"Racing"-Felgensatz mit Edelstahl-Außenhälften und schwarz lackierten Sternen (8,5J x18 ET15 vorn und 11,0J x 18 ET20 hinten)

Rädergewichte (Vorderachse): 11,0 kg

Rädergewichte (Hinterachse): 13,5 kg

Reifen: Dunlop "SP 9090 NO" (225/40 R18 vorn und 285/30 R18 hinten)

Interieur: Karbon-Instrumentenfront; Karbon-Schaltknopf; Karbon-Türrosettenpaar; Karbon-Türöffnerpaar; mit Leder bezogenes Dreispeichen-turbo-Lenkrad; Cargraphic-Drehzahlmesser mit verdrehter Skalierung; Cargraphic-Tachometer; Aluminium-Pedalsatz einschließlich Fußstütze

Leergewicht: 1.290 kg (identisch mit Serie)

Höchstgeschwindigkeit (Serie): 245 km/h

angegebene Höchstgeschwindigkeit: 267 km/h

Beschleunigung (Serie, 0 – 100 km/h): 6,1 sec.

Handgepäck eines Speedster-Enthusiasten: Verdeckabdeckung aus Kunststoff mit zwei Höckern oder – senkrecht aufgestellt – festes Dach für hohe Geschwindigkeiten

Blickfang der späten achtziger und frühen neunziger Jahre: in den Fahrerlagern der GTP-Weekends so oft wie gern gesehenes Präsentationsfahrzeug auf Speedster-Basis