

# PORSCHE SCENE LIVE

08/2010 Unabhängiges Magazin für die Porsche-Community August 2010 · Deutschland · € 4,30



► **Der Traum vom turbo: 91er Dreidreier, nach großer Aufarbeitung im Bestzustand**



► **"Geht nicht" gibt's nicht: 94er 993 Cabriolet im Look des Carrera S Coupés**



**Renovierung nach 25 Jahren: 74er 911 2,7  
Motor-/Getriebeeinheit des Carrera RS 3,0**

WWW.PORSCHE-SCENE.DE





Teichmann Racing, Schlag Autosport: Cargraphic-Repräsentanz am tiefsten Punkt der Nürburgring-Nordschleife

## Cargraphic: Stützpunkthändler am Nürburgring vorgestellt

- ▶ **Allianz:** Teichmann Racing und Schlag Autosport neu an Bord
- ▶ **Chance:** weitere qualitätsorientierte Vertriebspartner gesucht
- ▶ **Ansage:** 474 PS und 448 Newtonmeter im GT3 zweiter Serie

**A**uch ein Unternehmen mit 25-jähriger Tradition hat einen Ruf zu verlieren. Deshalb setzt Fahrzeugveredler Cargraphic nicht nur bei den Produkten auf Qualität und technische Kompetenz, sondern auch bei den Vertriebspartnern. Bereits seit Ende Mai fungieren die Firmen Teichmann Racing und Schlag Autosport als neue Stützpunkthändler der Landauer. Sie sind in Adenau – direkt am Nürburgring – stationiert. Mit den Schwerpunkten Motorsport, Leistungssteigerungen, Räder, Reifen, Fahrwerks- und Bremsentechnik passen sie perfekt zu Cargraphic. Um die eingegangene Allianz und das Angebotspektrum zu feiern, gastierte der Tuner zwei Tage mit eigenem Showtruck und aktuellen Vorführwagen am tiefsten Punkt der Nürburgring-Nordschleife.

Das Händlernetz soll in Zukunft noch engermaschiger geknüpft werden, daher sucht Cargraphic weitere qualitätsorientierte Vertriebspartner. Die alteingesessenen

Branchenprofis aus der Pfalz liefern fundierte Argumente. Zu ihren Kernkompetenzen zählen vor allem ein- und dreiteilige Guss- und Schmiedefelgen aus Leichtmetall, die Cargraphic als einer der wenigen Tuner noch nach eigenen Vorgaben in einem Werk in Deutschland herstellt. Eine hohe Fertigungstiefe hat auch der Sektor der Edelstahl-Abgasanlagen vorzuweisen. Zur Produktion wird ein Werk in England unterhalten. Das verwendete Material genügt den strengen Anforderungen der Luftfahrtindustrie. In beiden Bereichen deckt Cargraphic eine große Modellvielfalt ab. Dies gilt auch für den jüngsten Geschäftszweig, die Performance-Software. Dank des Entwicklungspartners Kubatech kann auf ein Höchstmaß an Erfahrung und Know-how zurückgegriffen werden.

Ein erstes Gemeinschaftsprojekt ist der Cargraphic 997 GT3 Mk2 3,8. 474 PS (statt 435 in Serie) und 448 Newtonmeter maximales Drehmoment demonstrieren,

wie gut ein Porsche mit Saugmotor laufen kann. In der MK1-Version mit vier Litern Hubraum und Straßenzulassung sicherte sich der Cargraphic 997 GT3 RS "RSC 4,0" den Klassensieg beim "Tuner-Grand-Prix 2009" auf dem Hockenheimring. Ebenfalls im Motodrom stellte Walter Röhl die Qualitäten der zusammen mit Bilstein auf den Weg gebrachten Airlift-Suspension unter Beweis. Dabei handelt es sich um eine pneumatische Niveauregulierung. Viele weitere Aktionsfelder – von Karosseriekits bis hin zu Interieurkonzepten – vervollständigen das Sortiment. In Sachen Rennsporttechnik bietet Cargraphic ebenfalls ein umfangreiches Programm. Wie zuverlässig dies zu Erfolgen verhilft, zeigte kürzlich erst der 14. Gesamtrang beim 24-Stunden-Rennen Nürburgring 2010.

### weitere Informationen:

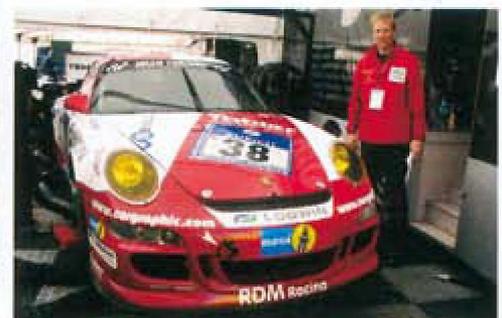
[www.cargraphic.de](http://www.cargraphic.de)  
[www.teichmann-racing.de](http://www.teichmann-racing.de)  
[www.reifenschlag.de](http://www.reifenschlag.de)



**474 PS:** Cargraphic 997 GT3 Mk2 3,8 – das erste Gemeinschaftsprojekt mit neuem Entwicklungspartner Kubatech



**Neue Stützpunkthändler gefunden:** zwei Tage mit eigenem Showtruck und aktuellen Fahrzeugen vor Ort



**Kompetenzbeweis:** 14. Gesamtrang beim 24-Stunden-Rennen Nürburgring 2010 unter dem Teamleiter Kurt Ecke

# (M)Ein Hoch auf

Dass Farben Kaufkriterien sein können, ist unbestritten. So gibt auch Ralf Meßmer unumwunden zu, seine Entscheidung für den 1991er 911 (964) turbo 3,3 vom "10L 92 Ferrari Fly Yellow" abhängig gemacht zu haben, das diesen Wagen zierte. Doch der aus Schweden reimportierte Gebrauchtsportler erwies sich als ein Pflegefall. Eben dieser Umstand motivierte Ralf, aus der lieblos behandelten Grundsubstanz wieder einen "Feinen Elfer" zu formen. Dabei verließ sich der beruflich Selbstständige nicht nur auf sich, sondern nahm externe Unterstützung in Anspruch. Beim "9. Internationalen Clubday" am 1. Mai 2010 auf der Trabrennbahn Dinslaken strahlte frisches "10L 92 Ferrari Fly Yellow" mit der Sonne um die Wette. Seinen Weg zum Ziel beschreibt Ralf Meßmer aus eigener Anschauung – speziell für jene authentisch wiedergegeben, die vielleicht etwas Ähnliches vorhaben.



**Abendstimmung:** Ralf Meßmer erfüllte sich einen Traum, als er den revisionsbedürftigen 3,3er turbo übernahm

# den gelben Wagen

**M**ein Traum vom Dreidreier-turbo begann vor langer Zeit an einer Tankstelle in Landau. Dort traf ich mit meinem weißen 911 (G-Modell) 2,7 (Modelljahr 1976) auf Michael Haas aus Weisenheim am Berg mit seinen weißen 930 turbo 3,3 aus dem Modelljahr 1978. Beim gemeinsamen Tanken begann eine bis heute anhaltende Porsche-Freundschaft. Dass zunächst der 1982er Cargraphic-911 SC in "Grand-Prix-Weiß" das Objekt meiner Begierde sein sollte, wurde dadurch allerdings nicht beeinflusst. Den Gedanken an den turbo lebte ich 18

Jahre lang weiter, auch durch diverse Fahrten mit Michaels 930er. Bis September 2009 blieb es nur ein Traum. Dann jedoch war meine Frau "ganz zufällig" im Urlaub, und ich machte mich mit Michael zum längst schon ausgespähnten gelben 911 (964) turbo nach Gevelsberg in Nordrhein-Westfalen auf, rund 400 Kilometer von der Pfälzer Heimat entfernt. Ich ging sozusagen auf Schleichfahrt. Vom Traum wusste meine liebe Gattin ja. Von der realen Umsetzung hatte ich "vergessen", ihr zu berichten. In Gevelsberg angekommen, bot sich bei erster, oberflächlicher

Betrachtung der durchaus angenehme Anblick eines frisch in Gelb lackierten 911 turbo. Obendrein waren erst wenige Kilometer auf dem Zählwerk abzulesen. Bei genauerem Hinsehen kam in Michael und mir der gleiche Gedanke auf: Dieser Porsche-Klassiker schien einiges durchgemacht zu haben! Wir nahmen unsere Bestandsaufnahme vor: Technik okay, Innenausstattung top, der Rest vor kurzem armselig zusammengebaut. Die Lackierer in Schweden waren mit Farbe gewiss nicht geizig gewesen, im Montieren erwiesen sie sich jedoch als absolute Nullen!



Wir ließen uns die Historie des 1991 in Hamburg ausgelieferten Exemplars vorlegen. Irgendwann war es in Italien gestrandet, irgendwann später erbarmte sich jemand und brachte es zurück nach Deutschland. Das Fahrzeug wechselte ohne nennenswerte Ortswechsel zwei- oder dreimal seine Besitzer. Schließlich kam es bei einem schwedischen Sammler an. Aufgrund kleinerer Ausbesserungsarbeiten fanden sich an allen Ecken und Enden unterschiedlichste Gelbtöne. Jeder mischte die Originalfarbe "10L 92 Ferrari Fly Yellow", wie er Lust und Laune hatte. 2008 meinten es die Skandinavier zu gut mit dem Auto. Dort bekam es für meine Begriffe den Rest von jenen, die einfach überlackierten. Der Schwede jedenfalls bot den Porsche über einen Händler erneut in Deutschland an. Nach unzähligen gefundenen Mängeln wurde wohl auch dem Anbieter klar, dass dieser turbo – er stand lange genug dort zum Verkauf – außer an mich weitgehend unverkäuflich war. Ich hatte jedoch das Bedürfnis, den gelben Wagen zu retten. Und warum? Weil er gelb war! Schwarze, Silberne und Blaue gibt es doch wie Sand am Meer. Bei direkter Kontaktaufnahme mit dem

schwedischen Eigentümer einigten wir uns auf einen akzeptablen Preis für den Pflegefall. Mit Kurzzeitkennzeichen fuhr Michael und ich die Bastelbude nach Hause. Einen Tag später holte ich meine Frau damit vom Flughafen ab. Als ich vor der Ankunftshalle stehen blieb, lief sie erst einmal weiter, bis sie merkte, was da los war – schon lustig!

Der 1991er turbo landete einen Tag darauf bei Cargraphic in Landau. Ich habe erst einmal das Lager ausgeräumt und die ausgewählten Teile in meine Werkstatt geschleppt. Geduldig bestellte Karsten Ehrlich jeden Tag aufs neue irgendwelche Clips und Kleinkram für mich. Die Devise lautete: Fahrwerk – alles einmal komplett neu! Josef Eberhard und ich verbauten ein Bilstein-"B16 PSS10"-Gewinde, Polyurethan- sowie Uniball-Komponenten, dazu noch eine Domstrebe. Was verwendbar war, arbeitete John Lobmann wie immer neuwertig auf. Die Aluminium-Achsteile ließ ich mit Glasperlen strahlen und jene aus Stahl verzinken. Die Bremssättel erröteten bei der Firma Gries in Landau – natürlich inklusive Schriftzügen. Verschiedene Elemente des Abgassystems

sowie die Auspuff-Endrohre waren der Edelstahl-Konkurrenz aus dem Cargraphic-Programm nicht gewachsen. Die Vorführung beim TÜV war eine Kleinigkeit, die Ausstellung eines deutschen Fahrzeugbriefs nur Formsache. 2.500 Kilometer fuhr ich aus lauter Neugier vor dem endgültigen Zerlegen des Fahrzeugs. Dabei reparierte ich über 20 Kleinigkeiten wie Heizklappen, den Mechanismus des elektrischen Fensterhebers oder den elektrischen Schiebedach-Antrieb, den Ladedruckgeber und vieles andere mehr. Es war an der Zeit, der Karosserie grundlegend auf den Leib zu rücken. Doch noch während des teilweisen Zerlegens gab ich aufgrund unstimmiger Radläufe und einer zugespachtelten Delle hinten rechts auf. Ich bin kein Karosseriefachmann, da stimmte etwas nicht mit dem Auto! Mir war zu diesem Zeitpunkt unbekannt, dass Porsche laut Werkstatthandbuch einen bis maximal eineinhalb Zentimeter Toleranz in Höhe und Breite an den Radläufen einräumt.

Die Kotflügel, Stoßstangen, Seitenschweller-Verkleidungen, der Heckflügel sowie die Innenausstattung wa-



**Imposant:** Das zweiflutige Abgassystem und der turbo-Heckspoiler dominieren



Wer nimmt sich hier an wem ein Beispiel? Ralf Meßmer unter dem Eindruck des fast gleichfarbigen DHL-Aufliegers

ren bereits komplett demontiert. Das erkennbare Ausmaß der anstehenden Arbeiten an der Karosserie bestärkte meine Überlegungen, zum ersten Mal in meinem Leben ein Lieblingsauto zum Fertigstellen in andere Hände zu geben. Nach der sieben Monate dauernden optischen Revision meines weißen, bekannten 911 SC wusste ich, was fällig war und dass es mich beruflich zu sehr aufhalten würde. Wieder monatelang nur arbeiten und bis nachts in der Halle stehen – nein, das ging nicht mehr! Durch die Beiträge in PORSCHE SCENE 05/2009 sowie 06/2009 war ich auf [www.feine-elfer.de](http://www.feine-elfer.de) und Oliver Stiehl aufmerksam geworden. Er konnte dem Charme des gelben 911 (964) turbo ebensowenig widerstehen und begab sich auf den Weg zu mir. Wir waren uns sehr schnell einig, meine Wünsche sahen wie folgt aus: Hauben und Türen abnehmen, Tauchentlacken und KTL-Beschichten.

Die Kotflügel waren bereits abgerüstet und neue vorhanden. Im Frontbereich sollte die Karosserie vom x-fach überlackierten Gelb befreit werden. Perfekte Spaltmaße und blankes Blech standen im Lastenheft ganz oben. Da und dort wurde sichtbar, warum überlackiert worden war. Zwei kleinere "Kampfspuren" mussten artgerecht gespengelt, aber eben nicht gespachtelt werden. Der Radlauf hinten links konnte nur noch teilersetzt werden, weil er ihn irgendein Blechschlosser in irgendeinem europäischen Land – vermutlich nach typischem turbo-Dreher – zu richten versuchte und dabei schlichtweg zu Tode klopfte. Mir als erklärtem Pedanten zeigte sich ein Bild des Grauens, obwohl es in Wirklich-

keit gar nicht so arg war. Die dreiteiligen "Racing"-Räder in 8,5J x 18 vorn sowie 10,5J x 18 hinten fertigte Cargraphic speziell nach meinen Angaben und zog Conti "SportContact 2" in 225 und 285 Millimetern Breite auf.

Meine Erwartung an den Felgensatz: extraflache Sterne mit V2A-Außenhälften. All das passte nicht so recht unter eine Serienkarosserie und bedeutete viel Arbeit für den Dienstleister.

Der stimmte die vier Radläufe auf die breiten cargraphic-Räder ab und ver-



Im Paarlauf: Ralfs weißen 911 SC (Hintergrund) machten auch die Veröffentlichungen in PORSCHE SCENE bekannt

ringerte die Produktionstoleranzen auf jeweils einen Millimeter. Diese Arbeitseinstellung war ganz nach meinem Geschmack. Oliver Stiehl kommunizierte fast täglich mit mir über das Geschehene und versorgte mich mit Bildern, die online auf der Homepage [www.feine-elfer.de](http://www.feine-elfer.de) zu sehen sind. Auf meine Wünsche und Anregungen ging er stets ein und entwickelte ein Gefühl für meinen extremen Hang zum Perfektionismus. Ja – auch die Radhäuser, das Frontblech, die Türen und Hauben mussten von innen hochglanzlackiert werden. Die Zielsetzung: ein bisschen besser als neu. Das Trockeneisstrahlen befreite die Unterseite des Wagens von Umwelteinflüssen. Vor dem Lackieren musste zunächst

zusammengebaut und angepasst werden, um die angestrebten Spaltmaße zu erzielen. Meine Freunde bei Cargraphic und Bilstein hatten angekündigt, das Auto von Ausstellung zu Ausstellung schleppen zu wollen. Ich willigte ein. Bevor die Lackiererei Colourpoint den DuPont-Messelack mit der Bezeichnung "Porsche 10L Mix Centari LE5035 PG2 H 9948 PB" im mehrschichtigen Verfahren mit zusätzlicher Klarlackschicht auftragen konnte, musste das Fahrzeug noch einmal zerlegt werden. Die wirklich sorgfältige Endmontage des Feine-Elfer-Schraubers Toni vollendete das Ergebnis. Nach erfolgter Auslieferung begab ich mich zuhause noch ans Interieur.

Sonderinstrumente von WSM aus Darmstadt – diese Profis erfüllen wirklich jeden Wunsch! – und Karbon-Schmankerl meines Bekannten Marcus Bühler veredelten genauso wie die Aus-

stattungsteile von fine-car-interiors, Matthias Stellrecht, aus Schwetzingen. Ein Atiwe-Sportlenkrad und eine optische Aufwertung des Motorraums folgen im nächsten Winter. Der turbo schreit förmlich danach, bewegt zu werden! Einzig die schwelende Debatte um die Außenfarbe "10L 92 Ferrari Fly Yellow" kommt nicht zur Ruhe. "Musste das sein?", werde ich immer wieder gefragt. "Nein", antworte ich meist, "nicht unbedingt Gelb. 'Vipergrün' oder 'Rivierablauf' hätte ich auch genommen – glaube ich jedenfalls!"

Text: Ralf Meßmer, aufgezeichnet von Carsten Krome  
Fotos: Ralf Meßmer & Friends

**(Halterangaben, abgeglichen mit Herstellerangaben)**

**Typ:** 1991er 911 (964) turbo Coupé 3,3

**Karosserie (Basisfahrzeug):** 2-türige, 2+2-sitzige, selbsttragende Coupé-Karosserie aus beidseitig feuerverzinktem Stahlblech mit elektrischem Stahl-Schiebedach; grüne Color-Verglasung; Neulackierung im Originalfarbton "10L 92 Ferrari Fly Yellow"

**Aufbau:** alle vier Radläufe gezogen auf das Maß der Cargraphic-Sonderräder; weiße Blinker; Dachantenne entfernt; RS-Heckfenster ohne Wischer und Heizung; Heckschürzen-Mittelteil Typ 911 (964) RS/turbo S

**Motor:** luftgekühlter Sechszylinder-Leichtmetall-Boxer Typ M 30/69 mit Abgas-Turboaufladung, Ladeluftkühlung und nachträglich angehobenem Ladedruck; K+N-Luftfilter

**Ventilsteuerung:** ohc über Doppelkette; zwei Ventile pro Zylinder

**Gemischaufbereitung:** mechanisch-hydraulische Bosch-Kraftstoffeinspritzung Typ "K-Jetronic"

**Zündung:** Batterie-Hochspannungs-Kondensatorzündung (BHKZ), kontaktlos

**Schmiersystem:** Trockensumpfschmierung

**Abgassystem:** zweiflutige Cargraphic-Sportauspuffanlage aus Edelstahl-Rohren

**Hubraum:** 3.299 ccm

**Bohrung:** 97 mm

**Hub:** 74,4 mm

**Verdichtung:** 7,0 : 1

**Motorleistung (Serie, Vergleichswert):** 320 PS bei 5.750/min

**angegebene Motorleistung:** 345 PS

**maximales Drehmoment (Serie):** 450 Nm bei 4.500/min

**Höchstdrehzahl:** 6.900/min

**Kraftübertragung:** Fünfgang-Schaltgetriebe, Heckantrieb

**Bremssystem:** rote Vierkolben-Festsättel; gelochte, innenbelüftete Scheiben; ABS

**Radaufhängungen (vorn):** einzeln an McPherson-Federbeinen und Querlenkern aus Leichtmetall; in Höhe, Zug- und Druckstufe einstellbare Bilstein-Gewinde-Stoßdämpfer Typ "B16/PSS10" in sportlicher Abstimmung mit doppelten Schraubenfedern; Stabilisator; Polyurethan-Fahrwerksbuchsen; Querabstützung zwischen den vorderen Federbeindomen

**Radaufhängungen (hinten):** einzeln an Federbeinen und Schräglenkern aus Leichtmetall; in Höhe, Zug- und Druckstufe einstellbare Bilstein-Gewinde-Stoßdämpfer Typ "B16/PSS10" in sportlicher Abstimmung mit doppelten Schraubenfedern; Stabilisator; Uniball-Anbindungen

**Räder:** dreiteilige "Cargraphic Racing" mit V2A-Außenbetten und schwarzen Sternen (8,5J x 18 ET40 vorn und 10,5J x 18 ET56 hinten)

**Reifen:** Conti "SportContact 2" (225/40-18 vorn und 285/30-18 hinten)

**Interieur:** schwarze Vollleder-Ausstattung; Atiwe-Sportlenkrad in Vorbereitung; 993-Armaturenbrett mit Lederbezug und Carbon-Accessoires; WSM-Sonderinstrumente; Tachometer bis 360 km/h; mechanische Ladedruck-Anzeige; Öltemperatur-Anzeige mit Gradzahl; Bordcomputer; rote RS-Dreipunkt-Gurte; Aluminium-Pedalsatz; Carbon-Einstiegsleisten und Carbon-Türöffner jeweils mit roten Schriftzügen; Carbon-Rosette sowie -Verschlussknopfkappe; rote "turbo"-Stickerei im Fond; Klimaanlage; elektrische Fensterheber; Becker-"Cascade Pro" mit Alpine-Endstufe; vorn Focal "165K2P"; hinten Focal "130K2" in Sonderablage (Eigenanfertigung); Subwoofer in Vorbereitung

**Leergewicht (gemessen):** 1.464 kg

**Leergewicht (Werksangabe):** 1.470 kg

**Höchstgeschwindigkeit (Serie, Vergleichswert):** 270 km/h

**Höchstgeschwindigkeit (modifiziert):** ca. 285 km/h

**Beschleunigung (0 - 100 km/h, (Serie):** 5,0 sec.



**Der Lack ist ab:** Mittels Heißluftpistole und Spachtel werden die Farbschichten bis aufs blanke Blech abgetragen



**Radläufe neu angepasst:** Oberste Maßgabe war die bündige Abdeckung der "Cargraphic Racing"-Sonderräder



**Lackerkabine:** Die Vorbereitungen sind alle abgehakt, bei Colourpoint wird DuPont-Messelack verarbeitet



**Vordere Kotflügel demontiert:** Die Zielsetzung lag in möglichst langer haltbarer Konservierung des Eifer-Klassikers



**Zentrale Positionen neu besetzt:** Bilstein-Gewinde-Stoßdämpfer des Typs "B16/PSS10", aufgearbeitete Achsteile



**Von Umwelteinflüssen befreit:** Trockeneisstrahlen war nur ein Schritt auf dem Weg zu diesem sauberen Ergebnis