

VON ECHTEM SCHRO

Effizienz entscheidet: Klug gemachte Sauger können selbst Turbo-Boliden überflügeln!



Beschäftigen sich Profiveredler mit wassergekühlten Elfern, kommen häufig Turbo-Versionen dabei heraus. Nur selten finden sie ihre Kunden bei uns in Europa. Einerseits macht sie das interessant. Andererseits stempelt sie die Wirklichkeit eines Käufermark-

tes zu teuren Skulpturen. Cargraphic-Boss Thomas Schnarr weiß das nur zu gut. Der Pfälzer Praktiker besann sich seiner Kontakte in die Clubsport-Szene. Den 996 GT3-RS definierte er nach traditionellem Strickmuster – leicht, wendig... und teuflisch schnell!

Es war einmal ein Zeitalter, in der das Tuning nicht mit diesem unauf löslichen Krawall-Image zu kämpfen hatte. Wer Autos schneller machte, münzte ganz einfach auf den Rennstrecken gesammelte Erkenntnisse um. Die Branche fuhr gut damit – und am Wochenende im Kreis herum. Alle machten mit, auch Porsche-Größen. Marketing aus der Theorie heraus wäre in der Ära der Doppelvergaser undenkbar

T UND KÖRN



Groß und griffig: mit Wildleder überzogenes Dreispeichen-Steuerrad für Sportfahrer

gebnis: eine Weiterentwicklung des 996 GT3-RS. Schnarr hatte das Ausgangsprodukt 2004 als Neufahrzeug geordert und ab September desselben Jahres bis auf das nackte Blech ausgebeint.

Die Zielsetzung war eindeutig gewesen: Es sollte der Beweis erbracht werden, dass Effizienz Hunderte von Turbo-PS ersetzen kann!



gewesen. Wer damals mitmischte, schwärmt heute noch von bescheidenen Anfängen in Doppelgaragen. Inzwischen hat sich der Markt verändert und mit ihm auch seine Gestalter. Trotzdem besinnen sich manche gerade jetzt einer traditionellen Methode. Thomas Schnarr gehört zu diesen Machern. Der Cargraphic-Gründer aus Landau in der Pfalz sucht den Brückenschlag vom Clubsport zur Straße. Das Er-

Ein Hauch Ur-RS: ab Werk vorhandenes "Entenbürzel"-Profil in der Motorhaube



Abschleppen leicht gemacht: Hier muss keine Öse umständlich hineingedreht werden!

Thomas Schnarr war zu dem Schluss gekommen, dass die meisten Doppellader-996 zu behäbig sind. Darüber hinaus drängte der eigene Kundenstamm. Viele besaßen modifizierte 996 GT3, niemand jedoch einen Turbo-Ableger! Sie sollten sich bestätigt fühlen in ihren Kaufentscheidungen. Für Kenner hat der Saugmotor-Sport-



Flach geduckt: Clubsport-Profi definierten die Einstellung des H&R-Gewindefahrwerks



Kraftvolle Silhouette:
Auch die Seitenansicht deutet das
Potenzial dieses Power-GT3 an



ler ohnehin den Kultstatus eines 964 Carrera RS eingenommen. Er ist sein legitimer Nachfolger. Das liegt nicht zuletzt am gemeinsamen Triebwerk, einer Weiterentwicklung des luftgekühlten 911-Rennmotors. Dies erklärt, warum Kurbelgehäuse und Zylinderbänke als nach wie vor getrennte Einhei-

ten ausgelegt worden sind! Lange, durchgehende Bolzen verbinden Zylinderkopf und -block auf jeder Seite des Aggregats mit der jeweiligen Hälfte des Kurbelgehäuses. Aus Rücksicht auf das hoch angesetzte Drehzahl-Limit bestehen die Pleuelstangen aus geschmiedetem Titan.

Gegenüber einer gleichwertigen Stahl-Pleuelstange ergeben sie eine Gewichtersparnis von 26 Prozent. Rennversionen erreichen maximale Drehzahlen von mehr als 8.500 Umdrehungen. Thomas Schnarr halfen diese Anhaltspunkte, um die weitere Vorgehensweise festzulegen. Sein Weg führte ihn nach



Aufgesetzt, angeschraubt: Ruf lieferte einen vor allem in den USA bekannten Verbreiterungssatz



Beliebter Werkstoff: Sicht-Karbon zeichnet viele Vertreter der Hochleistungs-Kategorie aus



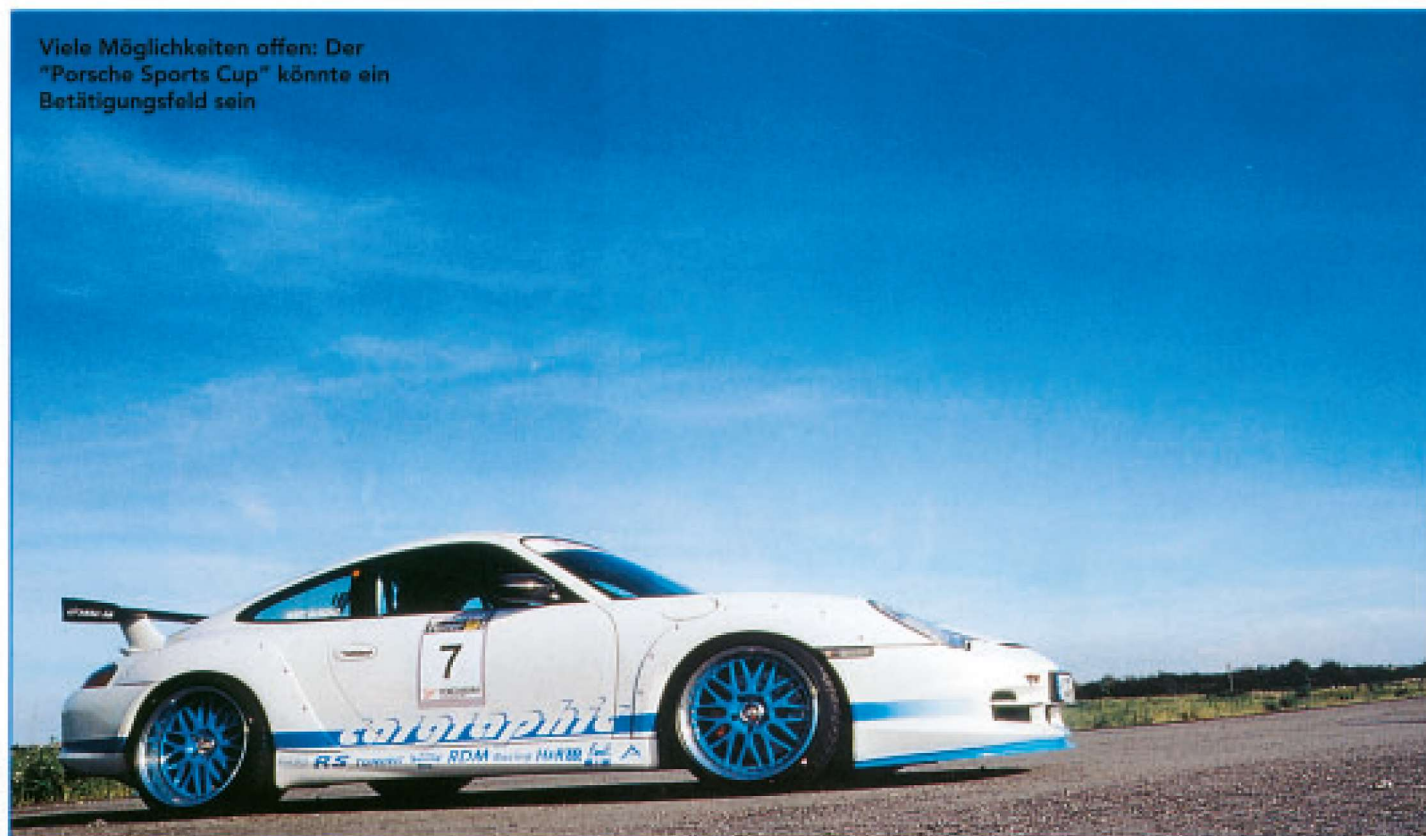
Zum Modelljahr 2002 eingeführt: konturenscharfe Scheinwerfer in schlichter Tropfenform

Kirchhasslach im Allgäu. Dort praktiziert Reinhold Schmirler, bekannt für erfolgsorientierte Porsche-Boxer-Motoren. Streng genommen zog er den 964 Carrera RSR 3,8 von 1993 als Maßstab heran. Dessen Hubraum war um 200 ccm angehoben worden – genau das geschah nun wieder. Dazu lieferte Schnarr Schmiedekolben in Laubbuchsen aus geschmiedetem Aluminium. Ein

Platz geschaffen: Die Hinterachse haftet dank Sportreifen der Dimension 305/30 R19



Viele Möglichkeiten offen: Der "Porsche Sports Cup" könnte ein Betätigungsfeld sein





entsprechendes Fertigungsverfahren wendet Porsche auch bei Serien-Kolben des 996 GT3 an. Es galt derselbe Fertigungs-Standard, was Schmirler weitere Register ziehen ließ. Ohne allzu tiefe Einblicke in seine Kunst zu gewähren: Nach der Abstimmung auf dem Prüfstand schlugen 435 PS bei 6.980 Touren zu Buche. Dieser Wert übertrifft

leistungsgesteigerte Cup-Carrera GT3 um Längen.

Der Unterschied zu einem Rennmodell: Straßenreifen mussten die Antriebskraft übertragen. Daraus ergab sich die Forderung nach ausreichenden Dimensionen: vorn 245/35R19, hinten 305/30R19. In den Original-Radhäusern waren

solche Gummiwalzen kaum noch unterzubringen. Branchenkollege Alois Ruf half mit verschraubten, aufgesetzten Verbreiterungen aus. Sie fügten sich geschickt in die vorgegebene Grundform ein, was das Erscheinungsbild aufwertet. Mehr oder weniger unsichtbar blieben TÜV-geprüfte Karbon-Türen. Sie tragen zur Gewichtsersparnis von



Nicht nur Zierat: Die Entlüftung des mittleren Wasserkühlers unterstützt die Bodenhaftung



Warm ausgelagert: Die Behandlung der Felgensterne verhindert gefährliche Risse

Mit Bodeneffekt: Die Frontspoiler-Lippe liefert zehn Kilogramm zusätzlichen Anpressdruck



Auf dem Boden geblieben: Leichtbau-Teppich schützt durchlackiertes Elfer-Blech

110 Kilogramm gegenüber der Serie genauso bei wie vordere Karbon-Kotflügel. Aus Kohlefaser besteht übrigens auch die Frontspoiler-Lippe. Sie beschert zehn Kilogramm zusätzlichen Anpressdruck. Einen ähnlichen Effekt erzeugt der Umbau des mittleren Wasserkühler-Abluftkanals. Statt nach unten zielt er nach oben und bezieht bestehende Abluft-Öffnungen mit ein. In der Serie dienen sie lediglich als optische Verweise auf die 2001 eingeführte Cup-Version!

Sinn der Feinabstimmung: optimales Einlenkverhalten. Vortrieb wird erzeugt, wenn kein Reifengummi rutscht. Die Cargraphic-Partner Beat Ganz (FMT Racing) sowie Kurt Ecke (RDM Racing) schlugen H&R die Abstimmung vor. Flankensteife bei hoher Flexibilität gewährleisten Cargraphic-eigene Schmiedefelgen des Typs "Racing". Deren Sterne lagert Spezial-Hersteller Alutec-Belte warm aus. In diesem Sonderverfahren folgt auf den Gießvorgang eine

Wärmebehandlung. Sie erhöht die Rissfestigkeit. Diese ist zwingend erforderlich – die auftretenden Kräfte bei fester Beschleunigung aus Kurven heraus sind enorm. Dafür sind nicht zuletzt Dunlop-Sportreifen verantwortlich. Deren Profil zieht die Karosserie in Form eines Blockstreifens. Marketing-Klimmzüge sind unumgänglich, stehen Projekte dieses Kalibers zur Verwirklichung an. Insgesamt gingen rund 1.000 Arbeitsstunden in einem an sich einwandfreien Neuwagen drauf!



Werkzeug für Profis: Rennfahrer Marc Bassing deckte das gesamte Sauger-Potenzial auf



Der Mühe Lohn: eine Performance, die Turbo-Boliden zumindest auf nassem Asphalt die Rücklichter bietet. So jedenfalls stellte es sich beim diesjährigen "Tuner-Grand-Prix" auf dem Hockenheimring dar. Profi-Pilot Marc Basseng steuerte das 1.280 Kilogramm leichte Gefährt zum Sieg in der GT-Klasse. Sein Trumpf: Im entscheidenden Moment regnete es. Das Saugmotor-Konzept setzte sich durch. Schnarr sieht sich in seiner Philosophie bestätigt. Er verweist auf Eigenheiten des Marktes: "Ich kann



Verstelloption: Das Serien-Heckflügelgelbblatt blieb bestehen, die Befestigung änderte sich

doch nur Produkte anpreisen, die mein Kundenstamm entweder bereits gekauft hat oder in absehbarer Zeit kaufen will! Was habe ich von schönen Phantasien, die nicht niet- und nagelfest sind?" Von seinem Weg dürfte er sich kaum abbringen lassen. Möglicherweise wird sein Lightweight-GT3 bald im neu installierten Porsche Sports Cup zu erleben sein. Dort loten Sportfahrer ihre persönlichen Limits aus und messen sich dabei mit

anderen. Viele reisen auf eigener Achse an, andere könnten es zumindest.

Den Ausschlag gibt der eigene Geschmack. Schnarr fällt dazu folgender Satz ein: "Erst musst du deine Richtung finden und sie dann einschlagen – fertig, ab!" Er selbst ist einer von echtem Schrot und Korn – so wie sein Auto!

Text und Fotos: Carsten Krome

TECH-FACTS

Typ: Cargraphic-996 GT3-RSC 3,8 2005

Karosserie: beidseitig verzinktes, geschlossenes, selbsttragendes Leichtbau-Ganzstahl-Coupé mit Überrollkäfig; wahlweise aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) oder Sicht-Karbon gefertigte Frontspoiler-Lippe mit TÜV-Gutachten für 10 kg zusätzlichen Anpressdruck an der Vorderachse; dreiteiliger Gittersatz für Original-Frontstoßfänger, Umbau des mittleren Wasserkühlers zur Entlüftung nach oben statt nach unten (wie beim Original-GT3-RS), Reduktion des Auftriebs an der Vorderachse (Hoovercraft-Effekt), zusätzliche Kühlung der vorderen Bremsen, Verschluss der unten liegenden Original-Entlüftungsöffnungen mit Folie; verschraubter Ruf-Kotflügel-Verbreiterungssatz, Karbon-Kotflügel vorn, Karbon-Türen mit Glas-Fensterscheiben, mit Einstell-Elementen unterlegtes Heckflügelblatt, wie beim Carrera GT3 Cup versenkbare Abschleppösen, diverse Anbauteile entfernt oder erleichtert; Original-Werkslackierung mit Reifenprofil-Dekorstreifen "Dunlop SP Sportmaxx", umfassender Neuaufbau (ca. 1.000 Arbeitsstunden) im Winter 2004/05, sämtliche Anbauteile mit nachvollziehbarer TÜV-Prüfung

Motor: durch RS TUNING (Reinhold Schmirler) modifizierter, komplettierter und auf dem Prüfstand optimierter Sechszylinder-Boxer; Flüssigkeitskühlung, vier Ventile pro Zylinder, Cargraphic-Schmiedekolben, Aluminium-Schmiedelaufbuchsen, BMC-Sportluftfilter, zweite Resonanzklappe; Abgas-Kompletanlage Typ "Cargraphic-R"

Hubraum: 3.800 ccm

Motorleistung: 435 PS bei 6.980/min

maximales Drehmoment: 465 Nm bei 5.980/min



Herzstück: Motorenfuchs Reinhold Schmirler schraubte 435 PS aus 3.800 ccm Hubraum

Bremsanlage: Original-Aluminium-Festsättel, Pagid-Reibbeläge Typ RS19, Aeroquip-Leitungssatz

Fahrwerk: durch FMT/RDM Racing abgestimmte, höheninstellbare H&R-Sport-Stoßdämpfer, H&R-Schraubenfedern in spezieller Cargraphic-Abstimmung, Radlasten auf den jeweiligen Einsatzzweck abgestimmt

Räder: Dunlop "SP Sportmaxx" (245/35 R19 vorn und 305/30 R19 hinten) auf Cargraphic-Schmiedefelgen Typ Racing mit warm ausgelagerten, in "Rivierablau" lackierten Sternen (9,5J x 19 ET35 vorn und 12,0J x 19 ET45 hinten)

Interieur: Sitzkonsolen-Umbau zur Tiefersetzung der Original-GT3-Schalen, Leichtbau-Teppichsatz, Wegfall sämtlicher Dämmmaterialien, Verkleidungen sowie der Mittelkonsole; Leichtbau-Türverkleidungssatz mit Ziehgriffen und Öffnerschlaufen, Dreispeichen-Wildleder-Lenkrad, Schaltungswegverkürzung; Aluminium-Pedalsatz einschließlich Fußstütze sowie "GT3"-Schriftzügen, verstärkter; modifizierter Gashebel

Gewicht: 1.280 kg (Halter-/Herstellerangabe)