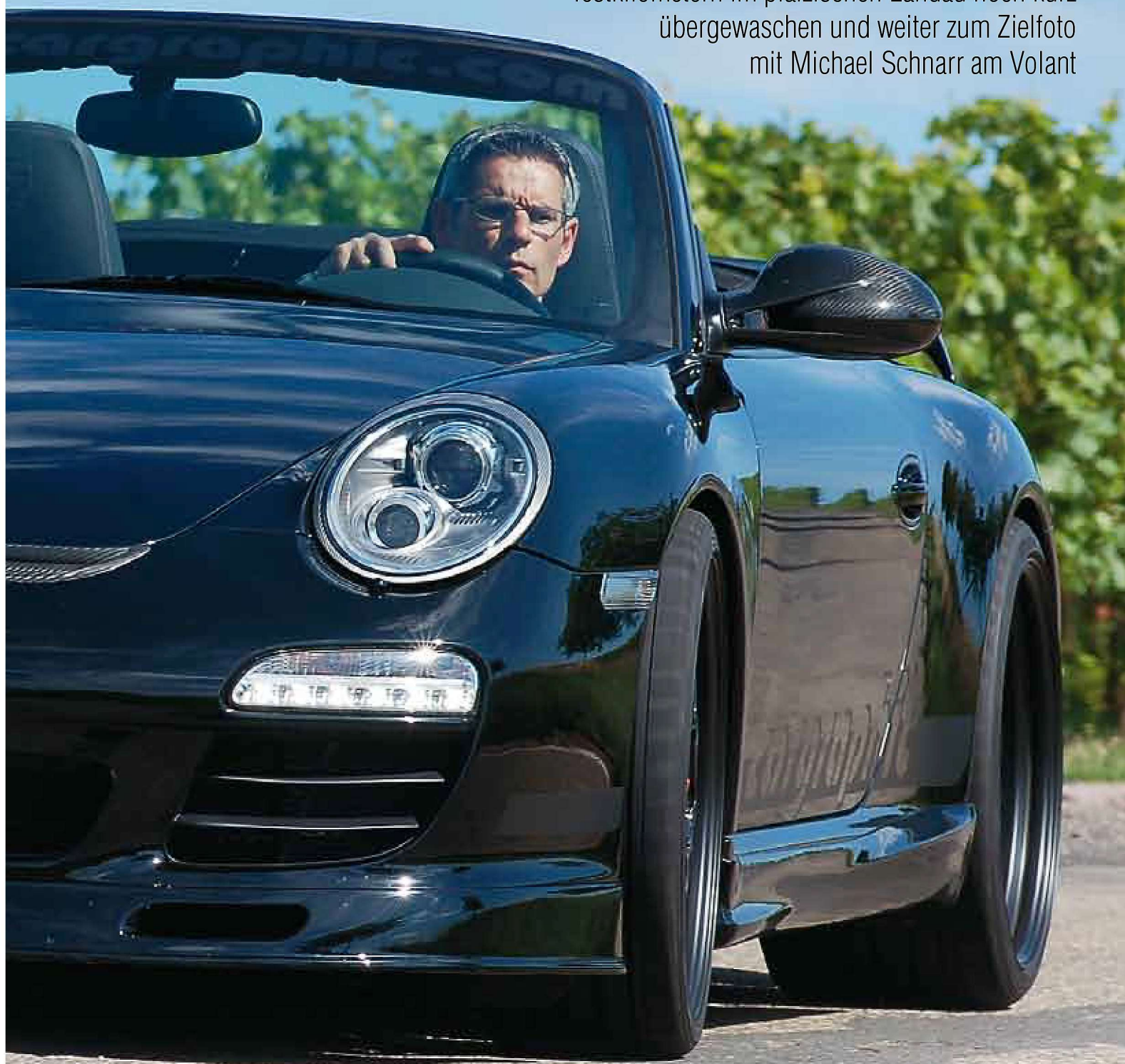




Kein 1.000-Kilometer-Rennen

Auf Clubtour mit dem 2009er 911 (997) Carrera S PDK Cabriolet, durch Cargraphic zum DFI RSC 3,8 weiterentwickelt

Grande Finale in den Weinbergen: Nach 1.000 Testkilometern im pfälzischen Landau noch kurz übergewaschen und weiter zum Zielfoto mit Michael Schnarr am Volant



Von den 24-Stunden-Rennen einmal abgesehen, galten 1.000-Kilometer-Distanzen früher einmal als die Königsdisziplin des Langstreckensports. 1.000 Kilometer betrug auch die Distanz, die es im 2009er 911 (997) Carrera S 3,8 Cabriolet mit Benzin-Direkteinspritzung (DFI), Doppelkupplungsgetriebe (PDK) und Sonderausstattung Sport Chrono Plus zurückzulegen galt. Dabei handelte es sich um kein Serienfahrzeug, sondern um eine modifizierte Variante aus dem Hause Cargraphic. Die Performance-Spezialisten aus dem pfälzischen Landau unternahmen den Versuch, zwischen widersprüchlichen Eigenschaften zu vermitteln. Uneingeschränkt alltagstauglich sollte ihre Cabriolet-Interpretation sein, konturenscharf – aber auch geeignet, Sportfahrerherzen höher schlagen zu lassen. Ob diese Gratwanderung gelungen ist, schildert 1.000-Kilometer-Solist Carsten Krome.



Souverän über Problemzonen hinweg: Mit der Cargraphic-"Airlift Suspension" lässt sich das 997 Cabriolet an der Vorderachse um bis zu 55 Millimeter (72 am Frontspoiler) anheben



Für Reisende mit oder ohne festes Tagesprogramm: Improvisieren ist mit 409 PS allenfalls eine Frage der Phantasie



Mit der Handschrift des Ex-Rallye-Weltmeisters: Das Bilstein-Testemonial Walter Röhl ist so etwas wie der spirituelle Vater des PASM-kompatiblen "B16"-Gewindefahrwerks



Nicht nur Spiegelgehäusesätze aus Sicht und der Ablufrahmen am oberen Rand der Bug

409 PS Auge in Auge gegenüberzustehen, ist eine Frage der Erwartungshaltung. In einem Cabriolet von Porsche sollte von einer brachialen Leistungsexplosion nicht ausgegangen werden, sondern von einer eher genussvollen Charakteristik. Elfer mit Kapuze sind für Hedonisten gemacht, das weiß man und das akzeptiert man auch. Dass es sich im vorliegenden Fall um eine modifizierte Variante handeln muss, verdeutlicht die Angabe der Motorleistung. Eigentlich müsste von 385 PS bei 6.500 Umdrehungen in der Minute die Rede sein, mit der das Werk sein 3,8 Liter großes Sportcabriolet ab Zuffenhäusen in die Freiheit entlässt. 24 PS mehr Motorleistung – wie machen sich fünf Prozent Zugewinn bemerkbar? Welchen Einfluss hat die Leistungssteigerung auf

das Doppelkupplungsgetriebe (PDK) mit der Sonderausstattung Sport Chrono Plus, zu der "Launch Control" – eine Beschleunigungsautomatik – gehört? Um dies alles herauszufinden, geht es ab Neustadt/Weinstraße auf große Fahrt. 1.000 Kilometer sind zu absolvieren. Aber nicht unter den laborähnlichen Bedingungen eines Test- und Prüfgeländes, sondern im Reiseverkehr. Bei Regen, bei Sonne, im Stau, auf (selten) freier Autobahn. Das Zielgebiet liegt im hintersten Südosten der Bundesrepublik, noch hinter Passau. Bad Griesbach und Bad Füssing locken an ein und demselben Wochenende mit Porsche-spezifischen Event-Angeboten, beide Bäder trennt eine 18 Kilometer lange Landstraße voller Kurven und Belagwechsel – dazu später mehr!

Zunächst geht es noch in Neustadt an der Weinstraße ans Abchecken. Im zwischenmenschlichen Bereich mag es ein No-Go, ein Ünding sein, das Gegenüber auf sein Äußerliches zu reduzieren. Bei einem Porsche vom Veredler indes gelten andere Gesetzmäßigkeiten. Und so darf das nachgeschärft 911 (997) Carrera S 3,8 Cabriolet erst einmal vor dem Saalbau posieren. Was auffällt, ist der einteilige, komplett durchgängige Frontspoiler am unteren Rand der Bugschürze. Er ist zu breit, um ihn als Spoilerlippe durchgehen zu lassen. Sein Pendant am Hinterteil sieht aus wie eine größenminimierte GT2-Motorhaube. Die Proportionen wirken in sich stimmig, aber eben verkleinert. Der dreiteilige 20-Zoll-Rädersatz ist in mattedem Schwarz gehalten, besonders die mattschwarzen Außenschüsseln



Noch vieles vor- und darstellbar: Müssen Sie angesichts dieser Silhouette auch an einen klassischen targa-Überrollbügel aus gebürstetem Leichtmetall denken?



karbon erhältlich: Die Frontspoilerlippe schürze bestehen ebenfalls aus Kohlefaser



Energieeffizient und ab Werk mit 385 PS bei 6.500/min angegeben: 3.800 ccm großer Sechszylinder-Boxer im 997 Carrera S Cabriolet mit Benzin-Direkteinspritzung



(M)Ein treuer, grifffester Begleiter: Für zarte Damenhände vielleicht etwas großzügig aufgepolstert, erweist sich das PDK-kompatible Volant unterwegs als Alleskönner

setzen Akzente. Der Höhenstand ist durch das Bilstein-B16-Gewindefahrwerk ganz leicht reduziert. Mittels Fernbedienung lässt er sich an der Vorderachse aber auch in umgekehrter Richtung – nach oben nämlich – korrigieren. Testfahrten mit Walter Röhl erbrachten vor zwei Jahren den Beweis, dass das so genannte "Airlift"-System von Bilstein und Cargraphic keine Performance-Nachteile mit sich bringt. Die Lufteinheit wird unterhalb der oberen Fahrwerksdomlager eingebaut und beeinflusst die Wahl der Felgen- und Reifen-Kombination nicht. Das Auspuffsystem mit mittig angeordnetem Doppelrohr-Austritt in Verbindung mit einem Heckdiffusor-Einsatz weckt GT3-Assoziationen. Dies sind Hinweise auf einen Spagat, den das 911 (997) Carrera S 3,8 Cabriolet unternimmt. Einerseits soll es im

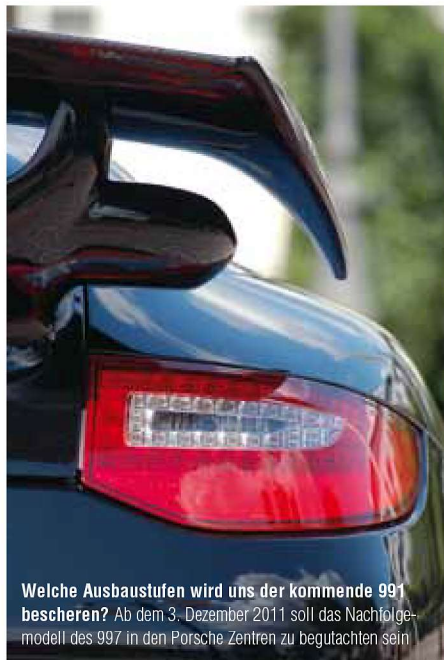
Alltag – auch in Damenhänden – überzeugen, auf der anderen Seite will es Sportfahrerherzen höher schlagen lassen.

Nach dem Posing unter wechselhaftem Himmel – die Gemüts- und Wetterlage changiert im Minutenabstand von stockfinster bis sonnig, von regnerisch-kühl bis sommerlich-warm, kann die Fahrt beginnen. Könnte es sich angesichts der verwirrenden äußeren Bedingungen um ein Omen handeln? Schließlich hat auch der zu bewertende Porsche den Anspruch, vieles zu sein. Vor Antritt der Reise will der Cargraphic-Mitbegründer Michael Schnarr noch einen aufklärenden Satz loswerden: "Wir haben unser Leistungssteigerungs-Kit in erster Linie auf das Sport-Chrono-Plus-Package abgestimmt." Das "Wir" bezieht

sich auf die Partnerschaft mit Danny Kubasik, den aufmerksame Leser mitsamt seines 997 turbo Coupés in Ausgabe 01/2009 im Beitrag "Another Day in the office" kennengelernt haben. Kubasik vertiefte sich in die digitalen Steuerungssysteme der 2008 überarbeiteten Generation 997 2.0, ohne den Charakter des Wippen-geschalteten Siebengang-Getriebes zu verfälschen. Kunden, die für ein neues Cabriolet in S-Ausführung mit all den genannten Insignien etwas mehr als 100.000 Euro zu zahlen haben, wünschen sich nichts anderes. Es besteht Wahlfreiheit zwischen dem grundsätzlich komfortablen PDK-Modus mit sieben Vorwärtsgängen und der Sport-Chrono-Plus-Schaltung, die sechs kürzer übersetzte Fahrstufen zur Verfügung stellt. Da diese für den Autobahnbetrieb letztlich nicht gedacht



Zwillingsrohre kennzeichnen das Leistungskit:
Mittelschalldämpfer-Ersatz in X-Form und Fächerkrümmersatz aus Edelstahl, zwei 200-Zellen-Trimelall-Katalysatoren



Welche Ausbaustufen wird uns der kommende 997 bescheren? Ab dem 3. Dezember 2011 soll das Nachfolgemodell des 997 in den Porsche Zentren zu begutachten sein



In der lackierten Rückenschale des Fahrersitzes spiegelt sich der Bahnhofsvorplatz von Neustadt an der Weinstraße:
Von dort führte die Testfahrt weiter bis hinter Passau

Größe gezeigt, Stilsicherheit an den Tag gelegt:
dreiteilige Car-graphic-"Racing" in 8,5J x 20 ET46 vorn mit 245/30 R20 sowie 12,0J x 20 ET63 mit 325/25 R20 hinten



ist, soll sie ausschließlich auf Landstraßen zum Einsatz kommen. Wir sagten es bereits in unserem Beitrag über den famosen 987 Boxster Spyder von Porsche: Dynamik lässt sich geradeaus schwerlich darstellen. Dass laut Datenblatt 300 km/h Höchstgeschwindigkeit erreichbar wären, ist schön und gut. Doch für den Transfer von dem einen Bundesland (Rheinland-Pfalz) durch das andere (Baden-Württemberg) in das nächste (Bayern) bietet sich die ruhigere Siebengang-Option an. Es geht auch um den Kraftstoffverbrauch, obwohl ernsthaftere Messungen durch das ewige "Pumpen" – Gas, Bremse, Gas, Bremse – verfälscht werden.

Wir wollen jedoch am automobilen Alltag teilhaben und der gestaltet sich nun einmal suboptimal. Nach den ersten 480 Kilometern Autobahnfahrt hat sich der Verbrauch bei

12,4 Litern eingependelt – etwas zu viel gepumpt, für einen Elfer mit 409 PS allerdings völlig in Ordnung. Der 1994er 993 mit 272 PS kommt 2006 mit 11,9 Litern aus – ein erreichbarer Richtwert? Vielleicht – spätestens auf dem Rückweg, mit vornehmerer Zurückhaltung, wird sich dies weisen! Was beim Verlassen der Autobahn auffällt: Die Fahrt ist ermüdungsfrei verlaufen, trotz aller Optimierungen. Das Dreispeichen-Lederlenkrad liegt locker in den Händen, die Anordnung der Schaltwippen – rechter Daumen schaltet noch, linker Daumen schaltet runter – ist logisch. Einziger Minuspunkt: die recht harten Reibbeläge der Serien-Bremsanlage. Ab Werk hätten Klötze mit spontanerem Ansprechverhalten verwendet werden können, hier dürfte es den Entwicklern in Weissach um möglichst lange Standzeiten gegangen sein. Beim Anfahren

nach einer Autobahn-Sequenz und kurzem Zwischenstopp macht es vorne links kaum hörbar "zisch-zisch-zisch". Michael Schnarr begründet dies mit dem gelegentlichen Resetten des "Airlift"-Systems, das einen kleinen Bordkompressor erfordert – Pneumatik geht vor Hydraulik, kein potenziell auslaufendes Öl soll Ungemach im Wageninneren aufkommen lassen. Dass Reifen in 245/30 R20 vorn sowie 325/25 R20 hinten zum Einsatz kommen, fällt nicht auf. Das Zusammenspiel der wuchtigen Gummivalzen mit der Fahrwerksabstimmung ist tadellos, die Karbon-Abrisskante am Heckflügel beruhigt allein schon ob ihrer Präsenz am unteren Rand des Innenspiegels. Es ist ein wohlthuender Gedanke, einige Kilogramm an zusätzlichem aerodynamischem Abtrieb in der Hinterhand zu wissen. Vorne drückt der Spoiler mit zehn Kilo, was dem Fahreindruck



Schlummernde Talente: Bis auf den Heckspoiler im GT2-Look mit einem Heckflügelblatt aus Glasfaser-verstärktem Kunststoff und Sichtkarbon-Gurney eher diskret im Auftritt

an der Vorderachse zugute kommt. Sie fühlt sich trotz der "Airlift"-Blasebälge kompakt und sauber geführt an. Dass die PASM-Funktion ohne jede Einschränkung erhalten bleibt, hat einen Hintergrund: Bilstein stellt nicht nur die Nachrüstlösung unter dem Namen "Damptronic" her, sondern bedient Porsche auch als PASM-Systemlieferant in der Großserie.

Der Kundenvorteil: Eins passt zum anderen, und beim Druck auf die Chrono-Plus-Taste offenbart das Cabriolet mit einem Schlag ganz andere Talente. Die Straße ist zwar nass, aber das macht im Geschwindigkeitsbereich bis 100 km/h absolut nichts aus. Der Porsche kehrt seine Rennstrecken-Gene nach außen, er prescht in beeindruckender Manier nach vorn. Dazu entfaltet sein Cargraphic-Auspuff aus Edelstahl-Rohren

eine Klangkultur, die man von der VLN-Langstreckenmeisterschaft auf dem Nürburgring kennt. Stellen Sie sich vor, Sie stünden am Streckenabschnitt Wehrseifen und lauschten einigen 997 GT3 Cup, wie sie aus der engsten Ecke der Nordschleife unter vollem Gaseinsatz beschleunigen und sich hinunter in Richtung Breitscheid, dem tiefsten Punkt des Eifelkurses, stürzen! In Wirklichkeit sind Sie aber auf Ihrem Weg durch das bayerische Rottal, einer ausgewiesenen Golfregion. Welche Gaben die auf nunmehr sechs Vorwärtsgänge reduzierte Wippenschaltung auszeichnen, wird im Chrono-Plus-Modus erst richtig offenbar: Da geht es flüssig, ohne Ruckeln und Zuckeln, voran. Auf den unvermittelten Gang- und Gaswechsel muss freilich auch das nachgerüstete Abgassystem vorbereitet sein, und Michael Schnarr bemerkt: "dass man sich

mit Strömungsverhältnissen und der Bedeutung des Abgas-Gegendrucks auskennen muss, um eine Auspuffanlage für die heutige Porsche-Generation zu bauen!" So geht es schwingvoll dahin, Stress kommt allenfalls bei plötzlich auftauchenden Vorderleuten auf - der Speedlevel ist beeindruckend, selbst wenn bei 100 km/h Schluss sein muss. Es ist das Zusammenspiel von Beschleunigung, erlebter Vollkommenheit und der Anmutung eines exklusiven und dabei erstaunlich simpel bedienbaren Sportcabriolets, das begeistert! Ungeachtet des harten Steptanzes auf den beiden Pedalen im Fußraum - außer Gas und Bremse ist niemand zuhause - zeigt die Multifunktionsanzeige einen günstigeren Verbrauchswert als vorhin auf der Autobahn an. Es sind im Schnitt nur noch 12,3 Liter - da geht noch mehr respektive weniger! Ein Stichwort aus der Handhabung des Cayenne



"Sie haben das Ziel erreicht!"

Nicht nur die Stimme aus der Navigation bestätigt, beim Porsche-Treffen in Bad Füssing richtig zu sein – Report in der kommenden Ausgabe!

TECH-SPECS

2009er 911 (997) Carrera S PDK Cabriolet

(Herstellerangaben, abgeglichen mit Halterangaben)

Typ: 2009er 911 (997) Carrera S PDK Cabriolet, Aufbau durch Cargraphic GmbH, Wieslauterstraße 20, D-76829 Landau, zum DFI RSC 3,8

Karosserie: Cabriolet; selbsttragend; beidseitig verzinkter Leichtbau-Ganzstahl-Aufbau; 2+2 Sitzplätze

Luftwiderstandsbeiwert (Serie): cW = 0,30

Modifikationen Karosserie (Cargraphic GmbH): Gittersatz P97 DFI Facelift für Frontschürze (3-teilig vorgeformt/schwarz/178,50 Euro); Frontspoilerlippe mit Lufteinlässen (plus 10 kg Downforce/946,05 Euro in GFK/2.374,05 Euro in Sichtkarbon); Abluftrahmen in Sichtkarbon (708,05 Euro); Außenspiegel-Gehäusesatz (Ober- und Unterteile) in Sichtkarbon (946,05 Euro); Seitenschwellersatz (GFK/1.184,05 Euro); Heckspoiler "GT2-Look" (Heckflügelblatt in GFK, Gurney in Sichtkarbon; mit allen Anbauteilen/4.159,05 Euro); Heckschürzen-Einsatz für Doppelrohr-Auspuff (Diffusor-Optik mit Mittelausgang, GFK/589,05 Euro)

Motor: wassergekühlter 6-Zylinder-Aluminium-Boxer; Motorblock und Zylinderköpfe aus Aluminium; Benzin-Direkteinspritzung (DFI); 4 obenliegende Nockenwellen; 4 Ventile pro Zylinder; variable Steuerzeiten (VarioCam Plus); hydraulischer Ventilspielausgleich; integrierte Trockensumpf-Schmierung; zweiflutige Abgasanlage mit motornaher Vor- und Hauptkatalysator-Anordnung; Lambda-Regelung mit 2 Vor- und 2 Nachkatalysator-Sonden; digitale Motorelektronik SDI 3.1

Bohrung: 102 mm

Hub: 77,5 mm

Hubraum: 3.800 ccm

Verdichtung: 12,5 : 1

Motorleistung: 385 PS bei 6.500/min

maximales Drehmoment: 420 Nm bei 4.400/min

maximale Drehzahl: 7.500/min

Leistungssteigerung (Cargraphic/Kubatech): Kit 4, bestehend aus Edelstahl-Sportendtopfsatz, Edelstahl-Mittelschalldämpfer-Ersatz in "X"-Form, Edelstahl-Fächerkrümmersatz im Austausch, zwei 200-Zellen-Trimetall-Katalysatoren, DME-Steuergerät im Austausch sowie BMC-Sportluftfilter; 409 PS bei 6.640/min; 454 Nm bei 5.780/min (5.706,05 Euro)

Kraftübertragung: Motor und PDK-Getriebe zu einer Antriebseinheit verschraubt; Antrieb über Doppelgelenkwellen auf die Hinterräder

Radaufhängungen (Vorderachse): einzeln an Querlenkern, Längslenkern und Federbeinen; Kegelstumpffedern mit innenliegendem Zweirohr-Gasdruck-Stoßdämpfer (aktiv geregelt)

Radaufhängungen (Mehrlenker-Hinterachse): einzeln an fünf Lenkern; zylindrische Schraubenfedern je Rad mit koaxialem, innenliegendem Einrohr-Gasdruck-Stoßdämpfer (aktiv geregelt)

Cargraphic-"Airlift Suspension": optional, nur in Verbindung mit Bilstein-B16-Dampronic-Gewindefahrwerk und elektronischer Dämpfer-Regulierung PASM; Anhebung an der Vorderachse um maximal 55 mm/72 mm am Frontspoiler (6.420,05 Euro); Karbon-Querrohr-Abstützung mit silbernen Haltemuffen zwischen den vorderen Federbeindomen (178,50 Euro)

Bremsanlage: 2-Kreis-System mit achsweiser Aufteilung; 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Sättel; gelochte, innenbelüftete Scheiben (330 x 34 mm an der Vorderachse und 330 x 28 mm an der Hinterachse); PSM 8.0

Räder und Reifen (Serie): vorn 8J x 19 mit 235/35 ZR19 und hinten 11J x 19 mit 295/30 ZR19

Rädersatz Cargraphic "Racing 20 Zoll": warm ausgelagerte Gusssterne in Standard-Ausführung silbern lackiert; dreiteilig; Edelstahl-Betten; vorn 8,5J x 20 ET46 mit 245/30 R20 und hinten 12,0J x 20 ET63 mit 325/25 R20 (5.825,05 Euro); davon abweichend Felgensterne in Sonderfarbe "Schwarz hochglänzend" beziehungsweise Edelstahl-Betten in Sonderfarbe "Schwarz matt" (7.015,05 Euro)

Interieur: Fullsize-, Seiten- und Kopf-Airbag für Fahrer und Beifahrer; Nappaleder-Bezug des Airbag-Lenkrades (mit Schaltwippen, schwarz lackiert, mit +/- Symbolen, mit Klarlack versiegelt, silberne Mittenmarkierung *12 Uhr*/767,55 Euro)

Leergewicht (DIN): 1.510 kg

Tankinhalt: 64 Liter

Höchstgeschwindigkeit: 300 km/h (PDK)

Beschleunigung (0 – 100 km/h): 4,7 sec.

Verbrauch Carrera S Cabriolet (Serie, EU 5): gesamt 10,3 Liter

CO2-Emission Carrera S Cabriolet (Serie, EU 5): 242 g/km

Hybrid drängt sich in den Vordergrund: Segelmodus. Funktioniert der auch beim Benziner mit Direkteinspritzung?

Anderthalb Tage später steht die Rückfahrt an. Das bedeutet: Nach dem Dreh am Zündschlüssel bleibt es bei den sieben Vorwärtsgängen der PDK-Grundeinstellung, die nach erfolgter Inbetriebnahme ohnehin aktiviert ist. Im Segelmodus geht es dahin, das heißt: Auch in langen Autobahnkurven verbleibt das Gaspedal im Anstellwinkel, wird der Kraftfluss allein schon aus Gründen der Fahrstabilität nicht unterbrochen, wird um keinen Preis "gepumpt". Der Heckflügel mit seiner Kante aus Karbon bietet den entscheidenden psychologischen Vorteil. Michael Schnarr besinnt sich der Entstehung der Abtriebshilfe: "Wir haben in drei Zügen ein Modell zurechtgesägt, bis es endlich zur Silhouette des geschlossenen Verdecks passte. Der Flügel sollte bloß nicht zu aufdringlich wirken." Ist schon verstanden – das wollen Cabrio-Fahrer nicht. Wie wär's aber mit 11,9 Litern Durchschnittsverbrauch? Wir haben den Richtwert, vor fünf Jahren mit dem 993 Carrera 2 ermittelt, tatsächlich erreicht und bestätigen, ein Multitalent bewegt zu haben. Die Tuning-Maßnahmen (pfui, böses Wort!) haben die Wesenszüge des 911 (997) Carrera S 3,8 Cabriolets nicht verschüttet, sondern noch stärker akzentuiert. In diesem Sinne war es kein 1.000-Kilometer-Rennen mit der Variante von Cargraphic, sondern eine Genuss-Fahrt über die klassische Langstrecken-Distanz. Für einen Porsche mit Kapuze gehört sich das so und nicht anders!

Text und Fotos: Carsten Krome