

PORSCHE SCENE LIVE

10/09 Unabhängiges Magazin für die Porsche-Community

Oktober 09 · Deutschland · € 4,30



► 964 turbo S 3,3: Werks-Leistungssteigerung "X33" auf 355 PS



► Wandlung: vom 1971er 911 Touring 2,2 (125 PS) zum ST-Aufbau



Aufgearbeiteter 1987er 944 turbo:
Finale unseres Transaxle-Mehrteilers

WWW.PORSCHE-SCENE.DE



Schwarz oder Weiß?



Ralf Messmer veredelte ihn zu einem Schmuckstück: Die ganze Story des ersten Porsche der Gebrüder Schnarr veröffentlichten wir in Ausgabe 01/2005

"Gegen den Herzstillstand" lautete der Titel unserer Top Story in Ausgabe 01/2005. Darin ging es um einen 1982er 911 SC, auf- und umgebaut von Ralf Messmer aus Billigheim in der Pfalz. Inzwischen ist das weiße Exemplar wieder ins Bewusstsein vieler Porsche-Interessierter gerückt. Bei Klassik-Ausstellungen wird es als erster Projekt-Elfer der Cargraphic-Gründer Thomas (47) und Michael Schnarr (45) vorgestellt. Das Brüderpaar aus Landau ist leistungsstarken Saugmotoren – und sich selbst – treu geblieben. Aktuelles Flaggschiff und legitimer Nachfolger des einstigen SC-Derivats: ein 997 GT3 RS mit 465 PS aus vier Litern Hubraum. Beim diesjährigen "Tuner-Grand-Prix" am 26. und 27. Juni auf dem Hockenheimring fuhr der für die Straße zugelassene GT-Bolide zum überlegenen Klassensieg.

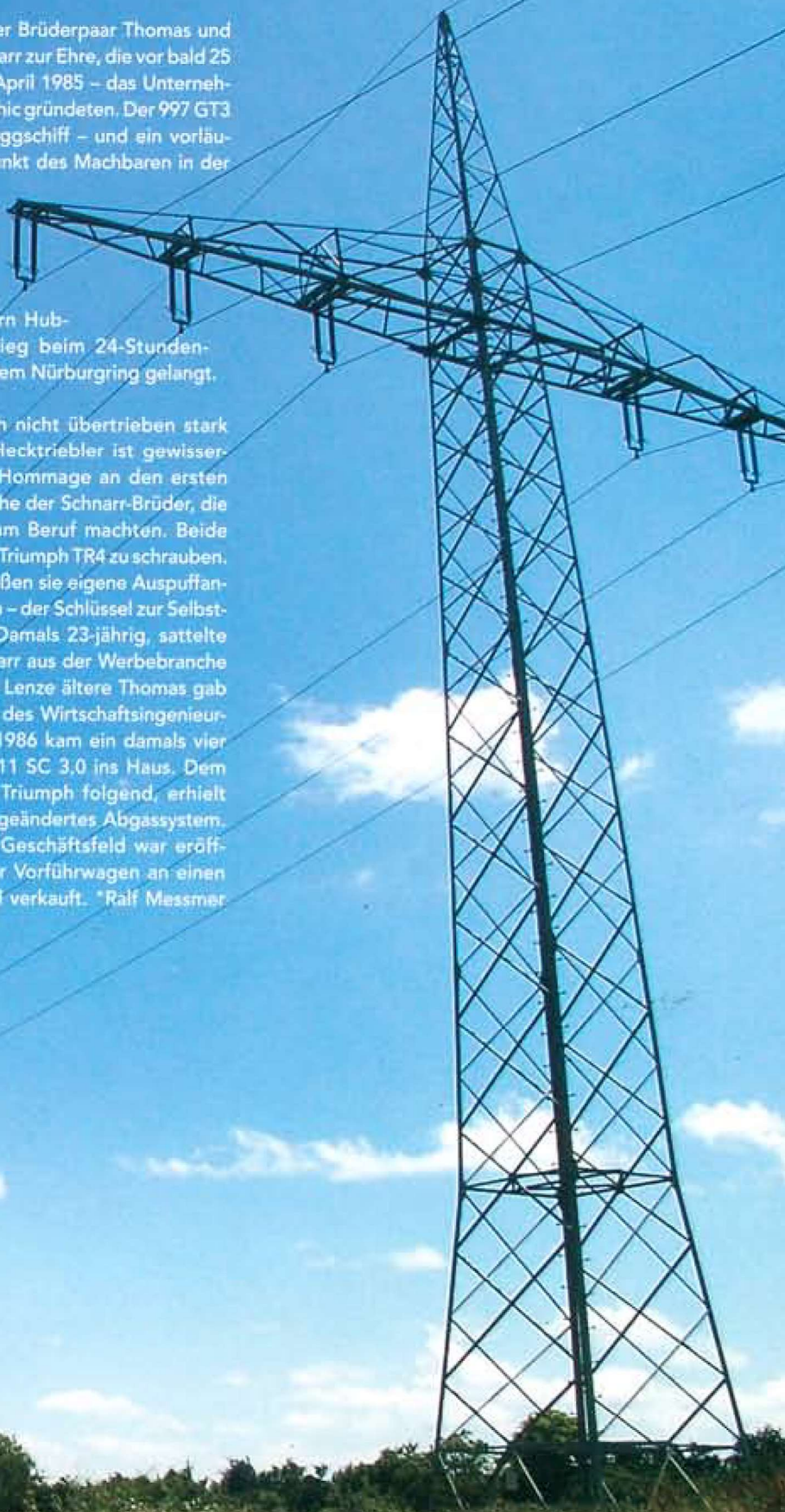
Energiebündel: Auf dem "kleinen Kurs" des Hockenheimrings ist der Cargraphic-eigene 997 turbo lediglich eine Sekunde schneller unterwegs



Dass in der Pfalz die Sonne häufiger lacht als in anderen Teilen Deutschlands, wissen nicht nur Weinkenner. Der Landstrich, in dem die Menschen einen eigenwilligen Dialekt sprechen, ist für seine meist stabile Wetterlage berühmt. Und so zeigt sich auch am Tag unseres Besuchs in Landau der Himmel wolkenlos. Eine halbe Autostunde vom Hockenheimring entfernt gilt es, einen besonders konsequent aufgebauten 997 GT3 RS in Augenschein zu nehmen. Kernaspekt ist ein auf vier Liter aufgebohrter Motor aus der Tuningschmiede von Reinhold Schmirler. Diese Maßnahme verbietet zwar die Verwendung im Porsche Sports Cup – dort gilt ein restriktives, an der Serie ausgerichtetes Reglement. Doch der unverändert wachsenden Gruppe der Hobbysportler bietet sich auch abseits des Porsche Sports Cup manche Gelegenheit, sich vom Potenzial des Vierliter-Boliden zu überzeugen. Alljährlich findet im badischen Motodrom der "Tuner-Grand-Prix" statt, der Fahrzeuge mit Straßenzulassung voraussetzt. Freilich wird das Reglement da und dort etwas großzügiger ausgelegt, nach dem noch so kleinen Wettbewerbsvorteil gesucht. Dennoch konnte der Beitrag aus der Pfalz in seiner Klasse schon zweimal die schnellsten Rundenzeiten vorlegen: 2007 und zuletzt im Juni 2009. Diese Erfolge gereichten

dem Landauer Brüderpaar Thomas und Michael Schnarr zur Ehre, die vor bald 25 Jahren – im April 1985 – das Unternehmen Cargraphic gründeten. Der 997 GT3 RS ist ihr Flaggsschiff – und ein vorläufiger Höhepunkt des Machbaren in der Saugmotor-Liga. Noch vor wenigen Jahren hätten 465 PS aus vier Litern Hubraum zum Sieg beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring gelangt.

Der äußerlich nicht übertrieben stark veränderte Hecktriebler ist gewissermaßen eine Hommage an den ersten Projekt-Porsche der Schnarr-Brüder, die ihr Hobby zum Beruf machten. Beide liebten es, an Triumph TR4 zu schrauben. In England ließen sie eigene Auspuffanlagen fertigen – der Schlüssel zur Selbstständigkeit. Damals 23-jährig, sattelte Michael Schnarr aus der Werbebranche um. Der zwei Lenze ältere Thomas gab sein Studium des Wirtschaftsingenieurwesens auf. 1986 kam ein damals vier Jahre alter 911 SC 3.0 ins Haus. Dem Beispiel des Triumph folgend, erhielt auch der ein geändertes Abgassystem. Das nächste Geschäftsfeld war eröffnet – und der Vorführwagen an einen Jugendfreund verkauft. "Ralf Messmer



gehört zur Familie, ihm konnten wir unseren SC ruhigen Gewissens anvertrauen", schildert Michael Schnarr, der zu Testzwecken einen aktuelleren Porsche anschaffte. Im Nachhinein erwies sich die Inbetriebnahme eines Carrera 3,2 als richtig. Obwohl seit nunmehr 20 Jahren nicht mehr am Neuwagenmarkt, werden Cargraphic-Katalysatorkits unverändert nachgefragt. "Rein qualitativ betrachtet, ist das der Porsche schlechthin", erinnert sich Thomas Schnarr, "solide verarbeitet und mit der Motronic auch deutlich angenehmer zu fahren als der SC mit K-Jetronic." Dass sich Ralf Messmer von dieser Einschätzung nicht entmutigen ließ, und den ehemaligen Geschäftswagen in ein Schmuckstück verwandelte, wissen PORSCHE-SCENE-Leser. In Ausgabe 01/2005 stellten wir Messmers 1982er 911 SC 3,0 unter dem Titel "Gegen den Herzstillstand" vor.

Erhöhten Puls – Zeit zum Umschwenk in die Gegenwart – ist auch den Fahrern des "997 GT3 RSC 4,0" sicher. So taufte Michael und Thomas Schnarr ihren modifizierten GT3 RS, der neben dem Schmirler-Motor über ein wei-

teres Schmankehl verfügt. Dank des "Airlift-Suspension"-Systems lässt sich die Vorderachse bei Bedarf um bis zu 55 Millimeter anheben. Zwischen Fahrwerks-Domlager und Stoßdämpfer ersetzt ein Blasebalg den oberen Federsteller. Das Mehrgewicht beträgt drei Kilogramm. Auf die Performance hat diese Technologie keinen Einfluss. Sie dient ausschließlich der Überwindung von Hindernissen in verkehrsberuhigten Zonen oder auf Parkhausrampen. Damit soll Alltagstauglichkeit demonstriert werden. Denn: Auch wenn sie kaum bei offiziellen Rennen bewegt werden, ist ein Großteil der aktuellen Clubsport-Porsche mehr auf dem Anhänger, als auf eigener Achse unterwegs. Die Gebrüder Schnarr lehnen den Aufwand genauso ab, wie straßenzugelassene Rennreifen. Bei Nässe erweisen sich solche Sonderkonstruktionen der Industrie oft als problematisch. Die Forderung der Pfälzer: ein- und derselbe Reifentyp für Sonne und schlechtes Wetter! Auf der Suche nach dem bestmöglichen Kompromiss gingen Cargraphic und Dunlop eine Entwicklungspartnerschaft ein. Der "SP SPORT MAXX GT" in den Dimensionen

265/30 ZR19 vorn und 315/30 ZR19 hinten ging aus der Kooperation als erste Wahl hervor. Die Räder: für Michael und Thomas Schnarr ein Heimspiel. Längst bieten sie über Auspuffanlagen hinaus ein Felgen-Vollsortiment für Porsche-Fahrzeuge an. Leichtgewichte sind einer ihrer Schwerpunkte.

Der 2007 in Dienst gestellte 997 GT3 RSC 4,0 wird mit Ein- oder Dreiteilern bestückt. Sowohl beim "Tuner-Grand-Prix", als auch bei unserem Foto- und Ortstermin im Vorfeld, waren Monoblock-Felgen des Typs "RG-5" montiert, die wir im NEWSROOM-Special der Ausgabe 07/2009 detailliert beschrieben haben. Spezifische Gewichte, Abmessungen und Einpresstiefen finden Sie wie üblich in der Rubrik Tech-Specs. Wo wir bei den Einpresstiefen sind: Die Räder rückten deutlich weiter nach außen. Einerseits erhöhen sie die Spurweite und beeinflussen die Abstützung bei Kurvenfahrt. Das an sich ist positiv. Andererseits wurden an der Vorderachse um 25,4 Millimeter breitere Kotflügel gebraucht. Auf die Serien-Karosserieteile aufgesetzte "Backen" kamen nicht in Betracht. Die





Es kommt im Leben doch auf die Kohle(-faser) an: vorderer Gepäckraumdeckel aus dem Werkstoff, der die Formel 1 revolutionierte

Gestalterischer Wirkungstreffer: Am RS-breiten Heck reduziert sich die ansonsten allgegenwärtige, quietschgelbe Leuchtfolie auf die Typbezeichnung



Ohne Einschränkung für die Straße zugelassen: Alcantara-Interieurteile wie dieser Handbremshebel machen den Unterschied zum Rennmodell aus



Farbkonzept des Exterieurs innen fortgesetzt: Schwarze Karbon-Rennschalen treffen auf gelbe Gurte und gleichfarbige Zugschlaufen in den Türen

elegantere Lösung: neue, einteilige und natürlich breitere Karbon-Kotflügel. Bei einer unischarzen Außenlackierung muss man schon mit der Nase auf die rundlicheren Konturen gestoßen werden. Doch genau darum geht es den Erbauern: Auf den ersten Blick soll nicht auffallen, an welchen Stellen Verbundwerkstoffe eingesetzt worden sind. Um der Lektüre der technischen Daten vorzugreifen: Aus Kohlenfasern bestehen auch der Frontdeckel, die Türen und das Heckflügelblatt inklusive Sideplates. Dasselbe trifft mit Einschränkungen für die keilförmige Frontspoiler-Lippe zu. Weil sie alternativ aus dauerelastischem PU-RIM-Kunststoff hergestellt werden kann, wäre eine generelle Aussage über ihre Bestandteile jedoch falsch. Wie dem auch sei: Kohlefaser kostet nicht nur Koh-

le, sondern senkt auch das Gesamtgewicht. Mit 89 Litern vollgetankt, bringt der Cargraphic-GT3 1.365 Kilogramm auf die Waage. In der Serie beträgt das Leergewicht nach DIN 1.375 Kilogramm.

Mancher Leser mag sich an dieser Stelle fragen, warum ein aufwändig gewichtsoptimiertes Sportcoupé lediglich um zehn Kilogramm leichter sein soll als das Serienpendant. Die Antwort ist einfach: In der Serie wird nicht mit vollem Kraftstofftank gemessen. Der Karbon-Einsatz kompensiert demnach mehr als eine Tankfüllung. "Wir kommen aus dem Motorsport", erläutert Michael Schnarr, "in dieser Disziplin geht es um Effizienz und Dynamik. Allein durch die Einsparung einiger Dutzend Kilogramm kann die Performance optimiert werden.



Koproduktion: Reinhold Schmirler (RS Tuning, Kirchhaslach) und die Landauer Gebrüder Schnarr erweiterten den Hubraum von 3.600 auf 3.995 ccm

Und was auf der Waage wegfällt, fällt in einem bestimmten Verhältnis dazu auch auf der Stoppuhr weg." Beim diesjährigen "Tuner-Grand-Prix" erbrachte das Schwesterfahrzeug von Cargraphic, der 997 turbo RSC 3,6, den Beweis für diese Theorie. Trotz 624 PS – 159 PS mehr als der GT3 mit Saugmotor – benötigte der schwerere Doppellader für eine Runde auf dem Hockenheimring nur eine Sekunde weniger. Allgemein war von einer größeren Differenz ausgegan-

gen worden. Die Darbietung des 997 GT3 RSS 4,0 beeindruckt umso mehr, vergleicht man den Hockenheimring-Bestwert von 1.09,746 Minuten mit dem Serienfahrzeug (1.11,1 Minuten). Thomas Schnarr interpretiert den Zeitvorteil nüchtern: "Der Serien-GT3 RS fuhr auf reinrassigen Sportreifen, wir nicht. Es wäre interessant gewesen, identisches Reifenmaterial an beiden Autos zu verwenden. Mit dem Ergebnis sind wir aber zufrieden. Wer den finanziellen Aufwand und die verkürzte Rundenzeit in Relation setzt, wird unser Konzept verstehen. Natürlich geht es immer teurer, aber diesen Trend wollten wir nicht unterstützen. Wir bleiben bodenständig." Auch beim "Tuner-Grand-Prix" war ihr 1982er SC im Fahrerlager mit von der Partie. Mögliche Botschaft: An der Ein- und Aufstellung der Gebrüder Schnarr hat sich nichts geändert seit den 80er-Jahren.

Ein Einwand sei erlaubt: Warum übernahmen die Pfälzer nicht das weiß-goldene Farbschema ihres Erstlingswerks für den aktuellen GT3 RSC 4,0? Stattdessen setzten sie Schwarz mit Gelb ab. Im kommenden Jahr bietet sich eine neue Gelegenheit, die Anregung umzusetzen. Weiß mit Gold demnach – für uns bereits in Ausgabe 01/2005 ein Mittel "Gegen den Herzstillstand". Sie haben Lust bekommen, die Story über den Cargraphic-Porsche Nummer eins noch einmal nachzulesen? Nachbestellen geht leider nicht – das Heft ist vergriffen. Aber wir stellen Bilder und Text für Sie online – auf porsche-scene.de. Unsere Pfälzer Protagonisten schauen – in diesem Punkt sind wir uns sicher – ganz gewiss auf unseren Seiten vorbei. Vielleicht heißt es in Landau ja schon bald: Schwarz oder Weiß?

Text und Fotos: Carsten Krome

TECH-SPECS

(Halterangaben, abgeglichen mit Herstellerangaben)

Typ: 2007er 911 (997) GT3 RS "Cargraphic RSC 4,0"

Karosserie (Serie): zweisitziges Coupé, selbsttragend, beidseitig feuerverzinkte Leichtbau-Ganzstahl-Konstruktion auf Basis 997 Carrera 4, gegenüber GT3 an der Hinterachse um 44 Millimeter verbreitert; Aluminium-Kofferraumhaube; typenspezifische Bugschürze mit Frontspoiler-Lippe und Entlüfterrahmen; separate Klarglas-Zusatzleuchten mit Positionslichtern, Blinkern und Nebelscheinwerfern; Scheinwerfer-Reinigungsanlage, Spritzdüsen; Aluminium-Türen, jeweils 7,2 Kilogramm Einsparung pro Seite, Doppelarm-Außenspiegel; Heckscheibe aus glasklarem Polycarbonat, typenspezifischer Karbon-Heckdeckel mit Zweikammern-Staudrucksammler (eine Kammer zur Belüftung des Motorraums, eine für die Ansaugluft) sowie Sichtkarbon-Heckflügel mit schraubbaren Endplatten freistehend auf Stützen; Unterbodenverkleidung, Heckschürze mit zusätzlichen Abluft-

öffnungen an den Seiten und mittigem Austritt der doppelten Auspuffrohre, Werkslackierung in Schwarz

Zusatzoptionen (RSC 4,0): Frontspoilerlippe aus Sichtkarbon oder dauerelastischem PU-RIM (plus 10 kg Downforce); Karbon-Gepäckraumdeckel, Sichtkarbon-Abluftrahmen vorn; dreiteiliger Gittersatz für die Bugschürze; vorn Karbon-Leichtbau-Kotflügel (plus 1 Zoll/25,4 mm), Karbon-Leichtbau-Türen mit Seitenaufprallschutz-Streben, Sichtkarbon-Außenspiegelgehäuse, Sichtkarbon-Heckspoiler-Sideflaps

Motor (Serie): flüssigkeitsgekühlter Sechszylinder-Aluminium-Boxer Typ M97/76, vier Ventile pro Zylinder, jeweils zwei obenliegende Nockenwellen, variable Nockenwellenverstellung Typ VarioCam, hydraulischer Ventilspielausgleich, Titanpleuel, zylinderselektive Klopfregelung, variable Saugrohranlage mit zwei schaltbaren Resonanzklappen, Heißfilm-Luftmassenmessung; elektronisches Motormanagement Typ Motronic ME 7.8 für Zündung, Einspritzung und Nockenwellenverstellung; elektronische Zündung mit ruhender Zündverteilung (sechs Einzelzündspulen), sequenzielle Multipoint-Einspritzung, elektronisches Gaspedal, Trockensumpfschmierung mit separatem Öltank, Sportaus-

puffanlage mit zentralem Doppel-Endrohr, zwei Katalysatoren, zwei Lambda-Sonden mit Stereoregelung, On-Board-Diagnose zur Überwachung des Abgasreinigungssystems

Zusatzoptionen (RSC 4,0): "Power Kit" von Cargraphic/RS Tuning, bestehend aus Hubraumverweiterung von 3.600 auf 3.995 ccm, Cargraphic-Schmiedekolben sowie Laufbuchsen (ø 105 mm); Edelstahl-Abgasanlage mit Klappensteuerung (70 mm Rohr-Innendurchmesser); Edelstahl-Fächerkrümmersatz, 200-Zellen-Tri-Metall Katalysatoren (OBD2-tauglich), zwei Endrohre (ø 89 mm); serienmäßige Steuerung einschließlich Sporttaste uneingeschränkt aktiv; BMC-Sport-Luftfilter

Hubraum (Serie): 3.600 ccm

Hubraum (RSC 4,0): 3.995 ccm

Motorleistung (Serie): 415 PS bei 7.600/min

Motorleistung (RSC 4,0): 465 PS bei 7.340/min

maximales Drehmoment: 405 Nm bei 5.500/min

maximales Drehmoment (RSC 4,0): 485 Nm bei 5.500/min

Kraftübertragung: Motor und Getriebe zu einer

Made of Steel: gelochte, innenbelüftete Stahl-Scheiben

Koproduktion: Reinhold Schmirler (RS Tuning, Kirchhaslach) und die Landauer Gebrüder Schnarr erweiterten den Hubraum von 3.600 auf 3.995 ccm

Verbreiterung um 25,4 Millimeter: Leichtbau-Kotflügel aus Karbon

Das dicke Ende: Edelstahl-Abgasanlage (doppelte Ausgänge (jeweils 89 Millimeter



Bei regulärem Höhenstand abgebildet: Bilstein-Sportfahrwerk "B16" mit Airlift-Funktion (nur Vorderachse) in Cargraphic-Abstimmung



Das ist doch die Höhe! Dank des "Airlift-Suspension"-Systems lässt sich die Vorderachse bei Bedarf um bis zu 55 Millimeter anheben

Antriebseinheit verschraubt, Antrieb über Doppelgelenkwellen auf die Hinterräder, eng abgestuftes Sechsgang-Schaltgetriebe mit Einmassenschwungrad und Getriebeölkühlung, 240 Millimeter Durchmesser der Kupplung, Sperrdifferenzial mit asymmetrischer Sperrwirkung (28 Prozent im Zug und 40 Prozent im Schub); vom Carrera GT adaptierte, abschaltbare Traction Control mit automatischem Bremsen-Differenzial (ABD); Antriebs-Schlupf-Regelung (ASR) und Motor-Schleppmoment-Regelung (MSR)

Bremssystem: vorn rot lackierte Sechskolben-Aluminium-Monobloc-Sättel, hinten Vierkolben-Sättel; gelochte, innenbelüftete Stahl-Scheiben (350 Millimeter Durchmesser); Belagverschleiß-Überwachung, Bremskraftverstärker, Vierkanal-Bosch-Antiblockiersystem ABS 8.0

Radaufhängungen (Vorderachse, Serie): einzeln an Quer- und Längslenkern sowie radführenden McPherson-Federbeinen, geteilte Querlenker zur Verlängerung des Radstands; zylindrische Federn mit innenliegendem, aktiv geregeltem Zweirohr-Gasdruck-Stoßdämpfer (PASM); Kinematik-optimierter Radträger mit doppelter Klemmung, Stabilisator

Radaufhängungen (Hinterachse, Serie):

Mehrlenker-Ausführung, einzeln an fünf Lenkern geführte Räder; zylindrische Federn mit koaxialem, innenliegendem, aktiv geregeltem Einrohr-Gasdruck-Stoßdämpfer (PASM); Stabilisator, gegenüber 911 (997) Carrera um 30 Millimeter geringere Bodenfreiheit

Zusatzoptionen (RSC 4,0): Bilstein-Sportfahrwerk "B16" mit Airlift-Funktion (nur Vorderachse) in Cargraphic-Abstimmung, in Zug und Druckstufe einstellbar; Sichtkarbon-Querabstützung zwischen den vorderen Federbeindomen

Räder (Serie): typenspezifische, geschmiedete Leichtmetall-Räder (8,5J x 19 ET53/11,0 kg vorn und 12J x 19 ET51/13,9 kg hinten)

Räder (RSC 4,0): geschmiedete Champion-Monoblock-Felgen Typ "RG-5" (9,5J x 19 ET46/8,6 kg vorn und 12,0J x 19 ET44/9,9 kg hinten)

Reifen (Serie): typenspezifische Michelin-Sportreifen "Pilot Sport Cup NO" (235/35 ZR19 vorn und 305/30 ZR19 hinten); Reifendruck-Kontrollsystem

Reifen (RSC 4,0): Dunlop "SPORTMAXX GT" (265/30 R19 vorn und 315/30 R19 hinten)

Interieur (Serie): Clubsportpaket, vom Carrera GT übernommene Leichtbau-Profilchalensitze aus Carbon-verstärktem Kunststoff (CFK) mit schwer entflammaren Bezügen; Chrono-Plus-Paket, Überrollbügel, Alcantara-Dachhimmel, Sechspunktgurt auf der Fahrerseite; typenspezifisches Dreispeichen-Lenkrad mit Airbag, Alcantara-Kranz und gelbem Orientierungsring

Interieur (Zusatzoptionen RSC 4,0): Schaltwegsverkürzung (minus 35 %); Aluminium-Pedalsatz mit GT3-Schriftzug, Aluminium-Fußstütze mit GT3-Schriftzug, Leichtbau-Teppichsatz, Leichtbau-Türverkleidungssatz, Leichtbau-Rennschalen mit Tieferlegungssatz für die Sitzposition

Leergewicht (DIN, Serie): 1.375 kg

Gewicht (vollgetankt mit 89 Litern Treibstoff, RSC 4,0): 1.365 kg

Tankinhalt: 89 Liter

Höchstgeschwindigkeit (Serie): 310 km/h

Höchstgeschwindigkeit (RSC 4,0): 320 km/h

Beschleunigung (0-100 km/h, Serie): 4,2 sec.

Beschleunigung (0-100 km/h, RSC 4,0): 3,9 sec.

0 Millimeter Rohr-Innendurchmesser),
Rohr-Innendurchmesser)

Gewichtsoptimierung ab Werk: Heckscheibe aus Polycarbonat, Carbon-Heckdeckel mit Zweikammern-Staudrucksammler, Sichtkarbon-Heckflügel

Erzeugt zehn Kilogramm an zusätzlichem Anpressdruck: keilförmige Frontspoilerlippe aus Sichtkarbon oder dauerelastischem PU-RIM

