



Gut getarnt? Das Camouflage-Kleid des 911 GT3 dient wohl kaum dem Zweck, sich unauffällig durch den Verkehr zu bewegen!

WOAH-OH-OH-OH, CAMOUFLAGE

Im "Tarnkleid" durch die Kulturregion an Rhein und Ruhr: 2008er 911 (1997) GT3 Mk1 Coupé

"Things are never quite the way they seem", sang der amerikanische Musiker Stan Ridgway 1986 in seinem Welthit "Camouflage". Zu Deutsch: Die Dinge sind niemals so, wie sie scheinen. Dies trifft auch auf den 911 GT3 der Baureihe 997 zu, den der Traumsporthwagen-Couturier Markus Schrader aus Castrop-Rauxel weitreichend umgebaut hat: Augenscheinlich ging es ihm primär darum, möglichst auffällige optische Akzente zu setzen. Allerdings investierten er und sein Klient mindestens genauso viel Arbeit in das Optimieren der Fahrdynamik.

Ob nun mit Weingummi-Naschwerk, Fleischbällchen oder grünen Monstern auf mattschwarzem Grund bebildert – kreativ gestaltete Porsche des Erfolgstyps 911 GT3 kennen wir zumindest aus dem Rennsport zutiefst. Bei den Straßenversionen sieht die Sache etwas anders aus. Für viele Porsche-Fans ist der GT3 so etwas wie der heilige Gral moderner Elfer, der in seiner

Ursprungsform tunlichst erhalten werden sollte, keinesfalls jedoch verändert werden darf. In einer Verkaufsbroschüre hieß es denn auch: "Die reine Lehre" – verbaler Donnerhall, der die Rezipientenschar in Ehrlichheit erstarren ließ. Jedenfalls den überwiegenden Teil. Und wenn dann doch noch etwas modifiziert werden durfte, dann Biteschön unter dem allzu kleidsamen Deckmäntelchen der

Performance-Optimierung! Markus Schrader hält sich aus Diskussionen bezüglich der unbedingten Originalität Zuffenhausener Sportwagen-Ikonen weitgehend heraus. Als professioneller Fahrzeug-Veredler hat der 37-Jährige eine weiträumige Erfahrung gemacht. Es ist der Umkehrschluss einer Volksweisheit, und für ihn lautet sie: "Wer zahlt, bestellt auch die Musik. Will heißen:

Wer eine Idee mitbringt oder diese gemeinsam mit ihm, Markus Schrader, entwickelt, der soll sie auch umsetzen dürfen! Sofern budgetäre Voraussetzungen erfüllt sind. Gleichwohl räumt der Endredakteur ein: "Die Marke Porsche ist ein Mythos. Was wir versuchen, ist, diese tollen Autos in Nuancen zu verbessern." Weit mehr als nur Detailarbeit beanspruchte ein Kunde für sich, der seinen 2008er 911 (1997) GT3 vertrauensvoll in seine Hände übergab. Man einigte sich schnell auf ein Konzept. Dies sah vor, den Sportwagen zum Ersten technisch zu optimieren und zum Zweiten optisch gänzlich neu zu gestalten. Das oberste Gebot: "Wir wollten ein Fahrzeug bauen, das zwar sportlich und außergewöhnlich aussieht, aber nicht übertrieben auftritt", erklärt der Nordrhein-Westfale.



Mittels Wasser-Transferdruck realisiert: Die Kappen der Außenspiegel besitzen bedruckte Kabinen aus weißer glänzender Kohlefaser



Gehobene Ausstattung: Der GT3 verfügt das Modellenset mit einem wirkungsvollen Leder-/Alcantara-Kombipaket und Navigationssystem



Leichtes Leichtgewicht: Der Entscheidungsträger beschränkt sich auf Titan, die blau angeführten Endrohre sind ein unverzichtbares Highlight



Tieferer Schwerpunkt für mehr Querdynamik: Aktiv geregelte Bilstein-Gewinde-Stoßdämpfer bringen den Aufbau maßvoll der Straße näher

Ein Mittel zum Zweck stellten zunächst individuell, ausnahmslos aus Glasfaser-verstärktem Kunststoff (GFK) gefertigte Anbauteile in Form von Front- und Heckschürze sowie Seitenschweller-Verkleidungen dar – wobei gerade die Bugverkleidung und die Seitenschweller mit ihren üppigen Luftöffnungen sehr speziell anmuten. Dagegen wirkt die Heckschürze beinahe schon seriennah, wären da nicht der deutlich ausgeprägte Diffusoreinsatz oder die an das GT3-Facelift-Modell erinnernden Luftaustrittsöffnungen direkt unterhalb der Motorhaube. Eine weitere Auffälligkeit am breiten Rücken des Porsche sind die LED-Rücklichter. Der GT3 erhielt die in diesem Fall nachgerüsteten Leuchten standardmäßig erst zu seiner Modellpflege, die ein Jahr nach den herkömmlichen Elfer-Varianten, also im Jahr 2009, stattfand. Der bei weitem einschneidendste Eingriff in das Erscheinungsbild des werkseitig in Schwarz lackierten Hochleistungs-Coups war jedoch eine flächendeckende Folierung des Fahrzeugkörpers. In Abstimmung mit dem besagten Eigner des Elfers wählte man

in Castrop-Rauxel für die Vollverklebung ein auffälliges Camouflage-Design. Das Wort "Camouflage" kommt aus dem Französischen und bedeutet nichts anderes als "Tarnung". Diesen Zweck erfüllt die Designfolie im vorliegenden Fall sicherlich nicht, denn in der grauen Masse auf unseren Straßen kann sich dieser Porsche gewiss nicht verbergen. Weitere Akzente setzte Markus Schrader im Bereich der Außenspiegel und des Heckflügels. Sowohl die Spiegelhäuse als auch das Hauptblatt des Luftleitwerks erhielten ihrerseits einen Überzug in weißer Karbon-Optik, der mit dem sogenannten Wasser-Transferdruck-Verfahren realisiert worden ist. Das Prinzip: Das zu beschichtende Teil wird durch eine beliebig gemusterte Trägerfolie hindurch in eine Flüssigkeit getaucht. Die Design-Folie schmiegt sich dadurch passgenau an den Untergrund. Anschließend wird das behandelte Teil getrocknet und im Nachgang versiegelt.

Dass ein 911 GT3 zu den potentesten und schnellsten Sportwagen überhaupt zählt, ist eine anerkannte wie hinreichend belegte Tatsache. Dennoch lässt sich mit sehr gezielten Eingriffen eine moderate Steigerung der dynamischen Talente umsetzen – dies war jedenfalls das Ziel der Modifikationen, die Schraders Kunde in Auftrag gegeben hatte. Dem hochdrehenden Sechszylinder-Boxer will der Profi 450 PS und ein maximales Drehmoment von 460 Newtonmetern entlockt haben.

Zum Vergleich die Serienwerte: 415 PS und 405 Newtonmeter. Verantwortlich für den Kraftzuwachs war neben bearbeiteten Zylinderköpfen und schärferen Nockenwellen ein individuell zusammengestelltes Abgassystem, bestehend aus Fächerkrümmern, Edelstahl-Schalldämpfern sowie einem Titan-Endschalldämpfer. Außerdem sind im Rohrgebiet das Ansaugsystem und die Motorelektronik optimiert worden. Die Konsequenz aus diesen Maßnahmen: Dem Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h erledigt der 997 um 0,2 Sekunden schneller als in der Werksausführung, so der Projektverantwortliche, der als Höchstgeschwindigkeit 312 km/h angibt. Dem Zwecke einer besseren Querdynamik geschuldet war der Eingriff in das Fahrwerk, welches um elektronisch geregelte Gewinde-Stoßdämpfer des Typs "B16 DampTronic" aus dem Hause Bilstein ergänzt worden ist. Den Kontakt zur Fahrbahn stellen Pirelli-Pneus in 245/30 ZR 20 vorn und 305/25 ZR 20 hinten her. Sie sitzen auf einteiligen Rädern der amerikanischen Marke Forged. Diese Einteiler sind zunächst in Weiß pulverbeschichtet worden. Sie erhielten anschließend – analog zum Heckflügel und den Außenspiegel-Gehäusen – in Teilbereichen einen Karbon-Look-Überzug mittels Wasser-Transferdruck.

Derlei Extravaganzen sollte die Fahrgastzelle nicht bieten. Vielmehr verströmt sie

jenen sachliche Flair, das Sportfahrer von ihrem Einsatzgerät erwarten. Entgegen vielen anderen Exemplaren vom Typ GT3, die mit einer betont puristischen Interieur-Zusammenstellung ausgeliefert worden sind, legte der Besitzer im vorliegenden Fall großen Wert auf eine gehobene Ausstattung. Dementsprechend verfügte der Zweisitzer bereits ab Werk über Feinessen wie ein komplettes Leder-/Alcantara-Paket, ein klangstarkes Sound-System oder das Navigationsmodul. Einen Farblüfter in dem weitgehend schwarzen, beziehungsweise anthrazitfarbenen Arrangement stellen die fünf Rundinstrumente dar. Ihre Zifferblätter sind in "Indischrot" ausgeführt. Viel Handlungsspielraum für individuelles Feintuning gewährte der Auftraggeber Markus Schrader dementsprechend nicht, der lediglich im hinteren Bereich des Fahrzeuges einen rot lackierten Überrollbügel installierte. Erinnern wir uns: Die Konzeption der Überarbeitung des Porsche sah vor, den Sportwagen technisch zu individualisieren und ihn optisch gänzlich neu zu gestalten. Beides – so sieht es jedenfalls der vollauf zufriedene Besitzer des Camouflage-GT3 – darf mit dem gezielten Status quo als erfüllt angesehen werden!

Text: Marcel Kühler
Fotos: Carsten Krome

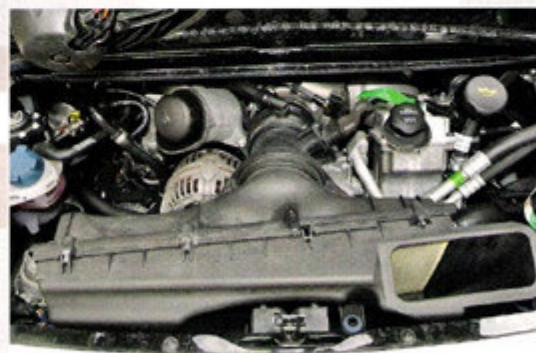


Aufwendig beschichtet: Im Anstrich an eine weiße Pulverbeschichtung erhielten die amerikanischen Forged-Räder gleichfarbige Karbon-Look-Applikationen



Die reine Leere: Der GT3 verzichtet konsequenterweise auf eine Rückblende, dadurch unkonform zu seinen Ansprüchen als erstklassiger Sportwagen

Die einzige Verleumdung in der hochwertig ausgestatteten Fahrgastzelle: Der Besitzer ließ einen rot lackierten Überrollbügel im Fond nachrüsten



Moderat gestiegener Talentdrang: Laut nachträglichem Veredler zeichnet das Triebwerk mit 450 PS und 460 Newtonmeter maximales Drehmoment aus



Analog zu den Rädern und den Außenspiegeln: Auch der heruntergelagerte Heckflügel weist im Bereich des Hauptblatts die weiße Karbon-Optik auf



TECH-SPECS

2008er 911 (997) GT3 Mk1 Coupé

(Halterangaben, abgeglichen mit Herstellerangaben)

Typ: 2008er 911 (997) GT3 Mk1 Coupé

Karosserie: geschlossenes, zweisitziges Coupé; selbsttragender, beidseitig verzinkter Leichtbau-Ganzstahl-Aufbau; MS-Fahrzeugteile-Aerodynamik-Paket, bestehend aus Front- und Heckschürze sowie Seitenschweller-Verkleidungen; Klarglas-Frontblinker Typ 911 (997) MJ 2008; LED-Rückleuchten Typ 911 (997) MJ 2008; Fahrzeug-Komplettfolierung in Weiß mit Camouflage-Design (Original-Werkstackierung in "Schwarz 041"); Außenspiegel-Gehäuse und Heckflügel-Hauptblatt in weißer Kohlefaser-Optik (Wasser-Transferdruck)

Motor: wassergekühlter Sechszylinder-Boxer; Motorblock und Zylinderköpfe aus Aluminium; vier obenliegende Nockenwellen; vier Ventile pro Zylinder; variable Steuerzeiten (VarioCam); hydraulischer Ventilspielausgleich; Schaltsaugrohr mit zwei Resonanzklappen; Trockensumpf-Schmierung mit separatem Öltank; zwei Katalysatoren; zwei Lambda-Sonden mit Sterso-Regelung; Motorsteuerung DME (Digitale-Motor-Elektronik) für Zündung, Einspritzung

und Nockenwellenverstellung; elektronische Zündung mit ruhender Zündverteilung (sechs Zündspulen); sequentielle Multipoint-Einspritzung

Leistungssteigernde Maßnahmen: Zylinderköpfe bearbeitet; schärfere Nockenwellen; Ansaugsystem optimiert; neues Abgassystem, bestehend aus Fächerkrümmer-Satz, Edelstahl-Schalldämpfer und Titan-Endschalldämpfer; Motorelektronik angepasst

Bohrung: 100 mm

Hub: 76,4 mm

Hubraum: 3.600 cm³

Verdichtung: 12,0 : 1

Motorleistung (Serie): 415 PS bei 7.600/min

Motorleistung (optimiert): 450 PS bei 7.900/min

maximales Drehmoment (Serie): 405 Nm bei 5.500/min

maximales Drehmoment (optimiert): 460 Nm bei 6.900/min

maximale Drehzahl: 8.400/min

Kraftübertragung: Motor und Getriebe zu einer Antriebseinheit verschraubt; Sechsgang-Schalgetriebe; selbst nachstellende Kupplung mit 240 mm Durchmesser; Antrieb über Doppelgelenkwellen auf die Hinterräder

Radaufhängungen (Vorderachse): einzeln an Querlenkern und Längslenkern; geteilte Querlenker; zylindrische Federn mit innenliegendem Stoßdämpfer; Bilstein-Gewinde-Stoßdämpfer Typ "B16 DampTronic" (mit PASM-Funktion); Kinematik-optimierter Radträger mit doppelter Klemmung für die Stoßdämpfer

Radaufhängungen (Hinterachse): einzeln an fünf Lenkern; zylindrische Schraubentfedern mit koaxialem, innenliegendem Stoßdämpfer; Bilstein-Gewinde-Stoßdämpfer Typ "B16 DampTronic" (mit PASM-Funktion)

Bremsanlage: Zweikreis-System mit achsweiser Aufteilung; Sechskolben-Aluminium-Monobloc-Sättel vorn; Vierkolben-Aluminium-Monobloc-Sättel hinten; gelochte, innenbelüftete Scheiben (350 x 34 mm vorn und hinten); Traction Control; Tandem-Bremskraftverstärker

Räder: einteilige Forged-Leichtmetalleigen (8,5J x 20 vorn und 9,5J x 20 hinten), in Weiß pulverbeschichtet, mit weißen Carbon-Look-Details (Wasser-Transferdruck)

Reifen: Pirelli "P-Zero" (245/30 ZR 20 vorn und 305/25 ZR 20 hinten)

Leergewicht: 1.395 kg

Interieur: Leder-/Alcantara-Komplettausstattung; Sportsitze; Zifferblätter des Kombiinstrumentes in "Indischrot" ausgeführt; Überrollbügel nachgeüstet

Beschleunigung (0 – 100 km/h, Serie): 4,3 sec.

Beschleunigung (0 – 100 km/h, optimiert): 4,1 sec.

Höchstgeschwindigkeit (Serie): 310 km/h

Wie beim 2009er Facelift-Modell: Die Heckschürze weist neben einem auffälligen Diffusor-Einsatz Entlüftungsschlitze unterhalb des Motordeckels auf