test auto motor und sport

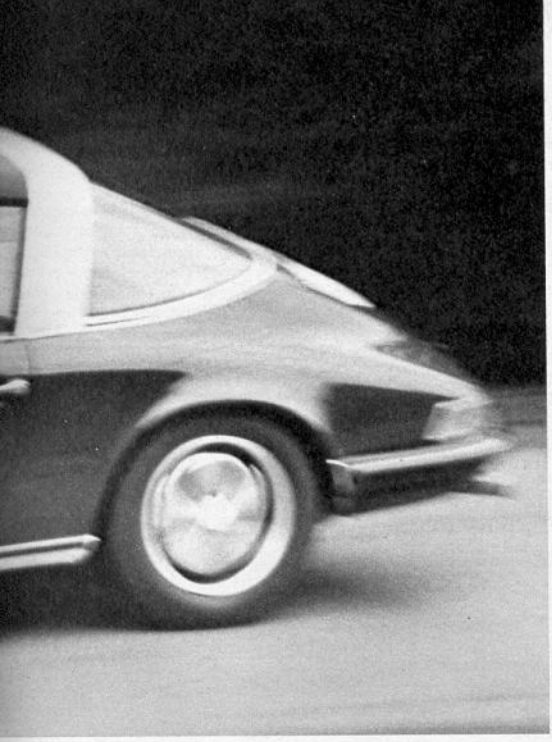
Porsche 911 2,2 Liter

Sechs-Appeal

Mit dem Mittelmotortyp 914/6 ist bei Porsche eine neue Sportwagen-Generation geboren worden. Das bedeutet aber nicht, daß die bewährten 911-Modelle nun zum alten Eisen gehören. Wenn sie in den letzten Monaten etwas im Schatten des neuen Typs gestanden haben, so ist das kein Grund für voreilige Schlüsse. Ihre Spitzenstellung im Porsche-Programm bleibt nämlich unangetastet. Die neue C-Serie hat sich in Leistung und Preis vielmehr weiter nach oben abgesetzt und wendet sich mit Preisen zwischen 20000 und 30000 Mark nur mehr an einen exklusiven Käuferkreis. Künftig wird der kompromißlos konzipierte 914 die sportlich-aggressive Rolle übernehmen, während dem 911 der Part des komfortablen Luxus-Porsche zufällt. Dafür erfuhren die C-Modelle eine Reihe von Modifikationen, in deren Mittelpunkt eine Hubraumvergrößerung auf 2,2 Liter steht.

Leistung

Größere Motoren sind in der Regel komfortablere Motoren, und auch bei Porsche hatte man in erster Linie mehr Laufruhe und bessere Elastizität im Sinn, als man beschloß, den Hubraum des berühmten Sechszylinders von 1991 ccm auf 2195 ccm zu vergrößern. Da der Motorblock noch genügend „Fleisch" besaß, führte eine Erweiterung der Bohrung von 80 mm auf 84 mm zum Ziel. Mit 84 mm Bohrung und 66 mm Hub nahmen die Kolben eine stark unterquadratische (flache) Form an.
Vorteilhaft verändert haben sich aber vor allem die Leistungs- und Drehmoment-



kurven der drei 911-Maschinen der Typen T, E und S. Sie verlaufen flacher und fülliger und erreichen bei niedrigeren Drehzahlen höhere Spitzenwerte. In Zahlen liest sich das so (in Klammern alte Werte): Höchstleistung 911 T 125 PS bei 5800 U/min (110 PS bei 5800 U/min), 911 E 155 PS bei 6200 U/min (140 PS bei 6500 U/min), 911 S 180 PS bei 6500 U/min (170 PS bei 6800 U/min), maximales Drehmoment 911 T 18 mkg bei 4200 U/min (16 mkg bei 4200 U/min), 911 E 19,5 mkg bei 4500 U/min (17,8 mkg bei 4500 U/min), 911 S 20,3 mkg bei 5200 U/min (18,5 mkg bei 5500 U/min).
Für die Praxis bedeutet das, daß die 911-Motoren kommoder geworden sind. Sie sind durchzugskräftiger im unteren Drehzahlbereich und lassen beispielweise im Stadtverkehr eine recht schaltarme Fahrweise zu. Oben reicht der Dampf aber nach wie vor bis 7000 U/min bzw. bis zur Abriegelmarke, denn bekanntlich besitzen die teuren Porsche-Motoren einen Drehzahlbegrenzer, der vor zerstörerischen Überdrehzahlen schützt.

Vorzüge

- Leistungsstarker und kultivierter Motor
- Guter Federungskomfort
- Reichhaltige Ausstattung
- Gute Gesamtqualität

Nachteile

- Problematisches Fahrverhalten im Kurvengrenzbereich
- Windempfindlichkeit
- Stoßempfindliche Lenkung

Neben der verbesserten Elastizität ist es vor allem die größere Laufruhe der C-Motoren, die den kultivierten Porsche-Fahrer erfreuen wird. Zwar ist der Porsche noch immer kein leises Auto, aber gegenüber dem Vormodell registrierte das Phonmeßgerät von auto motor und sport in allen Drehzahlbereichen eine wesentliche Reduzierung des Innengeräuschs. In zwei Testwagen, einem 911 T-Coupé und einem 911 E Targa mit Sportomatic, konnten wir uns davon überzeugen, daß Radiohören bis in sehr hohe Geschwindigkeitsbereiche (180 km/h) möglich ist. Nur wenn die Maschine mit weit geöffneten Drosselklappen voll beschleunigt, ist außer ihr nichts mehr zu hören.
Unter Kennern gilt ja der Ton des Porsche-Sechszylinders als Ohrenschmaus, und in der Tat wirkt sein keineswegs leises Geräusch wenig störend, was mit dem fast vibrationsfreien Lauf dieser Maschine zusammenhängt. Ihr Auspuffgeräusch wird da schon häufiger als Belästigung empfunden. Es gehört zum lautesten, was heute im Straßenverkehr geboten wird und ist geeignet, bei einem nächtlichen Start einen ganzen Straßenzug zu wecken.
Aus Gründen des verbesserten Motorkomforts kann ein Umsteigen auf den neuen 2,2 Liter-Typ also lohnend erscheinen, wegen höherer Fahrleistungen dagegen kaum. Es fällt auf, daß Porsche für die stärkeren C-Modelle annähernd die gleichen Fahrleistungen angibt wie für die B-Serie, und tatsächlich ergab sich bei den Leistungsmessungen nur ein unwesentlicher Vorsprung. Vom 911 T wurden zwar die Werksangaben zum Teil erheblich übertroffen, aber das war beim Vormodell auch schon der Fall gewesen. Der 911 E brachte, obgleich durch das halbautomatische Getriebe etwas gehandicapt, praktisch die gleichen Beschleunigungswerte wie der bisherige 911 E mit Fünfgang-Schaltgetriebe und übertraf diesen in der Höchstgeschwindigkeit. Mit dem mechanischen Getriebe dürfte er sich gegenüber dem Vormodell auch in der Beschleunigung ein Stückchen weiter absetzen und mit Sicherheit eine Spitze von 220 km/h erreichen.
Daß sich die 15 Mehr-PS der neuen 911 T und 911 E in den absoluten Fahrleistungen nicht nachdrücklicher bemerkbar machen, dürfte mit der weiter perfektionierten Abgasentgiftung zusammenhängen, mit der es Porsche wegen des intensiven Amerika-Exports sehr genau nimmt. Die Entgiftungskur erfordert eine Abmagerung des Benzin/

PREISE

T Coupé, 125 PS	**DM 19 969.—**
E Coupé, 155 PS	**DM 24 975.—**
Schweiz:	
T Coupé, 125 PS	**sfr 27 310.—**
E Coupé, 155 PS	**sfr 32 650.—**
Österreich:	
T Coupé, 125 PS	**öS 185 000.—**
E Coupé, 155 PS	**öS 219 000.—**
	(+ 10%)

Luft-Gemischs im Teillastbereich, die der Leistungsfreude der Maschine nicht gerade zuträglich ist. Wenn sich alte Porsche-Fahrer zu erinnern glauben, daß die Sechszylinder der ersten Serie einen schärferen Biß hatten als die heutigen, dann trügt sie ihre Erinnerung jedenfalls nicht.

Am Benzinverbrauch scheint die Motorvergrößerung noch spurloser vorübergegangen zu sein, was natürlich erfreulich ist. Wir kamen sowohl mit dem Vergasermotor des 911 T als auch mit der Einspritzmaschine des 911 E in allen Fahrbereichen etwa auf die gleichen Verbrauchswerte wie bei der Zweiliterversion. Vom Ölverbrauch wissen wir, daß er während der Entwicklung des 2,2 Liter-Motors einmal stark nach oben schnellte. Im Zuge der Abgasentgiftung hatte man einen neuen unteren Kolbenring vorgesehen, der aber aus Gründen des Ölverbrauchs für die Serie wieder gegen die alte Form ausgetauscht werden mußte. Danach reduzierte sich der Schmierkonsum auf das übliche Maß von 1 bis 1,5 Liter Öl pro 1000 km.

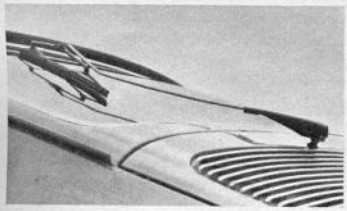
Nach wie vor besitzt der 911 T in der Grundausstattung ein Vierganggetriebe, mit dem der elastischere 2,2 Liter-Motor nun zugegebenermaßen gut zurechtkommt. Zum Charakter eines Vollblut-Sportwagens, der auch der 911 T ist, paßt aber viel besser das auf Wunsch lieferbare Fünfganggetriebe, das auch unser Testwagen hatte. Seine wunderbare Schaltbarkeit und die kurzen Gangsprünge tragen nicht unerheblich zum Reiz des Porsche-Fahrens bei.

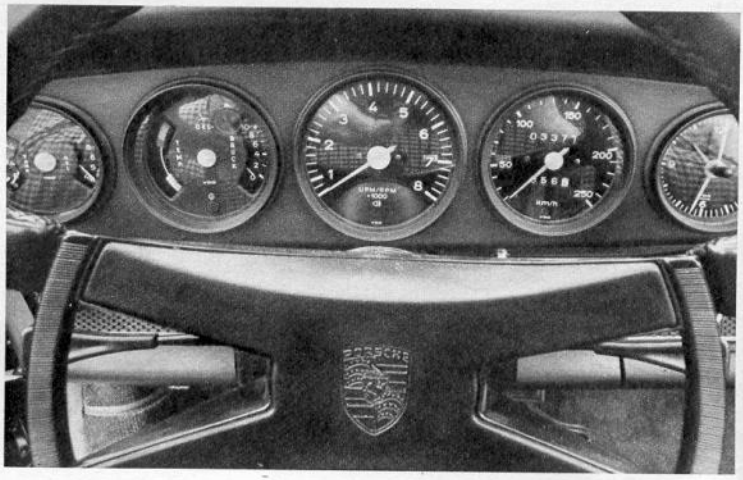
Dennoch halten wir auch die Sportomatic, eine für die Modelle 911 T und 911 E lieferbare Halbautomatik mit Vierganggetriebe, elektrischer Kupplung und Drehmomentwandler, für eine interessante, weil zeitgemäße Getriebevariante. Für das Ohr ist die Unabhängigkeit von Motordrehzahl und Fahrgeschwindigkeit im unteren Bereich zunächst ungewohnt, und der Drehmomentwandler hemmt auch etwas die spontane Beschleunigung. Nach kurzer Gewöhnung lernt man aber, zumal im Stadt- und Kurzstreckenverkehr, ihre Vorzüge schätzen: Die Sportomatic entlastet den linken Fuß (kein Kupplungspedal) und nimmt einem eine Menge Schaltarbeit ab, da man mit Stufe 2 und 3 vom Anfahren bis zur Geschwindigkeit von 160 km/h alles bewältigen kann. Die älteren Semester, die ja in der Porsche-Gemeinde stark vertreten sind, oder auch viele Damen werden das als echten Vorzug empfinden. Von der Funktion her ist die Automatik über jede Kritik erhaben, und fleißig geschaltet und voll gefahren ist auch ein Sportomatic-Porsche ein ganz schnelles Autos.

Komfort

Nach dieser jüngsten Begegnung müssen wir dem Porsche 911 bestätigen, daß er auch nach sechsjähriger Bauzeit ein faszinierendes Auto ist. Seine elegante Form, die hohe Leistung, das aufregende Geräusch und die große Schnelligkeit verleihen diesem Sportwagen einen unvergleichlichen Charakter. Dazu mag eine unterschwellige Bewunderung der Porsche-Rennerfolge kommen, die den Zuffenhausener Produkten ein beneidenswertes Image verschafft haben.

Ein 911 kann seinen Fahrer sogar regelrecht in Atem halten, nämlich dann, wenn er darangeht, seine Leistung voll auszunutzen. Es ist eine bekannte Tatsache, daß





Auf der flachen Porsche-Heckscheibe tut ein Scheibenwischer gute Dienste (oben). Der Innenraum (oben rechts) bietet viel Platz für zwei und einen guten Sportsitz für den Fahrer. Rechts das übersichtliche Instrumentarium des 911 E.

der Heckmotor-Porsche im Grenzbereich kein leicht zu fahrendes Auto ist. Das schwere Heck und der relativ leichte Vorderwagen geben ihm ein Eigenlenkverhalten, an das man sich zumindest stark gewöhnen muß. Zu den Schwächen des 911 gehören seine nicht sehr nachhaltige Richtungsstabilität bei hohem Tempo, eine überdurchschnittliche Windempfindlichkeit und vor allem eine plötzlich einsetzende Drehneigung in zu schnell gefahrenen Kurven.

Durch eine Radstandsverlängerung, eine verbesserte Gewichtsverteilung sowie die Einführung breiterer Felgen und Reifen konnten die kritischen Punkte bereits in der B-Serie spürbar entschärft werden. Auch trifft der Hinweis der Porsche-Techniker, daß ihr Heckmotorwagen in Kurven überdurchschnittlich hohe Querkräfte vertrage, daß er also noch wie auf Schienen rollt, wenn durchschnittliche Autos schon abzuwandern beginnen, hundertprozentig zu. Es ändert aber nichts daran, daß man mit diesem schnellen Auto im Grenzbereich feinfühlig und behutsam zu Werke gehen muß, um vor Überraschungen sicher zu sein. Ausgesprochen unangenehm reagiert der Wagen in schnell gefahrenen Kurven beispielsweise auf Gaswegnehmen, auf den Gaswechsel beim Schalten und erst recht natürlich auf Bremsen. Diese Dinge hängen mit dem Bauprinzip des 911 zusammen und haften daher auch den C-Modellen unvermindert an. Für ausgemachte Schnellfahrer hält Porsche mit dem Mittelmotortyp 914/6 neuerdings ein Spezialmodell bereit, das direkt für schnelles Kurvenfahren gebaut ist. Als Ersatz für den 911 kommt der 914 jedoch nicht in Frage, sofern man auch auf Fahrkomfort einigen Wert legt. Der Vorzug des 911-Fahrwerks ist ein beachtlicher Federungskomfort, mit dem der Porsche im Sportwagenfeld ganz weit vorn rangiert. Besonders ausgeprägt ist er beim 911 E durch die hydropneumatisch arbeitenden Federbeine der Vorderachse, deren Ansprechvermögen und Federwege am guten Gesamtkomfort einen hohen Anteil haben. Allerdings machen sie den 911 E in Kurven und vor allem bei schnellen Richtungswechseln spürbar labiler (Kurvenneigung, Rollbewegung) als den mit Drehstabfedern und Stoßdämpfern ausgerüsteten 911 T. Die bestliegende Ausführung ist zweifellos ein 911 T mit zusätzlich montierten Querstabilisatoren (auf Wunsch erhältlich) — aber leider auch die härteste.

Nach den Modellen 911 E und 911 S erhielt jetzt auch der 911 T innenbelüftete Bremsscheiben an allen vier Rädern. Es sind exzellente Bremsen, die in Wirksamkeit und Standfestigkeit höchsten Ansprüchen genügen. Etwas störend wirkt, vor allem für Damenbeine, ihr relativ hoher Pedaldruck (kein Servo). Desgleichen erfordert die Lenkung bei schneller Kurvenfahrt ungewohnt hohe Haltekräfte, und auf unebener Bahn gelangen unfreundliche Stöße ins Lenkrad. An der exakten Funktion der Zahnstangenlenkung gibt es jedoch nichts auszusetzen.

RESULTATE

Karosserie	*Strömungsgünstige, elegante Sportwagenkarosserie. Bequemer Zweisitzer mit guter Gepäckkapazität, Beförderung einer dritten Person notfalls möglich. Interessante offene Version (Targa) mit stabilem Dachaufbau.*
Ausstattung	*Reichhaltige und zweckmäßige Ausstattung mit Halogenlicht und heizbarer Heckscheibe, sehr gute Instrumentierung. Belüftung und Heizung zufriedenstellend.*
Bedienung	*Leichte Bedienbarkeit durch vorbildliche Anordnung und gute Funktion aller Schalter und Hebel. Lediglich für die Fußbremse hohe Pedalkraft erforderlich.*
Kraftübertragung	*Erstklassiges Fünfganggetriebe (beim 911 T gegen Aufpreis, sonst Viergang) mit leichtgängiger Schaltung und guter Abstufung. Auf Wunsch gut funktionierendes, halbautomatisches Vierganggetriebe (Sportomatic).*
Motor	*Kultivierte Hochleistungsmotoren mit verbesserter Elastizität nach Hubraumvergrößerung auf 2200 ccm. Innengeräusch beim C-Modell weiter reduziert, jedoch noch nicht leise.*
Fahrleistungen	*Für die Motorgröße sehr gute Beschleunigung und hohe Spitzen- und Dauergeschwindigkeiten, jedoch unwesentlicher Leistungsanstieg nach Hubraumvergrößerung.*
Verbrauch	*Den hohen Fahrleistungen angemessener Benzinverbrauch. Praktisch kein Mehrverbrauch gegenüber den bisherigen Zweilitermotoren.*
Fahreigenschaften	*Bei voller Ausnutzung der hohen Leistung oft problematisches Fahrverhalten durch geringe Richtungsstabilität, Windempfindlichkeit sowie kritische Übersteuerneigung und heftige Gaswechselreaktion im Kurvengrenzbereich. Ausgezeichnete Wintergängigkeit durch Heckmotor und große Räder.*
Fahrkomfort	*Für einen Sportwagen guter Federungskomfort durch gutes Ansprechen der Federung und ausreichende Federwege. Erhöhter Komfort im 911 E durch hydropneumatische Federbein-Vorderachse. Gute Sitze, wenig Windgeräusche und annehmbares Motorgeräusch bei hohem Tempo.*
Lenkung	*Direkte und sehr exakte Sportwagenlenkung, leichtgängig beim Rangieren, aber hohe Haltekräfte bei schneller Kurvenfahrt. Auf schlechten Straßen stoßempfindlich.*
Bremsen	*Hochentwickeltes Bremssystem mit zwei Bremskreisen und vier innenbelüfteten Bremsscheiben. Ausgezeichnete Wirkung und Standfestigkeit, jedoch relativ hohe Pedalkraft erforderlich.*

Text: Manfred Jantke · Fotos: Julius Weitmann

Qualität

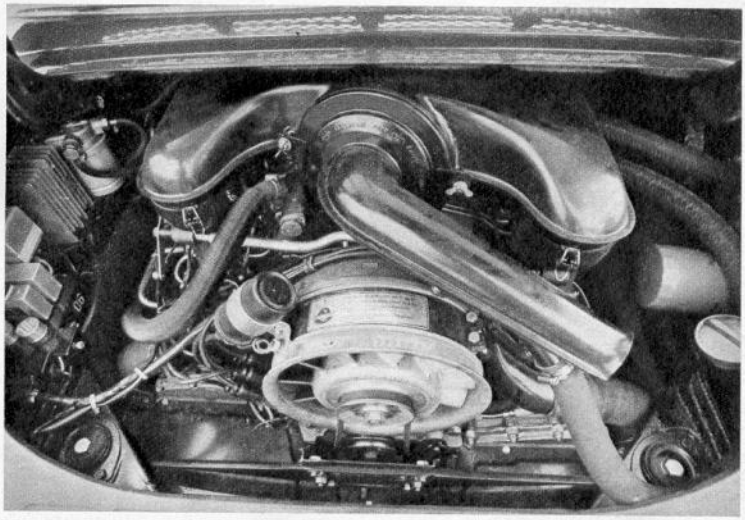
Die übrigen Neuerungen am Porsche 911 zielten darauf ab, den Qualitätsstandard der Wagen ihrer gehobenen Preisklasse anzupassen. Vor allem an der Karosserie wurde eine Menge unsichtbarer Kleinarbeit geleistet, denn bei den ersten Serien gab es Reklamationslisten von beträchtlicher Länge. Im 911 C hat man durchaus den Eindruck, in einem Qualitätsauto zu sitzen: Die Ausführung aller Details ist makellos, und nur hochwertige Materialien werden verarbeitet.

An den Testwagen ließen sich allerdings Tür- und Zündschlüssel nur mit Haken und Ösen in die neuen Schlösser einführen. Dieser Mangel war bei Porsche aber bekannt und soll inzwischen beseitigt worden sein. Im übrigen funktioniert alles, was man betätigt, leicht und präzise, und alle Bedienungselemente am richtigen Platz anzubringen gehört seit jeher zu den besonderen Talenten der Porsche-Konstrukteure. Der Scheibenwischer, mit einem Fingerhebel an der Lenksäule zu betätigen, erhielt zusätzlich eine Intervallschaltung für Nieselregen, und am Blinkerhebel gibt es jetzt einen sogenannten Vorkontakt: Für Kurzsignale zum Ausscheren oder Überholen kann der Hebel bis zu einem ersten, schwachen Widerstand gedrückt werden, von wo er beim Loslassen wieder zurückkehrt, und erst für ausgewachsene Abbiegemanöver wird er bis zur Endstellung durchgedrückt und dann wie üblich mit der Lenkung zurückgeholt. Eine weitere Ausstattungsneuerung wird eine beheizbare Frontscheibe sein, die aber erst ab 1970 auf Wunsch erhältlich ist.

Der Karosserie merkt man an, daß sie nicht mehr allerjüngsten Ursprungs ist. Vor allem

Porsche 911 2,2 Liter

FORTSETZUNG



2,2 Liter Hubraum haben neuerdings die kompakten Porsche-Sechszylinder. Am linken Bildrand erkennt man den Transistorenteil der serienmäßigen Hochspannungs-Kondensatorzündung. Äußerlich blieben Coupé und Targa unverändert.

kleine Fahrer sitzen ziemlich tief im Verhältnis zum Fensteransatz. Allerdings sitzen sie ausgezeichnet, seit die formal ausgefeilten Recaro-Sportsitze in allen 911-Modellen serienmäßig sind. Zwei Personen haben viel Platz im Wagen, wobei es sehr praktisch ist, daß sie alles Gepäck, das während der Fahrt griffbereit sein soll, hinter den Sitzen deponieren können. Nimmt man den ansehnlichen Frontkofferraum hinzu, so kann der Porsche eine gute Portion Reisegepäck aufnehmen.

Heizung und Belüftung wurden im Laufe der Jahre so ausgefeilt, daß sie in Wirkung und Bedienbarkeit kaum Wünsche offenlassen. Vorteilhaft ist es vor allen Dingen, daß man durch getrennte Luftzirkel den Kopf mit kühler und den Fußraum mit warmer Luft versorgen kann. Die im C-Modell neu angeordneten Heizluftdüsen zielen für unseren Geschmack jedoch zu intensiv auf den Gasfuß des Fahrers. Eine in zwei Stufen beheizbare Heckscheibe ist serienmäßig eingebaut.

Für die mehrfach geänderte Türklinke mit Zuziehgriff wurde immer noch keine ideale Lösung gefunden. Die als Innengriff fungierende offene Türtasche sitzt so weit vorn, daß sie einen schlechten Hebel ergibt. Ein Punkt, der noch dringender einer Verlegung bedarf, ist der obere Anschlagpunkt für die Sicherheitsgurte: Er sitzt so hoch, daß der Gurt bei kleinen und mittelgroßen Personen direkt über den Hals läuft.

Mit der Targa-Version kreierte Porsche eine Form des offenen Autos, die bereits zahlreiche Nachahmer gefunden hat. Wegen des interessant aussehenden Sturzbügels als Sicherheits-Cabriolet gepriesen, liegen seine Vorzüge vor allem darin, daß man auch bei geschlossenem Verdeck tadellos sehen kann, daß man mit abgenommenem Verdeck relativ zugfrei fährt und daß an dem festen, geschlossenen Dach bei hoher Fahrt wenig Windgeräusche entstehen. Mit dem Coupé ist der Targa an Stabilität und Geräuscharmut aber nicht vergleichbar: Auf hoppeligen Straßen arbeiten Frontscheibe und Sturzbügel so intensiv, daß im Dachaufbau allerlei unschöne Geräusche entstehen. Auch ein Targa-Verdeck ist eben kein festes Dach.

■

Der Porsche 911 wendet sich mehr denn je an ein anspruchsvolles Publikum, das keinen Renner will, sondern ein elegantes, kultiviertes, schnelles Auto. In dieser Richtung wurde der Porsche konsequent weiterentwickelt und stellt in der heutigen Form eine glückliche Synthese von hoher Leistung und abgerundetem Komfort dar. Dem aktiven Fahrer vermittelt der 911 Fahrfreude wie nur wenige andere Autos, und er darf sich obendrein in dem hervorragenden Image eines anerkannten Weltklasse-Sportwagens sonnen. Die Achtung der Umwelt bringt sogar nutzbare Vorteile, denn auf der Autobahn wird kein anderes Auto so bereitwillig vorgelassen wie die schnellen Porsche. Nicht nur aus diesem Grund ist es wichtig, den Wagen in einer hellen Signalfarbe zu kaufen, wie sie in der Porsche-Farbskala reichlich zur Auswahl stehen.

Der kritische Punkt am Porsche ist seine schwere Beherrschbarkeit im Grenzbereich, die mit der Heckmotorkonzeption untrennbar verbunden ist. Sie kann man nicht beschönigen, sondern man muß sich in der Fahrweise auf sie einstellen. Im übrigen gehört nicht viel dazu, aus Überzeugung Porsche zu fahren — wenn man das nötige Geld hat. ●

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

Porsche 911T/911E Sportomatic

(Werte für 911 T in Klammern)

MOTOR

Sechszylinder-Viertakt-Boxermotor, Bohrung mal Hub 84 x 66 mm, Hubraum 2195 ccm, Verdichtungsverhältnis 9,1 (8,6) : 1, Leistung 155 PS bei 6200 U/min (125 PS bei 5800 U/min), spezifische Leistung 70,6 (56,9) PS/Liter, maximales Drehmoment 19,5 mkg bei 4500 U/min (18,0 mkg bei 4200 U/min), mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 6200 U/min 13,6 m/s (5800 U/min 12,7 m/s), bei 100 km/h im IV. Gang (Sportomatik) 2800 U/min 6,2 m/s (bei 100 km/h im V. Gang – Schaltgetriebe – 2850 U/min 6,3 m/s), 8fach gelagerte Kurbelwelle, 1 obenliegende Nokkenwelle pro Zylinderreihe, Antrieb durch Kette, Luftkühlung durch Gebläse, Trockensumpfschmierung, Ölinhalt Motor ca. 9 Liter, mechanische Saugrohr-Kraftstoffeinspritzung durch Sechsstempeleinspritzpumpe (1 Solex-Dreifachvergaser 40 TIN), elektrische Kraftstoffpumpe, 62 Liter-Kraftstofftank im Bug, 2 Batterien 12 V je 36 Ah, Drehstromlichtmaschine 770 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

911 E: Vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit hydraulischem Drehmomentwandler und automatischer Kupplung, Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 2,40 (9,25), II. 1,555 (5,99), III. 1,125 (4,34), IV. 0,857 (3,31), Achsantrieb 3,857, Ölinhalt Getriebe 2,5 Liter, 911 T: Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,091 (13,69), II. 1,777 (7,87), III. 1,217 (5,39), IV. 0,926 (4,1), V. 0,759 (3,36), Ölinhalt Getriebe 2,5 Liter.

FAHRWERK

Kastenrahmen mit Ganzstahlkarosserie verschweißt, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und hydro-pneumatischen Federbeinen (Einzelradaufhängung an Querlenkern und Dämpferbeinen), Torsionsstabfederung, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern, Torsionsstabfederung, hydraulische Teleskopstoßdämpfer, ZF-Zahnstangenlenkung, hydraulische Fußbremse, Zweikreissystem, Scheibenbremsen an allen vier Rädern mit innenbelüfteten Bremsscheiben, mechanische Handbremse auf zusätzliche Trommelbremsen an der Hinterachse wirkend, Felgen 6 J x 15 (5½ J x 15), Gürtelreifen Michelin 185/70 VR 15 X, Abrollumfang 1972 mm (Gürtelreifen 165 HR 15, Abrollumfang 1970 mm), Luftdruck bis 200 km/h: 1,8/2,0 atü, über 200 km/h: 2,2/2,4 atü.

ABMESSUNGEN

Radstand 2268 mm, Spur 1374/1355 (1362/1343) mm, Außenmaße 4163 x 1610 x 1320 mm, Innenbreite vorn 1330 mm, Innenhöhe (gemessen über Sitzhinterkante) vorn 900 mm, Sitztiefe vorn 500 mm, Wendekreis links 10,5 m, rechts 10,8 m, 3 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

GEWICHTE

911 E-Targa: Eigengewicht vollgetankt 1105 kg (davon Vorderachse 450 kg, Hinterachse 635 kg, Gewichtsverteilung 42,6 : 57,4), zulässiges Gesamtgewicht 1400 kg, Zuladung 295 kg, Personenindexzahl 3,5, Leistungsgewicht vollgetankt 7,1 kg/PS, bei Belastung mit 170 kg (2 Personen mit Gepäck) 8,2 kg/PS. 911 T: Eigengewicht vollgetankt 1074 kg (davon Vorderachse 468 kg, Hinterachse 606 kg, Gewichtsverteilung 43,6 : 56,4), zulässiges Gesamtgewicht 1400 kg, Zuladung 326 kg, Personenindexzahl 3,8, Leistungsgewicht vollgetankt 8,6 kg/PS, bei Belastung mit 170 kg (2 Personen mit Gepäck) 10,0 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 217,0 (207,0) km/h (entsprechende Drehzahl 6075 [5875] U/min)

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen):

0 bis 40 km/h	2,5 (2,8) s
0 bis 60 km/h	4,5 (4,8) s
0 bis 80 km/h	7,0 (6,9) s
0 bis 100 km/h	9,7 (9,5) s
0 bis 120 km/h	13,1 (13,1) s
0 bis 140 km/h	18,4 (17,3) s
0 bis 160 km/h	24,7 (24,3) s
0 bis 180 km/h	35,2 (35,8) s
400 m mit stehendem Start	16,1 (16,3) s
1 km mit stehendem Start	29,3 (29,7) s

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	bis 89 (57)	km/h
II. Gang	21 bis 138 (100)	km/h
III. Gang	33 bis 191 (145)	km/h
IV. Gang	46 bis 250* (190)	km/h
V. Gang	59 bis — (232)*	km/h

* theoretischer Wert

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	57 (57) Phon (dBA)
Bei 50 km/h	71 (69) Phon (dBA)
Bei 80 km/h	70 (71) Phon (dBA)
Bei 100 km/h	72 (73) Phon (dBA)
Bei 120 km/h	74 (76) Phon (dBA)
Bei 140 km/h	77 (78) Phon (dBA)
Bei 160 km/h	80 (81) Phon (dBA)
Bei 180 km/h	84 (85) Phon (dBA)

VERBRAUCH

Superbenzin

911 E:

Autob. Schnitt ca. 125 km/h	13,1 L/100 km
Autob. Schnitt ca. 150 km/h	16,9 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 85 km/h	13,8 L/100 km
Kurzstrecke	13,5-15,0 L/100 km
Testverbrauch	16,3 L/100 km

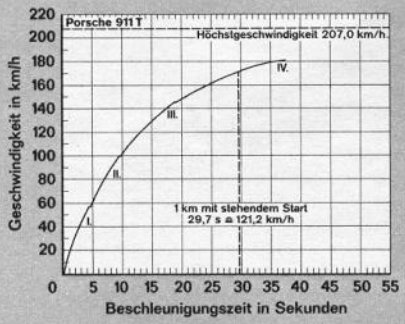
911 T:

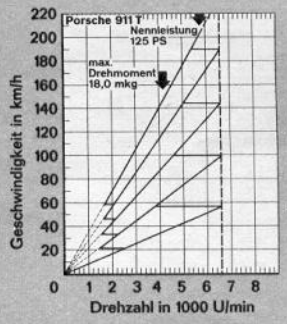
Autob. Schnitt ca. 145 km/h	14,4 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 80 km/h	13,3 L/100 km
Testverbrauch	12,9 L/100 km

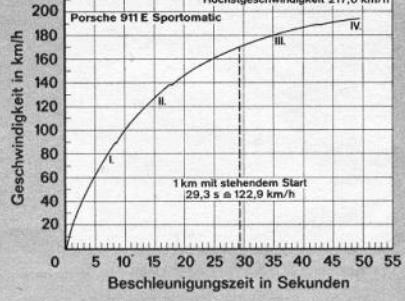
WARTUNG

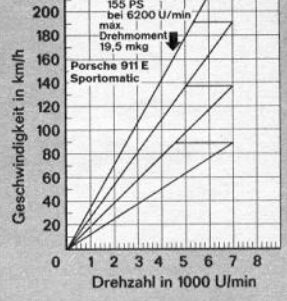
Inspektion und Ölwechsel alle 10 000 km.

Hersteller: Dr.-Ing. h.c. F. Porsche KG., Stuttgart-Zuffenhausen.









Zwei der schnellsten Liegesitze der Welt.

Für viele Autofahrer ist Luxus das letzte, was sie im erfolgreichsten Sportwagen der Welt erwarten würden.

Eher denkt man an eine Ausstattung, die nur das Notwendigste an Instrumenten enthält. An eine Federung, die hart ist bis an die Grenze des Erträglichen. Und an Sitze, die ausschließlich die Aufgabe haben, den Fahrer unverrückbar in seiner Position zu halten.

Wäre der Porsche nichts weiter als ein Sportwagen, so könnten auch wir uns durchaus an dieses Konzept halten.

Aber unsere Verkaufsstatistik weist aus, daß von 100 Porsche-Käufern sich nur fünf den Wagen anschaffen, um damit an motorsportlichen Wettbewerben teilzunehmen.

Die übrigen 95 verwenden ihn für Geschäftsreisen oder Privatfahrten.

Deshalb haben wir den Porsche so ausgestattet, daß er mindestens ebensoviel Luxus und Komfort mitbringt wie eine teure Reiselimousine. Und viel mehr, als die meisten Sportwagen aufzuweisen haben:

Liegesitze, ein dreistufiges Frischluftgebläse, zug- und geräuschfreie Belüftung, beheizbare Heckscheibe, automatische Scheibenwaschanlage, Scheibenwischer mit drei Geschwindigkeiten, vollverkleideter und gepolsterter Innenraum, Teppichboden und eine Menge weiterer sympathischer Details, die dafür sorgen, daß Ihnen lange Fahrten weniger lang erscheinen. Und vor allem weniger ermüdend.

Was wiederum auch die fünf unter hundert zu schätzen wissen, die mit einem Porsche ein Tausendkilometerrennen gewinnen wollen.

PORSCHE

VW-Porsche Vertriebsgesellschaft mbH, 7 Stuttgart, Heilbronner Straße 67
Unser Bild zeigt den neuen Porsche 911 E Targa mit 155 DIN-PS.