auto motor und sport

Belgien bfr 28.50, Dänemark dkr 4.70, Finnland Fmk 2.40, Frankreich FF 3.40, Griechenland Dr 20.—, Großbritannien £ —.25, Israel I. £ 2.20, Italien Lit 370, Jugoslawien Din 8.50, Kanada can. $ —.75, Luxemburg lfr 27.—, Niederlande hfl 2.—, Norwegen nkr 4.50 (inkl. moms.), Österreich ö.S 15.—, Portugal Esc 18.50, Spanien Ptas 42.—, Südafrika R —.50, Schweden skr 3.50 (inkl. moms.), Schweiz sfr 2.20, Türkei TL 11.—, USA US $—.75.
Printed in Germany.

E 1418 D

Heft 23 6. November 1971 DM 1.80

Test Opel Ascona Voyage: Kombi mit Charme

Mit oder ohne Spikes?

Winterreifen 71
Kaufberatung
Test-Preise

38 Extra-Seiten Journal

Werkzeug
Zubehör
Geschenke

Deutschlands schnellstes Auto

Test Porsche 911S/2,4

Porsche 911 S

Schürzenjäger

Es gibt teurere Sportwagen als den Porsche 911 S und noch schnellere, aber es gibt keinen, der ihn an sportlicher Ausstrahlung übertrifft. Porsche-Wagen genießen den Ruf, leistungsfähiger und exklusiver zu sein als gängige Großserien-Fabrikate, andererseits preist man ihre Funktionalität und Solidität gegenüber den Luxusgeschöpfen der obersten Preisklassen. In einschlägigen Kreisen ist bekannt, daß eine bullige Corvette oder ein schwerer Ferrari dem funktionellen Porsche schwerlich davonfahren können. Das macht das Porsche-Image so beneidenswert. Begründet liegt es in der Tatsache, daß die Stuttgarter Firma nie etwas anderes gebaut hat als Sportwagen und daß diese Wagen ihre Potenz auf den Rennbahnen in aller Welt immer wieder unter Beweis stellen.

Eng verknüpft ist ihr Image ferner mit dem technischen Konzept: Seit dem ersten Elfhunderter mit 40 PS verleihen ihnen ein Hecktreibsatz und luftgekühlte, aggressiv klingende Motoren einen unverwechselbaren Charakter, der von den bescheidenen Leistungs- und Preisklassen der Gründerjahre unverfälscht in die Geschwindigkeits- und Preisebene von heute übertragen wurde. Der erfolgreiche Typ 911 geht nunmehr in die dritte Hubraum-Generation. In den sieben Jahren seiner Bauzeit hat er an Tempo und Reife beträchtlich zugelegt, doch haben sich gleichzeitig die Grenzen der klassischen Porsche-Konzeption abgezeichnet.

Motor: entgiftet, aber giftig

Ein Tankwart in Wiesbaden blickte skeptisch und beschwor die Erfahrung seiner 27 Berufsjahre herauf, als er Normalbenzin in den neuen Porsche füllen sollte. Was wie ein Gag anmutet, nämlich daß die neuen 2,4 Liter-Motoren mit Normalbenzin auskommen, läßt erkennen, daß es in der Motorenentwicklung eine Richtungsänderung gegeben hat. Selbst bei Sportmotoren vom Schlage der Porsche-Sechszylinder können die Bemühungen nicht mehr allein höherer Leistung gelten, sondern die Abgasgesetze zwingen zu ganz anderen motortechnischen Überlegungen. Galt es bislang, bei günstigem Verbrauch möglichst viel Leistung herauszuholen, so steht künftig über allem die Frage, wieviel Abgasgift dabei hinten herauskommt.

Vorzüge

- Kultivierter Hochleistungsmotor
- Sehr hohe Fahrleistungen
- Gute Handlichkeit
- Funktionelle Ausstattung
- Überdurchschnittliche Gesamtqualität

Nachteile

- Mangelnde Richtungsstabilität auf unebener Bahn
- Lautes Motorgeräusch
- Stoßempfindliche Lenkung
- Drehzahlabhängige Heizung
- Zu kleiner Serientank

Die Porsche-Techniker, die Abgasvorschriften selbst für Rennfahrzeuge befürworten, berücksichtigten die neuen Gegebenheiten bei der jüngsten Motorgeneration bereits recht konsequent. Bei allen drei Leistungsversionen, T, E und S, wurde das Verdichtungsverhältnis so weit abgesenkt, daß die Maschinen, ohne Schaden zu nehmen, bleifreies Benzin niederer Oktanzahl verbrennen. Beim 911 S, dessen spezifische Leistung über 80 PS/Liter liegt, sank das Verdichtungsverhältnis auf 8,5:1, beim 911 T sogar auf 7,5:1.

Auf das Leistungsverhalten blieb der Eingriff freilich nicht ohne Folgen: Die Hubraumvergrößerung von 2195 ccm auf 2341 ccm, erzielt durch einen von 66 mm auf 70,4 mm verlängerten Hub, macht sich in der Spitzenleistung — sie stieg beim 911 S von 180 auf 190 PS — nur geringfügig bemerkbar, um so mehr dafür im unteren und mittleren Drehzahlbereich. Die Drehmomentkurve des neuen S-Motors verläuft flacher als bisher und erreicht bei 5200 U/min den respektablen Wert von 22 mkg. Für die Fahrpraxis bedeutet dies erhöhte Durchzugskraft bei niedrigerem Drehzahlniveau und weniger Schaltarbeit.

Unter den Freunden kraftvoller Motoren herrscht begründetes Mißtrauen gegenüber den Segnungen der Abgasgesetze. Wer allerdings um das Feuer des 911 S-Motors bangte, kann nach den Messungen von auto motor und sport beruhigt sein. Entgegen allen Unkenrufen zeigte sich die Maschine von beeindruckender Kraft und Lebendigkeit. Gegenüber dem Vormodell hat sie an Elastizität spürbar gewonnen, ohne an Temperament bei hohen Drehzahlen einzubüßen. In der Stadt kann man bequemer als bisher mit 3000 U/min bummeln. Der Hochleistungsmotor ist hier brav und geschmeidig. Sein zweites Gesicht zeigt er jenseits 5000 U/min, wo er vom braven Gaul plötzlich zum Rennpferd wird. Unter leichter Änderung der Tonlage — aus dem heiseren Sägegeräusch des Sechszylinders wird ein sonores — entwickelt sich jener Schub, der den 911 S in 7,4 s auf 100 km/h und in 23 s auf 180 km/h befördert, wohlgemerkt mit zwei Personen und einer ca. 20 kg schweren Meßeinrichtung an Bord. Aber auch bei 200 km/h, wo ähnlich beschleunigungsstarke, aber größere Autos zumeist Schwierigkeiten bekommen, geht es mit dem kleinen, aerodynamischen Porsche-Coupé noch munter weiter: Bis auf 6600 U/min, gleich 231 km/h, klomm die Drehzahlnadel im V. Gang.

Im Porsche-Fahren liegt eine unbestreitbare Faszination, und es ist sicher, daß diese Faszination zu zwei Dritteln vom Motor ausgeht. Allein sein Geräusch ist in der Lage, den Fahrer zu stimulieren, ja regelrecht anzutreiben. So ist das übliche Landstraßen-Kolonnentempo von 70 km/h im 911 S nur schwer erträglich, und selbst bei 150, 160 km/h auf der Autobahn wechselt man

ZUM VERGLEICH	Porsche 911 S 2,4 Liter	BMW 3.0 CS	Citroen SM	Ferrari Dino 246 GT	Mercedes 350 SL
Hubraum ccm	2341	2985	2675	2418	3499
Leistung PS/U/min	190/6500	180/6000	170/5500	195/7600	200/5800
Preis DM	31 150.—*	27 840.—	31 620.—	39 905.—	29 970.—
Beschleunigung in sec					
0 bis 60 km/h	3,5	4,0	4,7	3,5	3,7
0 bis 80 km/h	5,6	5,9	7,1	5,3	5,7
0 bis 100 km/h	7,4	8,5	10,4	7,4	8,4
0 bis 120 km/h	10,2	12,1	14,2	10,1	11,9
0 bis 140 km/h	13,2	16,6	19,1	13,1	16,1
0 bis 160 km/h	17,8	22,9	25,4	17,4	21,5
0 bis 180 km/h	23,0	32,0	34,5	23,0	29,9
1 km mit stehendem Start	27,2	29,5	30,8	27,1	29,2
Höchstgeschwindigkeit km/h	231,4	213,0	220,8	238,4	215,6

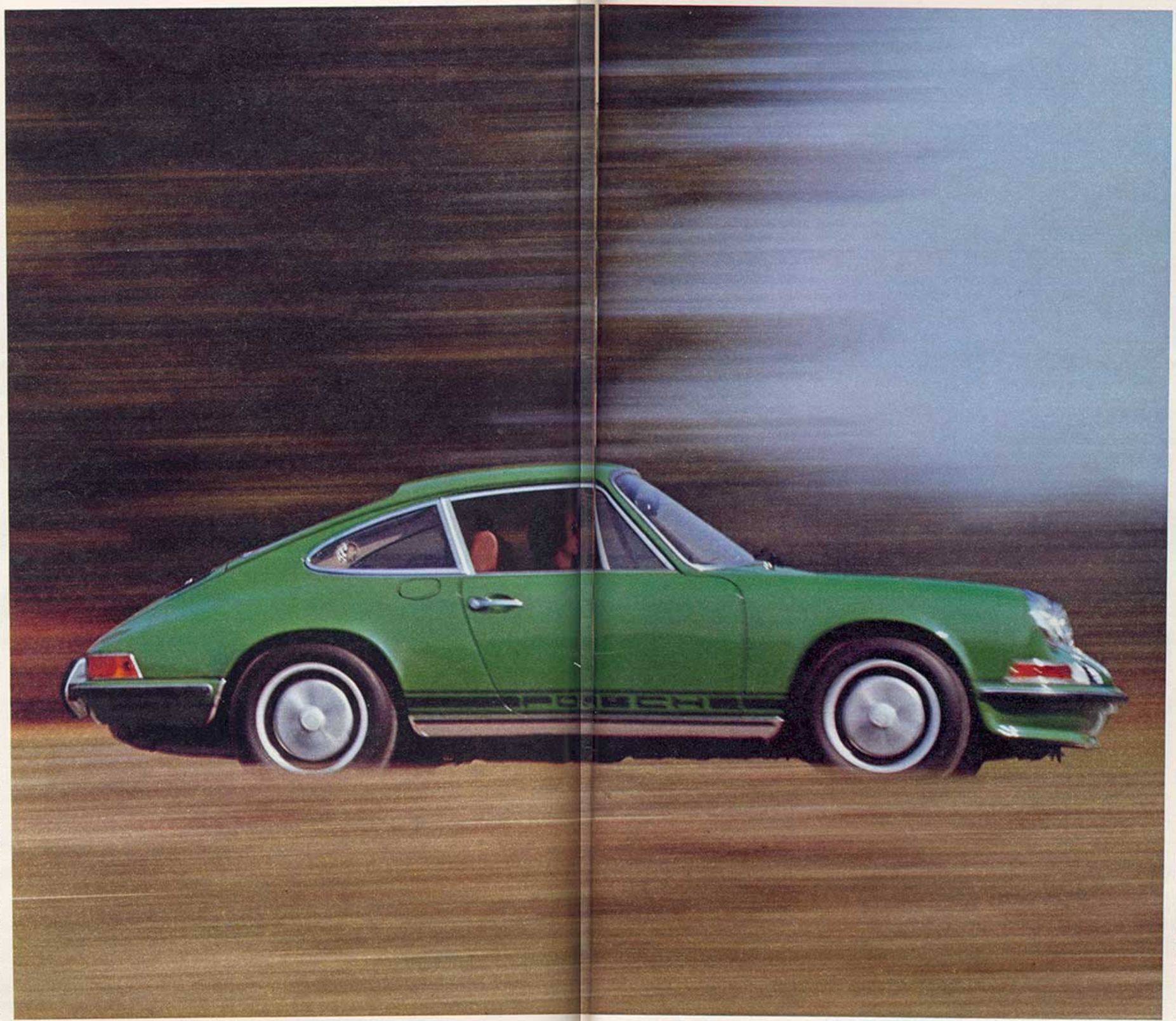
* mit 5-Gang-Getriebe

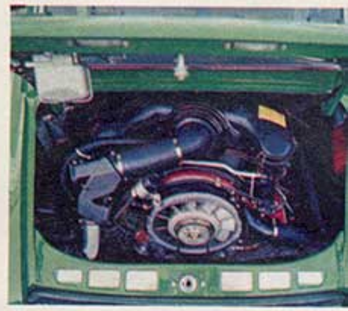
Porsche 911 S

ungeduldig zwischen IV und V, um den Fesseln der Langsamen und Mittelschnellen möglichst schnell zu entfliehen. Ohne sportliche Euphorie betrachtet, ist freilich das Geräusch der — man darf sagen einzige — Schwachpunkt des Porsche-Sechszylinders. Das lautstarke Auf und Ab der Drehzahlen wirkt auf längere Distanzen ermüdend. Auch ist ein Porsche kein Vergnügen für die Nachbarschaft: Ein 911 S, morgens um sieben in einer stillen Straße angelassen, kann vielmehr zum Ärgernis werden.
Sonstigen Ärger erspart er seinem Fahrer jedoch weitgehend, denn trotz sehr hoher Leistung ist der mit mechanischer Bosch-Kraftstoffeinspritzung ausgerüstete Motor von unerhörter Funktionssicherheit. Spontane Startwilligkeit, beste Kaltlaufeigenschaften, sicherer

Ein funktionelles Cockpit, knappe Notsitze und ein aufregender Motor prägen den Charakter von Deutschlands schnellstem Sportwagen. Ein sinnvolles Extra ist der große 85 Liter-Tank, dezent der Hinweis auf den vergrößerten Hubraum.

Leerlauf und absolut saubere Drehzahlübergänge sind einige jener Kriterien, in denen der Porsche vielen Hochleistungsmotoren überlegen ist. Auch kann er erfahrungsgemäß mit guter Lebensdauer aufwarten.
Ungünstiger als bisher verläuft bei den 2,4 Liter-Motoren die Verbrauchskurve: Weniger als 15 Liter/100 km darf man vom 911 S nicht mehr erwarten, und bei scharfer Fahrweise laufen 18 bis 20 Liter durch. Hier zeigen sich die negativen Einflüsse der Abgasentgiftung, die nicht, wie von Laien häufig vermutet, eine bessere, sondern auf Grund reduzierter Verdichtung und nach „spät" verstellter Zündung eine schlechtere Kraftstoffausnützung ergibt. In Anbetracht seiner Fahrleistungen verbraucht der





FOTOS: WEITMANN

Porsche indes keinesfalls zuviel, und durch die Verwendung von Normalbenzin gestalten sich die Tankstellen-Rechnungen eher günstiger als bisher. Verschärft hat sich dagegen das Problem der geringen Tankkapazität (62 Liter), die nur mehr für 300 Kilometer ausreicht. Sie zwingt zu häufigen Tankstopps, die an überfüllten Autobahn-Zapfstellen mit dem schnellen Auto keine Freude sind. Daher ist der 85 Liter-Tank, der in Verbindung mit einem faltbaren Reserverad für die neuen Modelle als Sonderausstattung angeboten wird, ein empfehlenswertes Extra.

Eine Neukonstruktion ist das Vierganggetriebe, mit dem die 911-Modelle jetzt ausgerüstet sind. Vier Gangstufen reichen für die elastischeren 2,4 Liter-Motoren tatsächlich aus und ersparen unnötige Schaltarbeit. Daß fünf Gänge für den, der sie trotzdem möchte, gegen Aufgeld angeboten werden, ist freilich kein nobles Geschäftsgebaren in der 30 000 Mark-Klasse. Und unbestreitbar ist, daß fünf Gänge dem sportlichen Fahrer — zumal im 911 S — zusätzlichen Spaß und optimale Möglichkeiten zur Leistungsausnutzung geben.

Die Vorzüge des neuen Getriebes liegen in seiner besseren Haltbarkeit. Alle Änderungsmaßnahmen, wie größere Synchronkörper für den I. und II. Gang sowie breitere Sperrflächen an den Synchronringen, zielen auf reduzierten Verschleiß. Bisher hatten wenig feinfühlige Fahrer die Synchronisation des sehr weich schaltenden Porsche-Getriebes häufig überrissen und Schäden vornehmlich am II. Gang verursacht. Dem ist durch die größere Sperrwirkung jetzt vorgebeugt. Allerdings hat sie das Schaltgefühl eindeutig zum Nachteil verändert: Das neue Getriebe schaltet sich härter als das alte, und die Schaltübertragung ist nicht exakt genug. Wie alle Neukonstruktionen bedarf das Porsche-Getriebe offensichtlich noch der Ausreifung im Detail.

Zu begrüßen ist das neue Schaltschema von Porsche, das den Erfordernissen des Straßenverkehrs weit besser gerecht wird als das dem Rennbetrieb entlehnte alte Schema mit dem I. Gang links in der Rückwärtsgangebene. Im Gegensatz zum Rennfahrer, der den I. in der Regel nur einmal beim Start benutzt, ist für den Normalfahrer der Wechsel I. —II. Gang der häufigste, und er läßt sich in einer Ebene naturgemäß besser vollziehen als um die Ecke. Keine gute Idee war es hingegen, beim neuen Fünfganggetriebe die Rückwärtsgangsperre auch vor den V. Gang zu legen. Durch das Überwinden der Federsperre vollzieht sich der Wechsel von IV auf V verzögert und ungeschmeidig. Hier sollte Porsche nach einer eleganteren und sinnvolleren Lösung suchen.

Fahrwerk: Schürzenhilfe

Je schneller die Porsche wurden, um so deutlicher zeigten sich die Probleme, die sich aus der Heckmotorbauweise und dem kurzen Radstand der Hochleistungswagen ergeben. Die Kernfragen, mit denen sich die Porsche-Techniker in der siebenjährigen 911-Bauzeit intensiv auseinanderzusetzen hatten, hießen ungenügende Vorderachsbelastung und entsprechend schlechte Richtungsstabilität bei hohen Geschwindigkeiten sowie tückische Übersteuerneigung des Wagens im Kurvengrenzbereich. In den Testberichten von auto motor und sport wurde vor Übermut mit den schnellen Heckmotoren immer wieder warnend der Zeigefinger erhoben.

Übermut ist auch heute nicht am Platze, doch wurden, das zeigte der Test mit dem neuen 911 S, die Tücken der ersten Jahre erheblich reduziert. Durch geschickte Anordnung von Nebenaggregaten ist heute eine Gewichtsverteilung auf den Achsen von 42 zu 58 Prozent erreicht, ohne Bleiballast in den vorderen Stoßstangen, wie er früher einmal zu Hilfe genommen wurde. Breite Felgen und Reifen, eine ausgefeilte Radgeometrie, versetzte Stoßdämpferaufhängungen an der Hinterachse sowie eine Karosserieschürze am Bug haben die Fahrsicherheit des 911 in erfreulichem Maße verbessert.

Eklatant erscheint die Wirkung der Schürze: Der 911, der sich im 200 km/h-Bereich am Lenkrad bisher unangenehm leicht und indifferent anfühlte, verhält sich bei hohem Tempo jetzt ruhiger und richtungsstabiler. Auch Leute, die nicht ständig Porsche fahren, halten das Lenkrad gelöster. Das ist ein Verdienst des Frontspoilers, der — genau wie bei den Rennsportwagen — den Luftstrom unten am Bug seitlich abdrängt und so den Auftrieb am Vorderwagen verringert. Vorerst profitiert nur der 911 S serienmäßig von der aerodynamischen Stabilisierungshilfe, doch dürfte sie auch für T und E zur Standardausrüstung werden, sobald die produktionstechnischen Voraussetzungen dafür geschaffen sind. Durch Straßenunebenheiten läßt sich der Porsche aber nach wie vor aus der Fassung bringen; hier läuft er jedem Schlagloch nach und muß fleißig korrigiert werden.

In Kurven ist der 911 S unerhört schnell, denn seine Querbeschleunigung (ein Maß für die Kurvenabstützung) liegt höher als bei den meisten Serienwagen. Das bedeutet, daß der Porsche noch in der Spur rollt, wenn andere Autos schon aus der Kurve schieben. Im Grenzbereich, also dort, wo die Reifen ins Rutschen übergehen, zeigt sich neuerdings eine spürbare Untersteuerneigung. Vom Ausbrechen des Hecks kann in engen und mittelschnellen Kurven nicht mehr die Rede sein, solange man auf dem Gas bleibt. Erst beim Gaswegnehmen geht das schwerere Heck seinen gewohnten Weg nach außen, und es ist für den Porsche-Fahrer wichtig, diese Lastwechselreaktion einzukalkulieren. Der Kampf mit dem allzu willig übersteuernden Heck gehört jedoch der Vergangenheit an. Nicht gerade im Stile eines Weltmeisters nimmt der Porsche dagegen Bodenwellen in schnellen Kurven von 150 km/h an aufwärts; hier macht sich der kurze Radstand von nur 2271 mm bemerkbar, der dem Wagen in solchen Phasen nicht die Gelassenheit eines größeren Autos vermittelt.

Man muß anerkennen, daß sich Porsche mit dem alten Konzept bei den neuen Wagen besser denn je aus der Affäre zieht. Daß 2271 mm Radstand und ein Heckmotor im erreichten Leistungs- und Geschwindigkeitsbereich nicht mehr das Optimale sind, weiß man auch bei Porsche. Es verleiht den Wagen Vorzüge, wie beispielsweise die unerschütterliche Bodenhaftung der Antriebsräder und gute Wintergängigkeit, aber eindeutige Nachteile hinsichtlich allgemeiner Fahrstabilität sowie Aquaplaning- und Seitenwind-Empfindlichkeit.

Man darf annehmen, daß der einstige Nachfolger des 911 kein Heckmotorwagen mehr sein wird, aber es ist auch durchaus nicht sicher, daß er einen Mittelmotor haben wird.

Komfortabel ist der 911 nur in Maßen, zumal in der S-Version, die serienmäßig mit Querstabilisatoren ausgerüstet ist. Für Schnellfahrer sind sie eine wirksame, auch für die anderen 911-Modelle empfehlenswerte Stabilisierungshilfe in Kurven, jedoch verschlechtern sie das Ansprechvermögen der Federung. Der S hat die gesunde Härte eines Vollblut-Sportwagens und ist komfortbewußten Fahrern weniger zu empfehlen als die Modelle T und E, die auf Unebenheiten etwas geschmeidiger agieren. Auf Servohilfen muß der Porsche-Fahrer gänzlich verzichten: Sowohl die direkte Lenkung als auch die vorzüglichen, belüfteten Scheibenbremsen werden allein mit Muskelkraft betätigt und verlangen festen Zugriff bzw. -tritt. Auch aus dieser Sicht ist der Porsche ein ausgesprochenes Männerauto, so gut er

Porsche 911 S

emanzipierten Damen auch zu Gesicht stehen mag. Als besonders störend wird im übrigen die Stoßempfindlichkeit der Zahnstangenlenkung auf schlechten Straßen empfunden, die die Uhr am Handgelenk regelrechten Shocktests aussetzen kann. Daß Holperstraßen im Aussterben begriffen sind, ist für Porsche-Fahrer auf jeden Fall erfreulich.

Karosserie: funktionell und schnell

Die Porsche-Silhouette ist bereits klassisch zu nennen und die Form des 911 noch immer ansehnlich. Renommee und Leistungsvermögen der Porsche-Wagen sind nicht zuletzt ein Verdienst dieser Form. Bis heute hat es die Firma vermieden, ihr Sportwagenkonzept, etwa durch ein größeres Raumangebot, zu verwässern. Die Wagen sind schnell, weil sie klein und aerodynamisch geformt sind. Daß sie wenig geräumig sind, ist der Preis für die Schnelligkeit.

Der 911 ist ein echter Zweisitzer, seine klappbaren Rücksitze sind nicht mehr als ein schlechtes Notquartier, aber eine willkommene Gepäckablage im Innenraum. Leider ist sie durch die Kopfstützen heute erschwert zugänglich. Die Ausstattung im 911 S ist komplett von den Recaro-Sportsitzen bis zum Heckscheibenwischer und im Detail hochwertig. An der auffallend zweckmäßigen Anordnung von Instrumenten und Bedienungsorganen wird sichtbar, daß Porsche-Wagen mit dem optimalen Einfühlungsvermögen in die Belange des Schnellfahrens gebaut werden. Als einer der ersten verfügte der Porsche über einen Wischerhebel an der Lenksäule, und schon immer konnte man die Pedale mit Spitze und Hacke bedienen.

An Karosserie und Ausstattung hat sich grundsätzlich wenig geändert. Das Motoröl kann man jetzt durch eine Klappe von außen kontrollieren und ergänzen, und der Außenspiegel bekam eine neue, stabilere Form. Ungeschmälert blieben dagegen die Unzulänglichkeiten der Heizung, die sich durch den luftgekühlten Motor ergeben; er pustet bei schneller, drehzahlreicher Fahrt zuviel und im stockenden Stadtverkehr zu wenig Warmluft ins Wageninnere. Die Schwarzfärbung von Karosseriedetails, durch Porsche von den Rennsportwagen in die Serie übertragen und bisher nur an den Scheibenwischern demonstriert, ist bei den neuen Modellen auf den Motorgrill sowie den Porsche-Schriftzug am Heck ausgedehnt worden. Sie macht sich gut und wird unter den Eignern älterer Modelle sicherlich Nachahmer finden. Eindrucksvoll ist die Karosseriequalität, die der 911 mittlerweile erreicht hat. Er verfügt heute über eine ähnliche Solidität und Perfektion im Detail, wie sie früher die phantastisch gebauten 356er aufwiesen. Ganz besonders trifft das auf die Coupés zu, während beim Targa hinsichtlich Karosseriesteifheit und Windgeräuschen naturgemäß Abstriche gemacht werden müssen.

□

Man muß über die Leidenschaftlichkeit eines Maulesels verfügen, um sich vom Porsche 911 S nicht beeindrucken zu lassen. Seine Form, seine Funktionalität und sein unvergleichlicher Motor überspielen noch immer die Nachteile, die sich aus der veralteten Heckmotorkonzeption ergeben und die im Laufe der Produktions-

jahre erstaunlich gut kaschiert werden konnten. Durch seine Eleganz darf man sich freilich nicht täuschen lassen: Der Porsche ist ein reinrassiger Sportwagen mit allen Attributen dieser Gattung, wie formidablen Fahrleistungen, kleinem Innenraum, harter Federung und lautem Motorgeräusch, jedoch ohne Primitivitäten. Der spezifische Porsche-Reiz liegt im unverfälschten Sportwagen-Charakter ebenso wie in der perfekten Fertigungsqualität, die einen idealen Mittelweg zwischen den Massenprodukten und den „handgemachten" Traumsportwagen einschlägt. Das gilt übrigens auch für die Preise, die Porsche heute verlangt. Mit einem 911 T oder E kann man sich leidlicher aus der Affäre ziehen, doch ist eines gewiß: Der S setzt dem Porsche-Fahren nicht nur vom Preis her die Krone auf.

Manfred Jantke

Technische Daten und Meßwerte

Porsche 911 S 2,4 Liter

MOTOR

Sechszylinder Viertakt-Boxermotor im Heck, Bohrung x Hub 84,0 x 70,4, Hubraum 2341 ccm, Verdichtungsverhältnis 8,5:1, Leistung 190 PS bei 6500 U/min, spezifische Leistung 81 PS/Liter, maximales Drehmoment bei 5200 U/min 22 mkg, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 6500 U/min 15,25 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang 8,35 m/s, (entsprechende Drehzahl 3560 U/min), im V. Gang 6,72 m/s (entsprechende Drehzahl 2820 U/min), Graugußzylinder mit Leichtmetall-Kühlrippen, Leichtmetall-Zylinderköpfe, V-förmig hängende Ventile durch je eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe über Kipphebel angetrieben, Nockenwellenantrieb durch Kette, 8fach gelagerte Kurbelwelle, Gebläse-Luftkühlung, Trockensumpfschmierung, Ölinhalt Motor ca. 10 Liter, mechanische Saugrohr-Kraftstoffeinspritzung, elektrische Kraftstoffpumpe, Kraftstofftank im Bug, Füllmenge 62 Liter, davon 6 Liter Reserve, Hochspannungskondensatorzündung, Drehstromlichtmaschine mit 770 Watt, 2 Batterien je 12 V 36 Ah.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,182 (14,092), II. 1,834 (8,123), III. 1,261 (5,585), IV. 0,962 (4,261), V. 0,759 (3,362), R. 3,325 (14,726), Hinterachsübersetzung: 4,429, Ölinhalt Getriebe 2,5 Liter.

FAHRWERK

Kastenrahmen mit selbsttragendem Ganzstahlaufbau verschweißt, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Dämpferbeinen, Torsionsstabfederung mit längsliegenden Torsionsstäben, Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung mit Schräglenkern, Torsionsstabfederung mit querliegenden Torsionsstäben, Stabilisator, doppelt wirkende Teleskopstoßdämpfer, hydraulische Fußbremse, Zweikreis-Scheibenbremse mit innenbelüfteten Bremsscheiben, Handbremse mechanisch auf zusätzliche Bremstrommeln an der Hinterachse wirkend, ZF-Zahnstangenlenkung, Leichtmetall-Felgen 6 J x 15, Stahlgürtelreifen Michelin 185/70 VR 15 X, Abrollumfang 1990 mm.

ABMESSUNGEN

Radstand 2271 mm, Spur 1372/1354 mm, Außenmaße 4147 x 1610 x 1320 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 890 mm, hinten 790 mm, Sitztiefe vorn 500 mm, hinten 345 mm, Wendekreis links und rechts 10,6 m, 3 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1110 kg (davon Vorderachse 470 kg, Hinterachse 640 kg, Gewichtsverhältnis 42,4:57,6), zulässiges Gesamtgewicht 1400 kg, Zuladung 290 kg, Personenindexzahl 3,5, Leistungsgewicht vollgetankt 5,8 kg/PS, bei Belastung mit 170 kg (2 Personen mit Gepäck) 6,7 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit . . . 231,4 km/h
(entsprechende Drehzahl 6610 U/min)

Beschleunigungen (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)

0 bis 40 km/h	2,4 s
0 bis 60 km/h	3,5 s
0 bis 80 km/h	5,6 s
0 bis 100 km/h	7,4 s
0 bis 120 km/h	10,2 s
0 bis 140 km/h	13,2 s
0 bis 160 km/h	17,8 s
0 bis 180 km/h	23,0 s
0 bis 200 km/h	32,0 s
1 km mit stehendem Start	27,2 s

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	bis 62 km/h
II. Gang	bis 107 km/h
III. Gang	bis 156 km/h
IV. Gang	bis 204 km/h
V. Gang	bis 259 km/h*

* theoretischer Wert

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	56 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	71 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	74 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	76 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	78 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	81 Phon (dBA)
Bei 160 km/h	85 Phon (dBA)
Bei 180 km/h	88 Phon (dBA)
Bei 200 km/h	91 Phon (dBA)

VERBRAUCH

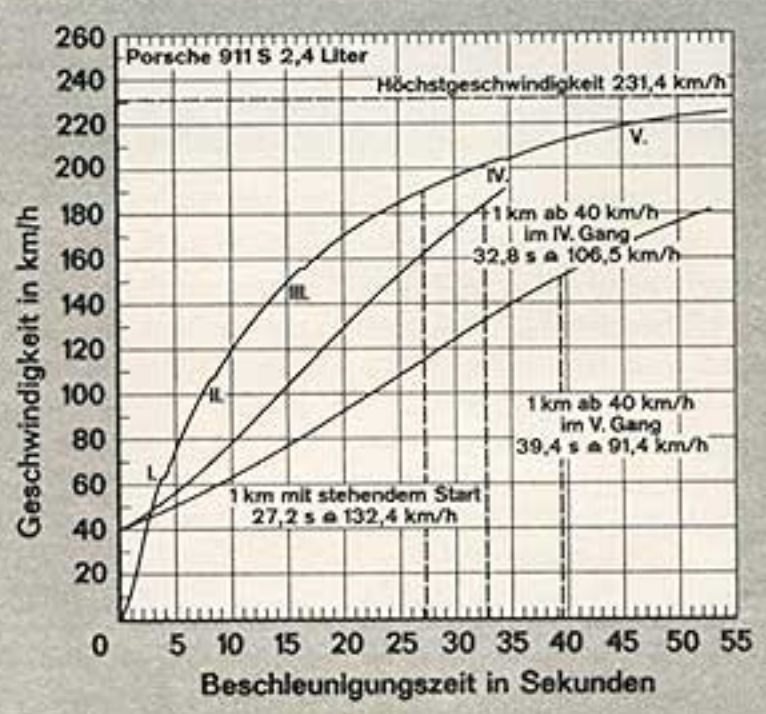
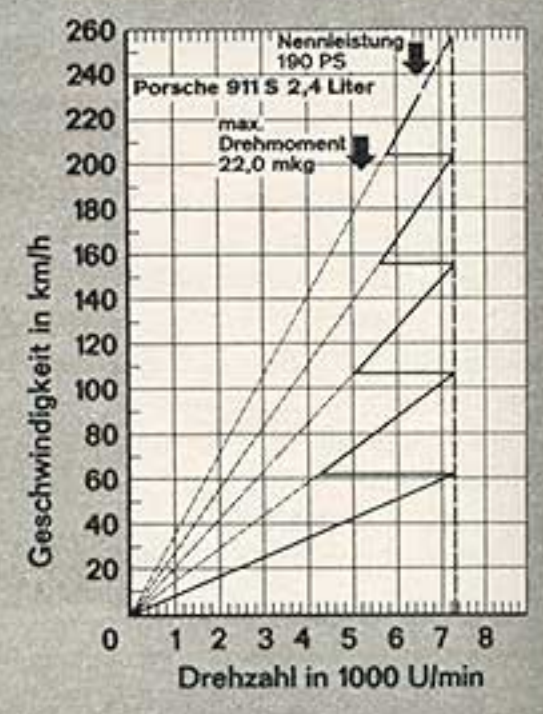
Normalbenzin

Autobahn Schnitt ca. 125 km/h	14,8 L/100 km
Autobahn Schnitt ca. 150 km/h	17,6 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 85 km/h	15,1 L/100 km
Kurzstrecke	14,5—17,0 L/100 km
Testverbrauch	16,9 L/100 km

WARTUNG

Inspektion und Ölwechsel alle 10 000 km

PREISE

Coupé	DM 30 680.—
Aufpreis für 5-Gang-Getriebe	DM 470.—

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