auto motor sport Test

Porsche 911 und Carrera

Mit dem G-Programm geht Porsches 911-Baureihe ins zehnte Produktionsjahr – mit mehr Hubraum, mehr Sicherheit, mehr Komfort und geänderter Modell-Ordnung. Nach dem die neue Mitte bildenden 911 S (Testbericht Heft 21/1973) fuhr auto motor und sport die Basis- und Spitzenversionen der G-Serie: den 911 und den Carrera.

Geh-Modelle

Zweihundert bei siebenzwo im vierten, ein schneller Griff zum Schalthebel, und im fünften Gang geht es zügig weiter bis knapp 240 – was heute fast schon wie eine Mär aus der guten alten Zeit klingt, war noch vor einem Vierteljahr mit Deutschlands schnellstem Serienautomobil auf nicht begrenzter, freier Autobahn mühelos zu realisieren. Der Test-Carrera hatte allerdings nur kurz Gelegenheit, sich als souveränes Fernverkehrsmittel zu profilieren: Während der ebenfalls von auto motor und sport gefahrene 911 sein Testpensum noch vor der Ölkrise absolvierte und sich dementsprechend entfalten konnte, wurde der Carrera vom bald darauf erlassenen Spartempo 80/100 drastisch gebremst. Zwar rollte er auch mit nur 100 km/h – dabei schlägt sein Hochleistungssportler-Herz im V. Gang gerade 2800mal pro Minute – brav und sparsam dahin, aber unter diesen Umständen vom „Fahren in seiner schönsten Form" (Porsche-Slogan) zu sprechen, wäre dann doch etwas übertrieben. Ein Auto, das die 100 schon im zweiten seiner fünf Gänge erreicht und weit mehr als das Doppelte an Geschwindigkeitsreserven bietet, erinnert, derart gezügelt, zwangsläufig an ein zum Akkergaul degradiertes Vollblut – zumal wenn es ein Porsche ist, dessen wohl größter Reiz darin liegt, daß er „geht". Und diesen Porsche-typischen Charakterzug haben auch die G-Modelle, obwohl sie den neuesten Sicherheits- und Abgasvorschriften entsprechen, keineswegs verloren.

Stellungswechsel

Die G-Modelle treten in drei Leistungsstufen an: als 911 mit 150 PS, als 911 S mit 175 PS und als Carrera mit 210 PS. Wenn man eine Beziehung zur bisherigen Typolo-

FOTOS: WEITMANN

gie herstellen will, bietet sich folgende Lösung an: Der 911 ersetzt das T-Modell (130 PS), der 911 S übernimmt die Mittler-Rolle des E (165 PS), und die Spitzenposition des früheren S (190 PS) geht auf den Carrera über, der seinen Heck-Bürzel ab- und dafür Gewicht zugelegt hat – er avancierte vom leichtgewichtigen Sportinstrument (vollgetankt 1010 kg) zum vollwertig ausgestatteten, auch in Targa-Ausführung lieferbaren Serienmodell, das nunmehr stattliche 1180 kg auf die Waage bringt. Einen „echten" Carrera gibt es mittlerweile auch wieder: den allein für Sportzwecke vorgesehenen Dreiliter-RS.

Wenn man auf die 95 Mark Aufpreis kostenden auffälligen Carrera-Schriftzüge an den Türen verzichtet, läßt sich der stärkste G-Porsche äußerlich nur bei genauem Hinsehen von seinen schwächeren Brüdern unterscheiden – durch die unter etwas verbreiterten Kotflügeln verborgenen 7 Zoll-Hinterräder und das funktionelle Mattschwarz an Fensterrahmen und Türgriffen (wahlweise auch in Chrom lieferbar).

Im Innenraum erinnert nichts mehr an die aus Gewichtsgründen unvermeidlichen Primitivitäten des ursprünglichen RS, im Gegenteil: Von den hinteren Notsitzen über Bodenteppiche bis hin zur Zeituhr wurden alle das Zusammenleben mit einem Auto erleichternden Annehmlichkeiten installiert, und die serienmäßigen elektrischen Fensterheber vermitteln gar einen Hauch von Luxus. Eindeutig sportlich hingegen wirken die reichhaltige Instrumentierung und das kleine Lederlenkrad, dessen dicker, griff-sympathischer Kranz allerdings das Ablesen der Öltemperatur und des Geschwindigkeitsbereichs zwischen 100 und 200 km/h erschwert.

Weniger reichhaltig ausgestattet ist naturgemäß der 911, den man jedoch mit Hilfe der auch bei Porsche immer länger werdenden Aufpreisliste leicht dem Standard der teureren Modelle angleichen kann: Leichtmetallfelgen kosten für ihn, je nach Art und Größe, zwischen 390 und 1250 Mark, Öldruck- und Ölstandsanzeige 165 Mark, Fünfganggetriebe 590 Mark, hintere Ausstellfenster 150 Mark, Sportlenkrad 180 und elektrische Fensterheber 550 Mark.

Bei allen Modellen gleich ist mit 2000 Mark der Mehrpreis für die Targa-Ausführung, die stärkere optische Effekte und natürlich den Vorzug des Offenfahrens bietet. Dafür ist sie nicht ganz so steif wie die sachlicher wirkende Coupé-Karosserie, die außerdem bei schneller Fahrt weniger Windgeräusche verursacht. Beiden Versionen – auto motor und sport fuhr den 911 als Targa, den Carrera als Coupé – kann man eine erstklassige Verarbeitungsqualität bescheinigen. Beiden gemeinsam ist auch jenes Charakteristikum, das bisher jeden Porsche auszeichnete: Es sind Autos, die einem „passen", mit denen man dank funktionsgerechter Anordnung aller Bedienungsorgane und einer den unterschiedlichsten Fahrerstaturen gerecht werdenden Sitzposition auf Anhieb gut zurechtkommt.

Muskelspiel

Gemeinsam ist allen G-Modellen überdies der gleiche Hubraum von 2,7 Litern, mit dem die Porsche-Techniker verschärften Abgasbestimmungen Rechnung tragen können, ohne vom traditionell hohen Leistungsniveau abzulassen. Während beim 911 (und 911 S) die neue K-Jetronic-Einspritzanlage, bei der das Benzin in Abhängigkeit von der angesaugten Luftmenge dem Motor zugeteilt wird, für schadstoffarme Abgase und günstige Ver-

Porsche 911 und Carrera

brauchswerte sorgt, behielt der Carrera seine mechanische Saugrohr-Einspritzung, da sich mit ihr die höheren Drehzahlen und stärkeren Ventilüberschneidungen des 210 PS-Triebwerks besser realisieren lassen.

Die bei 5700 U/min anfallenden 150 PS des 911 ergeben eine eher bürgerlich zu nennende spezifische Leistung von 55,5 PS/Liter, ermöglichen jedoch Fahrleistungen, für die dieses Attribut keineswegs angebracht erscheint: Der Testwagen spurtete in 8,2 s von 0 auf 100 km/h und war exakt 210,4 km/h schnell. Der Hunderterwert fiel damit sogar etwas günstiger aus als beim einige Wochen zuvor gemessenen 911 S, der sich offensichtlich nicht in optimalem Zustand befand. Denn während 911 und Carrera die Beschleunigungsangaben des Werks geringfügig übertrafen, hatte der 911 S bis 100 km/h das Soll um 0,9 s verfehlt.

Was sich beim S noch nicht so deutlich bemerkbar machte, kam beim 911 voll zum Tragen: die aus der Hubraumvergrößerung und dem auf 24 mkg angewachsenen maximalen Drehmoment (bei 3800 U/min im 911, bei 4000 U/min im S) resultierende verbesserte Durchzugskraft im unteren Drehzahlbereich. Sie war im täglichen Fahrbetrieb ebenso offenkundig, wie sie sich bei den Elastizitätsmessungen in eindeutigen Zahlen niederschlug. Der 911 reagierte bereits bei wenig mehr als Leerlaufdrehzahl angenehm kraftvoll auf Durchdrücken des Gaspedals, und in mittleren Drehzahlregionen entwickelte er so energischen Schub, daß man die einzelnen Gänge äußerst selten bis zum erlaubten Höchstwert von 6400 U/min ausdrehte.

Anders der Carrera: Zwar läuft auch er im unteren Drehzahlbereich ausreichend rund und elastisch, so daß man schaltfaul im dichten Verkehr mitschwimmen kann, doch sein wahres Gesicht zeigt er erst, wenn er aus den Drehzahl-Niederungen heraus ist. Oberhalb 4000 Touren (das maximale Drehmoment von 26 mkg steht bei 5100 U/min zur Verfügung) bis zur Höchstdrehzahl von 7200 geht er in einer Art und Weise zur Sache, die schlicht begeisternd ist – zumal die immense Vortriebskraft vom Heckmotor jederzeit kompromißlos auf den Boden gebracht wird. Entsprechend eindrucksvoll sind die Meßergebnisse: Das Testauto beschleunigte in 6,1 s von 0 auf 100 km/h, legte den Kilometer mit stehendem Start in 26,2 s zurück und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 238,4 km/h. Daß es der vor Jahresfrist gemessene Carrera RS mit gleicher Leistung noch etwas besser konnte, hat gewichtige Gründe: Immerhin wollen beim heutigen Serien-Carrera 170 Kilogramm mehr bewegt werden.

Lobende Erwähnung verdient die Tatsache, daß Porsches G-Modelle in Anbetracht ihres hohen Fahrleistungsniveaus ausgesprochen energiebewußt mit dem Inhalt ihrer 80 Liter fassenden Kraftstofftanks umgehen. Der 911 begnügte sich im Schnitt mit rund 15 Litern Normalbenzin pro 100 Kilometer (ohne krisenbedingte Einschränkungen), der Carrera mit 17 Liter/100 km (bei teilweisem Krisenbetrieb). Es dürfte schwerfallen, vergleichbare Autos zu finden, die sich ähnlich wirtschaftlich ähnlich schnell bewegen lassen.

ZUM VERGLEICH	Porsche 911 Targa*	Porsche 911 S Targa*	Porsche 911 S Targa Sportomat.	Porsche Carrera	Porsche Carrera RS**
Hubraum ccm	2687	2687	2687	2687	2687
Leistung PS bei U/min	150/5700	175/5800	175/5800	210/6300	210/6300
Preis DM	29 570,–	33 570,–	33 980,–	37 980,–	(34 000,–)
Beschleunigung in s					
0 bis 60 km/h	3,5	4,0	4,6	3,0	2,6
0 bis 80 km/h	5,4	5,7	6,3	4,4	4,1
0 bis 100 km/h	8,2	8,5	9,1	6,1	5,7
0 bis 120 km/h	11,3	11,3	12,1	8,6	8,0
0 bis 140 km/h	15,8	15,5	16,4	11,2	10,2
0 bis 160 km/h	21,9	20,3	21,4	15,2	13,7
0 bis 180 km/h	31,3	27,3	30,3	19,9	17,6
0 bis 200 km/h	–	41,3	–	27,3	23,0
1 km mit stehendem Start	28,9	28,7	29,8	26,2	25,4
Höchstgeschwindigkeit km/h	210,4	225,0	223,6	238,4	240,0

* mit Fünfganggetriebe; ** wird in dieser Form nicht mehr gebaut.

Bodenturnen

Überdurchschnittlich schnell bewegen lassen sich die Porsche-Autos nicht nur auf gerader Piste – wo sich im oberen Geschwindigkeitsbereich nach wie vor die durch hecklastige Gewichtsverteilung und kurzen Radstand bedingte unbefriedigende Richtungsstabilität als gewöhnungsbedürftig erweist –, sondern vor allem auch auf kurvenreichen Strecken. Hier bestechen sie durch ihre konzeptionsbedingte Wendigkeit und ein hohes Maß an Kurvenfestigkeit. Sowohl mit dem 911 wie mit dem Carrera können Biegungen aller Art sehr sicher und außerordentlich zügig durchfahren werden, wobei bei beiden bis hin zum Grenzbereich – in den man nur bei extremer Fahrweise vorstößt – ein leicht untersteuerndes Fahrverhalten vorherrscht. Lediglich durch übertriebenes Einlenken und vollen Einsatz der verfügbaren Leistung läßt sich ein Ausbrechen des Hecks provozieren. Die saubere Kontrolle solcher Fahrzustände erfordert beim Carrera etwas mehr Aufmerksamkeit, denn er erreicht dank anderer Stabilisatorbestückung (stärkerer vorderer, zusätzlicher hinterer Querstabilisator) und voluminöserer Bereifung (vorn 185/70 auf 6 Zoll-, hinten 215/60 auf 7 Zoll-Felgen) noch deutlich höhere Kurvengeschwindigkeiten als der 911, stellt jedoch Leute, die gern und gut fahren, vor keine besonderen Probleme.

Die Fahrwerksunterschiede sind auch dafür verantwortlich, daß der Carrera im (gegenüber den Vorgängermodellen klar verbesserten) Federungskomfort etwas ungünstiger abschneidet als der 911: Er hat vor allem einen schlechteren Langsamfahrkomfort, und auf Kopfsteinpflaster gerät seine Karosserie leicht ins Vibrieren. Beiden Autos kann man aber bei aller sportlichen Straffheit insgesamt einen befriedigenden Reisekomfort attestieren, denn von harten Stößen oder abrupten Vertikalbeschleunigungen bleiben die Insassen selbst auf ungepflegten Landstraßen weitgehend verschont. Dafür werden Fahrbahnmängel um so deutlicher in der Lenkung spürbar: Dieses ohne Servounterstützung arbeitende Aggregat ist ungewöhnlich stoßempfindlich und verlangt bei schneller Kurvenfahrt einige Haltekräf-

te, überzeugt jedoch andererseits durch seine Direktheit und Genauigkeit.
Uneingeschränktes Lob muß man den Bremsen zollen, die in jeder Situation mit kaum zu übertreffender Verzögerungstaktik aufwarten und selbst bei rennmäßiger Fahrweise keinerlei Anzeichen von Schwäche erkennen lassen.

Porsches G-Generation demonstriert, daß Sicherheitsstoßstangen, Kopfstützen und Abgasentgiftung die Sportwagen-Idee nicht notwendigerweise verwässern müssen – sofern geschickte Stylisten und brillante Techniker derlei Erfordernissen der heutigen Zeit Rechnung tragen. Nach wie vor üben die in Zuffenhausen gefertigten Autos auf den Enthusiasten jene Faszination aus, die von den exzellenten Fahrleistungen und der jedem Detail anzumerkenden Funktionalität ebenso geprägt wird wie vom unverwechselbaren Klang der luftgekühlten Heckmotoren. Daß diese Motoren nur Normalbenzin brauchen, und davon vergleichsweise wenig, verdient in gleichem Maße Anerkennung wie eine weitere Eigenschaft, die nicht gerade typisch für schnelle Sportwagen ist: die überzeugende Alltags-Zuverlässigkeit, die den Umgang mit einem Porsche ähnlich problemlos gestaltet wie den mit einem seiner entfernten, ausgesprochen unsportlichen Verwandten – dem VW-Käfer.

Fritz Reuter

Technische Daten und Meßwerte

Werte für Porsche 911 in Klammern

MOTOR

Sechszylinder Viertakt-Boxermotor, Bohrung x Hub 90 x 70,4 mm, Hubraum 2687 ccm, Verdichtungsverhältnis 8,5 (8,0) : 1, Leistung 210 PS bei 6300 U/min (150 PS bei 5700 U/min), spezifische Leistung 78,1 (55,5) PS/Liter, maximales Drehmoment 26,0 mkg bei 5100 U/min (24,0 mkg bei 3800 U/min), mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 6300 U/min 14,8 m/s (bei Nenndrehzahl 5700 U/min 13,4 m/s), achtfach gelagerte Kurbelwelle, je eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Nockenwellenantrieb durch Kette, Luftkühlung durch Gebläse, Druckumlaufschmierung mit Trockensumpf, Ölinhalt Motor ca. 11 Liter, mechanische Saugrohr-Benzineinspritzung (Benzineinspritzung durch K-Jetronic), elektrische Benzinpumpe, 80 Liter-Benzintank im Bug, Batterie 12 V 66 Ah, Drehstromlichtmaschine 770 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,182 (14,093), II. 1,833 (8,118), III. 1,261 (5,585), IV. 0,926 (4,101), V. 0,724 (3,207), R. 3,325 (14,726), Achsantriebsübersetzung 4,429, Ölinhalt Getriebe und Differential 3 Liter, auf Wunsch Differentialsperre.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Dämpferbeinen, längsliegende Drehfederstäbe, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern, querliegende Drehfederstäbe, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, hydraulische Fußbremse, Zweikreissystem, vorn und hinten belüftete Scheibenbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen vorne 6 J x 15, hinten 7 J x 15 (5½ J x 15 oder auf Wunsch 6 J x 15 Leichtmetallfelgen), Gürtelreifen Dunlop SP Sport Super vorne 185/70 VR 15, hinten 215/60 VR 15 (Dunlop SP 57 Gürtelreifen 185/70 VR 15).

ABMESSUNGEN

Radstand 2271 mm, Spur 1372/1380 (1372/1354) mm, Außenmaße 4291 x 1610 x 1320 mm, Wendekreis 10,8 m.

GEWICHTE

Carrera: Eigengewicht vollgetankt 1180 kg (davon Vorderachse 490 kg, Hinterachse 690 kg, Gewichtsverteilung 41,5:58,5), zulässiges Gesamtgewicht 1400 kg, Zuladung 220 kg, Personenindexzahl 2,6, zulässige Anhängelast gebremst 800 kg, ungebremst 480 kg, Leistungsgewicht vollgetankt 5,6 kg/PS, bei Belastung mit 170 kg (2 Personen mit Gepäck) 6,4 kg/PS. 911: Eigengewicht vollgetankt 1125 kg (davon Vorderachse 470 kg, Hinterachse 655 kg, Gewichtsverteilung 41,8:58,2), zulässiges Gesamtgewicht 1400 kg, Zuladung 275 kg, Personenindexzahl 3,2, zulässige Anhängelast gebremst 800 kg, ungebremst 480 kg, Leistungsgewicht vollgetankt 7,5 kg/PS, bei Belastung mit 170 kg (2 Personen mit Gepäck) 8,6 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 238,4 (210,4) km/h (entsprechende Drehzahl 6600 (5700) U/min

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)

0 bis 40 km/h	1,8 (2,1) s
0 bis 60 km/h	3,0 (3,5) s
0 bis 80 km/h	4,4 (5,4) s
0 bis 100 km/h	6,1 (8,2) s
0 bis 120 km/h	8,6 (11,3) s
0 bis 140 km/h	11,2 (15,8) s
0 bis 160 km/h	15,2 (21,9) s
0 bis 180 km/h	19,9 (31,3) s
0 bis 200 km/h	27,3 (—) s
1 km mit stehendem Start	26,2 (28,9) s

Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang ab 40 km/h)

40 bis 60 km/h	4,9 (3,9) s
40 bis 80 km/h	9,4 (7,5) s
40 bis 100 km/h	13,0 (10,8) s
40 bis 120 km/h	16,6 (14,3) s
40 bis 140 km/h	20,2 (18,5) s
40 bis 160 km/h	24,0 (24,3) s
40 bis 180 km/h	28,6 (35,5) s
1 km ab 40 km/h im IV. Gang	31,3 (30,6) s

Elastizität (Beschleunigung im V. Gang ab 40 km/h)

40 bis 60 km/h	7,8 (6,2) s
40 bis 80 km/h	14,1 (11,5) s
40 bis 100 km/h	20,4 (17,1) s
40 bis 120 km/h	26,2 (22,7) s
40 bis 140 km/h	32,3 (28,6) s
40 bis 160 km/h	38,6 (36,3) s
1 km ab 40 km/h	37,5 (35,5) s

INNENGERÄUSCH

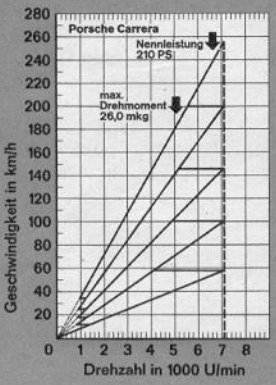
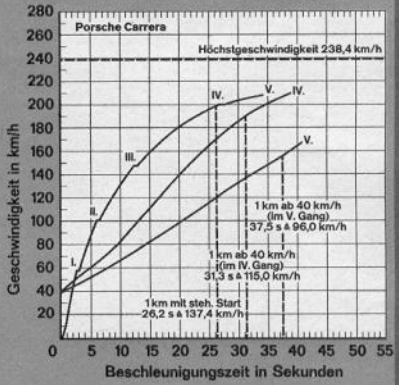
Leerlauf im Stand	56 (52) Phon (dBA)
Bei 50 km/h	67 (64) Phon (dBA)
Bei 80 km/h	71 (66) Phon (dBA)
Bei 100 km/h	72 (68) Phon (dBA)
Bei 120 km/h	73 (71) Phon (dBA)
Bei 140 km/h	75 (73) Phon (dBA)
Bei 160 km/h	78 (78) Phon (dBA)
Bei 180 km/h	81 (82) Phon (dBA)
Bei 200 km/h	85 (84) Phon (dBA)

VERBRAUCH

Normalbenzin	
Autobahn Schnitt ca. 130 km/h	13,1 L/100 km (13,5 L/100 km)
Autobahn Schnitt ca. 155 km/h	16,0 L/100 km (16,7 L/100 km)
Landstraße Schnitt ca. 85 km/h	14,3 L/100 km (15,4 L/100 km)
Testverbrauch	16,9 L/100 km (15,4 L/100 km)

WARTUNG

Inspektion und Ölwechsel alle 10 000 km
Hersteller: Dr.-Ing. h. c. F. Porsche KG. Stuttgart-Zuffenhausen

PREISE

911 Coupé (mit Fünfgang)	DM 27 570,–
911 Targa (mit Fünfgang)	DM 29 570,–
Carrera	DM 37 980,–