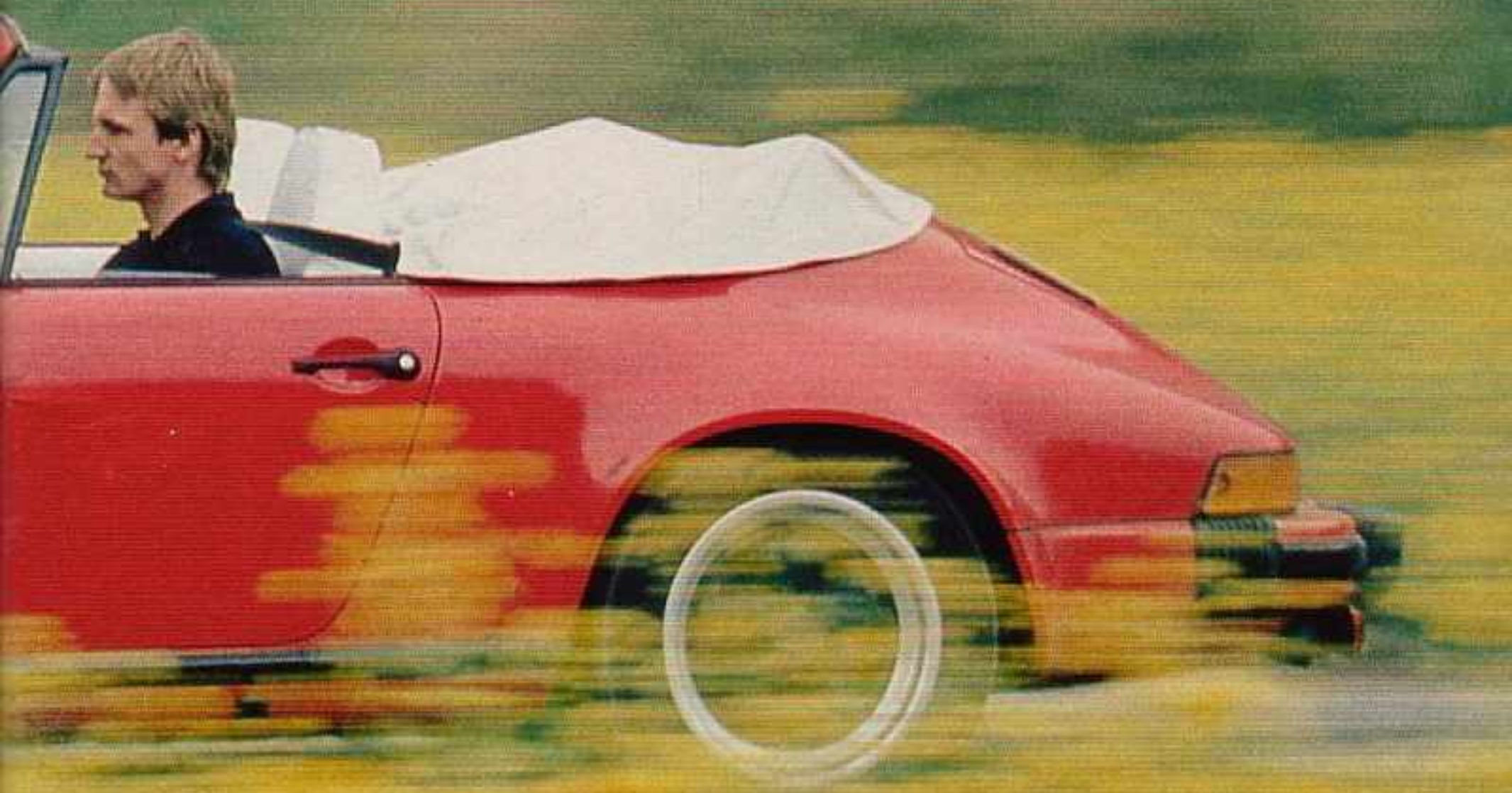
Die Offenbarung

Fahrbericht Porsche 911 SC Cabrio

Neue Version des klassischen Heckmotor-Sportwagens mit voll versenkbarem Verdeck.

Von Werner Schruf und Hans Peter Seufert (Fotos)

Nicht weniger als 17 Jahre lang mußten sich die Frischluft-Fans unter den Porsche-Freunden mit Halbherzigem zufriedengeben. Denn das Porsche 356 Cabrio, von dem im April 1965 die letzten Exemplare gebaut worden waren, hatte bis vor kurzem keinen wahrhaftigen Nachfolger erhalten. Der 911 Targa mit abnehmbarem Kunststoffdach konnte nicht als vollwertiger Ersatz gelten. Nun gibt es den Sportwagen-Klassiker auch in der klassisch offenen Ausführung – mit ganz versenkbarem Stoffdach. ▷



Keine Probleme mit dem Verdeck

Auf keinen Fall ein „Zigeuner-Verdeck" bauen – so lautete der Auftrag an die Cabrio-Entwickler bei Porsche. Entstanden ist ein solides Stoffdach. Als erster Schritt zum Öffnen ist das Rückfenster per Reißverschluß zu lösen (1). So fährt man auch bei hohem Tempo weitgehend zugfrei (2). Breite Spriegel und einteilige Dachrahmen sorgen für Stabilität und Dichtigkeit (3). Im offenen Auto reicht der Platz auf den Notsitzen auch für kleine Kinder kaum mehr aus (4).

Fahrbericht Porsche 911 SC Cabrio

Bott beauftragte damals einen Spezialisten aus der Forschungsabteilung, der in früheren Jahren an der Entstehung mehrerer Cabrios anderer Marken maßgeblich beteiligt war, Skizzen von möglichen 911 Cabrios anzufertigen. Die innerhalb nur eines Monats zu Papier gebrachten Vorschläge zeigen einen flachen Speedster mit sehr niedriger Frontscheibe und einen Roadster mit typischem 911-Profil.

Daß die Entscheidung zugunsten des in der Kontur dem Targa ähnelnden Roadsters fiel, hatte nicht nur formale, sondern auch fertigungstechnische Gründe. Für das Cabrio sollten nämlich möglichst viele Karosserieteile unverändert aus der Serienproduktion des 911 zu übernehmen sein, um einerseits die Kosten niedrig zu halten und andererseits ein hohes Maß an Flexibilität in der laufenden Produktion zu ermöglichen.

Beide Forderungen sind erfüllt: Für die Cabrio-Ausführung wird die komplette Rohkarosserie des 911 Targa fast unverändert übernommen. Nur in jenen Bereichen, wo beim Targa der blecherne Bügel angebracht ist, verfügt der Offen-Elfer über wenige Spezialteile zur Befestigung des Faltverdecks und zur Installation der Sicherheitsgurte.

Gezielte Verstärkungen an der Karosserie des Cabrios vorzunehmen, erübrigte sich. Vergleichende Elastizitätsmessungen mit dem Targa haben gezeigt, daß der breite Überrollbügel auf die Verwindungssteifigkeit des Autos keinerlei positiven Einfluß ausübt und daß er aus Gründen der Stabilität entbehrlich ist. Ihm kommt also nur im Fall eines Überschlags eine sinnvolle Funktion zu.

Daß die Entscheidung, einen richtig offenen 911 zu bauen, eigentlich überfällig war, zeichnet sich seit der offiziellen Vorstellung des SC Cabrios auf dem Genfer Salon im März dieses Jahres deutlich ab. „Das Interesse an diesem Porsche ist überwältigend", sagt Vertriebs-Chef und Vorstandsmitglied Lars Roger Schmidt. „Die Produktion des ersten Jahres ist so gut wie verkauft, der Auftragsstau reicht bis Sommer 1983."

Daß die Cabrio-Version des 911 bei den Kunden so gut ankommt, wundert in Anbetracht des anhaltenden 911-Booms wenig. Und wenn man mit der jüngsten Porsche-Kreation erst einmal an sonnigen Tagen ausgiebig Kontakt aufgenommen hat, dann drängt sich die Vermutung auf, daß der Run auf den offenen 911 wohl auch länger anhalten wird.

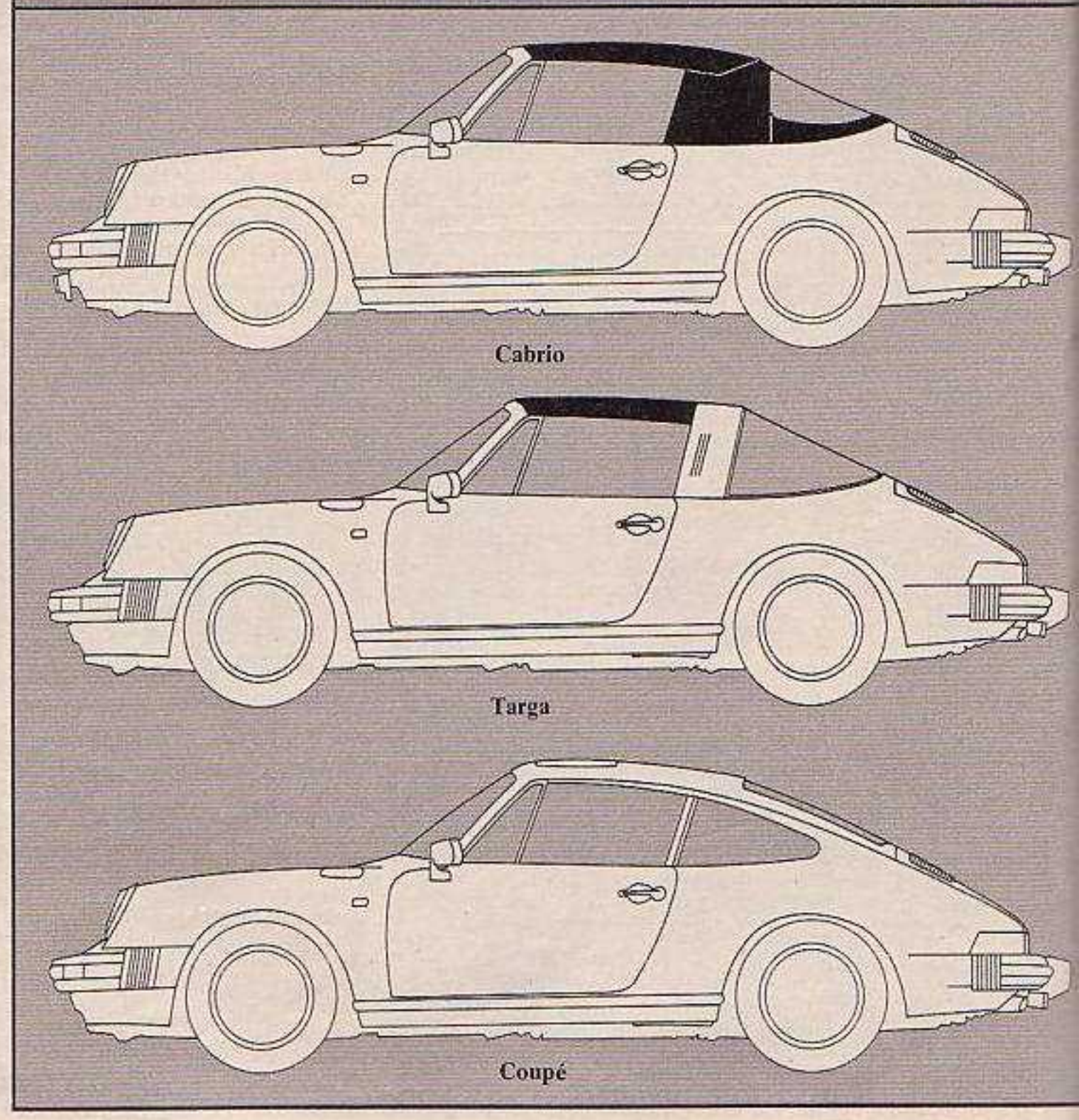
Denn im Vergleich mit dem Targa und erst recht dem Coupé bietet das Cabrio außer den unveränderten sportlichen Qualitäten des 911 eine weitere sehr zeitgemäße Möglichkeit, Spaß beim Autofahren zu empfinden. Dieser stellt sich bei geöffnetem Verdeck ein und wird ganz wesentlich bestimmt von den Reizen der Landschaft. Auch der Motor ist anders, zumindest akustisch.

Der unvergleichliche Klang des Boxermotors dringt im offenen Cabrio weniger gefiltert ins Ohr. Weitere Klangvariation: Man läßt das Dach geschlossen und öffnet nur das Rückfenster. Die seitlich weit herumgezogene Kunststoffscheibe wird am oberen Ende per Reißverschluß gelöst und hinter die Rücksitzlehnen geklappt. Dieser Arbeitsvorgang ist in jedem Fall auch der erste Schritt beim Öffnen des Verdecks.

In dieser Konstellation ermöglicht der 911 weitgehend zugfreies Fahren bis hin zur Höchstgeschwindigkeit. Ein leichtes, durch die rückwärtige Öffnung dringendes Lüftchen sorgt für eine angenehme Befächelung der Insassen.

Der zweite Schritt beim Öffnen des Verdecks erfordert nicht viel mehr Zeit als der erste, läßt sich aber im Gegensatz zum Lösen des Fenster-Reißverschlusses bequem vom Fahrersitz aus bewerkstelligen. Mittels zweier herausnehmbarer Knebel, die

Der Porsche 911 im Profil



bei geschlossenem Dach im Handschuhfach verschwinden können, werden die vier Verschlußhaken am Frontscheibenrahmen geöffnet, dann wird das Verdeck hinter die Fondsitzlehnen geklappt.

Nun geht es im 911 nicht nur betont luftig zu, es stellt sich auch ein wohltuendes Gefühl beim Fahren unter freiem Himmel ein – etwa so, als sei mit dem Dach über dem Kopf auch ein gewisser Zwang verschwunden, den 911 standesgemäß zügig bewegen zu müssen. Man neigt fast selbstverständlich dazu, gemächlich in einer der oberen Fahrstufen dahinzugleiten und sich ganz den Eindrücken der Umgebung zu widmen.

Die Belästigung durch den Fahrtwind ist dabei sehr gering, denn wer sich mit Geschwindigkeiten bis 120 km/h begnügt – in diesem Bereich lassen sich nun einmal die Vorzüge des Offenfahrens am besten auskosten –, muß sich an warmen Sommertagen weder mit einer Kopfbedeckung noch mit einer Brille vor Zugluft schützen.

Daß die Porsche-Konstrukteure bei der Entwicklung des Cabrios jedoch nicht nur ans Offenfahren gedacht haben, verrät die solide Dachkonstruktion, die einen Festanteil aus Profilblechen von rund 50 Prozent aufweist. Sehr ausladende, innen gepolsterte und mit Kunstleder verkleidete Spriegel am vorderen und hinteren Ende des Verdecks gewährleisten eine breite Auflage des ungepolsterten Stoffdachs sowie eine günstige Formsteifigkeit.

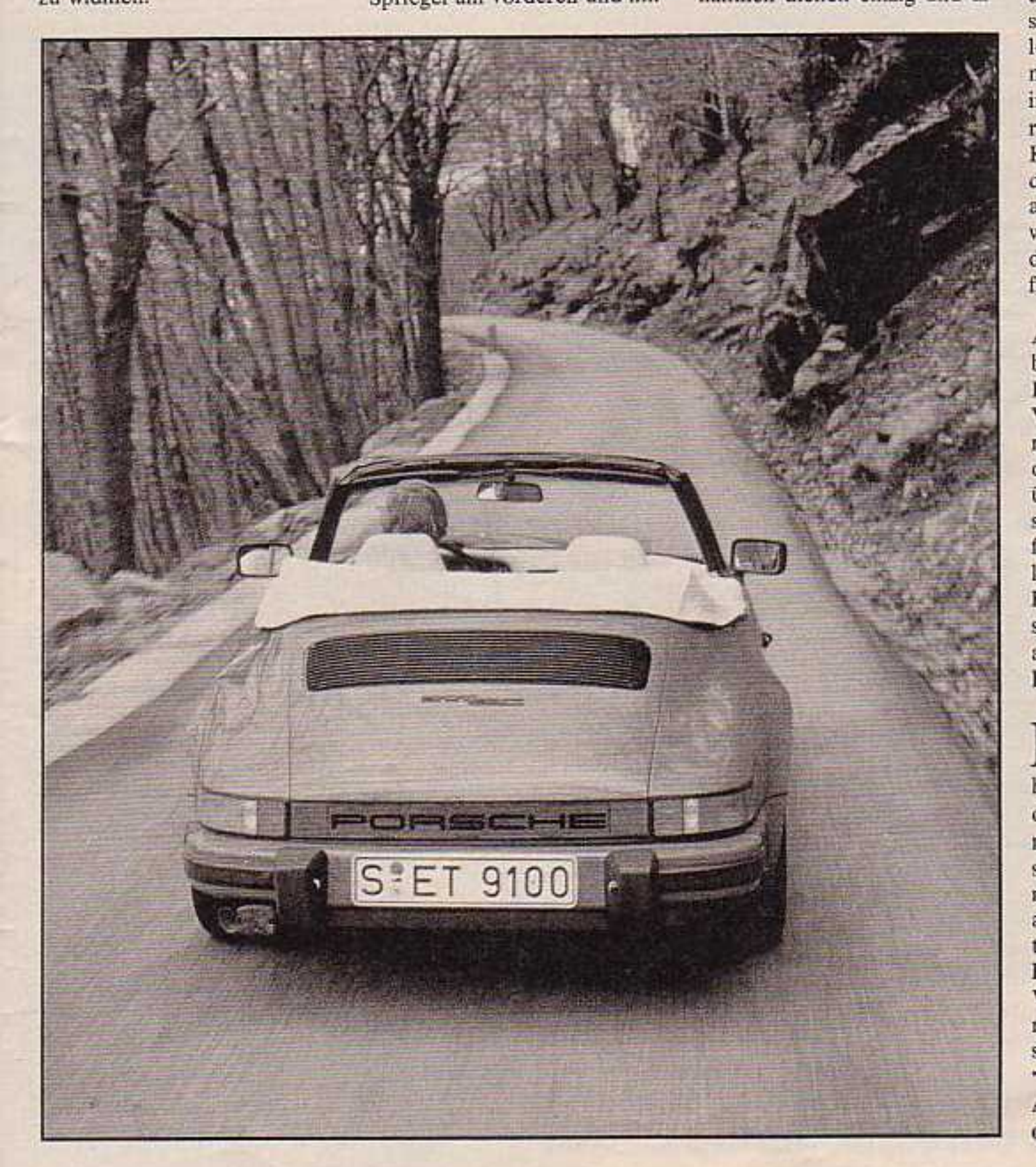
Das Dach in geschlossenem Zustand straff zu halten, dazu tragen auch integrierte Seilzüge bei, die federbelastet und daher selbstnachstellend sind. Zu den Vorzügen der Verdeckkonstruktion, deren Gestängeteile weitgehend aus Leichtmetall bestehen und zur Geräuschreduzierung in Kunststoff gelagert sind, gehören auch die einteiligen Dachrahmendichtungen oberhalb und hinter den Seitenfenstern.

All diese aufwendigen Maßnahmen dienen einzig und allein dem Zweck, in geschlossenem Zustand ein Höchstmaß an Luft- und Wasserdichtigkeit sowie einen geringen Windgeräuschpegel zu gewährleisten. Dieses Ziel wurde weitgehend erreicht; das bestätigte jedenfalls eine mehrstündige Fahrt mit dem auto motor und sport zur Verfügung gestellten Vorserien-Exemplar in strömendem Regen. Während dieser Tour fand kein einziger Wassertropfen den Weg ins Wageninnere.

Was die Belästigung durch Windgeräusche betrifft, so kann man ebenfalls sehr zufrieden sein. Bis Tempo 120 bleibt der Lärmpegel erstaunlich niedrig, schwillt dann jedoch mit zunehmender Geschwindigkeit an, wie das bei allen offenen Autos (auch bei denen mit Bügel) üblich ist. Daß im Fahrbetrieb keine Zugluft registriert werden konnte und Klappergeräusche des Verdecks sowohl in geöffnetem als auch in geschlossenem Zustand weitgehend ausblieben, stellt der Dachkonstruktion ebenfalls ein gutes Zeugnis aus.

Auch sonst offenbarte das Cabrio im Fahrbetrieb positive Eigenschaften. Bezüglich der Verwindungssteifigkeit der Karosserie ist es den meisten anderen Voll-Cabrios deutlich überlegen und wirkt sowohl auf schlechten Straßen als auch bei forcierter Kurvenfahrt auffallend stabil. Dazu kommt ein Federungskomfort von erstaunlicher Güte, so daß auch auf schlechten Landstraßen der Fahrspaß ungetrübt bleibt.

Maßgeblichen Anteil an den freudigen Gefühlen hat auch die Antriebsquelle des offenen Elfers. Er ist nämlich mit jenem 204 PS (150 kW) starken Sechszylinder-Boxermotor bestückt, der auch die anderen 911 SC-Versionen antreibt. Damit sind überlegene Fahrleistungen garantiert, laut Werksangabe bei geschlossenem Verdeck eine Höchstgeschwindigkeit von 235 km/h. ▷



Auch von hinten attraktiv: offener Elfer.

Gut in Form: Cabrio geschlossen

. . . und mit geöffnetem Verdeck

Technische Daten

Porsche 911 SC Cabrio

MOTOR
Luftgekühlter Sechszylinder-Boxermotor hinten längs, achtfach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe (Kettenantrieb), Ventile über Kipphebel betätigt, über Keilriemen angetriebenes Kühlgebläse, Trokkensumpfschmierung, thermostatisch gesteuerte Ölkühlung, mechanische Kraftstoffeinspritzung (Bosch K-Jetronic), kontaktlos gesteuerte Zündanlage.
Leistung 150 kW (204 PS) bei 5900/min, Hubraum 2994 cm³, Bohrung x Hub 95,0 x 70,4 mm, Verdichtungsverhältnis 9,8:1, maximales Drehmoment 267 Nm bei 4300/min.

KRAFTÜBERTRAGUNG
Hinterradantrieb, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe, mechanisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung.
Übersetzungen: I. 3,181, II. 1,833, III. 1,261, IV. 1,0, V. 0,786, R. 3,325, Achsantrieb 3,875:1.

KAROSSERIE UND FAHRWERK
2+2sitziges Cabriolet mit zwei Türen, selbsttragende Karosserie. Vorn Einzelradaufhängung mit Querlenkern und Dämpferbeinen, Torsionsstabfederung, hinten Einzelradaufhängung mit Schräglenkern, Torsionsstabfederung, Zahnstangenlenkung, hydraulische Zweikreisbremse, Bremskraftverstärker, vorn und hinten innenbelüftete Scheibenbremsen, mechanische Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend.
Felgengröße vorn, hinten 6 J x 15, 7 J x 15, Reifengröße vorn, hinten 185/70 VR 15, 215/60 VR 15.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE
Radstand 2272 mm, Spur vorn/hinten 1369/1379 mm, Außenmaße 4291 x 1652 x 1320 mm, Kofferraumvolumen nach VDA-Norm 130 L, Tankinhalt 80 L, Leergewicht 1160 kg, zul. Gesamtgewicht 1500 kg.

FAHRLEISTUNGEN*

Höchstgeschwindigkeit	235,0 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	6,8 s

KRAFTSTOFFVERBRAUCH
Normverbrauch nach DIN 70030 (Liter/100 km)

Bei 90 km/h im V. Gang	8,0
Bei 120 km/h im V. Gang	9,7
Stadtverkehr	13,4
Kraftstoffart	Super

WARTUNG

Inspektion	alle 20 000 km
Ölwechsel	alle 10 000 km

*Werksangaben

Fahrbericht Porsche 911 SC Cabrio

Weit mehr Bedeutung kommt aber gerade beim Fahren mit geöffnetem Verdeck der ausgezeichneten Elastizität des Motors zu. Sie gestattet es, auch im vierten und fünften Gang mit Drehzahlen unter 2000 Touren zu bummeln und bei Bedarf zügig zu beschleunigen.

Auch in den übrigen Punkten entspricht die Cabrio-Version weitgehend den anderen 911 SC-Typen. Lediglich bei den hinteren Notsitzen gilt es Zugeständnisse an das ohnehin schon dürftige Platzangebot zu machen. Die Rückenlehnen sind im Cabrio steiler angeordnet, um Platz für das Verdeck zu schaffen. Zudem steht in geöffnetem Zustand wegen der seitlich in den Fond ragenden Dachrahmen in der Breite noch weniger Platz zur Verfügung als im Coupé und Targa.

Die Ausstattung der vorerst nur in den Farben Rot und Weiß lieferbaren Cabrios ist weitgehend festgelegt. So wird es serienmäßig vorne Ledersitzbezüge geben, auf Wunsch sollen auch Ganzleder-Ausstattungen angeboten werden. Als weitere Extras will Porsche, wenn auch nicht von Serienbeginn an, einen heizbaren Heckscheiben-Einsatz für die Wintermonate, einen demontierbaren Überrollbügel sowie eine große Persenning als Regen- und Staubschutz für das geöffnete Auto anbieten. Auf besonderen Wunsch der oftmals muskelschwündigen amerikanischen Kundschaft wird in Weissach zudem intensiv an einem vollautomatischen Verdeck gearbeitet, der sogenannten Hollywood-Ausführung.

Auch der Preis für das 911 Cabrio steht fest: 64 500 Mark, gültig ab September dieses Jahres. Damit wird es knapp 6000 Mark teurer sein als der Targa, der weitergebaut wird und bis dahin noch eine Preiserhöhung über sich ergehen lassen muß.