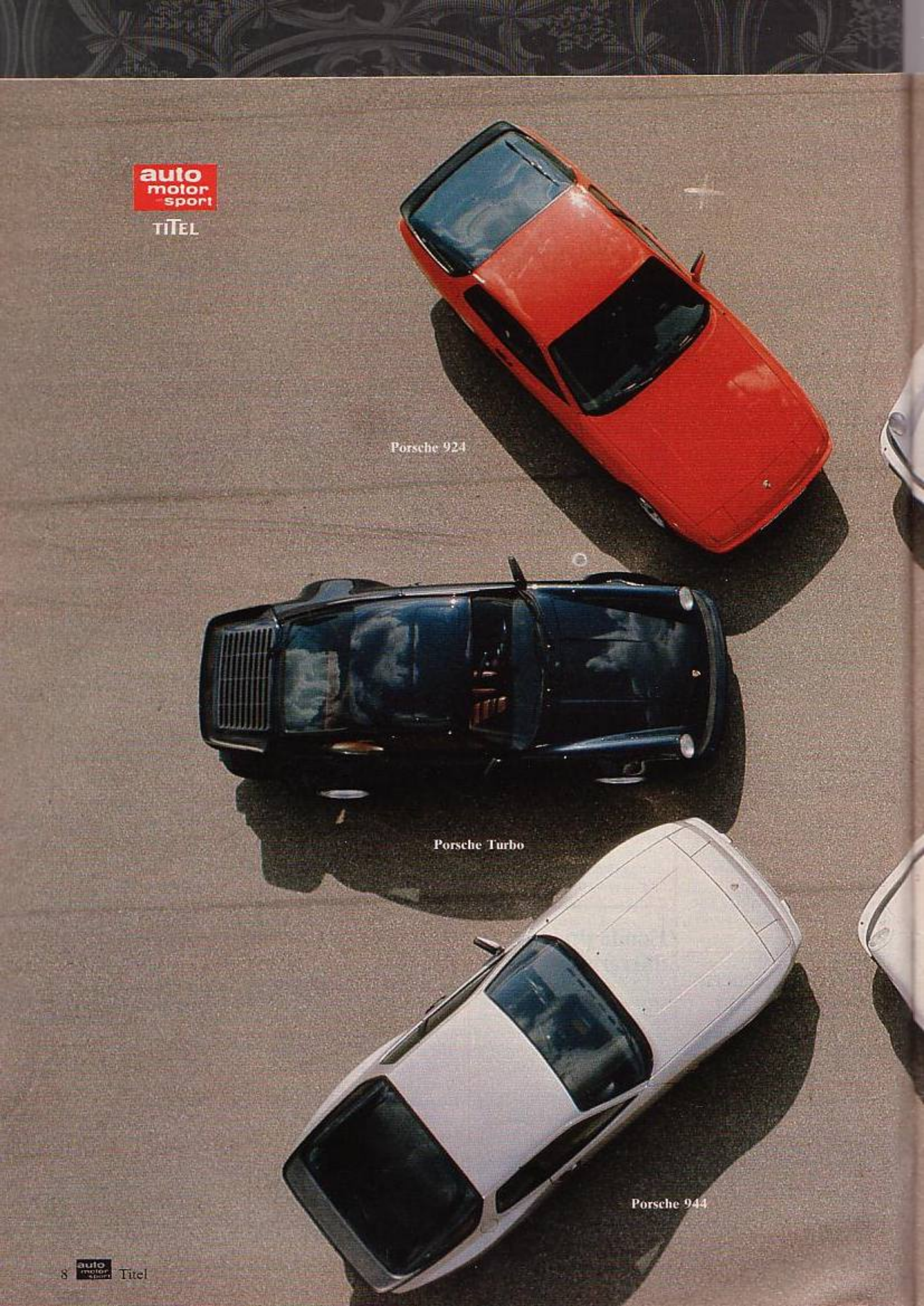

Porsche 924
Porsche Turbo
Porsche 944

Ungleiche Brüder

Alle Porsche-Modelle im Vergleich.

Von Gert Hack und Klaus Westrup

Wer vor 20 Jahren einen Porsche kaufen wollte, hatte keine großen Entscheidungsprobleme. Es gab damals nur ein Modell, den legendären Typ 356, der in vier Motorisierungsstufen (60 bis 130 PS) und zwei Karosserievarianten (Coupé und Cabrio) angeboten wurde.

Heute fällt die Auswahl schwer. Fünf verschiedene Modelle firmieren unter der Stuttgarter Nobelmarke, das Leistungsspektrum reicht von 125 PS beim billigsten Porsche 924 bis zu 300 PS, die im fast 100 000 Mark teuren Turbo zu haben sind. Darüber hinaus offeriert das Werk den nach wie vor attraktiven 911 SC nicht nur als Coupé, sondern auch als Targa mit herausnehmbarem Dach und – neuerdings – als Cabriolet.

Insgesamt sieben Porsche stehen also zur Wahl, die in ihrem Charakter ebenso verschieden sind wie in der Technik. Der klassische 911 zeigt, daß die Heckmotorbauweise immer noch ihre Reize hat, die Frontmotormodelle dokumentieren mit aufwendiger Transaxle-Bauweise die neue Linie des Hauses Porsche.

Die Frage nach dem echten oder besten Porsche stellt sich da ganz automatisch. Ob es eine schlüssige Antwort darauf gibt, versucht auto motor und sport zu klären. ▷

Porsche 911 SC

Porsche 928 S

Porsche 911 SC Cabrio

Porsche 911 SC — der Klassische

Nun hat er fast 18 Jahre auf seinem schönen Buckel, der Typ 911, und immer noch ist kein Ende seiner Produktion abzusehen.

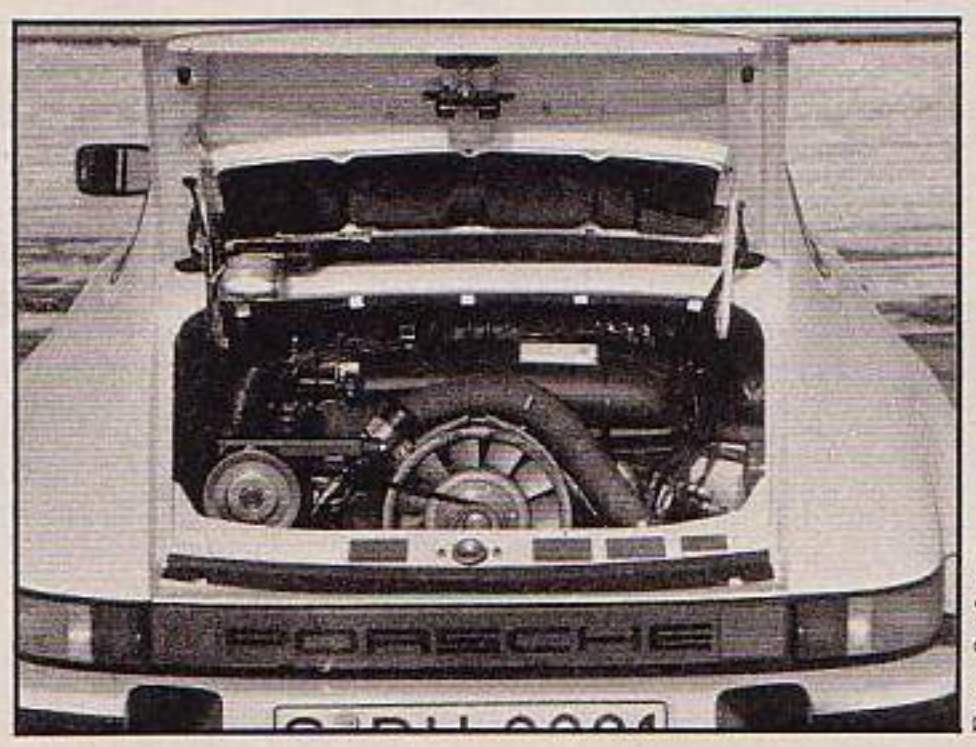
Das ist auch gut so, denn nach wie vor ist der 911 eines der begehrtesten Porsche-Modelle und für viele Freunde der Zuffenhausener Produkte der einzig echte Porsche überhaupt.

Da ist zweifellos etwas Wahres dran. Selbst berufsgeschädigte Tester kommen nach einer 911-Fahrt immer wieder mit leicht verklärtem Blick zurück – als Opfer der Faszination eines Autos, dessen Grundkonzept auf die dreißiger Jahre zurückgeht. Es war nämlich der alte Professor Porsche, der den luftgekühlten Motor hinter der Hinterachse zum alleinseligmachenden Konstruktionsprinzip erhob, und davon profitiert der 911 heute noch.

Er profitiert zum Beispiel in der unglaublichen Art und Weise, wie er seine gewiß nicht geringe Leistung auf den Boden bringt. Beim vollen Start krallen sich die breiten Reifen förmlich in den Asphalt; durchdrehende Räder sind höchstens im Ansatz zu beobachten, und das Resultat ist immer eine hervorragende Beschleunigung, wie etwa 5,9 Sekunden bis zum Erreichen der 100 km/h-Marke. Hier kann auch ein Allradantrieb nicht viel mehr bieten.

Einzigartig ist auch der luftgekühlte Boxermotor im Heck des 911, dessen sechs Zylinder mittlerweile ein Hubvolumen von drei Litern gestatten. Bei aller Agressivität, die immer noch in diesem Triebwerk steckt, überzeugt es durch Leistungsbereitschaft und Laufkultur gleichermaßen. Wer bummeln will, kann damit bummeln, und wer rasen will, der kann drehen lassen. Bis zu 6500 Kurbelwellen-Rotationen pro Minute erlaubt der serienmäßige Drehzahlbegrenzer, und in keiner Phase des Drehzahlbandes treten unangenehme Schwingungen auf. Es gibt eben in dieser Disziplin nichts besseres als einen Sechszylinder-Boxermotor.

Der 911, hier in Cabriolet-Version, ist für viele Freunde der Marke der einzig richtige Porsche. Er hat Pfeffer im Heck; Probleme, die 204 PS auf den Boden zu bringen, kennt er nicht



Fotos: Seufert

Auch in seiner Akustik ist dieser Motor nach wie vor unvergleichlich. Sein charakteristischer Ton, obwohl wegen Gesetzeskraft durch zahlreiche Maßnahmen auf legale Werte heruntergedämpft, ist immer noch unüberhörbar. Auch der Fahrer selbst kommt ausreichend in den Genuß dieses hörenswerten Geräuschspektakels – kleinliche Tester würden den Lärmpegel als zu hoch bezeichnen.

Auch sonst gäbe es einiges zu bekritteln, schließlich ist die Zeit an diesem Auto nicht spurlos vorübergegangen. „Man sitzt wie in einer Badewanne", monierte einmal ein maßgebender Stylist einer Konkurrenzfirma. Aber es gibt eben Badewannen, in denen man ausgesprochen gut sitzt.

Zugegeben, das Lenkrad ist häßlich, der Blinkerhebel knackt billig, und die knochige Schaltung ist nicht jedermanns Geschmack, zumal sie jedesmal die Betätigung einer äußerst bissigen Kupplung erfordert. Aber er ist ja ein Sportwagen, der 911. Opel fahren kann man jeden Tag.

Fahren können – im wahrsten Sinne des Wortes – sollte man freilich schon, um die Möglichkeiten dieses ungewöhnlichen Autos auszuschöpfen. Im Kurvengrenzbereich, der ziemlich hoch liegt, ist er immer noch kritisch, erfordert beherzten und gekonnten Umgang mit dem Lenkrad, wenn das Heck hin und wieder in die falsche Richtung fahren will.

Auch sonst fordert er von seinem Fahrer nicht mehr und nicht weniger als höchste Konzentration. Denn das Geschwindigkeitsniveau in einem 911 ist, auch bei guten Vorsätzen, stets ein, zwei Stufen höher als das der restlichen Verkehrsteilnehmer. Wem das zu viel ist, der darf sich keinen 911 kaufen.

Dafür gilt immer noch, was am Schluß des letzten 911-Testes in auto motor und sport (Heft 22/1980) stand: „Der 911 SC ist zwar nicht der modernste Sportwagen aus dem Hause Porsche und auch nicht der teuerste – aber mit Abstand der faszinierendste."

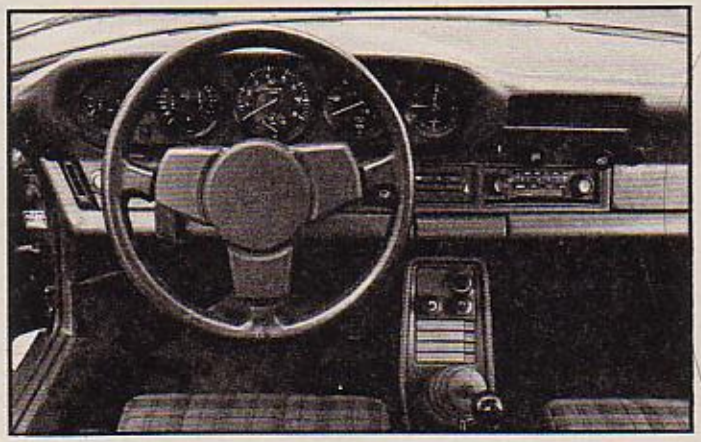
Porsche Turbo — der Schnellste

Der Porsche Turbo, obwohl ein 911-Derivat, ist im Charakter ein völlig anderes Auto als sein Stammvater. Folgerichtig trägt er auch werksintern die Bezeichnung Typ 930.

Fahrwerk, Bremsen und Kraftübertragung wurden der höheren Leistung und Beanspruchung angepaßt. Und auch die Karosserie zeugt mit ihren überbreiten Kotflügeln, dem großen Frontspoiler und dem unübersehbaren Heckflügeln von dem Bemühen, mit einem Überangebot an Leistung fertig zu werden.

Produziert wird diese Leistung wie beim 911 von einem Sechs-

Wer den optisch eindrucksvollsten Porsche sucht, findet ihn in Gestalt des Turbo. Der mächtige Heckflügel deutet an, aus welcher Perspektive andere Verkehrsteilnehmer den Turbo erleben sollen: von hinten



zylindermotor im Heck. Aufgeladen von einem KKK-Turbolader und optimiert durch einen Ladeluftkühler, der unter dem Heckflügel sitzt, entwickelt das 3,3 Liter große Boxer-Triebwerk satte 300 PS.

Sie reichen aus, den Turbo nicht nur zum schnellsten Porsche zu machen, sondern auch zu einem der schnellsten Serienautos überhaupt. Dies gilt insbesondere für die Beschleunigung. Wer im Porsche Turbo das Gaspedal beherzt niederdrückt und die bei diesem Motor deutlich fühlbare Turbo-Sekunde abwartet, wird mit einem Schub belohnt, der seinesgleichen sucht.

Die objektiven Beschleunigungswerte (0–100 km/h: 5,4 s; stehender km: 24,4 s) können dabei nur unvollkommen wiedergeben, was sich in einem Turbo an subjektivem Beschleunigungsempfinden abspielt. Ein Space Shuttle-Start in der Anfangsphase – ein müder Abklatsch.

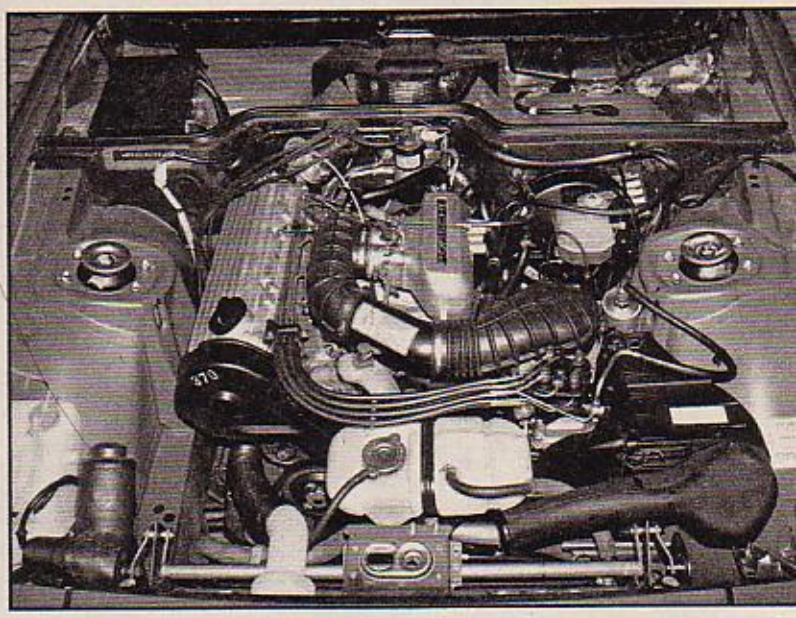
Doch viel mehr als exzellent beschleunigen kann der Turbo, gerade im Vergleich zum normalen 911, nicht. Er läuft sehr schlecht geradeaus und erfordert bei Seitenwind große Aufmerksamkeit. Das Fahren im Grenzbereich gar ähnelt einem Drahtseilakt ohne Balancestange und ohne Netz. Dabei muß die Straße noch nicht einmal naß oder glatt sein.

Der Spaß am Turbo-Fahren wird außerdem durch die unharmonische Motorcharakteristik entscheidend getrübt. Zu wenig oder zu viel Leistung, lauten die Alternativen, da der Motor im unaufgeladenen Zustand – also unter 3000/min – eher schlapp wirkt. Diesen Mangel zu überdecken ist das weitgespreizte Vierganggetriebe wahrhaftig keine Hilfe.

Was also bietet der Porsche Turbo, außer hervorragender Beschleunigung und einer Höchstgeschwindigkeit (261 km/h), die eher von akademischem Wert ist? Die Antwort ist einfach: Er bietet die Möglichkeit, den teuersten und schnellsten Porsche überhaupt zu fahren. Dies ist vielen offenbar Grund genug für seine Anschaffung. Denn daß der Turbo nur wegen seines imposanten Heckflügels gekauft wird, ist nichts weiter als ein bösartiges Gerücht.

Porsche 924 — der Einsteiger

Porsches billigstes Modell hört auf die Typenbezeichnung 924 und ist eigentlich gar kein richtiger Porsche. Sein Vierzylindermotor mit Benzineinspritzung stammt aus dem alten Audi 100, die Vorderachse entspricht der des VW Golf, und die Hinterräder werden von einer Radaufhängung zu Boden gebracht, die man in den technisch aufwendigeren



Ein Porsche ohne Porsche-Motor – der Verkaufserfolg des 924 zeigt, daß auch so etwas geht. Der alte Audi-Vierzylinder ist das Haar in dieser Porsche-Suppe

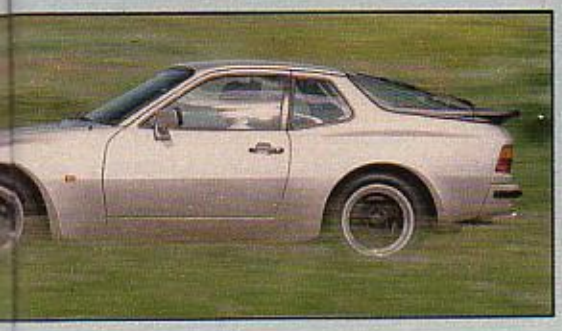
Porsche-Vergleich

VW Käfern der Modellreihen 1302/1303 vorfindet. Selbst die Türöffner stammen aus dem VW-Konzern, und wenn man dem 924 nun böse wollte, könnte man noch sagen, daß er nicht einmal bei Porsche gebaut wird, sondern bei Audi NSU in Neckarsulm – da, wo früher einmal die Strickmaschinen entstanden.

Dennoch besteht kein Zweifel daran, daß auch der Porsche mit den vielen fremden Zutaten ein echter und auch ernstzunehmender Sportwagen geworden ist. Er ist dies zunächst einmal deshalb, weil der 1984 cm^3 große Audi-Vierzylinder mit seinen 125 PS (92 kW), die er bei nahezu 6000 Touren abgibt, den 1125 kg schweren Zweipluszwei angemessen beschleunigt (von Null auf 100 km/h in 9,5 s) und auch so schnell werden läßt, wie man das bei einem solchen Auto erwartet (205 km/h). Er ist es außerdem, weil er sich wie ein Sportwagen anfühlt: mit der tiefen Sitzposition, die man als Fahrer und Beifahrer hat, mit der Funktionalität der Bedienungselemente und mit dem unausbleiblichen Gefühl, in einem Auto zu sitzen, das sozusagen maßgeschneidert ist. Die Karosse des 924, auf die Porsche wegen der Verwendung feuerverzinkter Bleche eine siebenjährige Garantie gegen Durchrosten gewährt, „paßt" – nutzlose Überhänge oder sinnlose Breiten kennt der 924 nicht.

Eine andere Sache ist das Aussehen. Der 924 kommt schmalbrüstig daher und dokumentiert optisch ganz eindeutig, daß er ein Porsche ist für Leute, denen ein richtiger Porsche zu teuer war. Auch das Fahren mit ihm ist – gerade auch im Vergleich mit seinen teureren und stärkeren Genossen – nicht zu 100 Prozent die reine Freude. Die Fahrleistungen sind zwar gut, aber der Audi-Vierzylinder wirkt bei forcierterem Leistungseinsatz recht angestrengt und gebärdet sich lautstark,

Sechsmal Fahren in seiner schönsten Form. Die schwäbische Automobilfabrik leistet sich mittlerweile den Luxus von immerhin drei Basis-Modellen, aus denen sich fünf im Charakter grundverschiedene Sportwagen ableiten lassen



Porsche-Vergleich

wobei nicht allein die Höhe des Geräuschpegels unangenehm auffällt, sondern die Sorte von Ton. Mit einem guten Sound, wie ihn beispielsweise der 911 fabriziert, hat das nicht viel gemein; es ist dröhnendes Geröhre mit unschönen Brummfrequenzen, die jenseits von 5000 Touren stark zunehmen.

Das Fünfganggetriebe, das Porsche seit zwei Jahren serienmäßig anbietet, ist im Fünften ohne Schongang-Auslegung, was den Vorteil hat, daß auch in dieser Fahrstufe noch gut beschleunigt werden kann. Dem Geräuschpegel hat diese Auslegung dagegen nicht genützt; bei schneller Autobahnfahrt zählt der 924 zu den lauten Sportwagen.

Er zählt ebenfalls, schon aufgrund seiner Kompakt-Statur, zu den agilen Autos dieser Art. Die Handlichkeit ist gut, das Kurvenverhalten gestaltet sich ohne Tücke, wobei der zuletzt gefahrene Testwagen bei schnellerer Kurvenfahrt Torkelbewegungen des Aufbaus erkennen ließ, die den Gesamteindruck etwas trübten. Der Geradeauslauf ist dagegen mustergültig, und ganz genauso muß auch der Benzinverbrauch eingestuft werden. Über zwölf Liter kommt man nicht.

Ein ökonomischer Sportwagen also, sogar – wenn man so will – vom Preis her. 31 480 Mark kostet der 924, womit er in der Porsche-Preis-Hierarchie ganz klar den Billig-Rang belegt. Er belegt ihn allerdings auch, wenn es um das Fahrvergnügen geht; der Traum vom wahrhaftigen Porsche muß im 924 weiter geträumt werden.

Porsche 928 S — der Große

Mit dem unter Ex-Porsche-Chef Dr. Ernst Fuhrmann entwickelten Modell 928 verließ Porsche eine bis dahin ausschließlich gepflegte Linie, nach der die Sportwagen aus Zuffenhausen möglichst kompakt, leistungsstark und verbrauchsgünstig sein mußten. Der Neue, im Jahre 1977 präsentiert, fiel vor allem durch seine kolossalen Abmessungen, speziell in der Breite, und seinen hohen Benzinverbrauch aus der Rolle.

Seit August 1982 gibt es im Porsche-Programm nur noch den 928 S zu kaufen, fast 80 000 Mark teuer und mit einer Leistung von 300 PS (221 kW) bei 5900 Umdrehungen genau 60 PS kräftiger als der zahmere 928. Kenner der Porsche-Achtzylinder werden das Dahinscheiden des 240 PS starken 928 möglicherweise bedauern; er hatte, nachdem der V8 auf Superbenzin umgestellt worden war, einen sehr eindrucksvollen Drehmomentverlauf, legte sich schon bei 2000 Touren wie ein Ochse ins Zeug und ließ sich deshalb sehr kommod fahren.

Der S-Motor, überwiegend von einer Porsche-Klientel gewünscht, bei der Leistung starken Status-Charakter hat, läßt diese Stärke ungeachtet seiner beträchtlich höheren Nominalleistung vermissen. Man ist in den unteren Drehzahlregionen eher enttäuscht, denn dafür, daß der 928 S immerhin 4664 cm^3 in seinen acht V-förmigen Zylindern verteilt hat, gibt er sich da regelrecht schlapp. Ein Blick auf die technischen Daten liefert die passende Erklärung. Das maximale Drehmoment von 385 Nm wird erst bei 4500 Umdrehungen abgegeben.

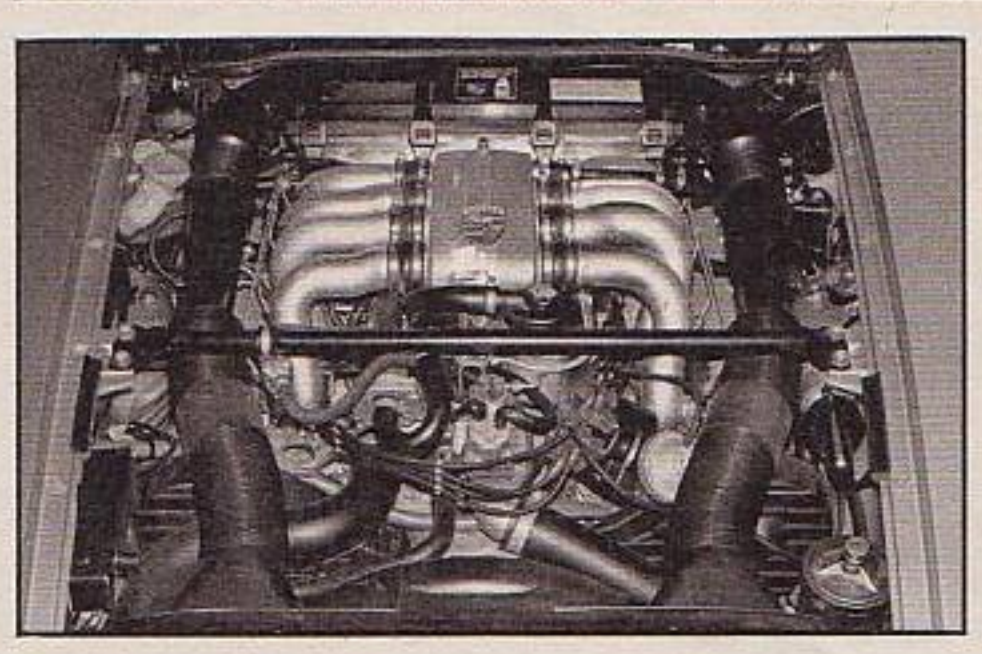
Ab 4000/min drückt es einen beim vollen Beschleunigen denn auch ganz schön in die Sitze, und man darf sich daran erbauen, in weniger als sieben Sekunden mit 100 km/h zu fahren. In der Höchstgeschwindigkeit ist das mit einem c_w-Wert von 0,38 nur sehr durchschnittlich geratene Coupé ein guter Renner: Etwas über 250 km/h sind drin.

Damit liegt der zweitteuerste Porsche knapp unter dem 911 Turbo, aber seinem Fahrer bleibt gleichwohl das gute Gefühl, daß der 928 S in seinen Allround-Eigenschaften dem auch formal aufgeblasenen Turbo eindeutig überlegen ist. Dabei ist schnelles Autobahnfahren zweifellos eine ganz besondere 928 S-Domäne; er läuft schön geradeaus, Berge kümmern ihn in keiner Weise, die Geräuschkulisse ist betont unaufdringlich, und auch der Federungskomfort geriet so, daß man dieses Auto speziell auf langen Reisen zunehmend stärker schätzt.

Der Limousinen-Charakter ist es auch, der den 928 S und damit auch seinen Fahrer wenig nervös wirken läßt. Man fährt ungeachtet des üppigen Leistungspotentials gelassen, und das natürlich auch auf den Landstraßen, wo der S-Motor freilich öfter per Fünfganggetriebe bei Laune gehalten werden will als die zahmere 240 PS-Maschine. Das Schalten ist keine reine Freude; ganz abgesehen vom ungewöhnlichen Schema, bei dem der Erste hinten links liegt, wirkt die Schaltführung hakelig.

In Kurven gibt sich der breiteste Porsche aller Zeiten gutmütig, wobei allerdings anzumer-

Der 928 S bietet eindeutig die gepflegteste Fortbewegung im Porsche-Programm. Daß er dennoch ein Sportwagen ist, dafür sorgt ein V8-Motor mit 300 PS



ken ist, daß voller Leistungseinsatz in engen Krümmungen das Heck ausschlagen läßt. Die leichtgängige exakte Servolenkung ist prinzipiell gut geeignet, um so etwas zu parieren, aber fahren können muß man eben auch ein bißchen.

Unter dem Strich läßt der Reise-Porsche den Gedanken aufkommen, daß sich sein Besitzer womöglich besser gleich eine edle Limousine, etwa einen Mercedes 500 SE, angeschafft hätte. Aber zum Trost der 928-Fahrer geht das Spiel auch anders herum: Warum fahren S-Klasse-Fahrer nicht 928 S?

Porsche 944 — der Ausgewogene

Was wünscht sich der 924-Fahrer, wenn er im Prinzip mit seinem Auto zufrieden ist? Er wünscht sich einen besseren Motor und ein anderes Erscheinungsbild. Im 944 geht dieser Wunsch in Erfüllung; der aus dem 924 weiterentwickelte 40 000 Mark-Porsche steht breit und ernstzunehmend auf der Straße, und einen anständigen Motor hat er ebenfalls.

Erfreulicherweise ist es sogar ein Porsche-Motor, der hier eingesetzt wird, ein – grob vereinfacht gesagt – halbierter V8 aus dem großen 928, der mit der imponierend kleinen Zylinderzahl vier einen stattlichen Hubraum von genau 2479 cm³ zuwege bringt. 163 Pferdestärken (120 kW) bei 5800 Umdrehungen leistet die Maschine mit der Zehn-Zentimeter-Bohrung, und nebenbei hat sie noch ein gehöriges, mit der geringen Zylinderzahl in engem Zusammenhang stehendes Drehmoment zu bieten, nämlich 205 Nm bei nur 3000 Touren. Die Vibrationen des großkolbigen Vierzylinders werden von zwei zahnriemengetriebenen Ausgleichswellen im Zaume gehalten – und das nicht nur auf dem Papier.

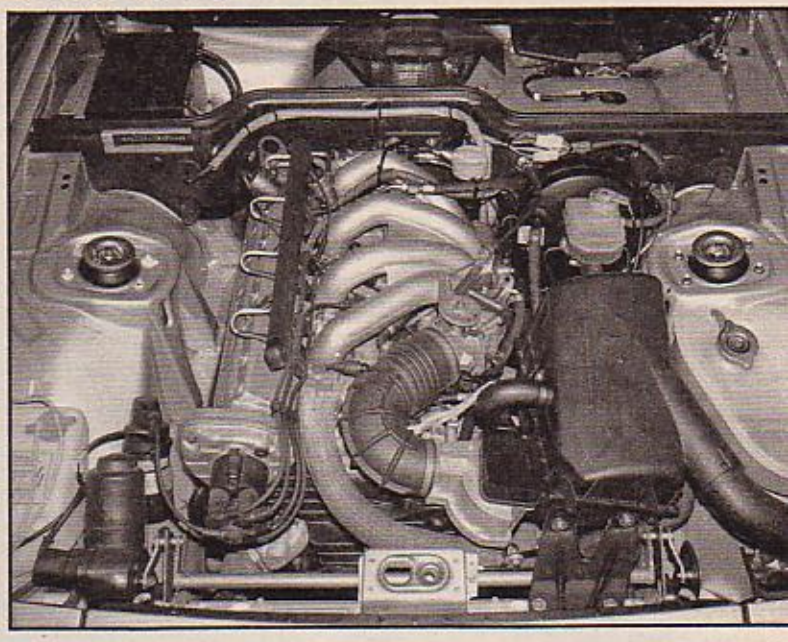
Auf der Straße zeigt sich nämlich schnell, daß die Porsche-Konstrukteure mit diesem neuen Triebwerk gute Arbeit geleistet haben. Der Zweieinhalbliter geht erstaunlich geschmeidig zu Werke, hat – ganz im Gegensatz zu seinem kleineren Bruder – ein betont unaufdringliches Geräuschbild und macht darüber hinaus besonders durch seine Kraftentfaltung Laune. Schon bei extrem niedrigen Drehzahlen legt sich der 944 kräftig ins Zeug und zieht selbst im relativ lang gehaltenen Fünften wacker durch. Ergebnis: Man fährt gelassen mit diesem Porsche, muß, falls Unlust bestehen sollte, das sehr gut schaltbare Fünfganggetriebe nur selten anrühren und ist doch, wenn's denn sein muß, außerordentlich schnell.

Der Testwagen brachte es immerhin auf fast 230 km/h, die Beschleunigung ist vor allem im oberen Geschwindigkeitsbereich eindeutig besser als beim auch nicht gerade temperamentlosen 924. Die ausgewogene Motorisierung, die ein Fahren ohne jegliche Hast ebenso zuläßt wie eine scharfe Gangart, prägt den 944 über alle Maßen und zeigt damit, ein wie wichtiger Faktor der Motor in einem Automobil nun einmal ist.

Aber auch sonst kommen im Umgang mit dem 944 vorwiegend positive Gefühle auf. Der kultivierte Ackergaul unter der breit gewordenen Haube ist kein bißchen durstig, sondern begnügt sich meist mit zehn bis zwölf Liter pro 100 km. Und das übrige Auto läßt ebenfalls jenes Wohlbefinden aufkommen, das man sich im Umgang mit einem Porsche ja auch dringend wünscht. Trotz seiner im Vergleich zum 924 ausladenderen Abmessungen ist der 944 beispielhaft handlich, er bietet – nicht zuletzt durch die ausgeglichene Gewichtsverteilung aufgrund der Transaxle-Bauweise – einen insgesamt sehr brauchbaren Federungskomfort, rollt allerdings, wie auch der 924, ziemlich hart ab. Das Fahrverhalten macht keine Probleme; der 944 läuft ausgezeichnet geradeaus und zeigt gute Beherrschbarkeit in Kurven.

Unter dem Strich ist der 944 zweifellos jener Porsche, dem man die besten Allround-Eigenschaften attestieren kann. Man fühlt sich auf Anhieb in ihm wohl und kann gerade wegen seiner auffälligen Harmonie wahrscheinlich leichten Herzens auf das verzichten, was Porsche diesem Modell wahlweise aufpfropfen wird: einen Turbo-Motor mit rund 200 PS.

Was dem 924 fehlt, hat der aus diesem Modell weiterentwickelte 944: einen Porsche-Motor. Der großvolumige Reihen-Vierzylinder stellt eine ungewöhnlich harmonische und ökonomische Antriebsquelle dar.



Gibt es den besten Porsche?

Die Antwort auf diese Frage wäre einfach, wenn Leistungsfähigkeit und Preis die einzigen Bewertungskriterien wären. Als teuerster und schnellster in der Modellpalette wäre dann der Turbo der beste Porsche.

Aber das ist effektiv nicht der Fall. Seine unbefriedigenden Fahreigenschaften, der unharmonische Motor und auch der sehr hohe Verbrauch werfen ihn bei objektiver Bewertung weit zurück. Wem es freilich um äußere Auffälligkeit geht und um das Prestige, den schnell-

sten und teuersten Porsche überhaupt zu fahren, für den ist der Turbo die beste Wahl.

Objektiv mehr spricht da zweifellos für den nächsten Porsche in der Preis-Hierarchie. Der 928 S läßt sich nicht nur mühelos sehr schnell bewegen, er bietet auch, von der starken Aufheizung des Innenraums im Sommer abgesehen, insgesamt guten Komfort. Und wer in die Klasse der großvolumigen Sportwagen einsteigen möchte, für den ist der 928 S sicher der bestgeeignete Porsche.

Eine gute Wahl in der Klasse der kleinvolumigen Sportwagen stellt der Porsche 924 dar. Er ist zuverlässig, sparsam und entwickelt beachtliche Fahrleistungen. Leider trübt der laute und etwas träge wirkende Fremd-Motor das Fahrvergnügen erheblich. Dennoch: Für den, der nur preiswert ein Auto mit dem Porsche-Emblem fahren will, ist der 924 die beste Lösung.

Mit einem echten Porsche-Motor und auch sonst erstaunlichen Eigenschaften kann der jüngste Porsche, der Typ 944, aufwarten. Er ist sparsam, schnell, problemlos zu fahren und bietet außerdem einen angemessenen Komfort. Ein sehr ausgewogenes und vernünftiges Auto also, und wenn es darum geht, das Musterbeispiel eines zeitgemäßen Sportwagens zu besitzen, ist sicher der 944 der beste Porsche.

In diesem Punkt kann der alte 911 wahrhaftig nicht mithalten. Dafür sind in ihm mehr Komponenten vereint, welche die Faszination eines echten Sportwagens ausmachen, als bei allen anderen Porsche. Daß er außerdem noch in drei Karosserie-Varianten erhältlich ist, erhöht zweifellos seinen Reiz. Und wer bereit ist, dem 911 seine Fehler nachzusehen, für den ist der älteste Porsche sicher der allerbeste. Er ist außerdem der einzige Porsche, dessen Motor wie sein Name klingt.

Das Porsche-Programm: Technische Daten und Meßwerte

Fahrzeugtyp	Porsche 911 SC	Porsche 911 Turbo	Porsche 924	Porsche 944	Porsche 928 S
Motorbauart/Zylinderzahl	B/6[1]	B/6	R/4[2]	R/4	V/8[3]
Hubraum cm³	2994	3299	1984	2479	4664
Bohrung x Hub mm	95,0 x 70,4	97,0 x 74,4	86,5 x 84,4	100,0 x 78,9	97,0 x 78,9
Leistung kW (PS) bei 1/min	150 (204) bei 5900	221 (300) bei 5500	92 (125) bei 5800	120 (163) bei 5800	221 (300) bei 5900
Max. Drehmoment Nm bei 1/min	267 bei 4300	412 bei 4000	165 bei 3500	205 bei 3000	385 bei 4500
Verdichtungsverhältnis	9,8:1	7,0:1	9,3:1	10,6:1	10,0:1
Art der Ventilsteuerung	ohc[4]	ohc	ohc	ohc	ohc
Gemischaufbereitung	mech. Einspritzung Bosch K-Jetronic	mech. Einspritzung Bosch K-Jetronic, Abgasturbolad. KKK	mech. Einspritzung Bosch K-Jetronic	elektr. Einspritzung Bosch L-Jetronic	mech. Einspritzung Bosch K-Jetronic
Vorderradaufhängung	Querlenker, Dämpferbeine, Drehstabfedern, Stabilisator		Querlenker, Federbeine, Stabilisator	Querlenker, Federbeine, Stabilisator	doppelte Querlenker, Feder-Dämpfereinheiten, Stabilisator
Hinterradaufhängung	Einzelradaufhängung, Schräglenker, Drehstabfedern, hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Stabilisator		Einzelradaufhäng., Schräglenker, Drehstabfedern, hydraulische Teleskopstoßdämpfer	Einzelradaufhäng., Schräglenker, Drehstabfedern, hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Stabilisator	Einzelradaufhäng., Längs- und Querlenker, Feder-Dämpfereinheiten, Stabilisator
Felgengröße vorn	6 J x 15	7 J x 16	6 J x 14	7 J x 15	7 J x 16
Felgengröße hinten	7 J x 15	8 J x 16			
Reifengröße vorn	185/70 VR 15	205/55 VR 16	185/70 HR 14	185/70 VR 15	225/50 VR 16
Reifengröße hinten	215/60 VR 15	225/50 VR 16			
Leergewicht kg	1180	1290	1125	1290	1530
Zulässiges Gesamtgewicht kg	1500	1680	1400	1500	1870
Radstand mm	2272	2272	2400	2400	2500
Außenmaße Länge x Breite x Höhe mm	4291 x 1652 x 1320	4291 x 1775 x 1310	4213 x 1685 x 1270	4200 x 1735 x 1275	4447 x 1836 x 1282
Beschleunigung in s					
0– 80 km/h	4,2	3,9	6,6	5,6	5,2
0–100 km/h	5,9	5,4	9,5	7,9	6,8
0–120 km/h	8,3	7,1	13,4	11,0	9,3
0–140 km/h	10,8	9,2	19,0	15,1	11,8
0–160 km/h	14,7	12,0	26,4	20,6	15,7
0–180 km/h	19,1	15,1	41,2	28,8	19,8
0–200 km/h	26,3	19,7	–	–	27,0
1 km mit stehendem Start	25,9	24,4	30,7	28,7	26,6
Elastizität in s					
40–100 km/h	(IV. Gang) 11,5	(III. Gang) 9,5	(IV. Gang) 14,1	(IV. Gang) 13,0	(IV. Gang) 10,1
60–120 km/h	(V. Gang) 15,9	(IV. Gang) 16,3	(V. Gang) 21,8	(V. Gang) 18,2	(V. Gang) 14,3
Höchstgeschwindigkeit km/h	240	261	205	228	252
Normverbrauch nach DIN 70030 in L/100 km	Super	Super	Super	Super	Super
Bei 90 km/h	8,0	9,7	6,6	7,0	10,0
Bei 120 km/h	9,7	11,8	8,1	8,7	12,6
Stadtverkehr	13,4	15,5	12,4	11,4	18,2
Testverbrauch L/100 km	15,2	21,4	11,2	12,1	19,3
Preis DM	55 690,–	96 400,–	31 480,–	40 430,–	79 950,–

[1] B = Boxermotor, [2] R = Reihenmotor, [3] V = V-Motor, [4] overhead camshaft = obenliegende Nockenwelle