Der Renner

Test Porsche 911 SC Cabrio
Eines der schnellsten offenen Autos der Welt.

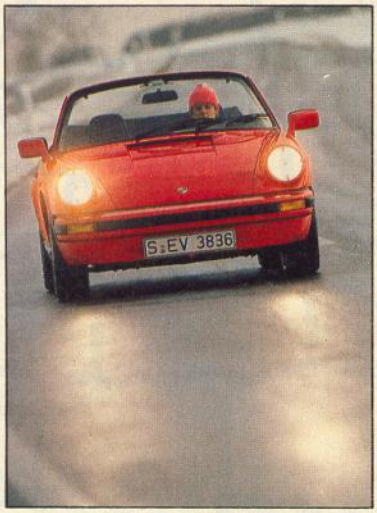
Von Götz Leyrer

Über ein Jahr lang lagen die Pläne für ein 911 Cabrio bei Porsche in der Schublade, aber keiner wagte, sie hervorzuholen. Denn im Haus Porsche befürchtete man neue Sicherheitsvorschriften in den USA, die den Verkauf auf diesem besonders wichtigen Exportmarkt verhindert hätten.

Doch ein mögliches Cabrio-Verbot war bald vom Tisch; Porsche-Chef Peter W. Schutz, erklärter 911- und auch Cabrio-Fan, gab den Startschuß.

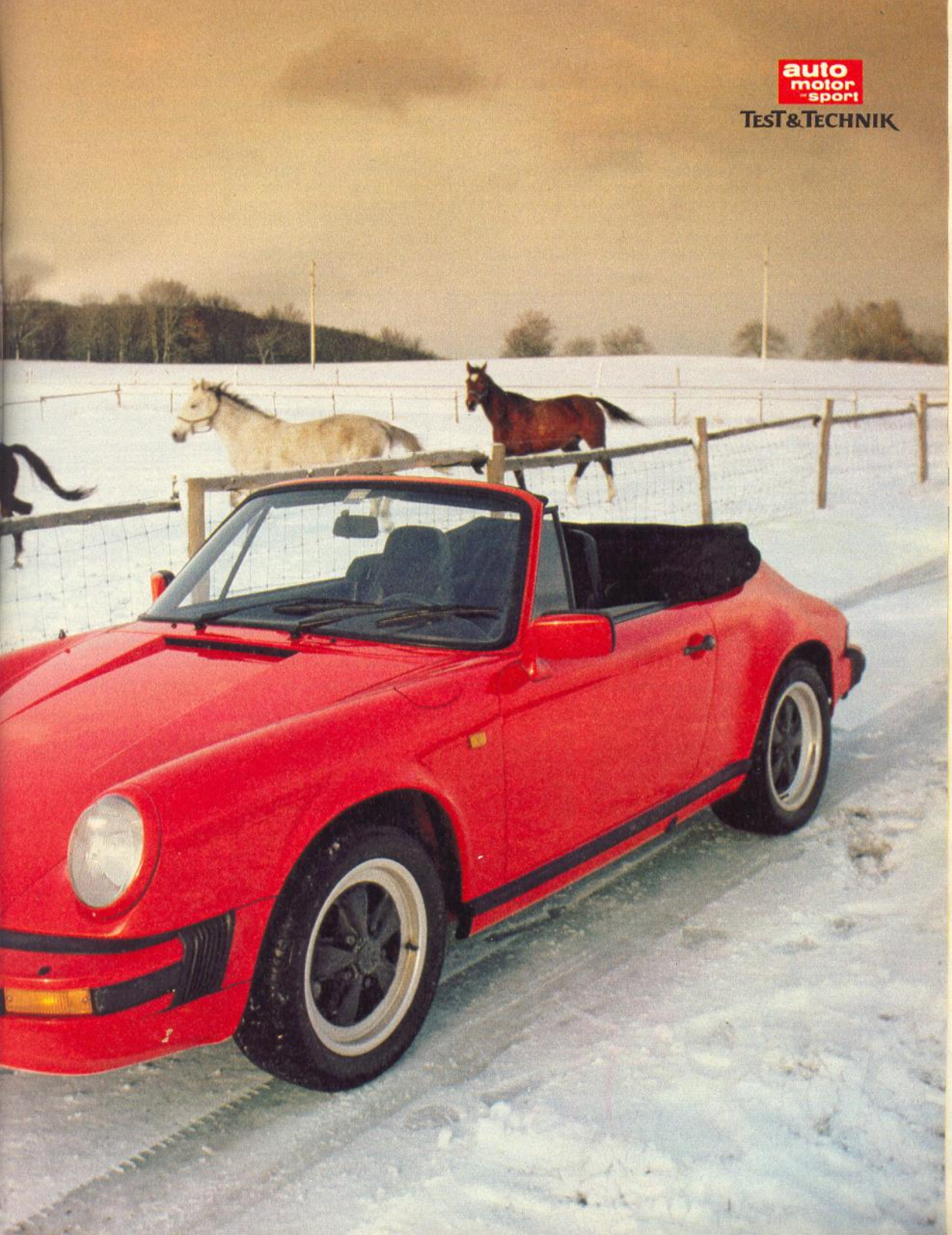
Damit hat er, zumindest im Sinn der Geschäfte der Firma Porsche, eine glückliche Entscheidung gefällt. Auf den offenen Elfer setzte ein wahrer Run ein; derzeit hat er schon einen Anteil von 35 Prozent an der 911-Produktion, die Lieferfrist beträgt über ein Jahr, Kaufverträge werden mit deftigen Aufschlägen gehandelt.

Ist es tatsächlich so erstrebenswert, ein 911 SC Cabrio zu fahren? Natürlich hat dieses Auto seine Reize – eben weil es der 911-Baureihe angehört. Aber nach dem Öffnen des Stoff-



Das Porsche Cabrio macht aus jeder Perspektive eine gute Figur. Die wirksame Heizung und eine Wollmütze auf dem Kopf ermöglichen es, sogar in der kalten Jahreszeit offen zu fahren

Fotos: Seufert


auto
motor
sport
TEST&TECHNIK

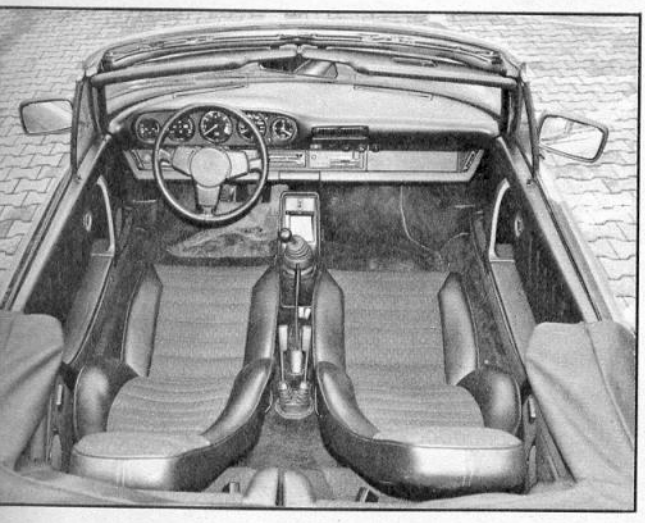
dachs stellen sich doch etwas zwiespältige Gefühle ein. Im 911 sitzt man ziemlich dicht hinter der Windschutzscheibe, und außerdem empfiehlt es sich ohnehin, keinen zu großen Abstand zum Lenkrad zu haben, um die mit extrem hohen Haltekräften gesegnete Lenkung gut im Griff zu haben. Diese enge Nachbarschaft zur Frontscheibe aber beeinträchtigt den Cabrio-Genuß – man hat nicht den Eindruck, nur noch den Himmel über sich zu haben. Im 911 Targa, kein Zweifel, fährt man ähnlich offen; dem Cabrio kommt indessen zugute, daß es besser aussieht.

Umgekehrt hat die Position der Insassen aber auch ihre Vorteile. Zusammen mit den ebenso altmodischen wie praktischen vorderen Ausstellfenstern sorgt sie nämlich dafür, daß im Porsche-Cockpit kein Hurrikan einsetzt. Im Bereich bis rund 100 km/h kommt es lediglich zu einer milden Verwirbelung des Haupthaars, und selbst wenn man sehr schnell fährt, ist der Fahrtwind so dezent, daß er nicht zu einer echten Belästigung wird.

Beim Offenfahren darf es sogar kühl sein, denn die Heizung ist außerordentlich wirksam, aber – prinzipbedingt – auch geschwindigkeitsabhängig. Um häufiges Nachregulieren mit zwei zwischen den Sitzen placierten Hebeln kommt man also nicht herum. Eine automatische Heizungsregulierung wie beim Coupé ist nämlich für das Cabrio nicht lieferbar.

Gerade in der Tatsache, daß das 911 Cabrio zu sehr hohen Geschwindigkeiten fähig ist, liegt aber auch ein gewisser Widerspruch. Denn ein Cabrio muß nicht vor Kraft strotzen; der Fahrgenuß im offenen Auto nimmt schließlich nicht mit der Geschwindigkeit zu, sondern ist eher größer, wenn man mit beschaulichem Tempo über winklige Landsträßchen fährt.

Der Einwand, daß dies mit dem elastischen Sechszylinder-Boxermotor, der schon bei niedrigen Drehzahlen einwandfrei aufs Gas reagiert, ohne weiteres möglich ist, trifft zwar zu, er enthält aber nur die halbe Wahrheit. ▷



Die Sitze passen wie angegossen, Instrumente und Schalter sind so, wie man sie sich wünscht

Ausstattung und Preise

Porsche 911 SC Cabrio

Grundpreis: DM 64 500,–

Serienausstattung:
- Außenspiegel links und rechts elektrisch einstellbar und beheizbar
- Fensterheber elektrisch betätigt
- Lederlenkrad
- Ledersitze
- Leichtmetallräder
- Scheinwerfer-Reinigungsanlage

Zusatzausstattung: DM
- Metallic-Lackierung 1250,–
- Wärmedämmendes Glas 365,–
- Leichtmetallräder 6 J x 16, 7 J x 16 mit Reifen 205/55 VR 16, 225/50 VR 16 2830,–

Vorzüge
- Sehr gute Fahrleistungen
- Übersichtliche Bedienung
- Sorgfältige Verarbeitung
- Günstiger Verbrauch
- Gute Bremsen
- Wirksame Heizung

Nachteile
- Hohe Bedienungskräfte
- Ausgeprägte Windempfindlichkeit
- Stoßempfindliche Lenkung

Die hinteren Notsitze können bestenfalls Kindern zugemutet werden, besser eignen sie sich als geräumige Ablage. Für Sicherheitsbewußte ist ein stählerner Überrollbügel in Vorbereitung; ein spezieller Skiträger für das Stoffdach erfüllt die Ansprüche der Wintersportler

Test
Porsche 911 SC Cabrio

Gemütliches Bummeln nämlich, frühes Hochschalten und streßfreies Rollen – das alles sind Dinge, die der Elfer zwar widerspruchslos akzeptiert, die aber nicht zu seinem Naturell passen. Schon das typische Geräusch des Boxers, das sich erst oberhalb von 5000/min so richtig in Szene setzt, reizt dazu, das Gaspedal voll durchzutreten, und der hervorragende Fahrbahnkontakt, den gerade der 911 vermittelt, tut ein übriges, um den Fahrer zu sportlicher Gangart zu animieren. Speziell der Heckmotor-Porsche ist ein Sportwagen reinsten Wassers, kompromißlos zum Schnellfahren gebaut – und das tut man eigentlich besser in einem Coupé.

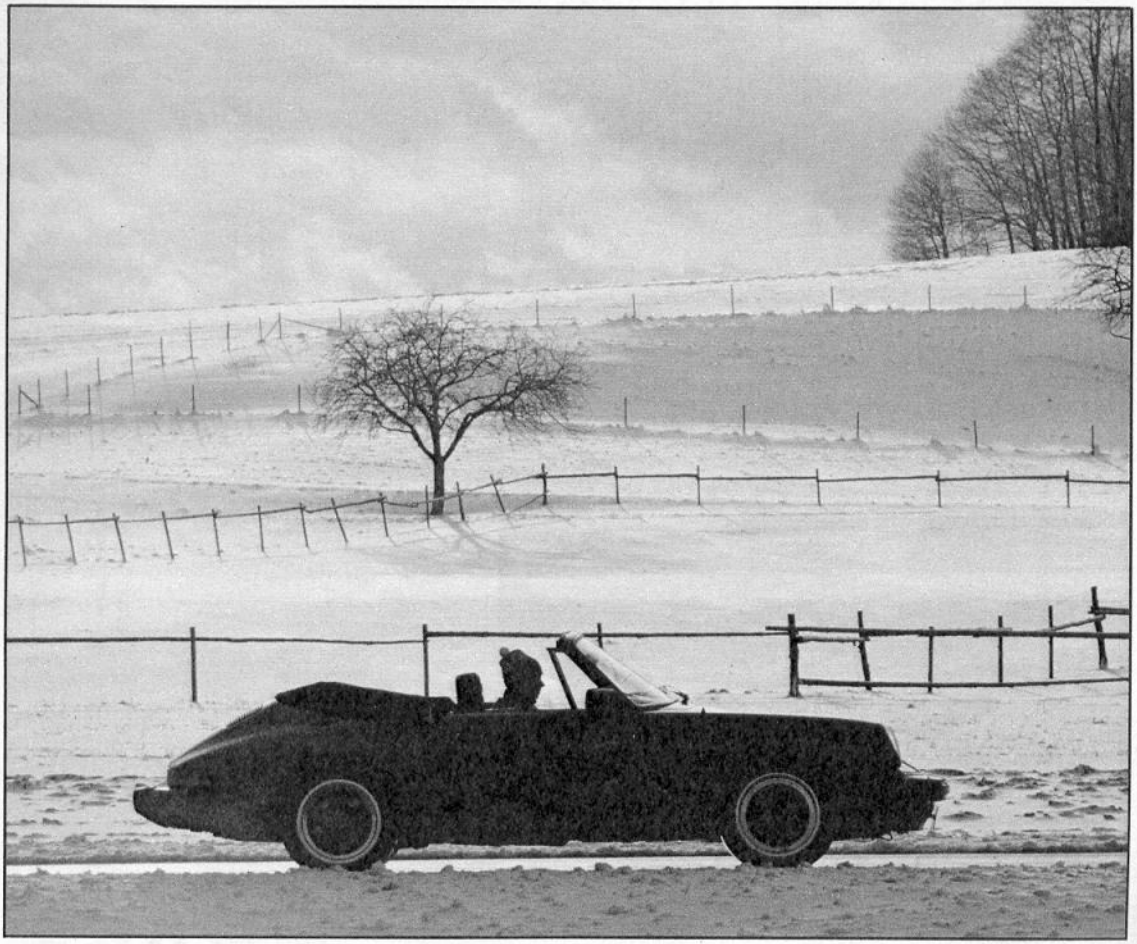
Oder man schließt das Cabriodach, was ebenso wie das Öffnen ohne Probleme vor sich geht. Zu betätigen sind lediglich zwei leichtgängige Riegel über der Windschutzscheibe sowie ein Reißverschluß an der Heckscheibe. Nach dem Zurückklappen des Daches muß dann noch eine Abdeckplane angeknöpft werden, was dank der perfekten Paßform in wenigen Augenblicken und ohne abgebrochene Fingernägel möglich ist.

Der Reißverschluß an der Heckscheibe hat zwei Vorteile. Einmal bietet er die Möglichkeit, nur mit offener Heckscheibe zu fahren, wobei für kräftige Luftzufuhr gesorgt ist. Zum anderen kann so die aus Plastik bestehende Scheibe leicht und ohne großen Kostenaufwand ausgewechselt werden, wenn sie, was zwangsläufig passiert, nach einigen Jahren verkratzt und blind geworden ist.

Die Qualität des Stoffdachs verdient insgesamt ein dickes Lob. Dank spezieller Spannvorrichtungen sitzt es faltenlos straff und schließt so dicht, daß selbst in automatischen Waschanlagen kein Tropfen ins Wageninnere dringt. Daß die Windgeräusche ebenso gering sind wie beim Coupé, kann man nicht erwarten, aber sie halten sich auch im obersten Geschwindigkeitsbereich in akzeptablen Grenzen.

Ganz gleichgültig, ob man nun offen oder geschlossen fährt – dieses Cabrio wird eindeutig von seinem Motor geprägt. Für sich betrachtet ist dieser luftgekühlte Oldie eine reine Freude. Wie schon gesagt, beeindruckt er durch Durchzugskraft, aber auch mit Drehvermögen und vibrationsarmen Lauf.

Zudem kann dem Elfer bescheinigt werden, daß es kein anderes Serienauto gibt, das derart vehement beschleunigt, eine Höchstgeschwindigkeit von weit über 230 km/h erreicht und dabei mit so wenig Benzin zufrieden ist. Mit 12 L/100 km kann man ohne weiteres auskommen, Verbrauchswerte von über 15 L/100 km gehören zu den Ausnahmen, schon weil es die Verkehrsverhältnisse nur

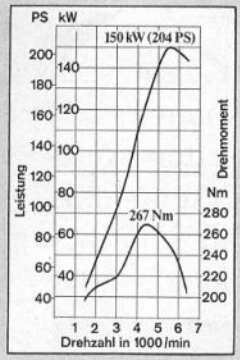


Technische Daten und Meßwerte

Porsche 911 SC Cabrio

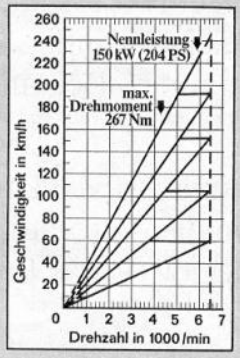
MOTOR

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, spezifische Leistung 50,1 kW/L (68,1 PS/L), Hubraum 2994 cm³, Bohrung x Hub 95,0 x 70,4 mm, Verdichtungsverhältnis 9,8:1, maximales Drehmoment 267 Nm bei 4300/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 13,8 m/s, Ölinhalt Motor 13,0 L, Batterie 12 V 66 Ah, Drehstromlichtmaschine 1050 Watt.



KRAFTÜBERTRAGUNG

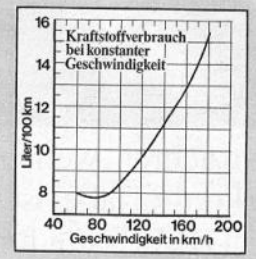
Hinterradantrieb, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe, mechanisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung.
Übersetzungen: I. 3,181, II. 1,833, III. 1,261, IV. 1,0, V. 0,786, R. 3,325, Achsantrieb 3,875:1, Geschwindigkeit bei 1000/min im V. Gang 38,0 km/h.



KAROSSERIE UND FAHRWERK

2+2sitziges Cabriolet mit zwei Türen, selbsttragende Karosserie, Luftwiderstandsindex (c_wx A) 0,71. Vorn Einzelradaufhängung mit Querlenkern und Dämpferbeinen, Torsionsstabfederung, hinten Einzelradaufhängung mit Schräglenkern, Torsionsstabfederung, Zahnstangenlenkung, Lenkübersetzung 17,8:1, hydraulische Zweikreisbremse, Bremskraftverstärker, vorn und hinten innenbelüftete Scheibenbremsen, mechanische Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend.

Felgengröße vorn, hinten 6 J x 16, 7 J x 16, Reifengröße vorn, hinten 205/55 VR 16, 225/50 VR 16.



ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Innenbreite vorn/hinten 1310/1170 mm, Sitztiefe vorn/hinten 530/340 mm, Normkniearaum 250 mm, Wendekreis rechts/links 11,1/11,0 m, 3 Lenkradumdrehungen, Lenkraddurchmesser 360 mm, Kofferraumvolumen nach VDA-Norm 130 L, Tankinhalt 80 L. Leergewicht 1190 kg, Gewichtsverteilung vorn/hinten 42,0/58,0%, zulässiges Gesamtgewicht 1500 kg, Zuladung 310 kg, Personenindexzahl 3,6.

FAHRLEISTUNGEN

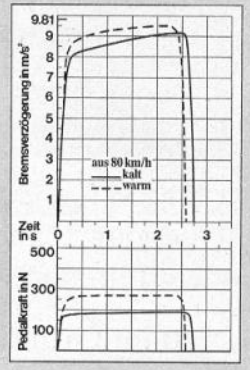
Höchstgeschwindigkeit (Drehzahl 6200/min)	234 km/h
Beschleunigung	
0– 60 km/h	3,2 s
0– 80 km/h	4,6 s
0–100 km/h	6,3 s
0–120 km/h	8,9 s
0–140 km/h	11,9 s
0–160 km/h	15,8 s
0–180 km/h	20,7 s
0–200 km/h	28,5 s
400 m mit steh. Start	14,6 s
1 km mit steh. Start	26,6 s
Elastizität	
40–100 km/h (IV. Gang)	12,0 s
60–120 km/h (V. Gang)	16,7 s
Tachometerabweichung	
Anzeige	effektiv
50 km/h	44 km/h
100 km/h	94 km/h
130 km/h	125 km/h
160 km/h	155 km/h
200 km/h	195 km/h
Kilometerzählerabweichung	+1,5%

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
Verbrauchswerte im Test (Liter/100 km)	
Minimalverbrauch	11,2
Maximalverbrauch	15,0
Landstraße ca. 80 km/h ∅	12,5
Autobahn ca. 145 km/h ∅	14,4
Testverbrauch	13,2
Kraftstoffart	Super

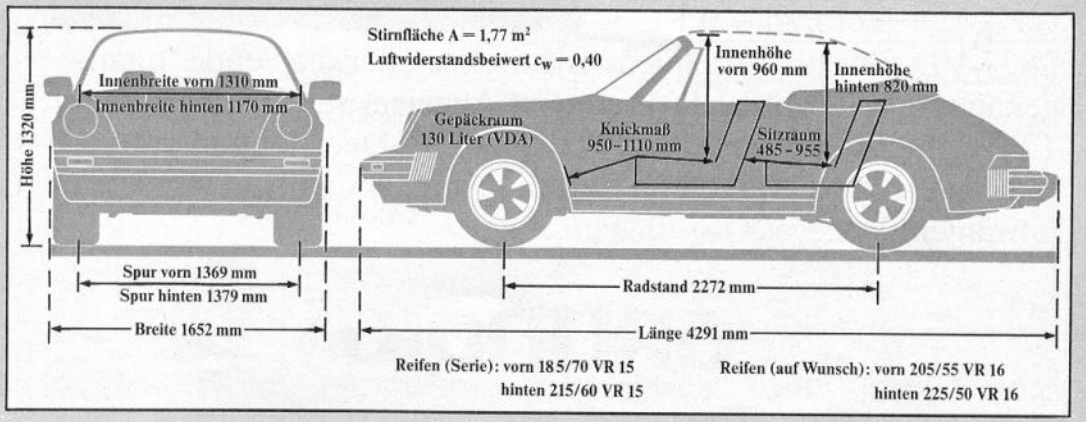
LENK- UND PEDALKRÄFTE

Lenkung im Stand	84 N
Lenkung bei Fahrt	68 N
Kupplungspedal	190 N
Gaspedal	30 N
Bremspedal bei 80% Verzögerung	150 N



WARTUNG

Inspektion	alle 20 000 km
Ölwechsel	alle 10 000 km



Reifen (Serie): vorn 185/70 VR 15
hinten 215/60 VR 15

Reifen (auf Wunsch): vorn 205/55 VR 16
hinten 225/50 VR 16

selten zulassen, den Porsche längere Zeit im Vollastbereich zu fahren. Der Testverbrauch lag bei 13,2 L/100 km; besser kann es nur noch das Coupé, dessen Luftwiderstand etwas günstiger ist und das deswegen auch etwas schneller läuft.

Mindestens ebenso eindrucksvoll wie der Motor ist schließlich die perfekte Verarbeitungsqualität, die das älteste Modell im Porsche-Programm erreicht hat. Wo man auch hinschaut, man entdeckt keine Unsauberkeiten – alles zeugt von einem unermüdlichen Streben nach Perfektion. Wie solide dieser Porsche ist, beweist auch die Tatsache, daß bei der Umwandlung zum Cabrio keine speziellen Versteifungen des Unterbaus notwendig waren. Dennoch sind selbst auf holprigen Straßen nur minimale Unterschiede zum Coupé festzustellen; Verwindungserscheinungen bleiben auf ein kaum spürbares Mindestmaß beschränkt, von Klappergeräuschen kann keine Rede sein. In dieser Beziehung liegt der 911 auf einem für Cabrios ganz untypisch hohen Niveau – ähnlich perfekt wirken nur noch die SL-Modelle von Mercedes.

An dieser Qualität merkt man, wie gut es sein kann, wenn ein Auto in die Jahre kommt, und man sieht es auch an der Gestaltung zahlreicher Details. Im Cockpit des 911 gibt es keine neumodischen Spielereien; es ist alles da, was in einen Sportwagen gehört, und alles wurde so sachlich und praktisch gelöst, daß man sich fragt, warum hochbezahlte Forscher heute noch über die optimale Form von Instrumenten und Bedienungshebeln nachdenken.

Kein Wunder also, daß ein so gutes Auto zum Renner wurde – trotz seines etwas zwiespältigen Charakters. Aber der ist schließlich immer noch besser als uniforme Langeweile.