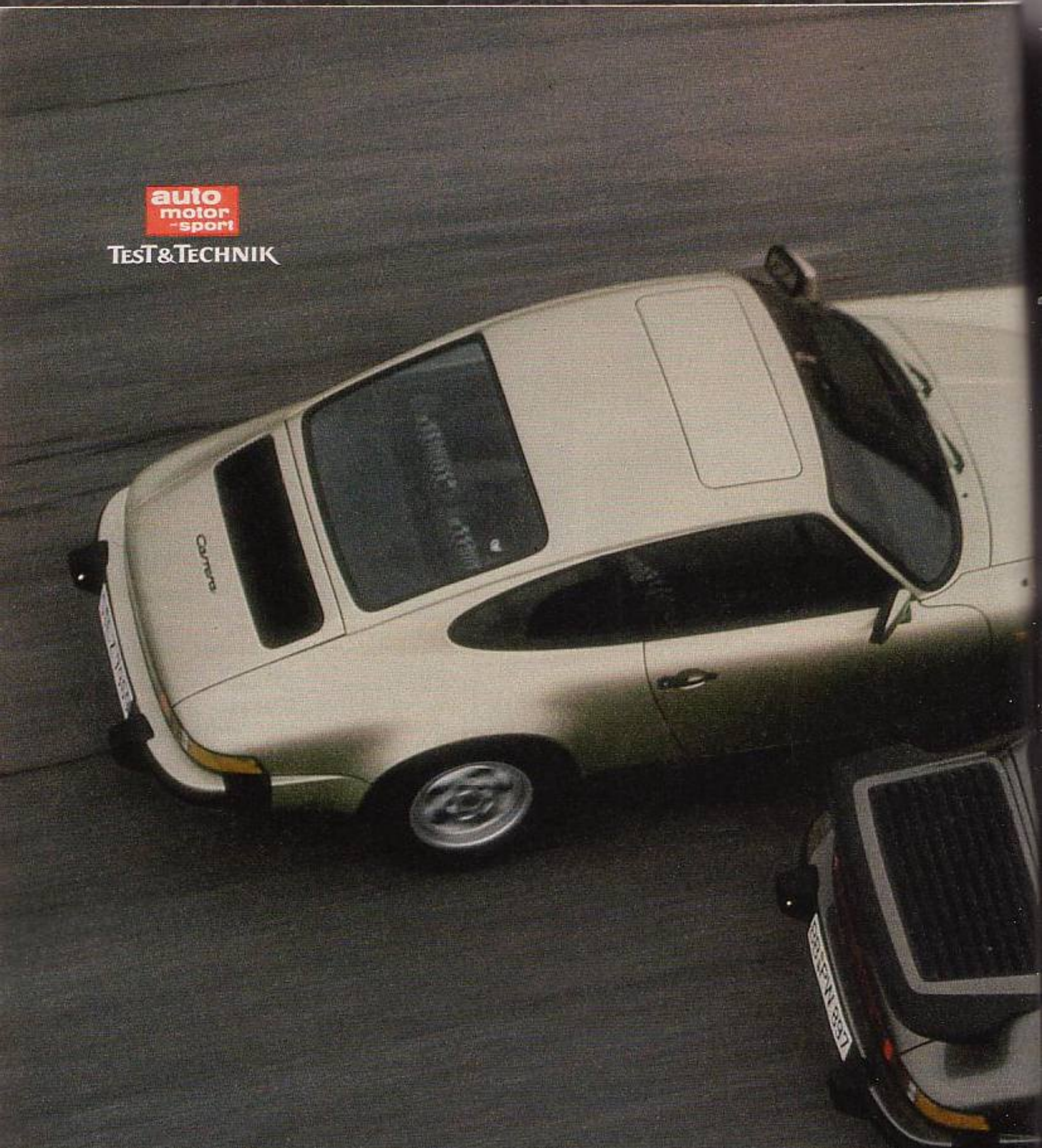
auto motor sport

TEST & TECHNIK



Der ewig Junge

Test Porsche 911 Carrera Neuauflage des erfolgreichsten Porsche-Modells.

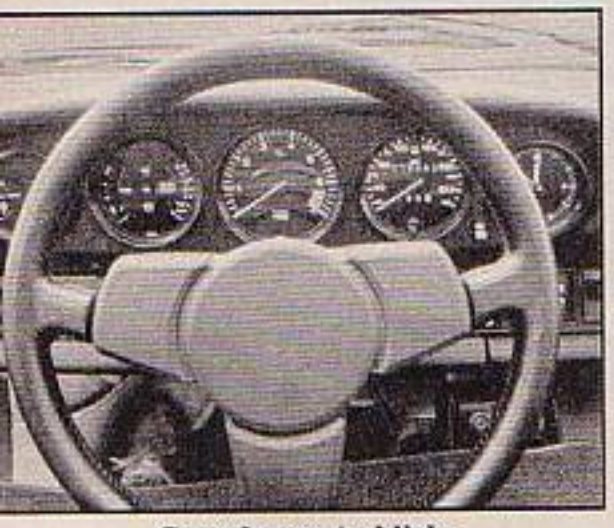
Von Gert Hack

Fotos: Seufert

Eine Zeit lang schien es so, als sei der Typ 911 für die Firma Porsche schon gestorben. Lustlose Statements, wie beispielsweise „Der 911 wird solange gebaut, wie er verlangt wird“, unterstrichen das gestörte Verhältnis, das die damalige Firmenleitung dem bisher erfolgreichsten Modell aus der Stuttgarter Sportwagenschmiede entgegenbrachte.▷

Test Porsche 911 Carrera

Diese Negativ-Einstellung hat sich unter dem neuen Chef Peter W. Schutz gründlich gewandelt. Der Typ 911 ist wieder liebstes Kind im Hause Porsche. Die im vergangenen Jahr vorgestellte Cabrio-Version und der neue Carrera – er ersetzt den SC – sind sichere Indizien dafür, daß dem heißgeliebten Heckmotor-Sportwagen noch eine vielversprechende Zukunft bevorsteht.



Gewohnter Anblick: 911-Instrumente

Für diese Zukunft wurde der Carrera vor allem motorisch gerüstet, obwohl man dem Vorgänger SC gewiß keinen Leistungsmangel vorwerfen konnte. In der Tat hatten die Porsche-Techniker ursprünglich anderes im Sinn als eine Leistungserhöhung. So versichert Paul Hensler, Motoren-Chef im Weissacher Entwicklungszentrum, mit fast echt wirkendem Bedauern in der Stimme: „Wir wollten eigentlich nur den Verbrauch um rund zehn Prozent absenken, und dabei ist uns die Leistung um etwa den gleichen Betrag hochgerutscht."

Diplom-Ingenieur Hensler hätte allerdings ahnen können, daß solche Modifikationen, wie sie bei der neuesten Version des luftgekühlten Boxers realisiert wurden, nicht allein den Wirkungsgrad verbessern. Da wurde als wichtigste Maßnahme mit Hilfe einer langhubigeren Kurbelwelle der Hubraum von 2994 cm³ auf 3164 cm³ angehoben. Ebenfalls in die Höhe ging das Verdichtungsverhältnis, und zwar von 9,8:1 auf 10,3:1. Ganz neu ist auch das Resonanz-Ansaugsystem, das von der Auslegung her mehr auf Leistung als auf Verbrauch abgestimmt wurde. Und schließlich wurde noch die Bosch K-Jetronic, die übrigens im 911-Motor 1974 Premiere feierte, gegen eine moderne Bosch Motronic mit Hitzdraht-Luftmengenmesser ersetzt.

Auch jener – Fluch der guten Tat – trägt zur Leistungssteigerung geringfügig bei, da die mechanische Schwenkklappe der K-Jetronic einen Strömungsverlust von ein bis zwei Prozent verursacht. Abgesehen davon optimiert die Motronic den Zündwinkel, sorgt für Unterbrechung der Kraftstoffzufuhr im Schub (Schubabschaltung), regelt die Leerlaufdrehzahl und hat, so jedenfalls die Werksformulierung, „eine aktive Antiruckelfunktion".

In der Tat macht die Motronic Schluß mit den schlechten Kaltlaufeigenschaften des 911, beendet das lästige Leerlaufsägen und läßt auch bei niederster Motordrehzahl eine fast ruckfreie Fahrweise zu. Und sparsamer als der SC ist der Carrera auch: Im Drittel-Mix nennt Porsche eine Reduzierung des Norm-Verbrauches von 10,4 Liter/100 km auf 9,8 L/100 km. In der Praxis ist die Differenz noch größer. Bei nicht gerade zurückhaltender Fahrweise wurden im Testbetrieb durchschnittlich 13,6 Liter pro 100 km verbraucht, ein Wert, der um rund zehn Prozent unter dem Testverbrauch des Vorgängers liegt.

Daß der Carrera nicht noch sparsamer ist, hängt natürlich auch damit zusammen, daß mehr Leistung offeriert wird und daß es Spaß macht, diese Leistung einzusetzen. 231 Pferdestärken (170 kW), so viel wie im Mercedes 500 SE, stecken jetzt im Heck des kleinen Sportcoupés, und sie werden wie beim SC bei 5900 Kurbelwellen-Umdrehungen aktiviert. Gestiegen ist auch der Maximalwert des Drehmoments, der jetzt 284 Newtonmeter (vorher 267 Nm) ausmacht, allerdings bei einer um 500/min höheren Drehzahl (4800/min).

Die Zahlen zeigen schon, daß sich am ursprünglichen Leistungscharakter des 911-Motors wenig geändert hat. Natürlich läßt er sich jetzt bei niederer Drehzahl kommoder fahren, und wer es bei 3000 bis 4000 Umdrehungen bewenden läßt, kommt ganz schön flott vorwärts, ohne den Verbrauch wesentlich über die Zehnliter-Grenze zu treiben. Er kommt aber auch um den einzigartigen Genuß, den dieser Sechszylinder in Sachen Leistungsentfaltung bietet. Jenseits von 4000 findet nämlich, unterstützt von der Schwingrohr-Aufladung des neuen Resonanz-Ansaugsystems, eine förmliche Leistungsexplosion statt, die ähnlich wie bei einem Turbomotor zu beachtlichem Vortrieb führt.

Der subjektive Eindruck übertrifft hier freilich die objektiv gemessenen Zahlenwerte. In der Beschleunigung nimmt der neue Carrera dem alten SC erst im oberen Geschwindigkeitsbereich einige Zehntel-Sekunden ab (siehe Vergleichstabelle). Allerdings gibt es dafür einige Erklärungen. Erster Grund: Das zum Vergleich herangezogene Exemplar war der bestgehende SC, den auto motor und sport je hatte. Drei andere Testwagen dieser Baureihe erreichten bei weitem nicht dessen Fahrleistungen. Zweiter Grund: Der Carrera-Testwagen war mit 2500 Kilometer auf dem Tacho noch nicht ganz eingefahren, das Getriebe schlecht schaltbar. Auch das kostet Zehntel-Sekunden. Dritter Grund: Der elektronische Drehzahlbegrenzer des Carrera-Motors regelt bereits bei 6200/min ab, der alte SC-Motor ließ sich dagegen bis 6800/min drehen. Offenbar bringt die Nutzung dieses Drehzahlbereiches für maximale Beschleunigung geringfügige Vorteile.

Für die Praxis indes sind solche Überlegungen ohne Belang. Der Carrera ist ein außergewöhnlich gut beschleunigender Sportwagen. Und daß er die vom Werk genannte Leistung auch wirklich hat, dafür steht die real ermittelte Höchstgeschwindigkeit von 254 km/h, die gleich um 14 km/h über den Werksangaben rangiert.

Dieser Wert wurde allerdings mit dem neuerdings auf Wunsch lieferbaren Aerodynamik-Satz (Bugschürze vorne, Heckflügel hinten) erzielt. Das aufdringlich

Ausstattung und Preise

Porsche 911 Carrera

Grundpreise:

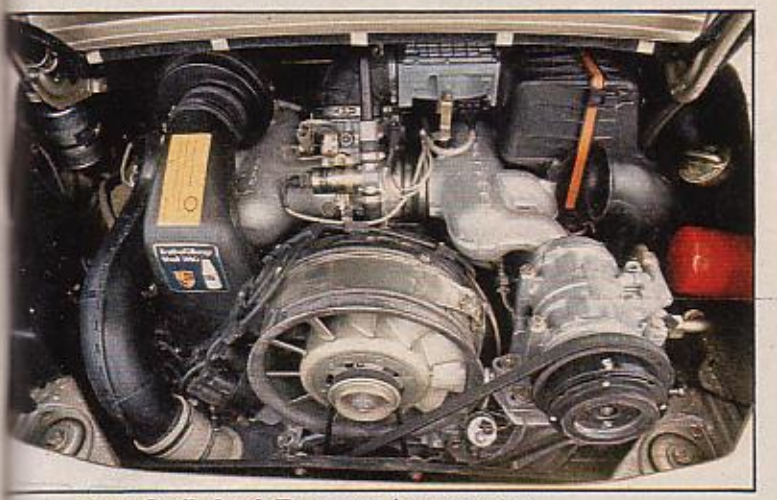
Porsche 911 Carrera Coupé DM 61 950,–
Porsche 911 Carrera Targa DM 64 950,–
Porsche 911 Carrera Cabriolet DM 68 990,–

Serienausstattung:

- Außenspiegel links von innen elektrisch einstellbar und beheizbar[1]
- Fensterheber elektrisch betätigt
- Lederlenkrad
- Scheinwerfer-Reinigungsanlage

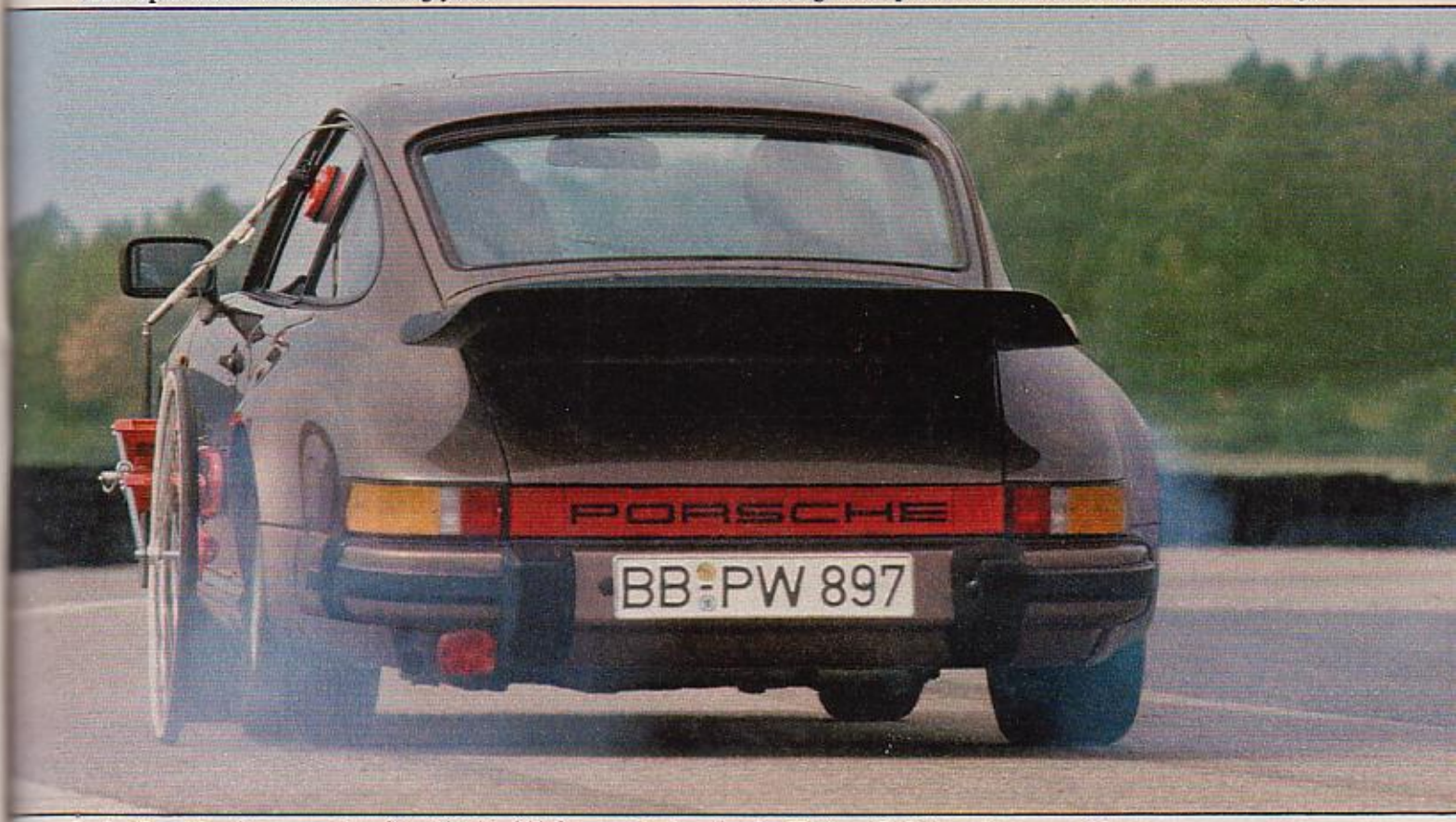
Zusatzausstattung:	DM
● Diebstahlsicherung für Räder	95,–
● Front- und Heckpoiler	2 650,–
● Heckscheiben-Wischer[2]	450,–
● Leichtmetallräder mit Reifen Serie 50	2 990,–
● Sperrdifferential (40 %)	1 220,–
● Turbo-Look	24 900,–
● Wärmedämmendes Glas mit beheizbarer Frontscheibe	570,–

[1] Cabriolet serienmäßig mit zwei Außenspiegeln,
[2] nicht für Cabriolet



Neue Optik durch Resonanz-Ansaugsystem

Aufdringliche Optik durch wahlweise lieferbaren Heckflügel



In der Beschleunigung aus dem Stand ist der 911 Carrera dank optimaler Hinterradbelastung kaum zu schlagen

Neue Bugschürze mit Nebelleuchten

Verbesserte Bremsanlage

Neu gestylte Leichtmetall-Räder

wirkende Spoilerwerk macht hier immerhin Sinn. Es senkt den Auftrieb an der Hinterachse fast auf Null (Auftriebsbeiwert C_A 0,04) und schafft an der Vorderachse sogar geringfügigen Abtrieb. Zudem wird der c_w-Wert um einen Punkt (0,40 statt 0,41) verbessert. Mehr als in der Höchstgeschwindigkeit macht sich freilich der Spoilersatz im Fahrverhalten bemerkbar. Bei hohem Speed liegt der flügelbewehrte Carrera deutlich ruhiger auf der Straße, läßt sich in Kurven besser beherrschen und gerät beim vollen Bremsen nicht so leicht aus der Balance.

Bei Porsche ist man der Überzeugung, daß Frontspoiler und Heckflügel – ästhetische Überlegungen hin oder her – einfach zum Carrera dazugehören. Gleichwohl läßt man sich die Aerodynamik-Hilfen mit einem Aufpreis von 2 650 Mark vergolden. Die gleiche kommerzielle Einstellung trifft man bei der Bereifung und den Felgen an: Die fast schon zum Standard zählende Fünfziger-Bereifung (Pirelli P 7) auf breiteren Schmiederädern wird für ein happiges Aufgeld von fast 3 000 Mark verkauft. Solche Aufpreis-Politik wäre verständlich, wenn der nicht gerade luxuriös ausgestattete Carrera ein knapp kalkuliertes Auto wäre. Dem ist nicht so. Wer die Preisentwicklung des Porsche 911 verfolgt, merkt bald, daß hier die große Absahneaktion stattfindet. Noch das 79er-Modell war für wenig mehr als 40 000 Mark zu haben (exakt DM 42 950,–). Der neue Carrera kostet ohne Zutaten fast 50 Prozent mehr (DM 61 950,-), so daß dem 911 auch in diesem Bereich eine einzigartige Karriere bestätigt werden kann. Verglichen mit anderen Produkten dieser Machart muß man allerdings zugeben: Er ist sein Geld wert.

Der Porsche 911 Carrera und seine Konkurrenten

Fahrzeugtyp		Porsche 911 Carrera	Porsche 911 SC	Porsche 911 Turbo	Audi Quattro	Ferrari Mondial Quattrovalvole	Renault Alpine A 310
Motorbauart/Zylinderzahl		B/6[1]	B/6	B/6	R/5[2]	V/8[3]	V/6
Hubraum	cm^3	3164	2994	3299	2144	2927	2664
Bohrung × Hub	mm	95,0 × 74,4	95,0 × 70,4	97,0 × 74,4	79,5 × 86,4	81,0 × 71,0	88,0 × 73,0
Leistung	kW (PS) bei 1/min	170(231) 5900	150(204) 5900	221(300) 5500	147(200) 5500	177(240) 7000	110(150) 6000
Max. Drehmoment	Nm bei 1/min	284 bei 4800	267 bei 4300	412 bei 4000	285 bei 3500	260 bei 5000	204 bei 3500
Verdichtungsverhältnis		10,3:1	9,8:1	7,0:1	7,0:1	9,2:1	10,1:1
Art der Ventilsteuerung		ohc[4]	ohc	ohc	ohc	2 ohc	ohc
Gemischaufbereitung		Bosch-Motronic	Bosch K-Jetronic	Bosch K-Jetronic Abgasturbolader KKK	Bosch K-Jetronic Abgasturbolader KKK	Bosch J-Jetronic	Fallstrom-vergaser Pierburg
Getriebe		Fünfgang	Fünfgang	Viergang	Fünfgang	Fünfgang	Fünfgang
Felgengröße	vorn hinten	6 J × 16[5] 7 J × 16	6 J × 16[5] 7 J × 16	7 J × 16 8 J × 16	6 J × 15	180 TR 390	135 TR 340 195 TR 365
Reifengröße	vorn hinten	205/55 VR 16[5] 225/50 VR 16	205/55 VR 16[5] 225/50 VR 16	205/55 VR 16 225/50 VR 16	205/60 VR 15	240/55 VR 390	190/55 VR 340 220/55 VR 365
Leergewicht	kg	1208	1180	1290	1331	1519	1045
Zul.Gesamtgewicht	kg	1500	1500	1680	1760	1700	1340
Radstand	mm	2272	2272	2272	2524	2650	2270
Außenmaße Länge × Breite × Höhe	mm	4291 × 1652 × 1320	4291 × 1652 × 1320	4291 × 1775 × 1310	4404 × 1723 × 1344	4580 × 1790 × 1260	4250 × 1650 × 1150
Beschleunigung	in s						
0– 60 km/h		2,9	2,7	2,8	3,5	3,4	3,5
0– 80 km/h		4,4	4,2	3,9	5,0	5,2	5,3
0–100 km/h		5,8	5,9	5,4	7,4	7,4	7,8
0–140 km/h		10,7	10,8	9,2	13,6	13,4	14,4
0–160 km/h		13,9	14,7	12,0	19,1	17,4	19,9
0–180 km/h		17,8	19,1	15,1	26,4	23,7	26,8
0–200 km/h		23,1	26,3	19,7	40,7	33,7	40,7
1 km mit steh.Start		25,6	25,9	24,4	28,0	27,6	28,4
Elastizität	in s						
40–100 km/h		(IV.Gang) 11,1	(IV.Gang) 11,5	(III.Gang) 9,5	(IV.Gang) 16,8	(IV.Gang) 11,0	(IV.Gang) 12,7
60–120 km/h		(V.Gang) 15,5	(V.Gang) 15,9	(IV.Gang) 16,3	(V.Gang) 21,7	(V.Gang) 16,4	(V.Gang) 16,6
Höchstgeschwindigkeit	km/h	254	240	261	222	243	222
Normverbrauch nach DIN 70 030	in L/100 km	Super	Super	Super	Super	Super	Super
Bei 90 km/h		6,8	8,0	9,7	7,9	9,4	7,4
Bei 120 km/h		9,0	9,7	11,8	10,4	10,8	8,7
Stadtverkehr		13,6	13,4	15,5	15,7	21,6	16,6
Testverbrauch	L/100 km	13,6	15,2	21,4	16,6	16,5	14,3
Preis	DM	64 940,–[6]	–	102 000,–	65 220,–	102 800,–	42 800,–

[1]B=Boxermotor, [2]R=Reihenmotor, [3]V=V-Motor, [4]overhead camshaft=obenliegende Nockenwelle, [5]gegen Aufpreis, [6]inklusive Serie 50-Reifen