Kohle und Stahl

Porsche 911 SC/RS: Sondermodell für Sport und Straße mit 255 PS für 188 100 Mark.

Von Bernd Ostmann

Porsches Sonderserien waren schon immer etwas ganz Besonderes. 1974 hatten die Schwaben für die Sport-Homologation 100 identische 911 Carrera RS aufgebaut, damals 230 PS stark und 64 900 Mark teuer. Zehn Jahre später bringt Porsche erneut eine exclusive Kleinserie auf den Markt, die jener von 1974 überraschend ähnelt.

Basis ist wieder der 911. Der neue Sport-911 SC/RS hat 255 PS und ist der teuerste Straßen-Porsche im Verkaufsprogramm. Rarität hat hier ihren gesalzenen Preis: Als sogenanntes Evolutions-Modell für die Sport-Homologation in der Gruppe B wird der SC/RS nur 20mal gebaut – und kostet nicht weniger als 188 100 Mark.

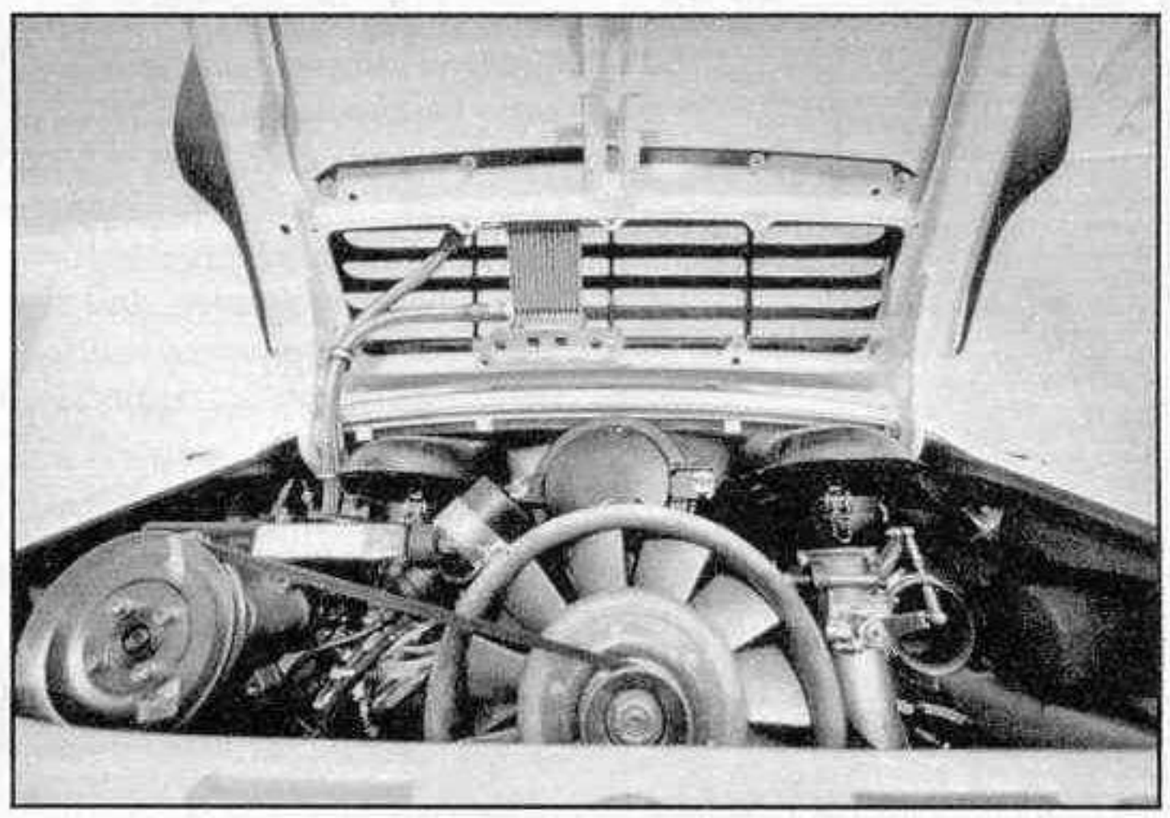
Wer diese Summe bei Porsche auf den Tisch blättert, erhält neben Kfz-Brief und Zündschlüssel auf einem Bündel von DIN A 4-Blättern die technische Beschreibung des Sonderlings. Auf elf Seiten wird der Kunde hier beispielsweise informiert, um wieviel Grad die Vorspur abweichen darf oder bei welchem Winkelgrad das Einlaßventil zu öffnen hat. Wer sein rares Stück – wie das belgische RAS-Team – dann für weitere 30 000 Mark zum Rallye-Wettbewerbswagen umrüsten läßt, der muß in Kauf nehmen, daß sämtliche Garantie-Ansprüche erlöschen. Denn Garantie hat es bei Porsche auf Sportfahrzeuge – und seien sie noch so teuer – verständlicherweise noch nie gegeben.

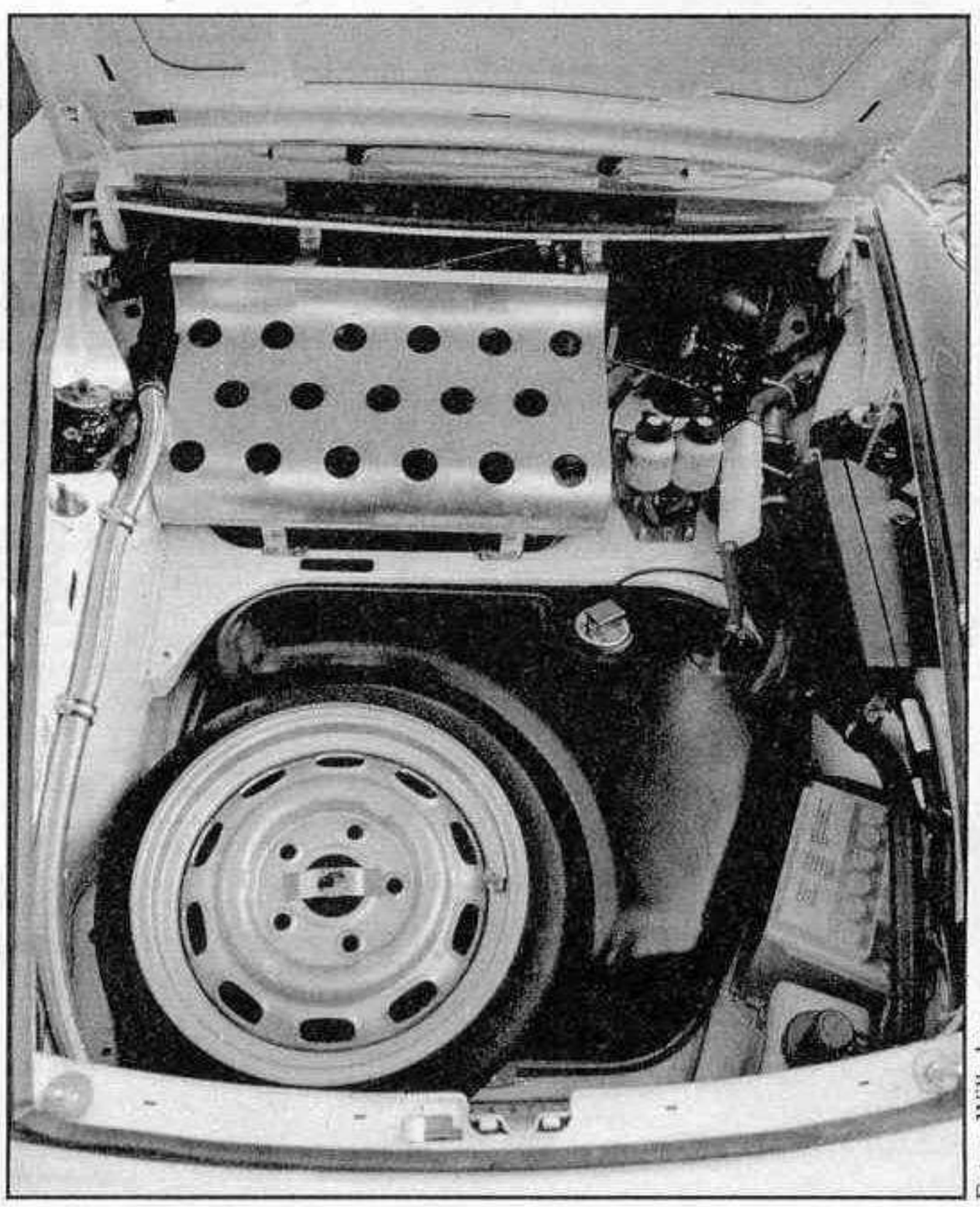
Der Porsche 954, so die interne Werksbezeichnung, leistet im Rallye-Trimm 280 PS und wiegt rund 1000 Kilogramm. Was am neuen Porsche-Sportmodell fasziniert, ist vor allem die Elastizität des Sechszylinder-Boxermotors. Selbst der leistungsverwöhnte finnische Rallye-Fahrer Henry Toivonen zeigt sich beeindruckt: „Ein Auto mit einem so breiten nutzbaren Drehzahlband habe ich noch nie gefahren", gesteht der Finne, der 1984 im Porsche einige Europameisterschafts-Rallyes bestreiten wird.

Das Dreiliter-Aggregat ist eigentlich bereits ein Oldtimer. Der Sechszylinder-Boxer in dieser Hubraum-Version mit der 95 Millimeter großen Bohrung und dem 70,4 Millimeter langen Hub beschleunigte bereits 1974 den Carrera RS – und wurde Ende 1983 aus dem Programm geworfen.

Denn ab 1984 gibt es den Porsche 911 nur noch als Carrera mit 3,2 Liter Hubraum. Für den Sport aber mußte es eine Dreiliter-Version sein, weil das Reglement, vom Hubraum abhängig, das zulässige Mindestgewicht vorschreibt. In der Hubraum-Kategorie bis drei Liter muß der 911 mindestens 960 Kilogramm auf die Waage bringen – ein Wert, den man beim Porsche mit einigen aufwendigen und kostenintensiven Tricks gerade realisieren kann.

Die Serien-Version des Dreiliters leistete zuletzt 204 PS. Der Aufschwung zur 255 PS-Marke erfordert intensive Eingriffe. Neue Zylinderköpfe und geschmiedete Kolben lassen das Verdichtungsverhältnis auf 10,3:1 ansteigen (Serie zuletzt 9,8:1). Die restlichen Modifikationen beschränken sich auf die Peripherie des Motor-Klassikers: Auf der Ansaug-Seite wurden die Drosselklappen modifiziert. Statt der K-Jetronik aus dem SC-Modell erledigt nun die alte und bewährte mechanische Saugrohr-Einspritzung mit Bosch-Kugelfischer-Stempelpumpe die Kraftstoff-Versorgung.





Fotos: Wilhelm

Besonderheiten gibt es beim SC/RS erst auf den zweiten Blick. Äußerlich ähnelt der 911 mit Saugmotor dem Serien-Turbo, die Innereien unterscheiden sich aber deutlich vom Serien-Standard. Der Motor im Heck mobilisiert 255 PS; im Bug wird, auch optisch erkennbar, Leichtbau praktiziert

Wer das Porsche 911 SC/RS-Aggregat weiter seziert, der kommt sich wie in einem altbekannten und hochwertigen Motoren-Teillager vor. Den Abtransport der Abgase regelt beispielsweise die Auspuff-Anlage des 2,7 Liter Carrera. Für die 280 PS-Wettbewerbsversion wird der Topf des 911 R installiert, „der den Motor etwas weniger zuschnürt", wie Sportkunden-Betreuer Gerd Schmid weiß. Die Kupplung stammt aus dem 2,8 Liter RSR-Modell. Den kernigen Druck am Kupplungspedal verdankt die Anlage einem verstärkten Ausrücklager aus dem Carrera Baujahr 1973. ▷

Das Getriebe ist dem aktuellen 3,2 Liter-Carrera entliehen. Lediglich die Ölkühlung wurde abgeändert; der Kühler findet nicht mehr seitlich am Getriebe-Gehäuse Platz, sondern wurde im Heckspoiler untergebracht.

Die Bremsanlage verzögert über eine Gesamt-Bremsfläche von insgesamt 344 Quadratzentimetern, stammt vom Porsche 911 Turbo und wurde schon 1970 für den erfolgreichen Rennsportwagen 917 konzipiert. Für den Sport-Einsatz läßt sich die Bremswirkung zwischen Vorder- und Hinterachse manuell über ein Handrad verstellen. Der sogenannte Waagebalken-Verstellmechanismus stammt aus der Porsche 911 Turbo-Rennversion mit der Bezeichnung 934.

Für Porschefahrer ein alter Hut: Dreispeichenlenkrad und Armaturen haben bereits Tradition. Für Rallyefahrer eine neue Größe: 280 PS und 1000 kg Gewicht bringen den SC/RS in den Kreis der Favoriten

Auch das Fahrwerk hat Bestandteile verschiedener Porsche-Modelle. Hinten wurde die komplette Turbo-Aufhängung samt Turbo-Querrohr und Stoßdämpfer-Aufnahme installiert. Vorne findet die Aufhängung des 2,7 Liter Carrera von 1974 mit einem obenliegenden Stabilisator Platz. Der Vorteil dieser Stabi-Variante: Über verstellbare Anlenkhebel läßt sich das Fahrverhalten im Rallye-Betrieb leicht korrigieren.

Die Rohbau-Karosserie des 911 SC/RS stammt aus der SC-Serie, die Kotflügel aber wurden dem Turbo-Regal entnommen. Damit die Sport-Version in den Reglements-Rahmen paßt, müssen die wuchtigen Turbo-Blechteile hinten allerdings etwas tiefer eingeschweißt werden (Gesamtbreite 1750 mm).

Um den 911 SC/RS vom Seriengewicht (1180 kg) auf das zulässige Mindestgewicht (960 kg) abzuspecken, mußten sich die Porsche-Techniker viel einfallen lassen. Die Türen und der Kofferraum-Deckel der Sportkandidaten wurden aus Aluminium gefertigt, die Stoßstangen sind aus leichtgewichtigem, glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK), die Fenster-Scheiben aus speziellem Dünnglas geformt. ▷

Technische Daten

Porsche 911 SC/RS

MOTOR
Luftgekühlter Sechszylinder-Boxermotor hinten längs, achtfach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe (Kettenantrieb), Ventile über Kipphebel betätigt, Trockensumpfschmierung, mechanische Kraftstoffeinspritzung, kontaktlos gesteuerte Zündanlage.

Leistung 188 kW (255 PS) bei 7000/min, Hubraum 2994 cm³, Bohrung × Hub 95,0 × 70,4 mm, Verdichtungsverhältnis 10,3:1, maximales Drehmoment 250 Nm bei 6500/min. Leistung Rallye-Variante 206 kW (280 PS) bei 8000/min.

KRAFTÜBERTRAGUNG
Hinterradantrieb, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe, Einscheiben-Trockenkupplung.

KAROSSERIE UND FAHRWERK
Zweisitziges Coupé mit zwei Türen, selbsttragende Karosserie. Vorn Einzelradaufhängung mit Querlenkern und Dämpferbeinen, Torsionsstab- und Zusatzschraubenfedern, Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung mit Schräglenkern, Torsionsstab- und Zusatzschraubenfedern, Bilstein Gasdruck-Stoßdämpfer vorn und hinten, Zahnstangenlenkung, hydraulische Zweikreisbremse (Rallye: manuelle Bremsverstellung), vorn und hinten innenbelüftete Scheibenbremsen, Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend (Rallye hydraulisch). Felgengröße vorn 7J × 16, hinten 8J × 16, Reifengröße vorn 205/55 VR 16, hinten 255/50 VR 16.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE
Radstand 2272 mm, Spur vorn/hinten 1432/1501 mm, Außenmaße 4325 × 1750 × 1290 mm, Tankinhalt 80 L, Leergewicht 970 kg (Rallye 1030 kg). Höchstgeschwindigkeit 255 km/h (Werksangabe). Preis: 188 100 Mark.

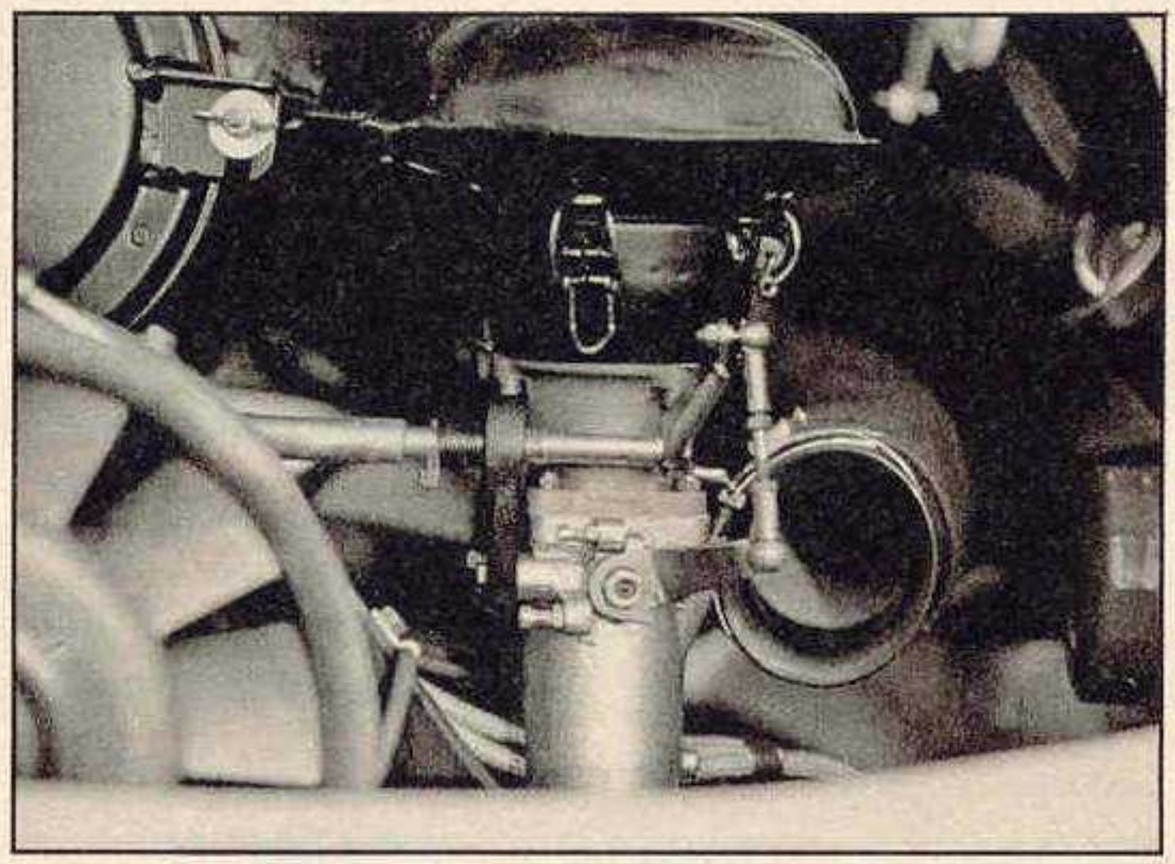
Auch der Innenraum blieb von der Abmagerung nicht verschont. Im Fond des ehemaligen 2+2-Sitzers findet man nur noch die blanken Sitzmulden – auf die Montage der beiden kleinen Fond-Sitze wurde verzichtet. Für Fahrer und Beifahrer gibt es dünngepolsterte Sitzschalen, die Fahrbahn-Unebenheiten entsprechend hart an die Passagiere weiterreichen.

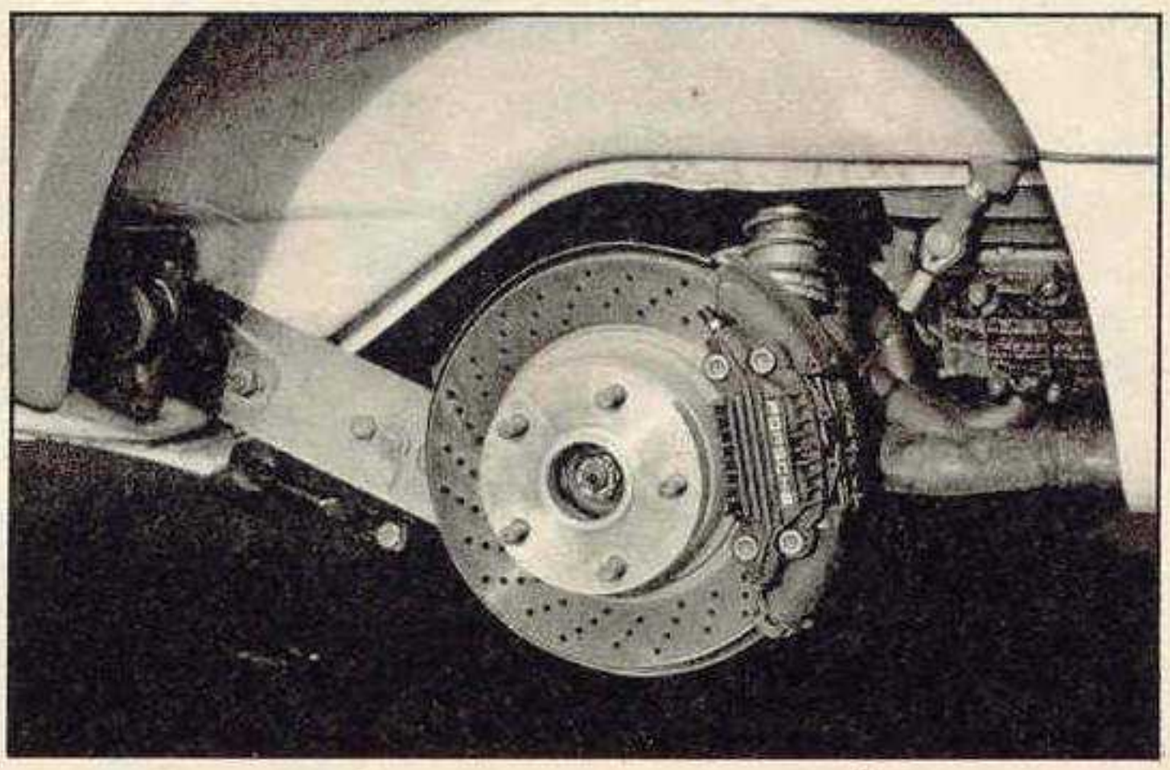
Doch der SC/RS-Fahrer muß nicht nur Schläge einstecken, er erhält auch Streichel-Einheiten: dumpfer Auspuff-Sound und schnorchelnde Ansaugtöne klingen im Turbo-Zeitalter der neuen Renn-Welle wie ein Evergreen aus guter Zeit. Auf Dämm-Matten oder Antidröhnmaterial haben die Porsche- Leichtbauer ganz verzichtet. Der Innenraum wurde lediglich mit dünnem Nadelfilz ausgeschlagen.

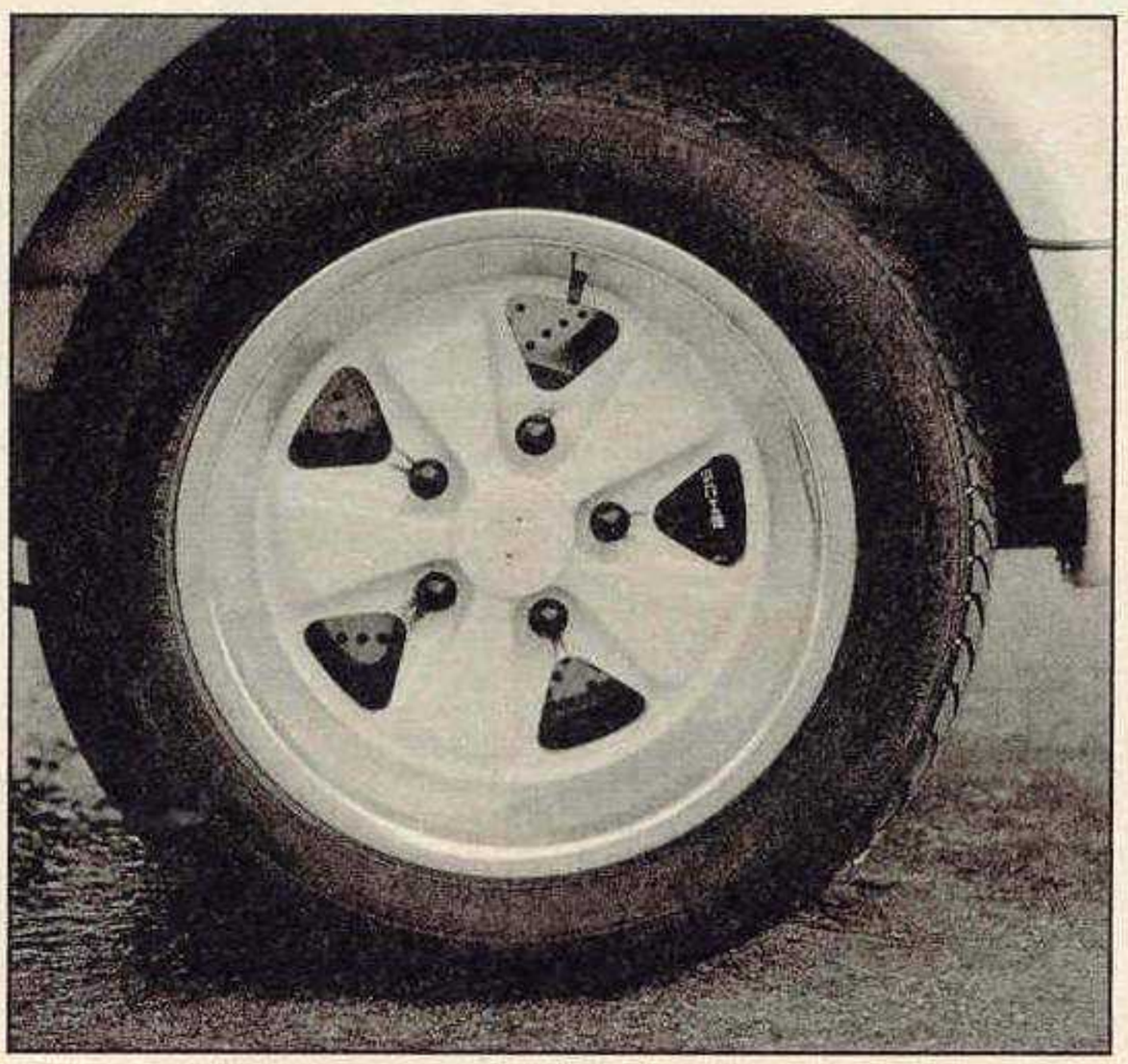
Geheizt wird im SC/RS mit einer Benzin-Heizung. Im Rallye-Trimm übernimmt diesen Part ein leichtes, elektrisches Gebläse, das bei extremen Winter-Touren mit der Frontscheiben-Heizung des Porsche-Turbo kombiniert werden kann.

Die Serien-Heizung fiel nicht etwa Gewichts-Sparmaßnahmen zum Opfer, sie wurde vielmehr aus Platzgründen gestrichen. Die Warmluft aus dem Motorraum wird über die Türschweller ins Wageninnere transportiert. In der Geborgenheit des Schweller, so überlegten die Porsche-Techniker, würden aber viel besser die empfindlichen Ölleitungen zu den beiden vorderen Ölkühlern Platz finden. Die Öl-Pipelines schlängeln sich auf Umwegen durchs Auto. Vom Motor kommt die heiße Schmiere in der Ölleitung im linken Tür-Schweller in den Wagenbug. In einem Kühler im linken Kotflügel erfolgt die erste Kühlphase. Anschließend leitet ein dicker Ölschlauch im Wageninneren den Schmierstoff in die rechte Kotflügel-Ecke, wo im zweiten Ölkühler der zweite Temperatur-Austausch stattfindet. Nach den beiden Kühlphasen geht's im rechten Schweller wieder zum Öl-Sammelbehälter zurück.

Den derart komplizierten Ölkreislauf gibt es nur bei der Rallye-Version des Sondermodells. Beim SC/RS für die Straße fließt das Schmiermittel an der Wagen-Unterseite relativ ungeschützt zum Bug-Kühler nach vorn und zurück.







Sicherheit und Schutz gegen Schläge von außen werden beim Rallye-Auto groß geschrieben. Über 50 Kilogramm werden allein an Sicherheits-Zutaten zugepackt. Im Innenraum montieren die Rallye-Experten einen Überroll-Käfig aus Aluminium und eine Feuerlösch-Anlage. Am Fahrwerk werden die hinteren Stoßdämpfer durch leichtere Aluminium-Teile ersetzt. Zusätzliche Pfunde aber bringen Zuganschläge an Vorder- und Hinterachse – die fingerdicken Stahlseile sollen ein zu weites Ausfedern und Abreißen der Stoßdämpfer verhindern.

Hochwertige Technik treibt den Preis nach oben: mechanische Saugrohr-Einspritzung von Bosch-Kugelfischer, die Bremsanlage und Hinterradaufhängung vom 911 Turbo sowie geschmiedete Fuchs-Leichtmetallfelgen mit sechs und neun Zoll Breite

Vor harten Schlägen schützt ein dreiteiliger Unterbodenschutz aus Dur-Aluminium. „Der übersteht drei Safari-Rallyes", weiß man bei Porsche.

270 Kilogramm wiegt die Motor-Getriebe-Einheit. Das gewichtige Paket verleiht dem Porsche selbst auf schlüpfrigem Grund noch erstaunliche Traktionswerte. Gleichzeitig wird beim ersten mutigen Tritt aufs Gaspedal klar, wie aggressiv der Sechszylinder zur Sache geht. Speziell in engen Kurven verlangt der Porsche nach einem sensiblen Gasfuß und einer schnellen Hand am Volant, um die Bewegungen des Hecks abzufangen. Weite Kurven sind dem Hecktriebler weit besser auf den Leib geschneidert; hier zeigt er sogar eine leichte Untersteuer-Neigung. Bei einer Leistung von 255 PS soll der Porsche Tempo 255 erreichen.