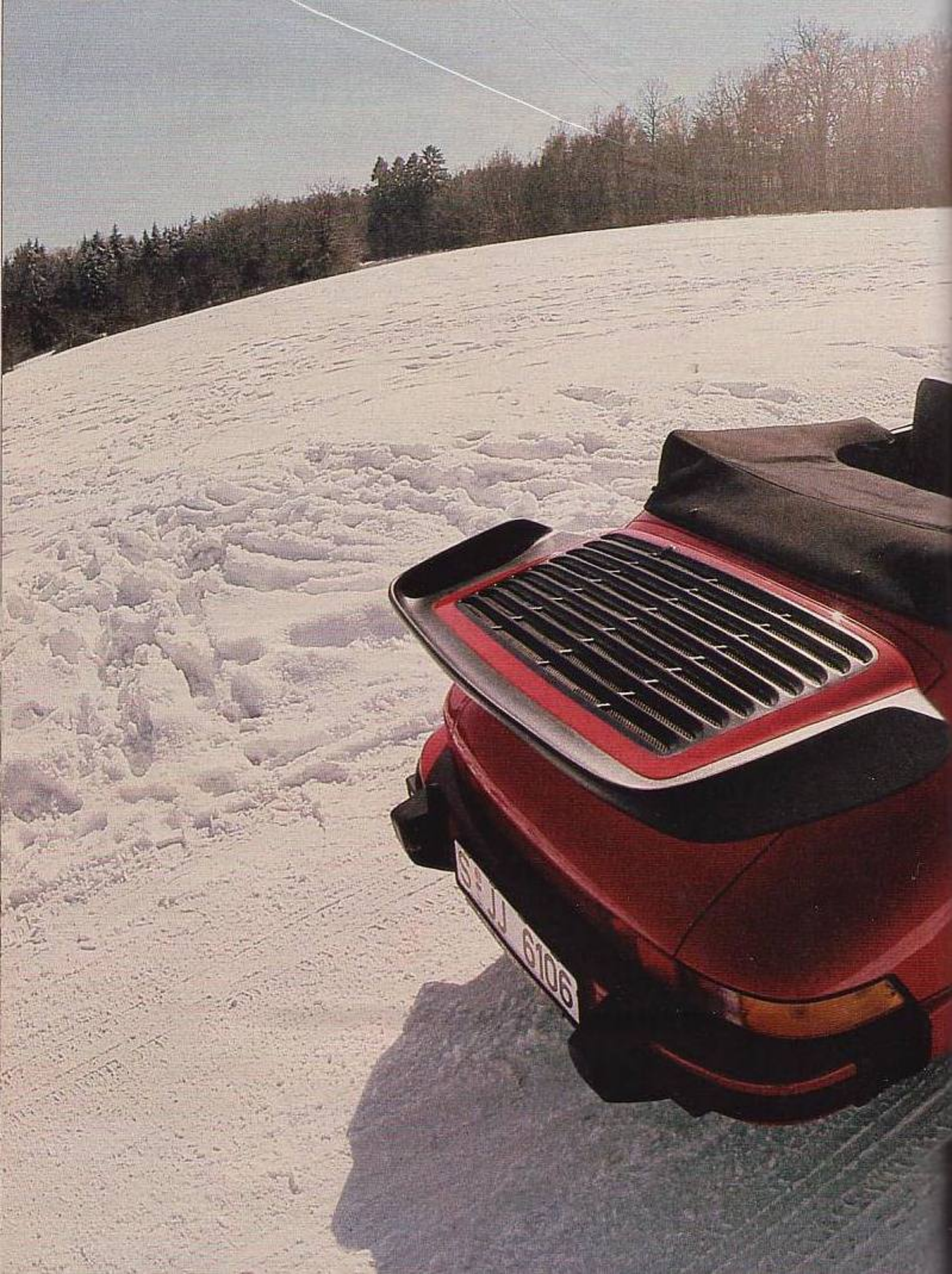

GJJ 6106

Windstärke 11

Vorstellung Porsche 911 Turbo Cabrio
Der stärkste Elfer wurde auf vielfachen Wunsch geöffnet.

Sie lag quasi in der Luft, die Idee, den stärksten und teuersten Elfer nicht nur als Coupé, sondern auch als Cabrio anzubieten. Porsche-Kennern war schnell klar, woher der Wind wehte – aus den USA, Heimat von Porsche-Chef Peter W. Schutz und wichtigster Exportmarkt der Stuttgarter Firma.

Denn dort in Amerika, wo die Autos zwar nicht unbegrenzt schnell fahren, aber unbegrenzt schnell aussehen dürfen, pflegten auf Show-Effekte bedachte Porsche-Kunden ihr Carrera Cabrio stets im Turbo-Look zu bestellen. Auch hierzulande fand der Turbo-Kit (bestehend aus Ka-

Fotos: H.D. Seufert

rosserie-Verbreiterung, Bug- und Heckspoiler, modifiziertem Fahrwerk) für 27 350 Mark reißenden Absatz. Findige Tuner machten für leistungshungrige Kunden das Glück komplett, indem sie zusätzlich noch den Turbomotor installierten.

Nicht zuletzt, um sich das Geschäft mit einer zwar kleinen, aber um so zahlungskräftigeren Kundschaft nicht aus der Hand nehmen zu lassen, schritt das Zuffenhausener Werk nun auch am Turbo zum offenen Vollzug. Und das gleich in zwei Ausführungen: als Cabrio und als Targa.

Daß der von Cabrio-Puristen als Zwitter verschriene Targa nicht tot ist, sondern einen zweiten Frühling erlebt, beweisen die Produktionszahlen des letzten Jahres. Von den 17 000 produzierten 911 entfielen:

- 6700 auf das 911 Coupé,
- 2500 auf den 911 Turbo,
- 4250 auf das 911 Cabrio und
- 3600 auf den 911 Targa.

Um es gleich in aller Offenheit zu sagen: Die Interessenten für die beiden neuen Himmelsstürmer müssen sich auch bei den Preisen auf einen gewaltigen Turbo-Schub gefaßt machen. Kostet das Turbo Coupé schon 125 000 Mark, so sind für den Turbo Targa 132 000 Mark und für das Turbo Cabrio 145 000 Mark zu bezahlen. Zum Vergleich: Der Grundpreis für das Carrera Cabrio beträgt 85 250 Mark.

Was bekommt man als Gegenleistung geboten? In erster Linie Leistung im Überfluß: 300 PS (221 kW) aus sechs Zylindern mit 3,3 Liter Hubraum katapultieren das Turbo Cabrio in Windeseile von null auf Tempo 100 (5,4 Sekunden) und darüber. Bei geschlossenem Verdeck soll die Endgeschwindigkeit über 260 km/h liegen – der gleiche Wert, den auch das Turbo Coupé erreicht. Eine steife Brise aus Südwest also, von der Windstärke im offenen Cockpit ganz zu schweigen.

Um die bei Porsche übliche Qualität zu gewährleisten, durchlief das Turbo Cabrio mehrere Erprobungsphasen. Das Augenmerk galt dabei hauptsächlich der Karosseriesteifigkeit, und es zeigte sich bald, daß im Hinterwagenbereich zusätzliche Stabilisierungsmaßnahmen notwendig waren (Querträger). Die Modifikationen fallen jedoch kaum ins Gewicht. Dieses liegt mit 1335 Kilogramm in etwa auf dem Niveau des Turbo Coupés, sogar der c_W-Wert wird von den Porsche-Technikern im Entwicklungszentrum Weissach bei Stuttgart mit 0,39 coupégleich angegeben.

Als Bedienungserleichterung besitzt das Turbo Cabrio serienmäßig ein elektrisch betätigtes Verdeck, wie es als Sonderausstattung für 4245 Mark auch für das Carrera Cabrio erhältlich ist. Das dreilagige Stoffdach läßt sich übrigens nur im Stand oder bei Schrittempo öffnen und schließen. Obwohl es dafür keine gesetzliche Vorschrift gibt, bestanden die Porsche-Leute aus Sicherheitsgründen auf zwei voneinander unabhängig arbeitenden Sperrmechanismen (Geschwindigkeit und Zündschlüsselstellung). Das Auf- und Anknüpfen der Persenning über dem zusammengefalteten Verdeck bleibt weiterhin Handarbeit.

Neben dem elektrischen Verdeck beinhaltet der Kaufpreis weitere serienmäßige Annehmlichkeiten wie Lederausstattung, Klimaanlage und Zentralverriegelung. Darüber hinaus bietet der Porsche-Prospekt selbstverständlich weiteren Raum für Sonderwünsche.

Wer dann immer noch nicht am Ziel seiner Wünsche ist, kann weiter träumen. Schließlich läßt auch das Turbo Cabrio noch einen Aspekt offen: ein Porsche 959 Cabrio – das wäre dann Windstärke zwölf. *fis*

Technische Daten

Porsche 911 Turbo Cabrio

Motor
Luftgekühler Sechszylinder-Boxermotor mit Abgasturbolader (KKK 3LDZ) und Ladeluftkühlung hinten längs, achtfach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Ventile über Kipphebel betätigt, mechanische Kraftstoffeinspritzung Bosch K-Jetronic.

Leistung 221 kW (300 PS) bei 5500/min, Hubraum 3299 cm³, Bohrung × Hub 97,0 × 74,4 mm, Verdichtungsverhältnis 7,0:1. Maximales Drehmoment 430 Nm bei 4000/min, max. Ladedruck 0,8 bar.

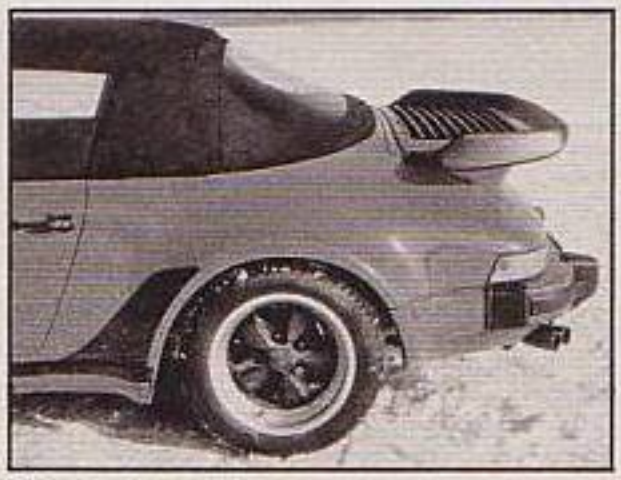
Kraftübertragung
Hinterradantrieb, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, mech. betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, auf Wunsch Differentialsperre.

Karosserie und Fahrwerk
Zweisitziges Cabrio, selbsttragende Karosserie. Einzelradaufhängung, Torsionsstabfederung, Stabilisatoren, Gasdruckstoßdämpfer, innenbelüftete Scheibenbremsen. Felgengröße vorn 7 J × 16, hinten 9 J × 16, Reifengröße vorn 205/55 VR 16, hinten 245/45 VR 16. Außenmaße 4291 × 1775 × 1310 mm, Leergewicht 1335 kg.

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit (IV. Gang)	261 km/h
Beschleunigung	
0–100 km/h	5,4 s
0–160 km/h	12,0 s
0–200 km/h	19,7 s
1 km mit steh. Start	24,4 s

Preise
Porsche 911 Turbo Cabrio DM 145 000,–
Porsche 911 Turbo Targa DM 132 000,–



Das Turbo Cabrio bietet die gleichen Fahrleistungen wie das Turbo Coupé. Serienmäßig gibt es ein elektrisches Verdeck, das aber nur im Stand betätigt werden kann