

WIEDER DREI TYPEN BEI PORSCHE

Der sublimierte Super

Die typischen Porsche-Rassemerkmale, so verlaublich das Werk, seien nunmehr wie früher in drei Modellen zu finden. Im 912 seien sie vereinigt, im 911 gesteigert und im neuen 911 S sublimiert.

In eine alltägliche Sprache übersetzt bedeutet dies: Es gibt nun einen 911 Super. Er hat 160 PS und entspricht in der luxuriös ausgestatteten Karosserie dem bisherigen 911. Der 911-Motor wird in die einfachere ausgestattete Karosserie des 912 eingebaut und bildet damit ein preisgünstigeres Sechszylindermodell, das rund 2000 Mark billiger ist als der bisherige 911 und 3500 Mark billiger als der 911 Super.

Dieser ist mit DM 24 480.— ein Automobil, das jegliche Volkswagen-Verwandtschaft abgestreift hat und den höheren Regionen des Automobilismus zugerechnet werden muß. Aber auch die anderen beiden Typen sind nicht gerade billig: Für einen 911 müssen DM 20 980.— bezahlt werden, für einen 912 DM 17 590.—. Porsche vertraut offen-

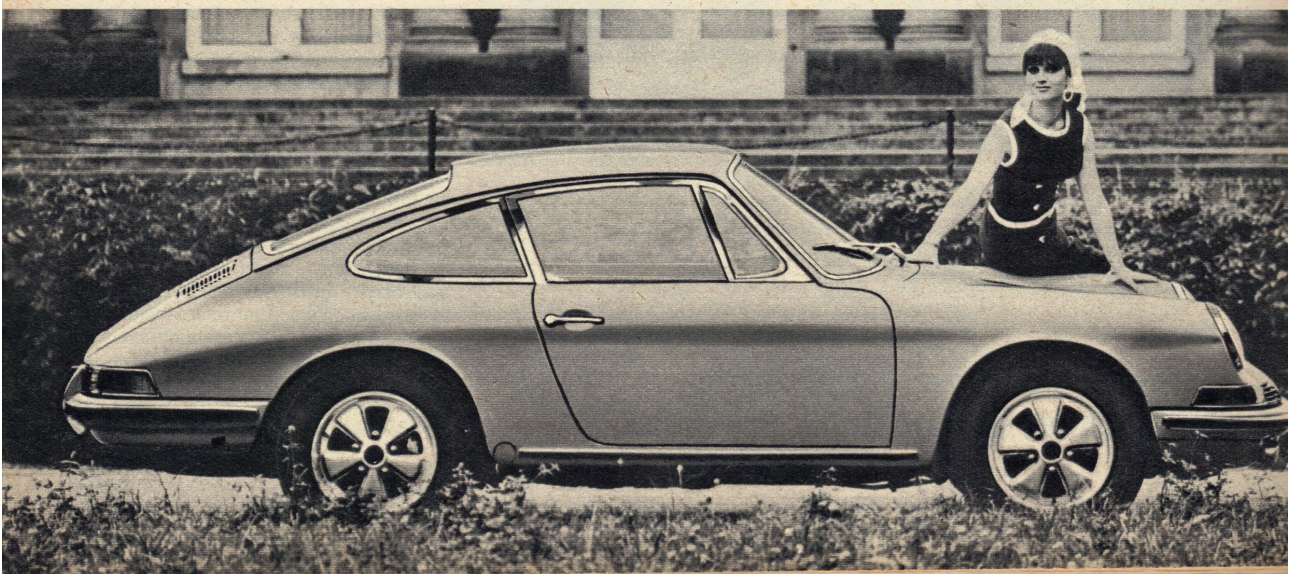
sichtlich darauf, daß die Einkommensverhältnisse der Stammkundschaft im Laufe der Jahre mitgewachsen sind. Für den Nachwuchs ist einstweilen schlecht gesorgt — Gerüchte über einen VW-verwandten Porsche der Preisklasse um 10 000 Mark haben sich bisher leider nicht bestätigt.

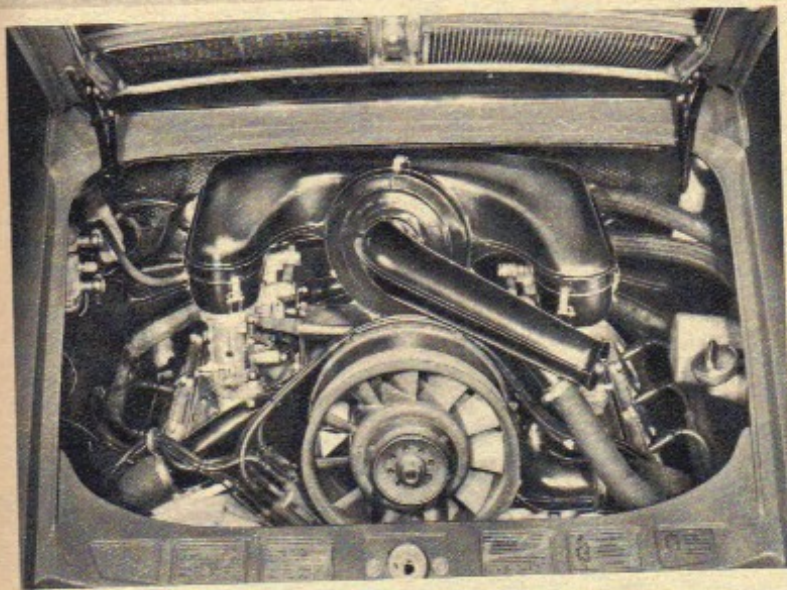
911 S: Das Optimum

Der 911 S ist teuer, aber dafür ist er auch ein Traum-Porsche. Die Höchstgeschwindigkeit wird mit 225 km/h angegeben, die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h mit 7,2 Sekunden. Das sind absolute Weltklasse-Werte für einen Straßensportwagen und Porsche hat damit ein Auto zu bieten, das mit Ferrari oder Jaguar in einem Atem genannt werden darf. Zehn Jahre zu spät, muß man hinzufügen, denn immer schlechter werden die Aussichten dafür, daß man die Geschwindigkeitsleistung eines solchen Gefährtes ausnützen kann. Wenn die Ge-

schwindigkeitsbegrenzung kommt, dann wird sie in einer Zeit kommen, in der es mehr absolut verkehrssichere schnelle Wagen gibt denn je. Wer einmal mit einem 911 oder auch einem Mercedes 600 längere Zeit in Bereichen zwischen 150 und 200 km/h gefahren ist, der weiß, daß diese Bereiche nicht unsicherer sind und nicht mehr der Gewöhnung bedürfen als die zwischen 100 und 150 km/h, die einst als atemberaubend galten und heute von jeder Hausfrau in ihrem Opel ausgenutzt werden können. Die technische Entwicklung des Autos geht ebenso wie die der Eisenbahn und des Flugzeuges in Richtung auf Steigerung der Geschwindigkeit ohne Einbuße an Sicherheit. Aber nur beim Auto soll sie durch Gesetze gestoppt werden.

Der 911 S ist in jedem Detail ein Beispiel dafür, was der europäische Automobilbau leisten kann. Die Bremsen, die schon beim 911 in Leistung und Sicherheit erstklassig sind, wurden durch Verwendung hohlge-





Die Leistung des luftgekühlten Sechszylinder-Boxermotors wurde im 911 S auf 160 PS gesteigert, die Nenndrehzahl auf 6600 U/min. Äußeres Kennzeichen der S-Version sind die beiden Weber-Dreifachvergaser.

Der sublimierte Super FORTSETZUNG

26

gossener Bremsscheiben (eine aus dem Rennsport hervorgegangene Entwicklung!) noch verbessert. Durch die Innenbelüftung bleiben diese Bremsscheiben erheblich kühler als vollgegossene, Standfestigkeit und Belag-Laufzeit liegen höher. Stoßdämpfer und Federbeine sind verstellbar, der vordere Stabilisator wurde verstärkt, ein hinterer zusätzlich eingebaut. Dadurch gewann der Wagen an Handlichkeit, ohne — wie das Werk sagt — an Komfort zu verlieren.

Vom Porsche-Sechszylinder kann man heute ohne Übertreibung sagen, daß er der beste luftgekühlte Automotor ist, den es je gegeben hat. Die anfangs viel kritisierte Festlegung Porsches auf diesen Einnockenwellenmotor (eine Nockenwelle pro Zylinderkopf, zwei im ganzen) hat sich in der Serie ebenso wie im Sport bewährt; dem Zwei- (bzw. Vier-)Nockenwellenmotor des Carrera und der früheren Rennsportwagen erwies er sich als in jeder Hinsicht überlegen; zugleich ist er billiger herzustellen und leichter zu warten. Die gute Vorstellung in Le Mans, wo ein serienmäßiger 911 die 2 Liter-GT-Klasse gewann, überzeugte die letzten Skeptiker.

Die neue 160 PS-Version erreicht ihre Höchstleistung bei 6600 U/min. Das überrascht nicht, weil sich schon der 911 als weitgehend drehzahl-unempfindlich erwiesen hatte. Die Drehzahl des maximalen Drehmoments (18,2 mkg) rutschte auf 5200 U/min hinauf; ob sich dadurch eine fühlbare Elastizitäts-Einbuße ergibt, werden die bevorstehenden Probefahrten zei-



gen. Die auf 9,8 erhöhte Verdichtung und 2 Weber-Dreifachvergaser sind die wichtigsten Merkmale des Super-Motors. Das Fünfganggetriebe wurde unverändert beibehalten; Porsche weist darauf hin, daß die Drehzahl bei 150 km/h im V. Gang nur 4400 U/min beträgt. Die beim 911 schon „luxuriöse“ Drehzahl- und Leistungsreserve wurde durch den höher drehenden Motor noch gesteigert.

Außerlich erkennt man den 911 S an den fünfspendigen Aluminiumgüßrädern, deren große Luftquerschnitte der Bremsenkühlung zugute kommen, dem lederbezogenen Lenkrad und der ausgeprägt eleganten Innenausstattung. Die gummibeleigten Stoßstangen wurden zur Vermeidung von teuren Kleinschäden voluminöser gestaltet. Die Sitze werden wahlweise in Leder, Kunstleder-Cordsamt-Kombination oder in Pepita-Stoff geliefert. Das Armaturenbrett ist mit Kunstleder bezogen.

911 und 912

Vom Porsche 911 sind inzwischen nahezu 5000 Stück produziert worden, was angesichts seines hohen Preises als guter Erfolg angesehen werden muß. Die indirekte Preissenkung durch die jetzige vereinfachte Ausführung wird dem Sechszylinder bestimmt weiteren Auftrieb geben. Die neuen Typen 911 und 912 entsprechen in der Karosserie beide nicht mehr ihren Vorgängern, sondern vereinen deren Merkmale: Das mit fünf Instrumenten bestückte Armaturenbrett wurde vom 911 übernommen,

die sparsamere Karosserieausstattung des 912 wurde durch Perloneteppiche bereichert. Außerdem bekamen alle Typen bessere Türschlösser (was nötig war). Der 912 erhielt eine neue Motoraufhängung, die den Geräuschpegel beträchtlich senken soll. Der 90 PS-Vierzylinder als einziges Überbleibsel der klassischen Porsche-Baureihe 356 blieb unverändert, ebenso auch der 130 PS-Sechszylinder des 911. In Sicht ist nun endlich auch die „Targa“-Version,

deren Cabriolet-Karosserie mit Verstellungs- und Sturzbügel offenbar einige Herstellungsschwierigkeiten bereitet hat. Sie soll gegen DM 1500.— Aufpreis ab Ende dieses Jahres lieferbar sein.

Mit der jetzigen Dreiteilung in die Typen 912, 911 und 911 S ist die neue Porsche-Entwicklungsreihe, die im Herbst 1963 mit der ersten Vorstellung des (damals als 901 bezeichneten) 911 begann, nach Werksaukkunft „vorläufig abgeschlossen“. R. S.

DIE WICHTIGSTEN DATEN DES PORSCHE 911 S

MOTOR

Sechszylinder-Viertakt-Boxermotor, Bohrung \times Hub 80 \times 60 mm, Hubraum 1991 cm³, Verdichtungsverhältnis 9,8:1, Leistung 160 PS bei 6600 U/min, spezifische Leistung 80,4 PS/Liter, maximales Drehmoment 18,2 mkg bei 5200 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (6600 U/min) 14,5 m/s, 2 obenliegende Nockenwellen, Antrieb durch Kette, Flach gelagerte Kurbelwelle, Luftkühlung, Trockensumpfschmierung, Ölinhalt des Motors ca. 9 Liter, 2 Weber Dreifachvergaser, elektrische Kraftstoffpumpe, 62 Liter-Tank im Bug, Batterie 12 V 45 Ah, Drehstromlichtmaschine 490 W.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, längsliegende Torsionsfederstäbe, Querstabilisator, hinten Einzelaufhängung an Schräglenkern, querliegende Torsionsfederstäbe, Querstabilisator, vorn und hinten doppelt wirkende hydraulische Teleskopstoß-

dämpfer, Zahnstangenlenkung, hydraulische Fußbremse, Scheibenbremsen an allen vier Rädern, hinten innenliegende Trommelbremsen für die mechanisch betätigte Handbremse, Felgen 4 1/2 J \times 15, Reifen 165 HR 15, Luftdruck 2,2/2,4 atü.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzung Achsantrieb 4,428, Ölinhalt Getriebe und Achsantrieb ca. 2,5 Liter.

ABMESSUNGEN / GEWICHTE

Radstand 2211 mm, Spur 1353/1325 mm, Außenmaße 4163 \times 1610 \times 1320 mm, Wendekreis ca. 10,3 m, Leergewicht nach DIN 1030 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1400 kg, Zuladung 370 kg, Leistungsgewicht nach Leergewicht 6,4 kg/PS.

Höchstgeschwindigkeit 225 km/h.

Normverbrauch nach DIN 10,2 Liter/100 km