Porsche geht mit der Zeit: Sicherheitsstoßstangen, mehr Hubraum und höhere Preise kennzeichnen die neuen Modelle. auto motor und sport fuhr die mittlere Version, den 911 S, als Coupé und Targa.

Safety fast

auto motor sport Test

Porsche 911 S Coupé + Targa

Würde heute irgendeine Automobilfabrik, BMW oder General Motors, Toyota oder Ferrari, einen luftgekühlten Heckmotorsportwagen bauen und anbieten wollen – man würde sie für verrückt erklären. Aber Porsche kann sich das erlauben. Das kleine Zuffenhausener Werk produziert nicht nur täglich etwa 70 Autos, es verkauft sie auch. Und zwar ziemlich mühelos, zum größten Teil in den geschwindigkeitsbegrenzten USA.
Liegt es nur am guten Namen und an der Tradition, daß dieses scheinbar allen Trends widersprechende Auto immer noch so gut ankommt – zu Verkaufspreisen, die im Exklusivbereich liegen? Ein Blick auf die neuen G-Modelle zeigt schon, daß Porsche sich nicht auf Lorbeeren ausruht, sondern mit der Zeit geht: Das sportlichste deutsche Serienauto bietet mehr serienmäßige Sicherheitsdetails als die meisten Limousinen, und es unterscheidet sich auch in anderen Punkten erheblich von dem ersten 911, der vor zehn Jahren auf den Markt gebracht wurde.

Vorzüge
- Sehr leistungsfähiger, in der Elastizität verbesserter Motor
- Hohe Fahrleistungen bei niedrigem Verbrauch und großem Aktionsradius
- Qualitativ gute, funktionsgerecht ausgestattete Karosserie

Nachteile
- Richtungsstabilität auf unebener Bahn unbefriedigend
- Lenkung empfindlich gegen Fahrbahneinflüsse
- Laute Motor- und Getriebegeräusche
- Heizung drehzahlabhängig

Dazu kam es nicht ganz ohne die rigorose USA-Gesetzgebung. Sie stand zum Beispiel dafür Pate, daß die Porsche-Motoren durchweg mit bleifreiem Normalbenzin betrieben werden können. Aber Porsche hat die amerikanischen Vorschriften nicht nur schneller als andere, sondern auch gründlicher realisiert. Und wo bei den bisherigen Modellen noch schwache Punkte waren – etwa im Benzinverbrauch der Motoren –, da hat man inzwischen mit nicht geringem Aufwand nach neuen Lösungen gesucht. So entstand schon nach verhältnismäßig kurzer Bauzeit der bisherigen Typen T, E und S die neue Baureihe mit ihren beträchtlich veränderten Motoren.

911 S – jetzt ein Mittelding

Mit den Typenbezeichnungen macht man es bei Porsche den Leuten nicht ganz leicht. Bisher war der S der schnellste und sportlichste Typ neben dem E und dem T. Jetzt steht er in der Mitte zwischen dem 911 (ohne Zusatzbezeichnung) und dem Carrera. E und T fielen unter den Tisch. Genaugenommen ist der 911 der bisherige T, der S der bisherige E und der Carrera der bisherige S. So gesehen haben sie alle mehr PS als ihre Vorgänger: Der Carrera 210 PS statt 190, der S 175 statt 165, der 911 150 statt 130. Man kann es aber auch weniger arithmetisch sehen und schlicht feststellen, daß der heutige S 15 PS weniger hat als der frühere.
Wie dem auch sei: Dem neuen 911 S wurde von Porsche die Rolle des gepflegten Luxussportwagens ohne extreme Ambitionen zugedacht. Demgemäß hat er ein relativ komfortbetontes Fahrwerk (auf Wunsch verstärkte Querstabilisatoren) und einen zwar starken, aber auch auf Alltagstauglichkeit getrimmten Motor. Mit allen Typen der neuen G-Baureihe teilt er den auf 2,7 Liter vergrößerten Hubraum und die abgewandelte Karosserie mit bis 8 km/h aufprallsicheren Stoßstangen (auf Wunsch selbstrückstellend) und serienmäßigen Kopfstützen sowie Aufrollgurten.
Die Sicherheits-Stoßstangen erfordern einen größeren Abstand zur Karosserie, der mit Gummiteilen überbrückt wird. Für Porsches nach Aufgaben hungernde Styling-Abteilung war dies eine willkommene Gelegenheit, modernes Design zu betreiben: Die Gummistreifen und Faltenbälge demonstrieren eine weitere Abkehr von der Chromzier. Zusammen mit den schwarzen Typenbezeichnungen, der überdimensionalen Porsche-Schrift am Heck und – wenn man es haben will – an der Tür entstand ein neuer funktioneller Look, der bereits Schule zu machen beginnt. Der nochmals geänderte Frontspoiler trägt ebenfalls dazu bei, daß die schon betagte Karosserieform neue Reize gewonnen hat. Nicht sichtbare, innere Verbesserung: Ein Faltreifen-Ersatzrad brachte zusätzlichen Tankinhalt (80 Liter).
Im Interieur dominiert nun das serienmäßige „Chorgestühl" – ein Anblick, an den man sich gewöhnen muß. Die Erreichbarkeit der hinteren Abstellfläche wurde dadurch nicht besser, andererseits ist dadurch auch im Fond ein Sicherheitsgewinn festzustellen – besonders wenn hier Kinder untergebracht werden, wozu die Klappsitze bestens geeignet sind. Getestet wurden sowohl der Targa (mit Sportomatic) als auch das Coupé (mit Fünfganggetriebe). Welche Karosserieversion man vorzieht, das ist unter anderem Geschmacksache – äußerlich zeichnet sich der Targa durch einen gewissen Zuckerguß aus, während das Coupé einen mehr nüchternen Anblick bietet. Das Coupé ist wegen der hinteren Seitenfenster heller und übersichtlicher, kann aber, was das Fahren in frischer Luft angeht, nicht mit einem mehr oder weniger geöffneten Targa wetteifern. In beiden Fällen findet man eine reichhaltige Instrumentierung vor: Es wird nicht nur der Tankinhalt, sondern auch der (ungefähre) Ölinhalt angezeigt, Schaltgetriebe-Fahrer bekommen sogar genaue Auskunft über die Öltemperatur, während Sportomatic-Benutzer nur erfahren, daß sie richtig, zu hoch oder zu niedrig sei – ein feiner psychologischer Unterschied. Die Heizung ist, wie seit eh und je, drehzahlabhängig und bringt auch Motorgerüche mit, was manche Leute sogar schätzen. Der Heckscheibenwischer gehört zur Serienausrüstung, und überhaupt ist jedem Karosseriedetail anzumerken, daß man sich hier mit gleicher Gründlichkeit ebenso um die Funktion wie um die Form gekümmert hat.

175 PS sind auch schon etwas

Außer Wärme für den Innenraum liefert der Motor auch noch Leistung für den Vortrieb – und das nicht wenig. Wenn man sich nüchtern fragt, was eigentlich am Porsche so gut ist, dann kommt zu allererst die Tatsache in Betracht, daß er „geht". Und zwar ist es nicht nur die zahlenmäßige Kraft, die beeindruckt, sondern auch die Art, wie sie produziert und an Ort und Stelle, nämlich hinten, auf den Boden gebracht wird. Es gibt eine ganze Menge Vernunftgründe gegen den Heckmotor, aber niemand kann behaupten, es sei ein schlechtes Gefühl, einen so starken Heckmotorwagen voll zu beschleunigen. Daß die Luftkühlung eine besondere Mischung von Geräuschen hervorruft, wird wohl ebenso von den meisten Leuten nicht als Nachteil empfunden – obwohl es viel leisere Motoren gibt. Da hier Subjektives mitspricht, sind die Zahlen sekundär – hatte man doch einst mit 75 PS schon die gleichen Empfindungen wie heute mit 175. Weniger als 10 Sekunden von 0 auf 100 km/h sollten es freilich heutzutage sein – und sind es auch, schon beim normalen 911 und erst recht beim S. Das Coupé kam auf 8,5 Sekunden, der Sportomatic-Targa auf 9,1 Sekunden. Zieht man die 7,4 Sekunden des früheren S zum Vergleich heran, dann ist klar, daß der jetzige S nicht ganz den gleichen „Biß" hat, aber subjektiv empfindet man diesen Mangel kaum. Die Beschleunigungs-Werksangabe für den neuen 911 S liegt mit 7,6 Sekunden günstiger als die auto motor und sport-Messung, die Werks-Höchstge-

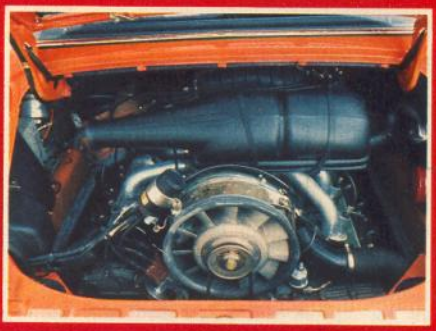
auto motor und sport Test

Porsche 911 S Coupé + Targa

schwindigkeit von 225 km/h erreichte der Testwagen genau. Obwohl er nur der zweitschnellste Serien-Porsche ist, kann man mit dem 911 S in jedem Geschwindigkeitsbereich so ziemlich allem, was auf unseren Straßen kreucht und fleucht, mühelos davonfahren.

Vorausgesetzt, man benützt gelegentlich den Schalthebel. Denn auch die 2,7 Liter Hubraum und das auf 24 mkg gestiegene, schon bei 4000 U/min erreichte maximale Drehmoment haben nichts daran geändert, daß der Porsche-Sechszylinder erst bei höheren Drehzahlen seine volle Kraft entfaltet. Im unteren Drehzahlbereich läuft er zwar ausreichend rund und elastisch, aber sein eigentliches Gesicht zeigt er erst ab 4000 U/min bis ca. 6500 U/min, wo der Drehzahlbegrenzer ein wenig zu bald dem Spaß ein Ende macht. Der 2,7 Liter ist keine Dampfmaschine geworden, sondern ein hochdrehender Sportmotor geblieben – mit etwas mehr Durchzug beim

Sitze mit festeingebauten Nackenstützen gehören nun zur Serienausstattung. Die hinteren Klappsitze blieben unverändert. Das Targa-Faltdach läßt sich im vergrößerten vorderen Kofferraum leicht unterbringen.



Äußere Kennzeichen der neuen Modelle sind die Sicherheitsstoßstangen und die Porsche-Schrift zwischen den Heckleuchten. Die K-Jetronic-Einspritzung der 2,7 Liter-Motoren brachte eine spürbare Verbrauchssenkung.

Dahintrotten in den Niederungen von 2000 oder 3000 U/min. Er ist auch nicht überaus kultiviert, ruckelt gern im Schiebebetrieb und verschluckt sich manchmal beim Gasgeben aus Leerlaufnähe. Er kann auch nicht mehr, wie einst alle Porsche-Motoren, ohne jedes Hilfsmittel gestartet werden: Beim Kaltstart muß ein Handgashebel am Mitteltunnel gezogen werden, sonst bleibt der Motor wieder stehen. Außerdem sorgt ein Warmlaufregler für Gemisch-Anreicherung bei kaltem Motor. Er ist Bestandteil der K-Jetronic-Einspritzung, die nicht nur für optimale Leistung und Abgaszusammensetzung, sondern auch für

Porsche 911 S Coupé + Targa

niedrigen Verbrauch sorgt: Die Testwagen kamen auf 12 bis 16 Liter/100 km Normalbenzin gegenüber 15 bis 18 Liter beim früheren S. Es gibt wohl kaum ein anderes Auto, mit dem man so billig so schnell fahren kann. Der Aktionsradius ist dank des 80-Liter-Tanks ein reines Vergnügen: Nach schnell gefahrenen 400 km-Autobahnstrekken, die einen mit anderen, ebenso renommierten Autos in Tanknot bringen, ist meist noch mehr als ein Viertel im Tank.

Noch ein Wort über Sportomatic und Schaltgetriebe. Das Sportomatic-Getriebe ist bekanntlich eine Kombination aus Drehmomentwandler, Vierganggetriebe und durch Berühren des Schalthebels betätigter Kupplung. Nach kurzer Gewöhnung kann man damit nicht nur gut und schnell umgehen, sondern fühlt sich im dichten Verkehr echt entlastet. Die Abstufung entspricht fast der eines Fünfganggetriebes, wobei der Drehmomentwandler den Anfahrgang ersetzt und der III. Gang bis 172 km/h benutzt werden kann, also fast so weit wie der IV. Gang des Fünfgang-Schaltgetriebes (182 km/h). Angenehm ist die stets weich arbeitende Kraftübertragung, die außer den Schaltvorgängen auch das Motor-Ruckeln mildert. Das Schaltgetriebe dagegen erfordert mehr Mühe: Trotz langer Schaltwege ist es schwer zu schalten, beim Fünfganggetriebe lassen sich die Gänge nicht immer auf Anhieb finden. Das Getriebe produziert ein unangenehmes schabendes Geräusch, die Kupplung, ebenfalls mit langem Weg, erfordert viel Gefühl und arbeitet fast lastwagenmäßig hart. Dennoch paßt zweifellos das Schaltgetriebe, und hier besonders das Fünfganggetriebe, besser zum Porsche. Schon der stets zahme, unauffällige Anfahrvorgang, der einem vom Sportomatic aufgezwungen wird, stellt eine Einengung dar – zwar ist es unvernünftig, dauernd Kavalierstarts zu produzieren, aber die Möglichkeit dazu möchte man mit einem Porsche doch wenigstens erwerben. Auch daß man beim Sportomatic den Schalthebel außer zum Schalten nicht anfassen darf, stört den Puristen. So ist denn bei allem Respekt vor den Sportomatic-Erleichterungen festzustellen, daß das rauhbeinige „Handgetriebe" im Porsche seine Vorzüge hat.

Fahrwerks-Urtümlichkeiten

Selbst wenn man sich der Erleichterungen des Sportomatic bedient, kommt man um einige andere Urtümlichkeiten dieses Autos nicht herum. Zu ihnen zählt die Lenkung, deren Empfindlichkeit gegen Fahrbahneinflüsse in dieser Preisklasse einzig dasteht: Man bekommt jedes Schlagloch außer vom Fahrwerk auch noch über das Lenkrad signalisiert. Wie bei Kupplung und Getriebe hat man es hier noch direkt mit dem klassischen Maschinenbau zu tun – keine Servokräfte schirmen einen vor den Härten des Fahrbetriebs ab. Da der motorlose Vorderwagen den kleineren Teil des Wagengewichts ausmacht, bleiben die aufzuwendenden Kräfte in tragbaren Grenzen, zumal der Lenkraddurchmesser ziemlich groß ist. Aber hinlangen muß man schon – besonders auf kurvigen und schlechten Straßen.

Häufige Benutzung des Lenkrades ist allerdings auch auf der Geraden nötig, weil der Porsche zumeist eine andere Fahrtrichtung einschlagen möchte, als es der Fahrer im Sinn hat. Er läuft jeder Unebenheit nach, reagiert auf jedes bißchen Seitenwind oder auch auf andere, nicht genau feststellbare Einflüsse. Das liegt einmal an der hecklastigen Gewichtsverteilung, zum anderen aber auch an dem sehr kurzen Radstand von 2,27 m. Es ist, genaugenommen, erstaunlich, wie sehr die anfangs noch viel schlechtere Richtungsstabilität des 911 inzwischen verbessert worden ist. Sie bringt in der heutigen Form, nach kurzer Gewöhnung, auch im Bereich über 200 km/h keine wirkliche Unsicherheit mit sich – man hat das Auto stets voll in der Hand. Aber sie erfordert ständiges Reagieren des Fahrers auf seitliche Abweichungen und beansprucht darum seine Aufmerksamkeit mehr als das bei anderen, gleichschnellen Fahrzeugen der Fall ist.

In dieser Beziehung war freilich zwischen Coupé und Targa ein deutlicher Unterschied festzustellen: Das Coupé fuhr sich bei hoher Geschwindigkeit angenehmer. Außer der besseren Richtungsstabilität der steiferen Coupékarosserie trug auch das geringere Windgeräusch zur größeren Annehmlichkeit bei – das Targa-Dach verursacht vernehmliche Zischgeräusche. Wer also viel schnell fahren will, ist mit dem Coupé besser bedient. Ganz leise ist es natürlich ebenfalls nicht, im unteren und mittleren Geschwindigkeitsbereich lieferte es sogar höhere Phonwerte als der Sportomatic-Targa.

Im Federungskomfort bietet das jetzige S-Modell wieder mehr als der Vorgängertyp: Die Federung arbeitet weicher und vermag, besonders bei schnellem Fahren, kurze Fahrbahnstöße gut zu absorbieren. Gegen langwellige Unebenheiten ist der Porsche empfindlicher, weil sein kurzer Radstand auch hier Grenzen setzt. Aber man kann ihm einen befriedigenden Reisekomfort bescheinigen, wozu auch die sehr gut geformten, angenehm gepolsterten Sitze beitragen. Bei Kurvenfahrt bringt die weichere Federung etwas mehr Seitenneigung mit sich und beeinflußt das Fahrverhalten im Grenzbereich, was durch die auf Wunsch lieferbare Stabilisatorbestückung (stärkerer vorderer, zusätzlicher hinterer Querstabilisator) gemildert werden kann. Der Grenzbereich ist allerdings auf griffiger Bahn nur bei rennmäßiger Fahrweise zu erreichen, denn der Porsche bietet ein so hohes Maß an Kurvenfestigkeit, daß man auch dann noch wie auf Schienen rollt, wenn man eine Kurve schneller als üblich durchfährt. Er verhält sich neutral bis leicht untersteuernd, erst durch übertriebenes Einlenken oder durch plötzliches Gaswegnehmen ist das Ausbrechen des Hecks zu erreichen, das früher für

ZUM VERGLEICH	Porsche 911 S*	Porsche 911 S Targa Sportomatic	Alfa Romeo Montreal	BMW 3.0 CSi	Mercedes 350 SL
Hubraum ccm	2678	2678	2593	2985	3499
Leistung PS bei U/min	175/5800	175/5800	195/6500	200/5500	200/5800
Preis DM	31 570,–	33 980,–	35 000,–	32 340,–	32 912,–
Beschleunigung in s					
0 bis 60 km/h	4,0	4,6	3,8	3,7	3,7
0 bis 80 km/h	5,7	6,3	5,5	5,3	5,7
0 bis 100 km/h	8,5	9,1	7,6	7,3	8,4
0 bis 120 km/h	11,3	12,1	10,2	10,4	11,9
0 bis 140 km/h	15,5	16,4	13,5	13,9	16,1
0 bis 160 km/h	20,3	21,4	18,1	18,0	21,5
0 bis 180 km/h	27,3	30,3	25,1	25,5	29,9
1 km mit stehendem Start	28,7	29,8	27,9	27,7	29,2
Höchstgeschwindigkeit km/h	225,0	223,6	223,6	219,8	215,6

* mit Fünfganggetriebe

auto motor und sport **Test**

Porsche 911 S Coupé + Targa

Heckmotorwagen typisch war. Man kann auch dann noch sehr viel tun — es besteht kein Anlaß zur Panik.

Ungewöhnliche Beschleunigung ist nicht immer mit ungewöhnlichem Bremsvermögen gekoppelt, aber dieser Sorge ist man beim Porsche enthoben: Seine Bremsen gehören zum Besten, was es auf diesem Gebiet gibt. Sie halten nicht nur alles aus, was man ihnen im Straßenbetrieb zumuten kann, sondern bieten dabei auch noch ein sehr direktes Pedalgefühl, wie man es bei Straßenautos kaum noch kennt. Der Grund: Porsche kann auch hier auf Servokraft verzichten, denn die großen belüfteten Bremsscheiben und das relativ geringe Wagengewicht schaffen Voraussetzungen, wie man sie sonst nur bei Rennfahrzeugen findet. Diese unbedingte Verläßlichkeit der Bremsen trägt dazu bei, daß man auf kurzen freien Straßenabschnitten unbedenklich vom Beschleunigungsvermögen Gebrauch machen kann — im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten. Allerdings muß man sich damit abfinden, daß die Bedienungskraft der Bremse besonders beim langsamen Fahren relativ hoch ist.

Vielleicht haben gerade die Primitivitäten, der Verzicht auf optimalen Bedienungskomfort, das Beibehalten des kurzen Radstands, des Heckmotors, der Luftkühlung, die Sonderstellung des Porsche unter allen Autos der Welt gefestigt. Dinge, die nicht unbedingt in die Zeit passen und in größerer Stückzahl wohl auch problematisch wären — man stelle sich nur vor, alle Autos würden ähnliche Geräusche produzieren, wie ein in den Gängen voll beschleunigter Porsche. Aber der unverwechselbare Auspuffton und die Heckmotor-Konzeption allein würden wohl nicht genügen: Hinzu kommen eine beispielhafte Verarbeitungsqualität und eine Alltags-Zuverlässigkeit, die manches Großserienfahrzeug nicht erreicht. Daß es nicht an Möglichkeiten fehlt, neue Entwicklungen mit der Idee des unverfälschten Sportwagens zu vereinigen — auch dafür können die G-Modelle den Beweis liefern: Sie entsprechen zwar den neuesten Sicherheits- und Abgasvorschriften, aber sie sind dadurch weder langsamer noch langweiliger geworden. *Reinhard Seiffert*

Technische Daten und Meßwerte

(Werte für Sportomatic-Ausführung in Klammern)

MOTOR

Sechszylinder Viertakt-Boxermotor im Heck, Bohrung x Hub 90 x 70,4 mm, Hubraum 2687 ccm, Verdichtungsverhältnis 8,5 : 1, Leistung 175 PS bei 5800 U/min, spezifische Leistung 65,4 PS/Liter, maximales Drehmoment 24,0 mkg bei 4000 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5800 U/min) 13,6 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (entsprechende Drehzahl 3450 U/min) 8,1 m/s, bei 100 km/h im V. Gang (entsprechende Drehzahl 2750 U/min) 6,45 m/s, achtfach gelagerte Kurbelwelle, pro Zylinderreihe eine obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch Kette, Gebläseluftkühlung, Trockensumpfschmierung, Ölinhalt 13 Liter, K-Jetronik Benzineinspritzung, elektrische Benzinpumpe, 80 Liter-Benzintank im Bug, Batterie 12 V 66 Ah, Drehstromlichtmaschine 770 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,182 (14,1), II. 1,834 (8,13), III. 1,261 (5,59), IV. 0,926 (4,1), V. 0,724 (3,21), R. 3,325 (14,73), Achsantrieb 4,429. Sportomatic-Getriebe mit hydraulischem Drehmomentwandler und unterdruckbetätigter Einscheiben-Trockenkupplung: Wandler 1,8—1,9, I. 2,400 (9,25), II. 1,555 (5,97), III. 1,125 (4,34), IV. 0,821 (3,165), R 2,534 (9,77), Achsantrieb 3,857.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Dämpferbeinen, Stabilisator, längsliegende Drehfederstäbe, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern, Stabilisator, querliegende Drehfederstäbe, vorn und hinten Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, hydraulische Fußbremse, Zweikreisbremssystem, vorn und hinten innenbelüftete Bremsscheiben, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 5½ J x 15, Gürtelreifen Dunlop SP Super Sport 185/70 VR 15.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 2271 mm, Spur 1372/1354 mm, Außenmaße 4291 x 1610 x 1320 mm, Innenbreite vorn 1330 mm, hinten 1050 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 925 mm, hinten 775 mm, Sitztiefe vorn 545 mm, hinten 330 mm, Knieraum 130 bis 200 mm, Wendekreis links 10,8 m, rechts 10,6 m, Eigengewicht vollgetankt 1115 kg (davon Vorderachse 480 kg, Hinterachse 635 kg, Gewichtsverteilung 43,0 : 57,0), zulässiges Gesamtgewicht 1400 kg, Zuladung 285 kg, Personenindexzahl 3,35, Leistungsgewicht vollgetankt 6,4 kg/PS, bei Belastung mit 170 kg (2 Personen mit Gepäck) 7,35 kg/PS. Kofferraumkapazität 132 Liter (auto motor und sport-Norm).

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	**225,0 (223,6) km/h**

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)

0 bis 40 km/h	2,4	(3,1) s
0 bis 60 km/h	4,0	(4,6) s
0 bis 80 km/h	5,7	(6,3) s
0 bis 100 km/h	8,5	(9,1) s
0 bis 120 km/h	11,3	(12,1) s
0 bis 140 km/h	15,5	(16,4) s
0 bis 160 km/h	20,3	(21,4) s
0 bis 180 km/h	27,3	(30,3) s
0 bis 200 km/h	41,3	— s
1 km mit stehendem Start	28,7	(29,8) s

Elastizität (Beschleunigung ab 40 km/h)

	IV. Gang	V. Gang
40 bis 60 km/h	4,1 s	6,4 s
40 bis 80 km/h	8,3 s	12,5 s
40 bis 100 km/h	12,5 s	18,6 s
40 bis 120 km/h	16,6 s	25,2 s
40 bis 140 km/h	20,8 s	31,9 s
40 bis 160 km/h	25,9 s	39,1 s
40 bis 180 km/h		47,6 s
40 bis 200 km/h		60,6 s
1 km ab 40 km/h	31,6 s	36,8 s

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	bis 53 (80) km/h
II. Gang	12 bis 91 (125) km/h
III. Gang	20 bis 133 (172) km/h
IV. Gang	30 bis 182 (235*) km/h
V. Gang	40 bis 232* km/h

*** theoretischer Wert**

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	63 (64) Phon (dBA)
Bei 50 km/h	68 (66) Phon (dBA)
Bei 80 km/h	71 (68) Phon (dBA)
Bei 100 km/h	73 (71) Phon (dBA)
Bei 120 km/h	74 (72) Phon (dBA)
Bei 140 km/h	76 (75) Phon (dBA)
Bei 160 km/h	78 (78) Phon (dBA)
Bei 180 km/h	80 (81) Phon (dBA)
Bei 200 km/h	82 (84) Phon (dBA)

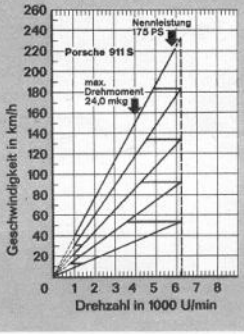
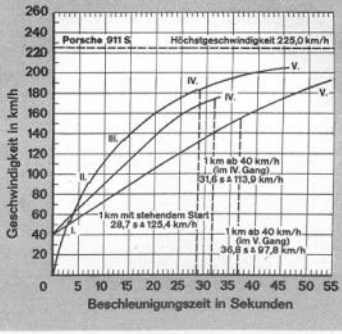
VERBRAUCH

Normalbenzin

Autobahn Schnitt ca. 125 km/h	12,6 L/100 km
Autobahn Schnitt ca. 150 km/h	16,2 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 85 km/h	13,4 L/100 km
Kurzstrecke	12,0—14,5 L/100 km
Testverbrauch	14,8 L/100 km

WARTUNG

Inspektion und Ölwechsel alle 10 000 km
Hersteller: Dr.-Ing. h.c.F. Porsche KG, Stuttgart-Zuffenhausen

PREISE

Porsche 911 S	DM 30 980,—
Porsche 911 S Targa	DM 32 980,—
Fünfganggetriebe	DM 590,—
Sportomatic	DM 1 000,—