

Freudiges Ereignis

Mehr Kraft für den Porsche 911 SC.

Carrera-Fahrer“, weiß Rudolf Sauter, 38, Prokurist der Reutlinger Tuning-Firma Max Moritz (MM), „die einmal 210 PS zur Verfügung hatten, geben sich nicht mit den 180 PS eines 911 SC zufrieden.“

Das 30 PS-Manko des letzten überlebenden 911 gegenüber den noch 1975 angebotenen Carrera-Modellen (2,7 Liter) bedauern in der Tat so viele SC-Käufer, daß nicht nur Porsche-Tuner, sondern bezeichnenderweise auch die Porsche AG an der Unzufriedenheit verdienen: Die Zuffenhausener Sportwagenschmiede offeriert neuerdings für knapp 7000 Mark ein Kraft-Paket, das dem mindestens 43 000 Mark teuren 911 SC wieder die Motorleistung des alten, ehemals rund 40 000 Mark kostenden Carrera entlockt.

„Wir wollen das etwas billiger machen“, verspricht Rudolf Sauter zur Freude all jener, die zwar die Gepflogenheiten der Zuffenhausener in Sachen Leistung, nicht aber deren Preisgestaltung schätzen.

Dabei kann die Firma Max Moritz – offizieller Porsche- und VW/Audi-Händler – auf langjährige Rennerfahrung zurückblicken: „Ehe uns die Sache finanziell über den Kopf wuchs“ (Sauter), fuhren Max Moritz-Porsche 935 bis 1978 mit wechselndem Erfolg bei der Deutschen Rennsportmeisterschaft mit.

Für den Straßengebrauch war indes nicht das Leistungspotential der 675 PS

starken Renn-935 vonnöten. Sauter: „Wir begnügen uns zunächst mit 215 PS und für diese Motorversion haben wir beim TÜV München den Europa-Abgastest bestanden.“ Max Moritz-Kunden müssen also nicht mit illegaler Kraft im Heck herumfahren, die Daten des getunten Sechszylinders können regulär in die Fahrzeugpapiere eingetragen werden.

Für den Leistungszuwachs von 35 PS (26 kW) gegenüber der 180 PS (132,5 kW) starken Ausgangsbasis sind neben Spezial-Zylindern mit 98 Millimeter Bohrung (SC: 95 mm) und entsprechenden, die Verdichtung von 8,5 : 1 auf 10 : 1 erhöhenden Kolben der Stuttgarter Mahle GmbH eingehende Überarbeitungen der Zylinderköpfe verantwortlich.

So wurden die Ansaugkanäle poliert, die Nockenwellen erhielten etwas schärfere Steuerzeiten. Unverändert blieben dagegen die Kurbelwelle und auch die Einspritzanlage von Bosch. Sauter: „Die K-Jetronic des SC ist mit 215 PS allerdings ausgereizt. Für spätere stärkere Motorversionen wollen wir zusammen mit Bosch einen neuen, leistungsfähigeren Mengenteiler entwickeln.“

Daß die Mehrleistung zum Teil aus dem Hubraumzuwachs von rund 200 cm³ resultiert, prägt die Lei-

**Kraft und Herrlichkeit:
215 PS starker Porsche SC
von MM in Reutlingen.**

Fotos: Seifert

Test

Porsche 911 SC
Max Moritz Tuning



stungscharakteristik vorteilhaft: Die Nenn Drehzahl blieb mit 5500/min auf SC-Niveau und das maximale Drehmoment, mit 275 Nm um 10 Nm höher als im SC, fällt schon bei 4000/min (SC: 4200/min) an.

In der Tat wirkt das Max Moritz-Aggregat gerade bei niedrigen Drehzahlen bis 3000/min unerhört kraftvoll und elastisch und verträgt ruckfrei schon bei wenig mehr als 1000/min Vollgas. Zwischen 3000/min und 3800/min ist allerdings ein Bereich etwas zäheren Ansprechens auf Gaspedalbewegungen angesiedelt, während der Sechszylinder darüber um so energischer zur Sache kommt.

Was der Fahrer am eigenen Leibe erfühlt, dokumentieren die Meßwerte: 100 km/h werden schon nach 5,8 Sekunden erreicht (SC: 6,7 s), 20,8 Sekunden später, bei 200 km/h, legt der MM-Porsche immer noch spürbar zu, und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 248 km/h (SC: 224 km/h). Dank des länger übersetzten fünften Ganges verweilt die Drehzahlmesser-Nadel auch dann noch in gesunden Bereichen.

Selbst wenn auf pünktliches Schalten verzichtet wird, ist der Tuning-Porsche seinem Serienpendant überlegen: Im identisch übersetzten vierten Gang stürzt der Max Moritz mit 10,6 Sekunden immerhin 2,4 Sekunden flinker als der SC von 40 km/h bis 100 km/h.

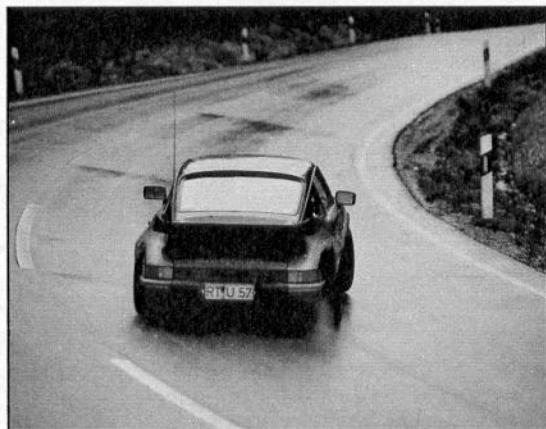
Bei alledem begnügt sich der MM-Porsche im Vergleich zum Serien-SC mit angemessenen Treibstoffmengen: Der hochverdichtete Boxer verbrauchte im auto motor und sport-Testbetrieb 18 Liter pro 100 Kilometer, wobei die ganz spezielle Charakteristik des „ge-

machten“ Porsche die Piloten naturgemäß nicht zu einem zurückhaltenden Umgang mit dem Gaspedal animierte.

Zumal sich die Firma Max Moritz nicht allein mit einer Leistungsaufwertung begnügte, sondern dem gebotenen Motorpotential Vergleichbares auf dem Fahrwerkssektor entgegensetzte. Vorn und hinten um jeweils zwei Millimeter auf 22 bzw. 20 Millimeter verstärkte Querstabillatoren und die um rund 20 Millimeter abgesenkte Karosserie siedeln die möglichen Kurvengeschwindigkeiten so hoch an, daß der Grenzbereich im Straßenbetrieb nur sehr selten in Anspruch genommen wird.

Dann jedoch erfordert der getunte Porsche blitzschnelle Reaktionen, weil das dabei durchdrehende kurveninnere Hinterrad für einen schlagartigen und deshalb überraschenden Verlust der Seitenführungskraft an der Hinterachse sorgt.

Daß die Max Moritz-Mannen auf ein Sperrdifferential verzichteten, verhilft dem 911 andererseits zu einem sehr



Im Grenzbereich gewöhnungsbedürftig: MM-Porsche

Max Moritz-Preise

158 kW (215 PS)-Motor inkl. länger übersetztem 5. Gang	DM 5900,-
Ölkühleranlage	DM 800,-
22/20 mm-Stabilisatoren an Vorder- und Hinterachse	DM 600,-
Fahrzeug ca. 20 mm tieferlegen	DM 200,-
turbo 3.3-Spoiler an Front und Heck	DM 2800,-

* Alle Preise einschließlich MwSt. und Einbau

Zum Vergleich

Fahrzeugtyp	911 SC MM	911 SC Ruf	911 SC	Carrera 3.0 *	Carrera RS *	Carrera RS 2.7 *
Hubraum	cm ³	3185	3185	2993	2993	2687
Leistung	kW (PS) bei 1/min	185 (215) 5500	185 (215) 6000	132 (180) 5500	147 (200) 6000	169 (230) 6200
Testverbrauch	L/100 km	18,0 S	17,3 S	18,2 N	16,9 N	19,2 S
Preis	DM	59 800,- **	65 000,- **	42 950,-	(47 700,-)	(64 980,-)
Beschleunigung	in s					
0-40 km/h	1,8	1,9	1,9	1,8	1,7	1,7
0-60 km/h	2,8	2,8	2,9	2,5	2,4	2,6
0-80 km/h	4,4	4,3	4,8	4,4	3,8	4,1
0-100 km/h	5,8	5,7	6,7	6,1	5,2	5,7
0-120 km/h	8,3	8,0	9,5	8,7	7,6	8,0
0-140 km/h	10,9	10,3	12,6	11,3	10,1	10,2
0-160 km/h	14,4	13,3	17,1	15,0	13,5	13,7
0-180 km/h	18,7	17,8	23,3	19,7	17,7	17,6
0-200 km/h	26,5	23,7	34,5	27,9	23,6	23,0
1 km mit stehendem Start	25,9	25,4	27,1	26,2	25,3	25,4
Höchstgeschwindigkeit	km/h	248,3	255,3	223,6	235,3	238,4

* nicht mehr in Produktion, ** Testversion

ausgewogenen Eigenlenkverhalten bei zügiger, aber nicht extremer Fahrweise.

So untersteuert der MM-Bolide in engen Ecken nur mäßig und erfreut in schnellen Autobahnkurven mit gutmütiger Neutralität.

Gerade hier zeigen sich gegenüber dem Serien-SC bemerkenswerte Qualitäten des mit turbo-Spoilern versehenen MM-Porsche: Die Pilotenhände neigen in Hochgeschwindigkeitskurven nämlich weniger zur Transpiration als im Serien-SC, der in schnellen Biegungen nicht gerade ein beruhigendes Fahrgefühl vermittelt.

Weniger ausgewogen als bei Trockenheit gibt sich der Reutlinger Spezial-Porsche auf nasser Fahrbahn. Unter diesen Umständen zwingen nicht nur die breiten, vergleichsweise früh aufschwimmenden Pirelli-Superniederquerschnittsreifen (P7) zu verhaltenem Fahren, sondern auch das unter diesen Umständen stärker ausgeprägte Überschieben an der Vorderachse.

Während Fahrwerksmaßnahmen mit dem Ziel, das Fahrverhalten entscheidend zu verbessern, in der Regel mit einer gleichermaßen spürbaren Verschlechterung der Komforteigenschaften einhergehen, werden MM-Piloten zumindest von der Testwagen-Abstimmung nicht über Gebühr gefordert.

Zwar bedingen die kürzeren Federwege und die nachhal-

tigere Querstabilisation ein etwas steiferes Ansprechen auf Fahrbahnebenheiten – so richtig gebeutelt werden die Insassen indes nicht, was nicht zuletzt auf die kostensparende Beibehaltung der Serienstoßdämpfer zurückzuführen ist.

„So preisgünstig wie möglich“ (MM-Prokurist Sauter) sollten die Reutlinger Wege zu mehr Leistung und bes-

serer Straßenlage sein – eine Vorgabe, die allerdings auch bei Max Moritz nicht zu Discount-Angeboten führte.

Die komplette Motorüberarbeitung kostet einschließlich des länger übersetzten fünften Ganges knapp 6000 Mark, wobei die Leistungsfreude länger währt, wenn für rund 800 Mark eine Frontölkühlanlage dazubestellt wird.

Mit 800 Mark kommen da die Max Moritz-Fahrwerksmodifikationen erheblich preiswerter und gerade sie sind es, die den Fahrspaß gegenüber der SC-Ausgangsbasis besonders zu steigern vermögen.

Carrera-Fahren 1979 – ein teures Vergnügen, aber nach wie vor ein machbares Vergnügen zum Trost jener Überzeugungsfahrer, die ihren Elfer „auf gar keinen Fall“ gegen einen anderen Sportwagen eintauschen würden – auch nicht gegen eines der Zuffenhausener Automobile, die unter ihrer rückwärtigen Klappe nichts weiter haben, als einen Kofferraum. cdt



Hubraumvergrößert und leistungsgesteigert: Porsche-Boxer

Technische Daten und Meßwerte

Porsche 911 SC MM

MOTOR

Sechszylinder-Viertakt-Boxer-motor, Bohrung x Hub 98,0 x 70,4 mm, Hubraum 3185 cm³, Verdichtungsverhältnis 10,0 : 1, Leistung 158 kW (215 PS) bei 5500/min, maximales Drehmoment 275 Nm bei 4000/min, achtfach gelagerte Kurbelwelle, je eine obliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Antrieb durch Kette, Luftkühlung, Trockensumpfschmierung, mechanische Kraftstoffeinspritzung (Bosch K-Jetronic), 80 L-Kraftstofftank im Bug, elektronische Anlage 12 Volt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchron-

siertes Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen: I. 3,181, II. 1,833, III. 1,261, IV. 1,0, V. 0,759, R. 3,325, Achsantrieb 3,875 : 1.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 2272 mm, Spur 1369/1379 mm, Außenmaße 4291 x 1652 x 1320 mm; Leergewicht 1200 kg, davon Vorderachse 495 kg, Hinterachse 705 kg, Gewichtsverteilung 41,3 : 58,7, zulässiges Gesamtgewicht 1500 kg.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 248,3 km/h
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)

0- 40 km/h	1,8 s
0- 60 km/h	2,8 s
0- 80 km/h	4,4 s
0-100 km/h	5,8 s
0-120 km/h	8,3 s
0-140 km/h	10,9 s
0-160 km/h	14,4 s
0-180 km/h	18,7 s
0-200 km/h	26,5 s
400 m mit steh. Start	14,1 s
1 km mit steh. Start	25,9 s

Elastizität (im V. Gang)

40- 60 km/h	5,6 s
40- 80 km/h	10,4 s
40-100 km/h	15,5 s
40-120 km/h	21,2 s
40-140 km/h	27,2 s
40-160 km/h	32,9 s
40-180 km/h	38,9 s
40-200 km/h	47,3 s
1 km ab 40 km/h	34,4 s

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	57 dB(A)
Bei 50 km/h	65 dB(A)
Bei 80 km/h	68 dB(A)
Bei 100 km/h	71 dB(A)
Bei 120 km/h	74 dB(A)
Bei 130 km/h	76 dB(A)
Bei 140 km/h	77 dB(A)
Bei 160 km/h	80 dB(A)
Bei 180 km/h	82 dB(A)
Bei 200 km/h	83 dB(A)

VERBRAUCH

Superbenzin
Testverbrauch 18,0 L/100 km

RICHTPREIS

Porsche 911 SC MM
DM 59 800,-
Tuner: Max Moritz Sportive,
Karlststraße 97, 7410 Reutlingen.