BB PW 981

Porsche pur

Test Porsche 911 SC/RS

Porsche baut wieder eine Sportversion des 911 für die Straße.

Von Wolfgang König

So sieht also ein Auto aus, das 188 100 Mark kostet. Gewaltig, werden Auto-Laien sagen, denn hier fährt, für jedermann unverkennbar, ein echter Porsche der starken Sorte. Die intimeren Kenner der Szene dürften ihn wohl eher bescheiden finden, denn Autos, die so aussehen, stehen doch als 911 Turbo schon für etwas mehr als der Hälfte dieser Summe in der Porsche-Preisliste.

Wer hinter das Geheimnis dieses Porsche kommen will, möge versuchen, sich einmal an alte 911-Zeiten zu erinnern, an eine Epoche, als dieser offenbar unsterbliche Heckmotor-Sportwagen gerade im ersten Frühling stand. Der Gedanke an jene Abarten, die damals vom Werk auf die Straßen gelangten, lassen noch heute jeden Porsche-Liebhaber genußvoll mit der Zunge schnalzen.

Die Rede ist von den Carrera RS-Varianten des 911. In den Jahren 1973 und 1974 streute das Porsche-Werk eine begrenzte Stückzahl sportlich orientierter Ableger des 911

Fotos: Wilhelm

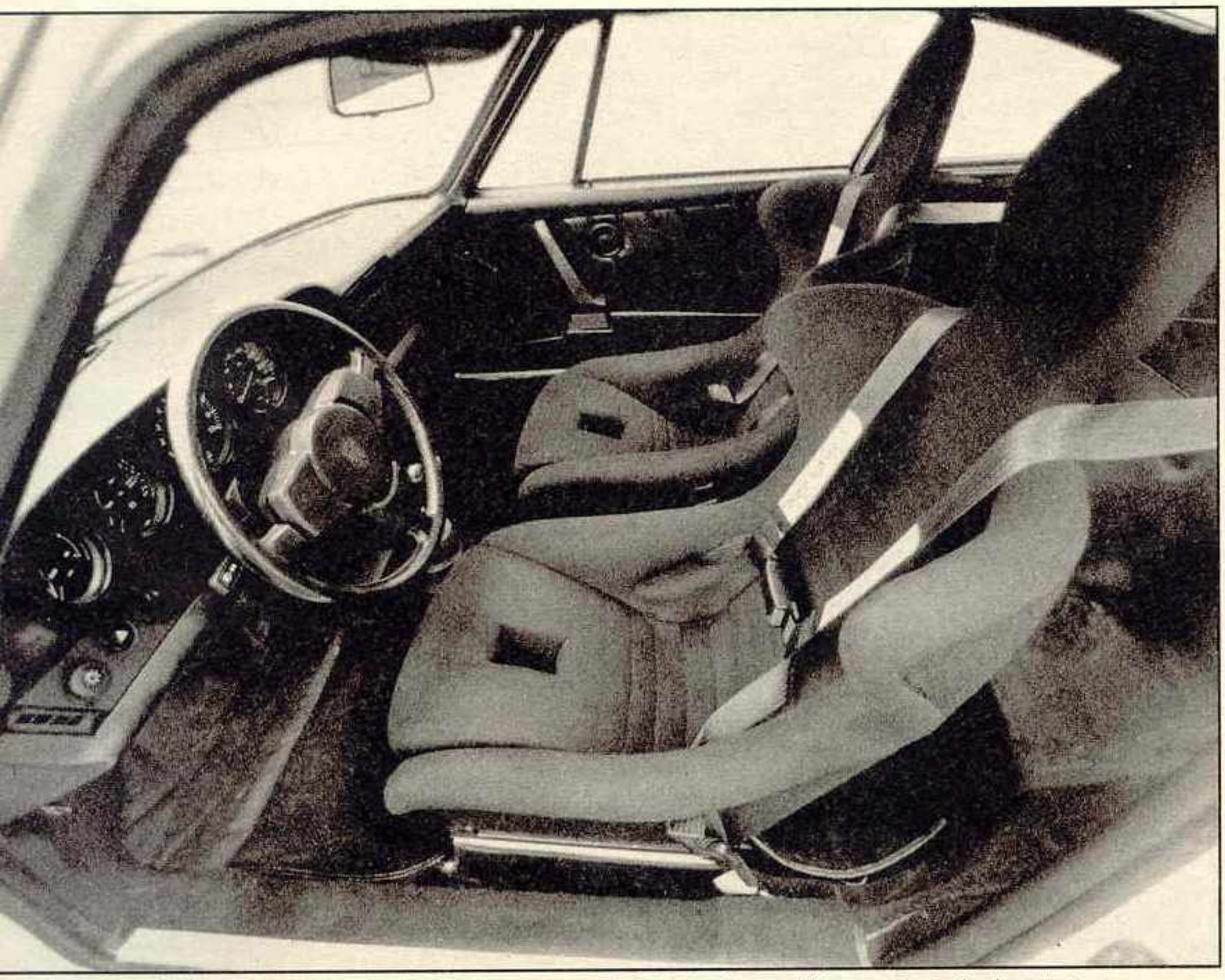
unter das dankbare Volk der Sportfahrer. Erstmals gelang es damit, die bis dato in der Power-Liga führenden italienischen Exoten zu entmachten – zumindest diesseits der 160 km/h-Marke. Doch die Zeit dieser Straßen-Sportler währte nur kurz. Nach 1974 kam lange nichts – genau zehn Jahre lang, denn jetzt knüpft Porsche wieder, wenn auch in einem sehr bescheidenen Rahmen, an die alten Tage an.

Bescheiden bezieht sich dabei freilich nicht auf die Substanz des neuen RS-Typs und schon gar nicht auf die Preisgestaltung. Gemeint ist vielmehr die Stückzahl. Statt 109 Exemplare wie beim Vorgänger von 1974 will sich Porsche dieses Mal mit nur 20 RS-Modellen begnügen, was die Chance, einen dieser schwäbischen Exoten zu ergattern, natürlich drastisch eingeschränkt. Ein schwacher Trost für womöglich zu kurz Gekommene: Die RS-Spezialitäten sollen auch als Einzelteile zum Umbauen verkauft werden.

Vorzüge
- Sehr hohe Fahrleistungen
- Sportliche Fahreigenschaften
- Ausgezeichnete Bremsen
- Gute Motorelastizität

Nachteile
- Harte Federung
- Unbequeme Sitze
- Schwache Heizung
- Hoher Kraftstoffverbrauch
- Hoher Anschaffungspreis

Mängel am Testwagen
- Einspritzpumpe fehlerhaft



Komfort ist nicht drin: Den RS-Fahrer erwartet spartanische Härte und wenig Ausstattung

Sicher trägt die ausgesprochen exclusive Auflage auch zu dem nicht minder exclusiven Anschaffungspreis bei. War ein Carrera RS vor zehn Jahren noch für knapp 65 000 Mark zu haben, so kostet die aktuelle RS-Version für den Mann auf der Straße schon fast das Dreifache.

Daß der RS überhaupt gebaut werden darf, verdankt die Kundschaft auch dieses Mal den Sportgesetzen. Um mit guten Aussichten in der Gruppe B des Motorsport-Reglements mitzumischen, bietet sich der alte 911 eben immer noch als erste Wahl an, wird er nur durch ein paar gezielte Eingriffe entsprechend vorbereitet. Dabei markiert die hier getestete Straßen-Version, von Porsche Evolutions-Modell genannt, allerdings nur einen ersten Schritt. Wer ernsthaft mit sportlichem Lorbeer liebäugelt, kommt um einen weiteren nicht herum, der dann mit noch einmal 30 000 Mark vergütet werden muß.

Doch zurück auf die Straße. Warum, so stellt sich für den 911-Liebhaber die zugegeben ziemlich akademische Frage, ein RS? Den am besten einleuchtenden Grund liefert ein Blick auf die Fahrleistungswerte. Der RS beschleunigt, zu-

Zum Vergleich

Fahrzeugtyp	Porsche 911 SC/RS	Porsche 911 Carrera	Porsche 911 Turbo	Porsche Carrera RS 3.0	Porsche Carrera RS 2.7
Hubraum cm³	2994	3164	3299	2994	2687
Leistung (PS) bei 1/min	184(250) bei 7000	170(231) bei 5900	221(300) bei 5500	169(230) bei 6200	155(210) bei 6300
Testverbrauch L/100 km	22,5 S	13,6 S	21,4 S	19,2 S	17,3 N
Preis DM	188 100,–	63 950,–	105 300,–	–*	–*
Beschleunigung in s					
0– 60 km/h	2,5	2,9	2,8	2,4	2,6
0– 80 km/h	3,8	4,4	3,9	3,8	4,1
0–100 km/h	5,0	5,8	5,4	5,2	5,7
0–120 km/h	6,8	8,2	7,1	7,6	8,0
0–140 km/h	9,0	10,7	9,2	10,1	10,2
0–160 km/h	11,7	13,9	12,0	13,5	13,7
0–180 km/h	15,8	17,8	15,1	17,7	17,6
0–200 km/h	21,4	23,1	19,7	23,6	23,0
1 km mit stehendem Start	24,4	25,6	24,4	25,3	25,4
Höchstgeschwindigkeit km/h	243	254	261	238	240

*wird nicht mehr gebaut

mindest bis Tempo 160, nicht nur besser als sämtliche Stallgefährten, eingeschlossen des 911 Turbo, sondern auch besser als die gesamte Sportwagen-Elite. 11,7 Sekunden aus dem Stand bis 160 km/h markieren einen neuen Bestwert unter den ab Werk für den öffentlichen Verkehr zugelassenen Autos.

Das Rezept für diese überragenden Fahrleistungen entspricht einer klassischen Formel: Der RS ist ziemlich leicht und sehr stark. Vollgetankt wiegt er nur 1 057 Kilogramm, (Porsche 911 Turbo: 1290 kg) für deren Beschleunigung 250 PS (184 kW) zur Verfügung stehen – ein der Dynamik überaus zuträgliches Verhältnis von 4,2 Kilogramm pro PS.

Bevor ein 911 so leicht und so stark wird, steht allerdings kräftiges Abspecken in Verbindung mit intensivem Muskeltraining auf dem Programm. Die Karosserie mag zwar bei flüchtigem Hinsehen jener eines Turbo gleichen. Eine etwas genauere Inspektion läßt jedoch deutliche Veränderungen erkennen. Die zahlreichen Gummis, die zivilere Porsche-Modelle vor Rempeleien beim Parken schützen, fehlen. Bug- und Heck-Schürze bestehen mitsamt den integrierten Stoßstangen aus glasfaserverstärk-

Die Sport-Versionen des Porsche 911

Die Chancen für einen geruhsamen, ganz und gar bürgerlichen Lebenslauf sind bei einem Porsche denkbar schlecht. Zu kurz ist der Weg von der Serienproduktion in die Sportabteilung, als daß nicht jedes Modell irgendwann einmal zum Rennauto verwandelt würde. Auch beim 911 dauerte es nicht lange. Ursprünglich nur als zivilisierter Gran Turismo für den vitalen Gentleman gedacht, wurde er schon wenige Monate nach Produktionsbeginn im

1967: Porsche 911 R

September 1964 auf Rallyes und Rennen gezerrt, wo er den sportlichen Ruf des Hauses binnen kurzem wirksam verteidigte.

Ganz nach Art des Hauses fielen bald auch für den zivilen Porsche-Fahrer ein paar Extras vom sportlichen Rüstzeug der im Wettkampf stehenden 911-Ableger ab – wenn auch meist in kleinen Mengen und zu sehr hohen Preisen. 1967 legte Porsche eine Kleinst-Serie von 22 Exemplaren auf, die den Zusatzbuchstaben R (R wie Racing) erhielt. Für 45 000 Mark erhielt der Kunde einen radikal abgemagerten 911 (830 Kilogramm) mit dem 210 PS starken Zweiliter-Motor des Porsche-Rennwagens Carrera 6, mit vielen Plastikteilen, Plexiglasfenstern und einem nahezu serienmäßigen Fahrwerk.

Unterdessen ging es auch in der Serie in Hubraum und Leistung bergauf. 1970 erreichte das handelsübliche Topmo-

1970: Porsche 911 ST

dell 911 S 180 PS aus 2,2 Liter Hubraum, doch auch wer noch schneller sein wollte, wurde von Porsche bedient. Mit der internen Bezeichnung ST gab es einen sportlich gestählten Ableger mit Dünnblech-Karosse, Magerausstattung und wahlweise zum Serienmotor einer etwa 50 cm³ größeren 240 PS-Maschine. Später konnten auch 2,4 Liter und 2,5 Liter-Motoren bestellt werden. Die Leistung kletterte auf 245 PS beziehungsweise 270 PS.

Während dieses Angebot meist nur von aktiven Motorsportlern genutzt wurde, folgte 1973 eine Sportvariante, die dank ihrer guten Alltags-Tauglichkeit auch unter den weniger ambitionierten Porsche-Freunden Furore machte. Für 33 000 Mark verkaufte Porsche eine Sportversion des 911, die erstmals des ruhmreichen Namens Carrera für würdig empfunden wurde.

1973: Porsche Carrera RS 2.7

Der Carrera RS zeichnete sich durch einen 210 PS starken 2,7 Liter-Motor und eine, im Vergleich zu vorangegangenen Sport-Versionen, dezente Diät im Karosserie-Bereich (Gesamtgewicht: 900 Kilogramm) aus. Novum: Die Motorhaube des RS zierte zum ersten Mal in der Geschichte des 911 ein ausladender Heckspoiler, im Volksmund kurz Bürzel genannt.

Den passionierten Schnellfahrern unter den Porsche-Kunden war gerade dieses Modell offenbar auf den Leib geschneidert. Die erste Serie von 500 Exemplaren ging, sehr zur Freude und Überraschung der Firmenleitung, weg wie warme Semmeln, und auch eine zusätzliche Auflage von weiteren 536 Exemplaren fand Käufer.

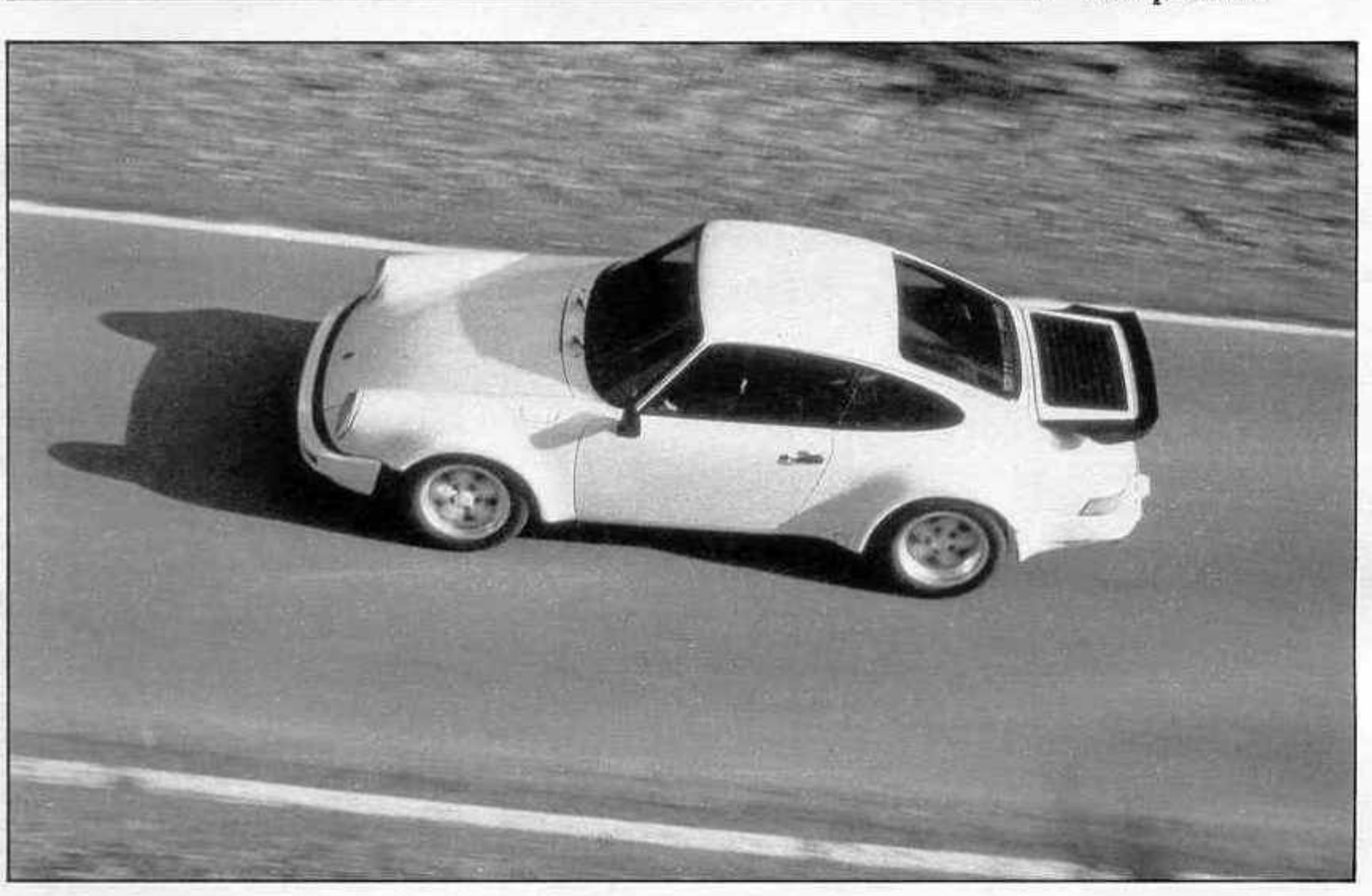
1974: Porsche Carrera RS 3.0

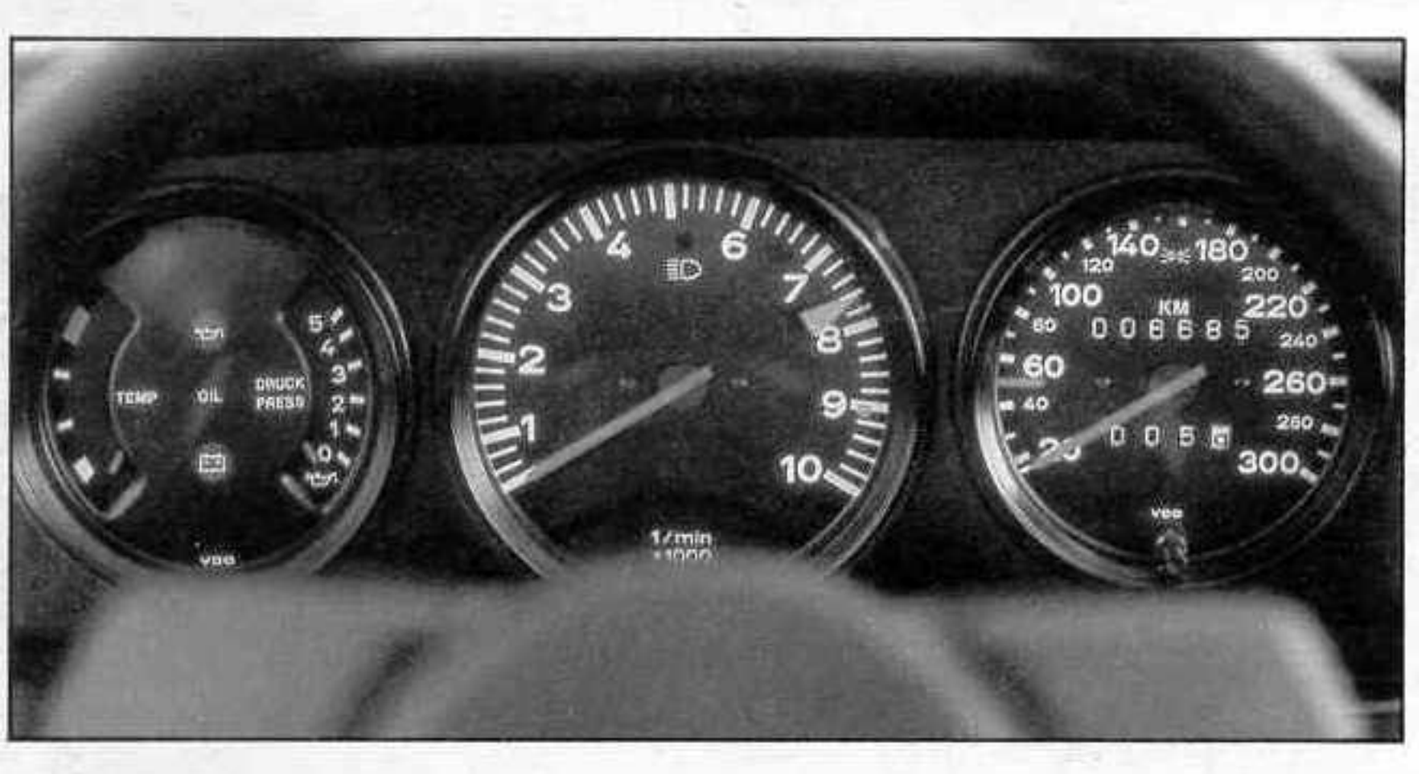
Dem 2,7 Liter RS folgte schon 1974 ein neuer Carrera RS, nun mit einem 230 PS starken Dreiliter-Triebwerk. Auch in anderen Bereichen zeichnete sich dieser RS durch kräftiges Wachstum aus. Reifen und Kotflügel wurden breiter, auch der Heckspoiler war größer, und der Preis stieg auf nahezu den doppelten Betrag.

65 000 Mark mußten mindestens investiert werden, was vielen Interessenten offenbar dann doch zuviel war. Nur noch 109 Exemplare verließen das Werk, von denen etwa die Hälfte im Zivildienst abseits der Rennstrecke eingesetzt wurden.

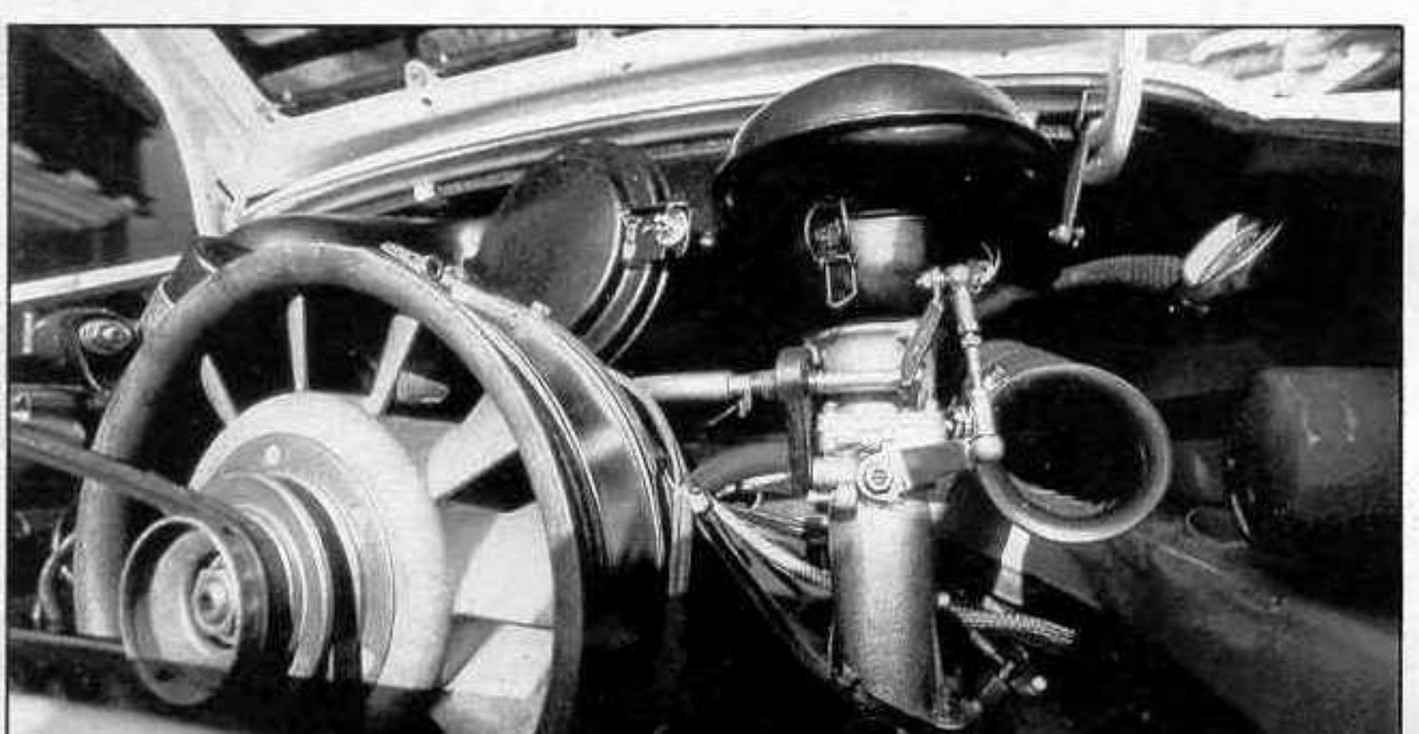
BB PW 981

Für die Rennstrecke geboren, auf der Straße zu Hause: Der RS bietet sportliches Fahrverhalten ohne Kompromisse





Neue Variation eines alten Themas: Der Sechszylinder-Boxer schöpft im RS 250 PS aus drei Liter Hubraum – freilich nur in der Straßenversion. Im Wettbewerbs-Trimm leistet er noch deutlich mehr, das verraten schon die Endziffern auf Tachometer und Drehzahlmesser

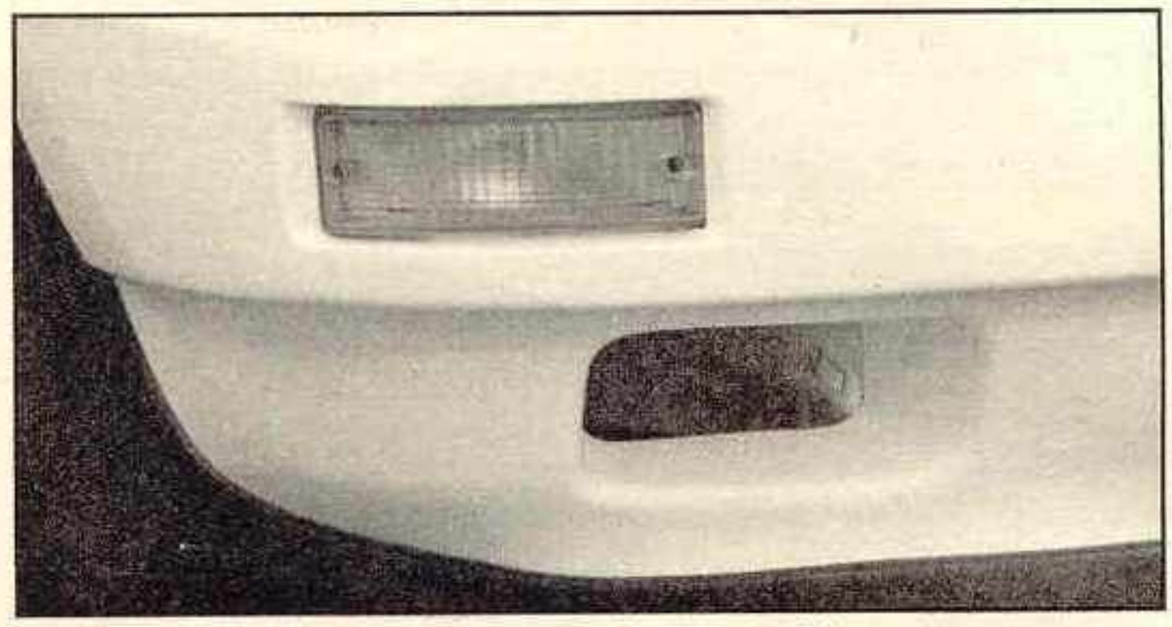


tem Kunststoff (GFK). Bei Türen und Gepäckraumdeckel wird Stahl durch Aluminium ersetzt. Zur Verglasung der Seiten- und Heck-Fenster genügt Dünnglas.

Spätestens der Anblick des Interieurs dürfte den zivilen RS-Kunden in Gewissensnöte stürzen. Wo sonst gibt es für soviel Geld so wenig Ausstattung? Der seiner Sitze beraubte Fond begnügt sich nun mit einem Teppich als spärlichem Tribut an die Komfort-Bedürfnisse des Besitzers. Vorne stehen an Stelle der bequemen Sportsitze dünn gepolsterte Rennschalen, die, einer Zwangsjacke gleich, ungewollte wie gewollte Bewegungen der darin versenkten Körper im Keim ersticken. Auch auf die gewohnte Heizung muß man aus Platzgründen verzichten. Als notdürftiger Ersatz dient ein benzinelektrisches Notaggregat. Selbst die Borduhr fiel der RS-Diät zum Opfer. Bleibt nur der ebenfalls magere Trost, daß der Aufenthalt in einer kargen Zelle in diesem Fall ja nicht als Sühne, sondern als Zugeständnis an die sportliche Funktionalität verstanden werden soll.

Während sich also die RS-Besonderheiten bei der Karosserie vor allem im Soll-Bereich niederschlagen, läßt sich in Sachen Leistung ein klares Plus auf der Haben-Seite feststellen. Gegenüber dem Ausgangsprodukt gibt es einen Zuwachs von 46 PS zu melden. Wer nun korrigierend auf die 231 PS des aktuellen Serien-Modells 911 Carrera verweist, muß wissen, daß im Heck des RS nicht der 3,2 Liter große Carrera-Motor, sondern die Dreiliter-Variante des Sechszylinder-Boxers aus dem Vormodell SC arbeitet. So erklärt sich denn auch die korrekte Bezeichnung dieses Sondermodells SC/RS. Der Grund liegt wiederum in den Eigentümlichkeiten des Sportgesetzes: Bleibt man unter der Dreiliter-Grenze, darf das Wagengewicht auf 960 Kilogramm abgesenkt werden. ▷

250 PS aus drei Liter Hubraum – pro Liter sind das immerhin knapp 84 PS – fallen natürlich nicht in den Schoß, schon gar nicht, wenn auf einen Turbolader verzichtet und obendrein ein ausreichendes Maß an Alltagstauglichkeit realisiert werden soll. Der Porsche-Motor muß eine Rundum-Behandlung über sich ergehen lassen. Andere Zylinderköpfe und geschmiedete Kolben, eine höhere Verdichtung (10,3:1 statt 9,8:1), eine leistungsfreudigere mechanische Einspritzung (Bosch/System Kugelfischer statt Bosch K-Jetronic) und eine Auspuffanlage aus Restbeständen des alten 2,7 Liter-Carrera zählen zu den wichtigsten Modifikationen. Zum Antriebspaket gehören weiter eine Rennkupplung in Verbindung mit dem herkömmlichen Fünfganggetriebe der Serie und ein Sperrdifferential mit bis zu 40prozentiger Sperrwirkung. Dem höher belasteten Wärmehaushalt tragen ein Getriebeölkühler im Heckspoiler und ein weiterer Kühler für das Motorenöl im Bug Rechnung.



Schmuckloser Kunststoff statt Stahl: Frontschürze

Befürchtungen, damit den Grenzen der Belastbarkeit schon recht nahe zu kommen, sind übrigens unbegründet. Echte Rennmaschinen auf der Basis des Dreiliter-Saugmotors erreichen über 330 PS. Der RS-Fahrer darf also mit dem beruhigenden Gefühl leben, es im Falle der Straßenversion mit problemloser Leistung zu tun zu haben – eine Vermutung, die durch das manierliche Verhalten des Motors auch im dichten Verkehr untermauert wird. Sieht man von den sensiblen Reaktionen auf die Handhabung des zwischen den Sitzen untergebrachten Choke-Hebels ab, unterscheidet er sich in dieser Beziehung kaum von einem herkömmlichen 911.

Eine gewisse Übung erfordert allerdings der Umgang mit der Kupplung – einmal weil ihre Betätigung kräftige körperliche Kondition voraussetzt, zum anderen, weil sie auf kurzem Weg so bissig zupackt, daß eine für Mensch und Maschine erträgliche Fahrweise Konzentration voraussetzt.

Umsomehr Vergnügen bereitet dafür die Bedienung des Gaspedals. Was beim Vollgasge-

Ausstattung und Preise

Porsche 911 SC/RS

Grundpreis: DM 188 100,–

Serienausstattung:
- Benzin-elektrisch betriebene Heizung
- Sportsitze
- Dreipunkt-Hosenträgergurte

Zusatzausstattung:
- Überrollkäfig
- Motoröl-Kühler zusätzlich
- Getriebeöl-Kühlung
- Enggestuftes Sportgetriebe
- Kupplung verstärkt
- Dreirohr-Auspuffanlage
- Unterschutz
- Strafferes Fahrwerk
- Fünfpunkt-Hosenträgergurte

DM 30 000,– bis 40 000,–*

*je nach Ausführung

Technische Daten und Meßwerte

Porsche 911 SC/RS

MOTOR

Luftgekühlter Sechszylinder-Boxermotor hinten längs, achtfach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe (Kettenantrieb), Ventile über Kipphebel betätigt, über Keilriemen angetriebenes Gebläse, Trockensumpfschmierung, thermostatisch gesteuerte Ölkühlung, mechanische Kraftstoffeinspritzung mit Schubabschaltung (Bosch-Kugelfischer).

Leistung 184 kW (250 PS) bei 7000/min, spezifische Leistung 61,5 kW/L (83,5 PS/L), Hubraum 2994 cm³, Bohrung × Hub 95,0 × 70,4 mm, Verdichtungsverhältnis 10,3:1, maximales Drehmoment 250 Nm bei 6500/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 16,4 m/s.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterradantrieb, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe, mechanisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, Sperr-Differential (40 %).

Übersetzungen: I. 3,18, II. 2,00, III. 1,38, IV. 1,08, V. 0,89, R. 3,33, Achsantrieb 3,88:1, Geschwindigkeit bei 1000/min im V. Gang 33,5 km/h.

KAROSSERIE UND FAHRWERK

Zweisitziges Coupé mit zwei Türen, selbsttragende Karosserie, Fronthaube und Türen aus Aluminium.
Vorn Einzelradaufhängung mit Querlenkern und Federbeinen, Torsionsstabfederung, Schraubenfedern, hinten Einzelradaufhängung mit Schräglenkern, Feder-Dämpfereinheiten, Torsionsstabfederung, Schraubenfedern, vorn und hinten Stabilisator, Zahnstangenlenkung, Lenkübersetzung 17,8:1, hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten innenbelüftete und gelochte Bremsscheiben, Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend.
Felgengröße vorn 7 J × 16, hinten 8 J × 16, Reifengröße vorn 205/55 VR 16, hinten 225/50 VR 16.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 2272 mm, Spur vorn/hinten 1432/1501 mm, Außenmaße 4235 × 1750 × 1290 mm, Innenbreite 1270 mm, Innenhöhe 980 mm, Sitztiefe 460 mm, Knickmaß 960–1110 mm, Wendekreis rechts/links 11,7/11,7 m, 3 Lenkradumdrehungen, Lenkraddurchmesser 360 mm, Tankinhalt 80 L. Leergewicht 1057 kg, Gewichtsverteilung vorn/hinten 39,3/60,7%, zulässiges Gesamtgewicht 1300 kg, Zuladung 243 kg, Personenindexzahl 2,9.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit (Drehzahl 7250/min, V.Gang)	243 km/h
Beschleunigung	
0– 60 km/h	2,5 s
0– 80 km/h	3,8 s
0–100 km/h	5,0 s
0–120 km/h	6,8 s
0–140 km/h	9,0 s
0–160 km/h	11,7 s
0–180 km/h	15,8 s
0–200 km/h	21,4 s
400 m mit steh. Start	13,1 s
1 km mit steh. Start	24,4 s
Elastizität	
40–100 km/h (IV. Gang)	10,1 s
60–120 km/h (V. Gang)	12,5 s
Tachometerabweichung	
Anzeige	effektiv
50 km/h	45 km/h
100 km/h	92 km/h
130 km/h	122 km/h
160 km/h	152 km/h
200 km/h	194 km/h
220 km/h	214 km/h
Kilometerzählerabweichung	+3%

INNENGERÄUSCH

Bei 50 km/h	75 dB(A)
Bei 100 km/h	79 dB(A)
Bei 130 km/h	83 dB(A)
Bei 140 km/h	85 dB(A)
Bei 160 km/h	87 dB(A)
Bei 200 km/h	92 dB(A)
Bei 220 km/h	93 dB(A)

KRAFTSTOFFVERBRAUCH

Verbrauchswerte im Test (Liter/100 km)	
Testverbrauch	22,5
Kraftstoffart	Super

LENK- UND PEDALKRÄFTE

Lenkung im Stand	83 N
Lenkung bei Fahrt	44 N
Kupplungspedal	230 N
Gaspedal	60 N
Bremspedal bei 80% Verzögerung	400 N

PREIS

Porsche 911 SC/RS DM 188 100,–

ben geboten wird, genügt, um selbst dem verwöhnten Freund zügiger Beschleunigung Ehrfurcht einzuflößen – zumal, wenn der Drehzahlmesser die 4500/min-Marke passiert. Vortrieb, schon bei niedrigen Drehzahlen kräftig zu spüren, wird nun zum Gewaltakt. Vor allem in den unteren Gängen geht es dahin, als würde man von einer Seilwinde gezogen. Dieser Eindruck ist nicht zuletzt dem klassischen Vorzug der Heckmotor-Bauweise zu verdanken: Die ausgeprägte Traktion garantiert, daß auch wirklich, zumindest auf trockener Bahn, die ganze Kraft in Beschleunigung umgesetzt wird.

In höheren Geschwindigkeitsregionen flaut das Spurtvermögen dann allerdings stärker als vermutet ab. Den Gang der Dinge bestimmt hier natürlich vornehmlich der Kampf mit der Luft – ein Kräftemessen, für das der RS mit den bauchigen Turbo-Kotflügeln und den breiten Reifen nicht gerade gut gerüstet ist. Ein normaler 911 Carrera mit der schmalen Karosserie tut sich da offenbar schon deutlich leichter. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 254 km/h schafft er elf km/h mehr als der nominell 19 PS stärkere RS.

Dabei sollte man dem RS freilich zugute halten, daß beim Testwagen die Einspritzpumpe nicht korrekt arbeitete, was sich im oberen Drehzahlbereich jenseits 7000/min durch einen ungewollt ausgeprägten Leistungsabfall und generell durch zu hohen Benzinverbrauch (22,5 l/100 km) bemerkbar machte. 250 km/h und unter 20 Liter sollten, so die RS-Bauer bei Porsche, mit diesem 911 durchaus erreichbar sein.

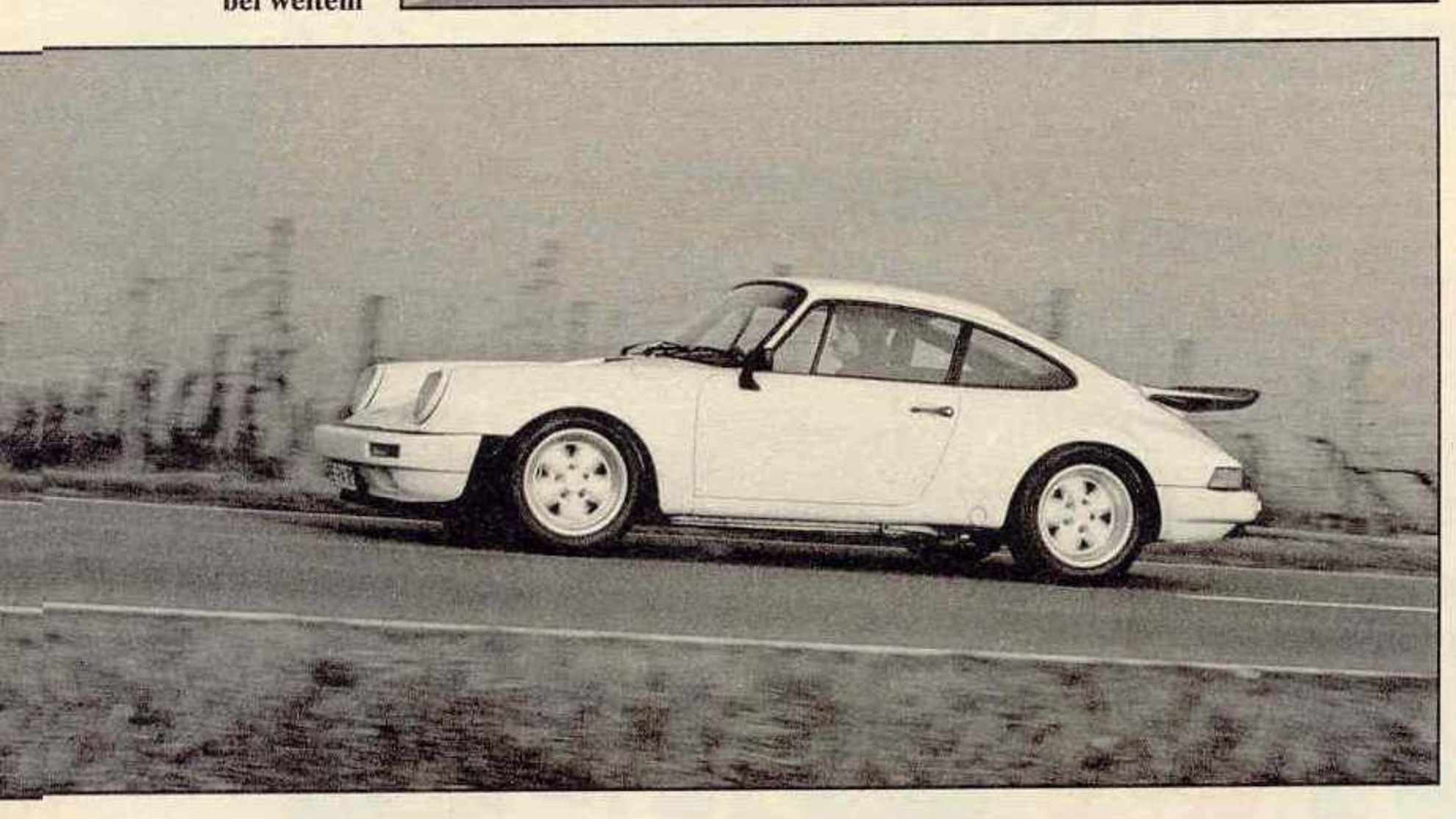
Ein paar Kilometer hin oder her ändern indessen nichts daran, daß man hier eines der schnellsten Automobile bedient, die es gibt. Das kommt nicht nur beim Beschleunigen zum Ausdruck, sondern eigentlich in jeder Fahrsituation. Kurven beispielsweise lassen sich, wenigstens theoretisch, so schnell durchfahren, wie wohl mit keinem anderen in der Praxis vorkommenden Straßen-Auto – schneller auch als mit den handelsüblichen 911-Varianten, denn der RS stützt sich auf ein gestrafftes und tiefergelegtes Turbo-Fahrwerk, das dem Ausgangsprodukt in Sachen Lenk-Präzision, Handling und Kurven-Stabilität spürbar überlegen ist.

Doch es gilt natürlich auch hier die Feststellung, daß der Umgang mit einem 911 ein hohes Maß an Aufmerksamkeit erfordert. Der Aufenthalt im zugegeben in der Regel weit entfernt liegenden Grenzbereich bedarf nach wie vor einer soliden Grundlage aus Erfahrung und Fahrkönnen.

Dabei gilt es dort zwei Eigenheiten des Heckmotor-Autos besonders zu beachten: Wer in Kurven abrupt vom Gas geht oder gar bremst, muß mit dem umgehenden Verlust der Fahrstabilität und heftigem Übersteuern rechnen. Und: In engen Kurven muß energisches Schieben über die Vorderräder einkalkuliert werden.

Zum Glück überzeugt der RS aber auch durch Bestwerte, wenn es darum geht, Tempo abzubauen. In diesem Fall kann sich der Fahrer auf die Turbo-Bremsen verlassen, die ja einst in ähnlicher Form auch im Renntyp 917 zum Einsatz kamen – eine Anlage, die mit dem RS leichtes Spiel hat und auch bei harter Beanspruchung ungewöhnlich hohe Verzögerungswerte sichert.

Zähneklappern bleibt den Insassen dieses Porsche indessen nicht erspart – nicht etwa, weil sie es hier mit einem übermotorisierten Monster zu tun hätten. Ursache ist vielmehr der schmerzhafte Mangel an Federungskomfort, der dazu führt, daß Informationen über den Zustand der Straße praktisch unzensiert zur Kenntnis genommen werden. Hinzu kommt ein Mangel an Wärme, denn das benzinbetriebene Heizaggregat des RS zeigt sich winterlichen Temperaturen speziell bei höherem Tempo nicht gewachsen.

Es braucht also schon einen besonders hartgesottenen Sportsmann mit einem ausgeprägten Sinn für das Wesentliche, um in diesem Porsche auf seine Kosten zu kommen. Das Wesentliche freilich kann hier aus dem vollen geschöpft werden. Keine Frage: Der RS ist Porsche pur, auch im Preis.

Ein Porsche nur zum Spaß: In diesem Punkt übertrifft der RS alle anderen Porsche-Modelle bei weitem