

DM 12.-

**auto
motor
sport**

**Jahres
ausgabe
1977/78**

MOTOR REVUE

Alle neuen Autos des Jahres

Drei Nobel-Geländeautos
im Vergleich: Range Rover
Chevrolet Blazer
Monteverdi Safari

Die Geschichte der
schnellsten Autos der Welt

Exklusiv: Italiens
Traumwagen-Prototypen -
erstmalig gefahren

Porsche 928: Der lange Weg zur neuen Konzeption





Die BMW-Limousinen der Siebener-Reihe sind mit Motoren von 170 bis 197 PS lieferbar

genmitte dem Fahrer zuge-
neigt ein mit wichtigen
Bedienungselementen be-
stüctes Schaltpult. Hier
sind auch die Drehknöpfe
der neu entwickelten luftsei-
tig gesteuerten Heizung und
Belüftung placiert, mit de-
ren Hilfe sich Warm- und
Kaltluft individuell verteilen
und dosieren läßt.

Im Fahrbetrieb wird deut-
lich, daß die Limousinen
trotz des verbesserten Feder-
ungskomforts von dem
BMW-typischen sportli-
chen Charakter nur wenig
eingebüßt haben. Dank der
von einer Zentral-Hydrau-
lik mit Unterdruck versorg-
ten leichtgängigen und ex-
akten Servolenkung wirken

Technische Daten und Meßwerte

BMW 733i

Sechszylinder-Reihenmotor, Hubraum 3210 cm³, 145 kW (197 PS) bei 5500/min, maximales Drehmoment 280 Nm (28,5 mkg) bei 4250/min, obenliegende Nockenwelle, elektronische Kraftstoffeinspritzung (Bosch L-Jetronic), Vierganggetriebe, Hinterradantrieb, Gewicht 1595 kg, Höchstgeschwindigkeit 209,3 km/h, 1 km mit steh. Start 30,0 s, 0 bis 100 km/h 8,7 s, Testverbrauch 15,5 L Super/100 km.

sie sehr handlich; außer-
dem gehören sie wegen der
im Grenzbereich sanft ein-
setzenden Übersteuerneig-
ung zu den kurvenwilligen
Autos.

Um das Temperament ist es
dagegen nicht mehr ganz so
gut bestellt wie bei den Vor-
gängern. Denn die Siebe-
ner-Modelle sind je nach

Ausstattung um 100 bis 150
Kilogramm schwerer ge-
worden und werden von den
etwa gleich starken Sechszylindern angetrieben. Neben der 2,8 Liter-Maschine mit 170 PS gibt es einen Dreiliter mit 184 PS; darüber rangiert eine Einspritz-Version mit 3,2 Liter Hubraum und 197 PS. Sowohl in

der Beschleunigung als auch
in der Elastizität ist der
733 i seinen rund 200 km/h
schnellen Brüdern klar
überlegen. Er übertrifft sie
auch in der Höchstge-
schwindigkeit um knapp
10 km/h.

Die neuen großen BMW-Li-
mousinen — das steht außer
Zweifel — haben Form
und Reiz. Mit Anschaffungs-
preisen ab 30 000 Mark
aufwärts konkurrieren sie
preislich direkt mit den S
Klasse-Modellen von Mer-
cedes. BMW hat sich also
gerade mit der Siebener
Reihe viel vorgenommen.
Wie weit das Vorhaben
glingt — das werden die Zu-
lassungszahlen zeigen.

Porsche 928

Generationswechsel

Die Abkehr von der
lange verfochtenen
Heckmotor-Philoso-
phie bahnte sich im Hause
Porsche bereits vor gut acht
Jahren an. Damals, noch vor

Beginn der 924-Entwick-
lung, legten die Porsche-
Techniker den Grundstein
für eine neue Sportwagen-
Generation — heraus kam
dabei schließlich der größte

und hubraumstärkste Por-
sche, den das schwäbische
Unternehmen jemals für die
Straße gebaut hat: der 928.
Daß der Achtzylinder-Por-
sche letztendlich doch spä-

ter auf den Markt kam als
der kleinere 924, ist leicht zu
erklären: Im Gegensatz zu
diesem auf der Basis zahlre-
cher VW-Teile konzipierte
Vierzylinder-Sportwagen

stellt der 928 eine komplette und ungewöhnlich aufwendige Neukonstruktion dar. Für Porsche war dieser neue Anfang kein einfaches Unterfangen, denn der Neue sollte natürlich, ebenso wie der 911, über viele Jahre hinweg aktuell und entwicklungsfähig bleiben. So erscheint es auch verständlich, daß Styling-Chef Anatole Lapin eine auf den ersten Blick etwas ungewöhnliche Karosserieform entwarf. „Auf Anhieb schöne Autos“, so meint der Porsche-Gestalter, werden allzu schnell vom ständig wechselnden Publikums geschmack überholt.“

Funktionalität stand deshalb ganz im Vordergrund. Der 928, in dem bei Bedarf bis zu vier Personen untergebracht werden können, geriet ausgesprochen strömungsgünstig und zeigt bei Windkanalversuchen ohne aerodynamische Hilfsmittel ein ebenso vorteilhaftes Verhalten wie der mit gro-

ßen Spoilern gezielte Turbo. Die Ausstattung des 928 erfüllt auch verwöhnte Ansprüche, und bei der Entwicklung von Motor und Fahrwerk war möglichst angenehme Fortbewegung ebenfalls noch wichtiger als schiere Sportlichkeit. So erreicht der neueste Por-

sche zwar nicht die Fahrleistungen des weiterhin als Spitzenmodell fungierenden und neuerdings mit 3,3 Liter Hubraum und 300 PS antretenden Turbo, doch entfaltet dafür der im Bug installierte, wassergekühlte 4,5 Liter-V8 seine Kraft mit einer leisen Geschwindigkeit, die der Antriebseinheit einen bemerkenswert komfortablen Gesamtcharakter verleiht und es kaum jemals notwendig macht, den oberen Drehzahlbereich zu bemühen. Ein überdurchschnittlich schnelles Auto ist freilich auch dieser Porsche, weshalb bei der Konstruktion

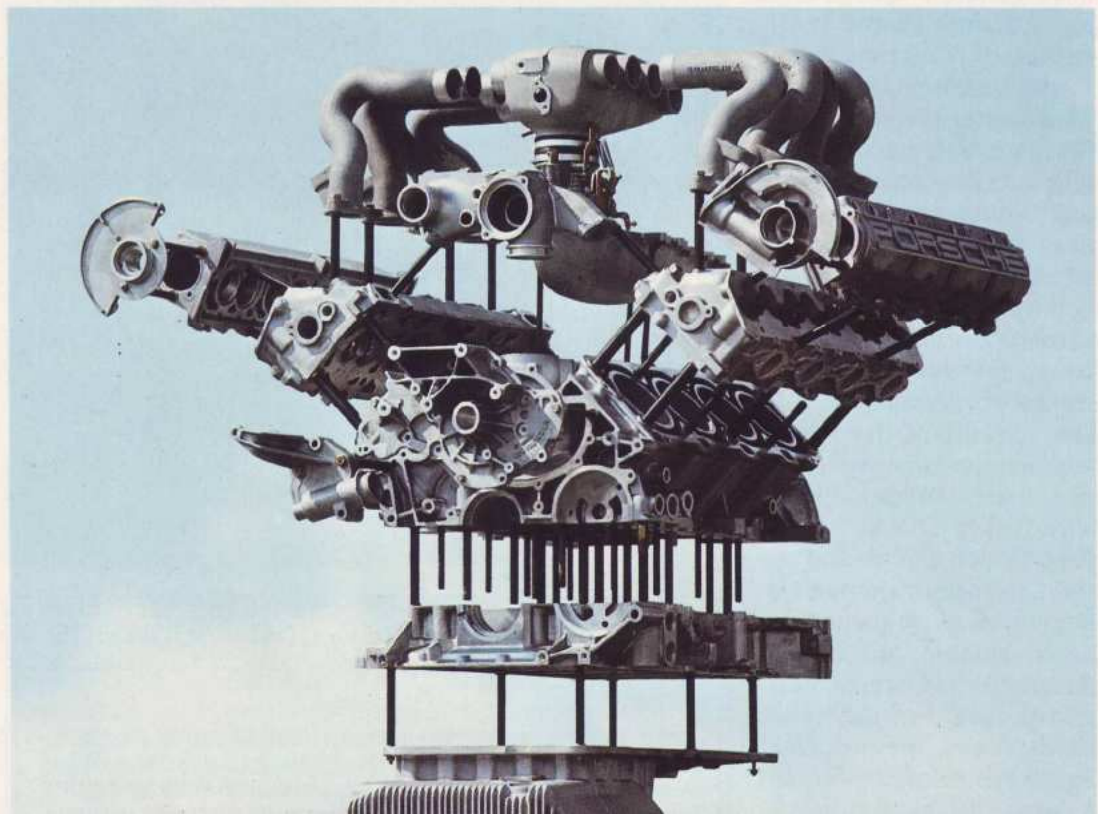
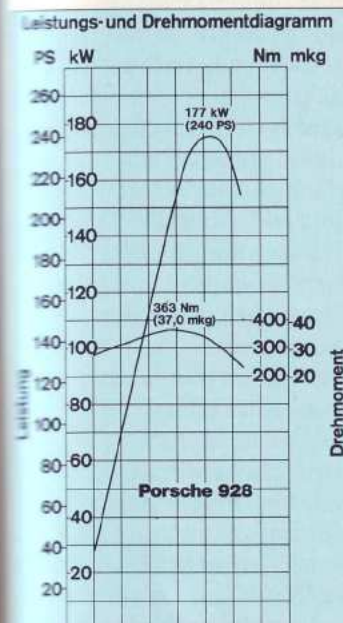
Technische Daten und Meßwerte

PORSCHE 928

Achtzylinder-V-Motor (90°), Hubraum 4474 cm³, 177 kW (240 PS) bei 5250/min, maximales Drehmoment 363 Nm (37,0 mkg) bei 3600/min, obenliegende Nockenwellen, mech. Einspritzung (Bosch K-Jetronic), Fünfganggetriebe, Hinterradantrieb, Gewicht 1450 kg, Höchstgeschw. 230 km/h, 1 km mit steh. Start 27,0 s, 0 bis 100 km/h 6,8 s.



Der 4,5 Liter große Achtzylinder des Porsche 928, der bei 5250/min 240 PS leistet, wird zum größten Teil aus Leichtmetall gefertigt.



bis zum Neuzeit-Porsche 928. 30 Jahre liegen dazwischen, 30 Jahre, in denen sukzessive daran gearbeitet wurde, die Idee vom Sportwagen zu perfektionieren. Die MOTOR REVUE zeigt die wichtigsten Stationen, die zum Porsche 928 führten.

Von Klaus Westrup

Am Anfang stand die Nummer Eins



Der 17. Juli 1947 ist im Zusammenhang mit der Porsche-Historie ein Datum von besonderer Wichtigkeit. Denn genau an diesem Tag gingen in der Kärntner Firma Porsche Zeichenbrett-Arbeiten für ein Auto zu Ende, das der Urahn aller folgenden Porsche-Produkte werden sollte. Die Aufgabenstellung: ein zweisitziger Sportwagen auf VW-Basis.

Was das Zeichenpapier mit der Nummer 356 00 105 vorgab und was sich bereits im März 1948 als erster Prototyp auf der Straße befand, war ein höchst eigenwilliges Gefährt. Sein Motor, ein modifiziertes Käfer-Triebwerk mit einem Hubraum von 1131 cm³ und einer Leistung von 40 PS, war vor der Hinterachse eingebaut, das Chassis bestand aus einem Rohrrahmen, Vorder- und Hinterachse enthielten Original-VW-Teile, und das Ganze wog – als Cabriolet – runde 600 kg. Die Höchstgeschwindigkeit des sportlichen Elfhunderters betrug 140 km/h.

Eine Serienproduktion dieser Nummer Eins kam jedoch nicht zustande. Denn das Auto war, mit Rohrrahmen und Mittelmotor-Anordnung, zu teuer und auch zu unpraktisch geraten. So wurde der offene Leichtmetall-Zweisitzer schon kurz nach seiner Geburt zum Museumsstück, das er bis heute geblieben ist. Man kann ihn im Zuffenhausener Porsche-Museum betrachten, und man sollte ihn dabei gedanklich ruhig würdigen. Denn der Vater aller Porsches ist er trotzdem.

Was ihm fehlte, war Raum hinter den Sitzen und auch ein anständiges Metaldach. Beides besaß ein Aluminium-Coupé, das bereits zu einem Zeitpunkt fertig war, als die Nummer Eins am 8. Juni 1948 in Österreich eine Art Einzelabnahme erfuhr. Das Coupé hatte keinen Mittelmotor mehr, sondern einen echten Heckmotor, und es gab auch keinen Rohrrahmen, sondern eine solide Blechplatte als Bodengruppe. Ein Cabrio wurde ebenfalls noch gebaut, und

Rund 30 Jahre Porsche-Geschichte liegen zwischen den beiden Autos. Links die Nummer Eins, rechts der 928.

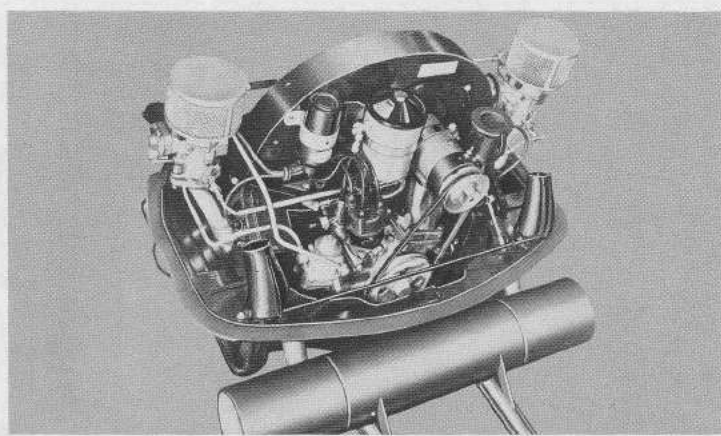


man konnte sogar schon von einer kleinen Serienproduktion reden. Per Handarbeit entstanden monatlich fünf Porsche-Modelle dieser Art in den Gmünder Werkhallen. Bis zum März 1951 wurden hier insgesamt 46 Autos produziert, nachdem schon Mitte 1949 mit den Produktionsvorbereitungen in Stuttgart begonnen worden war.

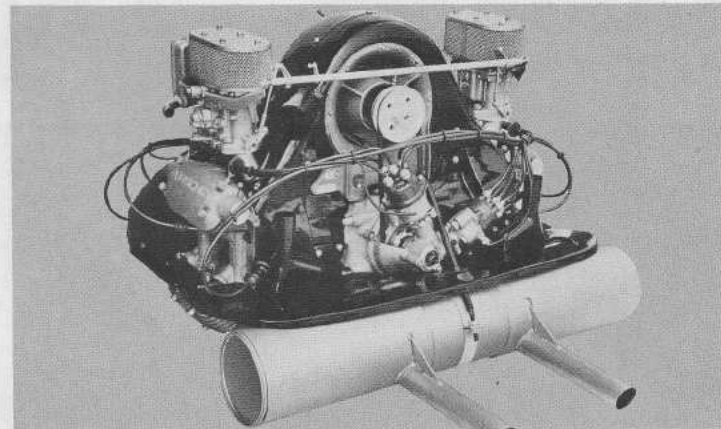
Alles war noch sehr klein; Porsche lebte zunächst in Untermiete bei der Stuttgarter Karosserie-Firma Reutter, ab 1951 wurde dann in Zuffenhausen produziert. Der Basis-Porsche war der 356, ein Coupé mit Stahl-Karosserie, 40 PS starkem 1,1 Liter-Motor und 16-Zoll-Rädern. Gefedert wurde mit Drehstäben, an Scheibenbremsen war damals noch nicht zu denken. Dafür ging es aber schon zügig voran; auch das schwerer gewordene Coupé, zu dessen besonderen optischen Merkmalen eine zweigeteilte Windschutzscheibe gehörte, lief gut 140 km/h. 1950 war das sehr schnell; der Käfer schaffte gerade 100, durchschnittliche Mittelklasse-Limousinen kamen auf 115 oder 120 km/h. Mit dem Porsche war man bereits ein kleiner König.

So sollte es auch bleiben — die Zuffenhausener sorgten schon dafür. Denn mit der Leistung ging es fortan steil bergauf. Schon 1951 kommt ein 1,3 Liter-Motor mit 44 PS ins Programm, ein Jahr später entsteht ein 1500er mit zunächst 60 und später 55 PS. Die Super-Version dieses Triebwerks schaffte gar 70 Pferdestärken und ließ das flache Coupe fast 170 km/h erreichen.

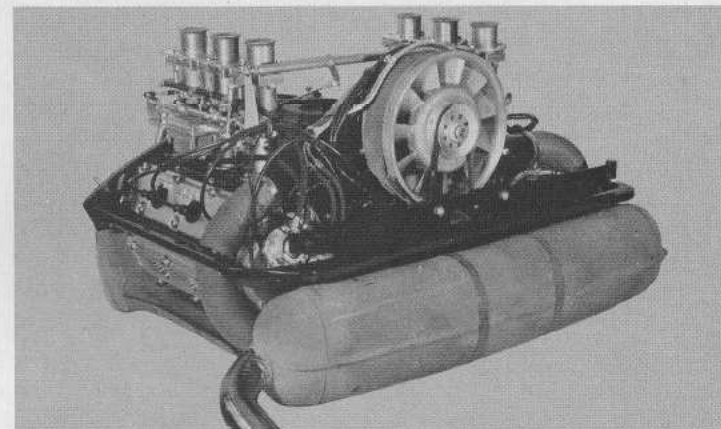
Der Super war schon etwas für wahrhaftige Könnner, zumal er nicht ganz unproblematische Eigenschaften hatte. Wer den Angstschweiß,



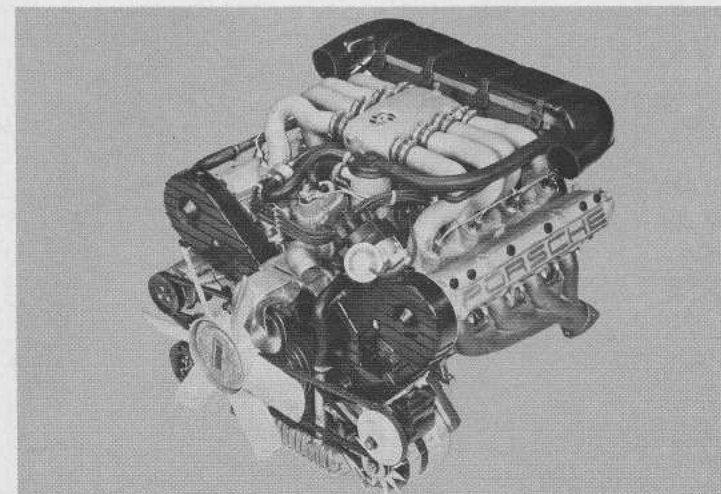
Vierzylinder-Stoßstangen-Motor vom 1600 Super



Vierzylinder-Königswellen-Motor vom Carrera



Erste Ausführung des Sechszylinder-911-Motors



Endstation Achtzylinder: 928-Motor mit 240 PS

resultierend aus starkem Übersteuern in Kurven und schlechtem Geradeauslauf, missen wollte, begnügte sich deshalb lieber mit dem zivileren 55 PS-Modell. Und weil er so schön zahm war, bekam dieser Porsche intern gleich einen Kosenamen verpaßt: „Dame“ hieß diese Version (und später auch die 60pferdige 1,6 Liter-Variante).

Herren, die Dame fuhren, hatten auch sonst weniger Probleme. Ihre Motoren zogen unten herum besser und waren weniger kerzenempfindlich. Mit der Dame war man ganz auf der sicheren Seite, gerade in Sachen Zuverlässigkeit.

1955 präsentiert Porsche den 356 A, einen in vielen Details überarbeiteten 356. Das Motoren-Programm zeichnete sich durch ungewöhnliche Reichhaltigkeit aus. Neben einem 1300er mit 44 PS gab es eine S-Ausführung dieses Typs mit 60 PS, einen 1,6 Liter mit ebenfalls 60 und 75 PS und dazu, für die Könige der Autobahn, den neuen Carrera. Seinen Namen hatte dieser bis dahin schnellste und stärkste Porsche von einem mexikanischen Langstreckenrennen bekommen, der Carrera Panamericana, seinen Motor von Dr. Ernst Fuhrmann, damals Porsche-Motorenkonstrukteur, heute Porsche-Chef.

Der Motor war es, wegen dem man einen Carrera für fast 20 000 Mark kaufte. Der Vierzylinder-Boxer besaß zweimal zwei obenliegende Nockenwellen, die über Königswellen angetrieben wurden, geschmiert wurde mit einem Trockensumpfsystem (Inhalt: zehn Liter), gezündet mit zwei Kerzen pro Zylinder und gekühlt mit einem Gebläse, das bei Nenndrehzahl 1100 Liter Luft pro Sekunde förderte. Nenndrehzahl — das waren immerhin 6200/min, und



So fing es an: die Nummer Eins mit 40 PS-Mittelmotor



So ging es weiter: 356 Coupé, bis 70 PS stark



Er schaffte die 200 km/h-Grenze: 1,5 Liter-Carrera



Mehr Fahrkultur: 356 B, hier in Cabrio-Version



Neue Heckmotor-Ära: 911 mit Sechszylinder-Triebwerk



Neues Konzept: 924 mit wassergekühltem Frontmotor

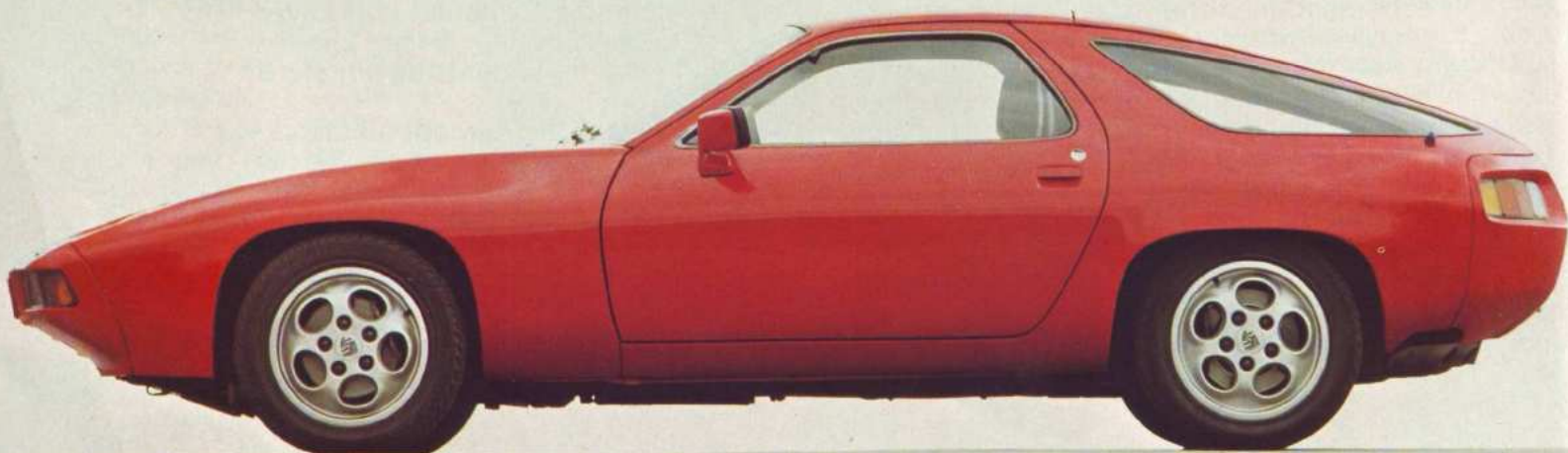


Endstation der Elfer-Baureihe: SC, hier als Targa



Höhepunkt in Sachen Leistung: turbo mit 300 PS-Motor

30 Jahre nach der Nummer Eins ein Porsche für die Zukunft: 928 mit 4,5 Liter-Achtzylinder-Motor

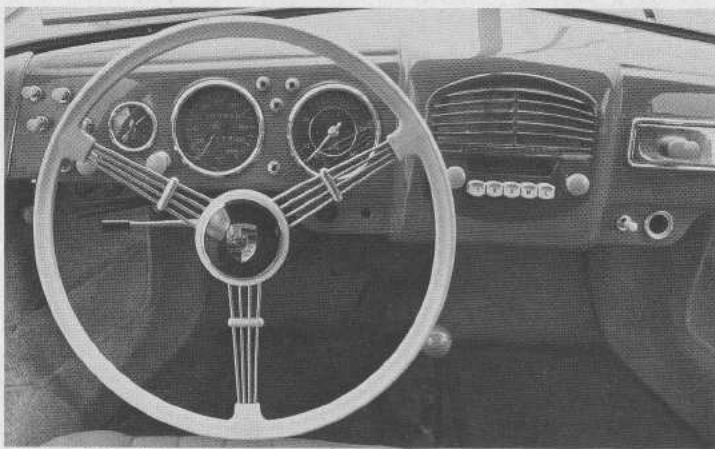


Entwicklung Der Weg zum 928

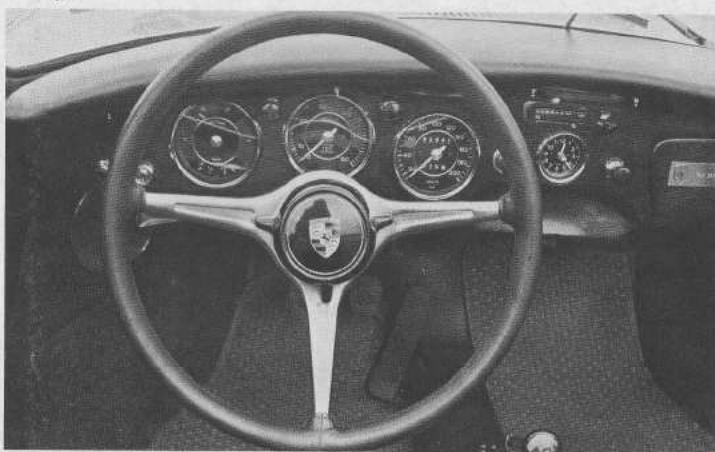
dabei leistete der Andert-halbiter, der kurzzeitig bis nahezu 8000 Touren gedreht werden durfte, ganze 100 PS. Ein gezähmter Rennmotor, das war das Carrera-Triebwerk wirklich. Denn bevor der aufwendig gebaute Boxer in den 356 A kam, hatte er im Wettbewerbswagen Spyder Typ 550 runde zwei Jahre Dienst getan und gezeigt, was er konnte.

Doch auch im Straßensportwagen kamen die Qualitäten gebührend zum Ausdruck. Der Tester zeigte sich in Heft 9/1956 von *auto motor und sport* in einem Carrera-Testbericht sehr angetan: „Daß man mit einem hochgezüchteten, vom Rennsportwagen abgeleiteten Viernockenwellen-Motor rasch beschleunigen und schnell fahren kann, bedarf keiner besonderen Hinweise. Viel überraschender ist seine jenseits aller Erwartungen liegende Elastizität. Der zweite Gang überdeckt einen ruckfreien Bereich von 15 bis 115 km/h, der dritte einen solchen von 25 bis 166 km/h.“ Zur Gemischkulisse schreibt er: „Natürlich wird er auch lauer. Zwischen 6000 und 7000/min hat man das Gefühl, einen Flugmotor mit Druckschraube hinter sich zu haben.“

Ein schnelles Auto wäre der Carrera heute noch, mit einer Höchstgeschwindigkeit von annähernd 200 km/h und einem Beschleunigungswert von 11,8 Sekunden für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h. Damals, vor gut 20 Jahren, war das eine mittlere Sensation. Das Dies-Ende liest sich entsprechend emphatisch: „Als sportlicher, dabei bequem auch im engen Verkehr zu fahrender, luxuriös ausgestatteter Reisewagen findet er weit über seine Klasse hinaus keine Konkurrenz



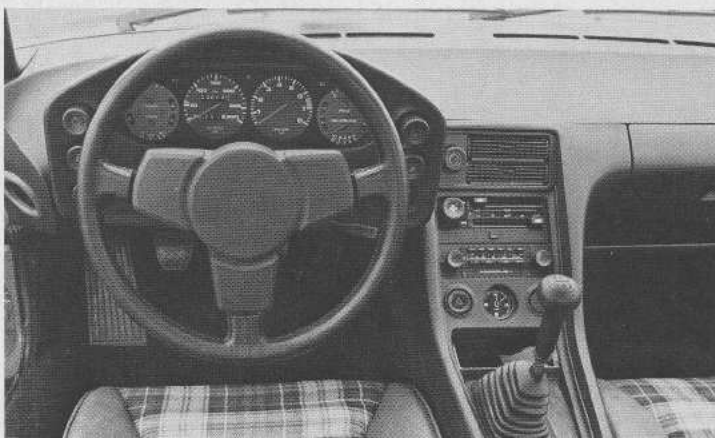
Lang ist's her: Armaturenbrett der Nummer Eins



Typischer Porsche-Stil: Rundinstrumente im 356 B



Mehr Sicherheit erwünscht: Prallplatte im 911



genschaften und sein wahrhaft großartiger Motor vermitteln dem, der das Gefühl dafür besitzt, ein Erlebnis reinen Fahrens.“

1959 kam dann die B-Serie. Sie war von der Erscheinungsform her ganz anders. Höhere Stoßstangen und ein durch höher placierte Scheinwerfer geänderter Kotflügelverlauf sorgten für ein insgesamt wuchtigeres Bild. Das Motorenangebot reichte vom zahmen Dame-Triebwerk mit 60 PS über ein 75 PS-Aggregat bis hin zum 1,6 Liter mit 90 PS. Der Name dieses Modells: Porsche Super 90.

Zumindest letzterer ließ das „Fahren in seiner schönsten Form“ (Porsche-Slogan) in durchaus zügiger Form zu. Er lief über 185 km/h, beschleunigte ordentlich (13,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h) und entwickelte sich zu jenem Modell, das man kaufte, wenn der inzwischen auf 130 PS erstarkte Zweiliter-Carrera zu brachial und zu teuer erschien. Doch das Ende der „alten“ Porsche, der 356, zeichnete sich bereits ab. In einem Testbericht über die B-Modelle in Heft 8/1960 lobt *auto motor und sport* die Straßenlage, das Getriebe und die Bremsen der damaligen B-Modelle und begeistert sich an der ungewöhnlich guten Verarbeitungsqualität. Doch daß dieser Porsche inzwischen veraltet ist, steht nicht nur zwischen den Zeilen. „Die seit zehn Jahren praktisch unveränderte Form entspricht nicht mehr unbedingt heutigen Begriffen,“ heißt es da unter „Nachteilen“.

Der 356 C, letzte Station in dieser erfolgreichen Baureihe, brachte keine diesbezüglichen Änderungen, sondern nur Detailmodifikationen. Der bislang stärkste Stoßstangen-Motor von Porsche mit 90 PS wurde ab 1960





Entwicklung

gleichzeitig wurden Scheibenbremsen an allen vier Rädern eingeführt. Optisch ergab sich kein wesentlicher Unterschied zum B-Modell — für diese Differenz hatte inzwischen ein ganz neues Porsche-Modell gesorgt: der ab Herbst 1964 produzierte Typ 911 mit ganz neuer Karosserie und Sechszylindermotor. Das alte C-Modell lief noch eine Weile parallel — bis 1965. Seitdem gibt es nur noch den Neuen, der immerhin zu seinem Debüt so neu und anders ist, daß ihn eingefleischte Altporschefahrer nur mit Befremden in ihre Überlegungen einbeziehen.

Seine Form stammte von Porsche-Sohn „Butzi“, sein Motor war eine Neuentwicklung wie das ganze Auto. Porsche setzte erstmals auf den Sechszylinder und rückte, auch dadurch, im Preis ein erkleckliches Stück nach oben. Ein alter 356 C mit 95 PS-Motor kostete 1965 16 450 Mark, der 911 lag bei knapp 23 000. Immerhin aber: Wem das zuviel war, der konnte, zum Preis von knapp 18 000 Mark, auf den Zwischentyp 912 ausweichen, eine Kombination der neuen Karosserie mit dem alten Vierzylinder-Motor in 90 PS-Version.

Im übrigen ging es nun auch beim 911 mit der Leistung ähnlich steil bergauf wie zuvor bei den alten 356ern. 1966 erschien der 911 S, der bei zwei Liter Hubraum 160 PS offerierte. Ein Testbericht aus *auto motor und sport* Heft 19/1966 zeigt diesen damaligen Spitzentyp im rechten Licht: „Es läßt sich wohl kaum etwas Ein-

Auf der Weissacher Porsche-Versuchsbahn vereint: Porsche-Modelle der Vergangenheit neben den aktuellen Typen. Leistungsspanne: von

Die Porsche-Entwicklung in Daten und Preisen

BAUJAHR 1949 – 1965

Modell	Zylinderzahl/ Bauart	Bohrung x Hub mm	Hubraum cm ³	Verdich- tung	Leistung kW (PS)/min	Max. Drehmoment Nm (mkg)/min	Beschleunigung 0–100 km/h s	Höchstgeschwin- digkeit km/h	Preis DM
356/1100	4B	73,5 x 64,0	1086	7,0:1	29 (40)/4200	70 (7,15)/2800	24,0 W	140,0 W	9950,-
356/1300	4B	80,0 x 64,0	1286	6,5:1	32 (44)/4200	81 (8,3)/2500	19,0 T	155,0 T	10200,-
356/1500	4B	80,0 x 74,0	1488	7,0:1	44 (60)/4400	102 (10,4)/3000	15,4 T	168,0 T	12700,-
356/1500	4B	80,0 x 74,0	1488	6,8:1	40 (55)/4400	106 (10,8)/2800	17,0 W	160,0 W	12700,-
356/1500 S	4B	80,0 x 74,0	1488	8,2:1	51 (70)/4400	108 (11,0)/3600	14,0 W	175,0 W	13800,-
356A/1600 S	4B	82,5 x 74,0	1582	8,5:1	55 (75)/5000	117 (11,9)/3700	14,2 T	182,0 T	13800,-
356 A/1500 GS	4B	85,0 x 66,0	1495	9,0:1	74 (100)/6200	119 (12,1)/5200	11,8 T	198,0 T	18500,-
356 A/1600 GS	4B	87,5 x 66,0	1588	9,8:1	85 (115)/6500	126 (12,8)/5500	11,0 W	200,0 W	18500,-
356 B/S-90	4B	82,5 x 74,0	1582	9,0:1	66 (90)/5500	121 (12,3)/4300	12,4 T	178,5 T	14500,-
356 B/2000 GS	4B	92,0 x 74,0	1966	9,5:1	96 (130)/6200	162 (16,5)/4600	9,4 T	200,0 T	23700,-
356 C/1600 C	4B	82,5 x 74,0	1582	8,5:1	55 (75)/5200	123 (12,5)/3600	12,3 T	171,0 T	14950,-
356 C/1600 SC	4B	82,5 x 74,0	1582	9,5:1	70 (95)/5800	124 (12,6)/4200	10,7 T	186,0 T	16450,-

B = Boxermotor; T = Testwert; W = Werksangabe

BAUJAHR 1964 BIS HEUTE

Modell	Zylinderzahl/ Bauart	Bohrung x Hub mm	Hubraum cm ³	Verdich- tung	Leistung kW (PS)/min	Max. Drehmoment Nm (mkg)/min	Beschleunigung 0–100 km/h s	Höchstgeschwin- digkeit km/h	Preis DM
911	6B	80,0 x 66,0	1991	9,0:1	96 (130)/6100	175 (17,8)/4200	8,0 T	210,0 T	21900,-
911 S	6B	80,0 x 66,0	1991	9,8:1	118 (160)/6600	179 (18,2)/5200	7,6 T	222,0 T	24480,-
911 T	6B	80,0 x 66,0	1991	8,6:1	81 (110)/5800	157 (16,0)/4200	8,3 T	208,0 T	19305,-
911 E	6B	80,0 x 66,0	1991	9,1:1	103 (140)/6500	175 (17,8)/4500	8,2 T	210,5 T	24698,-
911 S	6B	80,0 x 66,0	1991	9,9:1	125 (170)/6800	181 (18,5)/5500	7,7 T	224,0 T	26918,-
911 T	6B	84,0 x 66,0	2195	8,6:1	92 (125)/5800	177 (18,0)/4200	9,5 T	207,0 T	19969,-
911 E	6B	84,0 x 66,0	2195	9,1:1	114 (155)/6200	194 (19,5)/4500	8,0 W	220,0 W	24975,-
911 S	6B	84,0 x 66,0	2195	9,8:1	132 (180)/6500	199 (20,3)/5200	7,5 W	230,0 W	27140,-
911 T	6B	84,0 x 70,4	2341	7,5:1	96 (130)/5600	196 (20,0)/4000	9,5 W	205,0 W	22980,-
911 E	6B	84,0 x 70,4	2341	8,0:1	121 (165)/6200	206 (21,0)/4500	7,9 W	220,0 W	25980,-
911 S	6B	84,0 x 70,4	2341	8,5:1	140 (190)/6500	216 (22,0)/5200	7,4 T	231,4 T	30680,-
Carrera	6B	90,0 x 70,4	2687	8,5:1	154 (210)/6300	255 (26,0)/5100	5,7 T	240,0 T	34000,-
911 3.0 RS	6B	95,0 x 70,4	2993	9,8:1	169 (230)/6200	275 (28,0)/5000	5,2 T	238,4 T	64980,-
911	6B	90,0 x 70,4	2687	8,0:1	110 (150)/5700	235 (24,0)/3800	8,3 T	214,3 T	27570,-
911 S	6B	90,0 x 70,4	2687	8,5:1	129 (175)/5800	235 (24,0)/4000	7,5 T	232,2 T	30980,-
911	6B	90,0 x 70,4	2687	8,5:1	121 (165)/5800	235 (24,0)/4000	7,3 T	222,2 T	34350,-
Carrera 3.0	6B	95,0 x 70,4	2993	8,5:1	147 (200)/6000	255 (26,0)/4200	6,1 T	235,3 T	44950,-
Turbo	6B	95,0 x 70,4	2993	6,5:1	191 (260)/5500	343 (35,0)/4000	5,2 T	250,0 T	65800,-
911 SC	6B	95,0 x 70,4	2993	8,5:1	132 (180)/5500	265 (27,0)/4100	6,7 T	223,6 T	39900,-
Turbo 3.3	6B	97,0 x 74,4	3281	6,5:1	221 (300)/5500	412 (42,0)/4000	5,2 W	260,0 W	78500,-

B = Boxermotor; T = Testwert; W = Werksangabe

BAUJAHR 1969 – 1975

Modell	Zylinderzahl/ Bauart	Bohrung x Hub mm	Hubraum cm ³	Verdich- tung	Leistung kW (PS)/min	Max. Drehmoment Nm (mkg)/min	Beschleunigung 0–100 km/h s	Höchstgeschwin- digkeit km/h	Preis DM
914.4	4B	90,0 x 66,0	1679	8,2:1	59 (80)/4900	133 (13,6)/2700	13,3 T	186,5 T	11955,-
914.6	6B	80,0 x 66,0	1991	8,6:1	81 (110)/5800	157 (16,0)/4200	8,5 T	207,0 T	19980,-
914.4	4B	94,0 x 71,1	1971	8,0:1	74 (100)/5000	157 (16,0)/3500	10,5 W	195,0 W	13760,-

B = Boxermotor; T = Testwert; W = Werksangabe

BAUJAHR 1975 BIS HEUTE

Modell	Zylinderzahl/ Bauart	Bohrung x Hub mm	Hubraum cm ³	Verdich- tung	Leistung kW (PS)/min	Max. Drehmoment Nm (mkg)/min	Beschleunigung 0–100 km/h s	Höchstgeschwin- digkeit km/h	Preis DM
924	4R	86,5 x 84,4	1984	9,3:1	92 (125)/5800	165 (16,8)/3500	9,3 T	206,9 T	24980,-
928	8V	95,0 x 78,9	4474	8,5:1	177 (240)/5500	350 (35,6)/3600	6,8 W	230,0 W	55000,-

R = Reihenmotor; V = V-Motor; T = Testwert; W = Werksangabe

drucksvolleres vorstellen, als wenn man auf einem verkehrsfreien Autobahnabschnitt bei 150 km/h in den vierten Gang zurückschaltet und dann bis über 180 km/h hochbeschleunigt, ohne daß irgendeine Vibration oder Lenkrunken diesen Vorgang stören. Von 150 auf 180 km/h benötigt man genau 8,8 Sekunden und ca. 400 Meter.“ Die Höchstgeschwindigkeit dieses Autos betrug damals 222 km/h, und damit war ein

911 E und 911 S zu zählen ist. Damit stieg die Leistung; die Normal-Ausführung hatte nun 140 statt 130 PS, der S leistete 170 statt 160 PS. Dann gingen die Hubräume nach oben: 1969 hatten die Elfer schon 2,2 Liter Hubraum, 1971 bekamen sie 2,4 Liter, wobei ein S-Modell mit 190 PS entstand, 1973 schließlich waren die Porsche-Techniker bei 2,7 Liter angekommen. Basismodell war nun der 911 mit 150 PS-Motor, dann kam der

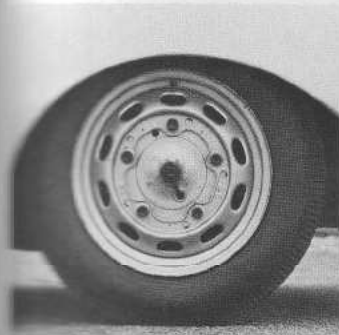
Drei Liter Hubraum besitzt ab Modelljahr 1978 nun auch der 911.

Der aktuelle Stand: 180 PS bei diesem letzten echten Elfer, der — genauso wie ein Porsche-Typ aus dem Jahr 1963 — auf die Zusatzbezeichnung SC hört und der neben dem auf 300 PS verstärkten turbo der letzte Porsche einer ganz bestimmten Art ist.

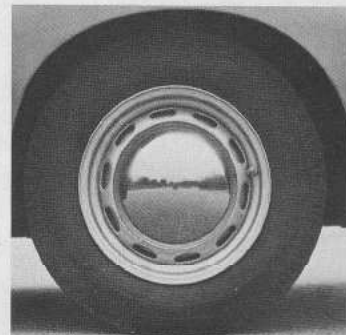
Denn so alt der 356 war, als er durch den moderneren 911 abgelöst wurde, so alt ist

nen luftgekühlten Heckmotor haben?

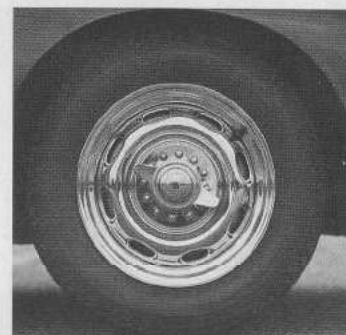
Er muß es offensichtlich nicht. Zur Eingewöhnung an die Tatsache, daß ein Porsche immer dann ein echter Porsche ist, wenn vorne und hinten „Porsche“ draufsteht, präsentierten die Zuffenhausener 1975 das neue Modell 924, das — als legitimer Nachfolger des Mittelmotor-Sportwagens 914 — den Porsche-Weg der Zukunft aufzeigte. Seine technischen Merkmale: vornliegender



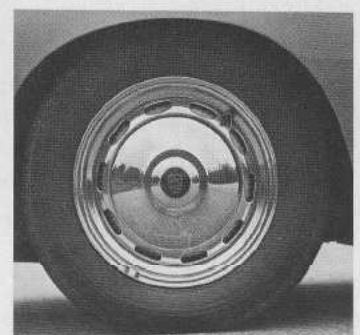
Rad-Styling: Nummer Eins



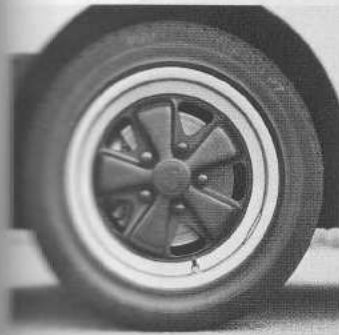
356



356 A Carrera



356 B



911 S



911 SC



924



928

schwieriger S nicht nur ein spezifisch sehr schnelles Auto, sondern auch ein absolut schnelles. Und noch heute, elf Jahre später, begeistert der alte S, wie die MOTORREVIEW bei Probefahrten auf der Porsche-Versuchsbahn in Weissach feststellen konnte. Der Motor dreht sichtbar mühelos bis über 7000 Touren und läßt sich auch auf der anderen Seite problemlos mit 1500/min drehen.

1978 gibt es beim sogenannten 3-Programme eine Reihe

(schwächer gewordene) S mit 175 PS, darüber rangierte der Carrera, 210 PS stark.

Doch der inzwischen ebenfalls schon betagte Sechszylinder-Boxer hatte immer noch genügend „Fleisch“, um weitere Vergrößerungen über sich ergehen zu lassen. 1975 kommen Carrera und das Spitzenmodell turbo mit drei Liter Hubraum, der eine 200, der andere, aufgeladene, 260 PS stark. Über diese Hubraumgrenze hinaus wurde dann in

nun etwa der 911, der parallel zum Nachfolge-Modell 928 läuft. Auf längere Sicht wird es das Heckmotor-Auto nicht mehr geben; seine Zeit ist dann, genau wie damals die des 356, vorbei.

Der Neue ist freilich noch auf ganz andere Weise anders, als es damals der 911 im Vergleich mit seinem Vorgänger war. Der neue 928 ist sogar so anders, daß sich viele Leute schon fragten, ob das denn überhaupt noch ein „richtiger“ Porsche

wassergekühlter Motor (der aus Preisgründen vom Audi 100 stammt), Transaxle-Bauprinzip mit starrer Verbindung zwischen Motor und hinten liegendem Getriebe.

Nach derselben Grundordnung entstand der 928, ein Porsche der Zukunft, wenn man so will. Zumindest ist er ein Porsche für die nächsten zehn bis 15 Jahre; dann wird man, auch bei Porsche, wieder weitersehen. Bis dahin jedoch muß der Neue die Spitzenrolle spielen, zusammen

Entwicklung Der Weg zum 928

Die Chancen, daß der Neue ein Dauerbrenner wird wie seine beiden elementaren Vorgänger 356 und 911, stehen gut. Als Kind seiner Zeit ist der 928 dem alten 911 in vielen Punkten überlegen. Denn er ist der insgesamt angenehmer zu fahrende Sportwagen — nicht unbe-

ser als ein 911, der seine Fahrer phonetisch nie verwöhnt hat.

Ein ganz anderes Fahren also, das sehr schnell darlegt, was ein Sportwagen heute können muß. Er muß natürlich auch noch gut beschleunigen, aber man beirrsucht sich heute nicht

des V8-Motors angeht: Sie steht ja, mit einer Leistung von 240 PS, erst am Anfang. So ist das Porsche-Konzept der nahen Zukunft klar umrissen: 924 und 928 werden auf längere Sicht, wenn der 911 endgültig zu Grabe getragen ist, die beiden Grundmodelle sein. Was mit ihnen

ebenfalls mit etwas mehr Mumm denkbar — obwohl er schon jetzt ein schnelles Auto ist. Eine Hubraumvergrößerung auf fünf Liter, eine Abgas-Turboaufladung oder gar beides bieten sich an, um das neue Spitzenmodell 928 zumindest wahlweise zu dem zu machen,



Porsche-Stylist Lapine über den 928: „Gut für die nächsten zehn bis 15 Jahre“



dingt hingegen der aufregendere. Sein Kurvenverhalten wurde aufgrund der anderen Konzeption und auch wegen seines höchst aufwendigen Fahrwerks unproblematischer. Seine Lenkung geht wesentlich leichtgängiger, weil sie servounterstützt ist, und sein Geräusch auf ist sehr viel besser

mehr so an den Werten wie in der alten, wilden Zeit. Ist es traurig, wenn ein 928 mit einem 4,5 Liter-Achtzylindermotor nicht sehr viel schneller vom Stand auf 100 kommt als ein Zweiliter 911 S Jahrgang 1966? Man sollte es verschmerzen. Denn im 928 kommt man viel angenehmer auf 100

geschieht, läßt sich mit wenig Phantasie voraussehen: Mehr Leistung wird, auch aus alter Porsche-Tradition, wieder zu den Maßnahmen der Modellpflege gehören. Für den 924 ist ein V6-Motor zu erwarten, der die augenblicklich sehr große leistungsmäßige Differenz zum 928 nicht mehr über-

was der inzwischen auf 300 PS verstärkte turbo in Sachen Fahrleistungen jetzt schon ist.

Es wird also eine aufregende Sache bleiben, Porsche zu fahren. Die Idee vom Sportwagen, vom Fahren in seiner schönsten Form — hier hat sie noch