

# Christophorus

Porsche Magazin 6/93



Großer Fahrbericht:  
Unterwegs mit dem neuen 911 Carrera

Modellvorstellung:  
Alles über den Avant RS 2

Ein amerikanisches Erlebnis:  
Abenteuerreise auf dem Highway 1  
in den USA

# Glanzstück

Der Elfer eröffnet faszinierende Dimensionen

Von Jürgen Pippig (Text) und Hans-Dieter Seufert (Fotos)

Das Besondere am neuen 911 Carrera ist, daß er in allen Funktionen auf Anhieb als echter Elfer zu identifizieren ist und gleichzeitig seinem Fahrer stets das souveräne Gefühl vermittelt, in einem komplett neuentwickelten Auto unterwegs zu sein: Der neue 911 kann all das, was bereits den Carrera 2 auszeichnete, noch besser, leichter, überlegener. Und: er ist bildschön. Die genannten Tugenden betreffen nicht nur die Fahrleistungen, sondern vor allem auch die Umweltverträglichkeit und den Verbrauch.

Das sportlich-dynamische Fahrvergnügen und das unverwechselbare Design haben den 911 weltweit zum profiliertesten Sportwagen werden lassen. Um diesen Nimbus zu bewahren, muß auch ein gutes Konzept kontinuierlich weiter verbessert werden deshalb gibt es den neuen Elfer.

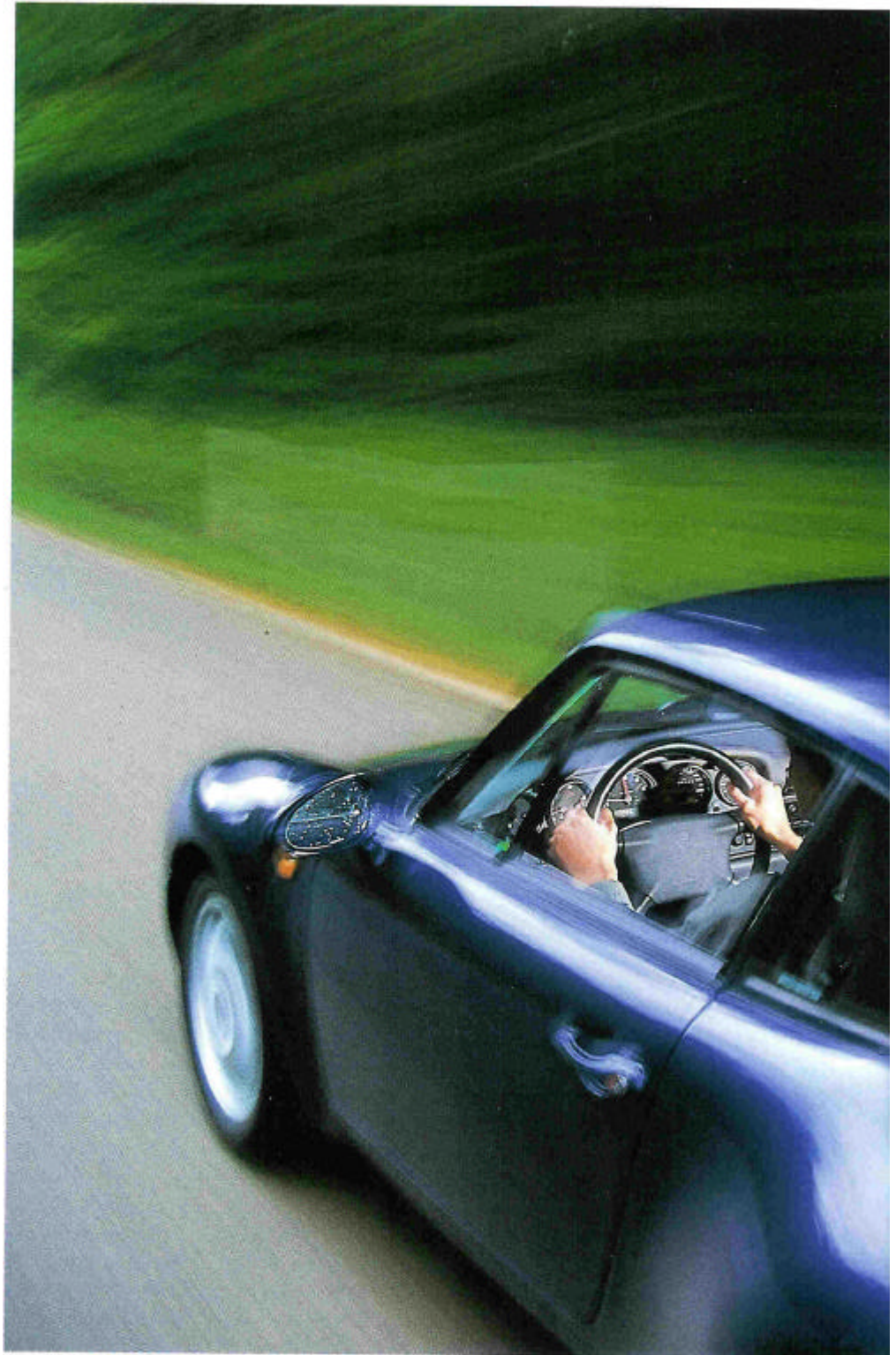
Mit dem 911 Carrera des Jahrgangs 1994 (ausführliche technische Beschreibung im letzten Christophorus, Nr. 244) haben die Porsche-Techniker die Antwort darauf gegeben, wie sie die Zukunft des 30 Jahre jungen Heckmotor-Sportwagens sehen. Ihre Aufgabe war schwierig und leicht zugleich: Sie konnten auf einer hervorragenden Ausgangsbasis aufbauen.

Die erste Begegnung mit dem neuen Carrera verläuft so, als wäre man mit einer möglichen neuen Lebensgefährtin verabredet, die aber -und das zeigt sich wie so oft nach den ersten Sätzen -in der Gestik, Mimik und

*911 % Faszination: mit dem Carrera wird Fahren zu einem bisher nicht gekannten Erlebnis.*

Figur überraschend stark an die Vorgängerin erinnert. Sie ist eben nur jünger und es fehlen ihr einige Eigenarten. Das sind oft die besten Voraussetzungen.

Die klassische Linie des 911 präsentiert sich in einer konsequent modernen Erscheinung, die wie aus einem Stück geformt zu sein scheint, ohne dabei etwas von den einzigartigen unverwechselbaren Merkmalen eines echten 911 einzubüßen. Die Linie und Proportionen stimmen.



## Fahrbericht: Neuer 911 Carrera

Auch bei der Sitzprobe vertraute Atmosphäre. Die Armaturen haben sich praktisch nicht verändert, warum auch, sie waren und sind fehlerfrei. Dennoch hat Porsche etwas aufgeräumt. Einige Schalter sind jetzt besser und zentral zu finden. Der Drehzahlmesser liegt weiter zentral im Blickfeld und das Zündschloß bleibt nach guter 911-Sitte links. Das ist schön so.

Etwas abgeflachte Kotflügel, die an den legendären 959 erinnern und für eine neue Außenoptik sorgen sowie die Aerodynamik verbessern, verlangen vom Fahrer nach einer genauen Sitzeinstellung, weil die "Peilkanten" neu geschaffen werden müssen. Sofort ins Auge sticht das bildschöne, neu gestaltete Lederlenkrad. Das bislang charakteristische Volumen eines Airbag-Lenkrades ist verschwunden. Die neue Form fügt sich harmonisch in die eleganten Linien der Schalttafel ein und liegt perfekt in der Hand.

Bei der Sitzentwicklung stand der orthopädische Gesichtspunkt noch mehr im Vordergrund. Der Nahtverlauf ist neu und der bewußte Verzicht auf Keder verleiht den Vordersitzen ein elegantes Aussehen. Geschmackvoll sind die neuen Türtafeln, die sich harmonisch an das Knie-Sicherheitspolster am Armaturenbrett anschließen.

Ein kurzer Dreh am Zündschlüssel, der nach wie vor luftgekühlte 3,6 Liter Boxermotor erwacht zum Leben und erzeugt den immer noch schönsten Sound, den ein Auto haben kann. Er hört sich im Leerlauf gedämpfter, vielleicht etwas tiefer, an und erinnert leicht an den 959. Die Porsche-Techniker haben etwas Besonderes geschafft: von

## Der neue Elfer erzeugt den schönsten Sound, den ein Auto haben kann.



außen ist der Klang verhalten, dezent; im Innenraum sind das unvergleichliche Röcheln und Fauchen sowie das Inferno bei hohen Drehzahlen erhalten geblieben. Die Kupplung ist, wie bei einem Sportwagen gewünscht, stramm zu bedienen, aber auch für Frauen ist das bei Stadtfahrten keinesfalls zu schwer. Die Kupplungsglocke ist nun bis auf einen Ansaug- und Abluftstutzen vollständig geschlossen. Die Luft wird zentral angesaugt und durchströmt die Druckplatte radial, so daß eine optimale Kühlung der Reibflächen gewährleistet ist. Der Vorteil für den Kunden: durch die bessere Kupplungskühlung wird der Verschleiß reduziert.

Die erreichbare Geschwindigkeit mit einem 911 hat sich von 210 km/h im Jahr 1963 auf 270 km/h beim neuen Modell erhöht. Um zu vermeiden, daß die Drehzahlsprünge beim Schalten immer größer wer

*Enorm in Form: Der Carrera nimmt Design-Elemente des 959 auf. Das Heck wurde breiter.*

den, haben sich die Porsche-Techniker für die Einführung eines 6. Ganges entschieden. Die erste Fahrstufe ist relativ kurz übersetzt und entlastet somit die Kupplung beim Anfahren. Schon nach den ersten Metern fällt auf: Die Schaltkräfte im ersten und zweiten Gang sind merklich gesunken. Verantwortlich für diese bis zu 40prozentige Reduzierung ist die sogenannte Doppelkonussynchronisierung. Der Schaltkomfort ist nun für alle sechs Gänge gleich gut. Der Fahrer nimmt das dankbar hin, aber viele werden dieses Komfort-Plus nur im direkten Vergleich



## Fahrbericht: Neuer 911 Carrera

feststellen, weil die Neuerung einen perfekten Eindruck hinterläßt. In jedem Geschwindigkeitsbereich sind die passenden Anschlüsse vorhanden, die Drehzahlsprünge sind klein und für schaltfaule Fahrweise stehen mehrere Übersetzungsstufen zur Verfügung. Das Ist wunderbar: Schalten ist für mich persönlich auch ein Stück Fahrspaß.

Und das Fahren? Mit dem neuen Carrera ist man sofort auf Du und Du. Jeder Streichler des Gaspedals wird zu einem wilden Zucken auf dem Drehzahlmesser. Vom ersten Kilometer an bestätigt sich der Eindruck, es mit einem hochkarätigen Sportwagen zu tun zu haben. Wir entscheiden uns für eine Fahrt auf der Landstraße, bevor der Wechsel auf die Autobahn erfolgt. Das völlig neue Fahrwerk wirkt komfortabel straff. (Auf Wunsch hält Porsche ein Sportfahrwerk bereit, das etwas kerniger, aber keinesfalls überhart, abgestimmt ist. Größter Vorteil: der Wagen liegt vorne um 10 mm und hinten um 20 mm tiefer, was für eine noch bulligere Optik sorgt.)

Harte Durchschläge auf der Hinterachse wie man sie gelegentlich vom Carrera 2 kannte, gibt es nicht. Fahrbahnwechsel, Bodenwellen oder Schlaglöcher werden regelrecht weggebügelt.

Der neue 911 Carrera knickt nicht ein, hat kaum spürbare Wank- und Nickbewegungen, verhält sich in Biegungen aller Art absolut neutral und läßt sich auch beim Herausbeschleunigen aus engen Kehren nur

### Jeder Streichler des Gaspedals wird zu einem wilden Zucken auf dem Drehzahlmesser.

sehr widerwillig zu einem Übersteuern provozieren. Auch auf Gasstöße reagiert er absolut unbeeindruckt. Lastwechselreaktionen, selbst bei starkem Abbremsen in der Kurve, sind praktisch nicht auszumachen. Die möglichen Querschleunigungen sind so hoch, daß sie bitteschön auf der Rennstrecke zu ertasten sind. Wer es sehr toll treibt, erlebt ein leichtes Untersteuern, das sich im extremen Grenzbereich zu einem sanft ankündigenden Übersteuern wandelt. Dies alles findet in Bereichen statt, in die man mit anderen Fahrzeugen überhaupt nicht vorstößt. Bei einem Blick auf den Tachometer wird Fahrer und Beifahrer erst bewußt, was sie soeben erlebt haben: der Carrera ermöglicht mühelos Kurventempi, die bislang eigentlich reinrassigen Rennfahrzeugen vorbehalten waren. Auf den täglichen Fahrbetrieb übertragen bedeutet das: noch mehr Sicherheit in allen Verkehrssituationen wie z.B. starkem Bremsen in Kurven oder plötzlichem Ausweichen von Hindernissen. Verantwortlich dafür zeichnet ganz wesentlich die neu konstruierte Mehrlenker-Hinterachse mit LSA-System (Leichtbau/Stabilität/Agilität). Sie ist mit einem Fahrschemel

ausgeführt und wird aus leichtem Alu-Guß hergestellt. Dabei wurde das aus dem Rennsport bewährte Doppelquerlenkerprinzip weiterentwickelt. Beim Fahrschemel handelt es sich um eine Alu-Rahmenstruktur, die sich aus zwei Seitenteilen zusammensetzt, die über insgesamt drei Querträger miteinander verbunden sind. Durch die definierte Anordnung der Stablenker im Raum wird eine exakte Radführung ermöglicht. Der Fahrschemel ist zur akustischen Isolierung an vier Punkten über Gummilager an der Karosserie

*Fahren in seiner schönsten Form: Der Neue bietet noch mehr Sicherheit in allen Situationen.*

befestigt. Die Fahrwerkkräfte werden über eine breite Abstützbasis in die Karosserie geleitet. Im Zusammenspiel mit der modifizierten Vorderachse wirkt sich das im Fahrbetrieb so aus, daß der Fahrer eine nahezu unglaubliche Lenkpräzision erlebt. Er braucht auch bei scharfer Kurvenfahrt nicht zu korrigieren, was zu einer ruhigen und souveränen Fahrweise beiträgt. Dies wiederum war für die Techniker die Möglichkeit, die Lenkung noch direkter auszulegen und ihr etwas mehr Servounterstützung zu gönnen. Eine zielgenaue Lenkung, die Ihresgleichen sucht, weil sie auch eine exakte Rückmeldung liefert, war das Ergebnis. Auch für die Geradeausfahrt resultieren deutliche Verbesserungen, die zu entspanntem Reisen beitragen: die Abrollgeräusche sind



## Fahrbericht: Neuer 911 Carrera

gänzlich verschwunden. Gleiches gilt für Vibrationen, selbst auf schlechten Straßen.

Über die berühmten Porsche-Bremsen bedarf es eigentlich keiner Worte mehr. Sie besitzen nun vorne und hinten gelochte Bremsscheiben und sind noch einmal etwas besser und standfester geworden. Die Bremshydraulik ist als Weltneuheit serienmäßig mit dem neuen ABS der fünften Generation ausgeführt. Besonders auf unebener Fahrbahn verkürzt sich der Bremsweg merklich. Durch eine feinere Druckpulsregelung wird noch besserer Regelkomfort erzielt.



Auf freier unbeschränkter Autobahnstrecke ist der neue 911 in seinem Element und eröffnet eine völlig neue Dimension des Fahrens. Natürlich war und ist auch der Carrera 2 ein Pfeilschnelles Auto, Beim neuen Carrera ist es vor allem die souveräne Art und Weise, mit der er ab 3500 U/min Geschwindigkeit aufnimmt. Bei Tempo 250 legt er scheinbar spielerisch zu. Das Besondere: Der Boxermotor vermittelt dabei den Eindruck, als müsse er sich überhaupt nicht anstrengen. Den schwäbischen Trompetensound, der nie störend oder laut wirkt, gibt es kostenlos dazu. Wer den Elfer wirklich ausnutzen möchte, den bremst der Drehzahlbegrenzer bei 6800 U/min. Das sind dann gute 270 km/h. Für den Sprint von 0 bis 100 km/h sind 5,6 Sekunden zu veranschlagen.

*Einsteigen und abfahren: Was der neue Carrera kann, bieten andere nicht einmal als Extra.*

Nochmals deutlich schneller geht es von 100 auf Null: in nur 2,6 Sekunden.

Keine Frage: Porsche ist mit diesem Auto ein großer Wurf gelungen. Niki Lauda, der den 911 auf der IAA erstmals sah, urteilte spontan: "Der beste 911, den ich je gesehen habe." Stimmt, aber dieses Modell fährt auch gut wie nie ein Elfer zuvor. Das Einmalige an diesem neuen Auto mit 911 % Faszination: Was er bietet und kann, gibt es bei anderen nicht einmal als Extra.

### Technische Daten und Meßwerte

#### Motor

Luftgekühlter Sechszylinder-Boxermotor, Dreiwege-Metallkatalysator mit Lambda-Regelung, Digitale-Motor-Elektronik (DME), Doppelzündung, Trockensumpfschmierung, Bohrung 100 mm, Hub 76,4 mm, Hubraum 300 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 11,3:1, Motorleistung 200 kW (272 PS) bei 6100/min, max. Drehmoment 330 Nm bei 5000/min

#### Kraftübertragung

Motor und Sechsgang-Getriebe im Heck zu einer Antriebseinheit verschraubt,

Antrieb über Doppelgelenkwellen auf die Hinterräder.

Getriebeübersetzung beim

Schaltgetriebe:

1. Gang	3,818
2. Gang	2,150
3. Gang	1,560
4. Gang	1,242
5. Gang	1,027
6. Gang	0,820
Rückw.-Gang	2,857

#### Fahrwerk

Hydraulische Zweikreis-Bremsanlage, vier innenbelüftete Bremsscheiben, Bremskraftverstärker, ABS. Reifen vorn 205/55 ZR 16 auf Felgen 7 J x 16, hinten

245/45 ZR 16 auf Felge 9J x 16.

#### Karosserie

Zweitürige, 2+2 sitzige-Coupe-Karosserie, Leergewicht 1370 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1710 kg.

#### Fahrleistungen und Verbrauch

0-100 km/h	5,6 s
Höchstgeschwindigkeit	270 km/h
DIN-Kraftstoffverbrauch Liter/100 km	
90 km/h	7,4
120 km/h	9,1
Stadtzyklus	17,8

