

Das unabhängige Porsche Magazin



Tuning

Singer 911, klassischer Elfer
modern veredelt



Cayman R

Der ultimative
Mittelmotor-Porsche

968 Turbo S

Einer von nur
13 Stück

Zwei Elfer für die Ewigkeit

911 Carrera RS 2.7 und
964 Carrera RS



INHALT

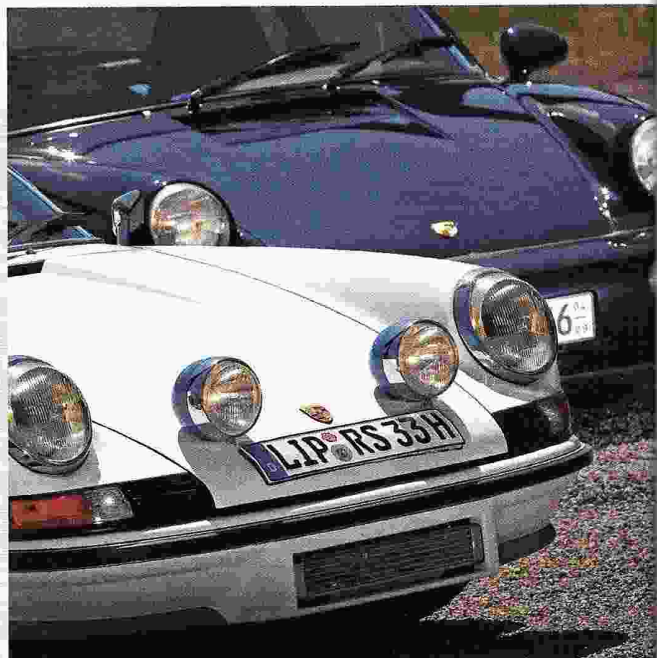
4-2011

12 ■ TITEL

WEISSBLAUE GESCHICHTEN

Porsche 911 RS 2.7 und 964 RS

911 Carrera RS 2.7 von 1972 und 964 RS von 1991 zählen – mit viel Leistung, geringem Gewicht und Hochdrehzahl-Motoren – zu den begehrtesten Modellen der langen luftgekühlten Elfer-Geschichte. Der 911 Carrera RS der Generation 964 galt vielen Porsche-Anhängern schon vor seinem Erscheinen als legitimer Erbe des Ur-Typs. Es war der offensiv ausgelebte Verzicht, der sie Großes erwarten ließ, auch wenn sich die Neuauflage optisch betont unauffällig gab; auffällige Lackierungen und Bürzel fehlten völlig.



22 ■ REPORT LEICHTE KOST

Porsche 928 S4 Clubsport

Mehr Athletik, weniger Verwöhn-Aroma. Nach diesem an sich einfachen Rezept entstand Ende der Achtziger der 928 S4 Clubsport, leichter, stärker und exklusiver als all die üppigen Vorgänger.

28 ■ PORTRÄT CHAMPAGNER FÜR ALLE

Dan Gurney

Dan Gurney, US-Amerikaner und Erfinder der Champagner-Dusche nach dem Rennsieg, war ein Meister seines Fachs und bescherte Porsche am Steuer des 804-Monoposto den einzigen GP-Sieg in der Königsklasse.

34 ■ SERVICE SELBSTERFAHRUNGSGRUPPE

Porsche-Perfektionstraining auf der Nordschleife

Keine Ahnung von der Ideallinie? Das lässt sich ändern! PORSCHE FAHRER-Mitarbeiter Andreas Beyer nahm das Lenkrad in die Hand und die Nordschleife unter die Räder. Beim Porsche-Perfektionstraining ließ sich der Diesel- und Motorradfahrer zeigen, wo am Nürburgring die Zehntel verborgen liegen.

40 ■ PORSCHE FAHRER- WORKSHOP SERVICE-STATION, TEIL 2

Porsche 911 – Tipps und Technik

Lerne Deinen Porsche besser kennen. Bei der zweiten Ausgabe des PORSCHE FAHRER Technik-Workshops in Bamberg zeigten Experten die Unterschiede in Konstruktion, Aufbau und bei der Reparatur der drei letzten luftgekühlten 911-Modelle Carrera 3.2, 964 und 993 auf.

44 ■ IN ERSTER HAND GELBE ZEITEN

Porsche 968 Turbo S

Lass alle Vernunft fahren und folge Deinem Herzen. Dieser Maxime folgend, leisteten sich Hans-Walter und Dorothea Kistner 1993 einen wahnwitzig teuren Porsche 968 Turbo S. Nur 13 Stück dieses ultimativen Vierzylinder-Frontmotortyps wurden gebaut, dieser blieb bis heute im Erstbesitz, natürlich.

REPORT – PORSCHE 928 S4 CLUBSPORT

■ LEICHTE KOST

Mehr Athletik, weniger Verwöhn-Aroma. Nach diesem an sich einfachen Rezept entstand Ende der achtziger Jahre ein Modell der 928-Baureihe, das leichter, stärker und exklusiver geriet, als all die üppig dimensionierten Vorgänger. Warum der 928 S4 Clubsport trotzdem in den Startlöchern hängen blieb, ist heute kaum nachzuvollziehen – mehr Porsche ist keiner aus der großen Transaxle-Baureihe.

Es soll als Spielerei einiger leistungshungriger Ingenieure begonnen haben, als kleine Fingerübung, als Hinweis darauf, was mit einem leichteren, sportlicheren 928 alles möglich sein könnte. Wenn man nur wollte. Und wenn man nur dürfte.

Es brauchte einige Jahre, bis der Gedanke eines starken und reduzierten 928 auf halbwegs fruchtbaren Boden fiel, die Karriere des 928 S4 Clubsport fiel dafür umso kürzer aus. Seltsam: Immerhin hatten Leichtbau-Varianten etablierter Modelle im Hause Porsche eine lange Tradition.

Der erste Versuch, einen 928 im Sinne dieser tradierten Art und Weise zu konstruieren, datierte vom Oktober 1983, als unter der Regie des Baureihen-Projektleiters Ulrich Schempp eine abgespeckte Version des großen Transaxle-Modells gebaut wurde. Diese Idee war keineswegs gewagt, sowohl Motor als auch Fahrwerk brachten das nötige Talent dafür mit, allein das Gewicht des Gran Turismo störte. Den Funkenschlag für die Entwicklung eines leichten 928 könnte der weiter entwickelte, auf 310 PS erstarkte S-Motor gewesen sein, der soeben zum Modelljahr 1983 erschienen war.

Dieser frühe Prototyp eines schlanken 928 kam allerdings nicht über das Versuchs-Stadium hinaus. Erst drei Jahre später konnte der erste Leichtbau-928 auf Basis des aktuellen Topmodells 928 S4 der Presse vorgestellt werden.

Herzstück des Projekts war die jüngste, namengebende Evolutionsstufe der V8-Motorenfamilie, die in Form des neuen Vierventil-Triebwerks bei 6000/min eine Leistung von 320 PS abgab. Bei der Entwicklung des durch eine größere Bohrung (jetzt 100 mm, vorher 97 mm) von 4,7 auf 5,0 Liter Hubraum gewachsenen S4-Leichtmetallmotors hatte neben einer von allen erwarteten Leistungszulage ein optimiertes Abgasverhalten im Mittelpunkt gestanden, wieder einmal waren verschärfte Abgasrichtlinien in den USA der Grund dafür gewesen. Zwei obenliegende Nockenwellen, Vierventiltechnik und modernste Katalysator-Technologie machten den V8 und die 928-Baureihe fit für die zweite Lebenshälfte.

Im Oktober 1986 lud Porsche zu Probefahrten in der 928 S4-Leichtbau-Variante ein. Straffere Dämpfer aus dem Mehrausstattungs-Katalog, breitere Räder, eine kürzere Hinterachsübersetzung sowie ein um rund 120 Kilogramm reduziertes Gewicht sorgten für eine deutlich sportlichere Gangart.

Trotz der Fülle des 928 war das Abspecken schwer gefallen, da Türen, Hauben und Kotflügel bereits ab Werk aus Aluminium bestanden. Durch Verzicht auf eine elektrische Sitzverstellung (minus 20 Kilo), die Klimaanlage (minus 35 Kilo) und sogar die hinteren Sonnenblenden (minus 2 Kilo) arbeiteten sich die Techniker beim Gewicht Kilo für Kilo nach unten.

Tarn-Farbe: In „Felsengrün-Metallic“ wirkt so ein 928 Clubsport betont harmlos, die Änderungen an Ausstattung und Technik liegen unter der Oberfläche.





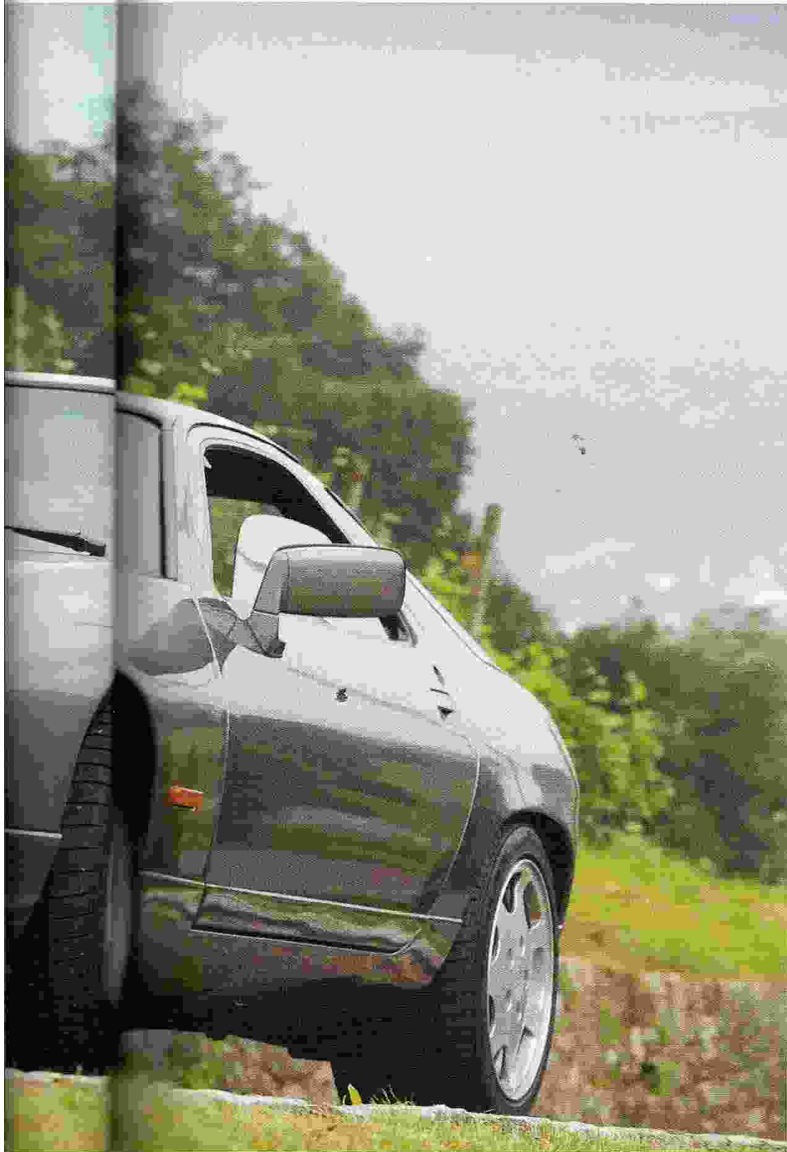
Vom Ergebnis zeigten sich die Tester durchaus angetan, lobten das Fahrwerk für den gelungenen Kompromiss zwischen nötiger Härte und ausreichendem Komfort sowie Drehmoment und die nun ausgeprägte Drehfreude der Maschine. „Der 928 S4 in erleichterter Version zählt zu jener seltenen Spezies großkalibriger Sportwagen, die zwei angenehme Eigenschaften in sich vereinigen: herausragende Fahrleistungen und uneingeschränkte Alltagstauglichkeit“, notierte auto, motor und sport-Mitarbeiter Paul Schinhofen als Fazit. Der 928 Leichtbau, so schien es, hatte sich für eine Serienfertigung glänzend empfohlen.

Trotz erwiesener Qualitäten blieb die Haltung der Konzernleitung um Peter W. Schutz indifferent. Zwar wurde der Entwicklung eines erleichterten 928 schon zum Zeitpunkt der Präsentation grünes Licht gegeben, doch bis zur endgültigen Um-

setzung vergingen eineinhalb Jahre; erst zum 1. Februar 1988 tauchte der 928 S4 Clubsport in den Datenblättern auf. Die Zielsetzung blieb allerdings weiterhin unklar: Sollte der CS im Clubsport eingesetzt werden oder nur eine sportlichere 928-Spielart darstellen? Ein Frage, die nie endgültig beantwortet wurde.

Wie bei dem seit Modelljahr 1987 angebotenen 911 Carrera 3.2 Clubsport (s. PORSCHE FAHRER 1-2011) hielt sich auch die Sport-Version des großen Transaxletyps äußerlich zurück und war auf den ersten Blick nur am geschwungenen CS-Emblem auf dem linken Kotflügel und für Eingeweihte an der Auspuffanlage mit den zwei Endrohren zu erkennen. Die eigentlichen Umbauten, die das Wesen des 928 CS definierten, lagen unter der Oberfläche.

Wie der S4 Leichtbau hatte der 928 Clubsport Gewicht abkochen müssen, rund 120 Kilogramm waren es am Ende, als



Geschmiedete Leichtmetallräder im neuen Design, keine Flankenschutzleisten: jedes unnötige Gramm musste runter.

Handling und Temperament wurden von den Testern gelobt, doch der 928 Clubsport blieb eine seltene Erscheinung.

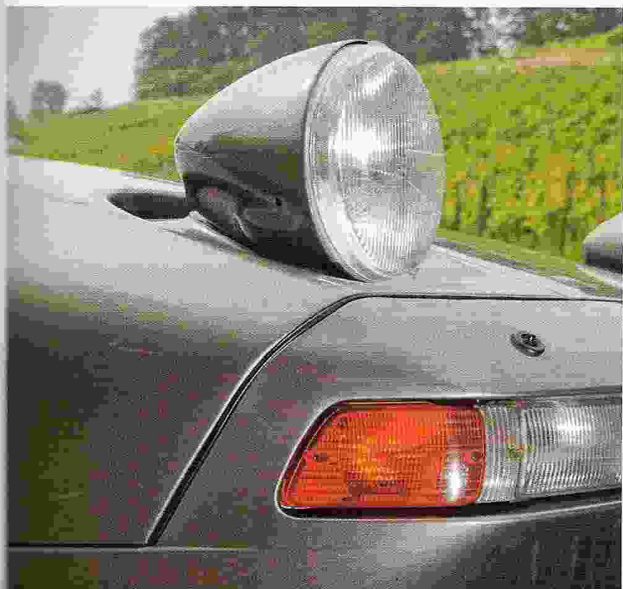
ein Leergewicht von 1480 kg zu Buche stand. Schon im Rohbau hatte das Sparen an „wesentlichen komfortorientierten Bauelementen zugunsten eines besseren Leistungsgewichts“ begonnen. So musste der 928 CS ohne Schaumdämmung im Fußraum, ohne Dämmung der Motorhaube und der Stirnwand, mit einer reduzierten Verkleidung am Wagentunnel sowie einem vereinfachten, also dünneren Kabelstrang auskommen. Elektrische Fensterheber waren das einzige Komfortdetail, das erhalten geblieben war. Eine automatische Klimaanlage mit einem um 3 Kilo leichteren Kompressor musste wie eine Radiovorbereitung (M441) als Extra-Wunsch angekreuzt und gesondert bezahlt werden.

Darüber hinaus fehlten weitere mehr oder weniger schwerwiegende Ausstattungen: Flankenschutzleisten, Heckscheibenwischer, elektrische Heckdeckel- und Zentralverriegelung, Kassettenfach und Ablage auf der Fahrerseite, die Sonnenblenden für die Fondpassagiere, Tempomat und „Intensivreinigungsanlage“ sowie ein elektrischer Verstellmechanismus für die Sportsitze, die nur auf Wunsch und gemäß Z-Antrag in Leder ausgeführt wurden. Selbst das Bordwerkzeug zeigte sich ausgedünnt und war auf Abschleppöse, Schraubendreher, Sechskantkurbel für den Batterieausbau und Gabelschlüssel der Größen 10 bis 17 beschränkt worden.

Der Umbau auf mehr Athletik und weniger Komfort fiel erstaunlich leicht. Bei Antrieb und Fahrwerk setzten die Ingenieure auf vorhandene Komponenten aus der Serie. Die Übersetzungen des Fünfganggetriebes (eine Automatik war zu keiner Zeit vorgesehen) blieben unverändert, der Schalthebel war um 20 mm gekürzt worden. Die Hinterachse verfügte über ein 40-prozentiges Sperrdifferenzial sowie eine kürzere Übersetzung (1 : 2,73).

Vorder- und Hinterachse wurden mit Boge-Sportstoßdämpfern aus dem M-Programm (M474) ausgerüstet, die Federn

1988
die Ziel-
Club-
pelart
rde.
arrera
ch die
k und
blem
Aus-
gent-
lagen
nt ab-
de, als





Der Besitzer – Lukas Beutler

Lukas Beutler hat sein Hobby zum Beruf gemacht: Neben einem Autohandel betreibt der Schweizer in Oberwil bei Basel ein „Oldtimer-Hotel“, wo automobiler Klassiker neben einer Unterkunft auch Service erhalten. Auch die eigene Sammlung hat dort Platz, der Porsche 993 Turbo steht neben einem unberührten Talbot Samba Cabriolet, zurück gestellt für den Sohn, der in zehn Jahren vielleicht damit fahren möchte. „Ich mag die Transaxle-Porsche, leider sind sie völlig unterbewertet. Den 928 Clubsport habe ich gefunden, nicht gesucht – dafür ist er auch zu selten. Dieses Auto ist ein echter Geheimtipp und man merkt, dass Porsche sich damit Mühe gegeben hat. 320 PS stehen auf dem Papier, aber ganz ehrlich ... da sind deutlich mehr drin.“

entsprachen wiederum dem Serienstandard. Nur die geschmiedeten Leichtmetallräder im neuen Design mit vergrößerten Belüftungsöffnungen blieben exklusiv dem 928 Clubsport vorbehalten. Um die 8 bzw. 9 x 16 Zoll großen Räder, an der Hinterachse kamen außerdem 17 mm-Distanzscheiben hinzu, mit serienmäßiger Bridgestone-Bereifung in den Radkästen des 928 unterzubringen, war die Falzbord an den Radausschnitten vorn und hinten im oberen Bereich umgelegt worden.

All diese Änderungen am Fahrzeug, der Autor der Hauszeitschrift Christophorus vernahm es ganz deutlich, waren spür- und hörbar. Neben den Steinchen in den geringer gedämmten Radhäusern drangen in erster Linie die mechanischen Geräusche des Motors und der sonore Wohlklang der mit ei-

nem größeren Durchsatz versehenen Auspuffanlage ans Ohr.

Noch deutlicher, da waren sich alle Tester der neuen Clubsport-Version einig, trat die veränderte Motor-Charakteristik zu Tage. In Weissach war der V8 mit geänderten Nockenwellen und Steuerzeiten mit einem um einen Millimeter gewachsenen Ventilhub versehen worden. Das erforderte tiefgreifende Modifikationen an Zündung und Einspritzung, das Ergebnis war mehr als respektabel: Die Höchstdrehzahl des Großkolbenmotors stieg von 6000 auf 6775/min.

320 PS lautete dennoch die offizielle Werksangabe für das mit einem „SP“ am Ende der Motornummer gekennzeichnete CS-Triebwerk. Dass diese PS-Zahl der Realität und damit der Leistung des naturbelassenen S4-Motors entsprach, versuchten nicht einmal die zuständigen Ingenieure ernsthaft zu behaupten. All der Aufwand, nur für etwas mehr Drehzahl?

Der Grund für die Zurückhaltung war ein anderer: die Angst vor dem eigenen Erfolg. Da die Weissacher-Motorenfachleute befürchten mussten, dass bei zu genauen oder auch nur zu optimistischen Leistungsangaben der Wunsch der Kundschaft nach den neuen, spitzeren Nockenwellen zu groß werden könnte – und deren Charakteristik mit einem schlechteren Drehmomentverlauf unterhalb von 4000 Touren nur schlecht zu den häufig geordneten Automatik-Fahrzeugen passte –, schwiegen sie sich aus. Allenfalls eine gewöhnliche Streuung nach oben wurde den Clubsport-Motoren zugestanden, 330 PS plus galten jedoch als realistischer Wert.

Damit beschleunigte der 928 Clubsport in 5,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h, vier Zehntel schneller als ein handgeschalteter S4. Die Höchstgeschwindigkeit lag unverändert bei 270 km/h, manchmal auch darüber, und beim Preis herrschte bei S4 und S4 Clubsport Gleichstand.

Schneller, wendiger, sportlicher – die Fachpresse sang ein Loblied auf die Leichtbau-Version des 928 S4, allerdings ohne ein Echo zu bewirken. Weder Werk noch Kunden schienen sich für den 928 Clubsport zu begeistern. Ob die Nachfrage gering ausfiel, weil die Werbung ausblieb oder weil die Komfort-orientierte Klientel das gebotene Maß an Leistung als ausreichend empfand – niemand weiß es. Er schien die Antwort auf eine Frage zu sein, die niemand gestellt hatte und so wurden nur 122 Einheiten des 928 Clubsport innerhalb ei-



Weder Werk noch Kunden konnten sich für den 928 CS begeistern, im Frühjahr 1989 war Schluss.

Edel aber ausgeräumt: Elektrische Fensterheber waren Serie, Klimaanlage oder Radio gab es nur als Extra

Stark aber unauffällig: 330 PS bei 6775/min lautete die offizielle Werksangabe für den überarbeiteten V8-Motor (r.).

ans Ohr.
en Club-
teristik
kenwel-
eter ge-
rte tief-
ung, das
zahl des

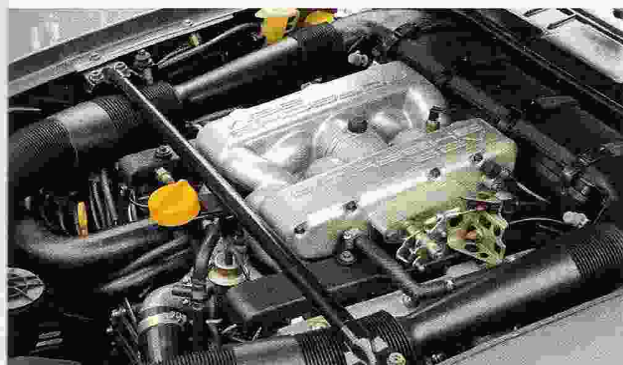
für das
schnete
mit der
versuch-
t zu be-
zahl?
e Angst
chleute
nur zu
dschaft
werden
chteren
schlecht
asste -,
reung
en, 330

kunden
andge-
ändert
Preis

ang ein
gs ohne
nien
hfrage
e Kom-
ung als
ie Ant-
tte und
halb ei-

n-
tern,

330 PS
ie offi-
für den
tor (r.).



nes Jahres gebaut. Im Frühjahr 1989 war Schluss, seine Geschichte blieb eine der Halbherzigkeiten und, jedoch nur scheinbar, verpassten Chancen.

Dass es einen Platz für einen sportlichen Porsche 928 gab, bewies zwölf Monate nach dem Debüt des 928 Clubsport der 928 GT. Die geschmiedeten Räder, die Achse mit Sperrdifferenzial, die ausschließliche Verfügbarkeit eines Schaltgetriebes, den ausgeräumten Auspuff, den gekürzten Schalthebel, die Distanzscheiben an der Hinterachse, selbst die umgebördelten Kotflügel falze und nicht zuletzt den Motor mit schärferen Nockenwellen und endlich offiziellen 330 PS hatte der GT vom CS übernommen. 100 Kilo mehr wog der GT, es gab wieder Dämmmaterial und mehr Komfort im Fahrwerk. Viel Athletik UND viel Verwöhn-Aroma ... das war das ideale Rezept. ■

TEXT: JAN-HENRIK MUCHE · FOTOS: ANDREAS BEYER

PORSCHE 928 S4 CLUBSPORT

Motor: wassergekühlter dohc-32V-Achtzylinder-Aluminium-V-Motor Typ M28/41 „SP“

Zylinder: 8

Bohrung x Hub: 100 x 78,9 mm

Hubraum: 4957 cm³

Leistung: 320 PS bei 6000/min

Drehmoment: 430 Nm bei 3000/min

Verdichtung: 10,0:1

Gemischaufbereitung: Bosch LH-Jetronic

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Porsche-Fünfganggetriebe Typ G28,55

Karosserie: Selbsttragende Coupé-Karosserie aus Stahlblech, Front und Heck aus Kunststoff, Türen, Vorderkotflügel und Hauben aus Aluminium

Fahrwerk: Einzelradaufhängung, Doppel-Querlenker, Schraubenfedern mit Stabilisator (vorn), Doppel-Querlenker; Längsschubstreben, Schraubenfedern mit Stabilisator (hinten)

Bremsen: Scheiben, ABS

Radstand: 2500 mm

Spur: 1551 mm (vorn), 1546 mm (hinten)

L x B x H: 4450 x 1836 x 1282 mm

Räder/Reifen: 8J x 16 mit 225/50 VR 16 (vorn) und 9J x 16 mit 245/45 VR 16 (hinten)

Leergewicht: 1480 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1920 kg

Höchstgeschwindigkeit: 270 km/h

Beschleunigung 0-100 km/h: 5,6 sec

Tankinhalt: 86 l

Stückzahl: 122

Preis: 128.500 DM (1988)