

Christophorus

Porsche Magazin | 3/93

968 Turbo S: Wenn
Renningenieure
Straßensportwagen bauen

Walter Röhl: Zuhause
beim Porsche-Werksfahrer

Blick hinter die Kulissen:
Wie der Boxster entstand

Nr. 242, Mai 1993, DM 12,-



Forever young

Eine Idee feiert bald 40. Geburtstag

Ein Speedster? – Das ist mehr als nur ein Cabriolet. Der Speedster – das ist der Ausdruck von Lebensphilosophie, Lebensqualität, von Wertmaßstäben. Mit seiner niedrigen, stark abgerundeten Scheibe, die den Wind durch die Haare streichen läßt, eröffnet er eine neue Dimension des Fahrens. Im Porsche Speedster gibt es keine Zugluft, lediglich Frischluft – Frischluftvergnügen pur. Selbst nervtötende Stop and go-Fahrten geraten im Speedster zu einer Panoramafahrt – auf Du und Du mit der Natur.

Der Speedster ist das Auto der unvernünftigen Vernünftigen.

Den Speedster gibt es nur bei Porsche. Und dort hat er Tradition.

Die Idee kann bald ihren 40. Geburtstag feiern: 1954 wurde der „Speedster“ geboren. Daß dieses Auto jung geblieben ist, hängt nicht nur mit James Dean zusammen, der damals seinen Speedster kaufte. Es ist auch eine Folge der Tatsache, daß es nur wenige davon gegeben hat: in den fünfziger Jahren von Typ 356 Speedster immerhin 4822, in den achtziger Jahren vom 911 Speedster gerade 2100. Auch vom neuen Speedster der Neunziger, werden es nicht viel mehr sein: maximal 3000 Exemplare.

Speedster – das bedeutet ein Minimum an Auto mit einem Maximum an Qualitäten. Eigentlich war der erste Porsche bereits der erste Speedster, auch wenn er nicht so hieß: Typ 356 Nr. 1, gebaut in Gmünd in Kärnten. Denn dieser offene Zweisitzer hatte ein Verdeck nur für jene Fälle, in denen man es unbedingt braucht. Das „Zigeuner-Verdeck“ gehört zum Roadster wie zum Speedster, der seinen Namen von jenen offenen Sportwagen des Kutschen-Zeitalters erhielt, für deren Antrieb ein PS genügte – lebendig und mit vier Beinen.

Das Geheimnis bestand schon beim ersten Speedster darin, daß sich unter dem primitiven Verdeck ein echter Porsche verbarg. Der luftgekühlte Boxermotor im Heck unterschied ihn so deutlich von den englischen Roadstern der fünfziger Jahre, daß

„Maxie“ Hoffmann, damals Nr. 1 unter den amerikanischen Sportwagen-Importeuren, seinen Kunden die Besonderheiten dieses Autos nicht lange erklären mußte.

Lange Erklärungen erübrigten sich auch beim Speedster des Jahrgangs 1993: Basis Carrera 2, niedrige Frontscheibe, Einfach-Verdeck. Die Idee der Kunststoff-Abdeckung, unter der dieses Verdeck in geöffnetem Zustand verschwindet, stammt allerdings nicht vom ersten Speedster, sondern

Fahrfreude pur: Der neue Speedster ist ein ästhetischer Genuß und läßt Ausfahrten in der milden Frühlingsluft zu einem Erlebnis werden (Bild ganz rechts). Er ist stilistisch gelungen und zeichnet sich durch klare Formen und Konturen aus – auch mit geschlossenem Verdeck. Die Innenausstattung ist konsequent und geschmackvoll aufeinander abgestimmt (rechts).

hausen, seien gebaut worden. Niemand weiß genau, ob die im Vorfeld seit 1987 gebauten Exemplare dabei mit eingerechnet sind. Sicher ist, daß es vom „breiten“ Speedster des Jahrganges 1989 keine 3000 gibt, denn seine Bauzeit war eng begrenzt. Im Sommer jenes Jahres wurden die alten Produktionsanlagen im ehemaligen Reutter-Karosseriewerk, auf denen er entstand, abgebaut. Sie sind nun im Mannheimer Technik-Museum zu besichtigen.



Fotos: Christoph Bauer

vom zweiten, Jahrgang 1989. Er war erstmals auf der IAA in Frankfurt 1987 zu sehen, noch mit der normalen 911-Karosserie. Diese „schmalen“ Speedster haben heute besonderen Seltenheitswert, denn der größte Teil dieser Speedster-Serie mit dem Motor des „alten“ Carrera /3,2 Liter (231 PS ohne und 217 PS mit Katalysator) bekam Fahrwerk und Karosserie des 911 Turbo. 171 mit schmaler Karosserie, so heißt es in Zuffen-

Das neue Modell wird ausschließlich mit der Rohkarosserie des Carrera Cabriolets, also nicht im breiten „Turbo-Look“, gebaut. Es durchläuft die gleichen modernen Fertigungsanlagen wie alle 911 Carrera mit der internen Serienbezeichnung 964. Eines allerdings ist beim neuen Speedster Handarbeit wie seit jeher: das Verdeck. Die Fahrerin oder der Fahrer müssen nach wie vor Handarbeit leisten, denn das Verdeck wird nach

Das Verdeck wird nach alter Speedster-Tradition von Hand geöffnet und geschlossen.

alter Speedster-Tradition von Hand geöffnet und geschlossen. Allerdings ist die Arbeit leichter geworden, denn Mechanik und Verschlusstechnik wurden gegenüber der 89er Ausführung gründlich überarbeitet und verbessert. Gleiches gilt für die Dichtigkeit: Wenn ein Speedster im künstlichen Regen der Dichtheitsprüfung steht, stellen Porsches aufmerksame Qualitäts-Kontrolleure zwar nicht die gleichen Anforderungen wie beim Cabriolet, aber in der Realität ist der

Unterschied sehr gering geworden: Wassertropfen im Innenraum werden nicht geduldet. Verbesserte Dichtgummis lassen auch unter Windeinfluß nichts mehr hinein, die niedrige Windschutzscheibe ist nunmehr fest montiert (beim vorherigen Speedster war sie abnehmbar) und ebenfalls mit neuen Dichtungen versehen.

Die Verriegelung der Kunststoff-Abdeckung, die das geöffnete Verdeck völlig unsichtbar werden läßt, wurde ebenfalls neu

konstruiert. Mit neuer Linienführung zaubert die in Wagenfarbe lackierte Doppelhulze das typische Feeling des Offenfahrens im Speedster herbei. Dies bleibt immer eine Sache für höchstens zwei, Fondsitze gibt es im Speedster nach wie vor nicht.

Angetrieben vom 184 kW/250 PS starken luftgekühlten 3,6 Liter Sechszylinder-Boxermotor, ist der Speedster sowohl mit dem Fünfgang-Schaltgetriebe als auch mit der Porsche Tiptronic lieferbar. Erstmals al-



Der neue Speedster

so ein Speedster ohne Kupplungspedal – aber nicht ohne die Möglichkeit des Schaltens von Hand. Vollautomatisches Schalten und manuelle Gangwahl sind bei diesem Lastschaltgetriebe eine Verbindung eingegangen, die auch beim Speedster Freunde gewinnen wird.

Auch sonst ist in diesem Fahrzeug mehr Komfort zu finden, als das schlichte Äußere

Der Speedster bleibt immer eine Sache für höchstens zwei.

vermuten läßt: elektrische Sitzhöhenverstellung und Fensterheber, Alarmanlage mit Leuchtdioden in den Türknöpfen, als Zusatzausstattung Klimaanlage, Sitzheizung und Bordcomputer. Die Sitze, serienmäßig mit

Teilleder, können auch in Ganzleder geliefert werden, auf Wunsch gibt es die modifizierten Schalensitze des Carrera RS in schwarzem Leder. Also mehr Nähe als früher – dieser Speedster wurde ganz bewußt auch für die Länder konzipiert, in denen nicht immer die Sonne scheint:

In den Fahrleistungen ist die Neuauflage ein echter Carrera 2: 5,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h, Höchstgeschwindigkeit 260 km/h. Servolenkung und 17-Zoll Räder im Cup-Design sind Serie; ebenso das heutige mögliche Maximum an Sicherheit: Die aufwendige Porsche-Airbag-Anlage für Fahrer und Beifahrer. Die – mit dem Carrera Cabriolet identische – Rohkarosserie zählt in Steifigkeit und Robustheit zu den Besten, dank Feuer-Vollverzinkung und gründlichem Korrosionsschutz auch zu den langlebigsten. Ihre Lebenserwartung ist noch höher als diejenigen der ersten Speedster, von denen viele Exemplare – sie werden demnächst 40 Jahre alt – immer noch gut bezahlt werden.



Einfach schön: Der Speedster glänzt mit ausgewogenen Proportionen. Ein neuer Klassiker.



Technische Daten und Meßwerte

Motor

Luftgekühlter Aluminium-Boxermotor, digitale Motorelektronik, Doppelzündung, Kraftstoff-Schubabschaltung, Luftmengenmesser, Dreiweg-Metallkatalysator (Lambdaregelung), geschlossenes Kraftstoffentlüftungssystem, Bohrung 100 mm, Hub 76,4 mm, Hubraum 3600 cm³, Verdichtung 11,3:1, Motorleistung 184 kW (250 PS) bei 6100 min, max. Drehmoment 310 Nm bei 4800/min.

Kraftübertragung

Motor und Fünfgang-Schaltgetriebe im Heck

Fahrwerk

Zweikreis-Bremsanlage mit vier innenbelüfteten Scheiben, Bremskraftverstärker, Vierkolben-Aluminium-Festsättel, Bremsbelagverschleiß-Anzeige, ABS.

Reifen vorn 205/50 ZR 17 auf Felgen 7 J x 17; hinten 255/40 ZR 17 auf Felgen 8 J x 17.

Karosserie

Zweitürige, 2sitzige, selbsttragende Ganzstahl-Karosserie, Leergewicht 1350 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1600 kg.

Fahrleistungen und Verbrauch

0-100 km/h 5,7 s
Höchstgeschwindigkeit 260 km/h

DIN-Kraftstoffverbrauch Liter/100 km/h

90 km/h 7,8
120 km/h 9,7
Stadtzyklus 17,1