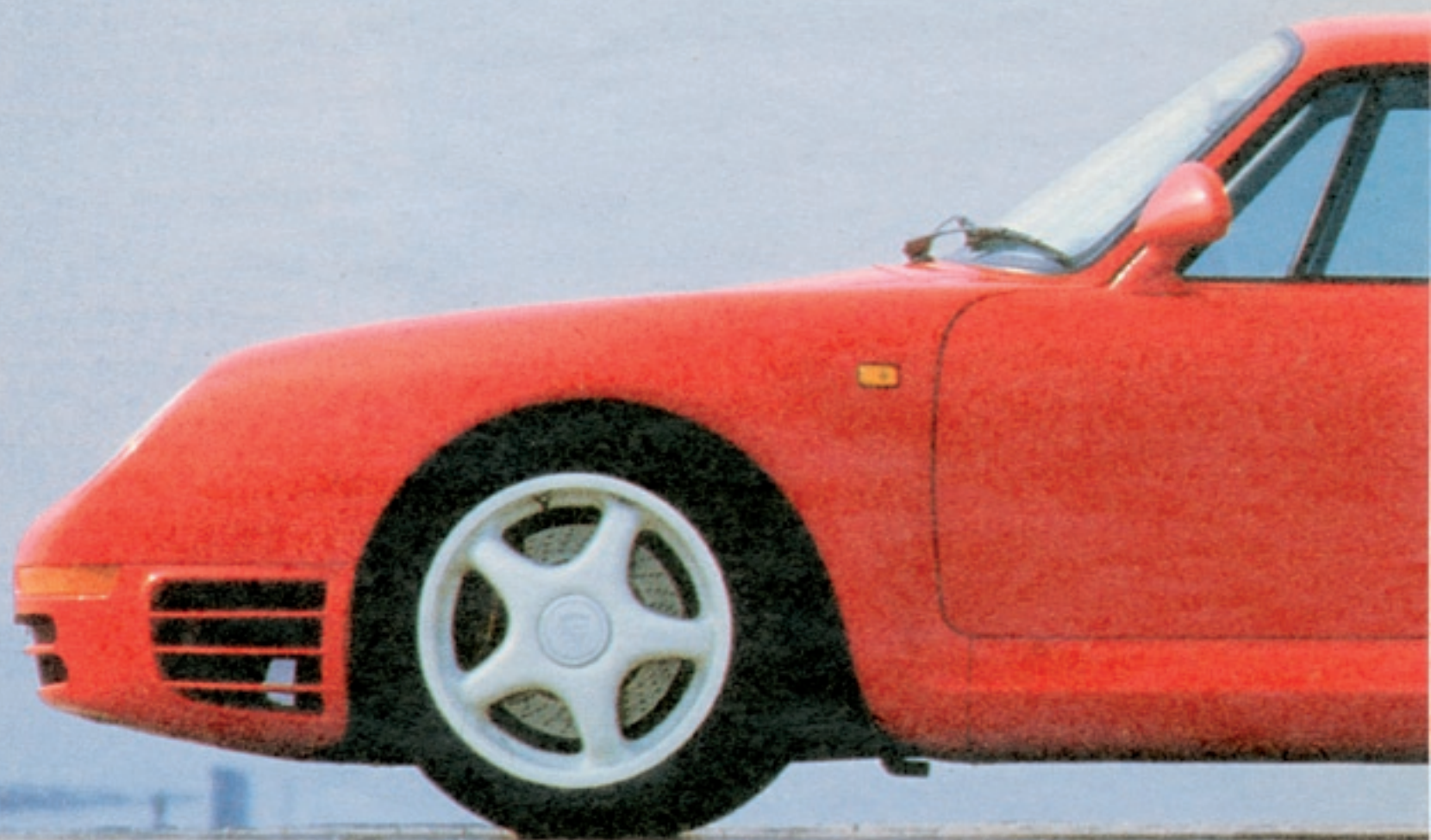


**Auto
Bild**
poster



PORSCHE





HE 959



Warten auf das Wunder

Warum 200 Porsche-Kunden so lange auf das schnellste und modernste Auto der Welt warten müssen

Manchmal ist der Ruf schneller als das schnellste Auto. Auf der IAA 1983 präsentierte Porsche ein Fahrzeug, das alles hatte und alles konnte. Schlagzeilen feierten das „Über-Auto“ als „Wunderwerk der Technik“ und fuhren mit dem „High-Tech-Sportwagen des 21. Jahrhunderts“ schon auf und davon. Dabei konnte das Wunderwerk noch gar nicht laufen.

Herbst 1985, die nächste IAA: 200 Käufer hatten jeweils 50 000 Mark Anzahlung überwiesen, aber der 959 (Preis: 420 000 Mark) war noch nicht in Sicht. Als Auslieferungsdatum wurde jetzt der Spätsommer '86 genannt. Eine gewagte Prognose, denn zu Weihnachten '86 hat noch immer kein 959-Kunde sein Auto. Neuer, jetzt realistischer Termin: Frühjahr '87. Die Verspätung des schnellsten Serienautos der Welt hat Gründe:

Die Entwicklungszeit des ehrgeizigen Projekts war zu kurz. Denn die geballte Technik des 959 stellte die Ingenieure vor Fragen, die bisher noch niemand beantwortet hatte. Ein elektronisches, von

200 Stück – das ist weder Klein- noch Großserie

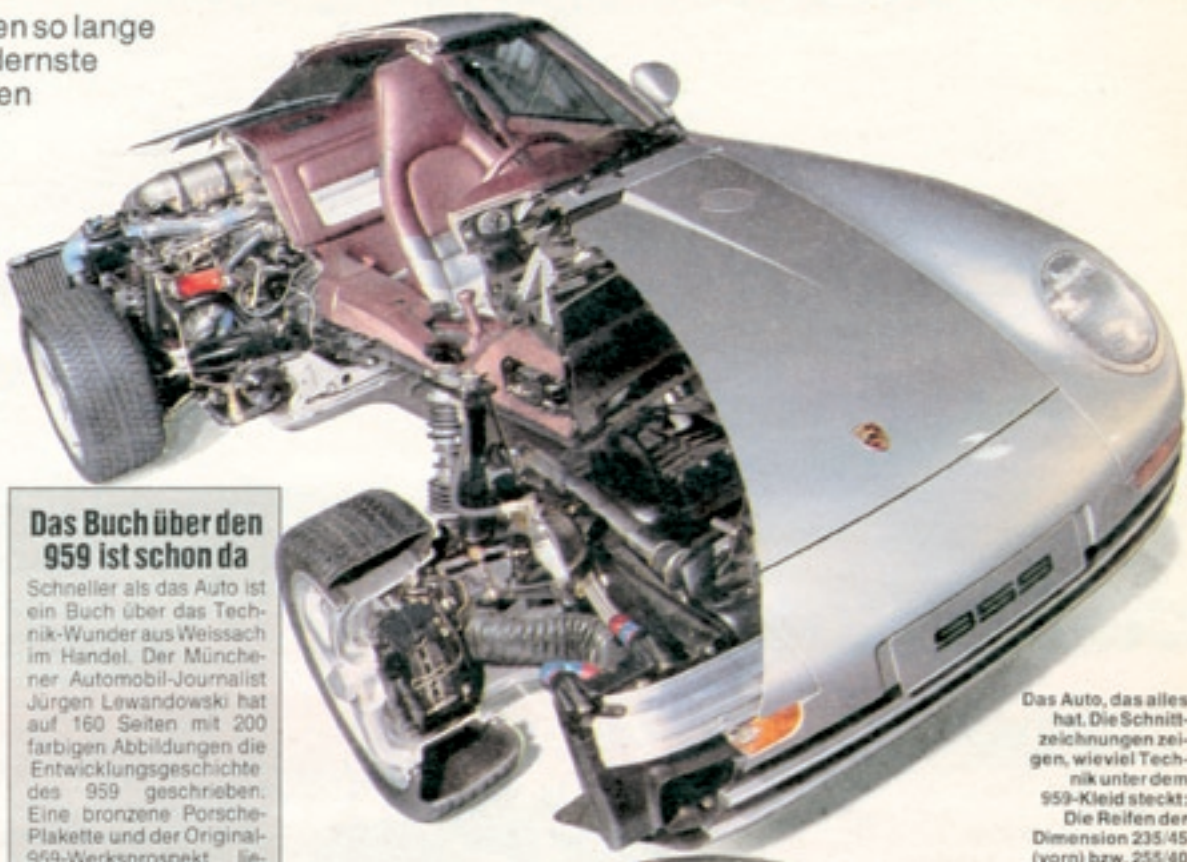
der Fahrgeschwindigkeit abhängiges Dämpfungssystem, zwei Turbolader mit Registeraufladung, ein ABS-System in Verbindung mit variablem Allradantrieb oder einfach ein alltagstauglicher Reifen, der mehr als 300 km/h verträgt – das alles erforderte fundierte Antworten.

Ein anderes Problem: die Stückzahl. 200, das ist zuviel für eine handgemachte Kleinserie und zuwenig für eine rentable Großserie. Besonders die Zulieferfirmen kamen nicht nach. Da der Porsche 959 zudem von England bis Japan, von Schweden bis Australien in die verschiedensten Märkte exportiert wird, hat er den landesüblichen Gesetzen und Spezifikationen zu entsprechen. Das erfordert Feinarbeit im Detail.

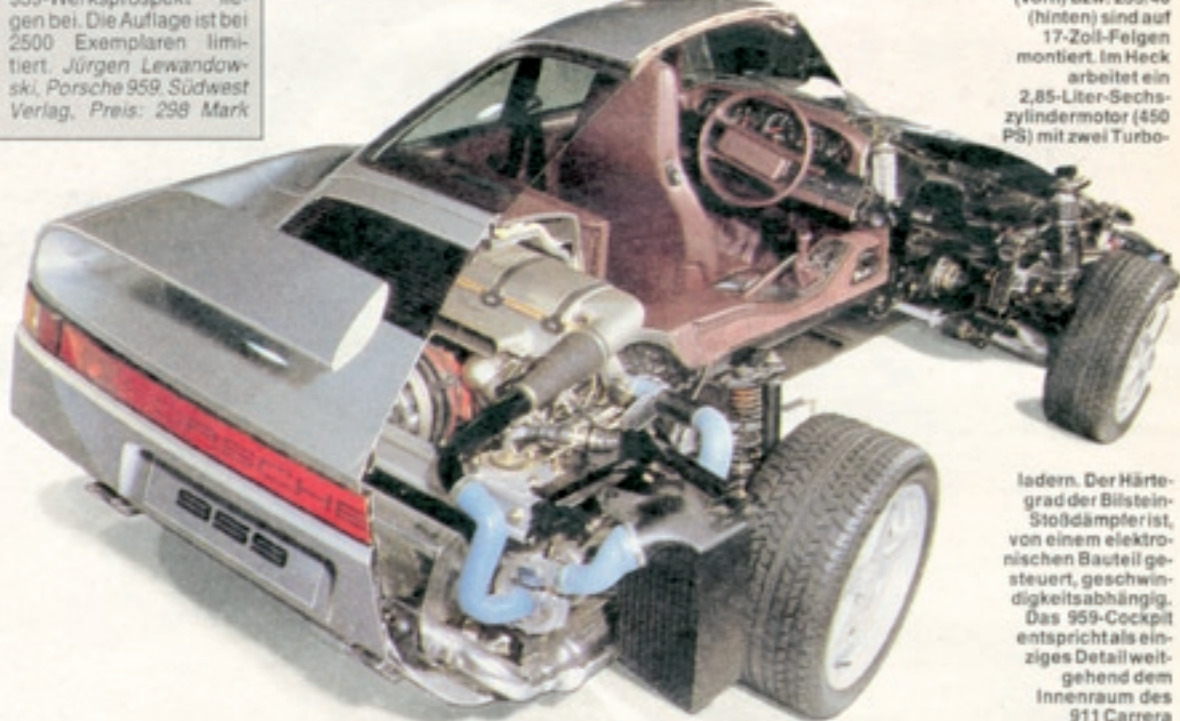
Wenn es nach dem Perfektionswahn einiger Porsche-Ingenieure gegangen wäre, müßten die 959-Käufer noch ein weiteres Jahr warten. Es gab Überlegungen, die neue, im Rennsport erprobte PDK-Kupplung in den 959 einzubauen. Doch als Werbeträger für den Forschungstempel Weissach dient der 959 auch mit konventionellem Getriebe. Porsche-Entwicklungschef Helmut Bott: „Viele der Erkenntnisse aus dem 959-Projekt werden in Zukunft auch in unsere anderen Modelle fließen, vor allem in die nächste 911-Generation.“ Nicht nur das. Insider sind sicher, daß es in zwei Jahren eine zweite Auflage des 959 geben wird. Der Ruf eilt schon voraus.

Das Buch über den 959 ist schon da

Schneller als das Auto ist ein Buch über das Technik-Wunder aus Weissach im Handel. Der Münchener Automobil-Journalist Jürgen Lewandowski hat auf 160 Seiten mit 200 farbigen Abbildungen die Entwicklungsgeschichte des 959 geschrieben. Eine bronzene Porsche-Plakette und der Original-959-Werksprospekt liegen bei. Die Auflage ist bei 2500 Exemplaren limitiert. Jürgen Lewandowski, Porsche 959, Südwest Verlag, Preis: 298 Mark



Das Auto, das alles hat. Die Schnittzeichnungen zeigen, wieviel Technik unter dem 959-Kleid steckt: Die Reifen der Dimension 235/45 (vorn) bzw. 255/40 (hinten) sind auf 17-Zoll-Felgen montiert. Im Heck arbeitet ein 2,85-Liter-Sechszylinder-Motor (450 PS) mit zwei Turbo-



ladern. Der Härtegrad der Bilstein-Stoßdämpfer ist, von einem elektronischen Bauteil gesteuert, geschwindigkeitsabhängig. Das 959-Cockpit entspricht als einziges Detail weitgehend dem Innenraum des 911 Carrera

Japanische Reifen für den schnellen Schwaben

Die Meldung ist mehr als eine technische Sensation. Sie ist auch ein automobiles Politikum: Der japanische Reifenhersteller Bridgestone hat den Zuschlag als Lieferant für den Porsche 959 erhalten.

Daß ausgerechnet das Superauto aus Weissach auf Rädern aus Fernost rollt, hat sich Bridgestone viel Geld kosten lassen. Denn einen Reifen, der auf einem 1400 Kilo-

gramm schweren Fahrzeug eine Höchstgeschwindigkeit von 320 Stundenkilometern aushält, zugleich aber auch komfortabel und stadtauglich ist, gab es noch nicht. Die meisten Reifenmischungen, mit denen Porsche auf Probefahrt ging, waren für den Alltagsbetrieb viel zu hart.

Der neu entwickelte Bridgestone „RE 71“ ist ein Allroundreifen, der alle Erfordernisse erfüllt.

So rutscht der Gummi durch eine spezielle Wulstkontur auch bei starkem Druckverlust nicht von der Felge. Der 959-Reifen kann sogar „platt“ bis zur nächsten Werkstatt weitergefahren werden.

Wenn Sie das 959-Poster auf Hochglanzpapier haben wollen, schreiben Sie an Auto Bild, Kennwort Poster, Kaiser-Wilhelm-Str. 6, 2 Hamburg 36



Das ist der erste Serienreifen der Welt, der eine Geschwindigkeit von mehr als 300 km/h verträgt: Der Bridgestone RE 71 wurde eigens für den Porsche 959 entwickelt