

Understatement scheint Programm zu sein bei einer Firma, deren Kürzel sich liest wie das Ausstattungsdetail eines Gebrauchtwagens. Im Porsche-Country war shk bislang noch der unbekannte Fremde, der sich selbst in aller Bescheidenheit in die Reihen von Ruf & Co. begibt. „Wir sind ein kleiner Betrieb in Gießen (Mittelhessen)*“, beginnt das schriftlich vorgetragene Selbstporträt von shk, das zur Klärung weiterer Mißverständnisse gleich Auskunft gibt über das Firmen-Logo: shk steht für „Spezialist für hochwertige Kraftfahrzeugtechnik“, ein Betrieb, der sich „vornehmlich mit Rennsport-Vorbereitung und Straßentuning von Porsche-Fahrzeugen“ befaßt.

Zur Leistungssteigerung eines Porsche Carrera RS kam shk – wie viele ehrbaren Vertreter der Zunft – über den Rennsport. Ein im Deutschen Langstreckenpokal eingesetzter Carrera 2 war rollendes Testlabor für verschiedene Tuningmaßnahmen und ihre Auswirkung auf Leistung und Zuverlässigkeit. Ende 1991 konnte shk verkünden, daß ein solides Paket zur Leistungssteigerung des von Haus aus 3,6 Liter großen Carrera-Motors geschnürt sei, das zudem noch die Freigabe für den öffentlichen Straßenverkehr samt Abgasgutachten vom TÜV Hessen besitze.

Es waren die Fingerzeige klassischen Tunings, die dem ab Werk 260 PS starken RS-Boxer den Weg wiesen zu ei-



Test: shk-Carrera RS mit 3,8 Liter und 303 PS

Bohrung x Schub

Hubraum ist nach wie vor durch nichts zu ersetzen. Das gilt auch für den Sechszylinder-Boxer im Porsche Carrera RS, der im shk-Trimm mit 3,8 Liter Hubraum und 303 PS Leistung erheblich an sportlichem Talent gewinnt

nem Exemplar à la shk, das mit 303 PS Höchstleistung renommiert. Mit neuentwickelten Kolben und überarbeiteten Zylindern wurde der Hubraum über eine größere Bohrung (Serie: 100 Millimeter, shk: 102,5) von 3600 auf 3783 cm³ angehoben.

Pleuel und Kolben werden ebenso erleichtert wie die Pleuelwelle feingewuchtet. Um dem Motor auch sonst ein schwingungstechnisch sorgenfreies Leben in Richtung maximaler Drehzahl von 7200/min zu ermöglichen, erhalten die beiden Motorblockhälften überdies besonders starke Verbindungsbolzen. Freiere Atemwege findet der Boxer über größere Ein- und Auslassventile und bearbeitete Kanäle vor. Um das Wechselspiel zwischen Frischgaszufuhr und Abgasentlassung in Richtung höherer PS-Ausbeute zu nutzen, ist dem Motor ein abgeändertes Ansaugsystem vorgelegt, rotieren Nockenwellen mit neuen Steuerzeiten in den Zylinderköpfen und kanalisiert eine handgefertigte Auspuffanlage mit Fächerkrümmer die

In der Summe aller Maßnahmen kamen laut Prüfstandsprotokoll 303 PS Leistung bei 6000 Umdrehungen heraus sowie ein maximales Drehmoment von 380 Newtonmeter bei 5300/min. Die Mehrleistung gegenüber dem RS-Standard läßt sich die shk-Truppe im übrigen nach durchaus gängigen Tarifen honorieren. Denn das Plus von 43 PS gegenüber dem Porsche Carrera RS erfordert eine Investition von 24 850 Mark (inklusive Auspuffanlage aus Edelstahl) für den Tuningkit, mithin 578 Mark pro PS. Da befindet sich shk ganz und gar in feiner Gesellschaft, denn der 260 PS starke RS kostet ab Werk 149 000 Mark oder 573 Mark pro PS.

Die Liste weiterer Goodies für den Carrera fällt nicht besonders üppig aus. Der Tuningbetrieb bevorzugt ein knappes, aber wohldurchdachtes Zubehörsortiment. Die gestiegene thermische Belastung des getunten Motors soll eine doppelt angelegte Ölkühleranlage modernieren, deren Einbau 2700 Mark teuer kommt.

Für optimalen Luftdurchsatz vor und hinter den Kühler-elementen verlegt man selbstentwickelte Luftleitbleche in den Radhäusern; Kostenpunkt: 790 Mark. Eine Domstrebe für den Vorderbau (310 Mark) und ein Heckspoiler-Aufsatz für 1180 Mark fallen mehr unter die Rubrik Fahr-sicherheit, die es bei einem derart gestärkten Eifer auch zu wahren gilt. ▶

911-TUNING

Ein Mordsboxer: Mit angenehmer Leistungsentfaltung und beachtlichen Fahrleistungen ist der shk-Carrera ein Belegexemplar für gelungenes Tuning. Der 303 PS starke Sauger ist ebenso fix unterwegs wie der 911 Turbo

Verbrennungsrückstände in Richtung Endrohr. Selbstverständlich wurden auch die Kennfelder des elektronischen Managements von Zündung und Einspritzung den neuen Arbeitsbedingungen des Motors angepaßt.



Da sich alle Einfälle mehr oder weniger unter dem Blech des RS verstecken, leisten die gewählten Felgen den größten Beitrag zur Öffentlichkeitsarbeit des Wagens. Hier machen sich 18-Zoll-Leichtmetallräder im Design von Vittorio Strosek in den Radhäusern breit, eine Wahl, die laut Motorenmann Harry Weishaupt auch nach Überlegungen zur Fahrdynamik erfolgte: „Mit den 18-Zöllern wird die Gesamtübersetzung des Wagens ein wenig länger. Das sollte gut zum Drehmomentverlauf unseres Motors passen.“

Damit die Anhäufung von Newtonmetern auch problemlos an die hinteren Halbachsen weitergereicht werden konnte, verbaute shk für diesen Test die Porsche-Rennkupplung aus dem Carrera-Cup. Noch eine Modifikation aus dem Rennsport: shk fixiert den Motor mit starren Lagern, um Kippmomente des Sechszylinder-Boxers weitgehend zu unterbinden.

Gerade die beiden letzten Eingriffe machen den Umgang mit einem Porsche RS zu einem wahrhaft einzigartigen Erlebnis. Die starren Motorlager sind hier Garant dafür, daß keine Zweifel über die Arbeitsabläufe einer Verbrennungsmaschine aufkommen. Es sei



Im Innenraum RS vom Fließband, außen nur dezent verändert. Den gesteigerten Fahrleistungen trägt shk mit einem Aufsatz für den Heckspoiler Rechnung

denn, die gnadenlos harte Rennkupplung hat den Motor beim Rollout-Versuch mal wieder in den Würgegriff genommen. Das Bauteil gesteht dem Fahrer nur einen minimalen Pedalweg zum Dosieren zu und macht, da mit geringerer Schwungmasse ausgestattet,

den Leerlauf des Carrera-Motors ein wenig zittrig. Damit hat es sich schon unter der Rubrik Quengeln und Mäkeln.

Es ist schön zu wissen, daß es noch verständige Leute gibt, die höhere Weihen des Maschinenbaus für genußvolles Erleben beherrschen. Der

shk-Boxer ist einer der besten Saugmotoren, die von sport auto je gefahren wurden. Die eigenständigen Tugenden eines 911 RS-Antriebs, wie Drehfreudigkeit, Laufkultur und allzeit spontaner Antritt, überlagert der Umbau mit Drehmoment in allen Lagen

und einer vorzüglichen Leistungsentfaltung. Heimtücke ist nicht das Metier des Motors, vielmehr läßt satter Durchzug schon in unteren Drehzahlstagen den Fahrer nie im Zweifel darüber, was ihn bei Nenndrehzahl erwartet. Die kontinuierliche Kraftent-

ftung währt bis 7000/min, wengleich sich Schaltpunkte bei 6500 Touren für gute Beschleunigungszeiten als ausreichend erwiesen.

Die subjektiven Aha-Erlebnisse, hier mit einem ausgesprochen kräftigen RS unterwegs zu sein, werden durch Meßergebnisse untermauert: Der shk-RS beschleunigt in achtbaren 4,9 Sekunden von null auf 100 km/h und schafft den 200-km/h-Sprint in grandiosen 16,3 Sekunden. Damit zeigt sich der shk dem Serien-RS deutlich überlegen (Meßwerte: 5,5 Sekunden und 19,0 Sekunden für 0-100 km/h und 0-200 km/h), und er rückt gar in die Nähe des 380 PS starken Porsche 911 Turbo S. Denn der 295.000 Mark teure Leichtbau-Turbo absolvierte beide Disziplinen mit 4,8 beziehungsweise 15,8 Sekunden nicht unbedingt in der Schlagdistanz, die rund 100.000 Mark Mehrkosten rechtfertigt. Zumal der in der Summe aller hier vorgeführten Umbauten rund 192.000 Mark teure shk-RS auch in Sachen Höchstgeschwindigkeit in exklusive Kreise vorstößt: 288 km/h gehören nicht zu den Alltäglichkeiten, aber stets zu den Möglichkeiten des Wagens.

Daß die Männer von shk ausgesprochen geschickte



Handwerker im Spezialfach Porsche 911 sind, fand schon jetzt Applaus von prominenter Seite: Der Testwagen gehört Rainer Henkel, ehemaliger Schwimmweltmeister und Ehemann der Hochsprung-Olympiasiegerin Heike Henkel. hpl

Technische Daten

shk-Carrera RS

MOTOR

Zylinder	6 B., luftgekühlt, hinten längs
Ventile	2 x oben, Kipphebel
Bohrung x Hub	102,5 x 75,4 mm
Hubraum	3780 cm ³
Verdichtung	11,3:1
Leistung bei	303 PS (223 kW) 6000/min
Literleistung	80,1 PS/l
max. Drehmoment	380 Nm bei 5300/min

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antriebsart	Hintradantrieb, Sperrdifferential
Anzahl der Gänge	5
Übersetzungen	13,500 II 2,369, III 1,407, IV 1,066, V 0,868
Achsübersetzung	3,444:1

FAHRWERK

vorn	Querlenker, Federtrennstäbe
hinten	Schräglenker, Stabi
Bremsen	innenbelüftete Scheiben, Ø 302/299 mm, Vierkolben-Festsattel, ABS
Bereifung	vorn 225/45 ZR 17, hinten 255/40 ZR 17 auf 8,5- bzw. 10-Zoll-Felgen

KAROSSERIE

Abmessungen (L x B x H)	4275/1652/1270 mm
Gewicht vollgetankt	1202 kg
tt Klz.-Schein	1220 kg
Zul. Gesamtgewicht	1420 kg
Leistungsgewicht	4,1 kg/PS
Tankvolumen	77 Liter

FAHRLEISTUNGEN

0-40 km/h	1,9 s
0-60 km/h	2,5 s
0-80 km/h	3,7 s
0-100 km/h	4,9 s
0-120 km/h	6,4 s
0-140 km/h	8,4 s
0-160 km/h	10,3 s
0-180 km/h	13,2 s
0-200 km/h	16,3 s
Elastizität	4. Gang 5. Gang
80-100 km/h	5,9 s 8,3 s
90-120 km/h	8,5 s 12,0 s
90-160 km/h	13,5 s 19,7 s
*V _{max}	288 km/h
Kl. Kurs, Hockenheilm	1:18,3 min (nasse Strecke)
Reichweite d. Gänge	62/115/170/209 km/h
Testverbrauch	15,8 l/100 km Superplus

PREISE

Grundpreis	148.000 Mark
Tuning	Leistungssteigerung 19.800 Mark, Auspuffanlage 5050 Mark, Doppelkühler 2700 Mark, Kühlluftklappe 790 Mark, Domstange 310 Mark, 18-Zoll-Aluräder 7934 Mark, Heckspoileraufsatz 1180 Mark
Testwagenpreis	ca. 192.000 Mark
Steuern	499 Mark
Haltpflichtvers. **	1617 Mark
TK/VK **	774/5616 Mark

* Herstellerangabe
** jährlicher Beitrag bei Allianz für ein in Stuttgart zugelassenes Auto in SF-Klasse 100%; TK 300 Mark SB, VK 850 Mark SB