

320 PS-Kat-S4 können dort alle Typen mit dem Segen des deutschen TÜV enthaupet werden.

Aber so schnell, wie er ohne Dach dasteht, so lange dauern die tieferen Eingriffe in die Eingeweide des Porsche. Würde man es nämlich nur beim Absägen der Blechhaut belassen, wäre das Ergebnis vorprogrammiert: Nach den ersten hundert Kilometern könnte der stolze Besitzer seinen 928 wohl in allen Einzelteilen wieder auf sammeln.

Deshalb geht der Bayer in solider deutscher Wertarbeit ans Eingemachte. Nach der Totalzerlegung findet ein exakt berechneter Gitterrohrrahmen aus stabilem Vierkantmaterial Einzug in die Tiefen des Porsche. Er stützt sich auf alle vier Radaufhängungen ab und versteift damit den ganzen Aufbau. Detailarbeit leistet Jurinek vor allem an Stellen, die man von außen nicht sehen kann: Neben der Versteifung des Unterbodens ist der Windschutzscheibenrahmen immer wieder eine neuralgische Stelle bei nachträglich abgeschnittenen Cabrios.

Hier gibt Mutter Natur tatkräftige Unterstützung. Lange abgelagertes Eschenholz wird von Hand so zurechtgeschnitten, daß es das Blech exakt ausfüllt: „Ich habe lange herumprobiert, bis ich auf diese Lösung gekommen bin“, erzählt Jurinek, „mit diesem Sandwich erreiche ich die beste Verwindungssteifigkeit in diesem Bereich.“

Maximale Torsionsfestigkeit stand immer auf Platz eins des

Verwindungen beim Cabrio kaum spürbar

Lastenhefts 928 S4 Cabrio. Gitterrohrrahmen und Eschenholz liefern dann auch ein beeindruckendes Ergebnis: Verwindungen sind kaum spürbar, egal, ob es nun mit Vollgas über die Autobahn geht oder ob in einer schnellen Biegung auf einer Landstraße dritter Kategorie sogar die 345er Pirellis einmal an ihre Haftgrenze kommen.

Herbert Jurinek gab der ganzen Idee noch eins oben drauf: Tuner-Kollege Vittorio Strosek steuerte zu diesem Auto seinen

Karosserieumbau für den S4 bei. Das Hauptaugenmerk liegt dabei auf der wuchtigen Verbreiterung der Karosse auf stolze 1,98 Meter. Darunter bietet der Designer verschiedene Bereifungsvarianten an. Der

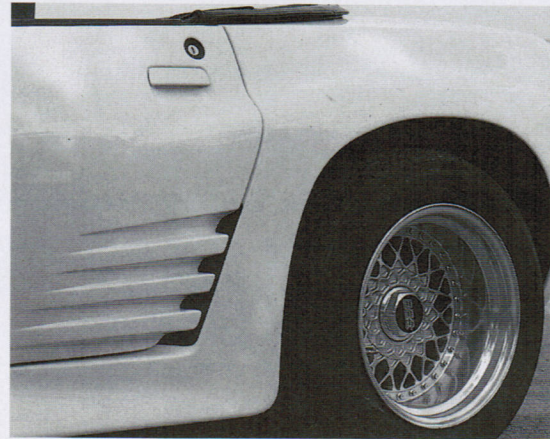
Der Porsche ist fast zwei Meter breit

Cabrio-Freak legte bei seiner Konstruktion den größten Wert darauf, dicke Räder unterzubringen, um große Querbeschleunigung zu erzielen. Bleiben die dreiteiligen 9x15 BBS-Felgen vorne mit 225er Pirelli P7 noch im normalen Serienrahmen, so wuchten hinten 345er auf 12,5 Zoll breiten Rädern auf Radaufhängungen und Karosserie ein. Doch selbst von diesen Extrembelastungen zeigt sich das Allinger Cabrio unbeeindruckt. Wie schon die TÜV-Tests bewiesen: Querkräfte können dem Massivbau nichts anhaben, und so wiesen die Türkanten keine verräterische Lackabsplitterung durch wütende Verwindungen auf. Ebenso zeigten die nahtlos anlamierten Verbreiterungen nirgendwo Rissesuren.

Die Karosserieumbauten sind ohne Fehl und Tadel bis ins Detail: Aus Kunststoff wird ein flacher Kofferraumdeckel geformt, der den eleganten Look des Open-Air-Porsches unterstreicht. Dafür reduziert sich allerdings das mitzuführende Urlaubsgepäck auf Zahnbürste, Ray-Ban-Sonnenbrille und Armani-Seidenjacket, der Schminkkoffer der Lebensgefährtin muß wegen mangelhafter Bauhöhe des Gepäckraumes zuhause bleiben.

Dafür blieben die hinteren Notsitze des 928 S4 erhalten:

Rechts: Acht Zylinder, fünf Liter Hubraum, Vierventil-Technik — die serienmäßigen 320 PS des Porsche 928 S4 dürften selbst Leistungs-Fetischisten voll ausreichen. Sie beschleunigen das Cabrio auf mehr als 250 Kilometer pro Stunde und in 5,8 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100



Oben: Auf großem Fuß — das Cabrio ist mit glänzenden BBS-Rädern bestückt. Rechts: Zugeknöpft — zeitraubende Prozedur. Unten: Oben ohne — und so gut wie verwindungsfrei bei schneller Kurvenfahrt

