



Neuer 911 Carrera GTS
Luxus und Leistung
in Harmonie

Nach oben offen:
911 Turbo Cabrio
im Test



Spitzensportler

NEUER CAYMAN GT4



Porsche 356 Continental
Selten schöner Klassiker



50 Jahre offen
Verdecktechnik



997 Turbo gegen 996 Turbo
Zwei Generationen im Vergleichstest



18 Porsche 911 Carrera 4 GTS
Tief, breit, rot und schnell. Das neue GTS Coupé stimuliert die Sinne wie kaum ein anderer Elfer. Der 9ELF-Test klärt, wieso



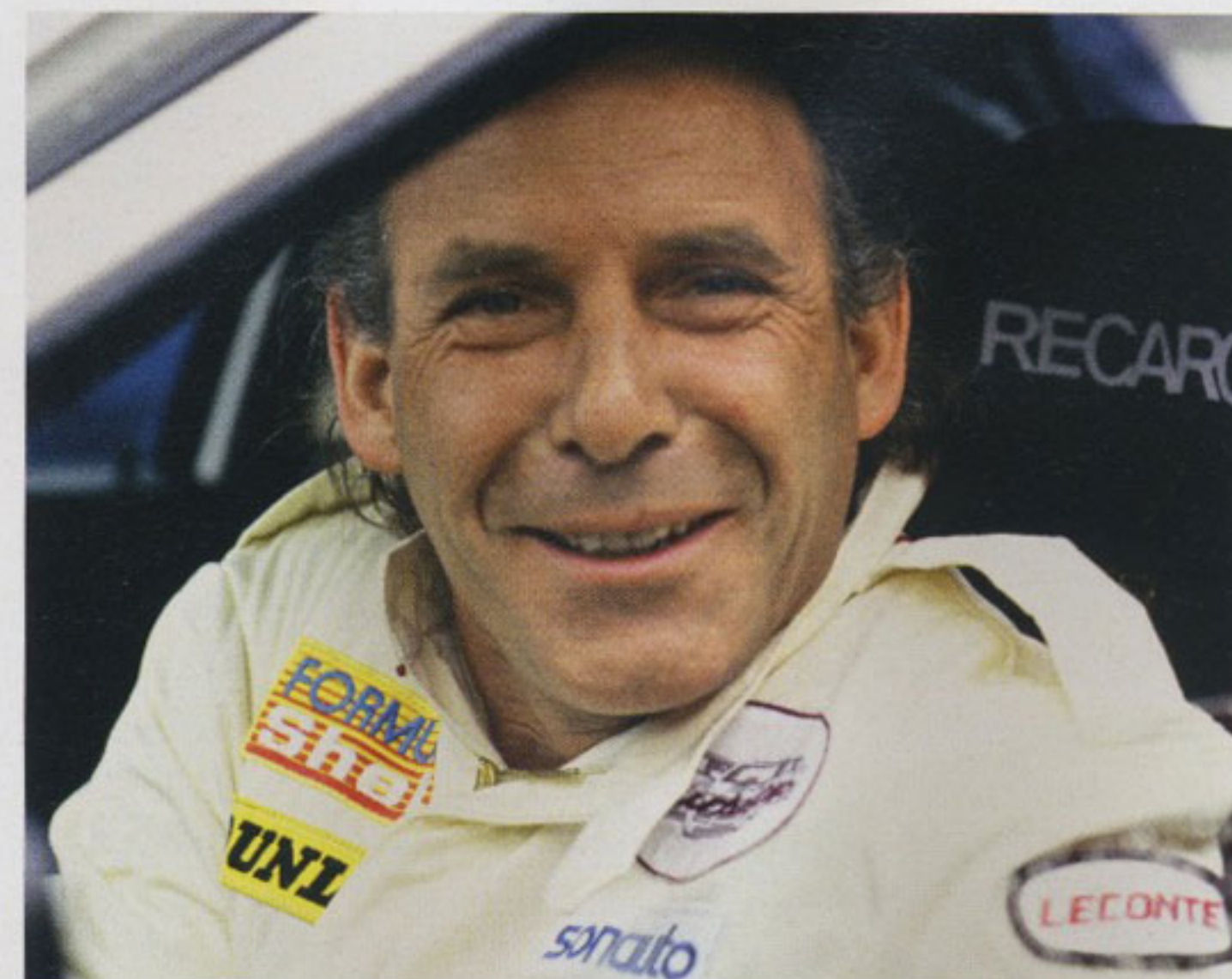
28 Turbo-Vergleich: 997 gegen 996
Alter schützt vor Leistung nicht: Die zwei letzten 911 Turbo-Generationen im harten Vergleichstest



94 Der Porsche Panamericana
hatte vor 25 Jahren das Zeug zum Klassiker, leider ist er ein Einzelstück geblieben



58 Autoimport aus den USA
Günstige Preise locken die Käufer, doch oft sind teure Umrüstungen nötig. 9ELF zeigt die gängigen Probleme



46 50 Jahre Rennsport-Karriere
Der Porsche-Werksfahrer und Paris-Dakar-Sieger René Metge erzählt im Interview



38 Mit Vollgas im GT3 über die Insel
Egal wohin, Hauptsache schnell. Dazu ist der GT3 erste Wahl. Unsere englischen Kollegen verraten Ihnen, weshalb



86 Im Targa durch den Nordschwarzwald
Vor den Toren des Stuttgarter Porsche-Werks beginnen die Traumstraßen des Schwarzwalds

Fotos: Ilig, Pell, Werk, Lütjohann, Price

News

- 8** Neue Mietstation „Porsche Drive“, Porsche Consulting, Autokauf bei „ebay“
- 10** Neuer Porsche Cayman GT4
- 12** Neuer Cayenne Turbo S, Teilelogistik, Auslieferungen
- 14** Felgenklassiker, Rallye-Timer, 9ELF-Kennerspiel
- 16** Sportmeldungen

Test & Technik

- 18** Porsche Carrera 4 GTS Coupé mit PDK
- 26** Interview mit den Machern
- 27** Neuer Porsche Targa 4 GTS
- 28** Generationen-Vergleich: 996 Turbo gegen 997 Turbo
- 52** Porsche Turbo Cabriolet

Magazin

- 38** Zielloos, aber schnell: auf Tour im Porsche GT3
- 100** Leser-Fahrtenbuch: Peter Müller und sein 911 Targa

Szene

- 46** Interview mit René Metge, Urgestein des Rallye-Sports

Werkstatt

- 58** Porsche Re-Import aus USA

Klassik

- 68** Der Continental: seltener Porsche 356 aus den USA
- 94** One Hit Wonder: 25 Jahre Porsche Panamericana

Technik

- 76** Klappt doch! 50 Jahre Porsche-Verdeck-Entwicklung

Fahrtwind

- 86** Nordschwarzwald – Traumstraßen vor den Porsche-Werkstoren

Rubriken

- 3** Editorial
- 6** Szenefoto
- 66** 9ELF nachbestellen
- 102** Schaufenster
- 104** Lesecke: Buchtipps
- 105** Postfach: Leserbriefe
- 106** Vorschau, Impressum

Leistungs-Evolution

Der Porsche 997 Turbo kündigte bei seiner Vorstellung im Jahr 2006 einen Zuwachs von 60 PS und deutlich mehr Drehmoment gegenüber seinem Vorgänger, dem 996 Turbo, an. Doch unabhängig von den Leistungswerten war es in erster Linie die Weiterentwicklung des Fahrwerks und die damit verbundene Verbesserung des Fahrverhaltens, das den wesentlichen Unterschied zwischen diesen beiden Generationen des Porsche 911 prägte

Text: Vincent Flandin, Fotos: David Pell

Fahrdynamisch hat der Nachfolger des 996 Turbo klar die Nase vorn. Fortschritte bei Elektronik und Fahrwerk zählen sich aus



Mit jeder neuen 911-Generation legte Porsche in punkto Motorleistung und Fahrwerk eine erstaunliche Schippe nach: So hatte der Saugmotor des 997 GT3 beispielsweise 415 PS, also quasi die gleiche Leistung wie der Turbomotor fünf Jahre zuvor. Und das mit identischem Hubraum ohne die Unterstützung eines Turbo-

Laders, der die Leistung fast beliebig skalierbar macht. Nachdem sich der GT3 also auf ähnlichem Leistungsniveau wie der alte Turbo befand, galt es, eine neue Gipfelmarke zu setzen. Mancher Zeitgenosse wartete natürlich darauf, dass die magische Zahl von 500 PS, wie bei einigen Mitbewerbern, fallen würde. Porsche jedoch vermeldete

schelmisch, es käme nicht ausschließlich auf die Spitzenleistung an, stattdessen sei es wichtiger, eine „füllige“ Leistungscharakteristik zu haben, einen Motor, dessen Potenz permanent und leicht abrufbar ist. So entstand für den 997 Turbo ein Aggregat mit nur 60 PS mehr als beim Vorgänger. Letztendlich standen 480 PS auf dem Papier.

Doch damit war der 997 Turbo in nahezu allen Disziplinen wie Verbrauch, Beschleunigung oder Rundenzeiten auf der berühmten Nürburgring-Nordschleife bestens gewappnet, um die Konkurrenz hinter sich zu lassen. Für jene berühmte Runde auf dem Nürburgring, der Messlatte aller Sportwagentests, benötigte er seinerzeit mit den optional erhältlichen Michelin Pilot Sport Cup-Reifen übrigens nur sieben Minuten und 42 Sekunden.

Die variable Turboladergeometrie

Um die Leistung des Sechszylinder-Boxer-Motors auf 480 PS zu steigern, ohne den Hubraum zu erhöhen, hat Porsche einerseits geringfügig die Verdichtung zurückgenommen, andererseits den Ladedruck mit Hilfe zweier VTG-Turbolader (Variable Turbinenrad-Geometrie) auf maximal 1,0 bar angehoben. Die Technik der verstellbaren Schaufelräder wurde schon seit geraumer Zeit bei Dieselmotoren angewandt, um schon bei niedrigen Drehzahlen ausreichend Ladedruck aufzubauen. Bei Benzinmotoren stellte jedoch die deutlich höhere Abgas-temperatur von bis zu 1000 Grad Celsius die Konstrukteure vor das Problem, geeignete Werkstoffe zu finden, die den Temperaturen standhielten. Das Funktionsprinzip beruht auf Laderschaufeln, die es ermöglichen, den Durchgangsquerschnitt des Abgasstroms zu verkleinern. Das hat zur Folge, dass die Umdrehungszahl des Turboladers schon bei niedriger Motordrehzahl schnell ansteigt und somit hoher Ladedruck aufgebaut werden kann, der sich in Drehmoment umsetzen lässt. Obwohl die Motoren der 996- als auch der 997-Turbo-Modelle ihre Spitzenleistung bei 6000 Umdrehungen erreichen, hat der 997 Turbo über den breiten Drehzahlbereich von 1950 bis 5000/min konstant 620 Nm Drehmoment, während der 996 Turbo sich im Drehzahlbereich von 2700 bis 4600/min mit lediglich 560 Newtonmetern begnügen musste. So findet sich also im 997 Turbo ein nutzbares Drehzahlband von mehr als 4000 Umdrehungen, wohingegen im alten Porsche lediglich ein Bereich von 3300 Umdrehungen zur Verfügung stand.

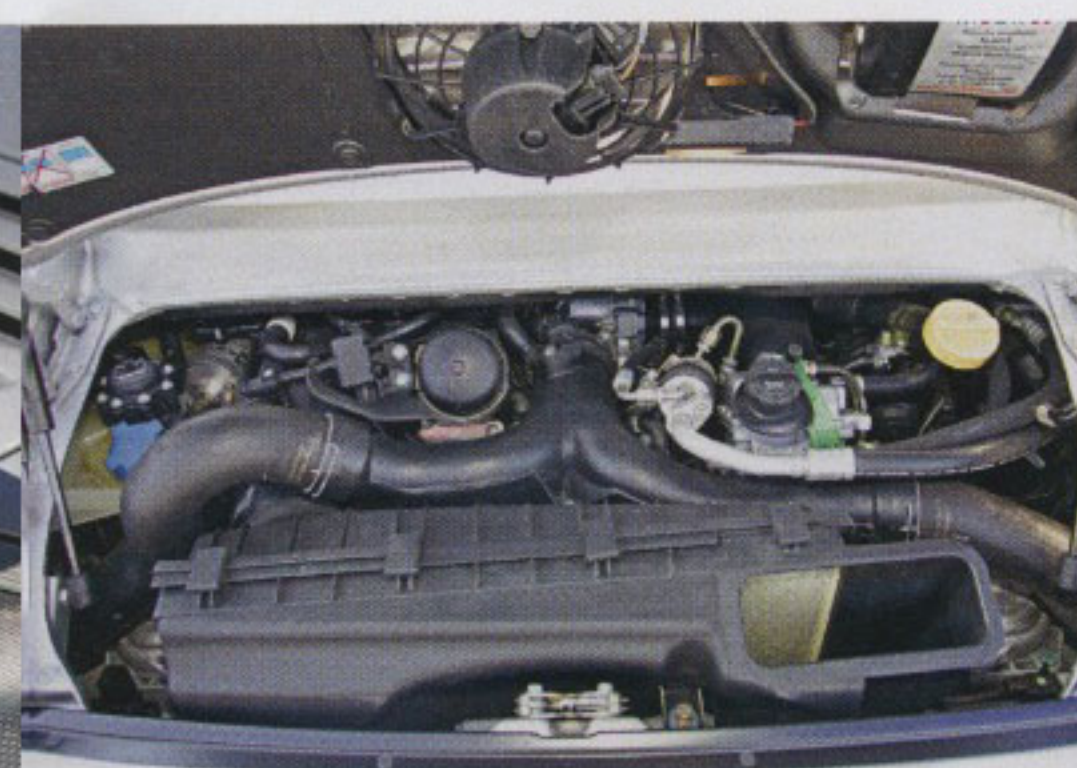
Porsche hat sich nicht darauf beschränkt, die Leistungscharakteristik zu überarbeiten, schließlich wurde auch ein ganz neuer Allrad-Antriebsstrang vorgestellt. Bislang



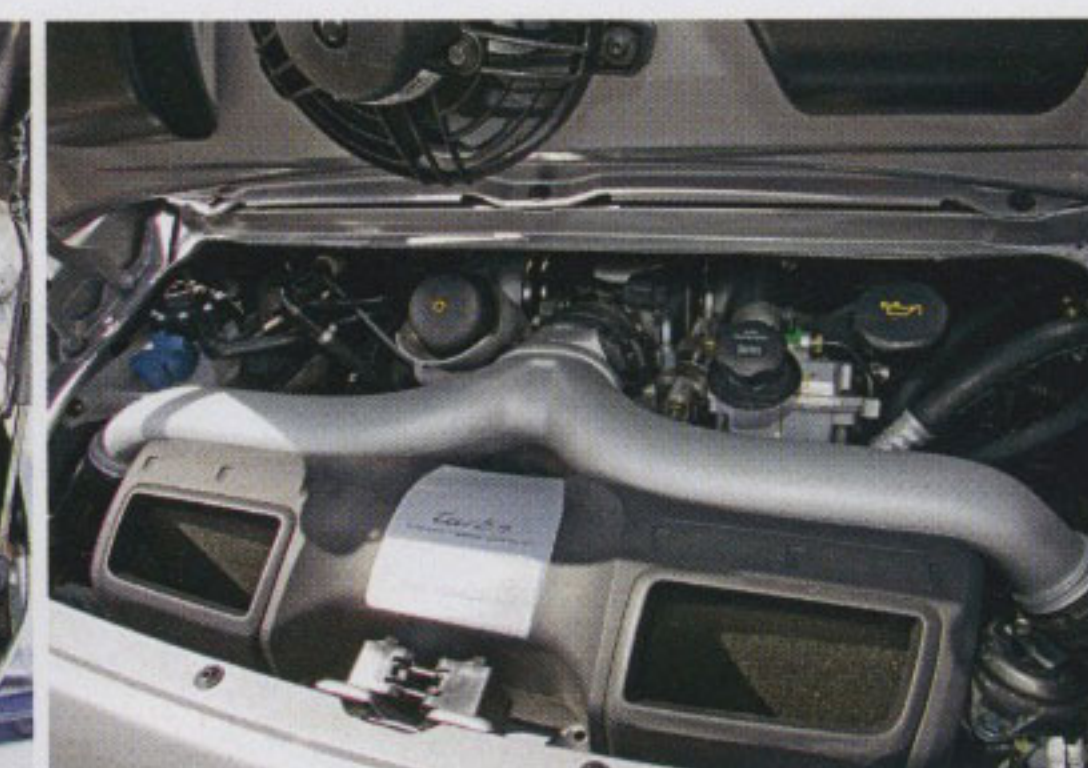
Neue Einlässe für die Ladeluftkühler bringen dem 997 (links) mehr Luftdurchsatz. Allein die eingesetzten Lamellen in der Mitte verbessern die Wirkung um 15 Prozent



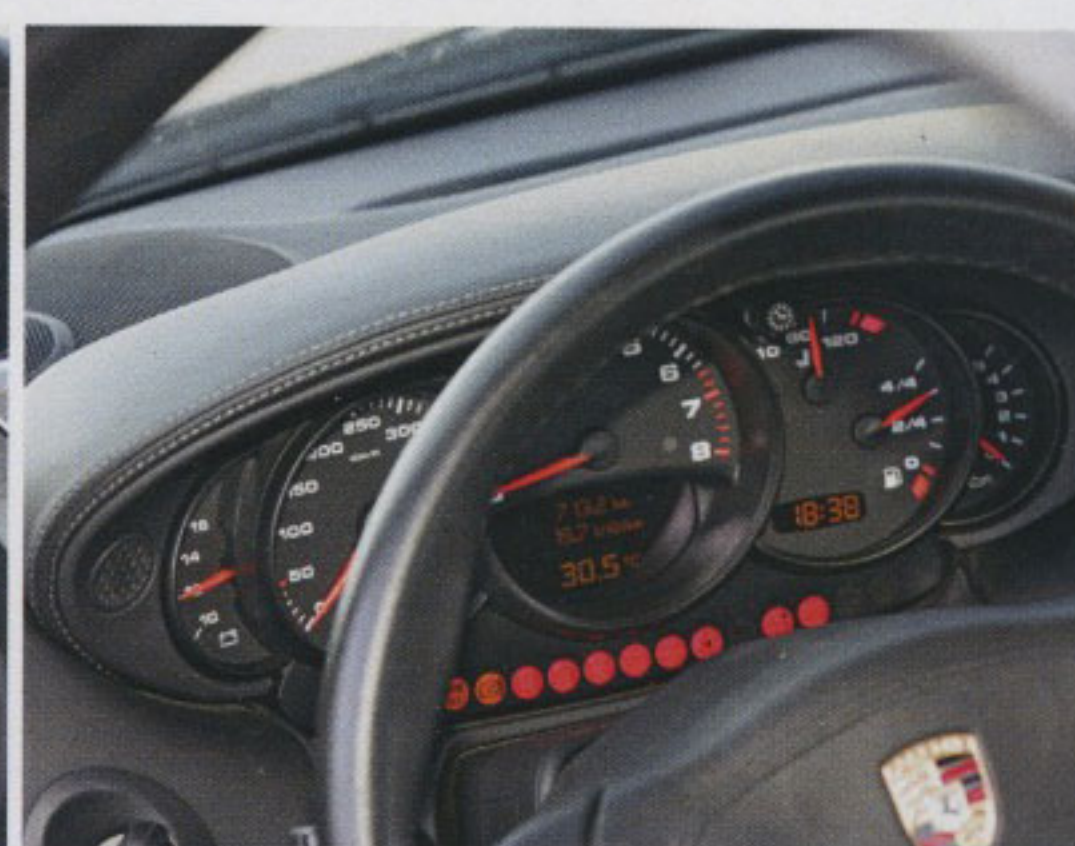
Die Fläche des Heckflügels wurde beim 997 (links) um 23 Prozent vergrößert



Der 997-Motorraum (rechts) wirkt ordentlicher, zu sehen gibt es aber auch nicht viel...



Klare Instrumentenanzeigen im 997 dank hellen Hintergrunds



musste sich der Porsche Turbo mit einer Lamellen-Viscokupplung begnügen, die lediglich in Abhängigkeit unterschiedlicher Drehzahlen an Vorder- und Hinterachse agierte. Im 997 Turbo kam eine elektromagnetische Kupplung zum Einsatz, die elektronisch angesteuert wird. Anstatt wie bisher bei der Viscokupplung mit einer gewissen Verzögerung zu regeln, antizipiert die neue Kupplung gewisse Situationen im Voraus. Auf Basis des Schlupfes an der Hinterachse kann sie beispielsweise den drohenden Haftungsverlust „voraussehen“ und dementsprechend Leistung an die Vorderachse schicken. Dies geschieht mit Hilfe diverser Sensoren an Rädern, Lenkrad und Gaspedal und mit weiteren Beschleunigungsmessern, die Quer- und Längsbewegungen registrieren und an einen zentralen Rechner weiterschicken. Der verarbeitet die Impulse blitzschnell und setzt sie in Steuerbefehle für die Allradkupplung um. Zudem profitierte der neue 997 Turbo vom elektronischen Fahrwerk PASM (Porsche Adaptive Suspension Management), das jeden Stoßdämpfer einzeln und in Abhängigkeit vom gewählten Modus und der Fahrsituation ansteuern kann. So kann zum einen die jeweils bestmögliche Straßenlage erreicht werden, zum anderen auch eine kritische Fahrsituation in Verbindung mit dem PSM (Porsche Stability Management) und dem ABS-System entschärft werden. Im Porsche 997 sind diese Systeme keineswegs Spielerei, sondern überzeugend leistungsfähig.

Beeindruckendes Beschleunigungspotenzial

Allein das Beschleunigungspotenzial des 997 Turbos ist derart beeindruckend, dass jedem, der einmal das Steuer in der Hand hatte oder auch nur als Beifahrer daneben saß, die Luft weg blieb, angesichts der unglaublichen Leichtigkeit, mit der in kürzester Zeit die Beschleunigungs- und Bremsmanöver ablaufen. Um einen Eindruck zu geben: Eine lediglich zwei Kilometer lange Gerade genügte, um aus dem Stand 280 km/h zu erreichen und wieder zum Stillstand zu kommen. Das Ganze sogar noch mit einer gut 100 Meter langen Sicherheitsreserve. Und das mit zwei Personen und ein wenig Gepäck an Bord, alles in allem rund 1,8 Tonnen Fahrzeuggewicht. Auch nach mehrfachen Versuchen mit der Stoppuhr in der

Fahrleistungen (Werksangaben)

	996 Turbo		997 Turbo	
	Schaltgetriebe	Tiptronic	Schaltgetriebe	Tiptronic
Vmax.	305 km/h	298 km/h	310 km/h	310 km/h
0 – 100 km/h	4,2 s	4,9 s	3,9 s	3,7 s
0 – 160 km/h	9,2 s	10,6 s	8,4 s	7,8 s
0 – 200 km/h	14,2 s	16,7 s	12,8 s	12,2 s
80 – 120 km/h	5,0 s (5. Gang)	5,7 s (4. Gang)	3,8 s (5. Gang)	3,5 s (4. Gang)
1000 m	22,4 s	23,9 s	21,5 s	21,1 s
Verbrauch	12,9 l/100 km	13,9 l/100 km	12,8 l/100 km	13,6 l/100 km

Hand zeigte das Auto keine Zeichen echter Beanspruchung. Weder beim Antrieb noch in punkto Bremsen. Doch dieser brachiale Test sollte erst das Vorspiel sein, für das, was wir dem Porsche 997 Turbo noch abverlangen würden. Immerhin wartete bereits sein Vorgänger, der 996 Turbo, auf der Rennstrecke von Lurcy-Levis bei Nevers auf den wahren Muskelvergleich.

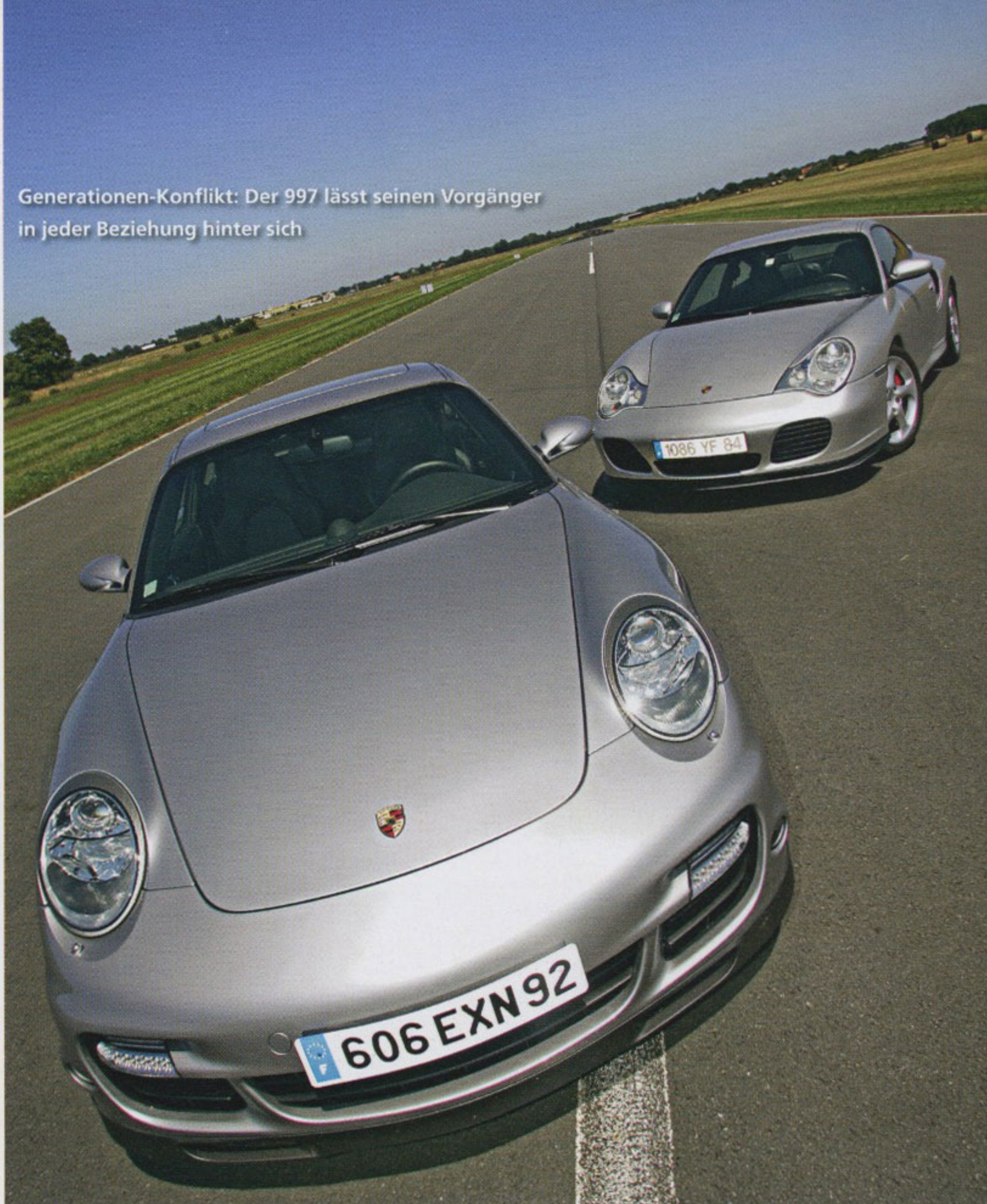
Mit der Stoppuhr in der Hand bei 35 Grad

Noch bevor wir von Rennstrecken-Fahrverhalten und -vergleichen reden, ein Wort zu den gemessenen Zeiten. Als wir diese gestoppt haben, zeigte das Thermometer an der französischen Strecke noch rekordverdächtige 35 Grad Celsius im Schatten. Auf der sonnigen Fahrbahn dürften es deutlich mehr gewesen sein. Unter diesen Bedingungen sind die Reifen einer unglaublichen Tortur ausgesetzt und haben es schwer, ihre Hafteigenschaften wirkungsvoll und konstant zu beweisen. Man kommt also relativ schnell ins Driften, was zwar Aufschluss gibt über die Straffheit und das Verhalten des Fahrwerks, allerdings ist es wenig nützlich für die Bewertung von Rundenzeiten. Dafür greifen bei diesen extremen Bedingungen die Regelsysteme schnell ein und zeigen selbst dem routinierten Fahrer, wie wirkungsvoll sie tatsächlich sind.

Die kleine Rennstrecke von Lurcy-Levis bietet in der einen Fahrtrichtung eine lange Gerade, die zum Teil auch als Landebahn dient, in der anderen Richtung ein enges Kurvengeschlängel. Ausrutscher ins flache Gras beiderseits der Strecke sind meist harmlos und verlaufen ohne Schäden. Beste Bedingungen also, um die beiden Turbos an ihre fahrdynamischen Grenzen zu führen.

Beginnen wir mit dem 996. Um es vorneweg zu nehmen: Am Ende wurde er mit und ohne PSM-Einsatz mit exakt derselben Rundenzeit gemessen. Auch wenn die Gesamtzeit bis auf die Zehntelsekunde gleich war,

Generationen-Konflikt: Der 997 lässt seinen Vorgänger in jeder Beziehung hinter sich



Seitliche Kiemen im hinteren Stoßfänger lassen heiße Ladekühlerluft entweichen

Testfazit

Den Grenzbereich hat Jean-Marc Bachelier, langstreckenerfahrener Rennstreckenprofi mit zahlreichen Einsätzen bei FIA-GT- und WEC-Läufen ausgelotet. Seine Bilanz.

Die Bremsleistung

Die Bremsleistung des 996 Turbo war bereits auf sehr hohem Niveau, ein kleines Nachlassen konnte man jedoch beim intensiven Rennstreckeneinsatz durchaus spüren. Beim 997 Turbo zeigt die Vergrößerung der Scheibendurchmesser und der Einbau von Sechskolben-Bremszangen vorne so viel Wirkung, dass selbst bei solch harten Bedingungen wie der extremen Hitze am Testtag keinerlei Probleme erkennbar waren.

Ein weiterer Pluspunkt bei der 997-Bremse ist das sehr unauffällig arbeitende ABS, das man kaum im Bremspedal spürt. Beim 996 dagegen war das Pulsieren zum Teil so stark, dass man ein technisches Problem hätte vermuten können.

Die Lenkung

Der 997 Turbo ist in Kurvengängen deutlich zielgenauer und schärfer, man muss, ganz im Gegensatz zum eher schwerfälligen 996 Turbo, den Lenkeinschlag nie nachkorrigieren. Es ist dennoch nicht immer leicht auseinander zu halten, ob die gesteigerten Fahreigenschaften beim 997 Turbo eher der Lenkung mit variabler Übersetzung oder eher den elektronischen Regelungen des Fahrwerks zuzuschreiben sind.

Das Fahrwerk

Der 997 Turbo scheint deutlich satter zu liegen und weniger auf Lastwechsel zu reagieren. Ein eindeutiger Hinweis auf das Eingreifen des Fahrwerkregelsystems PASM. In schnellen Passagen hingegen tendiert das Auto ein wenig zu bocken, scheint eher zu hoppeln, anstatt ins Driften zu kommen. Vielleicht eher ein subjektives Fahrgefühl als ein fahrwerksbedingtes Defizit. Neben dem 997 erscheint der 996 insgesamt deutlich weicher, man könnte fast meinen, die Stoßdämpfer wären etwas lahm und müde, wobei das natürlich nicht der Fall war.

Die Reifen

Bei einer Lufttemperatur von 35 Grad Celsius hatten die Reifen mit den beinahe 1,6 Tonnen schweren Autos wirklich schwer zu schaffen. Nichtsdestotrotz haben sie bei unseren Messfahrten standgehalten, wenn auch mit unterschiedlichem Verhalten. Beim 997 blieben die Fahreigenschaften recht konstant, man konnte jedoch ab der dritten Runde einen zunehmenden Verlust der Haftung feststellen. Dennoch blieb das Fahrverhalten des Autos ausgeglichen und neutral, weil die Haftungsverhältnisse zwischen Vorder- und Hinterachse konstant blieben. Bei 996 war das Nachlassen deutlich ausgeprägter und das Auto verlangte nach ein paar

Auch als routinierter Fahrer ist man mit den elektronischen Assistenzsystemen schneller



Runden eine weit feinfühligere Fahrweise, weil es ständig über- oder untersteuerte. Beim 997 scheinen die ganzen elektronischen Regelsysteme ihre Wirkung zu zeigen, auch wenn man ihren Eingriff, zumindest auf der Rennstrecke, kaum spürt.

Der Antrieb

Beim 997 Turbo erlaubt das neue Mitteldifferenzial mit elektronischer Steuerung im Bedarfsfall eine sehr rasche Leistungsverteilung in Richtung Vorderachse. Selbst wenn man am Kurvenausgang wieder das Gas durchdrückt, ist ein weit aus geringeres Untersteuern die Folge, trotz des hohen Drehmoments bei niedrigen Drehzahlen. Am Ausgang von engen Kurven ist es sogar bedenkenlos möglich, im zweiten Gang Vollgas zu geben. Der Wagen drifftet lediglich ganz gleichmäßig und leicht über alle vier Räder nach außen weg, ohne dass das Heck auszubrechen droht.

Die selbe Situation endet beim 996 Turbo unweigerlich in einer Pirouette oder wenn ein begabter Pilot am Steuer sitzt, bestenfalls im gewaltigen Drift.

Der Motor

Der Fortschritt durch den Turbolader mit variabler Schaufelradgeometrie beim 997 Turbo ist eklatant. Bereits bei deutlich niedrigerer Drehzahl als beim 996 Turbo reißt der Motor heftig an. Auf der Rennstrecke von Lurcy-Levis kommt man lediglich am Ausgang der Haarnadelkurve in den Drehzahlkeller und es ist wirklich beeindruckend, wie gewaltig der Wagen wieder Geschwindigkeit aufnimmt. Beim 996 hat man das Gefühl, erstmal stehen zu bleiben, bis die Drehzahl gestiegen ist und der Lader wieder Druck aufgebaut hat. In höheren Drehzahlbereichen relativiert sich zwar der Unterschied, dennoch ist der 997 Turbo stets eine Spur flotter. Auf der Straße oder in der Stadt dürfte dieser Unterschied allerdings eine untergeordnete Rolle spielen.

Die Elektronik

Auch hier sind die Fortschritte frappierend und die ganzen Regelsysteme des 997 Turbo arbeiten nicht nur unauffälliger, sondern auch wirkungsvoller. Es ist beeindruckend, festzustellen, dass die Leistungsfähigkeit dieser elektronischen Fahrhilfen dazu geführt hat, dass man auch als routinierter Fahrer mit deren Unterstützung schneller sein kann. Beim 996 Turbo konnte man die Eingriffe des PSM beispielsweise noch sehr wohl spüren. Es regelte und bremste das Fahrzeug spürbar ab, um ein Rutschen einzudämmen. Beim 997 hingegen lässt die Elektronik einen gewissen Driftwinkel zu, um den Fahrer über das Erreichen des Limits zu informieren, ohne allzu heftig abzubremsen.

Die Straßenlage

Die Weiterentwicklung des Fahrwerks, auch mittels elektronischer Steuersysteme, führte dazu, dass sich der 997 Turbo stets leichter, kontrollierbarer und nicht so weich anfühlt, insgesamt deutlich zielgenauer ist, als das Vorgängermodell. So bleibt man stets locker am Steuer und ist dabei gleichzeitig auch sehr schnell unterwegs. Aber Vorsicht: Auch die Elektronik kommt an ihre Grenzen.

Die Zeiten im Mittel

Temperatur: 35 Grad Celsius, trockene Piste

	996 Turbo	997 Turbo
Normalmodus mit PSM	1'05"48	1'04"96
Sportmodus mit PSM	1'04"64	
Normalmodus ohne PSM	1'05"52	1'06"28
Sportmodus ohne PSM	1'06"31	

die Art und Weise, wie wir sie erreicht haben, ist doch höchst unterschiedlich: Mit PSM fährt man deutlich schneller in die Kurven hinein, weil man weiß, dass die Elektronik das Auto auf jeden Fall gehörig abbremst wird, um es zu stabilisieren. Das kostet natürlich Zeit. Ohne PSM dagegen fährt man deutlich verhaltener in die Kurve und wählt die Eingangsgeschwindigkeit eher unter Berücksichtigung der Haftungsgrenze. Man geht dafür früher und kräftiger wieder aufs Gas, um für Vortrieb zu sorgen, weil die Elektronik den Leistungseinsatz nicht einbremst. Nicht vergessen sollte man dabei natürlich, dass ein bereits driftendes Autos leicht weiter ausbrechen kann, was wiederum unnötig Zeit kostet.

Schneller ohne Porsche Stability Management

Mit dem 997 gestaltet sich das Ganze doch deutlich anders. Die erreichten Rundenzeiten unterscheiden sich mit PSM-Unterstützung erheblich von jenen Runden, die wir ohne die elektronische Stabilitätskontrolle gefahren haben. Mit ausgeschaltetem PSM waren wir pro Runde mehr als eine Sekunde schneller. Dabei sind bei eingeschaltetem PSM die Eingriffe überraschend unauffällig. Viel unaufdringlicher und feiner geregelt als beim 996. Das Auto wird nicht komplett abgebremst, sondern lediglich stabilisiert, indem noch ein gewisser Driftwinkel zugelassen wird. Ein routinierter Fahrer wird damit sicherlich gut zurecht kommen, denn ein brutales Ausbrechen des Autos muss er nicht befürchten. Demzufolge kann man schnell in die Kurven hineinfahren und relativ früh wieder stark beschleunigen. Ohne eine Regelung durch das PSM führt das enorme Drehmoment allerdings schnell zum Abreißen der Haftung auf dem heißen Asphalt. Es ist nahezu unmöglich, voll zu beschleunigen. So ist man stets gezwungen, das Gaspedal mit Bedacht niederzutreten, was den beträchtlichen Zeitunterschied erklärt. Im Gegenzug ist der Vorteil des PASM, der elektronischen Fahrwerksregelung, hier auf der Rennstrecke weit weniger offensichtlich. Lediglich drei Zehntel brachte im Idealfall der aktiv geschaltete „Sport-Modus“. Bei dieser Gangart hat schon die Normalstellung des elektronischen Fahrwerks die Dämpferate entsprechend verhärtet, der Sportmodus



Mit der Modellreihe 997 kamen beim Elfer die klassisch runden Scheinwerfer zurück. Seine Front wirkt zierlich, aber dennoch aggressiver als beim 996 (rechts)

bringt keine wesentliche Auswirkung mehr auf die Kurvengeschwindigkeiten.

Beim direkten Vergleich der Rundenzeiten der beiden Porsche zeigt sich, dass die Zeiten des 996 Turbo genau zwischen jenen des 997 Turbo mit und ohne PSM einpendeln. Unter den genau definierten Voraussetzungen der Teststrecke wurde der Vorteil der Elektronik offenkundig. Das Gefühl am Lenkrad selbst spiegelt jedoch die höhere Effizienz des 997 weitaus besser wider, als die bloßen Rundenzeiten. In der Tat fällt es schwer zu glauben, dass die beiden Kontrahenten bei den Messwerten so dicht beieinander lagen.

Nur fünf Kilogramm Gewichtsunterschied

Am erstaunlichsten sind dabei die ganz unterschiedlich empfundenen Fahrzeugmassen. 1590 Kilogramm bringt der 996 Turbo auf die Waage, während es beim 997 Turbo 1585 Kilogramm sind. Beide liegen also nur fünf Kilogramm auseinander, sind praktisch gleich schwer. Dennoch quetscht sich der 996 scheinbar tollpatschig und schwerfällig über sein kurvenäußeres Vorderrad und untersteuert dabei unangenehm, während der 997 leichtfüßig und wendig der



Der aufgeräumte 997-Kofferraum (rechts) fasst fünf Liter mehr Inhalt



Die 997-Felgen (rechts) sind im Durchmesser ein Zoll größer, die Bremsscheiben um 20 Millimeter



Mit den elektronischen Regelungen wuchs auch die Anzahl der Bedienelemente (997 rechts)

TECHNISCHE DATEN

911 Turbo Modellreihe 997

Bauzeit: 2006 bis 2012

Motor: Wassergekühlter Sechszylinder-Boxermotor; Motorblock und Zylinderköpfe aus Aluminium; vier obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, einlassseitig variable Steuerzeiten und Ventilhubumschaltung (VarioCam Plus); hydraulischer Ventilspielausgleich; zwei Abgasturbolader mit variabler Turbinengeometrie und zwei Ladeluftkühlern, sequenzielle Benzindirekteinspritzung; ein Dreifach-Katalysator pro Zylinderreihe mit je zwei Lambdasonden

Hubraum: 3600 ccm

Bohrung x Hub: 100 x 76,4 mm

Verdichtung: 9,0:1

Leistung: 480 PS bei 6000/min

Drehmoment: ohne Overboost 620 Nm von 1950 bis 5000/min, mit Overboost 680 Nm von 2100 bis 4000/min

Gemischaubereitung: Integraleinspritzung Bosch mE 7.8.1

Kraftübertragung: manuelles Sechsganggetriebe oder Fünfgang-Tiptronic S

Vorderradaufhängung: Dreieckslenker mit PASM-Stoßdämpfern und Federn

Hinterradaufhängung: Mehrlenker-hinterachse mit PASM-Stoßdämpfern

Bremsen: vier gelochte innenbelüftete Bremsscheiben, vorn 350 x 34 mm, hinten 350 x 28 mm;

Sechskolben-Alubremzangen vorn, Vierkolben-Alubremzangen hinten

Räder und Reifen: 8,5J x 19 mit 235/35 ZR 19 vorn, 11J x 19 mit 305/30 ZR 19 hinten

Fahrzeugabmessungen: Länge x Breite x Höhe 4450 x 1852 x 1300 mm

Radstand: 2350 mm

Spurweiten: vorne 1490 mm, hinten 1548 mm

Tankinhalt: 67 Liter

Kofferraumvolumen: 105 Liter

Luftwiderstandswert: 0,31

Masse: 1585 kg

Leistungsgewicht: 3,30 kg/PS

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit 310 km/h

Beschleunigung: 0 bis 100 km/h in 3,9 sek.

Testverbrauch im Schnitt: 13,6 Liter/100 km (Tiptronic), 12,8 Liter/100 km (Schaltgetriebe)

CO₂-Emission: 307 g/km (Schaltgetriebe)

Preis: ab 133 600 Euro (2006)



In die Heckschürze integrierte Endrohre der Auspuffanlage (997) verbessern...



...Optik und Aerodynamik



Adaptive Sitze mit aufblasbarer Abstützung waren eine Option im 997



eingeschlagenen Linie folgt, ohne dass eine Lenkkorrektur von Nöten wäre.

Der enge Ausgang der Haarnadelkurve in Lurcy-Levis ist ein idealer Abschnitt für diese Art von Testmanövern. Mit dem 996 ist ein behutsamer Umgang mit dem Gaspedal angesagt, denn man muss ihn möglichst lange sauber auf Ideallinie halten. Ist man zu schnell unterwegs, muss man den Fuß vom Gas nehmen, um dem starken Untersteuern Einhalt zu gebieten. Ist man schließlich wieder auf Kurs und will ordent-

lich Gas geben, neigt die Hinterhand zum Ausbrechen, weil es einer kleinen Verzögerung bedarf, bis die Leistung an den Vorderrädern ankommt und der Allradantrieb stabilisierend wirkt. Beim 997 führt das fast vollständige Ausbleiben des Untersteuerns dazu, dass deutlich früher und kräftiger ans Gas gegangen wird, weil kaum Gefahr besteht, dass der vordere Teil des Wagens ausbricht. Lediglich in extremen Fällen rutscht das gesamte Fahrzeug sehr neutral und ausgeglichen über alle vier Räder.

Weit mehr als die Rundenzeiten erwarten lassen (die wir im Nachhinein übrigens bei moderaten Temperaturen bestätigen konnten), ist das Fahrerlebnis im 997 Turbo weit aus genüsslicher und entspannter als im Vorgängermodell 996. Die Leichtigkeit und Effizienz, mit der das im Vergleich zu einem echten Rennwagen doch schwere Auto sämtliche Disziplinen absolviert, ist einfach sensationell. Der 996 Turbo ist sicherlich ein faszinierendes Auto, doch sechs Jahre Evolution im Sportwagenbau zeigen Wirkung.

Nicht zuletzt durch die Riesenfortschritte bei den Elektronik-Komponenten in Antrieb und Fahrwerk. Neben einer überzeugenden Fahrwerksentwicklung hat Porsche auch die Bremsen auf ein entsprechendes Niveau geschraubt und ein System geschaffen, das dem Fahrzeuggewicht auch unter schwierigsten Bedingungen standhält. In Sachen Fahrbarkeit ist der 997 Turbo ein Sportwagen der, nicht nur im eigenen Stall, auch im Konkurrenzumfeld anderer Fabrikate, seinerzeit eine Klasse für sich geworden ist. 🐾

TECHNISCHE DATEN

911 Turbo Modellreihe 996

Bauzeit: 2000 bis 2006

Motor: Wassergekühlter Sechszylinder-Boxermotor; Motorblock und Zylinderköpfe aus Aluminium; vier obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder; zwei Abgasturbolader mit zwei Ladeluftkühlern, Multipoint-Benzineinspritzung; ein Dreifach-Katalysator pro Zylinderreihe

Hubraum: 3600 ccm

Bohrung x Hub: 100 x 76,4 mm

Verdichtung: 9,4:1

Leistung: 420 PS bei 6000/min

Drehmoment: ohne Overboost 560 Nm von 2700 bis 4600/min, mit Overboost 680 Nm von 2100 bis 4000/min

Gemischaubereitung: Einspritzung Bosch Motronic M7

Kraftübertragung: manuelles Sechsganggetriebe oder Fünfgang-Tiptronic

Vorderradaufhängung: Dreieckslenker mit Mc-Pherson-Dreieckslenker mit Stoßdämpfern und Federn

Hinterradaufhängung: Mehrlenker-Hinterachse

Bremsen: vier gelochte innenbelüftete Bremsscheiben, vorn 330 x 34 mm, hinten 350 x 34 mm;

Sechskolben-Alubremzangen vorn, Vierkolben-Alubremzangen hinten

Räder und Reifen: 8J x 18 mit 225/40 ZR 18 vorn, 11J x 18 mit 295/30 ZR 18 hinten

Fahrzeugabmessungen: Länge x Breite x Höhe 4435 x 1830 x 1295 mm

Radstand: 2350 mm

Spurweiten: vorne 1465 mm, hinten 1522 mm

Tankinhalt: 64 Liter

Kofferraumvolumen: 100 Liter

Luftwiderstandswert: 0,31

Masse: 1590 kg

Leistungsgewicht: 3,79 kg/PS

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit 305 km/h

Beschleunigung: 0 bis 100 km/h in 4,2 sek.

Verbrauch: 13,9 Liter/100 km (Tiptronic), 12,9 Liter/100 km (Schaltgetriebe)

CO₂-Emission: 309 g/km (Schaltgetriebe)

Preis: ab 128 676 Euro (2000)