Auto Bild klassik

Ausgabe 1/2017 | 4,20 Euro

Auslandspreise: **A** 4,50 € • **B** 4,50 € • **CH** 8,50 CHF • **CZ** 160,00 CZK • **DK** 43 DKK • **HR** 47 KN
H 2430 FT • **E** 5,60 € • **GR** 5,60 € • **I** 5,60 € • **L** 4,50 € • **N** 80 NOK • **NL** 4,50 € • **S** 68 SEK • **SLO** 5,60 €

klassik

Das Magazin für Oldtimer und Youngtimer

PORSCHE TURBO

TEST Welcher ist der über-Elfer?

S. 10

NEU
- stabiler Umschlag
- feines Papier
- noch mehr Inhalt

DIE KUNST DES PIN-UPS S. 166

WERKZEUG, DAS SPASS MACHT S. 128

Die erstaunlichen Autos von 1987

Endlich H-Kennzeichen!

Opel Senator B, Mercedes MB 100, Honda Prelude, BMW E30 Touring, Ferrari F40 und mehr S. 26

Wie ein Audi zum BMW wurde S. 150

Audi Asso di Picche

BMW Asso di Quadri

Mercedes W 108 — VW Käfer

Sieben Klassiker zu gewinnen S. 156

01
4 197435 104208

Welcher ist der Super-Turbo?

Seit 40 Jahren haben die heißesten Porsche einen aufgeladenen Motor. Wir testen, welcher von ihnen am meisten Spaß macht. Teil 1: die Elfer

Porsche und Turbo, das ist eine Geschichte voller Leistung und Legenden. Ihren Anfang nimmt sie im Jahr 1971 auf der Rennstrecke, 1974 fährt der erste Turbo im Straßenverkehr.

Auf der Piste und im Alltag – genau dort testen wir gut 40 Jahre später acht Porsche, um herauszufinden, welcher am meisten Turbo ist. Fünf Elfer und drei Transaxle-Typen treten an, jeder das Topmodell seiner Baureihe.

Sogar AUTO BILD-Cheftester und Rennfahrer Dierk Möller bekommt feuchte Augen, bevor er Gas gibt. Auf dem Contidrom unterzieht er die Autos einer Sportwertung, bevor jedes seinen Alltags-Charakter zeigen muss.

Am Ende sind die Eindrücke so vielfältig, dass sie das Format sprengen. In diesem Heft lesen Sie deshalb, wie sich die Elfer schlagen, bevor im nächsten die Transaxle-Modelle drankommen.

FOTO: R. RATZKE

DAS CONTIDROM

Die Strecke, auf der AUTO BILD Sportwagen testet, ist 3,8 Kilometer lang.

Continental contidrom Continental

S. 12
911 Turbo 3.0 (930)
Tester und Fahrer begegneten dem Ur-Turbo mit Ehrfurcht und Respekt. Dieser 930 von 1976 gehörte Ferry Porsche.

S. 14
911 Turbo S (964)
Für Privat-Rennfahrer und Clubsport-Einsätze entwickelte Porsche den harten Turbo S. Nur 86 Stück wurden gebaut.

S. 16
911 Turbo WLS II (993)
Der letzte luftgekühlte Turbo bekam als erster Allradantrieb. Die maximale Ausbaustufe leistete heiser pfeifende 450 PS.

S. 18
911 Turbo S (996)
Mit Wasserkühlung und mehr Platz markierte der 996 einen Neubeginn. So schnell und komfortabel war kein anderer 911.

S. 20
911 GT2 RS (997)
Der leichte und austrainierte GT2 RS entstand als Spielerei einiger Ingenieure. In unserem Test fuhr er eine neue Bestzeit.

Sanfte Gewalt

Damals wie heute braucht der Ur-Turbo im Grenzbereich eine kundige Hand. Abseits davon überrascht er mit stiller Eleganz und undramatischem Wesen

ABMESSUNGEN in Millimetern — **911 TURBO 3.0**

Innenbreite vorn: **1320**
Spurweite: **1438/1511**
Breite: **1775**
Sitzplätze: **2+2**

Testbereifung: Michelin Pilot Exalto

Fahrzeugdaten	911 Turbo 3.0
Motor	Sechszylinder/Boxer
Kühlung	Luftkühlung
Ventile/Nockenwellen	2/1
Nockenwellenantrieb	Kette
Hubraum	2993 cm³
Bohrung x Hub	95,0 x 70,4 mm
kW (PS) bei U/min	191 (260)/5500
Nm bei U/min	343/4000
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Getriebe	Viergang-Schaltgetriebe
Antrieb	Hinterrad
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	205/55 + 225/50 ZR 16
Verbrauch (Werksangabe)	14-18 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	80 l/SP
zulässiges Gesamtgewicht	1470 kg
Neupreis (1976)	67 850 Mark
Messwerte	
Beschleunigung 0-50/-80 km/h	2,7/4,1 s
0-100 km/h	5,8 s
Zwischenspurt 60-100/80-120 km/h	10,4/9,4 s
Rundenzeit Contidrom	1:36,67 min
Bremsweg aus 100 km/h	47,2 m
Leergewicht/Zuladung	1195/275 kg
Kosten	
Steuern pro Jahr mit H-Kennzeichen	191 €
Versicherung (OCC-Beispiel)	927,47 €

Ist das noch ein Auto oder schon eine Reliquie? Ferry Porsche saß hier früher am Lenkrad und diktierte Anweisungen und Briefe auf Kassette. Porsche-Fans, denen der der erste 911 Turbo ohnehin als Heiligtum gilt, erkennen am dunkelgrünen Lack und dem Schottenkaro innen den Geschmack des Chefs.

Mit unguten Gedanken an tückische Leistungsentfaltung und schlagartige Lastwechsel geht es zum Warmfahren. Bloß nichts kaputtmachen. Umso mehr Zeit zum Staunen bleibt. Wie sanft und wohltemperiert der Ur-Turbo loszieht. Kraftvoll und gelassen, nicht pausenlos hektisch brodelnd wie seine Saugmotor-Verwandten. Der Lader im Abgasstrom dämpft vornehm die Geräuschkulisse, Schiebedach, elektrische Fensterheber und die damals noch als reiner Luxus geltende „Kälteanlage" machen es dem Fahrer bequem. Wie ein Boxer im Lodenjackett tritt dieser 930 auf. (Weil er eben doch so anders war als die normalen Elfer, erhielt er einen eigenen Typencode.)

Hinzu kommen komfortstiftende Ballonreifen und ein Fahrgefühl, das wegen der Sitzposition und stehenden Pedale noch dicht am VW Käfer ist. Das Getriebe lässt sich unerwartet glatt durchschalten. Vier Gänge müssen reichen, fünf gab es erst zum letzten Modelljahr 1989. Den wilden, unberechenbaren Ur-Turbo, der mit dem Heck voraus aus der Kurve fliegt, haben wir uns anders vorgestellt.

Das Cockpit-Layout stammt noch vom ersten 911, es gibt nur ein paar Knöpfe und Schalter mehr

Modische Porsche der 70er trugen innen Schottenkaro. Ferry Porsche schätzte gedeckte Farben

„Manierliches Auto, Lenkübersetzung wie beim VW 1303", sagt uns Fahrprofi Dierk Möller, während wir auf die Haarnadelkurve kurz hinterm Start zufliegen. Um im 930 schnell zu sein, müssen Drehzahl und Druck stimmen: untenrum reagiert der Turbo-Boxer zäh, erst ab 4000/min setzt hart und plötzlich die Leistung ein. Wer jetzt in der Kurve ängstlich das Gas lupft, lernt den anderen, bösen 911 Turbo kennen: Der Elfer dreht in die Kurve ein, die Lenkung macht weiter zu. Der erste Lastwechsel lässt sich noch mühevoll parieren, der Gegenschlag ist fast noch stärker. Uaah!

Es geht nur mit viel Gefühl und Konzentration. Einlenken, gegenlenken, einlenken – so zwingt der erfahrene Pilot den 930 um den Kurs. Nach zwei gemessenen Runden kühlt der Motor knackend im Leerlauf ab, Reifenabrieb klebt an den Flanken – was würde Ferry dazu sagen?

FOTOS: R. BATZKE (6)

Vier Gänge sind lange Standard, weil der Turbo laut Porsche keine hohen Drehzahlen benötigt

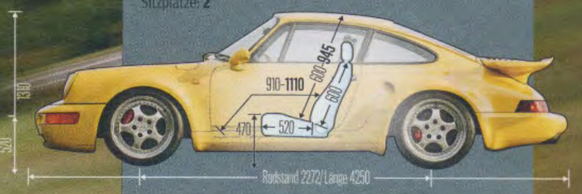
Auffälligste Änderung des Modelljahrs 1977 ist die Ladedruckanzeige im Drehzahlmesser

Ur-Werk mit 3,0 Liter Hubraum und 260 PS. Der erste 911 Turbo hat noch keinen Ladeluftkühler

Harte Zeiten

Andere Elfer haben mehr Power, doch keiner fühlt sich so sehr nach Rennsport an wie der ruppige, laute, filterlose 964 Turbo S. Kein Auto für Anfänger

ABMESSUNGEN in Millimetern	964 TURBO S
Innenbreite vorn: **1310**	Testbereifung: Michelin Pilot Sport
Spurweite: **1440/1481**	
Breite: **1775**	
Sitzplätze: **2**	



Fahrzeugdaten	964 Turbo S
Motor	Sechszylinder/Boxer
Kühlung	Luftkühlung
Ventile/Nockenwellen	2/1
Nockenwellenantrieb	Kette
Hubraum	3299 cm³
Bohrung x Hub	97,0 x 74,4 mm
kW (PS) bei U/min	280 (381)/5750
Nm bei U/min	490/4800
Höchstgeschwindigkeit	290 km/h
Getriebe	Fünfgang-Schaltgetriebe
Antrieb	Hinterrad
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	235/40 + 265/35 ZR 18
Verbrauch (Werksangabe)	20,0 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	92 l/SP
zulässiges Gesamtgewicht	1510 kg
Neupreis (1992)	295 000 Mark
Messwerte	
Beschleunigung 0-50/-80 km/h	1,3/4,1 s
0-100 km/h	5,1 s
Zwischenspurt 60-100/80-120 km/h	7,3/10,2 s
Rundenzeit Contidrom	1:32,38 min
Bremsweg aus 100 km/h	38,62 m
Leergewicht/Zuladung	1290/220 kg
Kosten	
Steuern pro Jahr	499 €
Versicherung (OCC-Beispiel)	1638,17 €

Der 964, so viel zur historischen Einordnung, ist so etwas wie der Übergang vom Mittelalter (930) zur Moderne (993). Er sieht noch ein wenig nach altem Elfer aus, besitzt aber schon ein zeitgemäßes Schraubenfederfahrwerk, Servolenkung und ABS. Es gab ihn auch mit Allradantrieb und Tiptronic-Automatik. Schnickschnack wie diesen mögen Porsche-Puristen nicht, weshalb der 964 lange ein wenig ignoriert wurde. Luxusprobleme.

Ein 964 Turbo S ist alles andere als normal, bequem oder zwischendrin. Porsche baute den S, weil ein frisierter Turbo in den USA die populäre IMSA-Meisterschaft gewonnen hatte und die Kunden auch solch ein Auto wollten. Am Ende wurden allerdings nur 86 Fahrzeuge verkauft, zum Stückpreis von atemberaubenden 295 000 Mark.

Er ist also ein Rennauto mit Straßenzulassung, das sich de facto nur auf der Piste wohlfühlt. Auf schlechtem Belag springt der 964 Turbo S trocken und hart von Asphaltnaht zu Bodenwelle, die Lenkung stößt und ruckt, in den nackten Radhäusern rauschen Steinchen und Kiesel wie bei einem Hagelsturm. Es gibt weder Radio noch Rücksitze. Es ist ohnehin besser, alle Aufmerksamkeit den zornigen 381 PS im Heck zu schenken.

Unterhalb von 3000/min sind sie nur teilweise vorhanden, kurz darüber fallen sie plötzlich alle zugleich über Fahrer und Auto her. Dann zuckt der Super-Elfer und ist schon gleich wieder im roten Bereich des Drehzahlmessers angekommen. 290 km/h Spitze fährt er, nur fehlt die Zeit für den Blick auf den Tacho, weil der Turbo S keine Ablenkung erlaubt.

Dierk Möller verteilt am Steuer Noten. „Lenkpräzision 3–, Untersteuern 2+, Übersteuern 4–. Sehr sportlich, aber schwer zu fahren. Die Lenkung erfordert Einsatz, Gas wegnehmen in der Kurve ist saugefährlich. Ein richtig böses Ding."

Den Mutigen belohnt der Turbo S. Je heißer Auto und Fahrer werden, desto mehr wird das Auto Teil von Hintern und Handflächen seines Fahrers. An seine Grenzen zu gehen fordert Kraft und Ausdauer, hier dreht sich alles um Sport. Dazu passt die Rundenzeit von 1:32 min. Ein fast aktueller Cayman GT4, ebenso hart und unerbittlich, ist nur einen Hauch schneller.

Leder im Cockpit ist der einzige Luxus. Der Lenkradkranz trägt unten links eine „turbo"-Prägung

Gelb, Schwarz und Lilagrau. Die Farbgebung ist typisch 90er, die Sitze sind überraschend bequem

FOTOS: R. RATZEK (6)

Ab Werk ohne Radio, die Musik spielt im Heck. Die sparsame Ausstattung hält das Gewicht niedrig

Neues Format: Als erster Elfer trägt der 964 Turbo S 18 Zoll große, dreiteilige Speedline-Räder

Der frisierte 3,3-Liter-Motor stammt noch vom 930. Obendrauf hockt der Ladeluftkühler

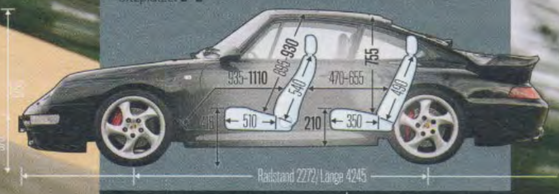
Frischer Wind

450 PS und Allradantrieb – der letzte luftgekühlte Turbo fährt in seiner eigenen Klasse. Die beste Figur macht der 993, wenn es nicht um Bestzeiten geht

ABMESSUNGEN in Millimetern **911 TURBO WLS**

Innenbreite vorn: **1315**
Spurweite: **1411/1504**
Breite: **1795**
Sitzplätze: **2+2**

Testbereifung:
Pirelli P Zero Asimmetrico



Fahrzeugdaten	911 Turbo WLS
Motor	Sechszylinder/Boxer
Kühlung	Luftkühlung
Ventile/Nockenwellen	2/1
Nockenwellenantrieb	Kette
Hubraum	3600 cm³
Bohrung x Hub	100 x 76,4 mm
kW (PS) bei U/min	331 (450)/6000
Nm bei U/min	585/4500
Höchstgeschwindigkeit	300 km/h
Getriebe	Sechsgang-Schaltgetriebe
Antrieb	Allrad
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	225/40 + 285/30 ZR 18H
Verbrauch (Werksangabe)	21,0 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	73,5 l/SP
zulässiges Gesamtgewicht	1840 kg
Neupreis (1997)	252 300 Mark
Messwerte	
Beschleunigung 0-50/-80 km/h	2,7/4,1 s
0-100 km/h	5,8 s
Zwischenspurt 60-100/80-120 km/h	5,1/6,6 s
Rundenzeit Contidrom	1:33,99 min
Bremsweg aus 100 km/h	38,57 m
Leergewicht/Zuladung	1500/340 kg
Kosten	
Steuern pro Jahr	265 €
Versicherung (OCC-Beispiel)	2396,77 €

Das hier ist das Ende der Fahnenstange, mehr 911 Turbo geht nicht, zumindest nach klassischer luftgekühlter Lesart. Zum Ende der Laufbahn schnürte Porsche beim 993 auf Wunsch das Super-Turbo-Paket mit „Werksleistungssteigerung II“, kombinierte den stärksten verfügbaren Motor mit dem größtmöglichen Luxus – bis heute bestimmt diese Verbindung das Wesen eines 911 Turbo, während schnelle Sauger wie GT3 den harten Hund spielen dürfen.

In Zahlen bedeutete das: Für 29 800 Mark Aufpreis gab es 450 statt 408 PS und damit auch 300 km/h Spitze. Der 993 Turbo WLS II und seine Anverwandten Turbo S und GT2 waren die ersten 911, die diese Marke knackten.

Im Vergleich zu den vom Werk angegebenen Messwerten schwächelt der von uns getestete 993 Turbo: Beim Sprint hängt er der Vorgabe von 4,1 Sekunden um 1,7 Sekunden hinterher. Vielleicht arbeiten die K24-Lader nicht mit vollem Druck, oder die Motronic gibt nicht das Letzte?

Biturbo-Aufladung, Allradantrieb und Sechsganggetriebe sind beim 993 Turbo schon serienmäßig. Auch diese Menge an moderner Technik unterscheidet den komplexen 993 von seinen Vorgängern.

Handschuhe an, Stoppuhr raus. 3,8 km lang ist der AUTO BILD-Handlingkurs, Sportwagen-Terrain. „Der kurze Radstand macht ihn schön agil. Hier passt die Leistung zum Fahrwerk, der 993 ist schon deutlich weniger bockig als 930 und 964“, sagt Cheftester Dierk Möller. „Allerdings ist der Gegenschlag beim Lastwechsel immer noch heftig.“

Der Liebhaber blickt anders auf den 993. Er freut sich, dass er hier alles auf einmal bekommt: einen Elfer mit Aufladung und Luftkühlung und massig Leistung, die verlustfrei auf alle vier Räder verteilt wird. Er ist nicht so bissig und fordernd wie die Vorgänger, sondern gereifter und berechenbarer. Mit dem 993 Turbo fällt es leicht, schnell zu sein.

Sitzposition, Cockpit-Layout und sogar der Geruch sind dabei aber immer noch typisch 911, das macht ihn nebenbei altmodisch und heimelig. Im Kreis der fünf Elfer ist der 993 Turbo der perfekte Klassiker. Und zum Glück ist er noch mehr Sportwagen als Gran Turismo.

Alles 911, fast wie immer, aber aufgeräumt. Viele der Schalter finden sich nun in der Mittelkonsole

Elektrische Sitze und viel Leder passen zum Luxusanspruch des Turbo. Der Seitenhalt ist mäßig

FOTOS: R. RATZKE (6)

Viele Systeme, viele Kontrollleuchten. Hoffentlich gehen sie nach dem Start auch wieder aus

Altes Thema, neue Formen. Der 993 ist breiter, die typischen Rundscheinwerfer liegen flacher

Volles Heck, volle Leistung. Turbotechnik und 450 PS füllen die letzten Ritzen des Motorraums

Volle Hütte

Luxus bis zum Anschlag, auf der Piste eine Macht. Wer immer noch glaubt, der wassergekühlte 996 sei kein echter Elfer, ist noch nicht Turbo S gefahren

Er klingt nicht. Während die anderen Elfer rauschen, bellen oder aus tiefer Kehle böse grollen, brummt der 996 nur so im Leerlauf vor sich hin. Wenn wir ihm also unbedingt etwas vorwerfen wollten, dann einen Mangel an Sound und Klangfarbe – keinesfalls aber an Leistung, Kompetenz oder gar Tempo. Oh nein!

Fast sind wir ein bisschen schockiert, wie mühelos und zielstrebig der Turbo S eine Zeit von knapp unter 1,31 Minuten in den Contidrom-Asphalt fräst. Schockiert, weil die erste wassergekühlte 911-Generation immer noch schief angeschaut wird. Als weichgespülter Kompromiss kam der 996 vor 20 Jahren rüber.

Die Spuren des damals total angesagten Bio-Designs trägt auch der späte, erst 2004 vorgestellte Turbo S. Scheinwerfer, Stoßfänger, Schalter und Tasten – alles ohne Ecken, immer rund, gebogen, pastillenförmig. Weiße Zifferblätter sind eine gängige Modesünde, die verschachtelten Instrumente mochte schon Ferry Porsche nicht leiden. Das arg günstige Plastik von Mittelkonsole und Armaturentafel zeigt schließlich auch noch an, dass in den 90ern selbst beim 911 gespart wurde.

Zum Glück gilt das nur für das Plastik des Cockpits. Im Vergleich zum 930 wirkt der 996 innen doppelt so groß, der längere Radstand (plus 78 mm) schafft Platz und bringt Ruhe ins Fahrverhalten.

Masse statt Klasse: Das Cockpit im modischen Bio-Design hat nicht die Eleganz des Urentwurfs

Komfort ist jetzt ein Thema: bequeme Sitze vorn, dank mehr Radstand etwas mehr Platz dahinter

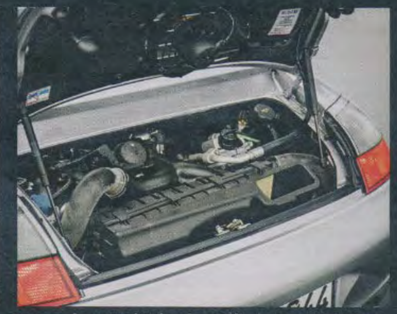
450 PS und Allradantrieb, die Eckdaten sind die gleichen wie beim 993. Hinzu kommt die erste Porsche-Bremse mit Keramik-Verbundscheiben, erkennbar an den gelb lackierten Bremssätteln. Je wärmer die Super-Stopper werden, desto fester beißen sie zu, der Allradantrieb egalisiert die letzte Feuchtigkeit der Piste. Der Fahrprofi schaltet das serienmäßige Stabilitätsprogramm aus und ist vom Gesamtkunstwerk schnell begeistert: „Die Geschwindigkeit geht in dich über, das Auto macht einfach, was du willst. Sportliche Gesamtnote: 2+“, sagt Dierk Möller.

Faszinierend, dass der 996 Turbo S das alles kann, aber nie muss. Die Liste der Extras reicht von Telefon bis Tempomat, die Luxus-Karte weiß er zu spielen. Die Preis-Leistungs-Wertung gewinnt der 996 mit Abstand, auf der Rennstrecke wird er Zweiter.

FOTOS: R. RATZKE (6)

Sechs Gänge und Handschaltung, die perfekte Lösung. Klimaautomatik ist Serie beim Turbo S

Das zweite Gesicht des 996. Der Turbo trägt Bi-Xenon- statt Spiegelei-Scheinwerfer

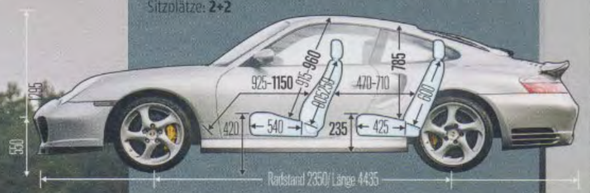


Wasserboxer mit Biturbo-Aufladung und 450 PS. Von oben ist davon leider kaum was zu sehen

ABMESSUNGEN in Millimetern — **911 TURBO S**

Innenbreite vorn: **1340**
Spurweite: **1472/1528**
Breite: **1830**
Sitzplätze: **2+2**

Testbereifung: Michelin Pilot Sport



Fahrzeugdaten	911 Turbo S
Motor	Sechszylinder/Boxer
Kühlung	Wasserkühlung
Ventile/Nockenwellen	4/2
Nockenwellenantrieb	Kette
Hubraum	3600 cm³
Bohrung x Hub	100 x 76,4 mm
kW (PS) bei U/min	331(450)/5700
Nm bei U/min	620/3500
Höchstgeschwindigkeit	307 km/h
Getriebe	Sechsgang-Schaltgetriebe
Antrieb	Allrad
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	225/40 + 295/30 ZR 18
Verbrauch (Werksangabe)	13,3 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	64 l/SP
zulässiges Gesamtgewicht	1935 kg
Neupreis (2004)	142 248 Euro
Messwerte	
Beschleunigung 0-50/-80 km/h	1,9/3,4 s
0-100 km/h	4,3 s
Zwischenspurt 60-100/80-120 km/h	4,0/4,7 s
Rundenzeit Contidrom	1:30,68 min
Bremsweg aus 100 km/h	35,7 m
Leergewicht/Zuladung	1590/345 kg
Kosten	
Steuern pro Jahr	265 €
Versicherung (OCC-Beispiel)	1112,97 €

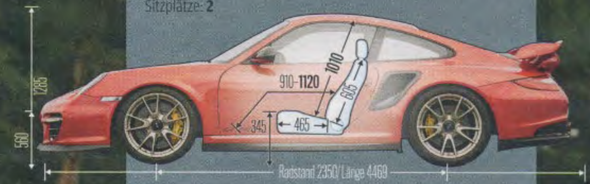
Großer Sport

So schnell kann's gehen: Beim Porsche-Turbo-Test darf der junge Gebrauchte GT2 RS als Instant-Klassiker mitfahren. Am Ende steht ein echter Rundenrekord

ABMESSUNGEN in Millimetern — **911 GT2 RS**

Innenbreite vorn: **1340**
Spurweite: **1509/1554**
Breite: **1852**
Sitzplätze: **2**

Testbereifung: Michelin Pilot Sport Cup



Fahrzeugdaten	911 GT2 RS
Motor	Sechszylinder/Boxer
Kühlung	Wasserkühlung
Ventile/Nockenwellen	4/2
Nockenwellenantrieb	Kette
Hubraum	3600 cm³
Bohrung x Hub	100 x 76,4 mm
kW (PS) bei U/min	456 (620)/6500
Nm bei U/min	700/2250
Höchstgeschwindigkeit	330 km/h
Getriebe	Sechsgang-Schaltgetriebe
Antrieb	Hinterrad
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	245/35 + 325/30 ZR 19
Verbrauch (Werksangabe)	11,9 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	90 l/SP
zulässiges Gesamtgewicht	1680 kg
Neupreis (2010)	237 578 Euro
Messwerte	
Beschleunigung 0-50/-80 km/h	1,8/3,3 s
0-100 km/h	4,1 s
Zwischenspurt 60-100/80-120 km/h	3,5/3,9 s
Rundenzeit Contidrom	1:25,72 min
Bremsweg aus 100 km/h	34,45 m
Leergewicht/Zuladung	1370/310 kg
Kosten	
Steuern pro Jahr	243 €
Versicherung (OCC-Beispiel)	5106,90 €

Als die Stoppuhr ein zweites Mal bei 1:25 min und ein bisschen stehen bleibt, haben wir Gewissheit: Der GT2 RS aus dem Porsche Museum hat gerade eine neue Rekordzeit auf dem Contidrom-Handlingkurs aufgestellt. Nicht in diesem Vergleich – nein, generell. Das Turbo-Tier liegt fast zwei Sekunden vor seinem Sauger-Verwandten, dem aktuellen 911 GT3 RS mit 500 PS. Was für ein Monster!

„Hier stimmt einfach alles, das ist die perfekte Balance", sagt Dierk Möller, während der GT2 knisternd und knackend mit abradierten Semislick-Reifen am Streckenrand runterkühlt. „Kein Untersteuern, nur ganz wenig Übersteuern, was beim Richtungswechsel hilft. Und wo andere Autos das nur zwei Runden mitmachen, hält so ein Porsche den ganzen Tag – typisch!"

Maximale Biturbo-Power und Heckantrieb sind seit 993-Zeiten die Zutaten jedes GT2. Wenig Gewicht und Ausstattung sollten den GT2 für die Piste vorbereiten. Beim Modell der Baureihe 997 haben die Ingenieure das Ganze derart zugespitzt, dass am Ende echter Rennsport, also ein RS, herauskam – der bis heute stärkste und schnellste Porsche mit Straßenzulassung.

Ein mit Spezialteilen und Hightech-Legierungen modifizierter Rennmotor arbeitet im Heck. Aber weil's ein Porsche mit Nummernschild ist, muss auch der Laie mit 620 PS im Nacken schnell und problemlos unterwegs sein können. So ist trotz exzessiven Leichtbaus und nur 1370 Kilo Leergewicht Restkomfort in Form von Navi, Klima und elektrischen Fensterhebern an Bord. Theoretisch könnte der Tempomat bei 330 km/h Spitze fixiert werden.

Sechs Gänge werden von Hand geschaltet, die Kupplung ist extrahart, hinten rumpelt ihr leichtes Einmassenschwungrad, das Fahrwerk taugt dazu, Zahl und Größe der überfahrenen Kiesel zu bestimmen.

Der Fahreindruck findet in Extremen statt. Jedes PS muss nur 2,21 Kilo bewegen, kurz über 2000/min liegen 700 Nm Drehmoment an. Der GT2 RS schießt zum Horizont und legt dann ganz Turbo-untypisch jenseits von 5000/min noch einmal kräftig nach! Das flaue Gefühl im Magen bestätigt die Rundenzeit – dieser Turbo fährt im Grenzbereich.

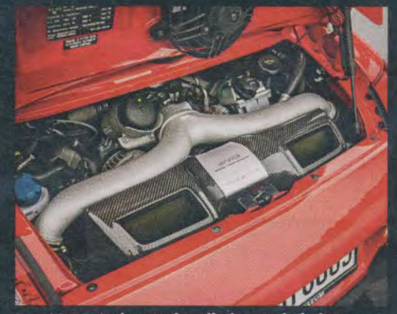
Keine Spur von Rennsport. Lenkrad und Schaltknüppel tragen griffestes Alcantara – gut so!

Türöffnerschlaufen und Gurte passen farblich zum Lack, die Rennsitze sind erstaunlich bequem

FOTOS: R. RATZKE (6)

RS, das steht für Rennsport. Zentralverschlüsse sparen Gewicht und Zeit beim Boxenstopp

Doppeldeck am Heck. Das Spoilerwerk produziert dringend benötigten Abtrieb



Im 620 PS starken Sechszylinder steckt jede Menge Renntechnik. Zu sehen ist davon leider nichts

HISTORIE

Die Ära der Aufladung bei Porsche beginnt 1971, als Renn-Ingenieur Valentin Schäffer bei der Firma Eberspächer eine Handvoll Lkw-Lader kauft. Mit über 1000 Turbo-PS fahren 917/10 und 917/30 in den nächsten zwei Jahren die Konkurrenz in CanAm-Meisterschaft und Interserie in Grund und Boden; der erfolgreiche Einsatz macht Mut und liefert wichtige Erkenntnisse für den zukünftigen Bau von Straßenautos.

Im April 1973 läuft der erste 2,7-Liter-Sechszylinder mit Turboaufladung im Testbetrieb, im Frühjahr 1975 stellt Porsche den 911 Turbo vor – der erste Elfer mit Aufladung. Vom Stamm des straßenzugelassenen Ur-Turbo (Typ 930) zweigen die Äste der Rennsport-Typen 934 und 935 ab. Deren Leistung klettert von anfänglich 485 auf bis zu 845 PS, in den Jahren 1976 bis 1979 gewinnt Porsche die Sportwagen-WM.

Zum Modelljahr 1978 wächst der Hubraum des 911 Turbo von 3,0 auf 3,3 Liter, die Leistung steigt auf 300 PS. Ab Frühjahr 1987 ist der 930 erstmals auch als Cabrio- und Targa-Version erhältlich. Damit ist der Turbo ein fester Bestandteil der 911-Modellpalette, steht künftig mit viel Leistung UND komfortabler Ausstattung an deren Spitze und unterscheidet sich deutlich von den starken, aber karg-puristischen Sauger-Typen à la Carrera RS. Irgendwo dazwischen: Modelle im modischen „Turbolook“, die mit Turbo-Optik, aber Saugmotor verkauft werden.

Die 930-Nachfolge-Generation 964 Turbo tritt ab 1990 mit dem bekannten 3,3-Liter-Motor und 320 PS an und legt erst 1992 bei Hubraum und Leistung nach. Zwar gibt es eine Extremsport-Variante in Form des Turbo S mit 381 PS, aber der Turbo Targa fällt (bis heute) aus dem Programm, und das Turbo Cabrio wird ganze sechs Mal gebaut.

Der große Entwicklungssprung findet erst beim nachfolgenden Typ 993 statt. Biturbo-Aufladung und Allradantrieb gehören ab sofort beim 911 Turbo zusammen, eine Alternative zum Coupé gibt es nicht. Als Basis für den Rennsport wird der GT2 aufgelegt, ausschließlich mit Heckantrieb und ab Werk reduzierter Ausstattung. Mit 450 PS erreichen Turbo S und GT2 erstmals die 300-km/h-Marke.

Mit der Generation 996 kommt die große Artenvielfalt. Den allradgetriebenen 911 Turbo gibt es als Coupé und Cabrio (jetzt mit Lufteinlässen in den Flanken), mit 420 und 450 PS sowie als GT2 mit Heckantrieb und 462 beziehungsweise 483 PS.

Im Sommer 2004 folgt der Typ 997, zuerst nur als Sauger. Wieder gibt es Turbo als Coupé und Cabrio sowie den Hochleistungs-Turbo GT2. Beide markieren das Ende der alten Turbo-Zeit: Zum letzten Mal kommen beim 997 die in Grundzügen noch auf dem 964-Triebwerk basierenden Turbo-Motoren mit 3600 cm³ zum Einsatz, zwischen 480 beziehungsweise 530 und 620 PS (GT2 RS) stark.

917/10 (1971/72) Der erste Porsche-Rennwagen mit Aufladung. V12 mit 1150 PS

911 Turbo RSR (1976/77) Als Typ 934 geht die Rennsport-Variante des 911 Turbo auf die Piste

964 Turbo 3.6 (1992/93) Der letzte 911 Turbo mit Heckantrieb. Der 3,6-Liter-Boxer leistet 360 PS

964 RS (1991/92) Drehzahl statt Aufladung. Die erste Alternative zum Turbo heißt RS

993 Carrera 4S (1995-97) Der tut nur so. In der turbobreiten Karosserie steckt ein Saugmotor

993 GT2 (1995-97) Mit bis zu 450 PS ist der luftgekühlte GT2 der Gipfel der Ur-Turbo-Evolution

996 Turbo S Cabriolet (2004) Offen im Überfluss. Der 996 definiert Turbo als Luxus

996 GT3 (1999-2004) Das Kontrastprogramm. Der nackte GT3 liefert bis zu 381 Saug-PS

997 Turbo (2005-2011) Neue Sphären. Der 997 knackt als erster 911 Turbo die 500-PS-Marke

997 Sport Classic (2009) Das andere Extrem. Der Super-Sauger mit 408 PS spielt RS

PLUS/MINUS

930: Den Ur-Turbo umgibt bereits der Charme des Klassikers, hier jedoch gepaart mit tollen Fahrleistungen und großer Zuverlässigkeit. Die Technik eines 911 Turbo der ersten Generation ist erfrischend analog und einfach zu reparieren, ab September 1975 waren außerdem alle Karosserien feuerverzinkt. Die hohen Preise jenseits der 100 000 Euro-Marke rufen leider auch Pfuscher und Rosstäuscher auf den Plan. Stimmen Räder-Reifen-Kombination, sind Fahrwerk und Bremsen (teuer!) im ordnungsgemäßen Zustand, passen Motor und Getriebe zum Auto? Augen auf beim Turbo-Kauf!

964: Zwischen dem ewig populären G-Modell und dem hochgejazzten 993 tat sich der 964 lange schwer. Er saß halt zwischen den Stühlen. Vorbei, vorbei. Puristischer Heckantrieb, modernes Schraubenfederfahrwerk und zeitgemäße Komfort-Features machen den 964 Turbo teuer (den späteren Turbo 3.6 mit 360 PS sogar noch deutlich mehr) und begehrenswert. Und es steckt formal noch viel Ur-Elfer darin, das kommt an. Leider sind Wartung und Pflege eines 964 aufwendig, mitunter arg kompliziert und immer kostspielig.

993: Der 993 ist der Alpha-Elfer unter den Turbos. In ihm steckt alles, was Porsche damals draufhatte: Biturbo-Aufladung, bis zu 450 PS Leistung, traktionssicherer Allradantrieb und letztmals Luftkühlung. Auch qualitativ ist er top. Damit steht er sich heute selbst im Weg: Die Preise sind stark gestiegen, und weil sie so kostbar sind, stehen sich viele 993 Turbo die Breitreifen platt. Er fährt grandios, wird aber viel zu oft in die Galerie verdammt.

996: Jetzt bloß nicht über Wasserkühlung und Spiegelei-Scheinwerfer nörgeln. Das aufgeladene Topmodell war schon immer was Besonderes: Bi-Xenon-Scheinwerfer, 18-Zoll-Hohlspeichenräder, Allradantrieb und Sechsgang-Schaltgetriebe waren serienmäßig. Neu war die Tiptronic S: Als erster 911 Turbo war der 996 mit Automatik zu haben. Bei Vielfalt und Preis bietet der 996 Turbo derzeit das beste Gesamtpaket, aber natürlich bleibt der Unterhalt eines solch komplexen Gesamtkunstwerks ein teurer Spaß. Größtes Plus: Er ist heute noch bezahlbar, morgen sicher schon teurer.

997: Der Vorteil des 997 ist, dass sich niemand für ihn rechtfertigen muss, was 996-Fahrern immer noch passiert. Mit all seinen elektrischen Helfern und Assistenzsystemen, dem optionalen Doppelkupplungsgetriebe und VTG-Ladern ist er ein modernes Auto, dessen Klassikerstatus allerdings wohl nur eine Frage der Zeit ist. Sein Preistief hat er noch vor sich, Turbo-Fans sollten ihn also im Auge behalten.

ERSATZTEILE

911-Turbo-Fahren zum 924-Tarif gibt es nicht. Teile, Reparaturen, Benzinrechnungen, das alles kostet ein Vielfaches. Aber wo die Ersatzteilversorgung für den Frontmotor-Volksporsche oft stockt, sehen sich 911-Piloten gut versorgt. Originalteile und reproduzierte Komponenten lassen sich in der Regel beim Händler bestellen, vom Hauben-Wappen bis zum Endtopf gibt es fast alles. Bei 930 und 997 ist die Lage am entspanntesten, dazwischen klaffen auch mal Lücken. Da hilft meist das Internet weiter, natürlich sind auch Gebrauchtteile eine Alternative. Billiger als im Porsche-Zentrum lässt es sich bei freien Ersatzteilspezialisten einkaufen. In der Vielfalt der Teile gibt es viele Überschneidungen zu den Modellen mit Saugmotor. Beim 930 sind, um nur einige Beispiele zu nennen, Lampen und Leuchten, Türen und Innenraumteile mit denen des 911 Carrera identisch, die Außenspiegel gab es auch bei den Frontmotor-Typen. Ein echter Turbolook-911 trägt

Und wer hat's erfunden?
Der Schweizer Alfred Büchi (1879-1959) war's. 1905 erhält er ein Patent auf einen Abgasturbolader. Eine im Abgasstrom rotierende Turbine treibt ein Verdichterrad im Ansaugtrakt an, das Luft mit Überdruck in die Zylinder presst und so den Füllungsgrad erhöht.

die breite Karosserie, Spoiler, Fahrwerk, Bremsen und Räder des Turbo. Das alles ist teuer, weshalb beim Kauf geprüft werden muss, ob es ein Turbo-Ersatzteil ist oder nur so aussieht. Ähnlich verhält es sich mit den späteren Modellreihen, etwa beim 993: Das Turbo-Modell besaß leichte und teure Hohlspeichen-Räder, im gleichen Design gab es aber auch günstigere Monobloc-Felgen. Sorgfalt beim Teilekauf ist oberste Pflicht. Wieder andersrum läuft es beim **996:** Die Bi-Xenon-Scheinwerfer des Turbo waren ein Jahr später auch beim Carrera Serie. Und ein 996 4S verfügt über die gleiche Bremse wie der Turbo. Das alles ist typisch Porsche und kompliziert, weshalb im Zweifelsfall Expertenrat unerlässlich ist.

EMPFEHLUNG

Welchen empfehlen und welchen nehmen – diese Auswahl ist beim 911 Turbo nicht unbedingt immer deckungsgleich. Stellen wir erst einmal, unter rein emotionalen Gesichtspunkten, eine Hitliste zusammen.

Der aufregendste 930 dürfte wahrscheinlich ein Turbo Targa sein, einfach weil er einmalig in Form und Konzeption und (vor allem mit zuletzt eingebautem Fünfganggetriebe) selten und natürlich kostbar ist. Rar und wertvoll? Das gilt noch mehr für den 964 Turbo S, der faszinierend rau, hart und unerbittlich ist, eben ein Elfer alter Schule mit ungeheurem Leistungswillen. Sein Nachfolger innerhalb der 993-Baureihe ist der GT2, die letzte, extreme Evolutionsstufe des klassischen 911 Turbo mit Heckantrieb und Luftkühlung. Er ist, noch mehr als der 964 Turbo S, der Richtige, wenn Geld überhaupt keine Rolle spielt. Ein 996 Turbo S hat alles, was es braucht, um auch im heutigen Alltag eine gute Figur abzugeben. Kraft kombiniert er gekonnt mit Komfort, die Zeit des 996-Bashings liegt hinter ihm. Als GT2 RS ist der 997 ein Monster, viel besser spielt er aber die Rolle als Begleiter für schöne Stunden, wozu sich ein 997 Turbo Cabrio ganz besonders gut eignet. So viel zu den Empfehlungen.

Rein rational betrachtet, ist ein gepflegter und ordnungsgemäß gewarteter 996 Turbo derzeit der beste Kauf – gut verfügbar und mit Preisen um die 50 000 Euro noch bezahlbar, weil erst am Anfang seiner Klassikerkarriere stehend. Standschäden sind bei dieser Fahrzeuggattung häufig, ein niedriger Kilometerstand garantiert noch keinen guten Zustand. Ähnliches gilt für den 997 – aber der ist dann vielleicht doch noch einfach zu modern.

CLUBS/FOREN

Clubs: Porsche Club für den klassischen 911, www.porsche911club.de; Independent Porsche Owners Club Germany, www.pocg.de; Porsche Club Deutschland e. V., www.porsche-club-deutschland.de **Forum:** PFF – Unabhängiges Porsche Magazin & Forum, www.pff.de

LITERATUR

Porsche Turbo. Ära der Turbo-Elfer: Dirk-Michael Conradt, Motorbuch 2016, 39,90 Euro
Porsche Turbo. Straßen- und Rennsportwagen: Randy Leffingwell, Delius-Klasing 2015, 39,90 Euro **Porsche 911 Turbo. Air-Cooled-Years 1975–1998:** Andreas Gabriel/Norbert Franz, Berlin Motor Books 2015, 99,80 Euro
Porsche. Alle Serien- und Sportwagen seit 1948: Marc Bongers, Motorbuch 2014, 69 Euro

MARKTLAGE

Hohe Preise, großes Angebot: Das gilt für viele 911 Turbo, aber nicht für die Spezialtypen. Dort treffen extreme Preise auf nicht existentes Angebot, wie auch die Preiskurven unten zeigen, bei denen wir uns in einigen Fällen mit ähnlichen Autos behelfen mussten. Grundsätzlich sind die alten, luftgekühlten Typen oft die teureren Turbo: Ganz gleich ob 930, 964 oder 993 – ein Auto in verlässlich gutem Zustand kostet um die 130 000 Euro, beim 993 eher mehr. Der spezielle 964 Turbo S wird so selten gehandelt, dass es gar keine Preiskurve gibt. Mittelgute 993 Turbo gibt es ebenfalls fast keine, ebenso wenig welche mit Werksleistungssteigerung. Classic Data hat in beiden Fällen keine Notierung. 996 Turbo S wurden nur 2004 und 2005 gebaut und sind verfügbar, werden allerdings erst ab diesem Jahr preislich erfasst. Schon ein Klassiker ist der junge 997 GT2 RS. Im Internet beginnen die Gebrauchtwagenpreise bei 400 000 Euro – neu kostete er 237 000 Euro!

Quelle: Classic Data. Obere Kurve: Preise für Autos in Zustand 2, d. h. gutem Zustand: entweder seltener, guter, unrestaurierter Originalzustand oder fachgerecht und aufwendig restauriert; technisch einwandfrei und mit leichten Gebrauchsspuren. Untere Kurve: Preise für Autos in Zustand 3, d. h. mit Gebrauchsspuren, ohne größere technische und optische Mängel, voll fahrbereit und verkehrssicher. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig.

FOTOS: HERSTELLER (5), AFP, C. EITTMANN, C. HERR, L. WILLGALIS, PICTURE ALLIANCE/DPA, U. SONNTAG

Faust im Nacken

Elf Sekunden liegen zwischen 930 und 997, und am Ende fährt der GT2 RS einen Rundenrekord. Die großen Unterschiede zwischen den 911-Turbo-Generationen gehen über die Zeiten hinaus.

RUNDENREKORD AUF DEM CONTIDROM

Der Top-Turbo schlägt sie alle: Der alte GT2 RS ist fast zwei Sekunden schneller als der aktuelle Super-Sauger GT3 RS

1. PLATZ: Porsche 911 GT2 RS (997) — 1:25,72 min
2. PLATZ: Porsche 911 GT3 RS (991) — 1:27,53 min
3. PLATZ: Porsche 911 GT3 (991) — 1:28,90 min
4. PLATZ: Porsche 911 Turbo (997) — 1:30,73 min
5. PLATZ: Porsche Boxster Spyder (981) — 1:31,42 min
6. PLATZ: Porsche Cayman GT4 (981c) — 1:31,43 min

Der Sieger des ersten Turbo-Tages geht mit deutlichem Abstand durchs Ziel. 23 Punkte liegt der GT2 RS in der Gesamtwertung vor dem Zweitplatzierten 993 Turbo WLS. Es folgen der ursprüngliche 930, der große Allrounder 996 und der extreme 964.

Eine Überraschung? Ja und nein. Hätten wir die fünf Elfer nur mit den Augen des Klassikerfans betrachtet, wäre das Ergebnis wohl anders ausgefallen, aber das war nicht unser Plan. Wir suchten das Gesamtkunstwerk.

Ein Teil des Megatests gehörte den Fahrten auf der Rennstrecke. Das ist legitim, weil sich ein 911 Turbo dort auch früher beweisen musste. Faktoren wie Preisprognose und Ersatzteilversorgung kamen dazu, es gab auch Punkte für Sympathiefaktor und historische Bedeutung. Fakten und Gefühl spielten gleichermaßen eine Rolle.

Da wundert es nicht, wenn der irrwitzig starke, mit Rennsport-Kompetenz veredelte 997 gewinnt. Er ist eben nicht nur schneller als aktuelle Elfer, sondern auch sehr besonders, selten und kostbar. Ihn umgibt nicht der Nimbus eines Ur-Turbo oder des letzten luftgekühlten 993 Turbo, da machen andere 911 Boden gut.

Ginge es hingegen um den besten Kompromiss zwischen Damals und Heute, läge der 993 klar vorn. 450 PS und Luftkühlung, was will der Liebhaber mehr? Die Turbo-Ikone 930 beglückt uns mit Charme und Nostalgie, daran kommt auch ein nahezu perfekt agierender 996 nicht vorbei. Jeder der beiden punktet anders, am Ende herrscht fast Gleichstand. Dass der 964 Turbo S eigentlich ein Rennwagen mit Straßenzulassung ist, kostet ihn einige Zähler. Radikaler geht es nicht, dachten wir – bis Tag 2 anbrach.

	max. Punkte	930	964	993	996	997
Was sie können						
Platz, Variabilität	10	4	2	4	5	3
Alltagstauglichkeit	10	5	3	7	8	5
Sicherheit	10	3	4	6	8	9
Fahrleistungen	10	5	7	7	9	10
Verbrauch, Reichweite	10	5	4	2	3	6
Abgas, Umweltzonen	10	3	2	2	4	5
Sitzkomfort, Sicht	10	4	4	6	6	3
Federungskomfort	10	5	2	6	6	3
Innengeräuschwerte	10	5	3	6	4	4
Marktpreis	10	5	10	3	5	7
Preisprognose	10	8	10	8	6	10
Unterhaltskosten	10	8	3	6	6	4
Ersatzteilversorgung	10	8	5	5	8	10
Reparaturfreundlichkeit	10	8	6	5	5	4
Zwischenergebnis	**140**	**76**	**65**	**73**	**83**	**83**
Wie sie uns anmachen						
Auffälligkeit	10	7	9	6	5	10
Außendesign	10	8	7	8	5	7
Innendesign	10	9	8	8	5	6
Anfassqualität	10	6	7	9	4	8
Verarbeitung	10	7	7	8	6	9
Motorsound	10	8	8	7	5	10
Fahrgeräusche	10	7	5	8	9	5
Motorcharakteristik	10	6	7	8	8	10
Lenkung	10	4	6	7	8	10
Fahrspaß	10	6	9	7	6	9
Sympathiefaktor	10	10	7	9	6	6
Ausgefallenheit	10	6	9	7	7	10
technisches Niveau	10	6	7	7	8	10
historische Bedeutung	10	10	8	8	10	10
Zwischenergebnis	**140**	**100**	**104**	**107**	**92**	**120**
Gesamtergebnis	**280**	**176**	**169**	**180**	**175**	**203**

FOTOS: SEVEN FIVE 3, BMM

WIR HABEN GETESTET

Der Rennfahrer

Dierk Möller
Testfahrer
AUTO BILD

Schnelle Runden im Elfer sind wie ein Ritt auf der Kanonenkugel. Das Antriebskonzept mit Heckmotor sorgt für Super-Traktion und Riesen-Fahrspaß, doch das (Über-)Gewicht im Heck verlangt nach blitzschnellen Reaktionen und geübter Hand. 930 und 964 sind tückische Übersteuerer, Turbo-Einsteiger greifen besser zu 993 oder 996 mit Allrad.

Der Liebhaber

Jan-Henrik Muche
Autor, AUTO BILD KLASSIK

Bestzeiten sind nicht alles. Okay, der GT2 RS fährt alles in Grund und Boden, doch im 930 spüren wir den Geist Ferry Porsches. Welcher Typ Turbo bin ich? Mag ich es modern oder klassisch, will ich eher die Form oder die Fahrleistung? Für Fans wie Fahrdynamiker liegt der ideale Elfer wohl in der Mitte: 964 und 993 sind klassisch und richtig schnell.

Teil 2 im nächsten Heft: Wind von vorn

Im zweiten Teil unseres Megatests spielt die Musik vorn. Nachdem die aufgeladenen 911 ihre Zeiten vorlegen durften, kommen die Porsche-Transaxle-Modelle mit Vierzylinder-Turbo an die Reihe. Im Feld der Frontmotor-Typen gehen nur die Besten ihrer jeweiligen Baureihe an den Start: 924 Carrera GTS, 944 Turbo Cabrio und 968 Turbo S. Die Frage lautet: Wer ist besser als all die Elfer?