



Test: 718 Cayman



Deutschland € 6,80
Österreich € 7,30
Schweiz CHF 11,90
Luxemburg € 7,90
Belgien € 7,90
Ungarn HUF 2890

4 197498 706807 04

Sechs Generationen Porsche 911 Turbo

Alle Baureihen im großen Vergleich

Das ist
Ihr Porsche wert:
Aktuelle Preise von
classic-analytics



Steiermark im Turbo Cabrio



Sport ab Werk – 911 R



Kaufberatung Porsche 912

Spannend: Elektro-911 • Abgedreht: Szene in Japan • Einmalig: Flachbau 964



Vom Winde verweht

Schneller. Sicherer. Komfortabler. Seit vier Jahrzehnten legt der Porsche 911 Turbo die Messlatte für Sportwagentechnologie höher und höher.

Den selbst gesetzten Anspruch, ein Maßstab für schiere Leistung gepaart mit echter Alltagstauglichkeit zu sein, hat er stets übertroffen. Eine Begegnung mit den sechs Turbo-Generationen zeigt, wie vierzig Jahre Evolution, Innovation und Leidenschaft den Über-Elfer zur Sportwagen-Ikone machten

Text: Dries van den Elzen · Fotos: Jérôme Wassenaar

Alle Sechse aufgereiht zum Vergleich: vom 930 Turbo der G-Modell-Generation (ganz links) über 964, 993, 996 und 997 bis zum 991 Turbo Jahrgang 2013

Vier Jahrzehnte sind schon eine lange Zeit. Doch das Sportwagen-Sextett mit den breiten Backen, das hier aufgereiht steht, demonstriert offensichtlich das Gegenteil. Es mutet fast ironisch an, dass gerade jenes Auto, das für sein innovatives Image bekannt ist, über die Jahre seiner klassischen Linie dermaßen treu geblieben ist. Immer wieder genügten subtile Änderungen, um die legendäre Basisform des 911 in ein imposantes Sportwagen-Ideal zu verwandeln, das alles andere als subtil war. Die ausladenden Karosserieteile im Heckbereich tun sich sichtlich schwer, die dort platzierte Hochleistungsmaschine zu verbergen. Bei den ersten drei Generationen hatte der „Walfischschwanz“ auf der Heckpartie sogar eine Doppelfunktion: Einerseits diente er als aerodynamisches Hilfsmittel, um mehr Anpressdruck zu erzeugen, andererseits bot er Platz für die Ladeluftkühler des Turbomotors.

Große Heckflügel brachten Platz für die Ladeluftkühler und Anpressdruck für Stabilität in neuen Geschwindigkeitsregionen

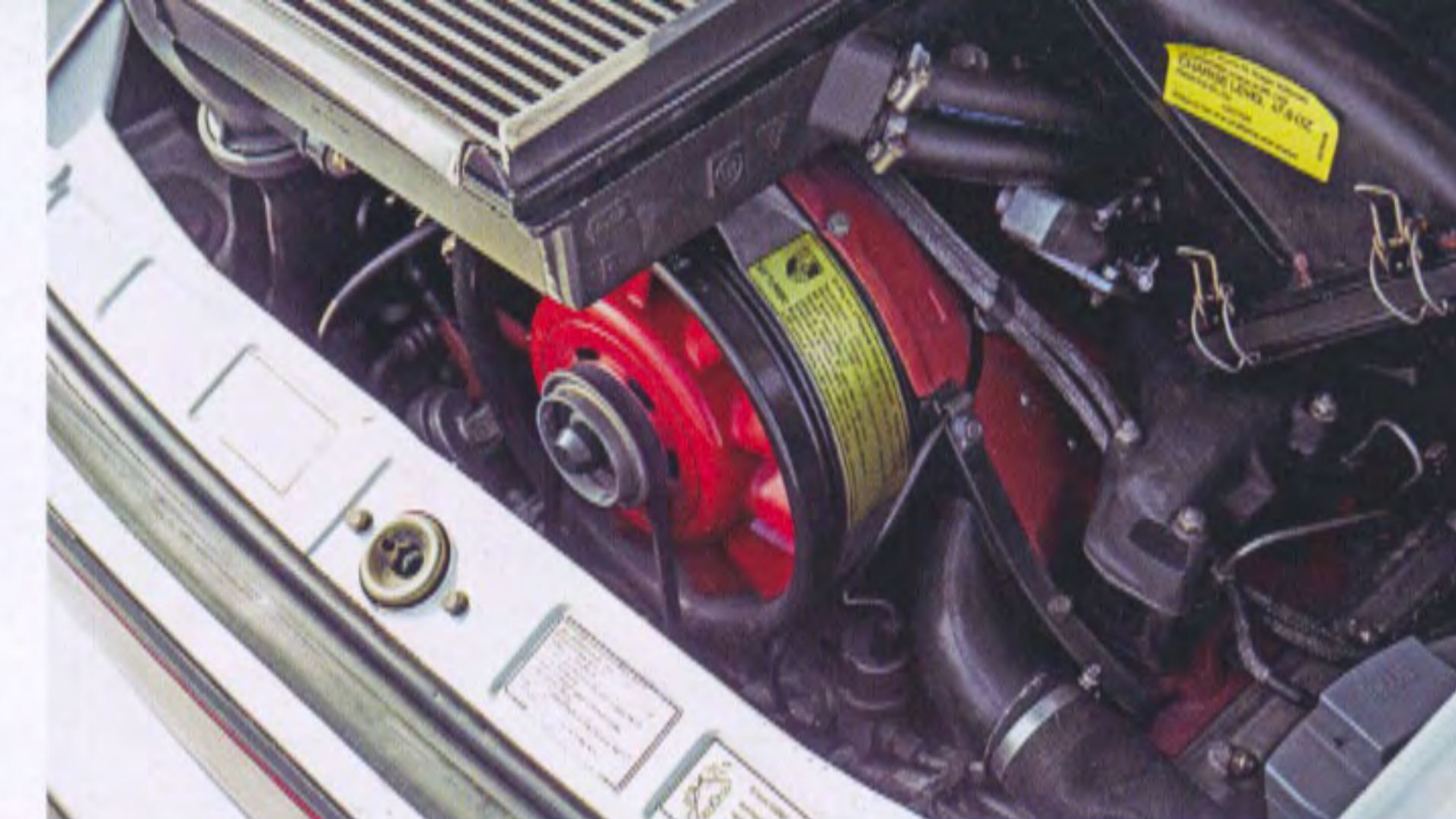
In seinen vierzig Jahren erlebte der 911 Turbo eine ähnliche Entwicklung wie die Luftfahrtindustrie zwischen den dreißiger und den siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts: Den Sprint von notdürftig mit Seil zusammen gebundenen Eigenbau-Kreationen bis hin zu Flugzeugen mit Tempo Mach III. Das alles dank einer exponentiellen Entwicklung jener Technologien, die Autos schneller, sicherer, effizienter und komfortabler gemacht hat, als man das im Jahr 1975 jemals für möglich hielt. In jenem Jahr entschlossen sich die Porsche-Verantwortlichen, die damals revolutionäre Turbo-Technologie aus dem Motorsport auf die Straße zu bringen. Es gab für kurze Zeit Überlegungen, den Porsche 911 Turbo zum Leichtbau-Rennfahrzeug für die Straße zu machen, so wie es vorher der Carrera RS war, aber dann fiel die Entscheidung, den Turbo zum neuen Luxus-Flaggschiff der 911er-Reihe zu machen. Ausgestattet mit

allem, was sich die Ingenieure nur denken konnten. Am Fahrzeugheck sollte das ein Schriftzug mit dem in jener Ära fast magischen Begriff „Turbo“ auf Anhieb für jedermann ersichtlich machen.

In düsterem Mattschwarz wohlgemerkt, weil zu den Unterscheidungsmerkmalen, die den besonderen Stellenwert des Turbo zu den normalen 911-Modellen zeigte, nicht nur die Breitbau-Karosserie und der Monster-spoiler, sondern auch das serienmäßige „Black Look“-Paket gehörte, mit dem alle Chromdetails durch pechschwarzes Gummi oder Kunststoff ersetzt wurden. Jene mehr oder weniger dezenten Details unterstreichen den Anspruch des Autos auf die absolute Spitzenposition. Zur Erfüllung des Versprechens diente ein innovativer Dreiliter-motor, natürlich ein Sechszylinder-Boxer. Das Triebwerk sollte die Basis vieler zukünftiger Porsche-Motoren werden, dieser unterschied sich aber von allem, was vorher verfügbar war, vor allem wegen der extrem niedrigen Verdichtung von 6,5:1 und einem einzelnen KKK-Turbolader. Ein Motor, der irgendwo am Ende des Drehzahlbereichs aufzuwachen schien und dann seine anfängliche Faulheit mit einer gewaltigen Kraft-

explosion mehr als wettmachte. Dieser blitzschnellen Transformation von einem Motor, der an allen Ein- und Auslassstellen undicht scheint, bis zum röhrenden Kraftpaket mit damals sagenhaften 300 PS, der seinem Ursprung im Motorsport auf überzeugende Weise gerecht wird, verdankt der 930 Turbo seine wenig charmante Bezeichnung als „Witwenmacher“. Das unruhige Heck mit tückischem Ausbrecheffekt in Verbindung mit einem Motor, der seine Kraft unmissverständlich auf die Straße bringt, war für viele gutbetuchte Fahrer jener Zeit wohl ein Schritt zu weit.

Wir aber sind vorgewarnt, und wer mit dem heutigen Kenntnisstand und etwas Fahrkönnen einsteigt, kann nur feststellen, dass alles nicht so dramatisch ist, wie es die Legende will. Dieser 3.3 aus dem Jahr 1986, der in etwa fünf Sekunden von null auf 100 km/h beschleunigt und eine theoretische Höchstgeschwindigkeit von fast 260 km/h erreicht, fühlt sich immer noch schnell an, flößt aber keineswegs Angst ein. Zugegeben, in einer Bergab-Kurve, die zumacht, und dann noch im Regen, sollte man es vorsichtig angehen lassen. Aber es überwiegt das Gefühl einer authentischen und beruhigenden Verbin-



Mit dem 3,3-Liter-Motor kam der Ladeluftkühler (oben). Das Turbo-Fahrwerk brauchte Platz, der 911 ging deshalb kräftig in die Breite (links). Tacho bis 340 km/h, damals fast unvorstellbar



Moby Dick

Nachdem man bei Porsche den Entschluss gefasst hatte, die im Rennsport erprobte Turbo-Technologie auch in der Serienproduktion einzusetzen, startete die Entwicklung eines 911 mit Turbomotor für das FIA-Gruppe-5-Reglement. Mangels Straßenaus zur Homologation musste der Carrera RSR Turbo 2.1 im ersten Jahr in der Klasse der Prototypen mit 3,0-Liter-Motor antreten. Ab 1976 waren Turbo-Elfer in ausreichender Stückzahl produziert, so dass das Auto fortan in der 4,0-Liter-Klasse starten konnte. Für den 935 mit Turbo bedeutete das einen Hubraum von 2,85 Litern, was zu einer Motorleistung von knapp unter 600 PS führte. In den darauffolgenden Jahren wurde der 911 immer weiter entwickelt mit gigantischen Bodykits und immer leistungsstärkeren Triebwerken. Die ultimative Version war der 935/78, der wegen seines gigantischen Heckflügels auch „Moby Dick“ genannt wurde. Dieser Rennsportwagen, der kaum noch als 911 erkennbar war, hatte einen 3,2-Liter-Sechszylinder-Boxermotor mit einer Leistung von 800 PS.



Im Gegensatz zum Ur-Turbo von 1975 hatte der 1978 präsentierte 930 (links), erstmals einen Ladeluftkühler unterm Heckflügel



Das Cockpit dominierte ein bauchiges Vierspeichenlenkrad mit serienmäßigem Airbag (oben)

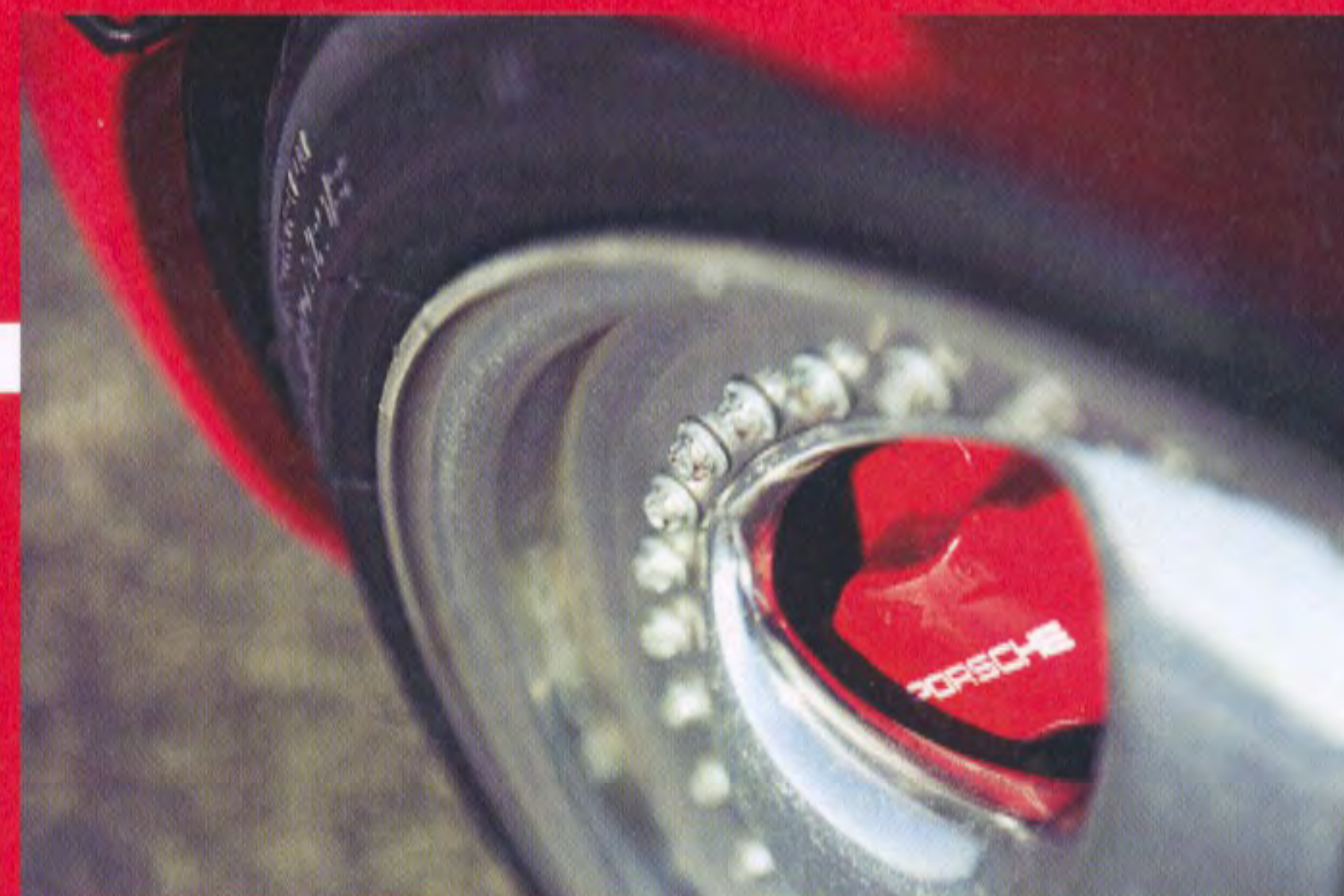


964

Die 964-Bremsanlage pritzte mit enormen Verzögerungswerten von knapp einem g Negativbeschleunigung. 17-Zoll-Felgen im Porsche 959-Design

„Sonderwunsch“-Modelle

Heutzutage ist der 911 Turbo S genau so erhältlich wie der reguläre Turbo, aber in den achtziger Jahren musste man sich dafür an Porsche Exclusive wenden. Dort baute man auf Sonderwunsch einige spezielle Versionen des 911 Turbo, die jetzt ohne Ausnahme als die am meisten gesuchten Elfer gelten. Außer dem 964 Turbo S Leichtbau, der in einer Auflage von nur 86 Stück gebaut wurde und nicht weniger als 180 Kilogramm leichter als der serienmäßige Turbo war, gab es auch 76 Exemplare eines Flachbau-964 Turbo S. Wichtigstes Merkmal dieser Version ist die Frontpartie mit flachen Scheinwerfern, die an den 968 erinnert. Weitere bemerkenswerte Sonderwunsch-Versionen waren die acht Exemplare eines 911 Turbo Cabriolet und der 930 LE mit aggressiver Optik, von dem fünfzig Stück gebaut wurden.



dung mit der Technik. Auch dank eines außergewöhnlich harzig schaltenden Vierganggetriebes mit kurzen Schaltwegen, das ständige Aufmerksamkeit verlangt, um den Motor konstant zwischen 4500 und 6500 Umdrehungen zu halten. Über das gut zu dosierende mittlere Pedal, das mit einer Bremsanlage aus dem 917-Le-Mans-Auto verbunden ist, lässt sich der Turbo perfekt bis zum Blockieren abbremsen. Auch die Lenkung ohne Servo-Unterstützung lässt den Fahrer haargenau spüren, auf welchem der vier Räder das Fahrzeuggewicht gerade ruht. Das Gripniveau der Reifen ist eher beschränkt, die Masse lässt sich schön hin- und herpendeln. Und das für einen Sportwagen, der auch zur täglichen Einkaufsfahrt geeignet sein sollte. Mit Klimaanlage und Radio-Kassettenspieler, mit Lederbezug

für die Sportsitze und einer hervorragenden Rundumsicht – allesamt Qualitäten, die das Potenzial des Fahrzeugs für den Alltags-einsatz unterstreichen.

Dennoch gelingt es nicht einmal der zweiten Generation des 3.0 Ur-Turbo, den Eindruck eines eher betagten Fahrzeugs zu kaschieren. Es sind Kleinigkeiten wie die Sitzposition, die eigentlich nur für Menschen mit langen Armen oder kurzen Beinen geeignet ist, oder der Einsatz, der notwendig ist, um das Auto in sicherer Manier auf Trab zu halten. Langsam, aber sicher kamen auch die Verantwortlichen bei Porsche zu dieser Erkenntnis, und da die Entscheidung, die Ära des 911 zu beenden, spät revidiert wurde, feierte erst 1989 der neue 964 Premiere, ein Jahr später gefolgt vom 965 Turbo mit 320 PS.

Vorbei war die Zeit der alten Drehstabfedern.

Der 964 hatte ein komplett neues Fahrwerk, das den Turbo deutlich zahmer machte

Das von uns gefahrene Auto, rot und schön, ist ein später 94er, angetrieben von einem 360 PS starken 3,6-Liter-Boxermotor. Im Vergleich zum 930 bedeutet er einen Schritt von fast zehn Jahren. Optisch fällt der Altersunterschied jedoch kaum auf. Wenn man schöne Details wie die geschmiedeten Räder, die hinteren Radkästen mit 959-Lufteinlässen und lackierte Aerodynamik-Anbauten mal kurz ignoriert, dann stellt sich heraus, dass die Basis an der Oberfläche zum größten Teil immer noch gleich ist – obwohl fast sämtliche Teile damals neu waren. Der mechanische Klick, mit dem sich die Tür aus dem Schloss löst, die gleiche suboptimale Sitzposition und im Großen und Ganzen das gleiche Armaturenbrett.

Bei Porsche investierte man die Zeit lieber für relevantere Angelegenheiten. Die Unterschiede finden sich in Details wie der leichteren Kupplung, dem wesentlich einfacher schaltenden Getrag-G50-Fünfganggetriebe, der Kupplung mit den zwei Federn, der hydraulisch unterstützten Servolenkung sowie einer verbesserten Straßenlage. Das



Integrierte, rundliche Front- und Heckschürzen sowie erstmals eine durchgängige Unterbodenverkleidung verbesserten die Aerodynamik beim 964 gewaltig

macht den Übergang von einem Oldtimer zu einem modernen Sportwagen aus, der sogar für den Alltagsgebrauch gut geeignet scheint. Ein neues Fahrwerk mit Schraubenfedern statt Torsionsstäben wirkt sich positiv auf Komfort und Straßenlage aus. Selbst mit einem Tieferlegungssatz absorbiert das Auto Unebenheiten um Welten besser als der 930. Auch die Heckpartie ist wesentlich stabiler als bisher. Dieser Elfer ist ein Fahrzeug, das man nach dem klassischen „Slow-In-Fast-Out“-Prinzip fahren muss, um das relativ hartnäckige Untersteuern zu umgehen. Dann revanchiert sich der 965 mit einem Fahrspaß, den kein anderer 911 Turbo bietet. Modernisierte „Old-School“-Technik mit charakteristischem Porsche-Gefühl und Klang, noch ohne den Einfluss von Allradantrieb oder elektronischer Regelung. Mit einem gedämpft grollenden Sechszylinder, dessen Charakter etwas freundlicher ist als bei seinen Vorgängern, obwohl man weiter-

hin auf den unruhigen Drehzahlmesser im Bereich von 4500/min achten sollte. Der Vorteil einer besseren Straßenlage wird, zumindest teilweise, wieder aufgehoben durch den leistungsstärkeren 3,6-Liter-Motor, der 360 PS und 520 Nm einsetzt, um weniger als 1500 Kilogramm Automasse in Bewegung zu setzen. Die äußerst präzise Lenkung sowie der einfache Umgang mit Getriebe, Kupplung und Bremse machen es im 964 wesentlich einfacher, die Grenzen der Physik auszuloten.

Trotzdem hielt es Porsche für notwendig, bei der nächsten Generation des 911 Turbo auch die Vorderräder in die wenig beneidenswerte Aufgabe einzubeziehen, die immer größere Motorleistung ordentlich umzusetzen. Der heckgetriebene Turbo erhielt einen eigenen Sport-Ableger mit dem GT2 (siehe Kasten), während der wirkliche Turbo als ultimates Straßenauto noch weiter entwickelt wurde. Das ist im Innenraum an

diesem besonderen Porsche Exclusive 993 Turbo, mit Turbo-S-Radkästen hinten und 450-PS-Leistungspaket klar erkennbar. Heute lassen das damals hochmoderne Telefon, die Philips-Carin-Navigation sowie der Radio-Kassettenspieler, die etwas provisorisch im Armaturenbrett angeordnet wurden, diesen 993 noch betagter wirken als den 964-Vorgänger.

Wenn man aber das ganze elektronische Spielzeug und die exquisiten Farben mit Holzdekor ausblendet, dann bleibt vielleicht der schönste Turbo überhaupt. In erster Linie von außen, da die Karosserie dieser Ausführung die passende Harmonie zwischen Leichtbau und Kraft ausstrahlt. Und das, obwohl der 993 im Umgang wirklich recht handzahn ist. In den elektrisch einstellbaren Sportsitzen stellt man fest, dass Kupplung und Schaltung im Vergleich zum 964 wieder etwas leichter gehen, während die Lenkung eine genauso gute Rückmeldung bietet wie beim Vorgänger. Der einzige Faktor mit Komforteinbuße ist der Motor. Ziemlich genau in der Mitte des Drehzahlbandes gibt der nämlich einen derartigen Schub, dass es dem Fahrer regelrecht den Magen verdreht. Erstmals setzte Porsche zwei KKK-Turbolader ein,



3,6-Liter-Motor mit 450 PS, gemeinsamer Ladeluftkühler für zwei Turbolader (links). Wenig Neues gab es im 993-Cockpit (oben). Aerodynamik und Felgen kamen in komplett neuem Design

m
9
9

GT2

Da Porsche sich entschieden hatte, den 993 Turbo mit Allradantrieb auszustatten, war der Einsatz im Rennsport durch das dort geltende Verbot des Allradantriebs nicht länger möglich. Daher wurde, parallel mit dem Turbo, im Jahr 1993 der heckgetriebene GT2 präsentiert. Während der Turbo weiterhin den Weg des ultimativen Luxus-Sportwagens wählte, war der GT2 ein Leichtbau-Straßenrennsportwagen in der Tradition des Carrera RS. Die spartanische Ausstattung und der Verzicht auf Allradantrieb führten zu einer Gewichtsersparnis von 200 Kilogramm im Vergleich zum Turbo. Außerdem erhielt der GT2 ein Powerkit, das die Leistung auf 430 PS (ab 1998 450 PS) steigerte. Das erlaubte eine Höchstgeschwindigkeit von über 300 km/h. Letztendlich wurden nur 57 GT2 in Straßenversion verkauft, die heute Preise von bis zu einer Million Euro erzielen.



Der erste Turbo mit Allradantrieb. Beim 993 wurde die Leistung über eine Kardanwelle mit Visco-Kupplung auch an die Vorderachse übertragen



Der 993 zeigte an vielen Karosserieteilen eine deutlich andere Form. Besonders markant waren die durchgehenden Schweller und die verbundenen Rückleuchten

Turbo

MARKT

Gewerbliche Kleinanzeigen

1

Vintage-Racing-Design
Sehr aufwändige Retrodesign Kofferraumverkleidung. Beste Qualität und hervorragende Verarbeitung. Optional mit Carbon-Domstrebe und knöpfbaren Bordtasche.

2

LM-220 Kit „Walter Röhrl Edition“
Limitierte und optimierte Version der bewährten 911 und 964 Motorleistungskits. Mit Echtcarbon-Gehäuse und Ram-Air System. Gewichtsreduziert und verbesserte Performance.

Poststraße 2 · 51643 Gummersbach · www.cartronic-motors.com · info@cartronic-motors.com

9ELF

Ihre Ansprechpartnerin:
Helga Schnepf
Telefon (0711) 24 89 76-31
Telefax (0711) 24 89 76-33
E-Mail: H.Schnepf@mo-web.de

Döpfer-Porschebezugsstoffe
www.doepper-profile.de
Tel: 022 61-245 93

AUTOLACK-TESTER
www.autolack-tester.de
Telefon 07304 / 2020

EISENBRANDT

AUSTAUSCH UND UBERHOLUNG

BENZIN - EINSPRITZPUMPEN
QUALITÄT MIT GARANTIE
+49 (0) 681 / 959 0 911 WWW.EISENBRANDT.EU

der Säubermacher.de

Professionelle Trockeneisreinigung uvm.

SPORTWAGENZENTRUM VALENTA

Freie PORSCHE Werkstatt
VALENTA-Sportwagenzentrum
Telefon 080 26-928 96 82
Industriestraße 19 · D-83734 Hausham
www.valenta-sportwagenzentrum.de

IHR SPEZIALIST FÜR PORSCHE – ALLE MODELLE VON 356 BIS 997
REPARATUR, INSTANDSETZUNG & RESTAURATION

PoMoTec

Ihr Porschespezialist

- Motoren
- Getriebe
- Motorsport
- Service

pomotec.de
0 23 57 / 17 27 300
D - 58849 Herscheid



um das Ansprechverhalten und die Motorleistung auf ein höheres Niveau zu bringen. Das Ergebnis ist durchschlagend. Sogar heutzutage gibt es nur ganz wenige Automobile, die es mit einem Turbo in dieser Spezifikation aufnehmen können. Schon ab 2500/min spürt man die beginnende Leistungsexplosion, ab 5000/min ist die Hölle los. Ein Tritt auf die Bremse führt zum gleichen Effekt. Breite Gummiwalzen und überdimensionierte Bremsen rundum, die dank eines effektiven ABS immer die optimale Leistung bringen, waren derzeit eine Messlatte für sportliche Straßenfahrzeuge. Auch heute ist das noch aktuell. Das automatische Brems-Differenzial, das durchdrehende Räder automatisch abbremst, ist eine interessante Ergänzung zum ABS. Es ist ein elektronisches Fahrstabilitätsprogramm, ein Vorgänger des heutigen Porsche Torque Vectoring.

Das Fahrverhalten schenkt dem Fahrer jenes Vertrauen, das schnell macht. Dank

einer neuen Multi-Link-Hinterradaufhängung gehört die 911-typische Instabilität im Heckbereich definitiv der Vergangenheit an. Wegen des Allradantriebs kommt es auf trockener Fahrbahn kaum zu leistungsbedingtem Übersteuern. Eine Visco-Kupplung leitet fünf bis 50 Prozent des Drehmoments

Mit dem 996 kam erstmals ein Automatikgetriebe in den Turbo. Als Option zum manuellen Sechsganggetriebe gab es die Tiptronic S

an die vorderen Räder, um den Kurs zu stabilisieren. Abgesehen von den wahnsinnigen Geradeaus-Leistungen ist der 993 damit aber nicht gerade der Turbo mit dem am meisten inspirierenden Fahrverhalten.

Für manche Liebhaber gab es einen Wertmütsch, als im Jahr 2000 die nächste Generation des 911 Turbo vorgestellt wurde.

Rückwirkend kann man den damaligen Entwicklungschef nur loben für seinen Mut, eine unbeliebte Entscheidung zu treffen, indem man mit einem weißen Blatt Papier anfang, den 911 der Zukunft zu entwerfen. Das bedeutete in erster Linie, Abschied vom luftgekühlten Motor zu nehmen. Dieser

jedoch erhielt im 996 Turbo einen mehr als würdigen Nachfolger (siehe Kasten), obwohl der „Mezger-Motor“ nicht auf Anhieb durch überragende Leistung auf sich aufmerksam machte. Es war in erster Linie die sanfte Leistungsentfaltung, die eine positive Entwicklung bedeutete. Die variable Ventilsteuerung und moderne Turbolader machten



den Turbo-Charakter des 911 weniger dominant. Zur Freude aller Liebhaber hallt im Sound noch das Echo der luftgekühlten Vergangenheit wider. Der Allradantrieb ist etwas proaktiver, um den Charakter eines Hecktrieblers zu realisieren. Doch Fahrspaß ist nicht das wichtigste Merkmal des 996 Turbo, obwohl die Lenkung äußerst angenehm und das Fahrwerk wesentlich straffer ist als bei den älteren Modellen. Elektronische Kontrolle gibt es reichlich, aber Verspieltheit muss man suchen. Die eher träge Tiptronic-Automatik, die erstmals in einem Turbo geliefert wurde, trägt auch nicht wirklich positiv zum Fahrerlebnis bei.

Dennoch ist die Entscheidung des durchschnittlichen Turbo-Kunden für diese Variante durchaus verständlich. In manchen Ländern wählte mehr als die Hälfte aller Käufer diese Option. Das Automatikgetriebe ist ein gutes Beispiel der allgemein besseren Benutzerfreundlichkeit des 996.

Die neuen Kunden, die hierdurch angesprochen wurden, schätzten sehr wohl die wesentlich verbesserte Ergonomie dieser Elfer-Generation. Das traditionell links der Lenksäule angeordnete Zündschloss und das Armaturenbrett mit den fünf Instrumenten sind die einzigen Hinweise auf die Vergangenheit des 996 Turbo, in dem es erstmals eine nahezu perfekte Sitzposition sowie eine ebensolche Anordnung und Lesbarkeit der Instrumente gab, die bis heute Merkmale des 911 sind.

Es ist klar, dass ab jetzt die gesamte Bordelektronik auf Anhieb in die Gestaltung des Innenraums integriert wurde, während beim 993 noch mit aller Gewalt moderne Geräte irgendwie in ein klassisches Armaturenbrett eingebaut werden mussten. Andererseits geht der Trend zur Modernität beim 996 vielleicht etwas zu weit. Nicht so sehr bei der Karosserie, die mit großen Kühleinlässen und einem ausfahrbaren Heckspoiler nach

Alles neu machte der 996 Turbo ab dem Jahr 2000, mit größerer Karosserie, neu gestaltetem Innenraum und erstmals wassergekühltem Motor

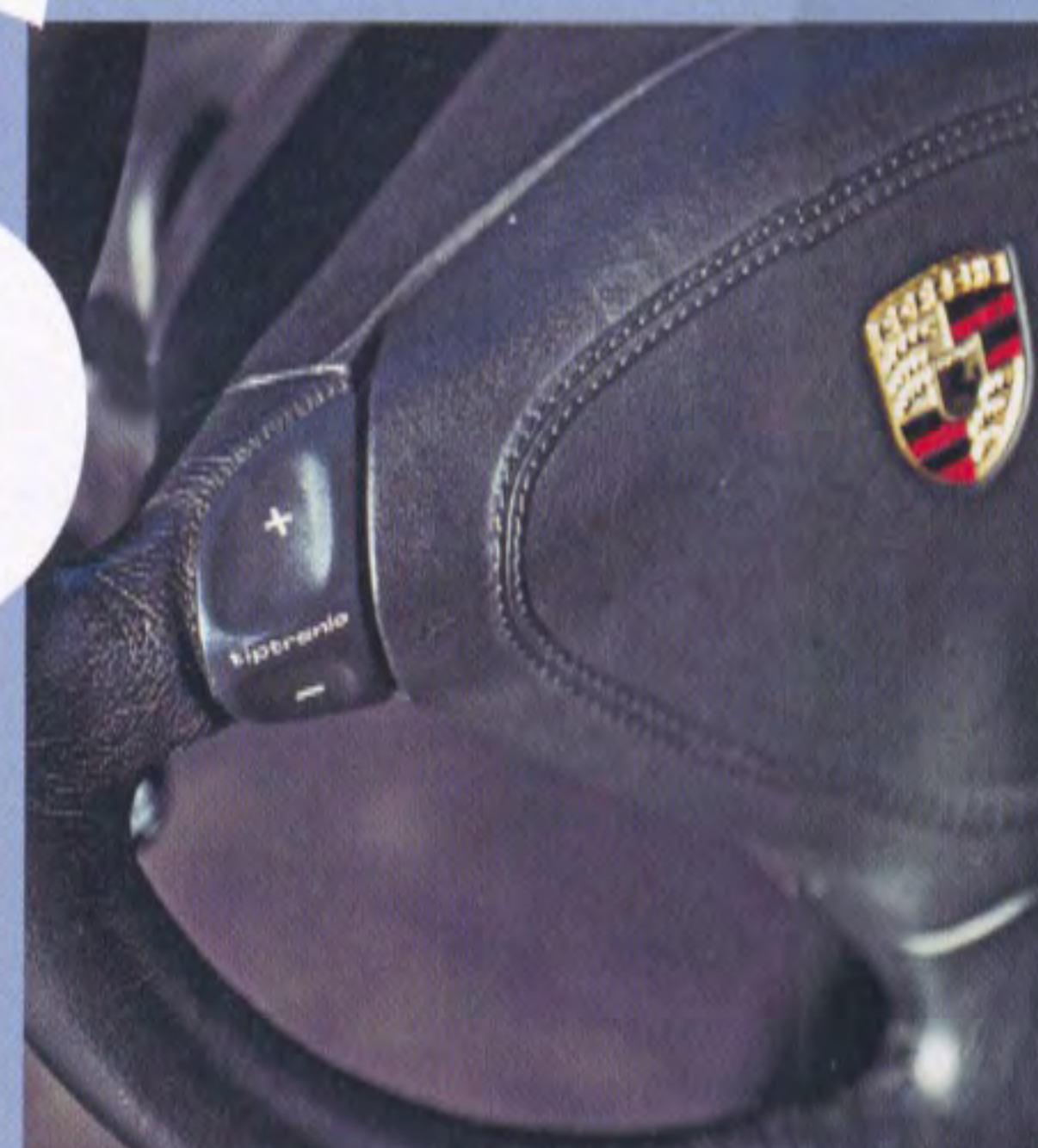
wie vor bullig anmutet. Sehr wohl aber im Innenraum, mit billig wirkenden Plastikknöpfen und runden Formen, die anscheinend absichtlich gewählt wurden, um neuen Kunden einen Bruch mit der eher rustikalen Tradition zu demonstrieren. Aus heutiger Sicht überzeugen solche Maßnahmen jedoch keineswegs.

Optionale Bi-Xenon-Scheinwerfer, Keramik-Kohlefaser-Bremsen und ein ausfahrbarer Spoiler waren sinnvolle Ergänzungen zu den lieferbaren aktiven Sicherheitssystemen, aber zweifelsohne hat das Porsche Stability Management im Laufe der Zeit die meisten Unfälle verhindert. Heutzutage überlegt man es sich zweimal, bevor man

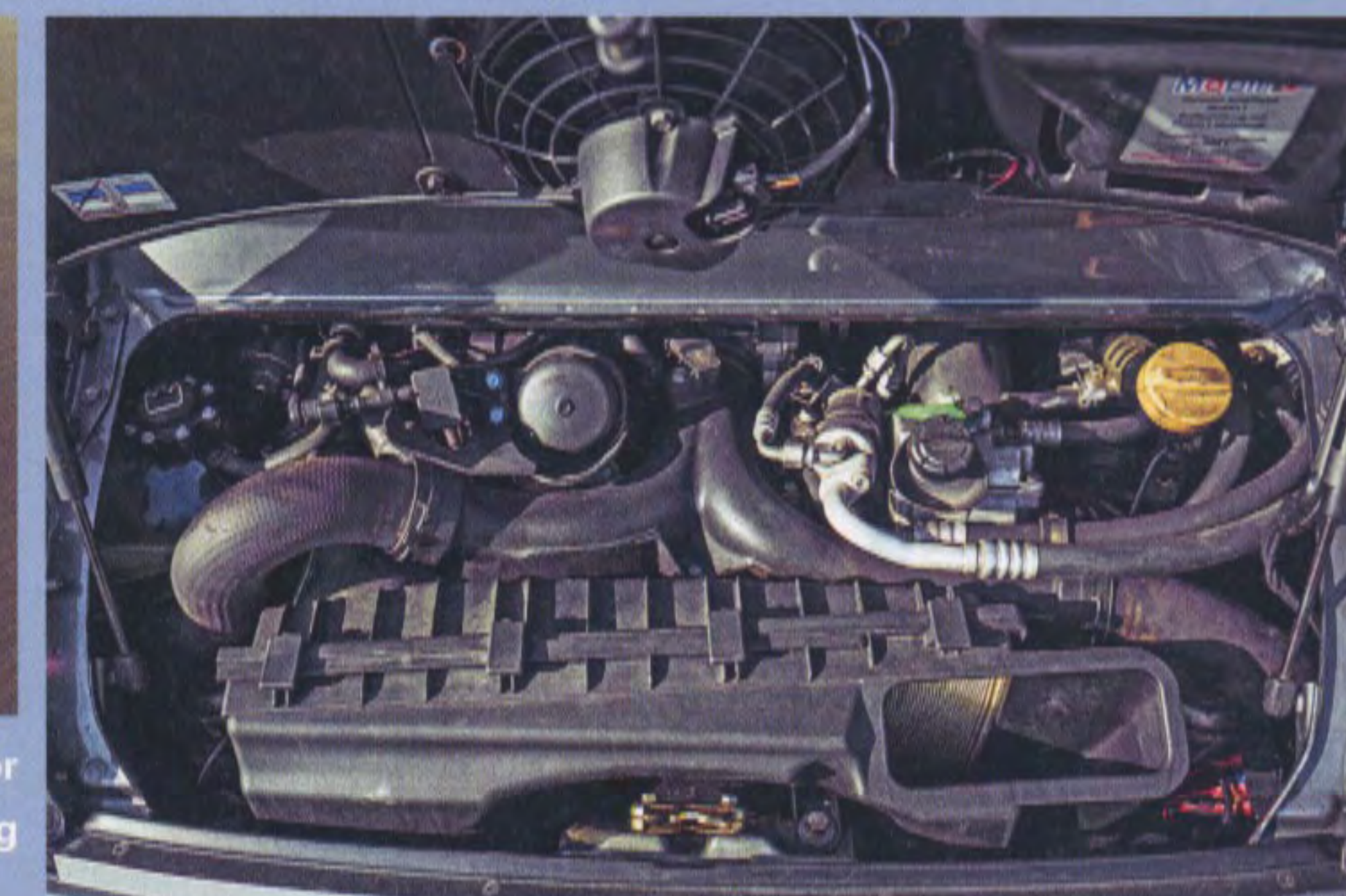
Mezger-Motor

Liebhaber mussten wohl kurz schlucken, als Porsche mit der Einführung des 996 auch den luftgekühlten Motor in den Ruhestand schickte. Der Ersatz im 996 Turbo war allerdings mehr als ordentlich. Der 3,6-Liter-Boxermotor mit der Bezeichnung M96.76 ist ein sogenannter „Mezger-Motor“, benannt nach dem genialen Porsche-Motorenkonstrukteur Hans Mezger, der bereits 1956 seine Karriere bei Porsche begann. Er war für eine Vielzahl von Triebwerken verantwortlich, aber die Familie der Sechszylinder, zu der auch das Aggregat im 996 und 997.1 Turbo gehört, wird als „Mezger-Motoren“ bezeichnet. Der Ursprung des Konzepts mit Trockensumpfschmierung liegt beim 911-GT1-Le-Mans-Rennwagen. Ohne Turboaufladung wurde der Motor auch in den GT3-Versionen der Baureihen 996 und 997 eingebaut. Im Gegensatz zu den Motoren der regulären 996-Modelle ist der „Mezger-Motor“ nahezu unverwundlich. Mit diesem Motor ist ein 996 Turbo (mit manuellem Getriebe) längst ein Sammlerstück.

996



Eine neue Ära lautete der wassergekühlte DOHC-Viertürventil-Motor mit kennfeldgesteuerter Nockenwellen- und Ventilhubverstellung ein (rechts). Tiptronic-Schalter am Lenkrad (links)





Zentralverschluss-Felgen und Keramikbremsen gab es beim 997 gegen Aufpreis, dazu zunächst eine überarbeitete Tiptronic S. Das PDK kam erst 2010 mit der zweiten 997-Generation und dem 3,8-Liter-Motor

PDK

Bis zur Einführung der PDK-Technologie tat sich Porsche mit Automatikgetrieben eher schwer. Vielleicht auch deshalb kamen die träge Sportomatic und später die Tiptronic immer erst mit Verzögerung auf den Markt. Auch Anfang der 2000er Jahre war Porsche eher spät am Markt, mit einer Sportautomatik ohne Drehmomentwandler, wie sie zahlreiche Konkurrenten schon im Programm hatten. Und das, obwohl gerade Porsche die Marke war, die ein Doppelkupplungs-Automatikgetriebe schon in den 1980er Jahren als erster Hersteller überhaupt einsatzfähig gemacht hatte, allerdings in den 956- und 962-Gruppe-C-Rennsportwagen, bei denen es nur um Höchstgeschwindigkeit ging und Schaltkomfort keine Rolle spielte. Zahlreiche Versuche für den Einsatz in der Serienproduktion scheiterten in letzter Minute. Auch nachdem der VW-Konzern ab 2003 Automatikgetriebe mit Doppelkupplung lieferte, dauerte es noch bis 2005, bis Porsche über ein PDK-Getriebe verfügte, das den hausinternen Anforderungen für eine sowohl sportliche als auch sanfte Gangschaltung gerecht wurde. Mittlerweile ziehen so viele Turbo-Kunden das PDK-Getriebe dem manuellen vor, dass das manuelle Getriebe mit der Baureihe 991 aus dem Lieferprogramm verschwand.



997

in einem 911 das ESP ausschaltet, aber damals war die elektronische Stabilitätskontrolle, die aktiv für zusätzliche Bremswirkung sorgt und die Leistung reduziert, damit das Auto in der richtigen Spur bleibt, noch eine Option, bei der eine gewisse Kundschaft sicherlich Schwierigkeiten hatte, sich selbst den Nutzen dieser Fahrhilfen einzugestehen.

Dass man bei Porsche über den Innenraum des 996 auch nicht unbedingt begeistert war, zeigt sich beim Nachfolger. Der 997, der seit 2006 einen neuen Standard im Sportwagenbereich darstellte, ist von innen keineswegs als Weiterentwicklung des 996 erkennbar, obwohl er es sehr wohl ist. Der 997 wirkt, als ob man aus der Vergangenheit im Heute ankommt. Die sterilen, geraden Linien von einst sind auf überzeugende

Art und Weise mit Material und Funktion kombiniert, die man auch zehn Jahre später noch als modern bezeichnet. Die höhere Mittelkonsole sorgt für ein behagliches Cockpit-Ambiente, das der 911 in dieser Form zuvor nicht bot. Die Rundumsicht jedoch blieb unverändert hervorragend.

Die letzte Inkarnation des Mezger-Motors sorgt für einen adäquaten technischen Sprung nach vorne. Mit direkter Brennraum-Einspritzung und variablen Turboladern wurde der größte Leistungsschritt in der Geschichte des 911 Turbo realisiert. Von 450 PS im 996 Turbo S auf 530 PS im 997 Turbo S, wie bei unserem Fotomodell in makellosem Weiß. Die nicht nachlassende Effizienz, mit der die 700 Nm in Geschwindigkeit umgesetzt werden, droht jetzt schon fast unangenehm zu werden. Erstmals hat man das Gefühl,

statt mit einem kompakten Sechszylinder-Turbo, mit einem Sechsliter-V12-Motor unterwegs zu sein. Unmittelbares Ansprechverhalten und eine nicht enden wollende Beschleunigung in jedem Gang.

Schnell zeigt sich, dass das Fahrverhalten viel von seiner früheren Verspieltheit zurück gewonnen hat. Der blitzschnell einkuppelnde Allradantrieb sorgt dafür, dass sich der Turbo bei Bedarf wie ein Hecktriebler anfühlt. Erst wenn es notwendig wird, verschiebt er die Leistung Richtung Vorderräder. Eine stark verbesserte Traktionskontrolle, ESP, Torque

Vectoring und ähnliche Merkmale sorgen erstmals für ein völlig sorgenfreies Fahrerlebnis unter allen Bedingungen. Was könnte man hier bloß noch verbessern?

Fortschritt kennt eben keine Grenzen, und die technologische Entwicklung hat in den vergangenen Jahren ein sprunghaftes Wachstum erlebt. So gab es auch für Porsche kaum Grenzen bei der Entwicklung des 911 Turbo. Die Zahl der Innovationen für besseres Handling, erhöhten Komfort, mehr Sicherheit und größere Effizienz wurde mit jeder Generation größer. Der 997 versetzt

Erstmals kamen zwei Turbolader mit variabler Turbinengeometrie zum Einsatz. Sie ermöglichten spontanen, seidenweichen Leistungsschub



Der 997 (rechts) zeigte endlich wieder die geliebten 911-typisch ovalen Frontscheinwerfer und markante Rundungen an den Radhäusern

den Betrachter bereits ins Staunen über das, was ein Auto heutzutage alles kann, aber wer einmal die Allradlenkung des 991 ausprobieren hat, will nie mehr etwas anderes. Zusammen mit dem Allradantrieb und der nur dezent einschreitenden Elektronik sorgt das Fahrwerk für eine Straßenlage, mit der eine Fahrt bei 300 km/h genauso unspektakulär erscheint, wie eine Reise im ICE. Variable Aerodynamik, ein PDK-Getriebe, das den Wunsch nach manueller Schaltung ein für allemal verstummen lässt, und Elektronik, die nicht länger abriegelt, sondern sogar beflügelt: alles Wegweiser für die kommenden Jahre, die noch viel mehr solcher Erfindungen bereithalten.

Das Schöne dieser chronologischen Begegnung mit allen Baureihen auf einmal ist, dass man jede Verbesserung, die der Turbo im Laufe der Jahre erhielt, perfekt wertschätzen kann. Es sind gerade jene

Der 991 Turbo zündete ein Technik-Feuerwerk mit Allradlenkung und adaptiver Aerodynamik mit einstellbaren Front- und Heckspoilern

kleinen Verbesserungen, wie beispielsweise die dynamischen Motorlager, die einem in älteren Modellen erst dann abgehen, wenn man alle Generationen in der Reihenfolge von neu bis alt erfahren hat.

Nach diesem Aufeinandertreffen ist klar, in welche Richtung sich der Turbo entwickeln sollte. Der Begriff „Turbo“ der seit den 1970er Jahren auf die Motorhaube geklebt wurde, soll in naher Zukunft durch das Trendwort unserer Zeit ergänzt werden. Ein 991 Turbo-Hybrid scheint unabwendbar, und wenn man diese sechs Turbo-Elfer aufgereiht sieht, braucht man sich dabei nicht zu fürchten. Die Technik des 918 hat den etwas bitteren Beigeschmack der Elektrifizierung schon längst weggespült und den Weg für die nächste Generation des Super-GT aus dem

Hause Porsche geebnet. Eine Generation, die wieder ein neues Leistungsniveau definiert und dafür weniger abhängig macht von endlichen Ressourcen. Hoffentlich kann die ultimative Vielseitigkeit des 911 Turbo dann auch emotional weiterentwickelt werden, denn das Fahrerlebnis im jüngsten Turbo ist inzwischen beinahe synthetisch geworden. Wer als Liebhaber die Wahl hat, sollte sich daher für den 964 entscheiden. Es ist der letzte Turbo mit Heckantrieb, mit manueller Schaltung und ausgeprägt analogem Charakter. Und doch ist es nicht der beste Turbo. Von einem Sportwagen, der immer wieder neu erfunden wird, um seinen Vorsprung auf den Rest der Welt zu behalten, gibt es nur einen Meister. Und das ist nicht der 911 Turbo von heute, es ist der 911 Turbo von morgen. 🍀



Insgesamt ist der 991 deutlich in die Größe gegangen. Der 997 war im Vergleich zu seinem Nachfolger ein recht kompaktes Auto

TECHNISCHE DATEN Porsche 911 Turbo

Baureihe / Jahr	991-I / 2013	997 / 2006	996 / 2000	993 / 1995	964 / 1993	930 / 1978
Damalgiger Neupreis	162 055 EUR	137 058 EUR	237 250 DM	219 850 DM	207 880 DM	79 900 DM
Produktion gesamt	10 377 Stück	33 826 Stück	23 344 Stück	6594 Stück	5394 Stück	20 788 Stück
Höchstgeschwindigkeit	320 km/h	315 km/h	300 km/h	300 km/h	280 km/h	260 km/h
Beschleunigung	0 – 100 km/h: 3,0 s	0 – 100 km/h: 3,3 s	0 – 100 km/h: 4,9 s	0 – 100 km/h: 4,2 s	0 – 100 km/h: 4,8 s	0 – 100 km/h: 5,4 s
Antrieb	Allrad	Allrad	Allrad	Allrad	Heck	Heck
Hubraum, Turbolader	3800 ccm, Biturbo	3800 ccm, Biturbo	3600 ccm, Biturbo	3600 ccm, Biturbo	3600 ccm, Monoturbo	3300 ccm, Monoturbo
Maximale Leistung	560 PS (412 kW) bei 6500/min	530 PS (390 kW) bei 6250/min	420 PS (309 kW) bei 6000/min	450 PS (331 kW) bei 6000/min	360 PS (265 kW) bei 5500/min	300 PS (221 kW) bei 5500/min
Maximales Drehmoment	700 Nm bei 2100/min	700 Nm bei 2100/min	560 Nm bei 2700/min	585 Nm bei 4500/min	520 Nm bei 4200/min	412 Nm bei 4000/min
Getriebe	Siebengang-Automatik mit PDK	Siebengang-Automatik mit PDK	Fünfgang-Automatik	Sechsgang, handgeschaltet	Fünfgang, handgeschaltet	Viergang, handgeschaltet
Leergewicht DIN	1595 kg	1585 kg	1585 kg	1500 kg	1470 kg	1300 kg

Alle Messwerte beruhen auf Werksangaben für die Fahrzeuge in diesem Beitrag



Neues Cockpit mit Multi-Funktionsanzeige und ausgeprägter Mittelkonsole. Dominante Einlässe vor den hinteren Radhäusern versorgen die Ladeluftkühler mit Frischluft



Wer ist der Schnellste?

Obwohl der Turbo innerhalb des 911-Programms seit jeher immer als ideales Straßenfahrzeug bezeichnet wird, während die Clubsport- und GT-Versionen der Familie für den Einsatz auf der Rennstrecke ausgelegt sind, kommt der 991 Turbo einem 991 GT3 schon sehr nahe. Auf der Nordschleife mit ihren langen Geraden ist der 991 Turbo sogar der schnellste 911. Außer der Tatsache, dass ein Turbo wegen des höheren Gewichts weniger effizient mit Reifen, Treibstoff und Bremsen umgeht, wird die Wahl zwischen einem GT3 und einem Turbo eher zur Geschmacksache. Es ist erstaunlich, dass Porsche in der Lage ist, von einem Modell zwei Versionen mit nahezu identischem Leistungspotenzial zu bauen, während Technik, Philosophie und Erlebnis so unterschiedlich sind. Der Trend zur Turbotechnologie der Marke offenbart sich in der aktuellen 991-II Modellreihe, die durchgehend mit Turbo-Triebwerken ausgestattet ist. Bei der Entwicklung von GT-Modellen hängt auch weiterhin vieles von den Regeln im Motorsport ab, die immer die Basis der Porsche-GT-Fahrzeuge bildeten. Aus dieser Perspektive wird es interessant sein zu sehen, wie sich künftig die für den Sporteinsatz konzipierten und die Turbo-Modelle unterscheiden werden.

991