

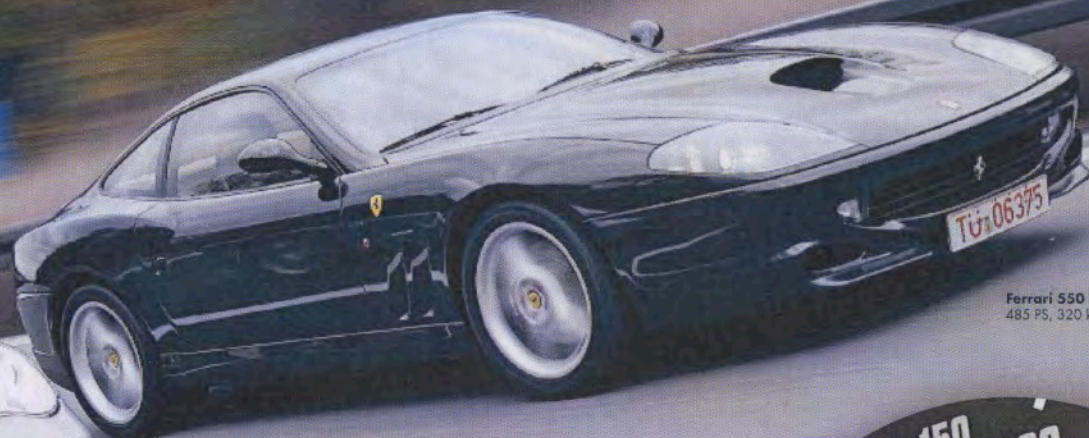
300 KM/H

TEXT Michael Schröder FOTOS Hardy Mutschler

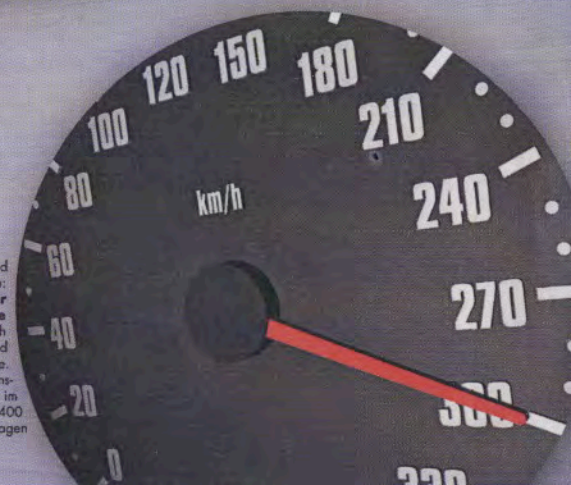
Diese beiden Sportwagen laufen echte 300 km/h. Doch wie fühlt es sich eigentlich an, wenn eine Drei am Anfang steht? Michael Schröder wollte es endlich wissen.



Porsche 911 Turbo S (996)
450 PS, 307 km/h, ab 51.000 Euro



Ferrari 550 Maranello
485 PS, 320 km/h, ab 47.000 Euro



Nicht immer und überall möglich: **300 Kilometer pro Stunde** verlangen nach einer langen und leeren Strecke. Allein der Bremsweg würde im Ernstfall rund 400 Meter betragen



Tempo 300? Dann sollte man auch genügend Kraft haben!

Für einen Moment verharrt der Elfer bei Tempo 200. Ein Klacks für den 450 PS starken Turbo-Boxer unter den geblähten Heckbacken. Also gut, voller Schub. 220, 240, 260 Sachen. Mühelos. Wie von einem unsichtbaren Gummiseil gezogen, scheint dieser Porsche den zunehmenden Luftwiderstand verhöhnend zu wollen,

indem er ihn ganz offensichtlich ignoriert. 280. Erst jetzt tönt es leicht angestrengt von hinten, wird die Beschleunigung des Allradportlers eine Spur zäher. Und im Rückspiegel drückt ein Ferrari 550 Maranello.

Sonntag, sieben Uhr. Auf einer bolzgeraden Autobahn ohne Tempo-limit. Natürlich wäre Marcus Peters,

83,3
m/s

300 km/h sind
83,33 Meter in der Sekunde.
Oder 1000 Meter
in zwölf Sekunden

Autor und Sportwagenspezialist der Youngtimer-Schwesterzeitschrift *auto motor und sport*, und mir ein frisch polierter Salzsee lieber gewesen. Nardo hätte es ebenfalls getan, jenes Hochgeschwindigkeitsoval in Süditalien, um sich vergleichsweise entspannt an die 300-km/h-Marke heranzutasten. Denn bisher war bei mir bei

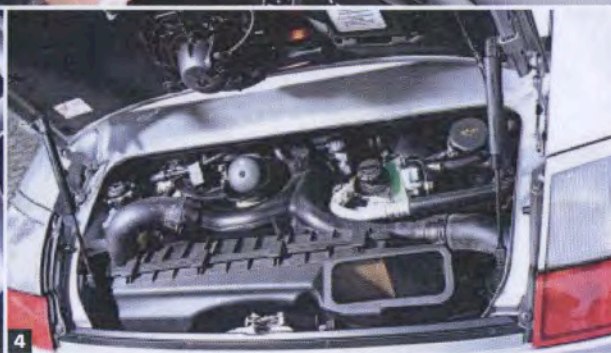
Tempo 280 Schluss. „Schröder, einmal im Leben musst du 300 fahren“, hatte Kollege und Ferrari-Fan Peters dann auch vor ein paar Tagen auf dem Redaktionsflur für mich beschlossen. Es gäbe da einfach ein paar Dinge, die ein Mann tun muss. Punkt.

Zugegeben, es hat mich schon immer gereizt, vorne einmal eine Drei

stehen zu haben. Eben das alte Stammtischthema. Und warum nicht jetzt, wo die ersten Gebrauchten in diese Temporegion vorstoßen? Peters, sonst regelmäßig in aktuellen und sündhaft teuren Supersportlern unterwegs, ist mit der Wahl der Fahrzeuge einverstanden, obwohl aus seiner Sicht der Ferrari mit Jahrgang 1996 vermutlich

längst als Oldtimer durchgeht. Selbst der Turbo S, der im Prinzip aus dem Jahr 2000 stammt, dürfte für ihn ein alter Hut sein.

290 Sachen. Tunnelblick, leicht erhöhter Puls, feuchte Hände. Wie muss sich in diesem Moment erst Henry O'Neal de Hane Segrave gefühlt haben – im März 1927, als er mit seinem



1000 PS starken Sunbeam erstmals die 300-km/h-Schallmauer niederringt?

Bereits zehn Jahre später donnern die Silberfeile mit fast 380 Sachen über die Avus – doch im Serienbau sollte es noch Jahrzehnte bis zum Fall der Schallmauer dauern: 1984 knackt Ferrari mit dem 305 km/h schnellen 288 GTO (272 Exemplare) diese prestigeträchtige Hürde, zwei Jahre später kontert Zuffenhausen mit dem 959 und ringt den Italienern mit immerhin

292 gebauten Fahrzeugen den Titel „schnellstes Serienauto der Welt“ ab. Der Über-Porsche mit dem 450-PS-Turbo-Boxer läuft Tempo 317.

Die magische 300-Marke

Fast hätte ich ihn verpasst! Den Moment, in dem die winzige Tachonadel links neben dem mittig platzierten Drehzahlmesser die magische 300 passiert. Dreihundert! Da schießt die Welt dort draußen mit 83,33 Metern

1 Modernes 996-Ambiente: geschwungenes Armaturenbrett und verschachtelte Instrumente

2 Aerodynamisch ausgefeilt: das Turbo-Heck

3 Beim Turbo S bereits ab Werk: Keramikbremsen

4 Tiefstapler: der 450 PS starke 3,6-Liter-Boxer versteckt sich unter jeder Menge Plastik

pro Sekunde an dir vorbei – und dieser Elfer tut so, als fahre er spazieren. Klebt unverrückbar auf der Spur und wiegt dich mit all seinem Fahrkomfort, seiner feinen Ledergarnitur und seinem neutralen Fahrverhalten in absoluter Sicherheit. Genial. Aber war die Autobahn gestern nicht viel breiter?

Also volle Konzentration. Die Augen scannen die Straße zwischen Windschutzscheibe und Horizont nach möglichen Hindernissen ab. Ein kur-

zer Blick auf die Instrumente lässt weiter 50 Meter im Blindflug vorbeiziehen, dazu die Warnung von Marcus im Kopf, dass für eine Vollbremsung aus Tempo 300 mit diesen Autos 400 Meter das Mindeste seien, um möglichst heil aus der Sache herauszukommen. Mit einem Mal stellt die Autobahn Anforderungen wie sonst nur eine Rennstrecke.

Streng genommen beginnt dort auch die Saga des aufgeladenen 996.

5 Feinster Motorbau: Ein Formel-1-Triebwerk stand Pate für den 485 PS starken V12 des Ferrari

6 Sinnvoll bei Tempo 300: standfeste Bremsen

7 Klassischer Ferrari-Look: Doppelleuchten über dem Doppelauspuff

8 Feinstes Ambiente: Der F 550 empfängt seine Besatzung sehr stilischer

Die Rennerfolge der Turbo-Coups bei den 24 Stunden von Le Mans, zuletzt 1998 in Form des Gesamtstiegs eines GT1, ranken sich wie zusätzlicher Lorbeer um dieses längst denkmalgeschützte Elfer-Gesamtpaket. 2000 stellt Porsche den neuen, 420 PS starken Turbo für die Straße vor, zwei Jahre nach Einführung des wassergekühlten Boxertriebwerks.

Natürlich hat Porsche das Anspruchsverhalten des neuen Biturbo-

Aggregats im Vergleich zum Vorgängermodell spürbar verfeinert. Mit seiner zweifachen Nockenwellenverstellung VarioCam Plus sowie einer hochsensiblen Elektronik für Gaspedal, Einspritzung, Zündzeitpunkt und Ladedruck beherrscht das 996-Ausgangsglied den Spagat zwischen Alltag und Rundkurs so souverän wie kein anderer Hochleistungs-Sportwagen. Fast hätte ich es vergessen: Bei diesem 3,6-Liter-Turbo handelt es sich

DATEN & FAKTEN Porsche 911 Turbo S

Motor Flüssigkeitsgekühlter Sechszylinder-Boxer, hinten längs, zwei Abgasrubolader und Ladeluftkühler, Bohrung x Hub 100 x 76,4 mm, Hubraum 3600 cm³, Verdichtung 9,4:1, Leistung 450 PS bei 5700/min, max. Drehmoment 620 Nm bei 3500/min, vier Ventile pro Zylinder, über zwei obenliegende,

kettengetriebene Nockenwellen pro Zylinderreihe und Tassenstößel betätigt, siebenfach gelag. Kurbelwelle

Kraftübertragung Sechsganggetriebe, permanenter Allradantrieb mit mittlerer Visco-Sperre

Karosserie und Fahrwerk Selbsttragende Stahlblechkarosserie,

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Querlenkern, McPherson-Federbeinen, hinten Querlenker, Längslenker, Federbeine, Stabilisatoren, innenbelüftete Scheibenbremsen rundum, ABS, Räder vorn 8J x 18, hinten 11J x 18

Maße und Gewicht Länge 4435 mm, Breite 1830 mm, Höhe 1295

mm, Radstand 2350 mm, Gewicht 1590 kg, Tankinhalt 65 l

Fahrleistungen und Verbrauch Vmax 307 km/h, 0–100 km/h in 4,2 s, Verbrauch 17,5 l

Bauzeit und Stückzahl Porsche 911 Turbo/S (1996) von 2000 bis 2006, insg. 22.062 Exemplare

DATEN & FAKTEN Ferrari 550 Maranello

Motor Flüssigkeitsgekühlter Zwölfzylinder-V-Motor (65 Grad), vorn längs, Bohrung x Hub 88,0 x 75,0 mm, Hubraum 5474 cm³, Verdichtung 10,8:1, Leistung 485 PS bei 7000/min, max. Drehmoment 569 Nm bei 5000/min, vier Ventile pro Zylinder, über zwei obenliegende, Zahnriemengetriebene Nockenwell-

en pro Zylinderreihe und Tassenstößel betätigt, siebenfach gelagerte Kurbelwelle

Kraftübertragung Sechsganggetriebe an der Hinterachse (Transaxle), Hinterradantrieb

Karosserie und Fahrwerk Stahlrohrrahmen, Aluminiumkaros-

serie, Einzelradaufhängung vorn und hinten mit Doppelquerlenkern, Feder-Dämpfer-Einheiten, Stabilisator vorn und hinten, Zahnstangenlenkung, innenbelüftete Scheibenbremsen rundum, ABS, Räder vorn 8,5J x 18, hinten 10,5J x 18

Maße und Gewicht Länge 4550 mm, Breite 1935 mm, Höhe 1277

mm, Radstand 2500 mm, Gewicht 1754 kg, Tankinhalt 114 l

Fahrleistungen und Verbrauch Vmax 320 km/h, 0–100 km/h in 4,5 s, Verbrauch 18,0 l

Bauzeit und Stückzahl Ferrari 550 Maranello von 1996 bis 2001, etwa 3600 Exemplare



obendrein um den ersten Serien-Elfer, der über 300 km/h rennt.

Vier Jahre später dann ein Nachschlag, erkennbar am S hinter dem Turbo-Schriftzug. Ab Werk unter anderem mit Keramikbremsen versehen. Und mit 30 zusätzlichen PS, die dieses Auto noch einmal 2 km/h schneller machen. 307 km/h attestieren die damaligen auto motor und sport-Kollegen von Marcus dem Turbo-S-Elfer.

Zurück auf die Bahn. Mit einem Lächeln im Gesicht zieht Marcus aus dem Windschatten des Porsche heraus auf die linke Spur – und gleich darauf am voll ausgereizten Elfer vorbei. Einfach so. Aber an dem 485 PS starken Zylinder-Boliden F 550 sind schon andere verzweifelt, selbst der optisch wesentlich aggressiver anmutende Testarossa, dessen Baureihe von dem 1996 vorgestellten Frontmotor-Sportwagen abgelöst und obendrein gleich auch noch deklassiert wird. Und zwar gleich um drei Sekunden pro Runde auf der hausigen Teststrecke in Fiorano. Mit Tempo 320 gilt der neue Supersportler F 550 Mitte der 90er-Jahre als das schnellste Serienauto der Welt.

Fast hätten wir es in unserem 300-Kilometer-Rausch vergessen: Bei diesen Sportwagen handelt es sich natürlich auch um begnadete Kurvenkünstler

in den Farben Rot, Silber und Schwarz. „Einfach unglaublich, wie gut dieser Motor noch immer geht“, schwärmt Peters. So schnell und dabei so souverän habe er den F 550 Maranello gar nicht in Erinnerung gehabt.

Rein optisch reißt der Blick in den engen Elfer-Motorraum hingegen niemanden vom Hocker. Keine Spur vom Turbo-Boxer, sondern nur Lüfter, Nebenaggregate und jede Menge Plastik. „Perfekt, haltbar und hocheffizient, aber leider nichts fürs Auge.“

Fahrzeugtausch. Marcus schnappt sich den Porsche, während ich mich in

der Kabine des Ferrari einrichte. Dessen klassisches Sportwagenesignt geht als moderne Fortsetzung des 365 GTB/4 Daytona durch, ein Eindruck, der sich im Cockpit, einem piekfeinen Herrenfahrerzimmer aus Leder und Chrom, nur bestätigt. Sieben Rundinstrumente, sieben Kipp- und fünf Drehschalter sowie eine – großartig! – offene Schaltkulisse. Dagegen wirkt der Innenraum des Elfer mit seinem Plastikschaltnäuf aus dem Boxster wie ein – man möge es mir verzeihen – Allerweltsauto.

Wie Samt und Seide
Noch einmal Tempo 300. Samtig und fest dreht das Aggregat des Ferrari bis in Regionen jenseits der 7500er-Marke, unterhalb von jenem unverwechselbaren Zylinder-Sound, der mit dem Klang herkömmlicher Motoren kaum etwas gemein hat und je nach Drehzahl erwartungsgemäß an Intensität zunimmt. Tempo 200 steht bereits nach 14,2 Sekunden an, knapp eine Sekunde schneller als beim Elfer, der sich noch im Rückspiegel hält. Oberhalb von 300 kennt der F 550 schließlich keine Freundschaft mehr, aber so weit waren wir ja vorhin schon.

Ach ja, Geradeausfahren auf der Bahn wird auf Dauer dann doch irgendwann monoton, selbst wenn eine Drei am Anfang steht. Auch so eine Erfahrung, die man erst einmal machen muss.



Fazit

Es ist schon beeindruckend, wie mühelos diese beiden Sportwagen die 300-km/h-Marke knacken und gleichzeitig maximalen Komfort bieten. Doch sie erledigen ihren Job auf gänzlich unterschiedliche Art und Weise: Der Elfer geht hochtechnokratisch an die Sache heran, während der F 550 durch klassische Formel-1-V12-Manier begeistert. Wir mögen beides!

Der Hauben-Blick

Erster Stopp auf einem Parkplatz. Wir wollen wissen, woher jeweils die Kraft für Tempo 300 kommt – und gehen beim V12 des Ferrari vor Ehrfurcht fast in die Knie. Pure Maschinenbauästhetik

**KAUFBERATUNG
PORSCHE 911 TURBO S (1996)**

Leistungsstark und alltagstauglich – der 1996-Turbo bietet großartigen Fahrspaß, bleibt aufgrund seiner komplexen Allrad- und Biturbo-Technik allerdings ein Elfer für Fortgeschrittene. Der Run auf gute Exemplare hat jedoch längst begonnen.

- ★★★★ Alltagstauglichkeit
- ★★★★ Ersatzteillage
- ★★★★ Reparaturfreundlichkeit
- ★★★★ Unterhaltskosten
- ★★★★ Verfügbarkeit
- ★★★★ Nachfrage

**KAUFBERATUNG
FERRARI 550 MARANELLO**

Der von Pininfarina gezeichnete Frontmotor-Ferrari besticht durch Luxus und noch mehr Leistung. Andersherum ausgedrückt: So bequem sitzt man bei Tempo 320 in nur sehr wenigen Autos. Die Unterhaltskosten sind allerdings exorbitant.

- ★★★★ Alltagstauglichkeit
- ★★★★ Ersatzteillage
- ★★★★ Reparaturfreundlichkeit
- ★★★★ Unterhaltskosten
- ★★★★ Verfügbarkeit
- ★★★★ Nachfrage

KAROSSERIE-CHECK

Die exzellent verarbeitete und vollverzinkte Karosserie bietet praktisch keine ernsthaften Korrosionsschwachpunkte. Ein größeres Problem stellen vielmehr **schlecht reparierte Unfallschäden** dar, oft erkennbar an breiten oder ungleichmäßigen Spaltmaßen an den Türen oder Hauben. **Stauchungen** im Bereich des Vorderwagens und der Hinterachse sind bisweilen ebenfalls ein Thema und nur schwer zu erkennen, weshalb das Auto vorab von einem Spezialisten oder Gutachter geprüft werden sollte. Italien-Importe leiden häufig unter UV-Schäden an Lack und Interieur.

TECHNIK-CHECK

Die Turbos gelten als nahezu unzerstörbar und sollten locker 200.000 Kilometer erreichen. Da der Motor vom GTI abgeleitet wurde, kennt er auch nicht die Kurbelwellen-Simmering-Sorgen des Carrera-Motors. Vorsicht jedoch vor nachträglichem Tuning über **die Software**. Die Mehrleistung führt zu erhöhtem Verschleiß. Die serienmäßige Keramikbremsanlage des Turbo S (PCCB) ist bekannt für hohen Verschleiß. Ersatz ist teuer, viele Besitzer haben daher auf die Stahlanlage zurückgerüstet.

PREISE

Bei Einführung 2004 Porsche 911 Turbo S 996 142.248 Euro
Bei Produktionsende 2006 Porsche Turbo S 142.248 Euro
Classic-Analytics-Preis 2015 (Zustand 2/4) 51.000/bisher nicht ermittelt

SPEZIALISTEN & CLUBS

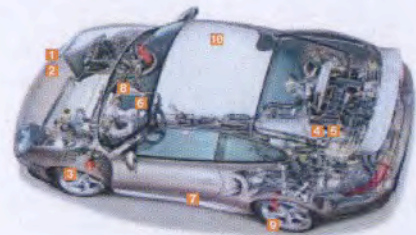
Porsche Exklusive und Classic Center, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, Tel. 0711/911-0, www.porsche.de
Porsche Club Deutschland e.V., Fritz Letters, Gutenbergstraße 19, 70771 Echterdingen, Tel. 0711/7504654, www.porsche-dub-deutschland.de
Elfertreff, virtuelles Porsche-911-Forum, www.elfertreff.de

ERSATZTEILE

Bei einem vergleichsweise jungen Modell wie dem 996 dürfte Porsche noch alles an Ersatzteilen in den Regalen liegen haben, **die Preise** sind jedoch sehr hoch. Schlacht-Elfer aus dieser Baureihe? Dazu ist das Auto noch zu jung. Eine Alternative sind freie Spezialisten und Händler.

SCHWACHPUNKTE

- 1 Versteckte Unfallschäden
- 2 Stauchungen Vorderwagen
- 3 Keramikbremsanlage
- 4 Tuning-Maßnahmen
- 5 Wartungsaufwand
- 6 manipulierter Tachoanstand
- 7 Tür- und Haubenkanten (Rost)
- 8 komplexe Technik (Allrad)
- 9 hoher Reifenverschleiß
- 10 Unterhalt sehr teuer



KAROSSERIE-CHECK

Nur die wenigsten Ferrari 550 Maranello dürfen von ihren Besitzern im Winter bewegt werden sein, obendrein ist die komplette Karosserie aus Aluminium gefertigt, sodass die Suche nach Roststellen vernachlässigt werden kann. Häufiger finden sich ärgerliche **Steinschlagschäden** an der Fahrzeugfront. Bei aus Italien eingeführten Modellen zeigen sich durch die intensivere Sonneneinstrahlung gelegentlich **Schrumpfungen am Leder** der Innenausstattung (insbesondere um die Lüftungsröhrchen). Auch der Lack hat unter der UV-Strahlung bisweilen gelitten.

TECHNIK-CHECK

Der Zylinderblock des 550 gilt trotz seiner aufwendigen Konstruktion als langlebig, verlangt dafür jedoch ein hohes und obendrein sehr kostspieliges Pflege- und Wartungspensum. Allein der **Zahnriemenwechsel** im Rahmen einer großen Inspektion verschlingt einige Tausend Euro, weshalb diese Arbeit bisweilen gerne aufgeschoben wurde. Ein komplett ausgefülltes Wartungsheft ist für einen Ferrari-Käufer daher Pflicht. Bei der Probefahrt unbedingt auf Geräusche achten (Bremsen und Getriebe).

PREISE

Bei Einführung 1996 Ferrari 550 Maranello 324.700 DM
Bei Produktionsende 2001 Ferrari 550 Maranello 358.500 DM
Classic-Analytics-Preis 2015 (Zustand 2/4) 47.000/bisher nicht ermittelt

SPEZIALISTEN & CLUBS

Ferrari Club Deutschland e.V., Horst Kespohl, Volksbadstraße 87, 41065 Mönchengladbach, Tel. 021 61/3044153, www.ferrari-dub-deutschland.de
Eberlein Automobile GmbH, Verkauf, Service, Leipziger Straße 282-286, 34123 Kassel, Tel. 0561/511 97-90, www.eberlein-ferrari.de
Modena Motorsport GmbH, Verkauf, Service, Ernst-Tellerling-Straße 60, 40764 Langenfeld, Tel. 021 73/221 84, www.modena-motorsport.de

ERSATZTEILE

Den sehr hohen Reparatur- und Teilepreisen steht bei Ferrari eine vergleichsweise **gute Ersatzteilversorgung** gegenüber. Nahezu alles lässt sich bei den spezialisierten Händlern schnell beschaffen, allerdings fast ausschließlich als teures Neuteil.

SCHWACHPUNKTE

- 1 Steinschlagschäden
- 2 Wartungsaufwand (Zahnriemen)
- 3 Leder, Innenausstattung
- 4 Lack
- 5 Verschleiß Bremsen
- 6 Verschleiß Reifen
- 7 Verschleiß Getriebe
- 8 Kupplung
- 9 Undichtigkeiten Motor
- 10 Unterhalt sehr teuer

