

## Alle 911er Im Vergleich



**91** Autos  
im Heft

# 50 JAHRE PORSCHE 911

PRÄSENTIERT VON



**MICHELIN**

&

Shell  
**V-Power**



► **Chronik: Alle Elfer seit 1963**  
Der deutsche Sportler Nr. 1 im Überblick



► **Vergleich: Rennauto vs. Serie**  
Porsche GT3 Supercup trifft den Serien-GT3



► **Gestern und heute: 911 Turbo**  
Die eilige Drucksache von 1974 bis heute



Porsche 911 Turbo (930)

Porsche 911 Turbo (964)

Porsche 911 Turbo WLS II (993)

Porsche 911 Turbo S (996)

Porsche 911 Turbo (997)

Porsche 911 Turbo S (991)

Sechs mit Bums:  
Alle Generationen  
des Porsche 911 Turbo  
trafen sich zu einem  
netten Stelldichein

# Das Turboloch im Wandel der Zeit

Seit fast 40 Jahren krönt der **Porsche Turbo** die Elfer-Reihe. Aus dem Motorsport kommend, hat sich der druckvolle Elfer zum GT mit extremem Biss entwickelt. Ein Treffen der sechs Generationen

Die erste Fahrt in einem Porsche Turbo vergisst man nicht. Es war Ende der 70er, als ein 930 Turbo für ein kurzes Wegstück als Band-Bus missbraucht wurde und neben vier Musikern auch noch eine Gitarre samt Koffer auf den Schößen der beiden Fondpassagiere transportierte. Der Fahrer, dessen Vater rechtmäßiger Besitzer des Turbo und erfreulicherweise gerade im Urlaub war, ließ sich nicht lange bitten und führte vor, was dieses Auto von

allen anderen dieser Zeit unterschied. Wir Mitfahrer hatten als Eigner alter Rostlauben der 60-PS-Klasse keine Ahnung, was uns erwartete. Nach reifen- und kuppelungsschonendem Anrollen gab er Vollgas – der Gitarrenkoffer wurde schwer wie ein Klavier und wollte uns die Eingeweide auspressen. Der Schub schien nicht enden zu wollen, und erst Jahre später stellte der erste Flugzeugstart eine kräftemäßige Entsprechung her. Ob es heute immer noch so atem-

beraubend ist, einen 930 Turbo zu beschleunigen?

Wie er so dasteht, umringt von seinen fünf jüngeren, größeren

## Die Anfänge des Turbo liegen im Motorsport

und stärkeren Brüdern, wirkt der 260 PS starke Urturbo von 1976 so gar nicht bedrohlich. Eher freundlich, wie er mit seinen in den röhrenförmigen Kotflügeln steckenden Scheinwerfern und dem

Schwung der Stoßstange zu lächeln scheint.

„Der erste Turbo ist tief im Motorsport verwurzelt“, erklärt Dr. Erhard Mössle, bei Porsche verantwortlich für die Turbo-Baureihe. Denn der Turbo ist ein indirekter Abkomme des Porsche-Überfliegers 917, mit dem Porsche in den 70ern die Turbotechnologie sehr erfolgreich bei Rennen einsetzt. Mit dem ersten Turbo findet diese Technik ihren Weg auf die Straße. Wie viele Boliden, die Anfang ▶





Der Charme der 70er im 930: mit Karostoff und Leder bezogene Sitze, Dreispeichenlenkrad und typische 911-Uhren. Tacho bis 250



Ein Hauch von Luxus im 964: Vier-speichenlenkrad mit Airbag; das grundsätzliche Layout blieb lange erhalten. Tacho bis 300 km/h



Bekanntes Layout auch im 993: Auch 1997 blieb sich der Turbo - wie alle Elfer - innen treu. Der Tacho reicht jetzt bis 320 km/h



Alles anders im 996: Mit der Wasserkühlung kamen die verschachtelten Uhren, viel Plastik und die neue Mittelkonsole. Tacho bis 300



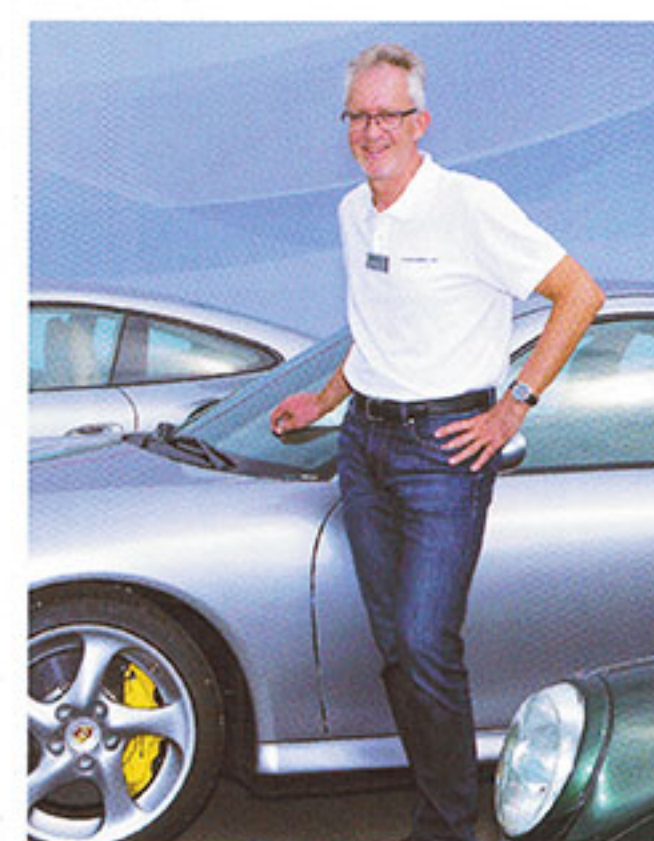
Sportliche Eleganz im 997: hochwertigere Oberflächen, ein wieder dominanterer Drehzahlmesser, PDK-Paddel, Tacho bis 350



Form gefunden? Im 991 fällt vor allem die an den Panamera angelehnte Mittelkonsole auf. Der Tacho reicht auch hier bis 350 km/h

der 70er auf der Bildfläche erscheinen, fährt auch dem Turbo die Ölkrise in die Parade. „Der schlagartige Leistungseinsatz der ersten Turbos war ein Problem – selbst für geübte Fahrer“, sagt Dr. Mössle. Trotzdem findet der 1977 für 70 000 Mark verkaufte Turbo mehr als genügend Käufer, denn es gibt zu der Zeit nichts Vergleichbares.

Die äußere Harmlosigkeit des 930 Turbo verblasst sofort, wenn man in dem wohnlichen, wunderbar nach „altem Auto“ riechenden Elfer Platz nimmt und den Boxer startet. Heiseres Geblubber schmiegt sich sofort in die Gehörgänge – dieser Sound klingt nach Spaß, der etwas unruhige Leerlauf und die sanften Vibrationen stellen schnell eine emotionale Verbindung zu dem Oldie her, wie es keiner der perfekten neuen Turbos vermag. Die servolose Lenkung erfordert festen Griff, der gekröpfte Schalthebel beherzten Druck. Dann beginnt das Schauspiel, für das der Begriff „Turbobums“ geprägt wurde und das heute nicht weniger eindrucksvoll ist als damals: Unter 3000 Touren tut sich exakt nichts, dann holt der Turbo tief Luft und presst ab etwa 4000/min seinen Atem so gewaltig in die Brennräume, dass der 930 explosionsartig voranstürmt. Und ja, es ist immer noch beeindruckend, wenn der Turbo den Hammer auspackt, aber nur mit viel Erfahrung und Gefühl auch wirklich optimal nutzbar, wenn es nicht nur ums Längsdynamische geht. Das große Turboloch bedingt zwar eine spektakuläre Leistungsentfaltung, doch erfordert der zeitversetzte Einsatz viel Voraussicht, da alles erst mit zeitlicher Verzögerung passiert und das Heck blitzartig zu tanzen beginnt.



Dr. Erhard Mössle (59), seit 2001 bei Porsche Gesamtprojektleiter für 911 Turbo, Carrera 4 und Targa 4, kümmert sich seit dem 996 um den Turbo

Die folgenden Jahre haben das Ziel, das Ansprechverhalten zu verbessern und dem „Turbobums“ seine Schärfe zu nehmen. Am Ende seiner Laufzeit 1989 ist der Urturbo auf 3,3 Liter Hubraum angewachsen, leistet 300 PS, verfügt über einen Ladeluftkühler (ab 1978), eine vom 917 abgeleitete Bremsanlage, ein Fünfganggetriebe und ein immer wieder überarbeitetes Fahrwerk. Und einen treuen Kunden-

### Von Anfang an hat der Turbo seine Fangemeinde

stamm, der sehnsüchtig auf den Nachfolger wartet.

Der 964er kommt 1991 auf den Markt (Vorstellung Genf 1990) und wirkt geschliffener, da aerodynamisch ausgefeilter, ist breiter und trägt den (bislang) ausladendsten Heckflügel aller Turbos. Sein Motor basiert auf dem leistungsgesteigerten 330-PS-Aggregat des Vorgängers, hat einen größeren Lader und Ladeluftkühler und wurde darauf abgerichtet, mithilfe eines Katalysators strenge Abgasnormen zu erfüllen. Das Fahrwerk mit Schraubenfedern steht auf 17-Zöllern, ein Sperrdifferential kommt ebenso zum Einsatz wie eine Servolenkung.

„Erstmals gibt es hier Airbags“, betont Dr. Mössle. Allerdings nimmt auch das Gewicht zu, was aber mit dem Wechsel zum 3,6-Liter-Aggregat mit 360 PS zwei Jahre später relativiert wird. Höhepunkt des kurzen Lebens des 964 ist das Turbo S Coupé Leichtbau mit 382 PS – wenn man so will ein Vorläufer der späteren GT2 und ein für die Straße gezähmter Rennwagen, der in der amerikanischen IMSA-Serie erfolgreich ist.

Welch großen Schritt der Wechsel vom 930 zum 964 Turbo darstellt, merkt man nicht nur am verbindlicher einsetzenden Turbo. Vor allem Lenkpräzision- und -gefühl, Handlichkeit und das gute Zusammenspiel aller Komponenten lassen die Jahre der Erfahrung spüren, die Porsche mit dem 930 gesammelt und beim 964 umgesetzt hat.

Der 993 setzt hier noch mal einen drauf: „Vom 964 zum 993 war es ein Riesensprung, denn jetzt kamen Biturbo-Aufladung und der Allradantrieb mit Viscokupplung ins Spiel“, sagt Dr. Mössle. Optisch wirkt der 993 mit seinen flacheren Kotflügeln und den stärker geneigten Scheinwerfern von vorn weniger gefällig als seine Vorgänger; die Heckpartie wird dominiert von dem eng an



930: Der erste Turbo musste noch mit vier Gängen auskommen – und er kam



Beim 964 schaltet der kleine Knubbel fünf Gänge auf kurzen Wegen



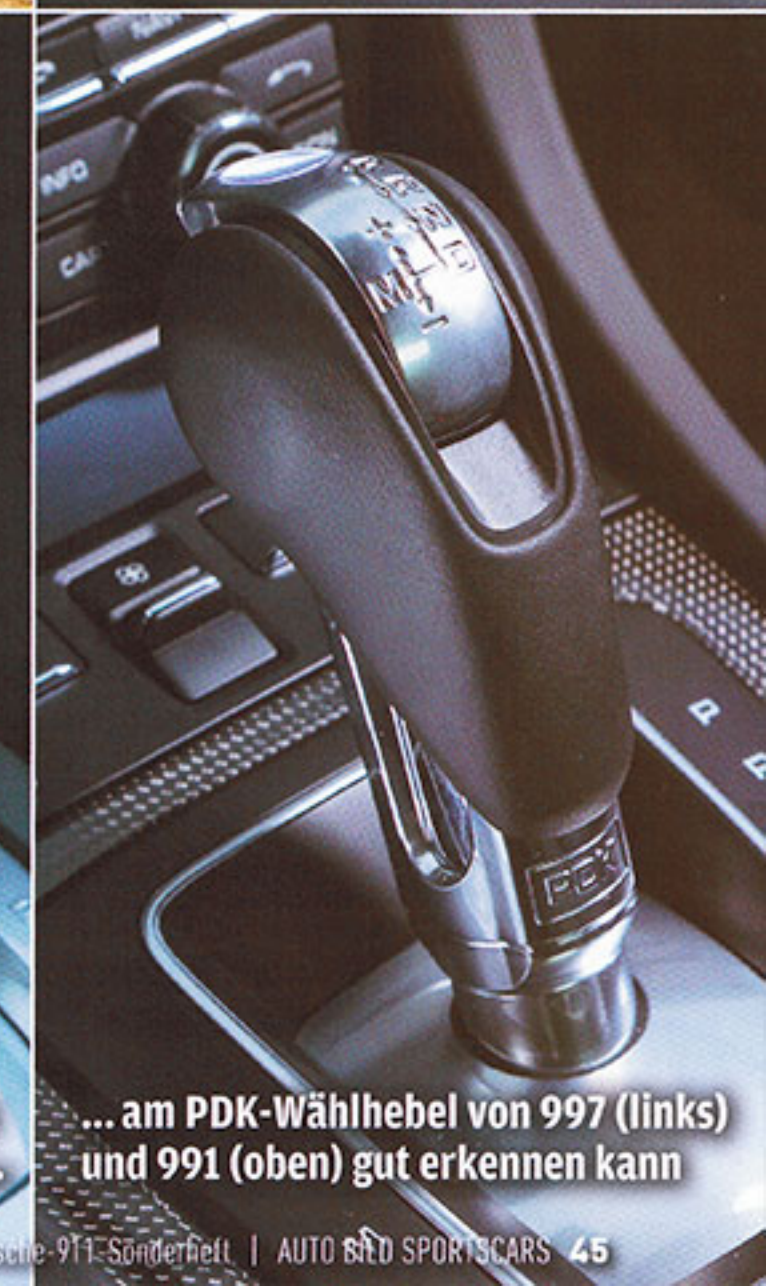
Ähnlicher Schalthebel im 993, aber hier werden bereits sechs Gänge geschaltet



Obwohl die Schaltung knackig ist, wirkt der Knauf im 996 billig



Wenn Porsche eine gute Form gefunden hat, wird sie nicht verändert, wie man...



... am PDK-Wählhebel von 997 (links) und 991 (oben) gut erkennen kann





Der mächtige Flügel und das breite Hinterteil brüllten ab 1974: Ich bin ein Turbo!

Die berühmten Fuchs-Räder waren damals ein Muss. Das „lebhaft“ Interieur gefällt noch immer

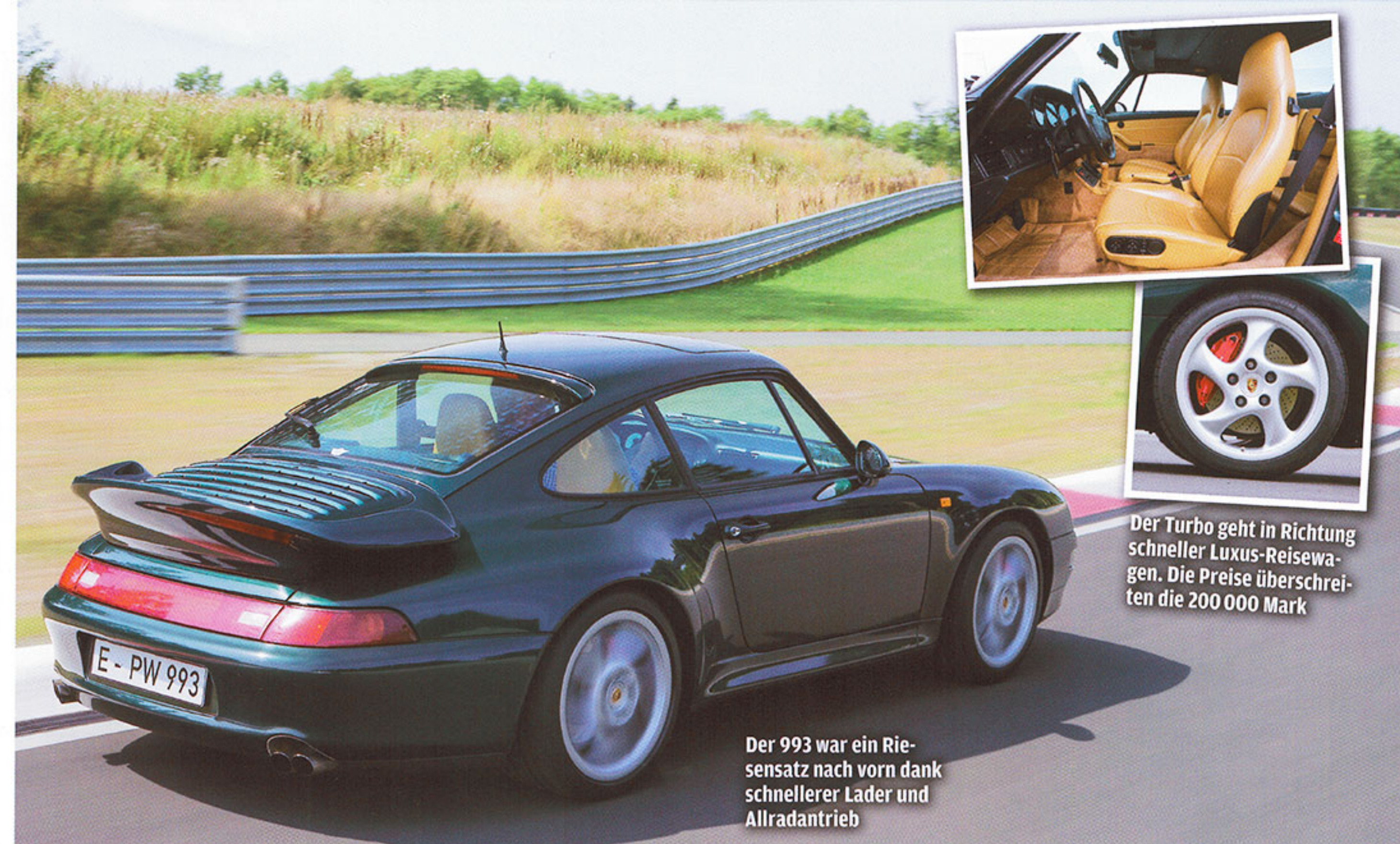
der Karosserie anliegenden Spoiler, der dem erhöhten Luftbedarf Rechnung trägt. Die reinen Fahrleistungen verbessern sich beachtlich: 408 PS werden jetzt auf alle vier Räder übertragen, die erreichbare Querbeschleunigung liegt bei mehr als 1g. Mit 212.040 Mark ist der Turbo ein ziemliches Brett, das in zwei Stufen noch vom Werk leistungsgesteigert werden kann.

Stufe 1 leistet 430, die zweite 450 PS, die auf Basis des GT2-Rennmotors mit zusätzlichem Ölkühler, Auspuffanlage und Erhöhung des Ladedrucks erreicht werden.

Im Inneren ist der 993 Turbo immer noch ein klassischer Elfer, was man etwa an der Form der Instrumenteneinfassung erkennen kann. Doch in puncto Fahrbarkeit entwickelt sich der Turbo stetig weiter in

Richtung eines rasend schnellen GT, der seine einstigen Zicken immer besser im Griff hat. Mit der Verwendung zweier Lader, die durch ihre geringere Größe schneller ansprechen, wirkt der Turbohammer nicht mehr so heftig. Der Einsatz der Turbos erfolgt weniger abrupt und gleichmäßiger, was zu einer harmonischeren Kraftentwicklung führt und die Fahrbarkeit

deutlich verbessert. Traktionsprobleme gehören jetzt ebenso der Vergangenheit an, denn die über Viscokupplung und Transaxlewelle angetriebene Vorderachse übernimmt bei Schlupf an den Hinterrädern automatisch Vortriebsaufgaben und verbessert die Fahrdynamik so ganz famos. Das von uns gefahrene Exemplar, einen 1997er mit der Werksleistungssteigerung II auf



Der 993 war ein Riesensatz nach vorn dank schnellerer Lader und Allradantrieb

Der Turbo geht in Richtung schneller Luxus-Reisewagen. Die Preise überschreiten die 200.000 Mark

450 PS, stellte uns Küke Automobilservice in Essen zur Verfügung.

Und dann passiert etwas, das viele gusseiserne Elfer-Jünger erobert – Porsche schickt den luftgekühlten Boxer in die ewigen Jagdgründe und präsentiert auf der IAA 1997 den 996 mit Wasserkühlung. Ein heftiger Einschnitt, doch unumgänglich zur Erreichung strengerer Abgasvorschriften. Zwei Jahre spä-

ter feiert auch der 996 Turbo seine Weltpremiere in Frankfurt.

Der Sprung ist wieder einmal sehr groß, denn die Umstellung auf

### Der 996 war technisch ein großer Sprung

Wasserkühlung bringt auch die Vierventiltechnik mit, die Einlassseite wird durch Nockenwellenver-

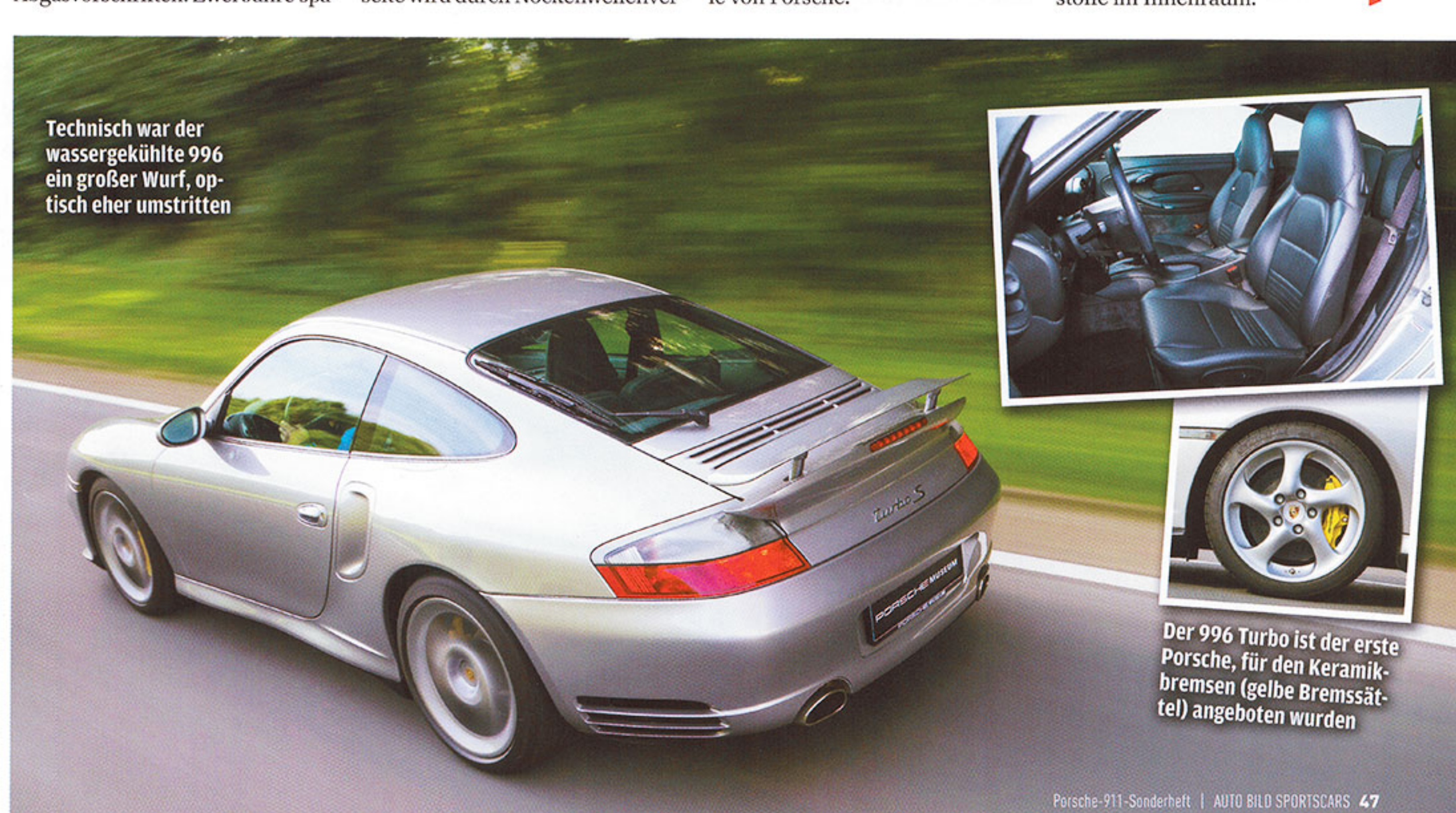
stellung und Ventilhubumstellung erweitert, was in 420 PS aus 3,6 Liter Hubraum gipfelt. Unser 996 ist ein später S, der 2004 debütierte und mit 450 PS und serienmäßiger Keramikbremse aufwartet. Zum ersten Mal kommt ein aktiver, geteilter Heckflügel zum Einsatz, ebenso das bereits mit den Carrera eingeführte PCM, die Stabilitätskontrolle von Porsche.

Seine Stellung als Topmodell aller Elfer demonstriert der 996 Turbo mit einer luxuriösen Ausstattung: elektrisch einstellbare Ledersitze, Bi-Xenonscheinwerfer und Bordcomputer gehören zur Serienausstattung des über 300 km/h schnellen Allradlers. Weniger gelungen wirken dagegen die teilweise billig wirkenden Kunststoffe im Innenraum.



Die zweite Turbo-Generation entschärfte den keilenden Urturbo mit besserem Fahrwerk

Elektrisch einstellbare Ledersitze bieten Luxus auf Reisen, das Raddesign wirkt auch heute noch frisch



Technisch war der wassergekühlte 996 ein großer Wurf, optisch eher umstritten

Der 996 Turbo ist der erste Porsche, für den Keramikbremsen (gelbe Bremssättel) angeboten wurden





Nach umfangreichem Facelift 2009 erhält der 997 einen Benzin-Direkteinspritzer



Langstreckentaugliche Sportsitze gehören zum Turbo; das siebenstufige Doppelkupplungsgetriebe kam 2009

Doch das ist schnell vergessen, wenn man sich in die von Generation zu Generation verbesserten Sitze fallen lässt, den Motor startet und in das hier endlich wieder dreispeichige Lenkrad greift, den silbrig-glitzernden Schaltknauf in die erste Gasse schiebt und Gas gibt. Wieder ist das Turboloch geschrumpft, wieder sind die Übergänge zum Laderboost verschliffe-

ner, und das Fahrwerk bietet mehr Fahrkomfort bei agilerem Ansprechen der hier sehr leichtgängigen

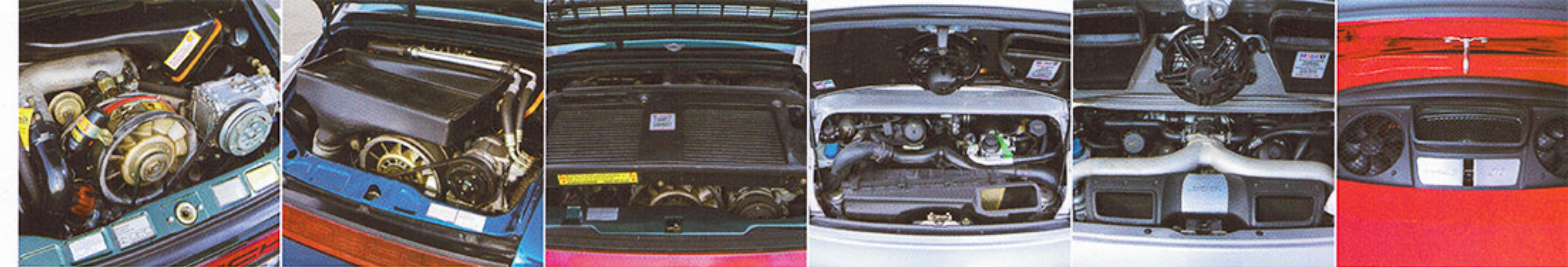
### Mit dem 997 kommt die große Vernetzung

Lenkung. 2006 ist dann auch für den Turbo mit den von vielen ungeliebten „Spiegeleier“-Scheinwerfern Schluss. Es kommt ein Elfer-

Typ, der wieder von Beginn an begeistern kann: der 997.

Dafür sorgt zum einen ein wieder mehr an den Anfängen orientiertes Design, vor allem aber die verbesserte Technik. „Zwei Highlights sind die variable Turbinengeometrie, die Porsche als Erster bei einem Benzinmotor einsetzt, und der gezielte Allradantrieb, der über das Porsche Traction Management

(PTM) die Momentenverteilung an die Vorderräder im Millisekundenbereich regelt“, erklärt Dr. Mössle. 2009 erhält der 997 eine umfangreiche Modellpflege. Die Umstellung vom ursprünglichen Aggregat auf Benzin-Direkteinspritzung ist ein Riesensprung, auch für die weiter fortschreitende Vernetzung der Bordsysteme wie Allradantrieb, aktives Fahrwerk, Stabilitätskon-



Erster Turbo mit einem Lader und 260 PS. Nr. 2 vergrößert Hubraum, Ladeluftkühler und Turbo. Der Dritte hat zwei schnellere Lader. 3,6 Liter Hubraum, vier Ventile und Nockenwellenverstellung pushen Nr. 4. Nr. 5 stellt die variable Turbinengeometrie vor, und Nr. 6 versteckt den Motor unter Serviceklappen

| TECHNISCHE DATEN*             | 930 TURBO               | 964 TURBO                   | 993 TURBO WLS II <sup>1)</sup> | 996 TURBO S                 | 997 TURBO                   | 991 TURBO S                 |
|-------------------------------|-------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| Motor                         | B6, Turbo               | B6, Turbo                   | B6, Biturbo                    | B6, Biturbo                 | B6, Biturbo                 | B6, Biturbo                 |
| Einbaulage                    | hinten längs            | hinten längs                | hinten längs                   | hinten längs                | hinten längs                | hinten längs                |
| Ventile/Nockenwellen          | 2 pro Zylinder/2        | 2 pro Zylinder/2            | 2 pro Zylinder/2               | 4 pro Zylinder/4            | 4 pro Zylinder/4            | 4 pro Zylinder/4            |
| Hubraum                       | 2994 cm <sup>3</sup>    | 3299 cm <sup>3</sup>        | 3600 cm <sup>3</sup>           | 3600 cm <sup>3</sup>        | 3800 cm <sup>3</sup>        | 3800 cm <sup>3</sup>        |
| kW (PS) bei 1/min             | 191 (260)/5500          | 235 (320)/5750              | 331 (450)/6000                 | 331 (450)/5700              | 368 (500)/6000-6500         | 412 (560)/6500-6750         |
| Literleistung                 | 87 PS/l                 | 97 PS/l                     | 125 PS/l                       | 125 PS/l                    | 132 PS/l                    | 147 PS/l                    |
| Nm bei 1/min                  | 343/4000                | 450/4500                    | 585/4500                       | 620/3500-4500               | 650/1950-5000 <sup>2)</sup> | 700/2100-4200 <sup>3)</sup> |
| Antriebsart                   | Hinterrad               | Hinterrad                   | Allrad                         | Allrad                      | Allrad                      | Allrad                      |
| Getriebe                      | 4-Gang manuell          | 5-Gang manuell              | 6-Gang manuell                 | 6-Gang manuell              | 7-Gang-Doppelkupplung       | 7-Gang-Doppelkupplung       |
| Bremsen vorn                  | 283 mm/innenbelüftet    | 322 mm/innenbel./gelocht    | 322 mm/innenbel./gelocht       | 350 mm/innenbel./gelocht    | 380 mm/innenbel./gelocht    | 410 mm/innenbel./gelocht    |
| Bremsen hinten                | 290 mm/innenbelüftet    | 299 mm/innenbel./gelocht    | 322 mm/innenbel./gelocht       | 350 mm/innenbel./gelocht    | 350 mm/innenbel./gelocht    | 390 mm/innenbel./gelocht    |
| Radgröße vorn - hinten        | 7 x 16 - 8 x 16         | 7 x 17 - 9 x 17             | 8 x 18 - 10 x 18               | 8 x 18 - 11 x 18            | 8,5 x 19 - 11 x 19          | 9 x 20 - 11,5 x 20          |
| Reifengröße vorn - hinten     | 205/55 - 225/50 R 16    | 205/50 - 255/40 R 17        | 225/40 - 285/30 R 18           | 225/40 - 295/30 R 18        | 235/35 - 305/30 R 19        | 245/35 - 305/30 R 20        |
| Reifentyp                     | Bridgestone Potenza S02 | Michelin Pilot Sport 2 (N3) | Michelin Pilot Sport 2 (N3)    | Michelin Pilot Sport 2 (N3) | Michelin Pilot Sport 2 (N2) | Pirelli P Zero (N0)         |
| Länge/Breite/Höhe             | 4291/1775/1320 mm       | 4250/1775/1310 mm           | 4245/1795/1285 mm              | 4435/1830/1295 mm           | 4450/1852/1300 mm           | 4506/1880/1296 mm           |
| Radstand                      | 2272 mm                 | 2272 mm                     | 2272 mm                        | 2350 mm                     | 2350 mm                     | 2450 mm                     |
| Leergewicht/Zuladung          | 1195/330 kg             | 1470/340 kg                 | 1500/340 kg                    | 1590/345 kg                 | 1595/365 kg                 | 1605/385 kg                 |
| Leistungsgewicht              | 4,6 kg/PS               | 4,6 kg/PS                   | 3,3 kg/PS                      | 3,5 kg/PS                   | 3,2 kg/PS                   | 2,9 kg/PS                   |
| Tankvolumen                   | 80 l                    | 77 l                        | 73,5 l                         | 64 l                        | 67 l                        | 68 l                        |
| Normverbrauch Ø auf 100 km    | 10,0 l Super (verbleit) | 13,3 l Super                | 13,2 l Super Plus              | 13,3 l Super Plus           | 11,4 l Super Plus           | 9,7 l Super Plus            |
| Beschleunigung von 0-100 km/h | 5,5 s                   | 5,0 s                       | 4,1 s                          | 4,2 s                       | 3,4 s                       | 3,1 s                       |
| Beschleunigung von 0-200 km/h | k. A.                   | k. A.                       | k. A.                          | 13,6 s                      | 11,3 s                      | 10,3 s                      |
| Höchstgeschwindigkeit         | > 250 km/h              | 270 km/h                    | 300 km/h                       | 307 km/h                    | 312 km/h                    | 318 km/h                    |
| Serienfahrzeug ohne Extras    | 70 000 DM (1977)        | 178 500 DM (1990)           | 222 500 DM (1997)              | 142 248 Euro (2005)         | 154 700 Euro (2011)         | 195 256 Euro                |

\* Herstellerangaben; 1) Werksleistungssteigerung; 2) 700 Nm bei 2100-4000/min im Overboost; 3) 750 Nm bei 2200-4000/min im Overboost

Aktive Aerodynamik und Hinterachslenkung kennzeichnen den aktuellen 991 Turbo



Sitze, gleichermaßen geeignet für Reise und Sport, serienmäßige Keramikbremsen im Turbo S

# Geben Sie Ihrem Auto das Beste

Der Original-Hochleistungsluftfilter mit Baumwoll-Filterelement

## Entwickelt für mehr Leistung

Baumwolle – ein natürliches Produkt – wird von K&N, dem führenden Hersteller von auswaschbaren Hochleistungs-Luftfiltern, zum Filtern der Ansaugluft verwendet. Durch die Verwendung von Baumwolle an Stelle von Papier als Filtermaterial atmet der Motor leichter und die angesaugte Luft hat weniger Widerstand. Zudem garantiert die natürliche Baumwolle größte Haltbarkeit. Der Filter kann mehrmals ausgewaschen werden und damit sparen Sie Geld.



ÜBER 40 JAHRE ERFAHRUNG

1.6 MILLIONEN KM GARANTIE

WWW.KNLUFTFILTER.COM







**Geflügel im Wandel der Zeiten:** Fast 40 Jahre liegen zwischen dem ersten, starren Heckspoiler vorn und dem ausfahrbaren Flügel des aktuellen 991 Turbo ganz hinten

trolle oder das hier erstmals angebotene Doppelkupplungsgetriebe. Das Turboloch früherer Zeiten ist hier auf eine nette Erinnerung zusammengeschnitten, die intuitive Fahrbarkeit und das auch bei hohem Tempo absolut sichere Fahrgefühl sind phänomenal.

Doch auch das ist noch steigerbar, wie Porsche mit dem gerade vorgestellten Turbo der 991-Reihe demonstriert, der mit aktiver Aerodynamik (Heckspoiler und dreistufig ausfahrbarem Bugspoiler) und Allradlenkung auftrumpft. 560 PS leistet nun der Turbo S, der in äußerst schlanken 3,1 Sekunden auf 100 km/h beschleunigt, ohne Turboloch, ohne Ausreißer. Dabei verbraucht der Neue trotz der Mehrleistung weniger Sprit (16 Prozent) und legt einen Federungskomfort, an den Tag, der keine Kompromisse verlangt.

Mit dem aktuellen Turbo hat es Porsche geschafft, die Schere zwischen Komfort und Sportlichkeit weiter zu spreizen. Auf der Nordschleife fährt der Turbo S mit unter 7.30 Minuten auf exakt dem Niveau

### **Auf der Nordschleife auf Augenhöhe: Turbo & GT3**

des neuen GT3. „Der Turbo ist die perfekte Verbindung von Alltags- und Rennstreckentauglichkeit; er ist gleichzeitig komfortabler, aber auch viel schneller geworden“, erklärt Dr. Mössle. Der Turbo S ist also der coole Hund, mit dem man bequem und schnell zur Rennstrecke fahren könnte, dort Top-Rundenzeiten in den Asphalt brennt, um anschließend wieder entspannt heimzufahren. Mit der Kombination aus verlängertem Radstand (+10 Zentimeter) und der Hinter-

achslenkung, welche die Nachteile eines längeren Radstands in puncto Handlichkeit kompensiert, erreicht Porsche eine bessere Richtungsstabilität bei hohem Tempo und gleichzeitig ein messerscharfes Einlenkverhalten – zwei bislang unvereinbare Gegensätze, die hier clever zusammengeführt werden. „Dabei blieb das Gewicht trotz Hinterachslenkung und vieler weiterer Zusatzausstattungen auf dem Niveau des Vorgängers“, wie Dr. Mössle betont.

Ein designerter Überflieger also, der neue Turbo. Und wohin geht die Reise mit der nächsten Turbo-Generation? „Da ist vieles denkbar“, sagt Dr. Mössle. Die Überlegungen schließen auch die Kombination von Turbolader und Hybrid mit ein.

Die 911-Turbo-Story ist also noch längst nicht zu Ende erzählt. Die des Turbolochs dagegen schon.



### **FAZIT**

■ Faszinierend, wie sich der Turbo von Generation zu Generation vom Sportler für Könnern zum Über-GT entwickelt hat, der sich ohne feuchte Hände am Limit bewegen lässt. Das kann man bedauern, doch aus technischer Sicht ist das eine Meisterleistung. Es bleibt spannend, wie die Geschichte weitergeht.

Ralf Kund