

AUTOMOBIL REVUE

Nr. 47 | 19. November 2020 | Fr. 5.– | Euro 5.–

GEGRÜNDET 1906



FAHRZEUGE IN DIESER AUSGABE

Ferrari SF90 Spider
Honda Jazz Crosstar
Kia Xceed PHEV
Porsche 911 Turbo S
Porsche 996 Turbo
Renault Twingo ZE

Porsche 911 Turbo S



Kaiser der Strasse

Wieso die technologische Spitze der 911-Baureihe nun noch besser ist **16**



FORMEL 1

Wie Lewis Hamilton Geschichte schreibt **20**

TESLA

Was Tesla zur wertvollsten Automarke macht und wieso sich das bald ändern könnte **2**



RENAULT

Warum der Twingo Electric das Potenzial zum Bestseller hat **10**



HONDA

Weshalb der kleine Jazz im Innenraum so gross ist **12**



FERRARI

Wozu es den SF90 jetzt auch offen gibt **6**



AKTUELL

Editorial	2
Hype um Tesla: Platzt die Blase?	2
US-Präsident: Was die Wahl von Joe Biden für die Autoindustrie bedeutet	2

MEINUNGEN

Umfrage: Was AR-Leser im Verkehr nervt	4
Leserbriefe	4

NEUHEITEN

Ferrari SF90 Spider und Ford E-Transit	6
BMW iX: Überholte Revolution?	7
Audi SQ2 und SQ5, Hyundai Kona Electric und Tucson N-Line, Nissan Qashqai, Renault Kangoo	8

TEST & FAHRBERICHTE

Renault Twingo ZE: Bestseller-Kandidat	10
Honda Jazz Hybrid: Magischer Platz	12
Kia Xceed PHEV: Der Vernünftige	14
Porsche 911 Turbo S: Mehr geht kaum	16

CLASSICS

Porsche 996 Turbo: Das ungeliebte Kind	18
--	-----------

SPORT

Formel 1: Lewis Hamilton, wer sonst?	20
Sébastien Buemi: Zu grosses Handicap	22
Autorama Wetzikon: Titel abgeräumt	22

LETZTE

AR Digital, Agenda, Vorschau	23
------------------------------	-----------

Tel. 031 740 97 50 | Anzeigen 031 330 14 00
AZA 3178 Bösinggen | www.automobilrevue.ch



Rückblickend ist er doch ganz gut

996 Der Porsche 911 schreibt seit bald 60 Jahren an seiner Erfolgsgeschichte. Die Generation 996 gilt als der missratene Sohn der Familie – und wird trotzdem geliebt.

Ramon Egger

Die Baureihe 996 ist so etwas wie das schwarze Schaf in der langen Erfolgsgeschichte des Porsche 911. Die Stuttgarter waren Ende der 1990er-Jahre einer der letzten Hersteller der Welt, die noch auf die alte Technik setzten: Heckmotor, Hinterradantrieb, Luftkühlung. Mit dem 996 sollte alles anderes werden. Ein von Grund auf neu entwickelter, wassergekühlter Motor sollte die antiquierte Technik aus dem 993 ablösen, deren Entwicklung noch aus den 1980er-Jahren stammte und die ohne geregeltes Thermomanagement keine Möglichkeit liess, den gestellten Anforderungen an die Motorleistung zu entsprechen und gleichzeitig die neuen Euro-2-Normen zu erfüllen.

Zu viel des Neuen

Im Zuge der Überarbeitung passte man in Zuffenhausen die gesamte Silhouette an, alles wurde neu entwickelt, wassergekühlte Motor sollte die ikonischen runden Scheinwerfereinheiten verschwand zugunsten der Spiegleier. Die Türgriffe waren aerodynamisch ideal in die Türen integriert und wurden jetzt von unten anstatt wie bisher von oben gegriffen. Das markante

Lichtband zwischen den Heckleuchten wurde ausradiert. Die bisherige Trockensumpfschmierung verschwand.

All das war zu viel für die Fans der Ikone – und die Rezeption entsprechend vernichtend. Der 996 hätte den Neunelfer fit machen sollen für das neue Jahrtausend, aber das Experiment scheiterte kläglich. Die nächsten zehn Jahre verbrachte Porsche damit, sich – optisch – wieder den alten Modellen anzunähern.

Heute sind wir drei Modellgenerationen weiter, aber noch immer wird über den 996 als denjenigen Neunelfer gespottet, der schlechte halt eben, der, den es niemals hätte geben sollen. Zu Recht? Natürlich nicht. Rückblickend markierte der 996 vermutlich tatsächlich den Wendepunkt in der Geschichte, machte den Neunelfer zu dem, was er immer hätte sein sollen, woran er auch heute noch gemessen wird: zum Kompromiss zwischen Alltagstauglichkeit und Sportwagen.

Der Turbo wird gezähmt

Den besten Beweis dafür liefert der Turbo. Die vorherigen Generationen, G-Modell, 964 und 993, waren brachiale Fahrgeräte, verkörperten den alten Geist des Turboladers: Ein unendliches Turboloch, und wenn der Ladedruck dann



Stein des Anstosses: Die neu geformten Scheinwerfer, die Türgriffe, der Verzicht auf die durchgezogene rote Leiste am Heck. Ein neues Infotainment mit aktuellen Funktionen wie Bluetooth, Musikstreaming und Verkehrsupdates lässt sich nachrüsten.

Foto: Porsche, Ramon Egger

einsetzte, kam der Tritt. Das war beim 996 anders, obwohl er von der ganzen 911-Modellpalette der alten Welt noch am nächsten kam.

Der Motor des Turbos basierte noch auf der alten Basis. Hubraum, Bohrung, Hub waren gleich, Rumpfmotor und Kurbelwelle nahezu baugleich, aber angepasst an die neuen Bedürfnisse. Die technisch markanteste Änderung: neue Zylinderköpfe mit je zwei Nockenwellen, Nockenwellenverstellung und zehn PS weniger. Bloss noch deren 420 waren es anstatt 430 wie beim Vorgänger. Davon war es immer nur aufwärts gegangen.

Die Folge: Im 996 kommt die Leistung linear. Kein Tritt ins Kreuz mehr, sobald der Turbolader einsetzt. Die digitale Ladedruckanzeige im Drehzahlmesser kriecht langsam nach oben, springt bei 4000 U/min auf 0.8 bar, wenn es weitergeht, reicht sie bis 1.2 bar. Das maximale Drehmoment von 560 Nm – 20 Nm mehr als beim 993 Turbo – liegt bereits ab 2700 U/min an. Im Fahrbetrieb bedeutet das, dass die Leistungsentfaltung linear erfolgt und das Auto auch mit verhältnismässig tiefen Drehzahlen aus den Kurven heraus beschleunigt. All das lässt ihn ungleich schneller werden auf Passstrassen. Nicht nur objektiv, sondern auch subjektiv, da er kontrollierbarer, zivilisierter – oder beherrschbarer – ist als seine Vorgänger.

Selbstverständlich ist all das kein Vergleich zu einem heutigen Porsche 911 Turbo mit variabler Turboladergeometrie, ohne Turboloch und bis zum Exzess perfektionierter Leistungs- und Drehmomentkurve. Dagegen fühlt sich so ein 996 Turbo trotzdem (oder erst recht?) noch natürlich, echt, brachial an (die Spiegleier sieht man ja nicht, wenn man drin sitzt). Auch wenn man sich wundert, dass so etwas vor 20 Jahren tatsächlich das höchste der Gefühle, die Speerspitze der Technik gewesen sein kann.

Kompromiss anstatt Spagat

Wer die Berichte von damals liest, ist überzeugt: das Fahrwerk war perfekt. Aus heutiger Sicht muss man diese Meinung revidieren. Die verstellbaren Dämpfer – Porsche Active Suspension Management (PASM) –, die für die grosse Stärke des Turbos verantwortlich sind, die Spreizung zwischen Sportwagen und Alltagstauglichkeit, kamen erst mit dem 997. Zuvor bedeutete Spreizung immer einen Kompromiss. Das Fahrwerk ist so aus heutiger Sicht schon fast unsportlich, weich, nachgiebig. Die Masse im Heck sorgt für eine übermässige Wankneigung an der Hinterachse, die sich durch die Karosserie zieht und auch für ein entsprechendes Wanken an der Vorderachse sorgt.

Dem Fahrpass tut das keinen Abbruch. Bei zu übermütigen Gasstössen deuten die Hinterräder ein Ausbrechen an, werden aber sofort durch das ESP eingebremst, sofern es denn eingeschaltet ist. Andernfalls braucht es schon mehr Mut, die Kurven rassig zu nehmen. Denn: Aus ist aus. Keine mehrstufige Deaktivierung und kein Notmodus, der dann doch noch eingreift, obwohl eigentlich alles ausgeschaltet sein sollte.

Ansonsten gibt es Geräusche aus den Lagern und Gummibuchsen, die heute mit dem Alter des Autos erklärbar sind – wenn sie nicht beim Neuwagen schon dagewesen wären. Für damalige Verhältnisse aber völlig normal.

Infotainment fast wie original

Bei der Präsentation des 996 waren die Reaktionen nicht durchwegs positiv, heute sind die Lager geteilt. Während die eine Seite daran festhält, dass er die Un-Generation des Neunelfers sei, hält ihn eine nicht kleine Minderheit für den wohl unterschätztesten aller Elfer. Ein Blick auf die Gebrauchtwagenpreise zeigt, dass das zweite Lager nicht ganz falsch liegt, auch wenn er eine schlechtere Werterhaltung hat als vorherige Generationen.

Zur Werterhaltung liefert Porsche über das Classic-Programm eine grosse Auswahl nicht nur an Ersatzteilen, sondern auch an Nachrüstzubehör. So kann auch das Infotainment auf einen zeitgemässen Stand gehoben werden mit dem nachrüstbaren Porsche Classic Communication Management für 996 und den Boxster aus derselben Zeit. Das Gerät mit Sieben-Zoll-Touchscreen beinhaltet alle aktuellen Funktionen wie DAB+, Navigationssystem mit Live-Verkehrsinfos, Media-streaming und Telefon über Bluetooth und sogar Apple Car Play und Android Auto. Optisch ist das PCCM Plus sauber integriert zwischen den danebenliegenden Tastern und Luftdüsen. Würde man nicht, dass das vor 20 Jahren nicht da gewesen sein konnte, schöpfte man keinen Verdacht.

Unsere Testwagen mit Jahrgang 2001 und 125 000 Kilometern Laufleistung hat Porsche übrigens inzwischen verkauft – für 49 000 Franken. ●

Damals am Berg, an der Seite von Walter

Es wird ja nicht mehr besser, mit dem Alter. 35 Jahre ist es her, dass ich meinen ersten Fahrbericht geschrieben habe, seit damals ist der eine und auch noch andere dazugekommen. Und da war eindeutig noch die Erinnerung an eine Fahrt auf einen Berg in Spanien (Frankreich?) auf dem Beifahrersitz eines Porsche 911 Turbo – am Steuer Walter Röhrl. Der Grossmeister, locker lächelnd wie immer, einige denkwürdige Sprüche auf den Lippen (die ich leider vergessen habe) und unterwegs in Geschwindigkeitsbereichen, die ich damals nicht für denk-, geschweige denn (er)fahrbare gehalten hatte (das hingegen weiss ich noch ganz genau). Und ja, es war mehr als nur beeindruckend, die saubere Linie, das ruhige Händchen, das Wissen, was das Auto macht und wann und wie. Und das Tempo, jenseits, auch wenn der Walter dann auch noch sagte: «Mehr als 70 Prozent geh ich bei solchen Passagierfahrten nie.»

Es war zwar nicht meine erste Begegnung mit Röhrl (und auch nicht die letzte), doch ich sass zum ersten Mal auf einer abgesperrten Bergstrasse neben ihm; das Erlebnis ist ein ganz anderes als auf der Rennstrecke. Aber, Himmel, war es mit dem 996er? Oder noch dem 993er? Oder schon dem 997er? Ich bin mir ziemlich sicher, dass der Wagen gelb war, immerhin. Was ich aber mit absoluter Sicherheit weiss: Auf genau jener Fahrt wurde mir klar, dass ich nichts kann am Lenkrad, ein absoluter Anfänger bin



Peter Ruch
Fachjournalist

und immer bleiben werde, komplett frei von Talent und Gefühl und Mut und überhaupt.

Es gab noch andere denkwürdige Momente mit dem Walter. Einmal musste er sich gar an meine Seite setzen, in einem GT3, auf der Rennstrecke. Ja, so etwas macht nervös, man will sich ja nicht komplett blamieren, tut es wohl genau deshalb. Doch er ist so grosszügig, macht in aller Ruhe auf Fehler aufmerksam, weist auf die richtigen Schalt- und Einlenkpunkte hin – und wenn man in solchen Situationen fähig wäre, zuzuhören und das Gehörte umzusetzen, dann könnte man auch ganz viel lernen. Nach fünf Runden mit Walter als Fahrlehrer war ich dermassen am Ende, als ob ich die 24 Stunden von Le Mans alleine gefahren wäre.

Das vielleicht schönste Erlebnis mit Walter Röhrl ist noch gar nicht so lange her: ein Tag in den französischen Seelapen mit dem GT3 Touring. Röhrl vorne, eine immer kleiner werdende Gruppe hinter ihm – und es war einfach nur gut, friedlich, eine Offenbarung. Ich konnte mich auf die Linie konzentrieren, die er vorzeigte (während er wohl noch seine Memoiren diktierte), viel später bremsen, als ich es ohne seine Führung gemacht hätte (während er sicher im Touristenmodus unterwegs war), früher auf den Pinsel (er machte ja vor, dass es ohne den geringsten Schlenker möglich ist). Als wir dann nach drei Stunden am Berg für das Mittagessen abbogen und ich der einzige war, der ihm gefolgt war, da lächelte er mich an.

