



Der Porsche 911 Turbo heute (links) und vor 20 Jahren (rechts): Was die beiden verbindet: Beeindruckende Fahrleistungen, hohe Alltagstauglichkeit und vergleichsweise diskrete Optik.

Bilder: HO / David Künzler

Hochdruck hat Tradition

Der Turbo ist das Topmodell der Porsche-911-Baureihe. Ein Rückblick auf das Jahr 2000 zeigt, wie rasant die Entwicklung vorangeht.

Philipp Aeberli

Turbo steht bei Porsche für Hochdruck: 1974 startete der Sportwagen erstmals mit einem Abgasturbolader und bot für die damalige Zeit unglaubliche 300 PS. Seither wurde der Turbo mit jeder 911-Generation weiterentwickelt.

Als erster «moderner» Turbo gilt das Topmodell der Baureihe 996, der von 2000 bis 2006 gebaut wurde. Hier sind erstmals fast alle Elemente erkennbar, die den Turbo heute ausmachen: Die breiten Kotflügel am Heck samt grossen Lufteinlässen sind genauso vorhanden wie der ausfahrbare Heckspoiler oder die Frontstossstange mit drei grossen Öffnungen für die benötigten Kühler.

Auch technisch gesehen kommt der 996 Turbo dem bis heute geltenden Grundrezept sehr nahe. Der Sechszylinder-Boxer im Heck wird durch zwei Turbolader unter Druck gesetzt und – erstmals bei einem 911 Turbo – wassergekühlt. Die

Kraft wird, damals wie heute, an alle vier Räder verteilt, um den schnellen Elfer auf jedem Untergrund möglichst sicher zu machen. Denn, auch das galt schon im Jahr 2000: Der 911 Turbo soll kein kompromissloser Rennwagen für die Strasse sein, sondern ein alltagstauglicher Sportwagen, der bei Bedarf unglaublich schnell sein kann.

Noch immer beeindruckend

420 PS entlockte Porsche vor 20 Jahren dem 3,6-Liter-Motor. Das maximale Drehmoment lag bei 560 Nm. Sortiert man die Gänge des 6-Gang-Schaltgetriebes schnell genug, sprintet der 20 Jahre alte Turbo in 4,2 Sekunden auf Tempo 100 und wird laut Datenblatt mehr als 300 km/h schnell. Das ist auch im Jahr 2020 noch beeindruckend und manchem modernen Sportwagen mehr als ebenbürtig.

Kombiniert wird der kräftige Schub mit einem Fahrgefühl, das modernen Autos zunehmend verloren geht: Der 996

Turbo fühlt sich noch deutlich analoger und mechanischer an. Die hydraulische Servolenkung sorgt für direkte Rückmeldung von der Strasse, reagiert aber auch deutlich auf Unebenheiten. Und dass der Motor im Heck platziert ist, spürt man auf kurvigen Strecken noch deutlich; die leichte Vorderachse muss auf der Bremse belastet werden, um den alten 11er spurtreu in die Kurve zu dirigieren. Kurzum: Der 996 Turbo ist zwar nach wie vor absolut alltagstauglich, sicher zu fahren und pfeilschnell. Er braucht aber deutlich mehr Engagement vom Fahrer. Ein gut erhaltener 996 Turbo kann schon als Wertanlage gesehen werden – und kostet derzeit rund 50 000 Franken. Tendenz: Steigend.

Für rund 2300 Franken bietet Porsche für den Klassiker zudem ein modernes Navi samt Smartphone-Integration an, das in zeitgenössischer Optik daherkommt und ohne grosse Umbauten in das alte Cockpit passt. Damit lässt sich der Youngtimer

zum alltagstauglichen Sportwagen aufrüsten.

Sprung in die Neuzeit

Wir drehen die Zeit 20 Jahre nach vorne. Der Turbo S stellt nun die Spitze der 911-Familie dar. Die Silhouette wirkt vertraut, auch wenn die Generation 992 des Sportwagenklassikers im Vergleich zum Modell von 2000 deutlich gewachsen ist.

Gewachsen ist auch der Motor: Der verfügt nun über 3,8 Liter Hubraum, eine Benzin-Direkteinspritzung sowie zwei Turbolader mit variablen Turbinenrädern, um den Schub gleichmässiger aufzubauen. Die Kraft wird per Doppelkupplungsgetriebe und Allradantrieb auf die Strasse geleitet. Jede kleinste Bewegung wird, wie es sich für einen modernen Sportwagen gehört, elektronisch geregelt und überwacht – was dazu führt, dass der schnellste 911 immer genau das macht, was der Fahrer am Lenkrad vorgibt. Bei Strassentempo ist er kaum

Porsche 911 Turbo S

Motor: 6-Zyl.-Boxer, 3745 ccm
Leistung: 650 PS/800 Nm
Antrieb: Aut. 8-Gang, 4x4
LxBxH: 4535x1900x1303 mm
Kofferraumvolumen: 128–392 l
Gewicht: 1715 kg
0–100 km/h: 2,7 Sek.
Vmax: 330 km/h
Verbrauch WLTP: 12,0 l/100 km
Preis: ab 271 600 Franken

aus der Ruhe zu bringen – trotz immenser Leistung, die man auf der Strasse kaum ausfahren kann. 650 PS und 800 Nm Drehmoment sorgen für überlegene Fahrleistungen; der Turbo S scheint nicht zu beschleunigen, er wechselt einfach sofort die Geschwindigkeit. Stellt sich die Frage, wozu man derart viel Leistung braucht, wenn man sie im Strassenver-

kehr ohnehin kaum nutzen kann. Vor allem, weil Porsche für den 911 Turbo S mindestens 271 600 Franken aufruft. Die Antwort liefert das Fahrgefühl, welches den 911 Turbo wohl schon immer ausgemacht hat: Er liefert das Gefühl der absoluten Souveränität. Denn mit dem 911 Turbo S fährt man eines der schnellsten Autos, das derzeit auf der Strasse unterwegs sein darf. Aber auf eine diskrete und fast schon entspannte Art. Der Turbo-Elfer schreit seine Kraft nicht in die Welt, verzichtet auf mächtige Spoiler und unnötige Tieferlegung. Er ist in erster Linie ein absolut alltagstauglicher Gleiter, der auf Knopfdruck seine Zähne zeigen kann. Im Alltagsbetrieb begnügt er sich mit rund 9,5 l/100 km, was gemessen an der hohen Leistung vernünftig ist.

Natürlich braucht kein Mensch ein Auto wie den 911 Turbo S. Unter den Autos, die niemand braucht, ist er aber mit Sicherheit eines der besten. Damals wie heute.

Seltener Gast an der Tankstelle

Der Hyundai Ioniq Plug-in-Hybrid fährt und fährt und fährt: Wer die Batterie regelmässig lädt, verbraucht kaum Sprit.

An der Tankstelle ist der Hyundai Ioniq PHEV ein seltener Gast. Im Test verbrauchte der Plug-in-Hybrid gerade einmal 2,1 l/100 km. Auch mit vergleichsweise kleinem 45-Liter-Tank reicht das für mehr als 2100 Kilometer, ohne zu tanken – zumindest, wenn der Akku immer wieder an der Steckdose geladen wird.

Aber auch ohne Lademöglichkeit gibt sich der aerodynamisch günstig geformte Koreaner sparsam. Er jongliert geschickt mit seinen Antriebsmöglichkeiten, fährt mal elektrisch, mal mit Benzin – oder gar mit beiden Antrieben zugleich,

um den Verbrauch zu optimieren. Mehr als 4,5 l/100 km werden selten auf der Verbrauchsuhr stehen, auch ohne Laden des Akkus.

Einziger Kritikpunkt in der Testdauer: Bei kalten Temperaturen nutzt der Ioniq den Benzinmotor, um den Innenraum zu heizen. Auch dann, wenn per Knopfdruck das rein elektrische Fahrprogramm angewählt wurde. Dann fährt der Hybrid zwar ausschliesslich mit dem E-Motor, der Benzinläufer läuft aber trotzdem deutlich hörbar mit. Das wirkt eigenartig – und ist gerade auf kurzen Fahrten, die man

problemlos elektrisch erledigen könnte, auch etwas ärgerlich.

Dafür sorgt diese Programmierung aber auch für eine optimierte E-Reichweite, selbst unter winterlichen Bedingungen. 60 Kilometer soll es laut Werk rein elektrisch gehen; wir haben immer um die 50 Kilometer geschafft – trotz Temperaturen nahe an der Null-Grad-Grenze. Und: Je mehr man rein elektrisch unterwegs ist, desto tiefer der Spritverbrauch.

Die Technik des Ioniq Plug-in-Hybrid kann also durchaus überzeugen. Nur schade, dass Hyundai dieses Technikpaket

nicht auch in anderen Karosserieformen anbietet. Als Kombi oder Crossover könnte der Plug-in-Hybrid wohl deutlich erfolgreicher sein als mit seiner Fließheck-Karosserie.

Die Preise für den Ioniq PHEV starten bereits bei 39 900 Franken – ein faires Angebot für einen ausgereiften Plug-in-Hybrid. Alternativ ist der Ioniq auch als Vollhybrid ohne Lademöglichkeit (ab 32 990 Franken) oder mit rein elektrischem Antrieb (ab 40 900 Franken) erhältlich. Der PHEV bietet den idealen Kompromiss. (pae)



Hyundai Ioniq PHEV.

Bild: HO