Porsche 911 Turbo (997.1) – Voller Schub für alle Tage

Publiziert am 18. Oktober 2024
Text: Bruno von Rotz
Fotos: Archiv Porsche AG, David Künzler für Porsche Schweiz, Porsche AG, Porsche AG / Porsche Schweiz AG

Porsche 911 Turbo (2007) - die breiten Backen sind passé
Copyright © David Künzler für Porsche Schweiz

Er war nicht luftgekühlt, sein Turboloch war überschaubar, er verteilte seine Kraft auf alle vier Räder und er hatte nicht den Ruf, Ehefrauen zu Witwen zu machen. Nein, der Porsche 911 Turbo der Generation 997 war ganz anders als der erste Porsche Turbo (930), der erste Strassen-Turbo von Porsche. Aber er war hübscher, leichter und kräftiger als sein Vorgänger 996 – und heute ist er sehr begehrt, doch davon später.

Die vierte Generation

Im Jahr 1974 eroberte der erste Porsche Turbo, auch 930 genannt, die Welt im Sturm. 260 PS leistete der Dreilitersechszylinder mit Turbolader, genug für 246 km/h Spitze und eine Sprintzeit von 5,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h. 1205 kg schwer war der luftgekühlte und hinterradangetriebene schnellste Porsche damals. Schon 1978 wuchs der Hubraum auf 3,3 Liter und die Leistung auf 300 PS, erst am Schluss der über zehnjährigen Bauzeit gab es ein Cabriolet und ein Fünfganggetriebe.

Porsche 911 Turbo (2006) - der 997 zusammen mit den Vorgängern
Copyright © Archiv Porsche AG

1990 folgte dann die Turbo-Version des Porsche 964, 320 PS stark und 1470 kg schwer. 270 km/h und 5,2 Sekunden für den Sprint von 0 auf 100 km/h waren nun trotz Katalysator angesagt. Ein wenig besser ging dann die 3,6-Liter-Version, bevor sie 1995 vom 911 Turbo der Generation 993 abgelöst wurde. Der hatte nun Allradantrieb, war aber 1500 kg schwer. 408 PS ermöglichten trotzdem 290 km/h Spitze und eine 0-100-km/h-Sprintzeit von 4,5 Sekunden. Etwas besser konnte das alles dann noch der Turbo S mit 450 PS.

Das Jahr 2000 brachte uns den ersten wassergekühlten Turbo, den 996 mit zwei Abgasturboladern, 420 PS, Sechsganggetriebe und Allradantrieb. Damit liessen sich 305 km/h erreichen, und bereits nach 4,2 Sekunden lagen aus dem Stand 100 km/h an. Auch hier folgte eine Turbo-S-Variante mit 450 PS.

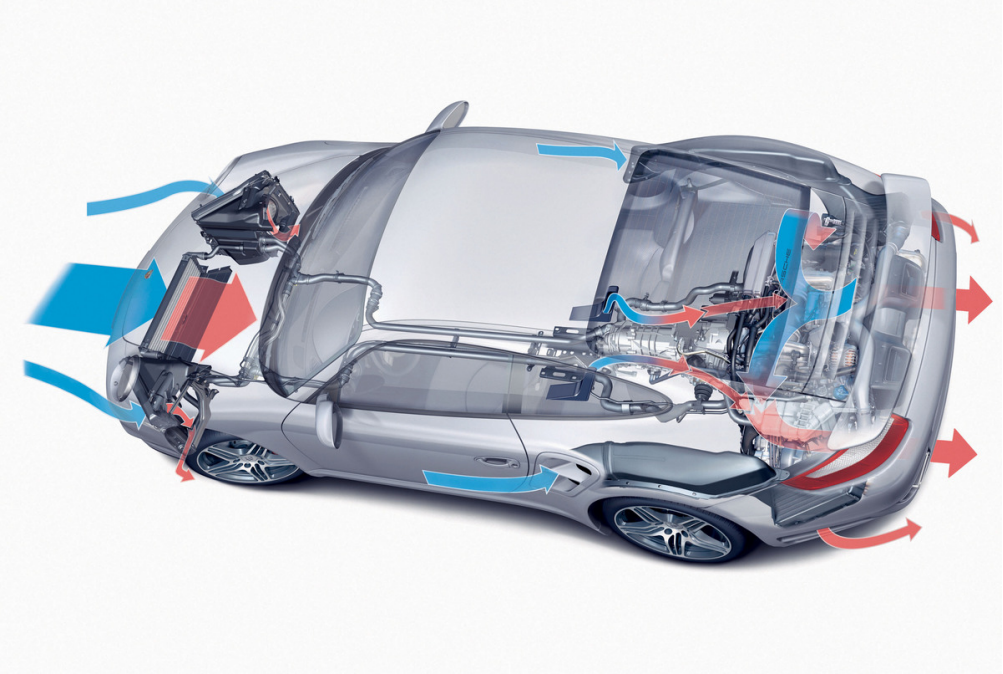
Porsche 911 Turbo (2006) - Die inzwischen sechste Generation des Spitzenmodells der Elfer-Baureihe verfügt als erstes Serienautomobil mit Benzinmotor über einen Turbolader mit variabler Turbinengeometrie (VTG)
Copyright © Porsche AG / Porsche Schweiz AG

Im Sommer 2006 dann stellte Porsche die Turboversion des 997 vor.

Leichter und stärker

Um neue Superlative zu ermöglichen, musste Porsche beim 997 tief in die Trickkiste greifen. Geschraubt wurde vor allem am Leistungsgewicht: 3,3 Kilogramm kamen auf eine Pferdestärke, von denen der weiterhin 3,6 Liter grosse wassergekühlte Sechszylinder-Boxermotor 480 produzierte. Noch eindrücklicher waren allerdings die 620 Newtonmeter Drehmoment, die mit Overboost für kurze Zeit sogar auf 680 Newtonmeter gesteigert werden konnten.

Der neue Turbolader kam mit verstellbaren Schaufeln, die das Ansprechverhalten verbessern und das berühmte “Turboloch” verkleinern sollten. Dass dafür neue Materialtechnologie aus der Weltraumforschung bemüht werden musste, sei nur am Rande erwähnt. Dank viel Leichtmetalleinsatz (u. a. Fronthaube, Türen) wog der 997-Turbo mit 1585 kg DIN-Leergewicht fünf Kilogramm weniger als sein Vorgänger.



Porsche 911 Turbo (2006) - Kühlungskonzept des neuen Turbos
Copyright © Archiv Porsche AG

Allradantrieb (mit elektronisch gesteuerter, elektromagnetisch betätigter Lamellen-Kupplung) und ein adaptives Fahrwerk (PASM) sorgten dafür, dass die geballte Kraft auch in Vortrieb mündete, eine ausgefeilte Aerodynamik (cw = 0,31) ohne mächtig ausgestellte Kotflügel hinten sorgte für 310 km/h Spitze, ohne dass der Verbrauch ins Unermessliche anstieg.

133'603 Euro oder 198'900 Franken nannte die Preisliste als Einstiegspreis. Natürlich konnte man diesen problemlos noch um einige Durchschnittsmonatslöhne erhöhen, wenn man sich mit der Aufpreisliste befasste.

Automatik-Version schneller

Ein Element dieser Aufpreisliste war eine Fünfstufen-Automatik, auch "Tiptronic" genannt. Sie machte den Turbo etwas schwerer, aber zumindest gemäss damaligen Testwerten auch schneller. Zwei Zehntel nahm die Automatik-Version dem handgeschalteten Sechsgang-Turbo von 0 auf 100 km/h ab (3,7 versus 3,9 Sekunden), ein Zehntel war es bis 200 km/h.

Die Anleitung für die superschnellen Beschleunigungszeiten lautete: *“Stufe D einlegen, die Bremse treten und Vollgas geben, bis der Ladedruck etwa bei 0,6 bar liegt. Die Bremse lösen und ab geht's. In sagenhaften 3,7 s erreicht der 1600 kg schwere Elfer die 100 km/h, nach 12,8 s stehen 200 km/h an, und der Schub will einfach nicht aufhören. Dabei ist der Fahrer einfach Passagier, die Automatik, der Allradantrieb und die unbändige Power des Sechszylinders übernehmen den Rest.”*

Wer Ähnliches im Handschalter-Coupé erreichen wollte, der musste sich mächtig ins Zeug legen, meinte damals die *Automobil Revue*.

Porsche 911 Turbo (2007) - in Fahrt
Copyright © Porsche AG

Beide Versionen liefen gemäss Werk 310 km/h. Und auch beim Verbrauch gab es keine grossen Unterschiede. Im Test liefen bei der *Automobil Revue* beim Sechsgang-Coupé 12,4 Liter pro 100 km/h durch die Einspritzung, bei der Automatik-Variante 12,7 Liter pro 100 km.

Zu ergänzen wäre, dass die Testfahrer von *auto motor und sport* es auch mit der Sechsgang-Version schafften, in 3,7 Sekunden auf 100 km/h zu beschleunigen. Sie verbrauchten allerdings mit 16,6 Liter pro 100 km auch etwas mehr – deutsche Autobahnen lassen grüssen.

Im Vergleich zum Ur-Turbo lief schnelles Fahren im 997.1, wie man die Version vor der Modellpflege heute auch nennt, deutlich gesitteter ab. Nur 82 dB(A) bei 180 km/h zeugten von guter Lärmdämmung und Feinarbeit an der Karosserie.

Auch das Fahrverhalten hatte seine Tücken verloren. Alexander Bloch beschrieb dies in “ams" so: *“Für den ultimativen Querbeschleunigungs-Kick reicht die alte Sportfahrer-Tugend einer sauberen, runden Linie. Dann lehnt sich der Schwabenpfeil cool an die spät und sanft einsetzende ESP-Regelung an, und der Fahrer lernt den Seitengrip der bequem geschnittenen Sportsitze zu schätzen. Die fangen einen auch freundlich wieder auf, wenn die jetzt größer dimensionierte Keramikbremsanlage Hochtempo-Trips mit brutaler Wirkung beendet. Etwas anderes hätte man von einem Porsche auch nicht erwartet.”*

Der Turbo sei kein junger Wilder mehr, sondern ein Teilzeit-Gran-Turismo für alle Tage, meinten die Tester damals. Vom Durst abgesehen gebe es keinen Grund, den 480-PS-Boliden nicht zu jedem Anlass mitzunehmen.

Nur drei Jahre lang

Bereits ein Jahr nach dem Coupé folgte der Turbo als Cabriolet, 70 kg schwerer und minimal weniger spritzig als das Coupé. Bis Sommer 2009 sollen gegen 5200 997.1-Turbo-Coupés gebaut worden sein, wovon fast zwei Drittel das

handgeschaltete Sechsganggetriebe an Bord hatten. Bereits zur IAA in Frankfurt im September 2009 wurde ein umfangreich überarbeiteter 911 vorgestellt, heute auch 997.2 genannt.

Porsche 911 Turbo (2009) - als Coupé und Cabriolet
Copyright © Porsche AG

Ein komplett neu konstruierter Motor mit 3,8 Litern Hubraum und Direkteinspritzung produzierte nun 500 PS und konnte wahlweise mit dem Siebengang-Porsche-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) kombiniert werden. Das PDK konnte fast alles besser als die weiterhin erhältliche Sechsgang-Handschaltung und war eine sehr beliebte Option beim 997.2-Turbo. Man spricht hier von rund 80 % Verkaufsanteil, aber dies soll ein anderes Mal erörtert werden.

Am Lenkrad

Ein wenig enttäuscht waren wir schon, als uns Porsche anlässlich der “50 Jahre Porsche Turbo”-Pressefahrten einen Tiptronic-997.1-Turbo hinstellte. Aber auch mit der Automatik fühlt sich der Turbo sportwagenmässig an. Das beginnt schon beim Starten mit Zündschlüssel links vom Lenkrad. Gedämpft, aber durchaus präsent erklingt der Sechszylinder im Heck.

Porsche 911 Turbo (2007) - Interieur mit Vollleder und Chronopack
Copyright © David Künzler für Porsche Schweiz

Und los geht's. Zwar braucht der Turbo trotz all der Weltraum-Turbinen-Technologie doch etwas Zeit, bis es richtig losgeht, was teilweise auch an der Tiptronic liegt; aber wenn er loszieht, dann ist er wirklich schnell. Problemlos kann man auf kurviger und bergiger Strasse einem doppelt so starken Taycan folgen, was auch am vergleichsweise niedrigen Gewicht und den kraftvoll zubeissenden Bremsen liegt.

Porsche 911 Turbo (2007) - bietet auch bei nasser Strasse grosse Sicherheitsreserven
Copyright © David Künzler für Porsche Schweiz

Und schnell fahren macht im 997.1 viel Spass. Die Rundumsicht ist hervorragend, der Wagen mit 185,2 Zentimeter Breite und 445 cm Länge ziemlich kompakt. Die Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung gibt viel Gefühl für die Strasse; der Wendekreis von knapp elf Metern macht den Wagen wendig.

Porsche 911 Turbo (2007) - schnell fahrer geht locker von der Hand
Copyright © David Künzler für Porsche Schweiz

Natürlich wäre es spannend gewesen, die Tiptronic-Version direkt mit einem Handschalter zu vergleichen. Sicherlich bietet jener noch mehr Feedback und mechanische Haptik als die Automatik. Im Alltag ist man allerdings ab und zu durchaus froh, wenn einem jemand das Schalten abnimmt. Die gefühlte Alltagstauglichkeit ist auch heute noch eine der herausragenden Stärken dieses superschnellen Sportwagens. Eine Expressfahrt von Zürich nach Hamburg jedenfalls würden wir damit jederzeit antreten.

Dies haben auch die Fans entdeckt, weshalb die Gebrauchtpreise im Jahr 2024 gerne jenseits der sechsstelligen Grenze liegen für gut erhaltene Exemplare mit überschaubaren Laufleistungen. Dies ist vielleicht auch gut so, denn dann besteht auch Gewähr, dass die Autos gut gewartet werden. Und billig ist gerade dies gewiss nicht.

Wir danken Porsche Schweiz für die Gelegenheit, den Museums-997.1-Turbo als Coupé anlässlich von “50 Jahre Turbo” im Vergleich zu 930, 944 Turbo und den modernen Panamera- und Taycan-Modellen fahren zu können.

Bilder (Auswahl)

Weitere Informationen

Den kompletten Artikel mit **47 Fotos und Faksimiles** und vielen weiteren Informationen gibt es online zu lesen, bitte hier klicken.

URL = https://www.zwischengas.com/de/FT/fahrzeugberichte/Porsche-997-1-Turbo.html

Dieses PDF und dessen Inhalt darf nur für private Zwecke verwendet werden.