

CLASSIC DRIVER

Porsche 911 Turbo

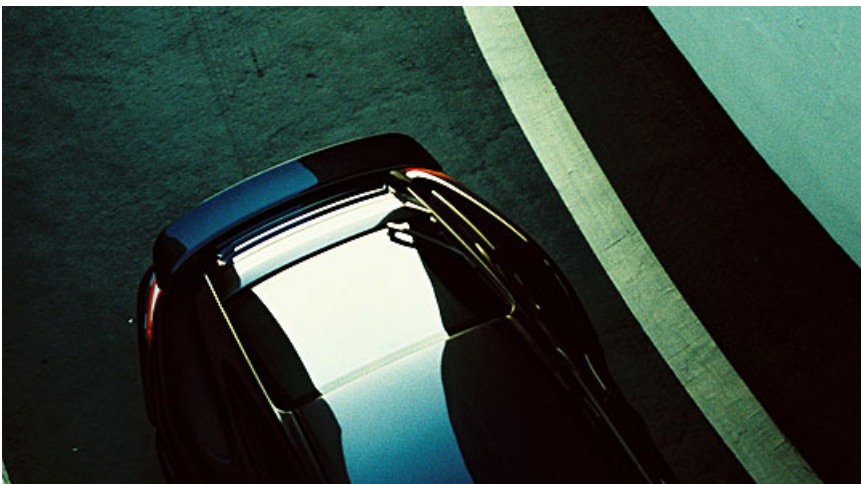


Der Porsche 911 Turbo ist eine Ikone, ein Mythos der Sportwagengeschichte - das neueste Modell scheint in seiner technischen Perfektion fast unberührbar. So ist die sechste Generation des Turbos stärker, schneller und leichter zu fahren, als jede zuvor. Die Konkurrenz, diesseits wie jenseits der Alpen, zieht angesichts der geballten Leistung - 480 PS und 620 Nm aus 3,6 Litern Hubraum - schon einmal auf die rechte Spur. Doch für wie viel Vergnügen steht der Über-Elfer auf der Straße? Ist der perfekte Porsche gar ein wenig zu perfekt geraten? Wir haben das High-Tech-Katapult jetzt auf Ecken und Kanten getestet.





Auf den ersten Blick wirkt der dunkelgraue Porsche nicht wie ein exotischer Aspirant für den Vorsitz im Olymp der Supersportwagen, eher etwas dezent und zurückhaltend sieht er aus. Die Karosserielinie bleibt nah an den kleineren Carrera-Modellen der 911er-Reihe, nur die Lufteinlässe an Front und Flanke sowie der Heckflügel deuten auf mehr. Auch im Cockpit setzt Porsche auf spartanisches Serien-Understatement, den einzigen Hinweis auf die Extremsport-Maschine im Rücken des Fahrers gibt der Turbo-Schriftzug im Drehzahlmesser - allerdings nur bis zu dem Augenblick, in dem man den Schlüssel dreht und den Motor startet.



Bereits das Vorgängermodell der 996er-Baureihe - der erste wassergekühlte Turbo - litt mit 420 PS nicht gerade an Potenzproblemen. Um aus dem bekannten 3,6 Liter Boxermotor bei gleicher Größe trotzdem noch mehr Leistung zu generieren, mussten die Ingenieure sich allerdings etwas Besonderes einfallen lassen: Mit Hilfe „streng geheimer“ Werkstoffe gelang es Ihnen, einen extrem hitzebeständigen Turbolader mit variabler Turbinengeometrie zu entwickeln - das Konzept stammt ursprünglich aus der Dieselmotortechnik, galt bei Benzinmotoren aufgrund der hohen Abgastemperaturen von bis zu 1000 Grad Celsius bisher jedoch als nicht realisierbar. So verfeinert generiert der doppelte Turbolader ganze 480 PS aus dem Triebwerk, also 60 PS mehr als beim Vorgängermodell und 133 pro Hubraumliter. Gleichzeitig wurde das maximale Drehmoment von 560 auf 620 Nm geliftet und das Drehzahlband gedehnt. Für den Sprint aus dem Stand auf Tempo 100 benötigt der „stärkste Serien-Elfer aller Zeiten“ - dank Aluminium-Diät und daraus folgendem Leistungsgewicht von gerade einmal 3,3 Kilogramm pro PS - nur 3,9 Sekunden, in der Tiptronic-Version sind es sogar nur 3,7 Sekunden.



Die Beschleunigung bei durchgetretenem Gaspedal ist tatsächlich gewaltig. Die rote Drehzahladel schnell nach rechts, ab knapp 2000 Touren wird man bei maximalem Drehmoment in den Sitz gepresst wie beim Astronautentraining in Baikonur. Im Gegensatz zu den 911 Carrera-Modellen mit ihrem aggressiven Gebrüll wird der Sprint im 911 Turbo von einem unglaublich satten, stetig anschwellenden Turbinengrollen untermalt, das in den oberen Gängen den ganzen Wagen in betörende Schwingungen versetzt. Kaum zu glauben, dass dieser Sound von einem kleinen Sechszylinder ausgeht. Für einen so leistungsstarken Antrieb wie den Boxer im neuen Turbo ist auch die manuelle Sechsgang-Schaltung unseres Testwagens überraschend leicht zu bedienen – sogar in den unteren Gängen. Zwei Modellgenerationen zuvor hätte das Schalten beim Spurt von 0 auf 200 km/h noch mehr Können erfordert.



Behält man den Fuß auf dem Gas, knackt man Augenblicke später auch die Tempo-300-Grenze, ohne dass der Turbo im Geringsten an Stabilität verliert. So sicher und komfortabel liegt man sonst nur mit einem schweren GT auf der Bahn. Dank des automatisch ausfahrenden Doppelflügels bietet der große 911er sogar bei einer Vmax von 310 km/h noch optimale Traktion. Mindestens so beeindruckend wie das Getriebe und die Aerodynamik ist auch das Fahrwerk: Statt dem bisherigen Allradantrieb mit Visco-Kupplung kommt im sechsten Turbo ein neues System mit elektronisch gesteuerter Lamellenkupplung zu Einsatz. So kann ein Teil der Antriebskraft bei Bedarf noch schneller auf die Vorderachse übertragen werden, um das Heck vor dem Ausbrechen zu bewahren und den Kurs zu halten.





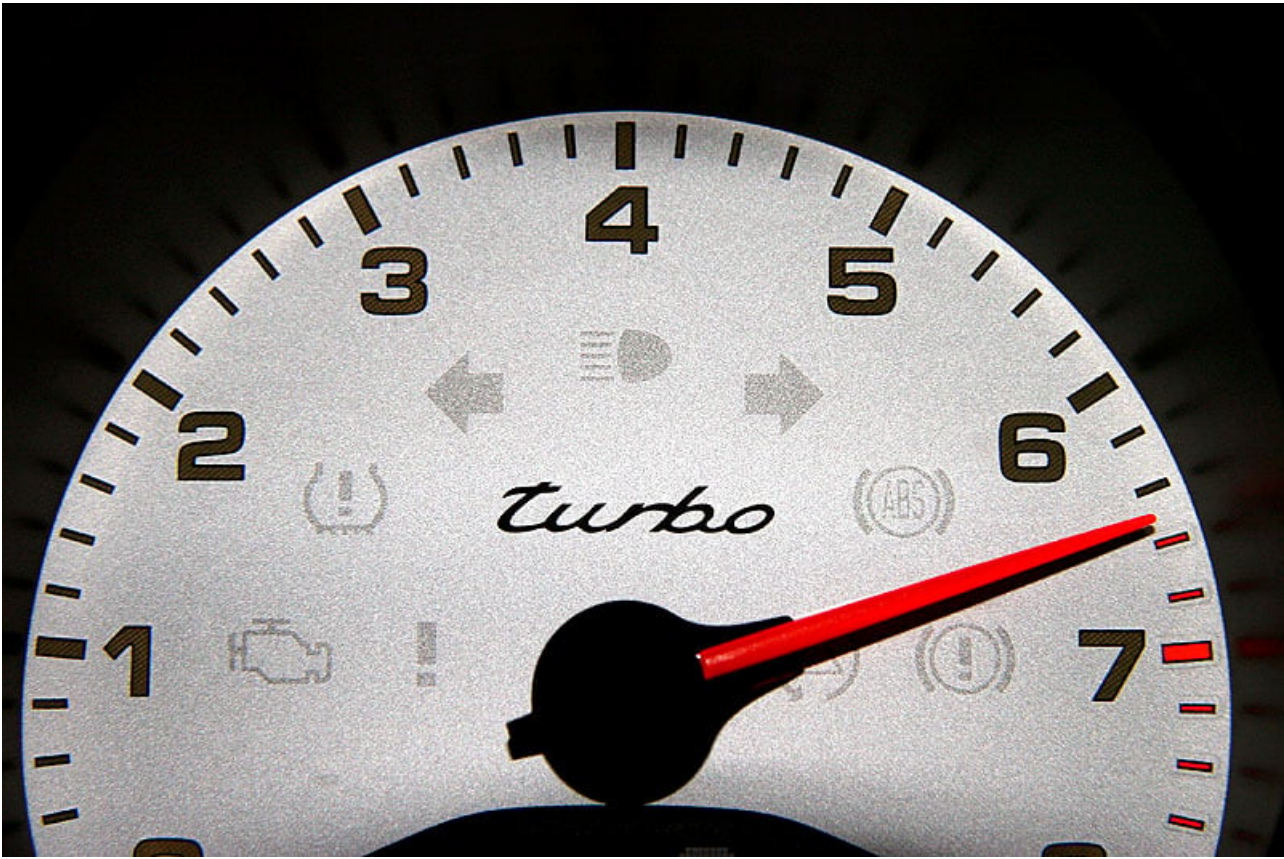
Weder Hektik noch Stress kommen auf am Steuer des neuen Porsche 911 Turbo. Was andere Hersteller im Segment als rassistig-röhrende Sportlichkeit verkaufen, hat Porsche im Serien-Topmodell als Makel erkannt und beseitigt. Was den Turbo so besonders macht, ihn so erheblich von der gesamten Elfer-Brigade trennt, ist die Summe seiner Eigenschaften: Ein gewaltiges Drehmoment für Durchzugsstärke und Laufruhe, der brachial-kultivierte Charakter der Turbo-Beatmung, der intelligente Allradantrieb für Leistung und Sicherheit bei Regen und Schnee, ein angenehm spätes und sanftes ESP und ein ausgewogenes Fahrwerk, das im Stadtverkehr und in engen Kurven handlich und schnell reagiert und auf der Autobahn breitspuriges Gran Turismo Feeling garantiert.



In Anbetracht dieses Allround-Talentes rückt nicht nur der Ferrari F430, sondern auch der Bentley Continental GT ins Zielfenster des neuen Turbo. Der Einstiegspreis von rund 134.000 Euro dürfte sich für Porsche ebenfalls positiv verbuchen. Doch wie steht es nun um die Befürchtung, die Ingenieure hätten den neuen Turbo etwas zu perfekt, zu glatt und zu komfortabel gemacht? Muss man sich auf der Suche nach einem urtümlichen, kantigen Sportwagenerlebnis wirklich für den brachialen 911 GT3 entscheiden? Der Porsche 911 Turbo wäre nicht perfekt, gäbe es nicht auch die Möglichkeit zur Grenzerfahrung – und zwar in Form des „Chrono Sport Paket Turbo“. Ein Druck auf die Sporttaste bei voller Beschleunigung genügt, um kurzzeitig den „Overboost“ zu aktivieren. Dabei wird der Ladedruck um 0,2 bar angehoben und das Drehmoment um 60 auf 680 Nm gesteigert. Wer auf diese Weise schon einmal in 3,5 Sekunden von 80 auf 120 km/h katapultiert wurde, hat keine weiteren Fragen.













Text & Fotos: [Jan Baedeker](#)

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

Galerie

