

PORSCHE FAHRER



Ausgabe 2-2016
Februar / März / April 2016
€ 6,80 (D) · € 7,70 (A)
CHF 9,90 · € 7,80 (B/L)
€ 9,00 (E/I)



NEU! 911 Turbo



Carrera GT, 918 Spyder, 959

Treffen der Supersportler



Ruf RSR 3.4
340 PS Einzelstück



996 Turbo
Feuer und Wasser



Designerstück
Cayman Moncenisio



Max Hoffman
Spurensuche

Breite Backen und ein feststehender Heckspoiler: Die Schlüsselreize der Turbo-Vorgänger blieben auch dem 996 erhalten.

REPORT – 996 TURBO WLS

FEUER und WASSER

Porsches erster wassergekühlter Hightech-Turbo trug die Typennummer 996. Als er zum Jahrtausendwechsel auf den Markt kam, trug er passend das Beste von gestern und morgen in sich.

■ Schluss mit Spiegeleiern, vorbei das Nörgeln der Gusseisernen, erledigt das Einfordern von mehr Leistung: Mit dem 911 Turbo der Generation 996 beendete Porsche mit einem Schlag alle Diskussionen. Bi-Xenon-Scheinwerfer in neuer, runder Form, mehr als 300 km/h Spitze und massenhafte Traktion dank 420 PS Leistung und neuem Allradantrieb – wer am 996 Turbo noch etwas auszusetzen hatte, der hatte Gültigkeit und Wucht des wassergekühlten Elfer-Konzepts nicht erkannt; der war ein Porsche-Fan des alten Jahrtausends geblieben.

Im Januar 2000 hatte Porsche den neuen 996 Turbo vorgestellt. Jawohl, neu! Allein schon, weil er sich äußerlich stark von der Basis mit Saugmotor unterschied und über die neu gestalteten Scheinwerfer und die größeren Heckleuchten hinaus sofort als eigenständiges Modell zu erkennen war. Nur Türen und Fronthaube waren mit dem normalen Elfer identisch.

Wer genau hinsah, erkannte Details des zwei Jahre zuvor eingestellten, ultimativen 993 Turbo S wieder: den Frontspoiler mit den drei Lufteinlässen und da-

hinterliegenden Kühlern (beim 996 unerlässlich für die Kühlung von Wasser), die Öffnungen in den hinteren Seitenwänden (dort strömte Luft zu den Ladeluftkühlern). Seitliche Schweller, drei Lüftungsschlitze in den unteren Seiten des Heckteils (dort zog Luft von den seitlich unten platzierten Ladeluftkühlern ab) sowie ein Heckdeckel mit kleinem, als Abrisskante gestaltetem Spoiler zogen Grenzen zur einfacheren Basis und dem im Mai 1999 vorgestellten und kaum weniger dramatisch gestylten RS-Nachfolger GT3.

964-MOTOR ALS BASIS

Ausgerechnet das Extremsport-Modell des Saugmotor-Familienzweigs und der leistungsstarke, luxuriöse Bi-Turbo teilten sich eine Verbindung in die Vergangenheit. Im Gegensatz zu den Basismodellen, ausgerüstet mit dem neu konstruierten 3,4-Liter-Motor des Typs M 96/01 respektive 02, basierten die 3,6-Liter-Triebwerke von GT3 und Turbo auf dem Kurbelgehäuse der Generation 964, das im Rennbetrieb schon bis zu 600 PS verkräftet ►



Der Besitzer

Die 1970er Jahre: Profi-Beifahrer und Deutscher Rallyemeister 1980 im Werks-Toyota Celta GT. Die 1980er Jahre: Leiter Unternehmenskommunikation bei Opel. Die 1990er Jahre bis 2003: Direktor für Globale Kommunikation bei Mercedes-Benz und Chef der Laureus World Sport Awards. Heute: Unternehmensberater für Kommunikationsmanagement. Bis Wolfgang Inhester (63) sich seinen ersten Porsche kaufte, dauerte es eine Weile – rund 40 Jahre lang kamen immer wieder andere Marken dazwischen. „Schon seit meinen aktiven Rallye-Zeiten wollte ich einen Porsche 911 haben“, sagt Inhester. „Und die Besten ihrer Zeit im Rennsport, Freunde wie Stefan Bellof, Walter Röhrl auf Opel Ascona oder Henri Toivonen, fuhren bei Rothmans.“ Also ließ sich Inhester 2007 für den Einsatz bei historischen Rallyes einen 911 SC RS in Rothmans-Farben nachbauen, als Ergänzung zu 911 RS (1972) und 911 RSR (1978). Für den Alltag stehen ein 993 Cabrio und ein 911 Ur-Turbo. Dem übertoll ausgestattetem 996 Turbo folgte ein nackter, purer 997 GT3, weitere Zukäufe sind nicht ausgeschlossen: „Es hat ja lange genug gedauert. Und beim 964 gibt es noch eine Lücke.“

996 Turbo WLS Coupé

- Motor:** wassergekühlter dohc-Boxermotor Typ 96/70 E, vier Ventile pro Zylinder, VarioCam Plus, Einlass-Nockenwellenverstellung, Ventilhubschaltung, Bi-Turbo-Aufladung
- Zylinder:** 6
- Bohrung x Hub:** 100 x 76,4 mm
- Hubraum:** 3600 cm³
- Leistung:** 450 PS bei 5700/min
- Drehmoment:** 620 Nm bei 3000–4500/min
- Verdichtung:** 9,4 : 1
- Gemischaufladung:** Bosch Motronic ME 7.8
- Kraftübertragung:** Allradantrieb über Viscolamellenkupplung und Kardanwelle
- Getriebe:** Sechsgangschaltgetriebe Typ G 96/50, auf Wunsch Fünfgang-Tiptronic S Typ A 96/50
- Karosserie:** selbsttragende Ganzstahlkarosserie
- Fahrwerk:** McPherson-Federbeine, Längs- und Querlenker aus Leichtmetall, Schraubenfedern, Zwei-Rohr-Gasdruckdämpfer, Stabilisator vorn; LSA-Mehrlenkerhinterachse und Fahrschemel aus Leichtmetall, Schraubenfedern, Gasdruckdämpfer, Stabilisator hinten
- Bremsen:** 4-Kolben-Monobloc-Aluminium-Festsattel; innenbelüftete, gelochte Scheiben 330 x 34 mm vorn, 330 x 28 mm hinten (ab Mj. 2003: auf Wunsch PCCB mit innenbelüfteten, gelochten Keramikfaser-Scheiben 350 x 34 mm vorn, 350 x 28 mm hinten, 6- und 4-Kolben-Monobloc-Aluminium-Festsattel)
- Radstand:** 2350 mm
- Spur:** 1465 mm (vorn), 1528 mm (hinten)
- L x B x H:** 4435 x 1830 x 1295 mm
- Reifen:** 8 J x 18 mit 225/40 ZR 18 vorn, 11 J x 18 mit 295/30 ZR 18 hinten
- Leergewicht:** 1540 kg / 1585 kg (Tiptronic)
- Zul. Gesamtgewicht:** 1885 kg / 1930 kg
- Höchstgeschwindigkeit:** 307 km/h / 300 km/h
- Beschleunigung 0–100 km/h:** 4,2 sec / 4,5 sec
- Tankinhalt:** 64 l
- Bauzeit:** 2001–2005/2006
- Preis:** 244.346 Mark (249.961 Mark) Mj. 2002, Aufpreis Leistungssteigerung X50: 24.730 Mark

hatte, und besaßen eine Trockensumpfschmierung mit separatem Öltank. Viele technische Neuerungen und exklusive Ausstattungsmerkmale zeigte Porsche zur Premiere des 996 Turbo, dessen Fertigung im Mai 2000 anließ. In die Spoiler-Abrisskante des Heckflügels war ein weiterer Flügel integriert, der automatisch bei 120 km/h um 60 mm nach oben ausfuhr; für den Geschwindigkeitsbereich darunter gab es wie schon beim 964 einen „Angeberschalter“ in der Mittelkonsole, mit dem sich auf Knopfdruck der Spoiler ausfahren ließ.

VARIOCAM PLUS ERSCHEINT

Erstmals arbeitete der Allradantrieb mit einer Kardan- anstelle einer Transaxlewelle. Zwischen 5 und 40 Prozent Antriebskraft im Maximalfall leitete die Visco-Kupplung an die Vorderachse. Das im

Carrera 4 vorgestellte Porsche Stabilitätsprogramm PSM war ab Werk enthalten, die neuen 18-Zoll-Hohlspeichenräder gab es jedoch nur beim Turbo. Ein wichtiger Schritt zur Optimierung der Motorcharakteristik und zur Verringerung der Emissionen – der 996 Turbo erfüllte die neue D4-Norm – war die Ventilsteuerung „VarioCam Plus“, die im 996 Turbo ihr Debüt gab und mit verstellbaren Einlassnockenwellen sowie variablem Ventilhub arbeitete. Ein Phasenschieber auf den Einlassnockenwellen und zwei unterschiedliche Nocken verschoben den Schließwinkel um 30 Grad. Im Zusammenspiel mit einer feinfühligem Elektronik für Gaspedal, Einspritzung, Zündzeitpunkt und Ladedruck verbesserten sich trotz der im Vergleich zum 993 Turbo unveränderten Leistung Elastizität und Verbrauch des neuen Turbos. Trotzdem: Bei Durchschnittsverbräuchen

von um die 15 Liter und mehr stellten Turbo-Fahrer schnell fest, dass der 64-Liter-Tank empfindlich zu klein geraten war. Wer richtig aufs Gas drückte, der suchte schon nach 250 Kilometern nach der nächsten Tankstelle.

CABRIO KOMMT SPÄTER

420 PS bei 6000/min und 560 Nm bei 2700/min leistete der Bi-Turbo-Boxer. Damit ging der neue wassergekühlte 911 Turbo 305 km/h Spitze. Das hob ihn über die nächste magische Grenze im Geschwindigkeitsrausch und distanzierte den 408 PS starken, 290 km/h schnellen Vorgänger deutlich. Auch der 993 Turbo mit Leistungssteigerung und 430 PS sowie der gleich starke Super-Elfer 993 GT2 blieben unter der 300-km/h-Marke. Erst mit 450 PS lagen beide darüber – dass der neue 996 Turbo mit weniger Leistung

Viele Leitungen und Schläuche anstelle eines Lüfterrads wie früher. Der Turbo-Motor entzieht sich den Blicken, wirkt kraftvoll in der Tiefe des Raums.

eine höhere Spitzengeschwindigkeit erreichte, sprach für die aerodynamischen Qualitäten. 234.900 Mark kostete der 996 Turbo vor der Umstellung auf den Euro. Es blieb noch Luft nach oben. Zum Modelljahr 2004 wurde das Turbo-Programm erweitert. Das 996 Turbo Cabrio, das erste seit dem Auslaufen des 930 Cabrio im Jahr 1989, legte in Sachen Glamour nach. Wer mehr Leistung suchte, der wurde auch bedient: Zwischen dem GT2 als Topmodell der Turbo-Palette und dem normalen 996 Turbo platzierte Porsche die Version mit optionaler Werksleistungssteigerung. ▶

Für den Porsche-Vorstand kombinierte die hauseigene Luxus-Abteilung Lack in Lagogrünmetalllic mit braunem Naturleder. Porsche-Wappen und Lüftungslamellen in Leder waren nur zwei von vielen verbauten Optionen.



Evolution. 996 Turbo und Co.

2000

Die fünfte Generation des 911 Turbo erscheint. Allradantrieb und Sechsgangschaltgetriebe sind beim neuen Turbo Serie, erstmals ist bei einem 911 Turbo eine Automatik verfügbar. Auf Wunsch gibt es den Turbo mit der Fünfgang-Tiptronic S. Der neue 911 GT2 debütiert im Herbst. Er verbindet die Karosserie des Turbos mit Heckantrieb. Der 3,6-Liter-Bi-Turbomotor leistet 462 PS bei 5700/min – Spitze: 315 km/h. Serienmäßig verfügt der GT2 über die neue Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Die Mischung aus Keramik und Karbonfasern ist besonders leicht und leistungsfähig.

2001

Ab November ist für den 911 Turbo auf Wunsch eine Leistungssteigerung (X50) auf 450 PS bei 5700/min erhältlich. Im Dezember erscheint der 911 Carrera 4S im Turbo-Look. Die Bremsanlage des Turbos ist beim 4S serienmäßig.

2002

Der neue GT2, äußerlich unverändert, leistet 483 PS bei 5700/min.

2003

Der Carrera 4S im Turbo-Look wird ab Frühjahr auch als Cabrio-Version angeboten. Zum ersten Mal seit 1989 gibt es wieder ein 911 Turbo Cabriolet. Ab Werk wird das Turbo Cabrio mit 420 oder 450 PS (Werksleistungssteigerung WLS) ausgeliefert.

2004

Die letzten neuen Varianten der Baureihe 996 erscheinen im Mai: 911 Turbo S und 911 Turbo S Cabriolet. 142.250 Euro kostet das 450 PS starke 911 Turbo S Coupé. Ein gutes Geschäft: Für 13.572 Euro Aufpreis gibt es 30 PS mehr, CD-Wechsler und die teure PCCB/Keramik-Bremsanlage.



Mit dem Exclusive-Kürzel X50 zum Preis von 24.730 Mark erhielt der 996 Turbo eine Leistungssteigerung auf 450 PS.

Holz-Applikationen in einem neuzeitlichen 911 wirken ungewohnt – es wurde verbaut, was gut und teuer war.



Durch die Öffnungen in den Flanken gelangt Luft zu den Ladeluftkühlern. Der zweite Spoiler im fest montierten Heckflügel fährt bei 120 km/h aus.

450 PS bei 5700/min und 620 Nm bei 3500 bis 4500 leistete der neue, noch stärkere Bi-Turbo-Boxer mit dem Typenkürzel M 96/70 E. Mit dem Exclusive-Kürzel X50 erreichte der 996 Turbo seine letzte Ausbaustufe, die ein Jahr später zum eigenen Modell mit dem Namen Turbo S wurde. Bis dahin kostete das WLS-Paket 24.730 Mark Aufpreis.

2004 ERSCHEINT DER TURBO S

Einer der ersten X50, zugelassen im November 2003, ging an den Porsche-Vorstand. Typische Details sind die in Leder eingenähten Lamellen der Lüftungsgitter. Die Ausstattung geriet übervoll: Ein um 20 mm niedriger bauendes Sportfahrwerk (X73), PCCB-Bremsanlage (450), Ziffer-

blätter in Aluminium-Optik (X71) und Porsche-Wappen auf den Kopfstützen (XSC) sind nur einige Punkte der langen, langen Extra-Liste.

So ungewöhnlich wie stimmig war die Kombination des Lacktons Lagogrün-metallic mit braunem Naturleder (X99). Weniger gut zum kühlen Ambiente eines Porsche 911 passte ältlich wirkender Wurzel-Ahorn an Lenkrad, Schaltknauf und Handbremshebel, der die luxuriöse Seite des Hochleistungssportwagens über die Maße betonte.

Die Sorgfalt des Umbaus zum High-End-Elfer und die Positionierung im Preisgefüge atmet der WLS-Turbo noch immer, sitzt fest und duftend wie ein guter Handschuh. Sicher und überraschend satt liegt der aufgeladene 996 auf der

Straße, vor allem bei hohem Tempo – da ist die Moderne auf unmittelbarste Weise spürbar, der Unterschied zum klassischen 911 am größten.

WENIG SOUND, ABER VIEL KRAFT UND TRAKTION

Eine Millisekunde nur benötigt der Bi-Turbo, um seine volle Kraft zu entfesseln. Mühelos und undramatisch setzt der Schub ein, auf den Boden gebracht vom serienmäßigen Allradantrieb. Wie von starken Gummibändern gezogen, fliegt der 996 Turbo dem Horizont entgegen, ohne Leistungsabfall bis an die 7000/min heran.

Uneingeschränktes Lob? Nicht ganz! Sitzposition und Geräuschkulisse sind zu komfortabel für einen Porsche 911 Turbo

mit Leistungssteigerung. Die Rückenlehnen bieten zwar mehr Seitenhalt als die früheren, oftmals kritisierten Seriensitze, könnten die Insassen in schnellen Kurven aber noch deutlicher stützen.

Der haarsträubende Klang früherer Modelle fehlt dem 996 nahezu völlig. Im Heck herrschen Feuer und Wasser. Im Stand klingt der 996 gar nicht, da dämmt ihn der kühlende Wassermantel. Auch nach oben hinaus, in hohen Drehzahlregionen, rauscht und röhelt der Motor eher heiser, als dass er kreischte und sänge wie früher – es ist das Einzige, was ihm ernsthaft vorzuwerfen wäre.

Schnell und faszinierend ist der 996 Turbo noch immer – und er sieht heute fast besser aus als damals. ■

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Stefan Bau

Langer Radstand und Allradantrieb machen den 996 Turbo auch in schnell gefahrenen Kurven zu einem berechenbaren Begleiter. Die Heckansicht gefällt – wieder.



BUCH-TIPP

Das 911er 996/997 Schrauberhandbuch (1998–2008)

Ist das eigentlich noch möglich: Schrauben an den wassergekühlten Elferr der Neuzeit? Mit Wayne Dempseys Hilfe scheint es zumindest denkbar – und es muss ja nicht gleich die neue Kupplung oder die (eingehend erklärte und plötzlich verführerisch klingende) Nachrüstung eines Turboladers sein. Auch ein Glühbirnenwechsel bei „Spiegelei“-Scheinwerfern und der Austausch unansehnlicher Teppiche werden erklärt, das reicht für den Anfänger aus. Selbst Nicht-Schrauber profitieren von dem Buch, weil dank detaillierter Beschreibung und hilfreicher Bebilderung die komplexe Technik von 996 und 997 verständlich wird. Fazit: lehrreich und interessant.

Wayne R. Dempsey: Das 911er 996/997 Schrauberhandbuch (1998–2008). 312 Seiten, 213 x 275 mm, Hardcover, Heel Verlag, Königswinter 2015, EUR 49,-, ISBN 978-3-95843-007-5

Motoröle
Getriebeöle
Schmierfette
Korrosionsschutz
Carwash
Lackpflege

ZEPF
Classic Line

Sie erhalten unsere ZEPF Classic Line Produkte u.a. bei: 9elf Meisterwerk in Hilzingen, Tel.: +49 (0)7731-926 85 51. Weitere Verkaufsstellen unter www.zepf-classicline.de
ZEPF Schmierungstechnik, 78467 Konstanz, Tel.: +49 (0)7531-36 31 40