Im roten Bereich

Drei Porsche-Konzepte im Vergleich: 944 Turbo, 911 Carrera und 928 S4.

Von Götz Leyrer und Wolfgang Drehsen (Fotos)

Die Modellpolitik des Hauses Porsche ist, ausgelöst durch die dollarkursbedingte Talfahrt der Gewinne, unter Beschuß geraten. „Undurchsichtig" nannte sie „Der Spiegel" – darauf anspielend, daß sich ausgerechnet Deutschlands kleinster Automobilhersteller den Luxus dreier verschiedener Modellreihen leistet. Die an sich klare Hierarchie, die sich dabei erkennen läßt,

erscheint verwässert durch die Vielzahl der Modellvarianten, es ergeben sich Überschneidungen in der Preisstaffelung ebenso wie in den Fahrleistungen, dem traditionellen Kern des Themas Sportwagen.

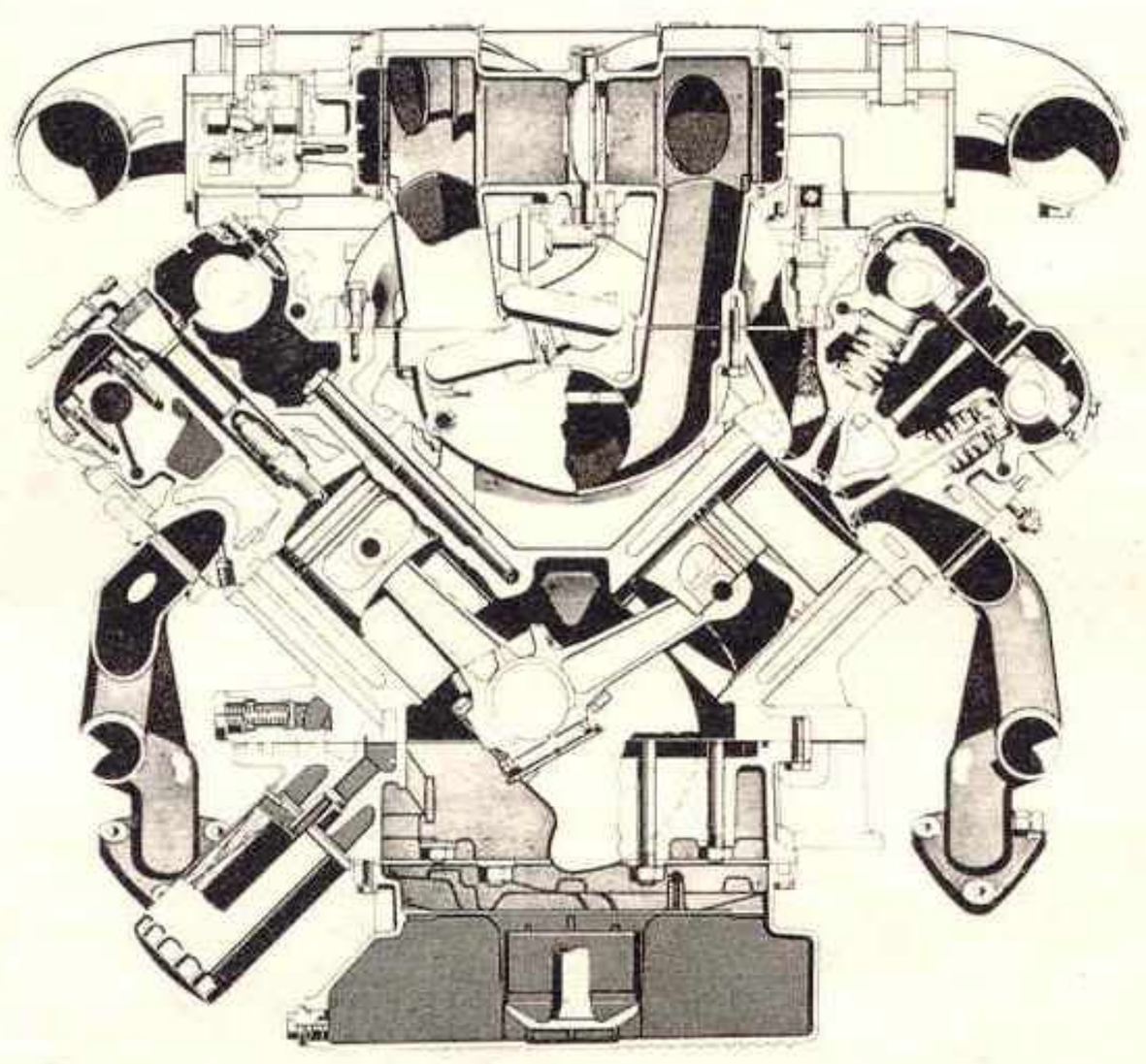
Besonders deutlich wird dies anhand der hier verglichenen drei Modelle. Die Vierzylinder-Baureihe ist ihrer ursprünglichen Einsteiger-Rolle längst entwachsen; das Topmodell kostet fast auf die Mark gleich viel wie der Ur-Porsche 911 Carrera und bietet ganz ähnliche Fahrleistungen (siehe Tabelle auf Seite 14). Dazu der 928, in seiner neuesten Ausführung auf die Bezeichnung S4 hörend. Fürs neue Modelljahr aufgewertet durch stilistische Retuschen, die nicht nur dem Erscheinungsbild seiner üppigen Figur gut getan haben, sondern auch den c_W-Wert auf 0,34 reduzierten, stellt er nun – sieht man vom 959 einmal ab – in der Motorleistung die Spitze des Porsche-Programms dar. Sein auf knapp fünf Liter vergrößerter Leichtmetall-V8 erhielt Zylinderköpfe mit vier Ventilen, die Leistung stieg auf 320 PS (235 kW) bei 6000/min – mit und ohne Katalysator.

Mit einer Höchstgeschwindigkeit von über 270 km/h stößt der 928 S4 in noch höhere Bereiche vor als der Carrera und der 944 Turbo, die Beschleunigungswerte indessen zeigen, daß nicht mit grundsätzlicher Überlegenheit gerechnet werden kann. Wer Sportwagen also bevorzugt in Sekunden und km/h mißt, kommt nicht an dem Schluß vorbei, daß hier ganz unterschiedliche Konzepte zu einem ähnlichen Ergebnis geführt haben. Die Frage ist: Wo liegen die Unterschiede, sind sie überhaupt groß genug, um gleich drei Modelle zu rechtfertigen?

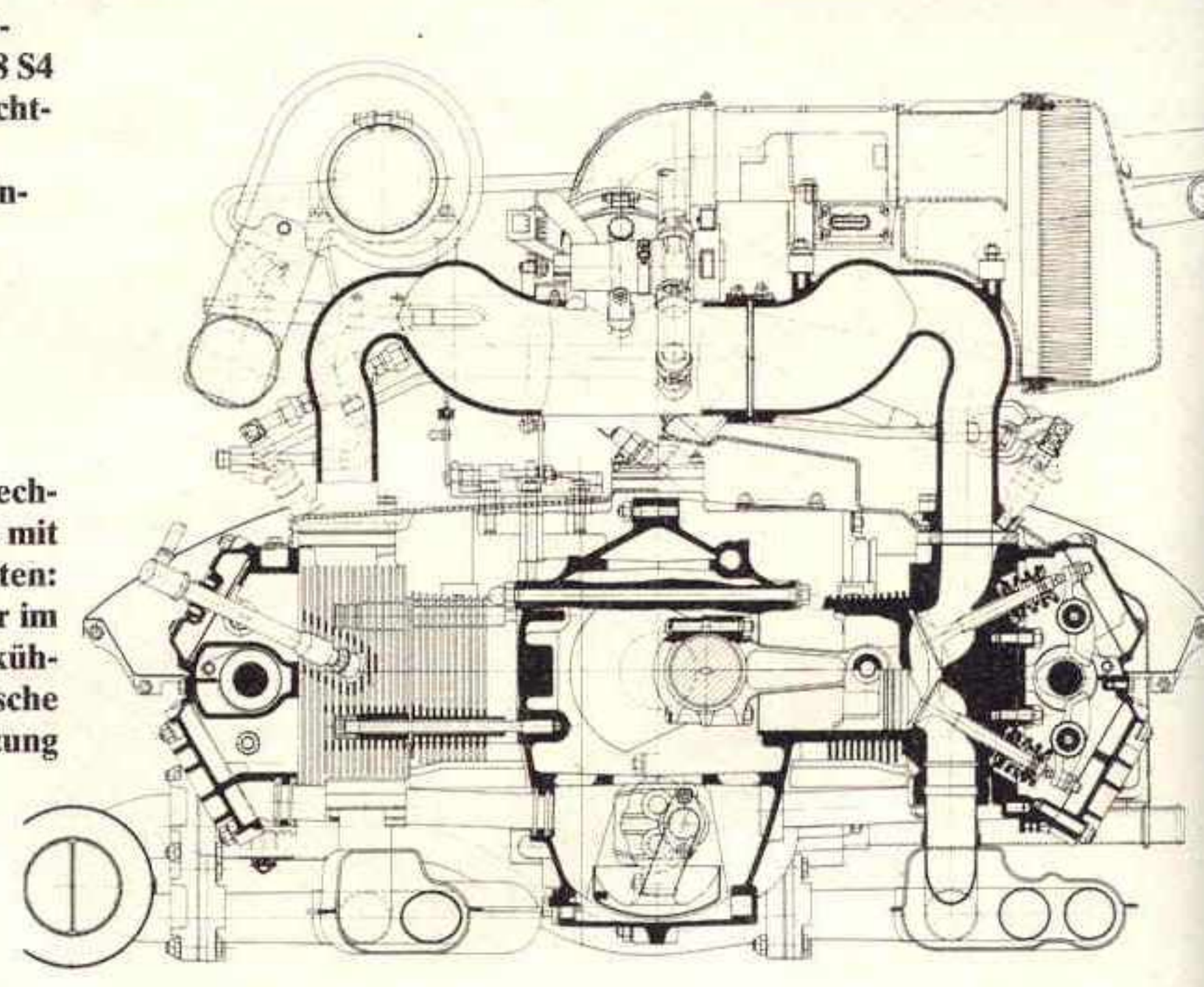
Bleiben wir bei den Fahrleistungen. Auf der Autobahn kann das rote Trio zeigen, was in ihm steckt. Erste Feststellung: Soviel freie Bahn, daß der 928 seine Überlegenheit im oberen Geschwindigkeitsbereich ausspielen könnte, gibt es gar nicht. Extrem schnell sind sie alle drei, schon kleinere Verkehrslücken reichen, um weit über 200 km/h hinaus zu beschleunigen. Der 928 S4 tut dies mit einer Gelassenheit, die einem starken Achtzylinder eigen ist. Sein Fahrer kann sich in den bequemen Sessel zurücklehnen und den Schalthebel im fünften Gang vergessen – zurückschalten erübrigt sich auch dann, wenn die Drehzahl in einer Baustelle auf knapp über 1000/min abfällt. Anschließend gibt man Gas und verläßt sich auf das bullige Drehmoment. Das genügt: Die Beschleunigung vollzieht sich so unaufhaltsam, als hinge das Auto an einer Seilwinde, ab 3000/min wird sie zum gewaltigen Schub, dessen Intensität auch oberhalb von 200 km/h nicht nennenswert nachläßt.

Keine Frage: Vor allem die Durchzugskraft des V8 hat durch die Vierventiltechnik beträchtlich gewonnen, keine Spur mehr von der früher vorhandenen Schwäche bei niedrigen Drehzahlen. Hier wird aus dem vollen geschöpft, ganz gelassen, aber ebenso unnachgiebig.

Aber der Carrera bleibt dran – vorausgesetzt, sein Fahrer hat sich nicht auch auf die faule Haut zurückgezogen und den Schalthebel rechts liegenlassen. Für sich betrachtet, ist der luftgekühlte Sechszylinder-Boxer zwar keinesfalls ein unelastisches Triebwerk, auch er läßt sich problemlos mit niedrigen Drehzahlen bewegen und ruckfrei beschleunigen. Aber der richtige Wind kommt eben erst ab etwa 4000/min; dort packt der Motor bissig zu und entwickelt die für ihn typische Geräuschkulisse, die je nach Laune begeisternd, störend oder



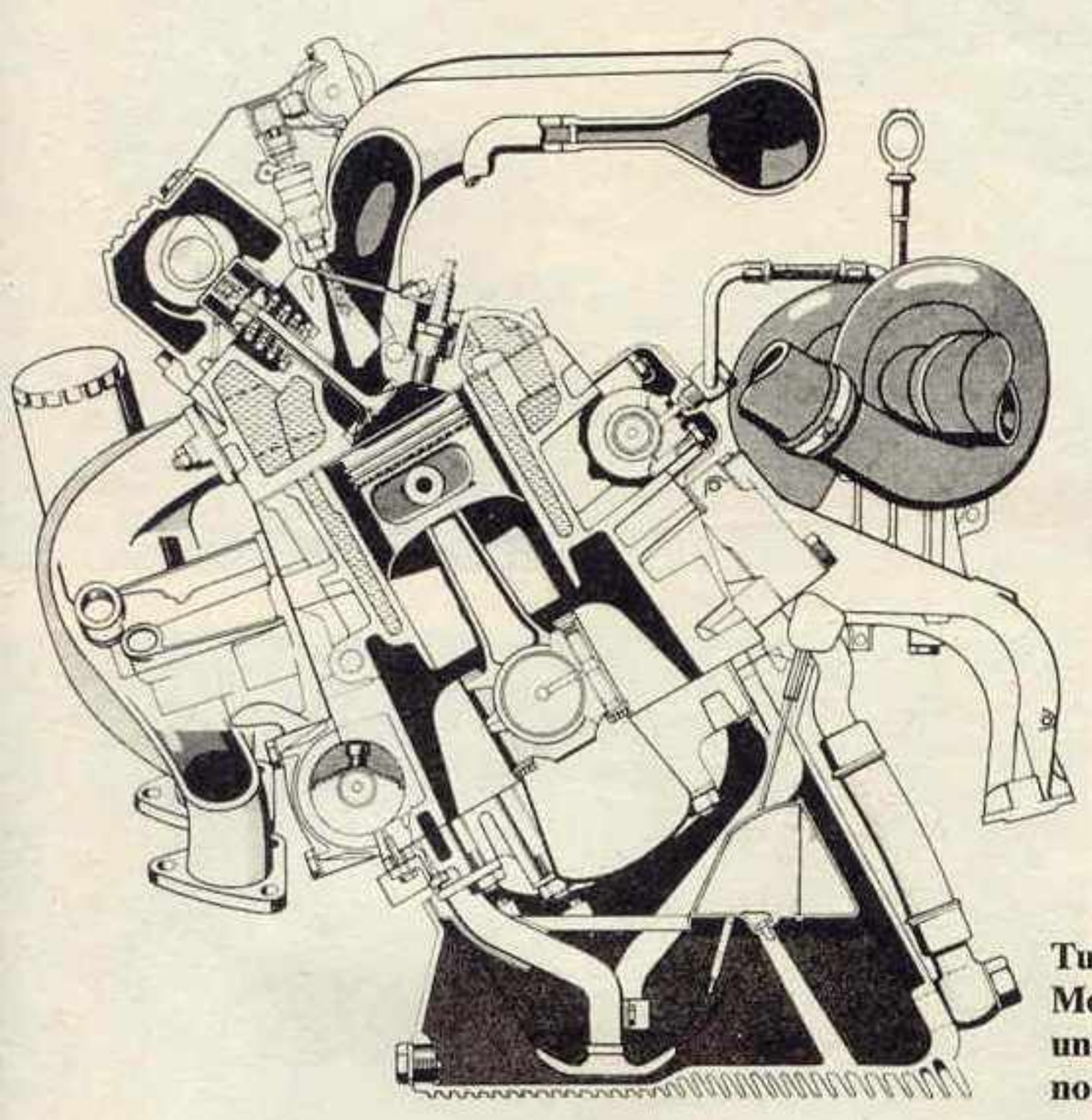
Technik im roten Bereich: Der V8 des 928 S4 besteht ganz aus Leichtmetall, verfügt über vier Ventile pro Zylinder und insgesamt vier Nockenwellen



Porsche – Motorentechnik nach alter Schule mit modernen Akzenten: 911-Sechszylinder im Boxerformat, Luftkühlung, elektronische Benzineinspritzung

auf die Dauer auch nur nervtötend sein kann. Schalten muß man also häufig, um das ganze Feuer im Heck zu entfachen. Und jetzt, bei der neuesten Ausführung des Carrera, macht das sogar Spaß. Denn der Elfer hat ein neues Getriebe bekommen, womit zumindest einer seiner Schwachpunkte ausgemerzt ist: Die Schaltwege, die früher Stellwerk-Charakter hatten, wurden erheblich kürzer, der notwendige Kraftaufwand beträchtlich reduziert.

Nur beim Schalten vom ersten in den zweiten Gang ist noch ein gewisser Widerstand zu überwinden, ansonsten läßt sich der Schalthebel jetzt mit zwei Fingern bewegen. Eine nochmals verbesserte Exaktheit könnte man sich wünschen, aber das erscheint schon fast unbescheiden, so unverkennbar ist der Fortschritt. Er ist es übrigens auch im Geräusch: kein heulendes Getriebe-Mahlen mehr, wenn aus niedrigen Drehzahlen beschleunigt wird.



Turbo statt Hubraum: der 944-Motor begnügt sich mit 2,5 Liter und nur vier Zylindern. Dennoch bietet er Kraft im Überfluß

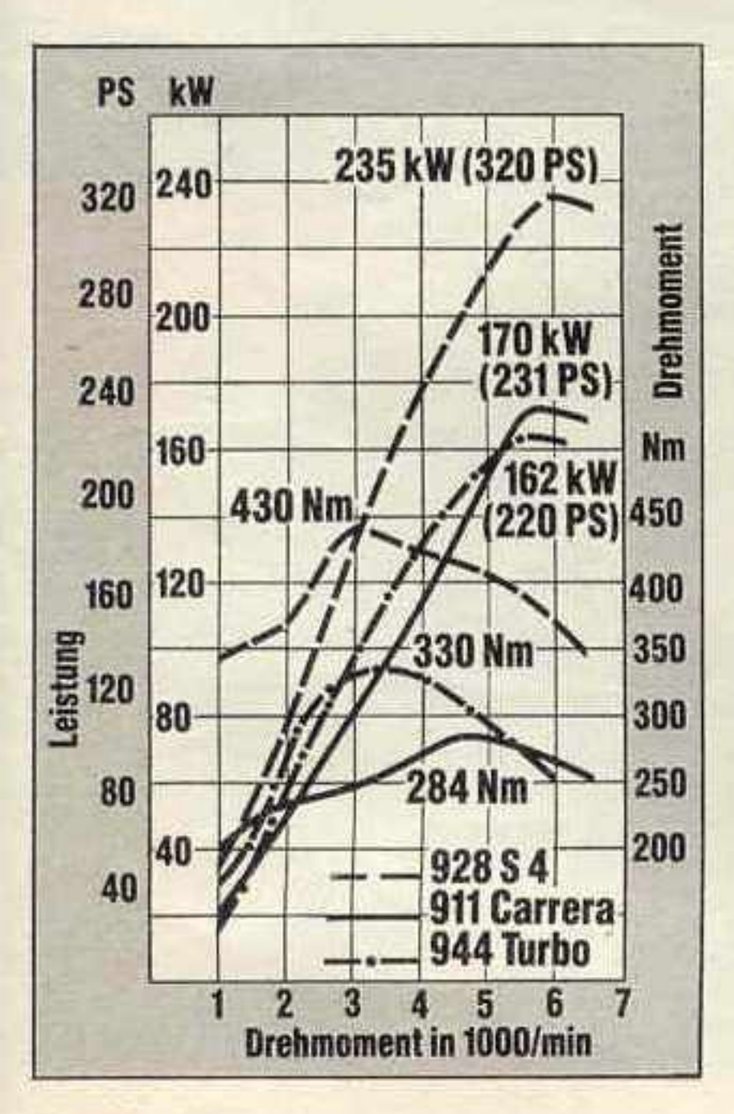
Porsche-Vergleich: 944 Turbo, 911 Carrera, 928 S4

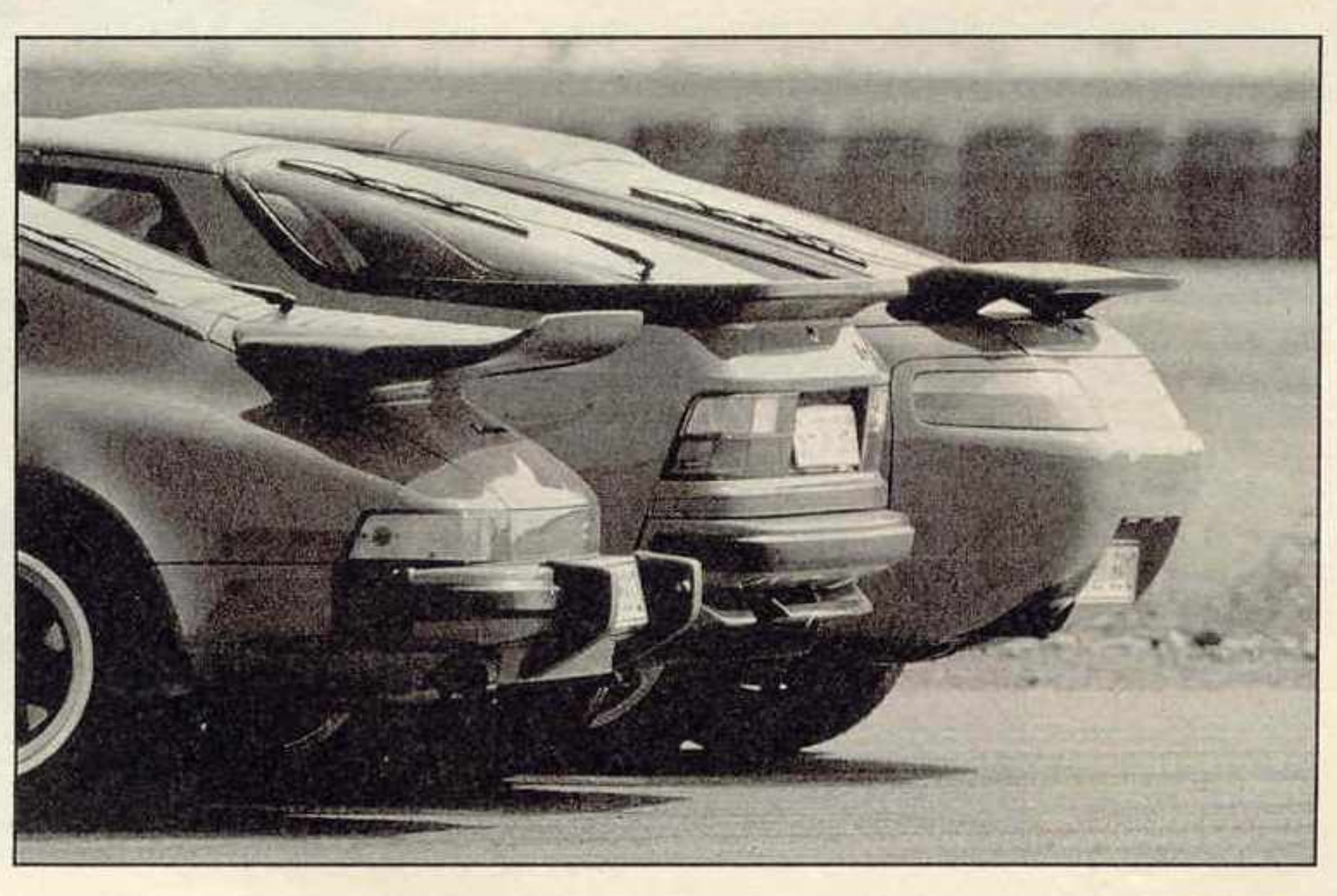
Der 944 Turbo entwickelt laut Diagramm deutlich mehr Drehmoment bei geringerer Drehzahl als der Carrera, ein typischer Vorteil von Turbomotoren gegenüber in der Leistung vergleichbaren Saugern. Oft ist der stationär auf dem Prüfstand gemessene Wert jedoch eine nur theoretisch nützliche Größe, die in der Praxis durch verzögertes Ansprechen des Laders kaum zum Tragen kommt. Nicht so freilich beim Porsche 944: Sein Turbo-Triebwerk der dritten Generation hat schon beinahe die angenehmen Umgangsformen eines großvolumigen Saugers. Natürlich läßt sich das Einsetzen des Ladedrucks nicht verheimlichen, aber es erfolgt schon so früh und so sanft, daß nicht der Eindruck entsteht, es mit einem im unteren Drehzahlbereich schlappen Motor zu tun zu haben.

Auf der Autobahn spielt die geringfügige Verzögerung ohnehin keine Rolle; der Fahrer kann sich hier selbst bei zügiger Fortbewegung ähnlich oft in den oberen Gängen aufhalten wie im 928. Trotzdem bleibt er ihm, bei halbem Hubraum und 100 Pferdestärken weniger, dicht auf den Fersen, was allerdings weniger überraschend ist als die Tatsache, daß er auch in der Laufkultur nicht weniger bietet. Denn auch der Achtzylinder des 928 ist kein Flüsterer, sein Geräusch bleibt präsent und unterscheidet sich nur in der typischen Aussprache der acht Zylinder von dem des 944 Turbo.

Hier sind es eben nur vier Zylinder, aber die bleiben dank Ausgleichswellen und natürlich wegen der dämpfenden Wirkung des Turboladers im Abgastrakt so kultiviert, daß der Klang des Motors zur Nebensache wird. Das Turbotriebwerk bleibt selbst bei hohen Drehzahlen bemerkenswert leise, es ist fast frei von Vibrationen. Ein himmelweiter Unterschied zum röhrenden Boxer des Carrera, subjektiv herrscht sogar weniger Lärm als im 928.

Dazu trägt auch bei, daß der 944 die strömungsgünstigste Karosserie der drei besitzt. Sie produziert kaum Windgeräusche, die im 928 sehr wohl hörbar werden. Im 911 sind sie





ebenfalls vorhanden, werden bei hohen Geschwindigkeiten aber vom Geräusch des luftgekühlten Sechszylinders ganz in den Hintergrund gedrängt.

Die naheliegende These, daß der 928 wohl der beste Porsche sei für schnelle Autobahnreisen, muß also zumindest teilweise korrigiert werden. Klar, daß seine Stärke hier liegt, aber im 944 müssen keine grundsätzlichen Abstriche gemacht werden. Im Geradeauslauf bei hohen Geschwindigkeiten beispielsweise ist er dem 928 zumindest ebenbürtig, in schnellen Kurven liegt er ähnlich beruhigend satt auf der Straße, auf Längsrillen reagiert er so-

Der 911 Carrera verlangt hohen fahrerischen Einsatz und bietet sportliches Fahrvergnügen ohne Filter. Er ist der alte Wilde im Porsche-Programm

Mächtig, korpulent, stark – der 928 S entfaltet seine Kräfte souverän, aber gelassen. Das macht den Big Daddy der Porsche-Familie so überlegen

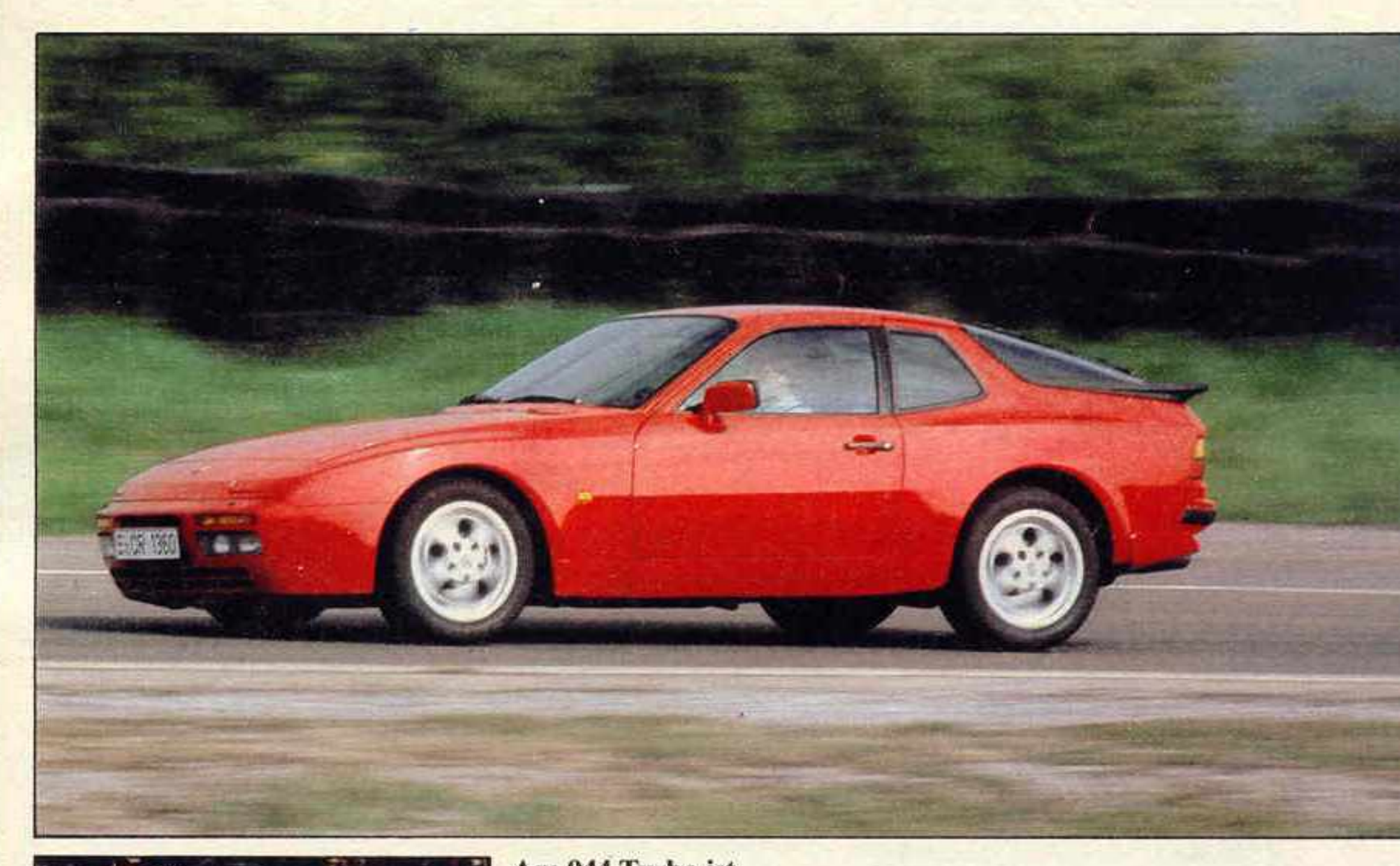
gar weniger empfindlich als der 928 mit seinen extremen Breitreifen.

Beide Frontmotor-Porsche jedenfalls machen das Tempo zum Vergnügen, sie beanspruchen ihren Fahrer nur minimal und vermitteln ein schönes Gefühl der Sicherheit. Der 911 wirkt dagegen beim direkten Umsteigen ein bißchen erschreckend. Zwar ist es im Lauf der langen Entwicklungszeit gelungen, seine konzeptionsbedingten Unarten auf ein erträgliches Maß zu stutzen – ein Auto, das den ganzen Mann fordert, blieb er aber trotzdem. Im Vergleich mit seinen modernen Brüdern bedeutet Höchstge-

Porsche-Vergleich: 944 Turbo, 911 Carrera, 928 S4

schwindigkeit uneingeschränkte Konzentration – weniger wegen des mittlerweile recht ordentlichen Geradeauslaufs als wegen der empfindlichen Lenkung, die kleinste Unebenheiten spüren läßt und auf Längsrillen ein reges Eigenleben entfaltet. 911-Neulinge neigen deshalb dazu, das Lenkrad krampfhaft festzuhalten – erst mit zunehmender Gewöhnung lernt man, daß es besser ist, ihm seinen Willen zu lassen. Das führt zu Zuckungen des Volants, als sei ein Autopilot eingeschaltet, ohne daß der Porsche tatsächlich vom Kurs abweicht.

Ganz anders auf Landstraßen, hier erfordert der Carrera wirklich eine feste Hand. Das Lenken gerät, auch weil es hier keine Servounterstützung gibt, zur Arbeit, die intensiven Stöße lassen einen um die Armbanduhr fürchten. Ein gekonnt gefahrener 911 gehört sicher nach wie vor zu den schnellsten Autos, aber es dauert eben lange, bis sich die notwendige Vertrautheit eingestellt hat. Und selbst dann bleibt die latent vorhandene Drohung des



Am 944 Turbo ist nicht nur das Äußere stromlinienförmig. Auch sein Charakter ist es – dynamisch, ausgewogen, praktisch, in jeder Beziehung ein Musterknabe

unvermittelt ausbrechenden Hecks. Es gehört zwar schon eine ordentliche Portion Unvernunft dazu, in Kurven in den kritischen Bereich zu kommen – normalerweise ist mit spürbarem und entsprechend harmlosen Untersteuern zu rechnen, aber auf Lastwechsel reagiert der Elfer nach wie vor giftig; in schnellen Kurven können sie zum Abenteuer werden.

So ist der Carrera ein schönes Beispiel dafür, daß Fahrspaß in einem Sportwagen nichts mit Perfektion zu tun hat. Er ist

schmal, er ist laut, er kann sogar tückisch sein – aber er fasziniert wie eh und je. Ein Sportwagen im wahrsten Sinne des Wortes, geschaffen zum Fahren nur um des Fahrens willen. Mit ihm zu leben, erfordert Zugeständnisse, ihn alltäglich zu benutzen, setzt schon eine gewisse Portion Masochismus voraus.

Perfekter sind die anderen, aber dafür sind sie auch weniger unterhaltsam. Speziell der 944 Turbo: Er kann alles, was der Elfer kann, und er tut es vergleichsweise mit einem Minimum an fahrerischem Aufwand, leise, kultiviert und weitgehend problemlos im Fahrverhalten.

Ganz Ähnliches gilt auch für den 928. Nach jetzt neunjähriger Entwicklungszeit ist er besser denn je, ein in allen wichtigen Punkten einschließlich der Qualität ernsthafter Konkurrent beispielsweise der großen

Porsche-Vergleich: 944 Turbo, 911 Carrera, 928 S4

Coupés von Mercedes. Aber daß einem bei der Suche nach Vergleichbarem gerade diese einfallen, beweist auch, daß er sich trotz der Bullenkraft seines Motors und seiner überlegenen Fahrleistungen weiter von der Sportwagen-Idee entfernt hat.

Besonders deutlich wird das auf Landstraßen. Das hohe Gewicht beeinträchtigt die Handlichkeit und belastet die Bremsen, die schwellenden Formen lassen sich schlecht überblikken. Er ist einfach zu groß geraten, ein Bolide, der geräumige, freie Straßen braucht. Da wo der Elfer in seinem Element ist, steht er sich selbst im Weg. Kein Wunder, daß vor allem ältere Jahrgänge zum 928 neigen, kein Wunder auch, daß er überwiegend mit der von Daimler-Benz stammenden Viergang-Automatik bestellt wird. Daß er ursprünglich als Nachfolger für den klassischen Heckmotor-Porsche gedacht war, kann im nachhinein nur als totale Fehleinschätzung der Käufer-Psyche gewertet werden.

Das soll keine Abwertung sein, denn schließlich gibt es keinen Zweifel, daß der 928 in den meisten Punkten das objektiv bessere Auto ist. Ginge es hier nach Punkten wie bei schlichten Allerwelts-Limousinen, hätte der Carrera keine Chance gegen ihn – und beide müßten sich wohl dem 944 Turbo beugen. Der ist, vielleicht überraschend, das ausgewogenste Auto dieses Trios – dazu braucht man noch nicht einmal das Preis/Leistungsverhältnis zu zitieren.

Die scheinbare Ziellosigkeit der Porsche-Modellpolitik jedenfalls erscheint so sinnlos nicht – dazu sind die Autos zu verschieden, und jedes hat seinen individuellen Reiz. Schon deshalb wäre es verkehrt, einen Sieger zu küren, denn eine Entscheidungshilfe beim Kauf könnte das ohnehin nicht sein. Noch sind keine Fälle von Schlaflosigkeit bekannt geworden, weil sich jemand nicht zwischen dem 928, 944 oder Carrera entscheiden konnte. Und gerade einer Firma wie Porsche kann es schließlich nur recht sein, wenn ihren Produkten mit sachlichen Argumenten nicht beizukommen ist. Und dann gibt es ja noch Kunden, die sich alle drei Modelle zusammen leisten können.

Zum Vergleich

Fahrzeugtyp	Porsche 944 Turbo	Porsche 911 Carrera	Porsche 928 S4
Motorbauart/Zylinderzahl	R/4[1]	B/6[2]	V/8[3]
Hubraum cm³	2479	3164	4957
Bohrung × Hub mm	100,0 × 78,9	95,0 × 74,4	100,0 × 78,9
Leistung kW (PS) bei 1/min	162 (220) bei 5800	170 (231) bei 5900	235 (320) bei 6000
Max. Drehmoment Nm bei 1/min	330 bei 3500	284 bei 4800	430 bei 3000
Verdichtungsverhältnis	8,0 : 1	10,3 : 1	10,0 : 1
Art der Ventilsteuerung	ohc[4]	ohc	2 ohc
Gemischaufbereitung	elektr. Einspritzung Bosch L-Jetronic Abgasturbolader	elektr. Einspritzung Bosch L-Jetronic	elektr. Einspritzung Bosch LH-Jetronic
Kraftübertragung	Fünfganggetriebe	Fünfganggetriebe	Fünfganggetriebe
I. Gang	3,500	3,500	3,765
II. Gang	2,059	2,059	2,512
III. Gang	1,400	1,409	1,790
IV. Gang	1,034	1,074	1,354
V. Gang	0,829	0,861	1,000
Rückwärtsgang	3,500	3,857	2,636
Achsantrieb	3,375	3,444	2,636
Leergewicht kg	1369	1278	1568
Zul. Gesamtgewicht kg	1600	1500	1920
Beschleunigung in s			
0– 60 km/h	3,4	3,1	3,2
0– 80 km/h	5,2	4,8	4,7
0–100 km/h	6,9	6,4	6,0
0–120 km/h	9,5	8,9	8,4
0–140 km/h	12,4	11,6	10,8
0–160 km/h	16,3	15,2	13,9
0–180 km/h	21,7	19,9	17,3
1 km mit stehendem Start	27,0	26,4	25,5
Elastizität in s			
40–100 km/h	(IV. Gang) 14,5	(IV. Gang) 13,6	(IV. Gang) 9,0
60–120 km/h	(V. Gang) 17,6	(V. Gang) 18,1	(V. Gang) 12,7
Höchstgeschwindigkeit km/h	255	247	275
DIN-Verbrauch in L/100 km	Super	Super	Super
Bei 90 km/h	6,4	6,8	9,4
Bei 120 km/h	8,8	9,0	10,4
Stadtverkehr	12,4	13,6	19,6
Testverbrauch L/100 km	14,7	13,9	16,1
Innengeräusch in dB(A)			
Bei 50 km/h	66	65	65
Bei 100 km/h	70	74	72
Bei 130 km/h	73	74	75
Bei 140 km/h	73	74	76
Bei 160 km/h	77	78	78
Bei 180 km/h	78	81	80
Preis DM	74 980,–	75 250,–	119 500,–

[1] R = Reihenmotor, [2] B = Boxermotor, [3] V = V-Motor; [4] overhead camshaft = obenliegende Nockenwelle