Heiz-Körper

Der 959, mit 450 PS stärkster Straßen-Porsche aller Zeiten, tritt noch einmal an: gegen den werksgetunten 911 Turbo mit 430 PS.

Helmuth Bott, der inzwischen verstorbene Entwicklungsvorstand der Firma Porsche, kannte keine Gnade – nicht mit seinen Mitarbeitern und erst recht nicht im Umgang mit dem Gaspedal.

Zwölfstündige Erprobungsfahrten, bei denen nur zum Auftanken angehalten wurde und die halb so alte Porsche-Tester an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit brachten, stand Bott mit selbstverständlicher Nonchalance durch.

Wenn Bott allein unterwegs war, hatten die teuren Prototypen nichts zu lachen. Legendär schon seine Aussage nach einer ausgiebigen Testfahrt mit dem noch in der Entwicklung befindlichen Paradestück 959: „Bei über 200 km/h", verkündete er seinen verblüfften Mitarbeitern, „wird das Fahrverhalten unruhig. Auf Schotter."

Der 959 war Botts Lieblingskind, hier konnte er ohne Rücksicht auf die Kosten alles hineinstecken, was es an guter und teurer Technik gab. 420 000 Mark mußten die handverlesenen 959-Kunden schließlich auf den Tisch des Hauses legen, und selbst diese stolze Summe deckte nicht die Kosten. „Der 959", sagte Bott einmal, „ist das teuerste Werbegeschenk in der Porsche-Geschichte."

Vom Feinsten beispielsweise der Allradantrieb, technisch bei weitem aufwendiger als das, was heute im 911 Turbo zu finden ist. Der begnügt sich mit einer zentralen Viscokupplung, während beim 959 ein elektronisch beaufsichtigtes Zentraldifferential für die Kraftverteilung zuständig war.

So konnte der Fahrer verschiedene Programme anwählen – für trockene und für nasse Straße, für Schnee und Eis sowie einen reinen Traktionsmodus, in dem alle Sperren, auch an Vorder- und Hinterachse, für starren Durchtrieb sorgten. Im Schnee, kein Zweifel, zeigt der von 1986 bis 1987 in 230 Exemplaren gebaute 959 heute noch weit größeres Talent als der moderne Turbo, dessen Vierradantrieb eher ein System zur Erhöhung der Fahrstabilität bei extremer Fahrweise darstellt.

In der Leistung kommt der Turbo, wenn er mit einem vom Werk angebotenen Tu-

Die stärksten PORSCHE für den Straßeneinsatz besitzen Biturbomotoren – mit völlig unterschiedlichem Charakter

Große Heckflügel stabilisieren das Fahrverhalten der beiden Super-Porsche im obersten Geschwindigkeitsbereich

FOTOS: H.D. SEUFERT

Der ALLRADANTRIEB des Porsche 959 zeigt einen sehr viel höheren technischen Aufwand als der des aktuellen 911 Turbo

959: Anzeigen für Sperren

Turbo: helle Skalen auf Wunsch

ningpaket versehen wird, dicht an den 959 heran – wenigstens auf dem Papier. Die Tuningmaßnahmen umfassen eine geänderte Auspuffanlage mit ovalen Endrohren, ein modifiziertes Steuergerät für die Motorelektronik, einen zusätzlichen Ölkühler sowie einen von 0,8 auf 0,9 bar erhöhten Ladedruck. Dadurch steigt die Leistung des 3,6 Liter großen Sechszylinder-Boxers von serienmäßigen 408 auf 430 PS. Spezifische Leistung: 119 PS pro Liter Hubraum.

Stattlich, aber kein Vergleich zu dem, was der sehr viel aufwendigere Motor des 959 zuwege bringt. Dessen spezifische Leistung liegt bei 158 PS/Liter. 450 PS kommen aus nur 2,8 Liter Hubraum.

Die 959-Maschine besitzt allerdings auch vier Ventile pro Zylinder, deren Köpfe mit einem separaten Wasserkreislauf gekühlt werden. Der kleinere Boxer kann höhere Drehzahlen erreichen und mußte noch nicht auf so strenge Vorschriften bezüglich Abgasemission und Geräusch Rücksicht nehmen.

GLEICHSTAND IN DER BESCHLEUNIGUNG

Fahrzeugtyp	Porsche 911 Turbokit	Porsche 959*
Motorbauart/Zylinderzahl	Boxer/6	Boxer/6
Hubraum cm³	3600	2848
Leistung kW (PS)	316 (430)	331 (450)
bei 1/min	5750	6500
Max. Drehm. Nm bei 1/min	540 bei 4500	500 bei 5500
Leergewicht kg	1506	1566
Beschleunigung s		
0 – 60 km/h	2,0	2,1
0 – 80 km/h	2,8	3,0
0 – 100 km/h	3,8	3,7
0 – 120 km/h	5,1	5,3
0 – 160 km/h	8,5	8,5
0 – 200 km/h	13,5	13,3
400 m mit steh. Start	12,0	11,8
1 km mit steh. Start	21,8	21,6
Elastizität s		
60 – 100 km/h (V. Gang)	6,9	7,5
80 – 120 km/h (VI. Gang)	9,4	9,3
Höchstgeschw. km/h	300	317
Testverbrauch L/100 km	SP 17,6	S 18,2
Innengeräusch dB(A)		
bei 100 km/h	70	74
bei 160 km/h	77	80
bei 200 km/h	82	84
Preis DM	235 000,–	420 000,–

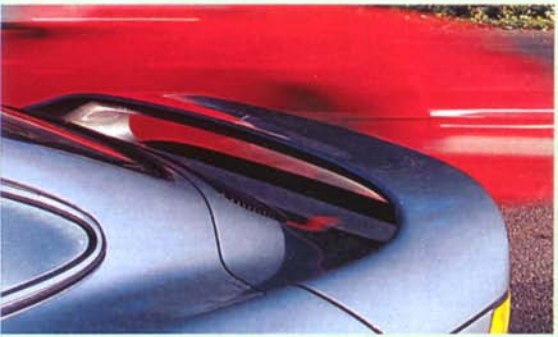
* Meßwerte und Preis Stand 1987

Ein technischer Leckerbissen auch die sogenannte Registeraufladung: Ein Turbolader bläst dem Triebwerk im unteren Drehzahlbereich Kraft ein, der zweite schaltet sich erst bei Vollast und höheren Drehzahlen zu. Der maximale Ladedruck beträgt hier 1,1 bar. Der 911 Turbo besitzt eine konventionelle Biturboaufladung, bei der die beiden Abgasturbinen im Gleichschritt marschieren.

Die komplizierte Registeraufladung (Bott bei der Präsentation des 959: „Der geht wie ein Achtliter-Sauger") konnte schon damals die Erwartungen nicht ganz erfüllen, und im Vergleich mit dem modernen Turbomotor wirkt die Maschine geradezu unharmonisch.

Bei niedrigen Drehzahlen scheint noch nicht viel Dampf vorhanden zu sein – dieser Eindruck jedenfalls teilt sich dem Fahrer mit, der einen 959 erstmals über das gesamte Drehzahlband hochbeschleunigt. Was sich schlapp anfühlt, ist es jedoch in Wirklichkeit nicht, es verblaßt nur gegenüber dem Höllenspektakel, das losbricht, wenn auch der zweite Lader ins Geschehen eingreift. Dann entwickelt der 959 ein weithin schmetterndes Geräusch und preßt seine Insassen mit einer fast schon beängstigenden Urgewalt in die Sitze.

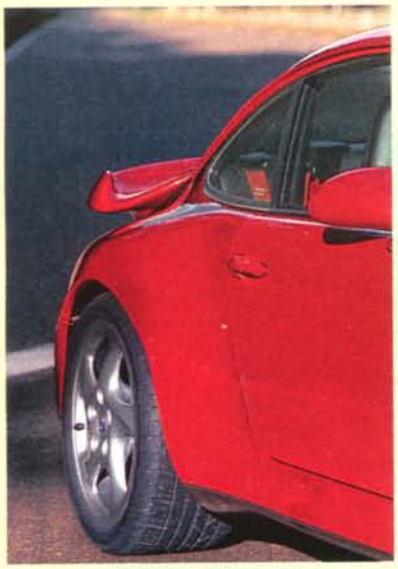
Die Turbolader des 959 produzieren 0,2 bar mehr Ladedruck als die des hubraumstärkeren 911 Turbo


Der riesige Heckflügel ist harmonisch in die Rundungen der Karosserie integriert

Viel zivilere Manieren zeigt der moderne Turbo. Er beschleunigt zwar ähnlich gut wie der 959, aber er macht daraus bei weitem kein so eindrucksvolles Erlebnis. Ganz gleichmäßig nimmt der Schub zu, vergleichbar einer startenden Düsenmaschine. Kein Turboloch, keine plötzlich explodierende Leistung. Das ist, objektiv gesehen, viel besser als beim 959, aber es fehlt der brutale Kick, den dieser zu vermitteln vermag.

Auch akustisch bleibt der Turbo zurückhaltend. Er erfüllt – man möchte es nicht glauben angesichts seines zornigen Fauchens – alle derzeitigen Geräuschvorschriften, auch die besonders strengen in der Schweiz. Beim 959 ist das den

Bessere AERODYNAMIK macht den 959 schneller als den Turbo. Er läuft 317 km/h, der 911 erreicht mit Werkstuning exakt 300 km/h



18 Zoll-Räder beim Turbo. Beim 959 waren es 17 Zoll

Entwicklern nur mit einem Trick gelungen.

Sie nannten den ersten Gang des Sechsganggetriebes einfach G, für Gelände. So war der zweite zum Anfahrgang geworden für die beschleunigte Vorbeifahrt zur Geräuschmessung. Damit konnte der 959 die Hürde nehmen.

Der spektakuläre Schub des 959 hält auch dann noch an, wenn sich beim werksgetunten Turbo Leistung und Fahrwiderstand die Waage halten. Das passiert bei exakt 300 km/h, und da vermag der 959 immer noch zuzulegen. Erst bei 317 km/h ist Schluß. Die Werksangabe von 450 PS erscheint angesichts dieses schon nach relativ kurzem Anlauf erreichbaren Tempos zumindest vornehm zurückhaltend.

Allerdings: Wer die Überbreite des 959 betrachtet, wird nicht auf die Idee kommen, daß dieses Auto aerodynamisch günstiger ist als der 911 Turbo des Baujahrs 1996. Die Stirnfläche der beiden Boliden differiert nur geringfügig (1,93 m^2 beim 911 Turbo, 1,92 m^2 beim 959), aber der Luftwiderstandsbeiwert des weich gerundeten 959 fällt niedriger aus: Er kommt auf beachtliche c_w 0,31, der Turbo begnügt sich mit c_w 0,34.

Der Fortschritt in der Porsche-Entwicklung zeigt sich woanders: im leichtfüßigeren Handling des 911 Turbo. Die Bedienungskräfte sind viel geringer. Wer sich zunächst einmal an die Kupplung des 959 gewöhnt hat, die dem Fuß einen energischen Widerstand entgegensetzt, glaubt beim Turbo zunächst an einen Defekt, weil das Pedal fast wie von selbst nach unten fällt.

Oder die Lenkung: Beim 959 vermittelt sie, obwohl selbstverständlich schon servounterstützt, eine Erinnerung an die gußeiserne Elfer-Historie. Auf schlechten Straßen entfaltet das Lenkrad ein reges Eigenleben in den Händen des Fahrers, jede Unebenheit der Straße trägt mit zu einem ungewöhnlich intensiven Fahrbahnkontakt bei.

Der Turbo fordert seinen Fahrer viel weniger, auch weil die Dosierung der hohen Leistung einfacher ist. Aber auch seine Lenkung ist schlichtweg besser: Ohne weniger Gefühl für die Straße zu vermitteln, arbeitet sie leichtgängiger und wird längst nicht so heftig von Störeinflüssen heimgesucht.

Nur im Federungskomfort ist der neue Porsche eindeutig unterlegen. Hohes Tempo auf der Autobahn bedeutet ein wahres Stakkato von Karosseriebewegungen. Der 959 mit seiner variablen Dämpferverstellung bleibt ruhig, er läßt die Straßenoberfläche zwar spüren, aber harte Vertikalbewegungen kommen hier nicht durch.

Das Ziehkind des Helmuth Bott, es kann sich also noch durchaus sehen lassen, obwohl der neue Turbo klar zeigt, welche großen Schritte gerade die Ladertechnik inzwischen gemacht hat. Noch erfreulicher für Porsche: Der werksgetunte Turbo kostet heute weit weniger als der 959 vor zehn Jahren. Aber er bringt richtig Geld in die Porsche-Kasse.

Götz Leyrer

Der Volldampf ist im 911 Turbo besser beherrschbar