Einer für alles

Porsche Gruppe B auf dem Weg zur Serienreife: Alles über das Auto, das alles können soll.

Von Norbert Haug

Endlich eine verbindliche Nachricht zum Thema Katalysator: Wenn der vieldiskutierte Abgas-Entgifter 1989 Pflicht wird, hat der neueste und teuerste Serien-Porsche keine Not – weder mit dem Platz noch mit der Leistung.

In seinem Heck ist wahrhaftig allerhand untergebracht, genügend Raum für je einen Katalysator pro Zylinderreihe aber bleibt. Das einzigartige Automobil, das bei

Fotos: Seufert

Klassische 911-Form als Basis: der Porsche Gruppe B, der im November präsentiert wird. Motor mit 400 PS: zwei Lader und zwei Ladeluftkühler im Heck

der IAA in Frankfurt vor über einem Jahr als Studie mit der Bezeichnung „Gruppe B" vorgeführt wurde, ist mittlerweile als Typ 959 auf dem Weg zur Serienreife. Vor kurzem drehte der 959, der seine urspüngliche Bezeichnung Gruppe B jener Motorsport-Kategorie verdankt, in der er ab 1985 bei Rennen und Rallyes zu sehen sein wird, erste Test-Runden im Motodrom Hockenheim.

Zum erstenmal trat der Porsche-Neuling ungetarnt in der Öffentlichkeit auf, in jenem Zustand, wie er vorher nur im Entwicklungszentrum Weissach gesichtet worden war.

Endgültig war die 959-Optik allerdings auch beim Hockenheim-Test noch nicht. Das Auto, das laut Aussagen solcher Porsche-Mitarbeiter, die in ihrem Leben schon allerhand

Auskunft aus Weissach: „Das ist ein Auto, das alles kann"

automobile Glanzleistungen zu Gesicht bekommen haben, „einfach alles kann", soll demnächst einen noch etwas höheren Heckspoiler erhalten. Außerdem wird ihm eine Heckhaube verpaßt, die von Kotflügelmitte an aufklappbar ist und damit freien Zugang zum Motor und seinen Neben-Aggregaten ermöglicht.

Die hat das Porsche-Triebwerk in einer im Serien-Automobilbau bisher nicht angetroffenen Fülle: Neben der vollelektronischen Bosch-Einspritzanlage und zwei Turboladern (KKK Typ K 27) sind auch zwei Ladeluftkühler im Heckabteil installiert. Selbst ein Wasserkühler ist vorrätig – erstmals in einem der 911-Baureihe entsprungenen Porsche. Der Kühler sitzt im Wagenbug und regelt den Kühl-Haushalt in den Zylinderköpfen des Sechszylinder-Boxers. Nur die Köpfe des Aggregats werden mit Wasser gekühlt, die Zylinder dagegen nach alter Porsche-Manier mit Luft, die beim Gruppe B wie bei allen Porsche-Boxermotoren von einem Gebläserad an jene Stellen befördert wird, die nach Abkühlung verlangen.

Die beiden Ladeluftkühler sind zwischen Verdichter-Ausgang und Motoreinlaß geschaltet. Sie übernehmen die Aufgabe, die Ladeluft abzukühlen, ehe sie in die Brennräume gepreßt wird. Weil die Ladeluft bei niedrigerer Temperatur weniger Volumen beansprucht, läßt sich mehr davon in die Arbeitsräume pressen. Ergebnis: eine höhere Leistungsausbeute.

Der Basis-Motor stammt aus dem altbekannten Porsche 911. Vergleichbar ist das 959-Triebwerk aber am ehesten dem Aggregat aus dem Renntyp 956, das bis zu 750 PS mobilisiert und harte Bewährungsproben wie das 24 Stunden-Rennen von Le Mans nicht nur übersteht, sondern auch gewinnt.

Der Porsche 959 soll sich mit weniger Leistung bescheiden. Über 400 PS wird die Basis-Version aber sogar im zivilen Alltagsbetrieb anbieten.

Der Über-Porsche aus Weissach hat im Gegensatz zu seinen Vorfahren nicht nur im Heckabteil technische Leckerbissen zu bieten. Nach dem Willen seiner Ziehväter soll der 959 vielmehr in jeder Disziplin des Automobilbaus neue Maßstäbe setzen.

Zum Konzept gehörte von jeher der Allradantrieb. Im neuesten Porsche wird er allerdings in einer gegenüber dem bekannten Audi-System reichlich verfeinerten Form angeboten. Die Kraft-Verteilung zwischen Vorder- und Hinterachse wird variabel und voraussichtlich stufenlos zu regeln sein. Ein Anti-Slip-System, das nahezu schlupffreies Beschleunigen ermöglicht, gehört genauso ins Programm wie ein ABS-System.

Auch beim Fahrwerk vertrauten die Porsche-Ingenieure auf das Beste, was sich Autobauer für Sport- und Rennwagen denken können. Dreiecks-Querlenker vorne und hinten wurden pro Rad mit je zwei Stoßdämpfern bestückt – ringsum zusammengezählt sind es also acht.

Die rennerfahrene Firma Bilstein entwickelte die so zahlreich wie bei keinem anderen Auto vorhandenen Dämpfer in enger Zusammenarbeit mit Porsche. Vier der acht besitzen Aluminium-Rohre, sind elektronisch gesteuert und übernehmen – je einer pro Rad – die Niveau-Regelung. Insgesamt wird die Fahrzeughöhe um 45 Millimeter zu variieren sein.

Zwei verschiedene Arten der Niveau-Regelung sind vorgesehen. Die erste erfolgt manuell über einen Schalter im Cockpit, mit dem drei Abstimmungen zu kommandieren sind: weich, mittel und hart. Daneben ist eine automatische Steuerung der Fahrwerks-Abstimmung vorgesehen, die geschwindigkeitsabhängig erfolgt. Bis Tempo 50 bleiben die Dämpfer in ihrer weichsten Abstimmung. Bis 170 km/h werden anschließend nicht weniger als elf Härte-Stufen durchfahren, die elektronisch über die sogenannte Bypassventil-Steuerung einjustiert werden. Bei mehr als 180 km/h regelt sich dann die härteste Stufe ein. Sowohl die Zug- als auch die Druckstufe der Dämpfer erfahren dabei Variationen – eine der im Porsche 959 so zahlreich vertretenen Welt-Neuheiten.

So kompliziert und umfangreich sich die teilweise verwegen anmutenden Gruppe B-Neuerungen auch anhören – bei Porsche war mit der Projektierung des Alleskönners keineswegs Projektleiter Wahnwitz beauftragt. Vielmehr ist das Super-Auto in erster Linie Entwicklungschef Helmuth Botts Baby. Bott ist seit über 30 Jahren bei Porsche engagiert und machte sich seinen Namen bekanntlich nicht durch praxisfremde Technik-Spielereien.

Das 959-Konzept sieht deshalb auch nicht technische Innovationen um jeden Preis vor. Vielmehr soll mit ihm die langgehegte Idee verwirklicht werden, in einem Auto alles Er-

Der neue Porsche: alles, was der moderne Automobilbau zu bieten hat, vereint

strebenswerte zu vereinen, was der moderne Automobilbau heute zu bieten hat. Dieses Auto soll nach Porsche-Idee einem vergleichsweise kleinen Kundenstamm angeboten und gleichzeitig als imageträchtiges Aushängeschild für den Porsche-Sportwagenbau dienen.

Kein Geheimnis ist es in diesem Zusammenhang, daß der 911 von morgen optisch wie technisch an den 959 von heute angelehnt werden wird. Die 911-Optik soll – früher oder später, je nachdem wie lange der alte 911-Typ noch ankommt – in Richtung 959-Styling tendieren. Nicht zuletzt, um dem seit 20 Jahren in seiner Grundform nahezu unverändert gebauten Erfolgstyp dank runderer Form zu einer besseren Aerodynamik zu verhelfen. Nur am Namen will Porsche auch dann noch unverändert festhalten: 911.

Aerodynamik – wie sollte es anders sein – war auch Schwerpunkt-Thema beim Typ 959. Nicht nur die Rundungen des neuen Porsche tragen zur Verbesserung der Windschlüpfigkeit bei. Unter dem Auto hilft eine weitere Neuerung ordentlich mit, dem Wind ein Schnippchen zu schlagen. Die Wagen-Unterseite ist komplett verkleidet. Eine zweigeteilte Kunststoff-Abdeckung macht das Auto zum Schalentier: Kein technisches Detail liegt mehr im Freien. Der glatte Wagenboden wurde im Windkanal gestylt und bezog seine Grundidee aus der Formel 1-Wing Car-Aera. Durch umgekehrt montierte Flügelprofile wurde damals

Unterwegs in Hockenheim: Gruppe B erstmals ohne Tarnkleid

Neu: 17 Zoll Speedline-Rad

Alt: Innenraum wie beim 911

Das Heck: Der Spoiler wird noch höher, die beiden Hutzen entfallen

ein Unterdruck unter dem Auto und damit ein Ansaug-Effekt auf der Straße erreicht.

Eine weitere Finesse des Autos, das bei seinem Erscheinen getrost als rollende Demonstration des Stands der Technik im Automobilbau zu werten ist: Ein Warnsystem namens Denloc, das Porsche gemeinsam mit Reifenhersteller Dunlop entwickelte, gibt Laut, sobald ein Reifen Luft verliert. Ein Sensor in jedem Rad überprüft laufend den Luftdruck. Läßt dieser nach, ertönt ein Hup-Signal im Cockpit.

Die Reifen des neuen Porsche 959 heißen deshalb auch Dunlop Denloc. Ihr Format: 255/40 VR 17 hinten und 235/40 VR 17 vorne. Die italienische Firma Speedline, Porsche-Partner auch beim Renntyp 956, goß dem 956 nachempfundene Aluminium-Räder mit fünf hohlen Speichen. In je einer Speiche pro Rad sitzt der Luftdruck-Sensor, der einmal pro Umdrehung Meldung macht. Denloc schlägt auch Alarm, sollte eine Rißbildung im Speichenrad auftreten.

Der in einer 200er-Serie gebaute Porsche-Alleskönner wird noch im November offiziell präsentiert werden. Vor allem jenen zahlreichen Interessenten, die bereits jetzt feste Kauf-Absichten angemeldet haben – zehn Monate vor dem geplanten Auslieferungs-Termin und ohne daß Porsche Gruppe B-Kunden gezielt aquiriert hätte. Für potentielle Käufer entsteht jetzt eine aufwendige 959-Broschüre. Zum exclusivsten Straßen-Auto, das Porsche jemals baute, soll auch das edelste Prospekt-Werk entstehen, das Porsche jemals druckte.

Auch der Preis wird selbstverständlich alles in den Schatten stellen, was einem bisher den Atem raubte: Nach internen Vorstellungen wird er 398 000 Mark betragen.