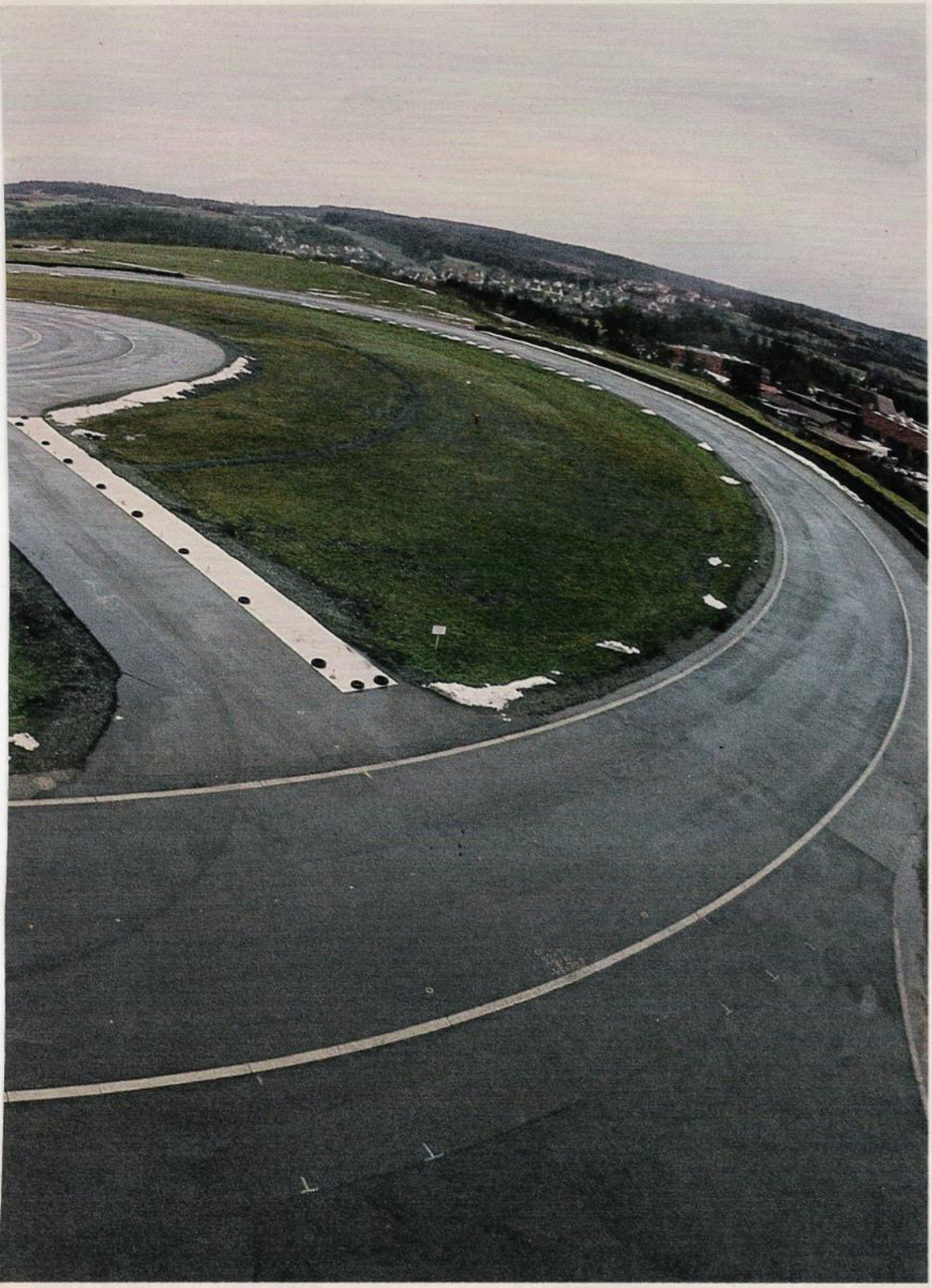
**VERGLEICH**
Porsche 911 Carrera
Porsche Carrera 4
Porsche 911 Turbo

# Trio Bravo

Der Carrera 4 bringt neue Technik und öffnet neue Horizonte. Ist dies das Ende der 911-Romantik? Ein Vergleich mit den weitergebauten Klassikern Carrera und Turbo gibt Aufschluß.



Fotos: H.P. Seufert

**Drei 911 auf der Kreisbahn: Der große Unterschied ist keine Frage der Kurvengeschwindigkeit**

Es ist das alte Lied. Kaum zeigt der 911 Spuren des technischen Fortschritts, schon verzehren sich seine Liebhaber in Zweifel und Wehmut. Jetzt kommt es besonders dick: Nie war die Kollision des 911 mit dem technischen Zeitgeist folgenschwerer. Zum 25. Geburtstag schenkte Porsche dem Heißgeliebten eine High Tech-Ladung, die an den Grundfesten des 911-Seins rüttelt. Der neue Carrera mit der Zusatzzahl vier ist, so gestehen seine Väter, in 85 Prozent seiner Teile ein anderer. Von Evolution, bislang ständiger Wegbegleiter des 911, kann also keine Rede mehr sein. Hinter der dürren Vier versteckt sich nichts anderes als der Sturm auf die Bastille.

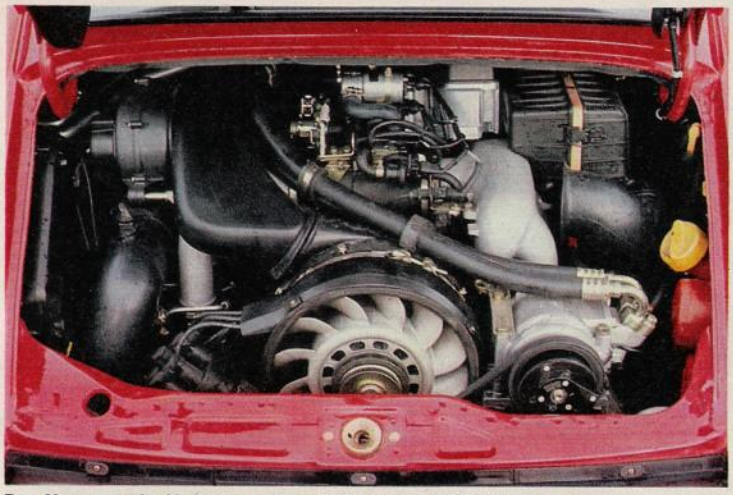
Übrig blieben nur die Grundrisse des Konzepts (siehe auto motor und sport 23/1988 und 24/1988). Heckmotor, Luftkühlung und das klassische 911-Gewand dürfen überleben, Balsam für die Seelen schwergebeutelter 911-Anbeter. Und noch ein Trost: Nach Ankunft des Neuen gewährt Porsche den Vorläufern eine Schonfrist – voraussichtlich bis zum Herbst dieses Jahres, wenn der zweiradgetriebene Ableger des neuen Allrad-Carrera 4 den technischen Umsturz endgültig besiegeln wird.

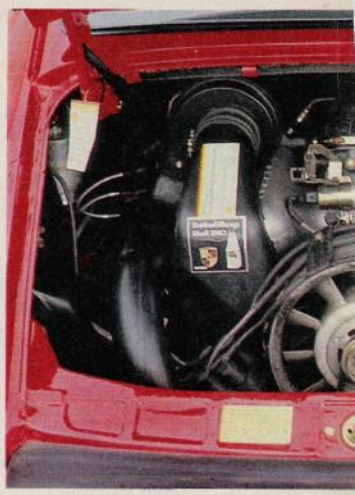
Wie sehr Porsche selbst, aber auch die vom 911 lebenden Händler, noch am Alten hängen, beweist ein Studium des aktuellen Modellprogramms. Mit Carrera, Carrera 4, Turbo und den Varianten Speedster, Cabrio, Targa und Clubsport zählt es nicht weniger als neun 911, acht davon

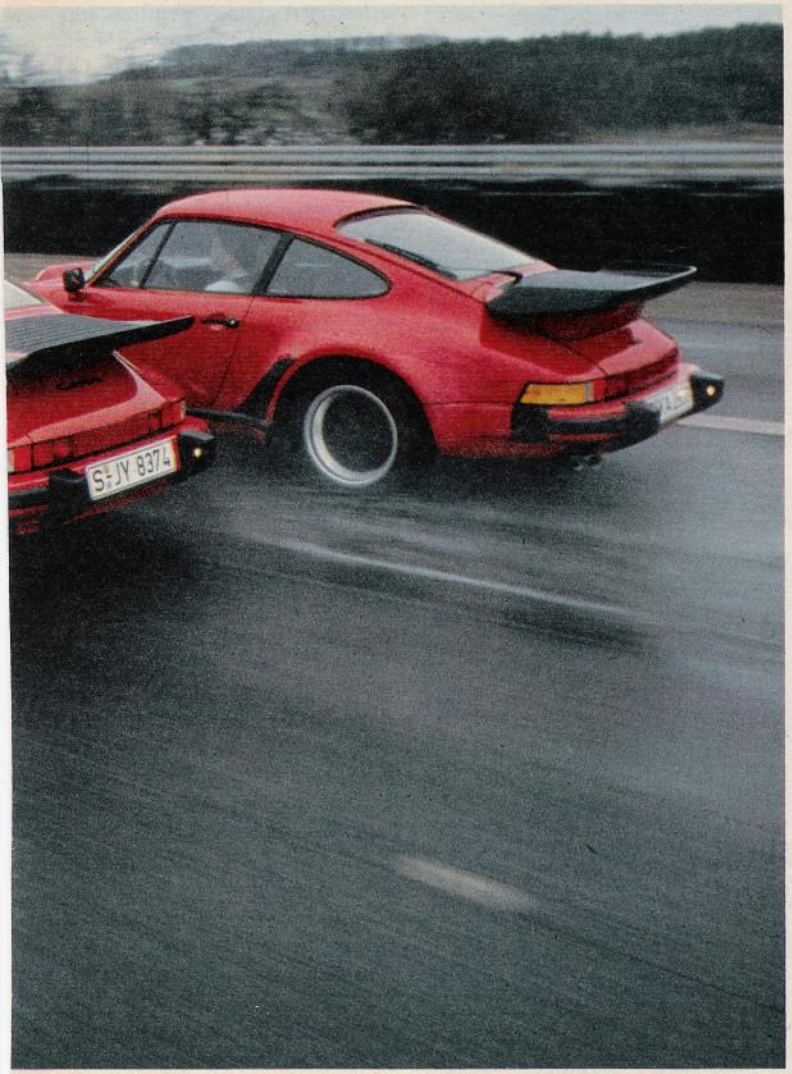
nach altem Muster. Doch dies macht das Los der alten und neuen 911-Kunden nicht leichter. Die Wahl fällt schwerer denn je, Zeit für auto motor und sport, altes und neues Konzept einander gegenüberzustellen. Herausgepickt wurden Carrera, Carrera 4 und Turbo, die Säulen des 911-Programms.

Fürwahr kein einfacher Vergleich, das zeigt schon ein Blick in die Preisliste. Fragen türmen sich auf. Warum darf ein Turbo 20 000 Mark teurer sein als der Carrera 4, obwohl er nicht schneller ist und obendrein auf den Segen der neuen Technik verzichten muß? Andererseits könnte man sich gleich mit einem Carrera von altem Schrot und Korn begnügen, auch nicht viel langsamer, aber dafür satte 30 000 Mark billiger.

Schnell zeigt sich, daß bei diesem 911-Trio nicht die Preisfrage entscheidend sein kann. Geschmacksfragen, Charakterfragen und nicht zuletzt Gewissensfragen gilt es zu klären, soll die Ehe mit einem 911 glücklich werden. Auf das Wesen kommt es an, und darin unterscheidet sich die 911-Verwandtschaft unvermutet heftig. Bleiben wir bei den Fahrleistungen. Es sind nicht die numerischen Größen, die hier den Ausschlag geben. Schwerer wiegt, wie es dazu kommt. Leistung, so offenbart es der Vergleich, kann zu einer höchst relativen Größe werden, vor allem, wenn sie sich so stetig und gelassen entwickelt wie im Carrera 4. Tatsächlich ist dies der erste 911, der in dieser Beziehung untertreibt. Das Wechselspiel zwischen Lethargie und Temperamentsausbruch, so typisch für den Porsche-Boxer, weicht hier einer


Der Neue: mehr Hubraum, Doppelzündung, 250 PS

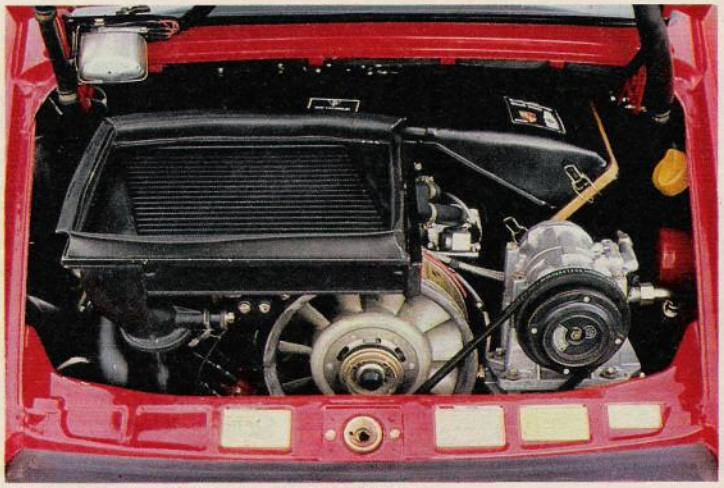

Der Alte: mit Kat von 231 PS auf




## BOXER IM HECK, EINE ENDLOSE GESCHICHTE

Der luftgekühlte Boxer, gemeinsamer Nenner der drei 911, ist auch nach 25 Jahren Entwicklung noch nicht am Ende. Laufkultur, Leistungsausbeute und Hubraum erreichen im Carrera 4 einen neuen Höhepunkt

**217 PS gedrosselt**



**Der Turbo: 300 PS lauern auf einen Schlag**

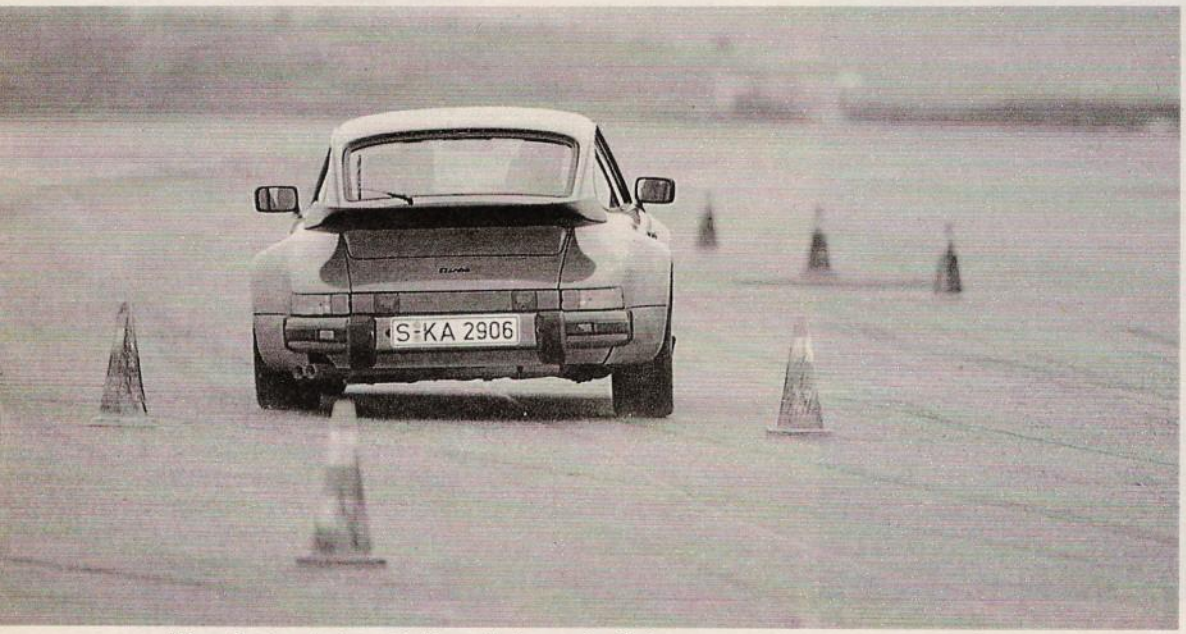
weitgehend ausgeglichenen Gemütslage, die ihre Wirkung auf Fahrer und Fahrstil nicht verfehlt. Kraft, über den gesamten Drehzahlbereich dick aufgetragen, steht jederzeit mehr als genug zur Verfügung, spontan, auch in kleinen Dosen abrufbar. Da sie sich dank Motorkapsel auch akustisch ausgesprochen diskret entwickelt, reizt sie zum zwanglosen Umgang. So täuscht der geringe Streßfaktor der Carrera 4-Leistung über die beträchtliche Gewalt, die hier entfesselt wird, hinweg. Trotz 50 PS Rückstand und einem Mehrgewicht von 78 Kilogramm bietet der Carrera 4 nicht weniger Vortrieb als ein respektabler Turbo, auch ein Beweis für die überlegene Aerodynamik des auf $c_W$ 0,32 heruntergefeilten Neo-911.

Die Stoppuhr beweist, daß der Turbo in keinem der für die Fahrleistungen relevanten Kriterien seine in Preis und Leistung verankerte Spitzenposition verteidigen kann – weder beim Beschleunigen, noch in der Höchstgeschwindigkeit, ja nicht einmal bei der Elastizitätsprüfung, was angesichts des gewaltigen Turbo-Drehmoments von 430 Newtonmeter bei 4000/min (Carrera 4: 310 Nm bei 4800/min) verwundert. Der Grund liegt in der ausgeprägten Turbo-Charakteristik, wo sich der Krafteinsatz beim plötzlichen Gasgeben Zeit läßt, danach aber um so brachialer losschlägt.

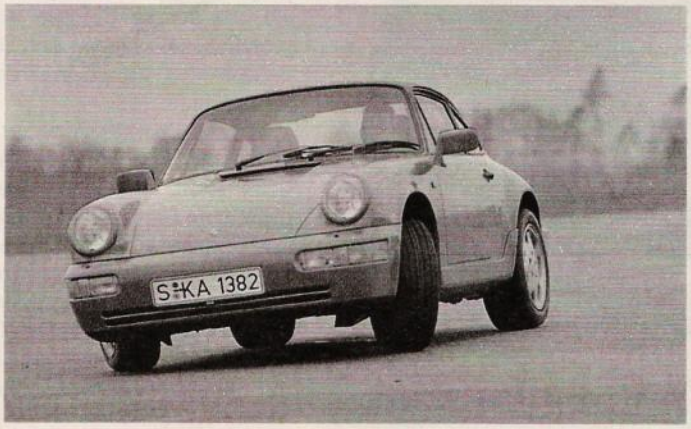
Diese Charakteristik ist es auch, die dem Turbo-Fahrer keine Ruhe läßt. Den Schüchternen, im Carrera 4 zum arglosen Umgang mit dem Gaspedal verleitet, erschreckt der Turbo mit unvermittelt hereinbrechenden Katapulteffekten. Gewachsen ist ihm nur, wer ihn mit feinfühligem Gasfuß und bewußtem Schalten zu bändigen versteht, ein Unterfangen,

das noch am besten auf gerader Strecke und bevorzugt auf Autobahnen gelingt. Zweifellos ist schnelles Autobahnfahren die Domäne des Turbo, zumal der gedämpft röchelnde Turbomotor sich zumindest akustisch angenehm zurückhält. Als echter Fortschritt bewährt sich hier auch das neuerdings eingebaute Fünfganggetriebe, denn es

Die klassische Pose: Carrera am Limit



Wenn Dreher drohen: Richtungsänderung im Turbo



Der neue Stil: untersteuernd im Carrera 4

## PORSCHE-FAHREN LEICHT-GEMACHT

Mit dem Auftauchen des allradgetriebenen Carrera 4 wurde alles anders: kein ausbrechendes Heck, keine Kraftakte am Lenkrad, schnelles Fahren mit hohem Sicherheitsfaktor

erleichtert den Aufenthalt im beschleunigungsintensiven Ladebereich.

Wo bleibt angesichts dieser Kraftakte der vergleichsweise unterentwickelte Alt-Carrera? Tatsache ist, daß sich der erschwinglichste 911 im Trio in Sachen Fahrleistungen nicht geschlagen geben muß, zumindest nicht unter real existierenden Bedingungen und auch nicht bei verantwortungsbewußter Wahl des Katalysatormodells mit reduzierter Leistung. Andererseits geht das auch hier nur bei gekonnter Mitwirkung des Fahrers. Der richtige Wind kommt erst ab 4000/min. Dann packt der Carrera-Boxer bissig zu und entwickelt die typische Geräuschkulisse, die, je nach Geschmack, begeisternd oder auch schlicht nervend sein kann. Hohe Drehzahlen gehen ihm bei Anwesenheit eines Katalysators nicht mehr ganz so leicht von der Hand wie einst, was verstärkt den fleißigen Umgang mit dem im Vergleich zum Carrera 4 etwas störrischen Schalthebel notwendig macht. Immerhin: Wer ihn beherrscht, erlebt auch in diesem 911 noch Fahrleistungen, für die sich außerhalb des 911-Programms nur wenig Gleichwertiges findet.

Doch mehr als schierer Vortrieb sind es andere Qualitäten, mit denen der Carrera 4 alte Zöpfe abschneidet und alten 911-Freunden Kopfzerbrechen bereitet. Stichwort Komfort: Was ist von einem 911 mit zeitgemäßer, ohne Lehrbuch bedienbarer Heizung, leichtgängiger Lenkung und weicher Federung zu halten? Abseits von Vorurteilen und masochistischen Gelüsten gibt der Umgang mit dem Carrera 4 darauf eine unmißverständliche Antwort: Man möchte ihn nicht missen. Mehr noch: Der 911-Fahrer muß sich fragen, wie er

## VERGLEICH

### Porsche 911 Carrera, Carrera 4, 911 Turbo

so lange darauf verzichten konnte. Vor allem der direkte Vergleich mit dem Turbo enthüllt die Tragweite des Fortschritts. Die brettharte Federung des neuerdings gestrafften Turbo-Fahrwerks, die donnernden Abrollgeräusche, eine von wirren Bedienungselementen abhängige, stets jedoch unbefriedigende Klimatisierung und der ständige Ringkampf mit der um sich schlagenden Lenkung – all dies wirkt plötzlich wie Relikte aus der Porsche-Steinzeit.

Nicht viel besser ergeht es in dieser Beziehung auch dem vor Fahrwerksstößen besser geschützten, dafür akustisch höher belasteten Carrera-Fahrer.

Augenöffnend aber auch die Unterschiede im Fahrverhalten: Sauberer Geradeauslauf – ungestört von Spurrillen, aerodynamischen Effekten oder Bremsmanövern – entpuppt sich als Privileg des Carrera 4. Und wenn es darum geht, kurvenreiche Strecken nicht nur schnell, sondern auch mühelos und dazu furchtlos zu durchmessen, muß sich die Wahl auch hier auf den Carrera 4 reduzieren. Stets untersteuernd, in engen Kurven mehr, in schnellen weniger, dabei auch plötzliche Lastwechsel verzeihend, weckt er Vertrauen, ohne es, wie frühere 911-Generationen, unversehens zu mißbrauchen. Und die Servounterstützung raubt der präzisen Lenkung das Schweißtreibende. Ganz anders dagegen der sportliche Umgang mit den 911-Oldies. Strenges Zupacken, alertes Korrigieren, behutsamer Leistungseinsatz und konzentriertes Schalten werden gefordert, will man mit dem Neuen auch nur annähernd Schritt halten. Fahrfehler, vor allem plötzliches Gaswegnehmen in Kurven, führen leicht zu erschreckenden, beim Turbo auch schrecklichen Reaktionen. Vor allem beim besonders hecklastigen Turbo gilt es dann, zumal bei einsetzendem Ladedruck, kunstvoll das vordrängende Hinterteil in Schach zu halten. Latent lauert der Dreher.

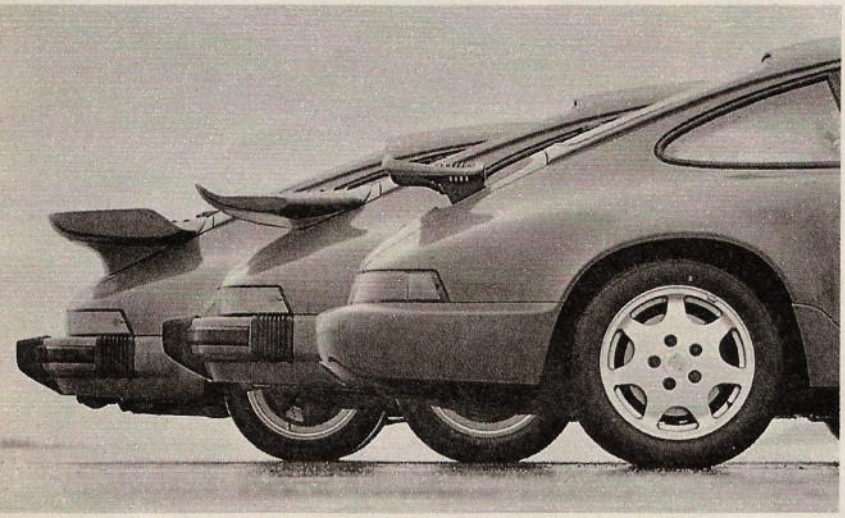
Meister des Fachs werden bei solcher Gelegenheit bedauern, daß sich das Fahrverhalten des allradgetriebenen 911 nur noch schwer vom Fahrer manipulieren läßt, oder daß sich dessen ausgeprägte Neigung zum Untersteuern beim Umrunden von Rennstrecken deutlich bremsend auswirkt (siehe Tabelle auf dieser Seite). Andererseits war die sportliche Betätigung im 911 noch nie so sicher wie im Carrera 4, und nur dies kann, realistisch betrachtet, der Trumpf sein, der sticht.

Zugegeben, da sind noch die Sportwagen-Romantiker, jene, die sich ein Auto mit eingebautem Adrenalin-Tropf wünschen, ein Auto als Bestie, die nur der Tapfere zu zähmen vermag. Sie werden auch weiterhin zum Carrera greifen, für schwere Fälle empfiehlt sich der Turbo. *Wolfgang König*

## Zum Vergleich

| Fahrzeugtyp | Porsche 911 Carrera | Porsche Carrera 4 | Porsche 911 Turbo |
|---|---|---|---|
| Motorbauart/Zylinderzahl | B/6* | B/6 | B/6 |
| Hubraum cm³ | 3164 | 3600 | 3299 |
| Leistung kW (PS) bei 1/min | 160 (217) 5900 | 184 (250) 6100 | 221 (300) 5500 |
| Max. Drehmoment Nm bei 1/min | 265 4800 | 310 4800 | 430 4000 |
| Kraftübertragung | Fünfganggetriebe Hinterradantrieb | Fünfganggetriebe Allradantrieb | Fünfganggetriebe Hinterradantrieb |
| Leergewicht kg | 1293 | 1438 | 1360 |
| Zul. Gesamtgewicht kg | 1530 | 1790 | 1680 |
| Beschleunigung in s | | | |
| 0– 60 km/h | 3,2 | 2,5 | 2,6 |
| 0– 80 km/h | 5,0 | 4,0 | 3,9 |
| 0–100 km/h | 6,6 | 5,5 | 5,2 |
| 0–120 km/h | 9,8 | 7,5 | 7,0 |
| 0–140 km/h | 12,6 | 9,8 | 9,4 |
| 0–160 km/h | 17,0 | 13,2 | 12,0 |
| 0–180 km/h | 22,5 | 16,8 | 15,9 |
| 0–200 km/h | 33,4 | 22,1 | 20,4 |
| 1 km mit stehendem Start | 27,3 | 25,0 | 24,6 |
| Elastizität in s | | | |
| 60–100 km/h (IV. Gang) | 8,8 | 7,4 | 7,4 |
| 80–120 km/h (V. Gang) | 13,1 | 10,2 | 10,1 |
| Höchstgeschwindigkeit km/h | 238 | 260 | 260 |
| DIN-Verbrauch in L/100 km | Super bleifrei | Super bleifrei | Super bleifrei |
| Bei 90 km/h (V. Gang) | 7,9 | 8,0 | 10,7 |
| Bei 120 km/h (V. Gang) | 9,8 | 9,5 | 13,0 |
| Stadtverkehr | 14,9 | 17,9 | 14,3 |
| Testverbrauch L/100 km | 13,3 | 14,7 | 19,2 |
| Rundenzeiten min kleiner Kurs/Hockenheim | 1.22,48 | 1.22,44 | 1.21,76 |
| Wedeln km/h | 127 | 132 | 127 |
| Preis DM | 85 275,– | 114 500,– | 135 000,– |

*B = Boxermotor



Flügel im Wandel: Turbo, Carrera, Carrera 4 (von links)

## DENKMAL OHNE SOCKEL

Der Turbo, ein deutsches Denkmal für die Freuden der Beschleunigung, ist entmachtet. Der neue Carrera ist zwar schwächer, aber nicht langsamer. Die Unterschiede sind Nuancen