

Von der Wüstenrallye ins verschneite Averstal

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

20/12/2021 Die Ausfahrt mit dem neuen Porsche 911 Turbo nach Juf im Averstal zeigt: Manche Hochleistungs-Sportwagen müssen sich selbst im Winter nicht in der Garage langweilen.

Ein paar verwunderte Blicke muss sich der lavaorangene Porsche 911 Turbo schon gefallen lassen. Einen reinrassigen Sportwagen sieht man hier in Juf im Averstal, der höchstgelegenen ganzjährig bewohnten Siedlung der Schweiz, im Winter eher selten. Die Temperaturen liegen weit unter dem Gefrierpunkt, Eis und Schnee bedecken die Strassen und Pfade. Ausser uns sind fast ausschliesslich allradangetriebene Geländewagen unterwegs, vielleicht noch ein paar Lieferwagen oder Kombis, meist mit Schneeketten.

Trotzdem – oder gerade deswegen – wagen wir uns mit dem Elfer an genau diesen Ort. Schliesslich hat der Turbo einen einzigartigen Ruf in der Sportwagen-Welt: Er ist nicht nur ein gefürchteter Gegner auf

den Rundstrecken der Renngemeinde und nahezu unschlagbar bei Beschleunigungsrennen – er ist eben vor allem auch der wohl alltagstauglichste Wagen in seiner Leistungsklasse. Und dass das nicht nur im Sommer gilt, möchten wir auf diesem Kurztrip zeigen.

Das Achtgang-PDK holt den Sechszylinder aus dem Drehzahlkeller

Zunächst darf der inzwischen zwölfte Turbo in der 911-Historie sein Reisetalent auf der Autobahn unter Beweis stellen: Fahrmodus-Schalter auf „Normal" und schon benimmt sich der Hochleistungswagen wie ein „ganz normales Auto". Fast gerät in Vergessenheit, dass er in 2,8 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 spurten kann und eine Höchstgeschwindigkeit von 320 km/h erreicht. Zumindest bis der Drehknopf am Lenkrad auf „Sport" oder „Sport Plus" wechselt.

Dann erwacht das Biest, das Achtgang-Porsche-Doppelkupplungsgetriebe holt den Sechszylinder aus dem Drehzahlkeller und die zwei Lader mit variabler Turbinengeometrie setzen die 3,8-Liter-Maschine gezielt unter Druck. Der Hochleistungs-Elfer ist jederzeit zu einem veritablen Sprung nach vorne bereit – doch da der Scheibenwischer bei der Ausfahrt Rofla, Graubünden bereits die ersten Schneeflocken von der Scheibe zu wischen beginnt, lassen wir es lieber ruhig angehen. Grund zur Beunruhigung gibt es aber auch bei heftigem Schneefall und winterlichen Strassenverhältnissen nicht: Im neuen Turbo kommt der Porsche Allradantrieb der neuesten Generation zum Einsatz. Ein System, das jahrzehntelange Allraderfahrung in Perfektion auf die Strasse bringt.

Traktion hat Tradition

Nicht nur der Ursprung der Turbo-Technik, sondern auch die Anfänge des Allradantriebs finden sich bei Porsche im Motorsport. Allerdings nicht auf der Rundstrecke, sondern auf der Rallyepiste: 1984 startet zum ersten Mal ein Allrad-911 bei der legendären Rallye Paris–Dakar – und gewinnt direkt die Automobil-Wertung. Der stark modifizierte Elfer war gewissermassen ein Versuchsträger: Unter dem Blech fand sich viel Technik des späteren Strassen-Supersportwagens 959, der ab 1987 an Kunden ausgeliefert wurde, nachdem Porsche mit der Rennversion 1986 erneut die Paris–Dakar gewonnen hatte. Die 450 PS starke Strassenversion des 959 galt mit einer Höchstgeschwindigkeit von 317 km/h als schnellster Sportwagen der Welt und war seiner Zeit technisch weit voraus: Der 2,85-Liter-Boxermotor wird über eine mehrstufige Registeraufladung beatmet, was ihm eine spektakuläre Leistungsentfaltung beschert. Zudem verfügt der damals mindestens 420.000 Deutsche Mark teure Supersportler über eine Reifendruckkontrolle und ein in Höhe und Härte verstellbares Fahrwerk. Heutzutage Selbstverständlichkeiten, damals Sensationen.

Der Zeit voraus war auch der Allradantrieb im 959. Denn Mitte der 1980er-Jahre war ein 4x4-Antrieb fast ausschliesslich in Geländewagen verbaut. Er musste meist manuell zugeschaltet werden und arbeitete fast immer mit einer fest vorgegebenen Kraftverteilung. Perfekt für hartes Gelände, auf der Strasse – erst recht bei sportlicher Fahrweise – aber ein wahrer Klotz am Bein. Ein starrer Allradantrieb baut zwar bei der Geradeausfahrt viel Grip auf, gegen Kurven sträubt er sich aber regelrecht. Die Lösung

präsentierte Porsche mit der variablen Version im 959: Während die Hinterachse permanent angetrieben bleibt, sind die Vorderräder über eine in Öl laufende Kupplung mit dem Getriebe verbunden. Das Steuerungssystem analysiert Raddrehzahlen, Lenkwinkel, Motordrehzahl und Schlupf und kann die Kraftverteilung so laufend an die aktuelle Fahrsituation anpassen. Die Vorderachse wird also nur angetrieben, wenn dies wirklich nötig ist. Ansonsten kann sie sich voll und ganz auf das Lenken konzentrieren. Auch das war 1986 sensationell – und bis heute hat sich an diesem Prinzip nur wenig geändert.

Kraft unter Kontrolle

Ab Rofla führt die Hauptstrasse ins Averstal. Eine abwechslungsreiche Überlandstrasse, konstant ansteigend und mit stets wechselnden Kurvenradien, eingerahmt von steilen Felswänden und beeindruckender Waldlandschaft. Nicht minder beeindruckend ist der direkt in den nackten Fels gebohrte Tunnel entlang der Route, der den satten Klang des Biturbo-Boxermotors wunderbar aufnimmt – bevor nach dem Tunnel plötzlich Stille herrscht. Mit zunehmender Höhe bleibt mehr Schnee auf der Fahrbahn liegen, bis die Reifen schliesslich fast lautlos über die weisse Pracht rollen. Geräumte Strassen findet man im oberen Teil des Averstals nicht. Dass wir im 911 Turbo trotzdem nicht ins Schwitzen kommen, sondern den Schnee als interessante Erweiterung der Fahrfreude sehen dürfen, liegt letztendlich am Zusammenspiel zwischen Fahrer und Auto. Denn vom komplexen Werk der Regelelektronik, die über Bremseingriffe und Kraftverteilung das Fahrzeug stetig an die Umstände anpasst, bekommt man am Lenkrad direkt nichts mit. Zu harmonisch fügen sich die vielen Parameter zu einer hochfunktionalen Einheit zusammen. Anbremsen, einlenken und mit gefühlvollem Gasfuss wieder aus der Kurve beschleunigen. All das passiert fast schon spielerisch und mit kontrollierter Kraft. Denn auch wenn der potente Motor nur einen Bruchteil seiner Kraft abgeben darf, tut er dies wohldosiert und sanft.

Ganz am Ende des Averstals liegt schliesslich der kleine Weiler Juf. Rund 30 Menschen leben hier ganzjährig auf 2.126 Metern über dem Meer. Nebst einigen Wohnhäusern gibt es lediglich ein paar Ferienhäuser, einen Gasthof, eine Poststelle, ein Touristenlager und einen Wendeplatz, denn die Kantonsstrasse endet hier. Im Winter dient Juf vor allem als Ausgangspunkt für Skitourengänger. Es gibt weder Kino noch Bars, keinen Arzt und auch keine Polizei. Nicht einmal einen Skilift. Wer hierher kommt, will Natur, Stille und Entschleunigung geniessen.

Das Ende des Tals

Unter der dicken Schneedecke trotzen Holzhäuser mit Schieferdächern den Unbilden des Winters. Die Einheimischen leben hauptsächlich vom Tourismus im kleinen Masse und von der Landwirtschaft. Vor allem die Schafzucht war hier lange ein gleich doppelt wichtiger Erwerbszweck: Denn die Winter sind nicht nur eisig kalt, sondern auch bis zu sechs Monate lang. Holz zum Heizen gibt es oberhalb der Baumgrenze nicht. Also wurde der Schafmist zu Quadern gepresst und zwei Jahre lang unter dem Dach getrocknet, bevor die Briketts zum Heizen verwendet werden konnten. Vereinzelt wird das heute noch

so gemacht. Obwohl die Uhren hier ein wenig anders zu ticken scheinen, bewegt sich der 911 Turbo mit derselben Selbstverständlichkeit durch die winterliche Ortschaft wie über eine Rennstrecke, eine sonnige, kurvige Passstrasse oder in der Grossstadt. Sogar die teilweise steilen Steigungen zu den Wohnhäusern in Juf – im Sommer nicht viel mehr als schmale Wege – nimmt der 2+2-Sitzer trotz geringer Bodenfreiheit anstandslos.

Hier helfen der kurze Radstand und die knappen Überhänge. Das macht ihn wahrlich zu einer Ausnahmeerscheinung unter den Sportwagen. Wie ein Chamäleon passt er sich den Umständen und Anforderungen an. Und ist erwiesenermassen sogar für den Skiurlaub ein adäquater Begleiter. Denn wenn er es selbst bei winterlichsten Verhältnissen bis zur höchstgelegenen Siedlung Europas schafft, sollten grössere und gut ausgebaute Skigebiete erst recht kein Problem darstellen. Für den Transport der Skiausrüstung lässt sich übrigens sogar eine Dachbox montieren. Und so muss der 911 Turbo auch im Winter nicht in der Garage ausharren, um zu zeigen, was er kann. Doch wer den Supersportler richtig kennt, wird sich darüber kaum wundern.

Info

Text erstmalig erschienen im Porsche-Magazin Christophorus, Nr. 401.

Copyright: Alle in diesem Artikel veröffentlichten Bilder, Videos und Audio-Dateien unterliegen dem Copyright. Eine Reproduktion oder Wiedergabe des Ganzen oder von Teilen ist ohne die schriftliche Genehmigung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG nicht gestattet. Bitte kontaktieren Sie newsroom@porsche.com für weitere Informationen.

MEDIA ENQUIRIES

Philipp Aeberli

christophorus@porsche.de

David Künzler

christophorus@porsche.de

Consumption data

911 Turbo (Vorgängermodell)

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Image Sublines

Path: Von der Wüstenrallye ins verschneite Averstal/Bilder/Bild_2.jpg
Title: 911 Turbo, Juf, Averstal, 2021, Porsche Schweiz AG
Subline: Maximaler Kontrast: Der 911 Turbo fällt im urchigen Bergdorf auf – nicht nur wegen seiner Lackierung in Lavaorange. Einen Sportwagen sieht man hier im Winter im Allgemeinen eher selten.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/de_CH/2021/szene-passion/porsche-911-turbo-winter-averstal-christophorus-401-26805.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/15660f71-18d8-467e-b4f0-2df3d93f0b5c.zip