

Am Anschlag

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

14/03/2018 Wenn der Elfer am Kurveneingang in großer Ruhe rückwärtsfährt, um sich dann nach einem kurzen Lenkradzupfer mit der vollen Wucht seines Turbomotors im perfekten Drift aus dem Eis zu reißen, ist klar: Alles außer Allrad ist ein Kompromiss. Ein Gastbeitrag von Fabian Mechtel von der Porsche Ice Experience im finnischen Levi.

Kaum hat das Flugzeug auf dem leicht schneebedeckten Rollfeld aufgesetzt und die Motoren abgestellt, ist Ruhe. Der sich meterhoch türmende Schnee verschluckt jedes Geräusch zur totalen Stille. Zusammen mit den bizarren Eisskulpturen, die Sonne, Wind und nicht eben zimperliche Nachttemperaturen aus der kargen nordfinnischen Vegetation fühlt es sich beinahe unwirklich an.

So auch am nächsten Morgen, als der miamiblaue 911 Carrera 4 GTS durch eine Sektion tanzt, die hier oben einfach nur „Forest 7“ genannt wird. Der Rundkurs ist eine wundervoll flüssig in das tannengesäumte Moor gefräste Rennstrecke. Enge Ecken, große Radien, wilde Schikanen und heftige, fast schanzenartige Wellen – ein Silbertablett – bereit, das ganze Talent des Elfers zu präsentieren.

Hilfe durch das Porsche Traction Management

Irgendwo bei 45 Grad Driftwinkel, wenn man energisch an den Lenkwinkelbegrenzer rasselt, ist Schluss. Damit es nicht nur mit mehr Winkel, sondern vor allem mit viel mehr Tempo geht, hat Porsche viel Fleißarbeit in die Auslegung des Allradantriebs PTM – für Porsche Traction Management – investiert. So läuft die Vorderachse im Normalfall praktisch arbeitslos mit und wird nur nach Bedarf, also im Falle von zu viel Schlupf an der Hinterachse, durch eine aktive Lamellenkupplung mit ins Vortriebsgeschehen gekoppelt. Doch nicht nur der Schlupf spielt eine Rolle, auch Längs- und Querbeschleunigung, vor allem aber der Lenkwinkel, sind wichtige Parameter bei der Momentenverteilung.

Natürlich gelingen wunderschöne Powerslides auch ohne diese mechatronische Zauberei – der 911 hat selbst auf Spikes leichtes Spiel mit den eisigen Elementen – und es geht bei Bedarf mächtig quer aus jeder Kurve. Aber es ist eben immer nur ein Kompromiss, wenn nicht alle Viere für den Drift arbeiten. Denn der rohe Gaseinsatz ist und bleibt nur die Holzhammer-Methode, geht es unter diesen Bedingungen doch normalerweise viel lockerer mit der Drifterei.

Einlenken, bremsen, Heck entlasten und das Auto eindrehen lassen. Je länger man wartet desto besser. Weil der Winkel dann größer und größer wird, der Allrad-Elfer diesen dann ganz locker mit zarten Gaseinsatz hält und die Lenkung dabei kerzengeradeaus steht. Allraddriften ohne eingeschlagene Räder sieht von außen vielleicht ungewohnt aus, funktioniert aber perfekt.

Viel wichtiger aber sind die Reserven

Wenn der Elfer etwa zu eng oder zu weit in der Kurve steht, dann lenkt man es einfach aus. Mit der Betonung auf w-e-n-i-g. Gerade das Lenkrad ein bisschen aus der Mittelstellung holen. Nach innen zieht der Vorderwagen in die Spur, nach außen wird die Sache weitläufiger. Doch mit dem PTM lässt sich nicht nur der Winkel beinahe beliebig einstellen, auch der Radius des Drifts scheint frei wählbar.

Wenn der Elfer im vollen Drift hilfesuchend an den Spikes reißt, dann hilft neben dem zarten Auslenken auch: ein bisschen weniger Gas. Denn wenn die Fliehkraft den rutschenden Carrera 4 GTS an den Kurvenrand spült, reicht ein kleiner Lupfer am Gaspedal. Keinen Lenkwinkel zurücknehmen, nicht bremsen, sondern einfach die Drosselklappen zart zumachen. Warum das so ist? Weil man auf blankem Eis sowieso immer Schlupf hat. Man sich mitten in einer Bewegung befindet, die so instabil ist, wie eine Bewegung nur instabil sein kann. Weniger Gas bedeutet dann einfach ein bisschen mehr Traktion und ein bisschen mehr Traktion bedeutet eben: Ecke statt Hecke. Oder in diesem Fall: Schneemauer.

Wenn das verstanden ist, man den Elfer nur noch mit dem Gas und der Bremse steuert und das Lenkrad nur noch zum Andeuten der Richtung nutzt – dann ist der Knoten geplatzt.

Die Königsdisziplin: der 911 Turbo S

Man muss es aber verstanden haben, wenn man den Höhepunkt wirklich voll auskosten will: Handling 10 im Porsche 911 Turbo S. Ein über zwei Kilometer langer Eiskanal perfekt vorbereitet und im Licht der glutrot untergehenden Sonne von unwirklicher Dramatik begleitet.

Ging der GTS am Vormittag schon recht streng nach vorne, ist es im Turbo S einfach nur grob. Aus dem Stand springt die kräftigste aller 911-Fäuste nach vorne, als wäre man auf trockener Straße. In der Drehzahlmitte, bei der sich alle 750 Overboost-Nm versammeln, reißt es dann das erste Mal die Hinterachse ab. Die Räder gehen durch, die Drehzahlnadel schnalzt nach oben und der Sport-Modus exekutiert kalt lächelnd seine Magie. Anstellen, einpendeln, durchziehen. Das PTM wühlt durch das Eis, PTV Plus bremst innenkurvig zu, heiser gröhlt der Boxer dabei aus dem Auspuff, schaufelt den Schnee meterhoch in die finnischen Weiten und man fühlt sich in diesem Moment tatsächlich wie im Märchen.

Mit den gelernten Lektionen des Tages wird der Turbo S zum mächtigen Werkzeug im eisigen Winkelwerk. Egal in welchem Gang und in welcher Drehzahl man den Boxer erwischt, immer greift einem ein satter, nie enden wollender Drehmomentberg unter die Arme und reißt den Elfer in die erste Reihe. Selbst aus den schwierigsten Kombinationen holt man ihn derart detailgenau heraus, dass es sprachlos macht. Man kann tatsächlich praktisch rückwärts in die Kurven stechen, weil man weiß, wie man den Dreiachter einsetzen muss und nie einen Gedanken daran verschwendet zu schnell, zu eng, oder zu weit im Eck zu sein. Weil man plötzlich immer die richtige Antwort parat hat.

Ob auf der Bremse, mit einem angerissenen scandinavian flick oder einfach nur plump mit der Macht der kompletten Motorleistung: er macht alles, immer. Es dauert nicht lange, bis man die Zeit anhalten will. Niemals nie soll das Spektakel aufhören. Vielleicht nennen sie es genau deshalb Porsche Experience. Weil es die beste Erfahrung ist, die man auf vier Rädern machen kann.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/produkte/porsche-ice-experience-levi-finnland-30-jahre-allradantrieb-porsche-911-ptm-traction-management-fabian-mechtel-15039.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/709da4d6-7f86-4358-9d91-4b09b520363d.zip

Externe Links
https://www.youtube.com/watch?v=9GVB9pmvK2o
https://youtu.be/JCTrzHerHRg
http://www.evocars-magazin.de/2018/03/04/porsche-ice-experience-2018-eine-hommage-an-30-jahre-allrad/
http://tommeezjerry.com/30-years-all-wheel-porsche-ice-drive-lifestyleblog-maennerblog-berlinblog/
http://www.the-modern-man.com/2018/03/13/ice-driving-experience-finland-2018/

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart