

Mit dem 911 Turbo S in Nardò

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

22/05/2013 Auf dem Handlingkurs des Nardò Technical Center von Porsche in Süditalien bescheinigt der ehemalige Rallyeweltmeister Walter Röhrl dem neuen 911 Turbo S herausragende Talente für die Rennstrecken dieser Welt.

Der kleine Vogel sitzt am Randstein der Handlingstrecke, Flügel angelegt, Schnabel in der Sonne. In Richtung Ideallinie hat ihn der neue Porsche 911 Turbo S ausgangs einer schnellen Rechtskurve exakt zwischen den Scheinwerfern. Der Kleine bleibt gelassen. Schließlich weiß er ja, dass Walter Röhrl auch in Süditalien als großer Tierfreund gilt. Außerdem: Dieser Turbo S verfügt über die neue Hinterachslenkung.

Walter lächelt beim Einlenken in die Linkskurve Richtung Vöglein, dritter Gang und ziemlich voll, sagt milde „ein Spatz“, zieht den Turbo S ansatzlos nach rechts und sofort zurück auf die Ideallinie. Der Spatzentest, eine zeitgemäße Hightechversion des klobigen Elchtests, ist souverän bestanden. Der Kleine sitzt weiter am Randstein, breitet seine Flügel in den Fahrtwind und bestätigt mit aufgeregtem

Gezwitscher die Theorien der Techniker im Porsche-Entwicklungszentrum Weissach.

Wenn in jedem Porsche ein Rennwagen steckt, dann hat der Turbo seit 39 Jahren natürlich stets die aufgeladene Version davon in seinen Genen. Leichtbau, Ladedruckregelung, Ladeluftkühlung, Benzindirekteinspritzung, Doppelkupplungsgetriebe, Keramik-Bremsanlage, Räder mit Zentralverschluss und aktiver Allradantrieb wurden ursprünglich für den Motorsport entwickelt und qualifizierten sich mit jedem Sieg mehr für den Einsatz in den Straßen-Sportwagen. In den neuen 911 Turbo und Turbo S wird dieses Prinzip sogar noch drastisch überzeichnet, schließlich sind aktive Aerodynamik und Hinterachslenkung inzwischen zu raffiniert für die aktuellen Einheitsreglements.

Bereits die Leistung des Turbo S, 412 kW (560 PS, Kraftstoffverbrauch/Emissionen* kombiniert: 9,7 l/100 km; CO2-Emission: 227 g/km), hat Rennwagen-Niveau. Das maximale Drehmoment von 750 Nm im Overboost-Betrieb zieht sich wie ein Tafelberg durchs Drehzahl-Diagramm. Ein durchschnittlicher Normverbrauch von 9,7 Litern auf 100 Kilometer gilt in der Kategorie der Supersportwagen ebenfalls als rekordverdächtig. Für Wolfgang Hatz, bei Porsche Vorstand für Forschung und Entwicklung, entsprechen die gesammelten Talente von 911 Turbo und Turbo S exakt dem Selbstverständnis der Marke Porsche: „Wir entwickeln unsere Serienfahrzeuge auf der Rennstrecke." Erhard Mössle, in der Baureihe 911 Carrera für die Allradfraktion verantwortlich, erklärt, dass eben dort die üblichen Gegensätze, nämlich bessere Fahrperformance bei weniger Verbrauch, viel schwieriger aufzulösen sind: „Genau deswegen gelingt uns mit jeder neuen Generation immer wieder der beste Turbo aller Zeiten." Wolfgang Hatz, bei Erprobungsfahrten regelmäßig selbst im Renntempo unterwegs, geht ins Detail: „Beim neuen Turbo ist die Lenkung nochmals um zehn Prozent direkter als beim 991 Carrera, weil die neu entwickelte Hinterachslenkung ja noch zusätzlich Seitenführung aufbaut."

Röhrl seit 20 Jahren für Porsche tätig

Niemand bestätigt diese Entwicklungen schlüssiger als Walter Röhrl. Der zweimalige Rallyeweltmeister ist bei Porsche seit rund 20 Jahren tragende Säule der wichtigsten Serien-Abstimmungen. Röhrl attestiert der Lenkung, dass „wiederum alles viel einfacher geht, für mich offenbart die Hinterachslenkung in Wechselkurven die größten Vorteile".

Der Handlingkurs im Nardò Technical Center ist eine ziemlich theatralische Komposition von Wechselkurven in diversen Radien und Geschwindigkeiten. Die lang gezogene Linkskurve am Ende der langen Geraden macht irgendwie ziemlich gemein zu, und danach ist der Wechsel nicht mehr aufzuhalten: links-rechts-Spatz-links, bis eine Kuppe den neuen Turbo S leicht aus den Federn steigen lässt, um den Blick freizugeben auf das pastellblaue Wasser vom Golf von Tarent. Wer sich überrascht die Augen reibt, verpasst den Bremspunkt für eine enge Linkskurve am Ende der Kuppe und würde in einer großdimensionierten Auslaufzone stehen, die einzig aus Gebüsch besteht. Dahinter kommt der Strand. Walter Röhrl ist nicht nach Sonnenbaden zumute, deshalb zieht er den weißen Turbo S, nun ja, fast lässig durch die Kurve. Keine Spatzen am Randstein, das Fahrwerk schnupft die Curbs mit leichter Eleganz auf. Lenkt Walter nur mit der linken Hand, ist er besonders konzentriert, um mit der rechten

seine Erklärungen zu unterstreichen: „Ich habe mir ja schon vor über 40 Jahren einen gebrauchten 356 gekauft, weil für mich als Motorsportler immer wichtig war, dass man bei einem Porsche bloß 20 Prozent der Teile wechseln musste, um ein Straßen- in ein Siegerauto zu verwandeln. Bei der Konkurrenz waren es 80 Prozent."

Für Walter Röhrl spiegelt sich in der Evolution des 911 Turbo „von einem eigenwilligen Sportwagen zu meinem liebsten Porsche" die Entwicklung der Marke. „Rennstrecken sind das härteste Testgelände. Es muss ja auch dort alles stimmen – zum Beispiel Sitzkomfort, Kraftstoffverbrauch, Windgeräusche –, aber am Ende der Runde gibt immer die Stoppuhr ihr Urteil ab." Am Ende der langen Geraden, Tempo 278 km/h im sechsten Gang, liegt für Walter Röhrl der nächste ideale Punkt für Erklärungen: „Der Turbo ist wirklich einfach zu fahren, er lenkt auch sehr gut in enge Zweite-Gang-Kurven ein – ein echter Vorteil durch die Hinterachslenkung. Es ist schon faszinierend, wie ruhig und sicher jetzt auch normale Autofahrer mit 560 PS Leistung unterwegs sein können."

Ideen wie die moderate Lenkung der Hinterräder und eine aktive Aerodynamik von Frontspoiler und Heckflügel haben ihre Ursprünge in der Motorsport-Philosophie aller Porsche-Techniker. Mit der Lenkung der Hinterräder in einem Winkel von bis zu drei Grad gelingt fahrwerkstechnisch so etwas wie die Quadratur des Kreises. Gegensinniges Einlenken bis 50 km/h entspricht einer virtuellen Verkürzung des Radstands um rund 250 Millimeter. Gleichsinniges Einlenken ab circa 80 km/h verlängert den Radstand virtuell um stolze 500 Millimeter. Also: gleichzeitig gesteigerte Agilität bei besserer Fahrstabilität. Oder wie Erhard Mössle trocken feststellt: „Der neue Turbo ist wieder mal unser bester Beweis, vermeintliche Gegensätze aufzulösen."

Zum Beispiel durch die aktive Aerodynamik. Normalerweise verbindet die Branchengrößen „niedriger Luftwiderstand" und „aerodynamischer Abtrieb" der Begriff unvereinbar. Also etwas, das in dem neuen Porsche 911 Turbo/Turbo S nun durch einen variablen Bugspoiler aus flexiblem Kunststoff und einem variablen Spaltflügel am Heck quasi in Luft aufgelöst wird. Je drei geschwindigkeitsabhängige Stellungen bieten von ordentlicher Bodenfreiheit vorne (Böschungswinkel), geringem Kraftstoffverbrauch bis zum aerodynamischen Abtrieb an Vorder- und Hinterachse das volle Programm. In der Grundstellung sind sowohl Bugspoiler als auch Heckflügel eingefahren, womit sich der Abstand zwischen Fahrbahn und Spoilermitte um rund 20 Millimeter gegenüber dem Vorgänger vergrößert. In der Stellung Speed ist der Bugspoiler teilweise ausgefahren, die obere Hälfte des Spaltflügels steigt um 22 Millimeter. In der Performance-Stellung erzeugen der komplett ausgefahrene Bugspoiler und ein um 70 Millimeter angehobener und um sieben Grad nach vorne gekippter Spaltflügel aerodynamischen Abtrieb an beiden Achsen.

Walter Röhrl personifiziert die Kunst des „Sowohl als auch" ohne Einschränkungen wie niemand sonst. Einerseits jenseits von schnell, andererseits ein Porsche-Flüsterer von höchster emotionaler Qualität. Trifft eine Mücke auf die Windschutzscheibe, leidet Röhrl mit Insekt und Glas. Da er im Motorsport Bestzeiten wie kaum ein anderer selbst verkörpert, schätzt er am 911 Turbo auch das Gegenteil davon: „Zeig mir einen anderen Supersportwagen, der über einen annähernd gleich hohen Alltagskomfort verfügt. Sitze, Klimatisierung, Infotainment, Ablagen – alles passt wie angegossen, auf der Rennstrecke genauso perfekt wie beim Brötchenholen."

Um zumindest die Ansprüche von Walter Röhrl zu erfüllen, ist der 911 Turbo zu einer Größe mit vielen Variablen gereift. Verstellbares Fahrwerk, Sport Chrono Paket mit dynamischen Motorlagern, Wankausgleich (Porsche Dynamic Chassis Control, PDCC) und Torque Vectoring Plus inklusive elektronisch geregelter Hinterachs-Quersperre ergeben in Summe den aktiven Supersportwagen. Technikvorstand Wolfgang Hatz gibt sich dazu bescheiden: „Es bestätigt uns, wenn andere vermuten, wir hätten ein aktives Fahrwerk."

Und natürlich auch einen aktiven Umweltbeitrag: Porsche Turbo und Turbo S erfüllen bereits jetzt die ab September 2015 gültige europäische Abgasnorm Euro 6. Damit die Spatzen am Randstein problemlos durchatmen können.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/produkte/walter-roehrl-in-nardo-10393.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/726eebdd-8394-48d2-83bd-1e8d90b5ecb1.zip

Externe Links
http://www.porscheengineering.com/nardo/de/nardotechnicalcenter/
http://www.roehrl-walter.de/neu/

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