

Turbo-Tempo – Geschichtsstunde mit Walter Röhrl

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

21/12/2020 Kaum jemand kennt den Porsche 911 Turbo so gut wie Walter Röhrl. Vor 41 Jahren kaufte er seinen ersten eigenen und auch sein erster Dienstwagen bei Porsche war ein Turbo. Im Porsche Experience Center am Hockenheimring lässt er sieben Generationen des Topmodells Revue passieren.

Generation 930

„Der Urvater aller Turbos war eine technische Revolution im Serienautomobilbau. Die erste Variante mit 260 PS und Viergang-Getriebe war in ihrer Leistungsentfaltung noch sehr spitz, aber gerade deshalb für Könner eine wunderbare Herausforderung. Auch optisch war der 930 ein Traum, die ausgestellten Kotflügel in Kombination mit den Fuchsfelgen, dazu der große Heckspoiler. Keine vier Jahre nach dem

Marktstart habe ich mir 1979 diesen ganz persönlichen Traum erfüllt und meinen ersten eigenen 911 Turbo gekauft."

Generation 964

„Der Nachfolger hatte dann weiterhin 3.3 Liter Hubraum wie die letzten Varianten der 930er-Modelle. Optisch war er weiterhin wunderschön, die breiten Kotflügel mit den hohen Scheinwerfern und dem mächtigen Flügel. Technisch haben die neuen Modelle wie auch der 964 dann mit ABS und Servolenkung für deutlich mehr Fahrsicherheit gesorgt. Allerdings waren die Motoren der ersten Varianten etwas angestaubt. Längsdynamisch war es kein großer Schritt zum Vorgänger, weshalb die frühen Modelle heute eher zu den unbeliebteren Modellen gehören. Mit dem Turbo 3.6 hat sich das allerdings grundlegend geändert, die 360 PS starke Variante mit dem grundlegend neu konstruierten Motor ist auch heute noch ein Traumauto."

Generation 993

„Der nächste große Schritt: Allrad. Ich glaube, dass ich hier nicht unwesentlich beteiligt war mit meinem Spruch: „Ein Auto ohne Allrad ist eine Notlösung." In der Entwicklung habe ich schon früh gesagt, dass man kein Auto mit 408 PS ohne Allrad machen könne. Wir haben dann in vielen Versuchen die neue Viscokupplung mit der variablen Kraftverteilung nach vorne dem alten Prinzip mit der starren Verteilung vorgezogen. Gerade in Kombination mit der neuen Weissach-Hinterachse und der harmonischen Kraftentfaltung des Biturbo-Motors war der 993 Turbo einfach wunderbar zu fahren und fahrdynamisch kaum zu schlagen."

Generation 996

„Mit der neuen Generation kam der nächste Meilenstein in der Entwicklung: die Wasserkühlung. Technisch war das Auto hervorragend, selbst die aus dem Rennsport stammende PCCB Keramikbremsanlage war nun in Serie erhältlich. Der 996 war mit Abstand der beste Turbo, den es bis dahin gegeben hatte. Nur optisch wurden die neuen Autos wenig geliebt, viele bemängelten die Spiegelei-Scheinwerfer. Meiner Meinung nach ist das jedoch völlig unberechtigt. Für mich ist der 996 Turbo, gerade auch aus heutiger Sicht, vielleicht der Geheimtipp. Ein immer noch sehr schneller und voll alltagstauglicher Sportwagen zu einem vernünftigen Preis – allerdings würde ich persönlich das Schaltgetriebe vorziehen. Das mit dem 996 erstmals in einem Turbo eingeführte Tiptronic-Automatikgetriebe nimmt den 420 PS deutlich an Schärfe."

Generation 997

„Mit der Generation 997 hat man vor allem optisch einen Schritt in die Neuzeit gemacht. Die Autos sind auch heute kaum gealtert und verkörpern immer noch die Ästhetik eines modernen Porsche. Technisch hatte man mit dem 997.2 Turbo die einst magische Grenze von 500 PS erreicht, dazu erstmals das PDK-Doppelkupplungsgetriebe eingesetzt – er war damit wunderbar zu fahren. Auch ich kann bis heute nichts Negatives finden und sitze immer wieder gerne am Lenkrad eines 997 Turbo. Das Gefühl in der Abstimmung von Lenkung, Fahrwerk und Bremse ist herrlich analog."

Generation 991

„Die nochmals breiteren Kotflügel erinnern fast schon an die Ur-Turbos. Dazu die verfeinerte Kraftverteilung des Allradantriebs, die Einführung der Hinterachslenkung und natürlich die nochmals gestiegene Leistung: Die 991 Turbo-Modelle legen die fahrdynamische Messlatte so hoch, dass man kaum glauben kann, hier noch etwas verbessern zu können. Das Ansprechverhalten, die Balance und dazu die unbändige Kraft der Motoren, es ist ein Wahnsinn."

Generation 992

„Hier bin ich ganz ehrlich: Ich konnte mir einfach nicht vorstellen, wie man das Erlebnis der vorangegangenen Generation noch steigern wollte. Doch wenn ich heute in Hockenheim mit dem 992 Turbo fahre, dann ist es einfach unglaublich. Er hat noch einmal in so vielen Dimensionen zugelegt, dass es mich fast sprachlos macht. Der 992 Turbo bewegt sich auf Supersportwagenniveau und doch kannst Du jeden ans Lenkrad setzen, ohne Angst zu haben. Es gibt weder Übersteuern noch Untersteuern. Du bist einfach nur unfassbar schnell. Ich ziehe meinen Hut vor der Entwicklungsabteilung, denn die Talente, die das neue Auto vereint, waren noch vor ein paar Jahren schlicht unvorstellbar. Auch für mich."

MEDIA ENQUIRIES



Astrid Böttinger

Spokesperson Heritage and Porsche Museum
+49 (0) 170 / 911 2065
astrid.boettinger@porsche.de



Oliver Hilger

Spokesperson 911 and 718
+49 (0) 170 / 911 3915

oliver.hilger@porsche.de

Verbrauchsdaten

911 Turbo (Vorgängermodell)

*Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2020/historie/porsche-911-turbo-generationen-walter-roehrl-23136.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/c4abf202-42d1-4591-b72c-41432299a64a.zip