

How to drive... a Porsche (fast)

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

03/04/2015 Früher Rallye, heute Rad. Immer mit demselben Antrieb. Perfektionismus. Wie fährt man diese ganzen Porsche perfekt – und schnell? Wir haben Walter Röhrl gefragt.

Dabei nimmt er uns gleich quer durch die Porsche Geschichte mit.

Sie gelten als Galionsfigur für den Porsche Mythos und sagten mal: „Für den Elfer habe ich vom ersten Kilometer an Begeisterung pur verspürt." Was macht den Zauber für Sie aus?

Es gibt kein anderes Auto, das die Kraft so direkt auf den Asphalt bringt wie ein 911er. Egal ob ich das Lenkrad bewege, Gas gebe oder auf die Bremse trete – im Elfer habe ich immer direkten Kontakt zur Straße.

Ich zitiere Sie: „Porsche PS zählen doppelt." Wie meinen Sie das?

Die 180 Porsche PS im 911 S waren damals einfach da. Ohne Verluste. Nicht so wie Abruzzen-Ponies, sondern mit echter Horsepower – dank Heckmotor ohne Kardanwelle mit grandioser Drehmomentübertragung. Bei gleicher Leistung wie andere Autos hatte ein Porsche schon früher immer mehr Kraft.

Vor mehr als 20 Jahren warb Porsche für den 911 Carrera mit den Worten: „Seit 100 Jahren machen Autos unabhängig. Eins macht abhängig." Welches Auto machte Sie als erstes abhängig? Ihr 356er, den Sie sich mit 21 Jahren kauften?

Ja, für mich gab es nie ein anderes Auto. Schon als Zwölfjähriger wusste ich, dass ich so lange sparen werde, bis ich mir einen 356er leisten würde. Bis dahin hat mich mein Bruder immer in seinem 356er mitnehmen müssen.

Welches Auto beherrschen Sie am besten?

Den 911er. Vor allem im Grenzbereich, denn dort verlangt er Feinfühligkeit und deine uneingeschränkte Aufmerksamkeit. Sonst wirst du ganz schnell zum Passagier.

Und mit welchem Porsche fahren Sie am liebsten Umwege auf dem Weg nach Hause?

Mit dem GT3. Ich fahre allgemein gerne Umwege, weil ich keine Lust habe, mich auf der Autobahn im Stau anzustellen. Aber auch mit meinem alten 911er 2.7 aus dem Jahr 1973 macht das großen Spaß. Da fühl' ich mich nicht wie mit zwei Beinen im Gefängnis – wie in manch modernem Auto.

Ist es die millimetergenaue Dosierbarkeit, die einen Porsche zu einem besonderen Auto macht?

Ja. Ein Porsche fährt exakt dorthin, wo ich hinlenke. Völlig ungefiltert.

Über das Fahren eines Rennporsche sagten Sie einst sinngemäß: „Entweder man kann es, oder man kann es nicht." Man kann es also nicht lernen?

Auf keinen Fall, da muss man schon eine große Portion Talent haben. Wenn der Motor hinten und die Gewichtsverteilung ungleich ist, dann erfordert kontrolliertes Fahren jede Menge Gefühl. Einen Serienporsche kann jeder fahren.

Worin unterscheidet sich ein 911er von einem Porsche Rennwagen?

Ein Serien-911er ist im Grenzbereich viel gutmütiger. Er zeigt dir die Grenzen auf, und die Elektronik hilft dir, sie nicht zu überschreiten.

Was denken Sie, ist es möglich, den 911 Ur-Turbo trotz Turboloch zu beherrschen?

Der Ur-Turbo ist ein Auto für Männer, nicht für Bübchen. Es ist möglich, aber ich schätze, dass ihn nur

zehn Prozent seiner Besitzer im Grenzbereich richtig beherrschen.

Die stehenden Pedale bei Porsche Oldtimern mögen für viele gewöhnungsbedürftig sein. Was sollte ein Neuling beachten?

Das fällt einem Neuling nur direkt nach dem Umsteigen auf. Drei Tage später hat er sich daran gewöhnt. Und Jahre später wird er es zu schätzen wissen, dass man damit so perfekt bremsen und Zwischengas geben kann.

Schnelligkeit und Perfektion gehen bei Ihnen Hand in Hand. Was raten Sie Porsche Alltagsfahrern? Sich lieber auf die Perfektion als auf das Tempo zu konzentrieren?

Perfektion, ganz klar. Das Tempo kommt von ganz alleine. Und immer beachten: Der Kurveneingang ist der langsamste Punkt. Danach gilt es nur noch einzulenken und ab der Mitte kontinuierlich Gas zu geben. Bloß nicht zu schnell in die Kurve reinfahren. Alles eine Frage des Timings.

Mit harten Gasstößen haben Sie schon unzählige Autos in den roten Bereich getrieben. Ist das die hohe Kunst des Rallyefahrens? Wie lenkt man mit dem Gaspedal?

Das ist sicher eine Kunst, aber eigentlich auch total logisch: Die Einleitung vom stabilen ins instabile Fahren erfolgt bei mir durch Lastwechsel. Was wiederum heißt, ich fahr' schnell an die Kurve ran, nehm' das Gas rechtzeitig weg und halte das Auto mit gezielten Gasstößen in der rutschigen Phase. Hauptsache nicht gegen die Vorderachse fahren.

Wie fährt man gegen die Vorderachse?

Indem man auf der Suche nach der Ideallinie zu schnell in die Kurve einfährt, dann zu heftig einlenkt und die Haftung verliert. Also lieber flüssig als hart fahren.

Ihr Fahrstil gilt als sehr kontrolliert und beherrscht. Wir würden Sie ihn selbst beschreiben?

Sehr minimalistisch. Mein Geheimnis: wenig lenken, weich lenken, früh lenken. Und ab der Mitte der Kurve die Lenkung aufmachen. Ich fahr' sportlich, sicher und konzentriert – hält einen ja auch geistig fit, wenn man bei der Sache ist.

Als Porsche Repräsentant fahren Sie nach wie vor bei Rallyes mit. Dort geht es um Gleichmäßigkeit und die unbedingte Kontrolle des Fahrzeugs – nicht um Schnelligkeit. Wie sehr packt Sie hier der Ehrgeiz?

Ehrlich gesagt überhaupt nicht. Ich genieße es einfach, schöne alte Autos fahren zu dürfen.

Den 71er Porsche 911 ST haben Sie immer wieder an die Grenzen des Möglichen gebracht – und doch jederzeit beherrscht. Worauf kam es an, wenn Sie in diesem Auto einen High-Speed- Drift eingeleitet

haben?

Es kam immer darauf an, bei hoher Geschwindigkeit jede Bewegung des Autos zu spüren, im richtigen Winkel gegenzulenken und rechtzeitig die Lenkung aufzumachen. Bei Regen galt es, die Kontrolle zu behalten und vom Drift rucklos in die Gerade zu kommen. Das Gefühl dafür hat man, oder man hat es eben nicht.

Ihr Favorit unter den 911ern war Ihr Rallye-Auto von der 70er Bavaria-Rallye: ein 911 2.0 S aus dem Jahr 1967. Was machte ihn zu Ihrem Lieblingselfer?

Dass er die Kraft voll und ganz auf den Boden brachte. Und durch seinen kurzen Radstand so diffizil zu bewegen war.

Was gehörte früher zur Grundausstattung eines 911er-Fahrers?

Eine ordentliche Portion Respekt und die Bereitschaft, jederzeit konzentriert bei der Sache zu sein.

Was packen Sie heute ein – außer Zeit für Umwege?

Immer noch Respekt, aber diesmal besonders vor den hohen Geschwindigkeiten, die sich heute so spielend leicht erreichen lassen. Und nicht mehr spürbar sind, weil alles so perfekt ist im 911er.

Jede neue Elfer-Generation ist ihrem Vorgänger überlegen. Wird es irgendwann einmal Grenzen geben? Wenn ja, in welcher Hinsicht?

Bei jeder Elfer-Generation dachte ich mir: mehr geht nicht. Und dann wurden die Reifen besser, das Ansprechverhalten präziser – das Fahren noch perfekter. Ich denke, dass man in Zukunft aufpassen wird, dass vor lauter Elektronik nicht der Reiz am Fahren verlorengeht. Wo die Grenzen sind, weiß ich nicht, aber ich vermute, dass die Schritte immer kleiner werden. Man wird immer daran arbeiten, Verbrauch und Gewicht des Autos zu reduzieren. Hauptsache, ich darf noch ein paar Saugmotoren hören..

Ich habe gehört, dass selbst Sie beim Rennradfahren mittlerweile die Bremse benutzen und nicht mehr mit 100 Sachen den Berg hinunterbrettern. Sind Sie langsamer geworden?

Früher ging mein Tacho bis 99,9 km/h. Darüber hinaus hat er geblinkt. Mein Ziel war es immer, blinkend den Berg runterzukommen. Heute bin ich viel entschleunigter und setze mich lieber aufs Mountainbike. Auf dem Rennrad würde ich mir schon bei 80 km/h den Kopf über kaputte Reifen oder den seltsam hohen Schwerpunkt eines Radlers zerbrechen. Und wenn ich doch mal aufs Rennrad steig', um die 73 Kilometer nach Regensburg zu fahren, dann zieh' ich mich an wie ein Papagei. Die Angst, von einem Autofahrer übersehen zu werden, ist größer als die Eitelkeit.

Niki Lauda nannte Sie einst „Ein Genie auf Rädern". Wen würden Sie heute so bezeichnen?

Den Motorradrennfahrer Marc Márquez.

Bei allem, was Sie machen, spielt die Zeit eine Rolle. Sie schauen ständig auf die Uhr. Sind sie immer noch nicht angekommen?

Ja, das stimmt leider. Ich versuch' es mir gerade abzugewöhnen. Wenn ich mich mit dem Fahrrad einen Berg hochkämpfe, schau' ich immer erst oben auf die Uhr. Und bin erst dann glücklich. Was totaler Quatsch ist, ich könnte doch auch schon bei der Hälfte zufrieden sein. Ich arbeite daran.

Jetzt stoppen wir: 38 Minuten und 47 Sekunden. Danke für Ihre Zeit, Walter Röhrl.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/historie/porsche-interview-walter-roehrl-10155.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/cf3df51e-c5ed-462b-8992-ac83c4017854.zip

Externe Links
http://www.ramp-magazin.de/