Upgrade

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

05/03/2021 Der Porsche 911 Turbo der Baureihe 996 ist nun offiziell ein Klassiker – und betört wie am ersten Tag. Dank Porsche Classic kann er mit modernem Infotainment aufgerüstet werden.

„Uff". Dieser Moment, wenn dir kurz der Atem stockt, ist das Markenzeichen eines 911 Turbo. Wenn sich der Ladedruck aufbaut und die Luft in die sechs Brennräume presst, scheint die Welt für einen Augenblick stehen zu bleiben. Das war schon beim ersten 911 Turbo von 1974 so – und ist heute noch so. Ausnahmen gibt es keine. Auch nicht beim Porsche 996 Turbo, der von 2000 bis 2006 gebaut wurde.

Mit dem 996 setzte Porsche alles auf eine Karte: Die fünfte Generation des Sportwagenklassikers war radikal neu – und setzte zum ersten Mal auf Wasserkühlung anstelle der bisher eisern verteidigten Luftkühlung. Deswegen musste sich der 996 von Anfang an beweisen, um auch Skeptiker zu überzeugen. Letzte Zweifel schaffte Porsche schliesslich mit dem Turbo aus der Welt: 420 PS aus 3,6 Litern Hubraum mit doppelter Turboaufladung sorgten damals für Aufsehen.

Der Motor basiert auf der Konstruktion des legendären Hans Mezger, der schon an der Konstruktion des ersten 911 Turbo massgeblich beteiligt war. Noch heute spricht man vom „Mezger-Motor", der in den Turbo- und GT-Modellen bis zur Modellreihe 997 zum Einsatz kam. Der Motor zeichnet sich durch sein zweiteiliges Aluminiumkurbelgehäuse aus. Im Gegensatz zu anderen Konstruktionen erlaubt dieses auch bei hoher Querbeschleunigung eine perfekte Ölversorgung und ist deswegen gerade für den Einsatz auf der Rennstrecke besonders gut geeignet. Hinzu kommt, dass der Motor enorm langlebig und zuverlässig ist – was er in etwas abgeänderter Form mit einem Doppelsieg bei den 24 Stunden von Le Mans 1998 bewies.

Der 996 Turbo beeindruckt noch heute: 560 Nm Drehmoment schickt der Biturbo an alle vier Räder. Das fühlt sich auch in einer Welt von durchzugsstarken Dieseln und kräftigen E-Autos noch bullig an. Begleitet vom typisch rauschenden Klang, der einen aufgeladenen Elfer ausmacht. Der 911 Turbo der Generation 996 hat also das Zeug zum Klassiker. Er ist ein wichtiges Modell in der Firmengeschichte, die Technik hat Rennsportgeschichte geschrieben und der Turbo ist mit insgesamt rund 22.000 produzierten Fahrzeugen deutlich seltener als die Carrera-Modelle, von denen mehr als 150.000 produziert wurden.

Rundum versorgt

Seit 2020 werden die 996-Modelle von Porsche Classic betreut. Der Turbo von 2000 ist also offiziell

ein Klassiker. Damit ist die Ersatzteilversorgung auch in Zukunft gesichert, was einen 996 Turbo als Wertanlage noch interessanter macht. Zudem kümmert sich Porsche Classic darum, den 996 etwas zeitgemässer zu gestalten. Denn der Blick in den Innenraum sorgt zwar für Nostalgiegefühle, macht aber auch den Fortschritt der Technik klar erkennbar. Klassisch analoge Rundinstrumente treffen auf orange beleuchtete LCD-Displays und Druckknöpfe.

Zwar war der 996 der erste 911, der ab Werk mit einem CD-Navigationssystem mit Kartendarstellung bestellt werden konnte – doch überzeugen kann das System, im Gegensatz zu den Fahreigenschaften, heutzutage nicht mehr. Schon allein deshalb, weil es an aktuellem Kartenmaterial fehlt.

Upgrade für den Innenraum

Das neue Porsche Classic Communication Management (PCCM) Plus bietet hier ein sinnvolles Upgrade für den 996: Die moderne Infotainmenteinheit passt perfekt ins Cockpit des Klassikers. „Bis auf die originale Radioeinheit, welche ersetzt wird, und eine Multimediaschnittstelle, die ins Handschuhfach oder die Mittelkonsole eingebaut wird, sind keine Veränderungen nötig", erklärt Yves Becker-Fahr, Geschäftsführer des Porsche Zentrum Zug. Beim Porsche-Classic-Spezialisten dauert der Einbau rund dreieinhalb Stunden, sofern keine weiteren Anpassungen nötig sind. Für die 911-Modelle der Generation 996 sowie die Boxster-Modelle der ersten Modellgeneration 986 empfiehlt sich das PCCM Plus mit grossem 7-Zoll-Touchscreen.

Für alle übrigen Modelle aus dem Porsche-Classic-Fuhrpark, ausgenommen 356 und Carrera GT, eignet sich das Porsche Classic Communication Management mit kleinerem 3,5-Zoll-Display, das in einen konventionellen Radioschacht passt. Beide Systeme kombinieren zeitgenössisches Design mit moderner Funktionalität: Navigation, DAB+-Radio sowie Smartphoneintegration samt Freisprecheinrichtung über Apple CarPlay und Android Auto (nur PCCM Plus). Das PCCM kostet UVP CHF 1.444, die grössere Plus-Version UVP CHF 1.621.

Zeitlos modern

„Mit Einbau kostet das Classic Communication Management bei uns etwa 2.300 Franken", sagt Becker-Fahr. Die ausgebauten Originalteile werden dem Kunden wieder mitgegeben, damit das Auto problemlos wieder in den Urzustand zurückversetzt werden könnte. Auch das ist wichtig für den Werterhalt eines Klassikers.

Doch vor allem ist die Infotainmenttechnik im klassischen Elfer ein echter Gewinn – gerade im 996 Turbo. Denn der junge Klassiker verkörpert nun eine noch bessere Mischung aus klassischen 911-Tugenden und modernen Annehmlichkeiten. Navigation, Musik und Telefon funktionieren per Touchscreen genauso einfach wie in einem Neuwagen. Zudem bietet der Turbo ausreichend Platz, Komfort und Fahrsicherheit, um auch als unaufgeregtes Alltagsauto zu dienen. Doch wenn es Ort und Umstände erlauben, liefert er, was man von einem Sportwagen mit Le-Mans-Renner-Technik im Heck erwartet: atemberaubenden Vortrieb.

Kombiniert wird der Antrieb mit dem Fahrgefühl, das noch deutlich an klassische 911 erinnert: Der Motor liegt auf der Hinterachse, die Vorderachse fühlt sich entsprechend leicht an und will mit Bremsdruck in die Kurve dirigiert werden. Dank genügend Gewicht im Heck gepaart mit dem intelligenten Allradantrieb, schiesst der Turbo auch aus engen Kurven, als gäbe es weder Steigung noch Fahrtwiderstände. Wie mühelos und sicher sich das Auto bewegen lässt, fasziniert auch noch nach 20 Jahren. Und macht die 996-Generation zu einem wichtigen Zeitzeugen in der 911-Turbo-Historie. Denn der erste Wassergekühlte verkörperte schon damals die zivilisierte Überlegenheit, die das Topmodell heute so beliebt macht – ohne dabei den einmaligen Turbo-Moment zu verlieren: das „Uff", wenn der Ladedruck zuschlägt.

Info

Text erstmalig erschienen im Porsche-Magazin Christophorus, Nr. 398.

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

Image Sublines

Path: media/Bilder/Bild_2.jpg
Title: 911 Turbo (996), 2021, Porsche AG
Subline: Heckmotor und Allradantrieb sorgen für starke Traktion und eine Beschleunigung, die noch heute beeindruckt. 0–100 km/h schafft der Turbo in nur 4,2 Sekunden. Höchstgeschwindigkeit: 305 km/h.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/de_CH/szene-historie/stehsatz-christophorus_DE/porsche-911-turbo-upgrade-christophorus-398-24434.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/e8856fdf-8b64-4f31-9510-067a68198c66.zip

External Links
https://christophorus.porsche.com/christophorus-site/en

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