

■ Die Kernaussagen jenseits der Nürburgring- und Hockenheim-Tests und das schönste Abbild seiner Figur lieferte der neue Carrera im Goodyear-Testzentrum Mireval in Südfrankreich

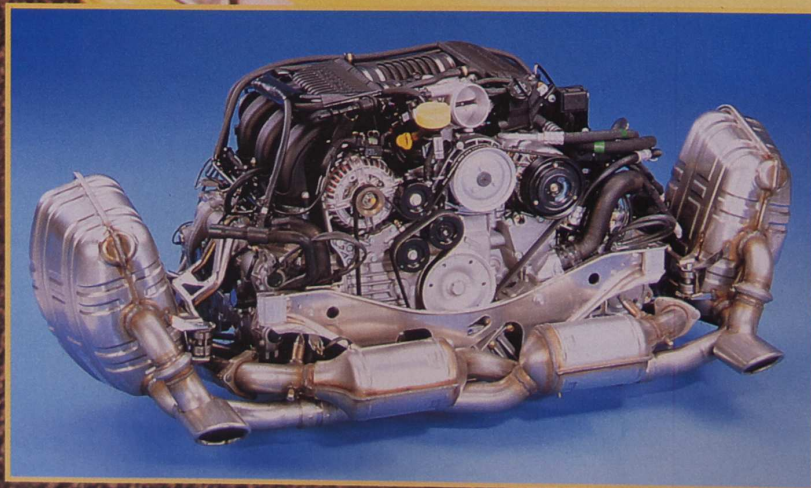




ge der Quere



■ Verschleiert und verschlüsselt: Der wassergekühlte Sechszylinder-Boxer ist ein imaginäres Schmuckstück. Man spürt ihn und man hört ihn – aber nur Ausgewählte werden seiner ansichtig



SPORT **auto** SUPERTEST

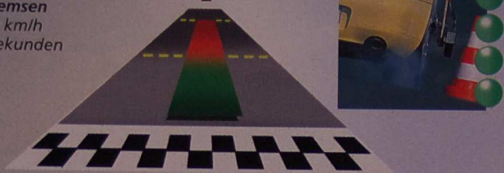
Der neue 911 Carrera schlägt den alten um Längen

Beschleunigung- und Bremsprüfung
0 - 200 - 0 km/h

Porsche Carrera 996

■ Beschleunigung
0-200 km/h:
17,9 Sekunden
■ Bremsen
200-0 km/h
5,0 Sekunden

22,9 s

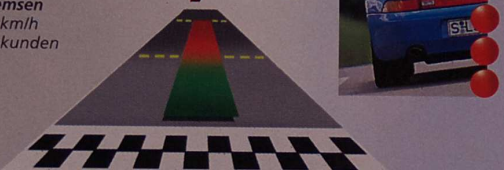


Fazit: Die gute Beschleunigung ist nicht die Überraschung – die brutale Wirkung der Bremsen ist verblüffend.

Porsche Carrera 993

■ Beschleunigung
0-200 km/h:
21,5 Sekunden
■ Bremsen
200-0 km/h
5,2 Sekunden

26,7 s



Fazit: Der bislang schnellste Carrera fügt sich seinem Schicksal: Der Nachfolger ist schneller und stoppt besser.

Windkanal: Auftriebsmessung

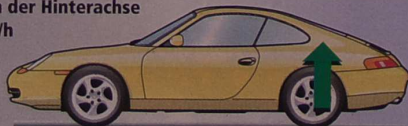
Mit einem Luftwiderstandsbeiwert von 0,30 fährt der Carrera aalglatt durch den Wind. Der Auftrieb an der Hinterachse wäre ohne den kleinen Heckflügel beträchtlich: 700 Newton. Mit Flügel reduziert sich der Auftrieb bei 200 km/h auf 265 Newton. Dafür wird der Bug mehr entlastet. Bei eingefahrenem Flügel würde der Auftrieb

186 Newton betragen. Mit Heckflügel erhöht er sich vorn auf 265 Newton. Unter aerodynamischen Aspekten ergibt sich aber eine ausgewogene Balance.



Porsche Carrera 996: 11 kg

Auftrieb an der Hinterachse bei 200 km/h



Porsche Carrera 993: 26 kg

Auftrieb an der Hinterachse bei 200 km/h



Wir sparen uns die Erklärungen zum Thema Modellwechsel und Porsche-Tradition. Wir reden weder über das neue Fertigungsverfahren noch über die technische Verwandtschaft mit dem Boxster. Wir lassen uns auch nicht auf Diskussionen über Stil, Form und Größe ein.

Wir betrachten den Porsche 911 Carrera ganz einfach als einen neuen Sportwagen. Unbelastet von Vorurteilen und Kastendenken und unbeeindruckt von der Porsche-Werbung, die sich vollmundig darauf versteigt, daß mit dem neuen 911 der alten Porsche-Legende ein neues Kapitel hinzugefügt wird.

Der gefeierte und verehrte Carrera aus dem zu Ende gehenden Zeitalter der Luftkühlung bleibt nicht nur für Porsche ein Monument des Sportwagenbaus – ungeachtet des einschneidenden Modellwechsels. Wenn es darum geht, die Qualitäten des neuen, wassergekühlten

Der alte, luftgekühlte Carrera bleibt ein Monument des Sportwagenbaus

911 Carrera korrekt einzuordnen, bleibt also nur die Gegenüberstellung mit dem Vorgängermodell.

Die Resultate sind in jedem Fall beeindruckend. Daß der neue 911 leistungsmäßig nicht enttäuschen würde, darf schon angesichts des 300-PS-Potentials und des Leistungsgewichts von 4,7 Kilogramm pro PS vermutet werden. Daß der wassergekühlte Carrera seine Kräfte aber derart wirkungsvoll freisetzt, läßt sich anhand der Zahlen nicht unbedingt hochrechnen.

Die nahezu perfekte Traktion ist dem Neuen dank seiner Heckmotorbauweise angeboren. Wie gut der neue Elfer seine Zugkraft auf die Straße bringt, zeigt sich einmal mehr im Sprint: Aus dem Stand katapultiert sich der 1399 Kilogramm schwere 911 in sensationellen 4,9 Sekunden auf Tempo 100. Bereits nach 17,9 Sekunden ist die 200-km/h-Marke erreicht. Damit schlägt der neue 911 Carrera seinen direkten Ahnen bis 200 km/h um immerhin 3,6 Sekunden.

Das besondere Porsche-Feeling, früher im wesentlichen durch die nervenkitzelnde Klangquelle im Rücken der Passagiere erzeugt, ist auch im neuen Carrera erlebbar – wenn auch in gedämpfter Form. Außergewöhnliche, zuweilen auch gewöhnungsbedürftige Besonderheiten, die den markanten Charakter des alten Carrera mitbestimmen, sind – bis auf die Position des Zündschlüssels links vom Lenkrad – gängigen, unmißverständlichen Standards gewichen.

SPORT auto SUPERTEST

Der neue Carrera fährt Zeiten fast wie der Turbo

Normrunde: Nürburgring



Porsche Carrera 996: 8 min 17 s

Das überaus vertrauenswürdige Fahrverhalten des neuen 911 Carrera zeigt sich vor allem in den schnellen Streckenstücken wie Metzgesfeld oder Pflanzgarten. Die höheren Kurvengeschwindigkeiten sind vornehmlich Sache des sicheren Fahrwerks – weniger der erhöhten Motorleistung.

Fazit: Der neue Porsche 911 Carrera setzt fahrwerkseitig Maßstäbe im Sportwagenbereich.

Porsche Carrera 993: 8 min 28 s

Mit der Rundenzeit von 8.28 Minuten ist der 993 noch immer vorn mit dabei. Allerdings erfordert er eine Portion mehr Fahrkönnen als der 996. Das drängende Heck und die größere Empfindlichkeit gegenüber Lastwechseln nehmen den Fahrer im Grenzbereich mehr in die Pflicht.

Fazit: Der wassergekühlte Carrera hat seine Ära geprägt – Fahrspaß ist immer garantiert.

Normrunde: Hockenheim



Porsche Carrera 996: 1 min 15,9 s

Die Zeit in Hockenheim beweist ungeheures Potential. Mit der Verbesserung gegenüber dem Vormodell um 2,4 Sekunden kommt der Carrera fast an die Zeiten des Porsche Turbo heran. Vor der Ameisenkurve dokumentiert der Meßcomputer eine sensationelle Verzögerungsleistung von 11,1 m/s².

Fazit: Der Abstand zur Konkurrenz ist wiederhergestellt. Der Carrera 996 liefert Bestzeiten.

Porsche Carrera 993: 1 min 18,3 s

Die geringere Leistung des Motors zeigt sich recht deutlich auf der Start- und Zielgeraden: Der Carrera 993 ist dort mit maximal 175 km/h unterwegs. Der 996 bringt es auf 182 km/h, obwohl sein Kurvenausgangstempo nach der Opel-Kurve nicht viel höher liegt.

Fazit: Trotz seines Rückstands bleibt der Fahrspaß nicht auf der Strecke.

So zeigt sich der neue 911 betont umgänglich und auf den ersten Blick verständlich. Die handwerklich grundsolide Verarbeitung, die im 911er bisher so unmittelbar registriert werden konnte, scheint im neuen Porsche nicht mehr in allen Facetten präsent.

Die neue Seilzugschaltung etwa funktioniert exakt und leichtgängig, erledigt aber die Gangwechsel bei rennmäßigen schnellem Sortieren der Übersetzungen nicht mehr mit der millimetergenauen Präzision der bisherigen Schaltmechanik. Ein Phänomen hat sich dagegen vererbt: Die Koordination von Gas und Kupplung ist nach wie vor gewöhnungsbedürftig. Unachtsame Ampelstarts bestraft der Porsche noch immer gern mit abruptem Stillstand. Die Gefahr des Abwürgens ist keineswegs mehr die Folge einer harten und auf kurzem Weg zupackenden Kupplung. Jetzt sind es die geringen

Das Urteil des Profis



Porsche-Werksfahrer Bob Wollek

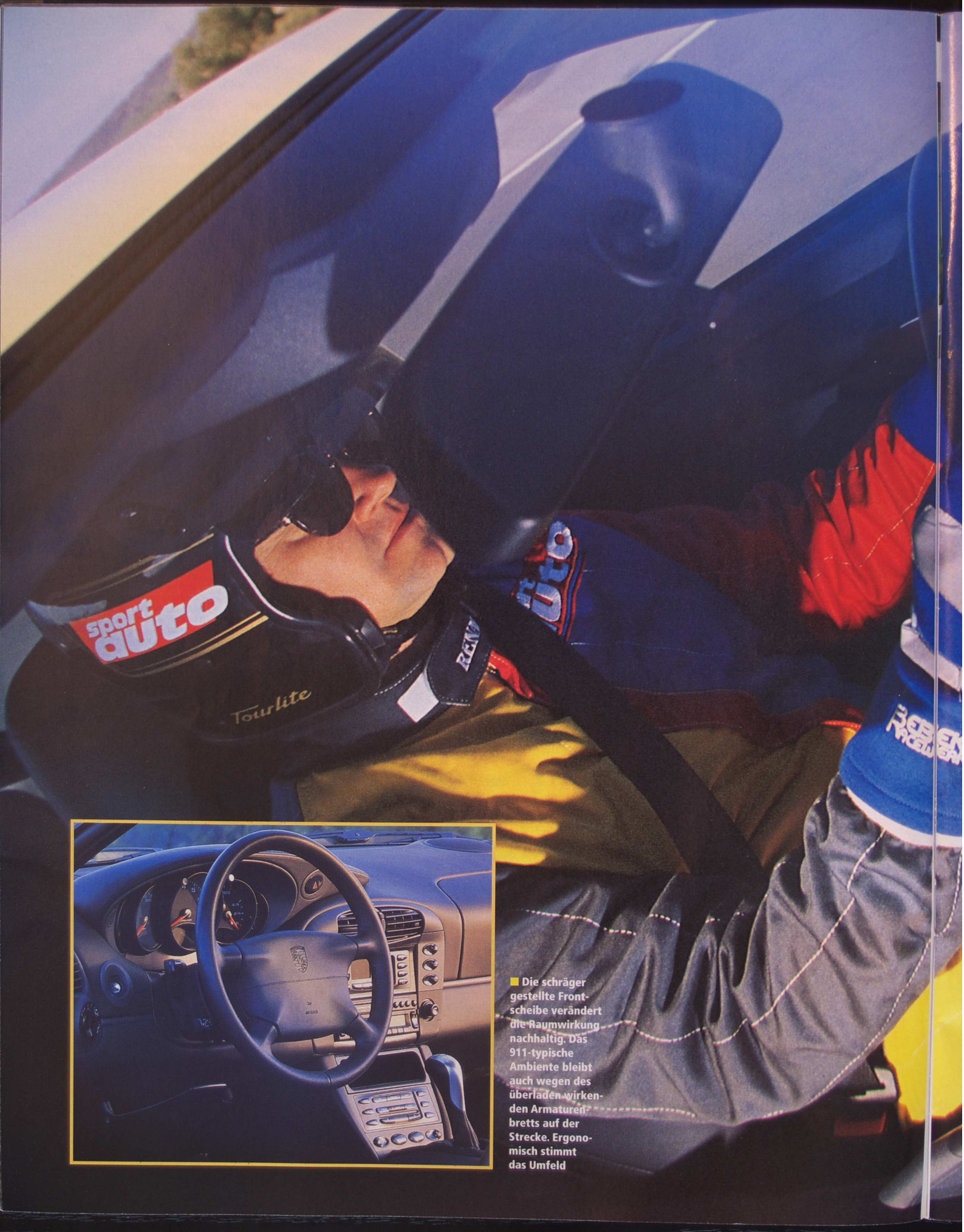
Jeder, der auch nur wenige Kilometer mit dem neuen Elfer fährt, wird bestätigen: Das ist ein 200prozentiger Porsche. Beeindruckt haben mich auf Anhieb der hervorragende Geradeauslauf und das perfekte Handling. Hinsichtlich des Komforts und des gesamten Fahrwerks bildet der 911 den Maßstab im Sportwagenbau. Der Motor ist

ein Gedicht. Auch der Sound ist perfekt – er erinnert mich an den legendären 959. Über die Qualitäten der Bremsen brauche ich bei einem Porsche ohnehin kein Wort verlieren: Sie sind der Maßstab. Für mich ist dieses Auto der beste Elfer, den es je gab.

Schwingmassen des hochdrehenden Wasser-Boxers, die das Anfahrprogramm so maßgeblich beeinflussen.

Erst einmal in Bewegung, regiert nach dem energischen Tritt auf das rechte oder mittlere Pedal die pure Gewalt. In der kombinierten Beschleunigungs- und Bremsprüfung glänzt der neue Carrera nicht nur mit imposantem Vortrieb, sondern vor allem mit einer gewaltigen Verzögerung. Die in der Wirkung noch einmal verbesserte Bremsanlage liefert Werte von bis zu 11,1 m/s². Im Klartext: Aus Tempo 200 steht der Porsche innerhalb von nur 5,0 Sekunden schon nach 139 Metern. Daß sich der Druckpunkt am Pedal nicht mehr ganz so exakt wie bisher ertasten läßt, fällt allenfalls routinierten Sportfahrern auf. Da die segensreiche Arbeitsweise des ABS letztlich perfekt mit der Bremsen-Hardware harmonisiert, spielt dieser subjektive Eindruck nur eine untergeordnete Rolle.

Der Bremsfuß kann ebenso sorglos wie brutal auf das Pedal steigen – das Resultat ist auch unter schärfsten und widrig-



■ Die schräger gestellte Frontscheibe verändert die Raumwirkung nachhaltig. Das 911-typische Ambiente bleibt auch wegen des überladenen wirkenden Armaturenbretts auf der Strecke. Ergonomisch stimmt das Umfeld

Die Konkurrenten



Mit 321 PS hält der **BMW M3** seinen PS-Vorsprung. Die Höchstgeschwindigkeit ist aber bei 250 km/h limitiert. Der Preis ist heiß: rund 90 000 Mark



Der sehr exklusive **Venturi Atlantique** tritt mit 281 PS aus einem V6 Turbo an. Die seltene französische Rasse liegt preislich auf Porsche-Niveau: rund 160 000 Mark

■ Es ist nicht aller Tage Abend: Im Frühjahr kommt das Cabrio; der Allradler folgt im Herbst 1998. Die Turboversion läßt noch bis 1999 auf sich warten