

## Trockene Hände

**Porsches neuer „Sportwagen für die neunziger Jahre“ sieht aus wie der alte. Aber unter der seit 1963 kaum veränderten Karosserie wurde tüchtig renoviert.**

Im nächsten Frühjahr, kurz vor Ostern, sollen die ersten Exemplare ausgeliefert werden – aber nicht an jeden. Der neue Porsche „Carrera 4“, erklärt Vertriebschef Uli Heyl, sei konzipiert als Schnelltransporter für „die Leistungsträger unserer Gesellschaft“. Wer von diesen Stützen des Staates auch noch „Hobbys wie Golf, Tennis, Ski oder Bootsport ausübt“ und zudem mindestens 114 500 Mark flüssig hat, soll ihn fahren dürfen – bei beherztem Tritt aufs Gaspedal mit bis zu 260 km/h Spitze.

Der 250 PS starke Neuling aus Zuffenhausen wird zwar als „Sportwagen für die 90er Jahre“ angepriesen, sieht aber gar nicht so futuristisch aus. Er ist vielmehr jenem Oldie vom Typ „911“ wie aus dem Gesicht geschnitten, der seit 1963 rund 265 000 Käufer fand. Der Bestseller 911, ein eiförmiger Rundling, unter dessen sanft gewölbter Motorhaube im Heck ein halbes Dutzend Kolben deutlich vernehmbar durch sechs luftgekühlte Zylinder stampfen, wurde „zum Mythos und zur Legende“ (Heyl).

Daß Porsches Jüngster nun optisch als Doppelgänger des Alten anrollt, war denn auch kein Mangel an Phantasie, sondern dringliche Vorgabe an Designer und Konstrukteure. „Mit einem im Aussehen völlig neuen Fahrzeug“, ängstigte sich der im September ausgeschiedene, nun zur letzten Premiere noch mal angetretene langjährige Entwicklungschef Helmuth Bott (Branchenspitzenname: „Bottvater“), „hätten wir die unzähligen Freunde unseres klassischen 911ers vor den Kopf gestoßen.“

Genau das können sich die Stuttgarter wahrlich nicht mehr leisten, seit die Jahresproduktion von einst 53 000 (1986) auf nur mehr gut 30 000 Wagen schrumpfte. Allein der betagte 911 büßte kaum an Beliebtheit ein, wengleich die Kunden über ständige Preiserhöhungen klagten und obendrein weder ABS noch zeitgemäße Heizung lieferbar waren.

Die Kaufpreise klettern zwar weiter, aber dafür gibt es im Carrera 4 endlich vieles serienmäßig, was Konkurrenten schon seit Jahren bieten. Bott: „85 Prozent der Bauteile sind neu.“ Neben dem Motor mit leistungssteigernder Doppel-

zündung (zwei Zündkerzen pro Zylinder) und 3,6 Liter Hubraum wurden auch das Fünfganggetriebe, beide Achsen, ABS-Bremse und Servolenkung neu konstruiert. Selbst Alu-Felgen und Reifen sind eigens entwickelt worden, ebenso wie die wirksamere Heizung und eine verbesserte Lüftungsanlage.

Doch die wichtigste Neuerung ist ganz tief unten im Fahrzeug verborgen: Nach der nur 200mal gebauten Kunststoff-Flunder „959“ (420 000 Mark) ist der Carrera 4 Porsches erster Seriensportwa-



**Carrera-4-Entwickler Bott**  
Fortschritte in der Tiefe

gen mit Allradantrieb. „Schon immer“, meldete sich der Aufsichtsratsvorsitzende Ferry Porsche zu Wort, sei er „davon überzeugt“ gewesen, daß der Vierradantrieb „ein großer Vorteil für die Fahrstabilität ist“. Endlich scheinen auch seine Ingenieure daran zu glauben. Entwickler Bott: „Ein großer Fortschritt der Automobiltechnik.“

Um als Nachzügler unter den 4WD-Anbietern mithalten zu können, versuchten sich die Techniker an einem komplizierten Elektroniksystem mit di-

der Computer innerhalb weniger Tausendstelsekunden die überschüssige Leistung um auf ein anderes Rad, das die Antriebskraft voll auf den Boden bringt.

Der neue Allradantrieb soll dem Carrera 4 all jene schlechten Manieren austreiben, die geübte Fahrer im 911 bisher so schätzen: Kein plötzliches Ausbrechen mehr in engen Kurven, wenn zuviel Gas gegeben oder zu stark gebremst wird. Nicht einmal der gewohnte Nervenzickel bei Hochgeschwindigkeitsfahrten soll den Wagenlenkern erhalten bleiben: „Den kann man jetzt auch bei Vollgas ohne feuchte Hände fahren“, preist ein Porsche-Verkäufer den deutlich verbesserten Geradeauslauf des Allradlers an. Und dank der neuen ABS-Anlage dürfen Carrera-4-Fahrer nun auch bedenkenlos auf die Bremse treten, ganz ohne Schleudergefahr.

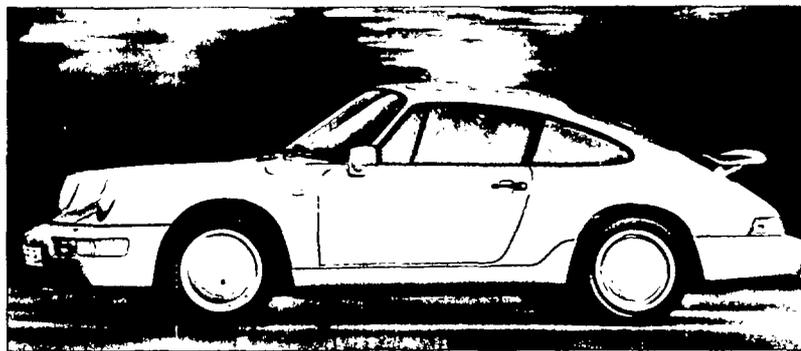
Durch den aufwendigen Antriebsstrang, die neue Servolenkung und eine Fülle an elektronischen Systemen (mit 1150 Metern Kabel und 48 Elektromotoren) geht es in der ohnehin winzigen 911-Karosserie nun noch gedrängter zu. Der Gepäckraum unter der Fronthaube faßt nicht mehr als einen mittelgroßen Samsonite, den Fußraum beengt der ungewohnte Kardantunnel, das Tankvolumen schrumpfte auf 77 Liter.

Zudem geriet der Carrera 4 fast fünf Zentner schwerer als der alte 911. Damit der rund 30 000 Mark billigere Oldie trotz niedrigerer Motorleistung (217 PS) dem Neuen nicht auf und davon zieht, mußten die Designer mit einigen Tricks für bessere Windschlüpfigkeit sorgen. So montierten sie ausladende Spoilerstoßstangen an Bug und Heck, pappten Seitenschweller aus Kunststoff an, glätteten den Unterboden und installierten schließlich einen zierlichen Heckspoiler, der bei 80 km/h automatisch ausgefahren wird. Auf diese Weise gelang es, den miserablen  $c_w$ -Wert der Uralt-Karosserie (0,39) bis auf 0,32 zu senken.

Nicht alle Porsche-Freunde sind von der neuen Optik entzückt. „Der sieht ja aus“, nörgelte der Stuttgarter Filmemacher Günther Raupp, „als hätten die Porsche-Leute den bei Toyota zur Modellpflege abgegeben.“ Porsche-Chef Heinz Branitzki aber findet den Wagen „wirklich schön“ und will jährlich bis zu 6000 Käufer dafür gewinnen.

Mutig kündigte er letzte Woche an, die 911-Gattung, schnellstes Fossil der deutschen Automobilgeschichte, werde nun wohl „noch weitere 25 Jahre“ überleben.

Vertriebsmanager Heyl wüßte sogar gute Gründe: „Kein vernünftiger Hersteller“, glaubt er, „wird auf die Idee kommen, dieses Konzept zu kopieren.“



**Neuer Porsche Carrera 4: „Für Leistungsträger“**

versen Sensoren, Mikroprozessoren und Steuergeräten. Bei normaler Fahrt werden 31 Prozent des Drehmoments der (Metall-)Katalysator-Maschine auf die Vorderachse übertragen, während der überwiegende Teil der Kraft wie gewohnt die Hinterräder antreibt. Wenn dennoch mal ein Rad durchdreht oder wegrutscht – etwa auf glatter Straße oder bei zu schneller Kurvenfahrt –, dann lei-