

Quelle: Die Zeit

Provided by GENIOS

LEBEN, ABGEFAHREN AM START

Schwachstelle Becherhalter

AM START IM SPORTWAGEN: CHRISTINE BRINCK, ZEIT-AUTORIN, UND JOSEF JOFFE, ZEIT-HERAUSGEBER, ZUSAMMEN IM PORSCHE 911 TURBO CABRIO / Der Porsche Turbo ist**das pure Vergnügen. Zur Vollkommenheit fehlen ihm nur ein paar Kleinigkeiten /*****Christine Brinck* *Josef Joffe***

Leider ist der 911 Turbo Cabriolet ein sehr gutes Auto. Warum »leider«? Weil er etwas teuer ist. Der Grundpreis beträgt 138 652 Euro. Aber da fehlen noch 7830 Euro für die Keramikbremsen (sehr empfehlenswert bei einer Höchstgeschwindigkeit von 300 Stundenkilometern) und diverses Kleinmaterial & Putzzeug wie CD-Wechsler, Sitzheizung und Tempomat, die noch einmal präzise 9158,20 Euro heischen. Alles in allem knapp 150 000, wiewohl im Grundpreis schon ein ganzer Haufen Extras von Navi bis Bose, Klima bis Leder steckt. Die Älteren unter uns rechnen etwas größere Summen wie diese noch in Deutschmark um: fast eine Drittel Million. Das ist ein feister Batzen Geld für nicht allzu viel Auto, wenn man bloß an Länge und Leergewicht denkt. Aber auch wenn Lamborghini-Lover jetzt aufheulen: Der Porsche Turbo ist ein sehr, sehr guter Sportwagen - vielleicht der beste.

Wir haben ihn gleich zweimal über den St. Bernhard getrieben - über den kleinen und den großen. Nur ein-, zweimal haben die Hinterräder leise aufgequitscht. Ansonsten lag das Fahrwerk mit seinem permanenten Allradantrieb auf der Straße, als klebe es mit Saugnäpfen am Asphalt. Nicht einmal eine Andeutung von Ausbrechen war zu spüren. Sehr direkt ist die fast rennwagenmäßige Steuerung, die dem Fahrer bei engeren Kurven den Unterarmsalat erspart. Andererseits:

Die Schaltwege sind nicht die kürzesten, weshalb wir dem geneigten Interessenten vorschlagen, noch etwas Kleingeld locker zu machen und für knapp 3000 Euro die Tiptronic zu erwerben. So kann er die feuchten Finger am Steuerrad behalten, statt andauernd mit der Rechten am Knüppel der Sechsgang-Schaltung zu fummeln.

»Wozu braucht jemand einen solchen Sportwagen?«, fragt ganz unschuldig die Porsche-Werbeschrift. Zum Angeben? Das ist in unserer gleichheitsheischenden Zeit nicht so einfach.

Auf einer Raststätte zwischen Mulhouse und Belfort stehen unsere 150 000 Euro vor einem dieser monströsen SUVs, das vorschriftsmäßig in der Reihe geparkt ist. Als sein Besitzer herbeiwällt, signalisieren wir stumm: »Sollen wir wegfahren?« Die Antwort ist eine Schimpfkanonade (auf Deutsch): »Müsst ihr denn hier stehen? So was Beklopptes! Sie mit Ihrem Scheißauto! Haut doch ab nach Deutschland!« Daraus darf man schließen, dass Porsche-Fahrer nicht unbedingt Sympathieträger sind. Mag sein, dass so ein Cabrio ein Objekt der Begierde ist; ein Hilfsmittel zum Kennenlernen neuer Freunde ist er nicht (wiewohl alte Freunde so beiläufig wie insistierend Interesse an einer Probefahrt bekunden).

Also, wozu braucht man diese 420 PS im wohlgeformten silbernen Blechkleid? Die schlichteste Antwort ist die beste: weil das Ding ein Vergnügen mit Suchtgefahr ist. Und trotzdem lässt sich das Ding auch von Leuten beherrschen, die im Hauptberuf weder Test- noch Rennfahrer sind. Ob auf der Autobahn oder im Gebirge - man bleibt Herr oder Herrin des Verfahrens, ob beim Bremsen, Lenken oder Beschleunigen. Auf Tempo 100 ist der Turbo in 4,3 Sekunden, Ende ist bei 300, wobei der automatisch ausfahrende Bürzel das Abheben verhindert. Die Bremsen? Sie schaffen maximales Vertrauen; schnurgerade, ohne verräterisches Rütteln kommt der Wagen zum Stehen. Beruhigend ist auch der Überrollbügel, der sich aber erst zeigt, wenn der Wagen beginnt, den Kopfstand zu proben.

Weit ist die Risikogrenze, groß die Kraftreserve. Der Motor erreicht seine höchste Durchzugskraft (Drehmoment) schon bei 2000 Umdrehungen. Derlei Elastizität bedeutet ein leichtes Leben für Schaltfaule, jedenfalls auf gerader Strecke. Auf neuen Autobahnen fährt sich's sogar ganz bequem; da schnurrt er so gefällig dahin wie eine Limousine. Nur auf den alten rüttelt und schüttelt es gelegentlich. Oder bei langsamer Fahrt auf französischen D-Straßen, die nicht ganz so kommod sind wie die dortigen Autobahnen mit ihren Wegelagerer-Preisen und die routes nationales. Oder beim Holbern über

Quelle: Die Zeit

Provided by GENIOS

Kopfsteinpflaster. Da darf das Steißbein jede Unebenheit auskosten - wie in einer ungefederten Kutsche aus dem 18. Jahrhundert.

Selbst mit offenem Verdeck und bei 180 Stundenkilometern können Fahrer und Beifahrer geziemt miteinander plaudern, ohne dass die Mütze wegfliegt - wenn das Schott hochgeklappt ist. Bloß im Tunnel schlagen die Schallwellen auf das Wägelchen ein, als säße man in einem D-Zug der frühen Jahre. Doch bei geschlossenem Verdeck geht's im Inneren so ruhig zu wie in einer gemeinen Familienkutsche. Überhaupt das Verdeck: Anders als bei Cabrios der billigeren Bauart schließt es wirklich wasserdicht. Und falls es aus heiterem Himmel plötzlich regnet, kann man das Verdeck im Fahren (bis zu 50 Stundenkilometer in 20 Sekunden per Knopfdruck schließen, ohne auf der Standspur irgendwelche Haken und Ösen bedienen zu müssen. Das Dach öffnet sich auch mit einem Druck auf die Fernbedienung im Schlüssel.

Gibt's nichts Boshafes zu berichten? Das Verdeck schließt zwar absolut dicht, aber beim Aussteigen gibt mangels Wasserrückhalt einen Schwall auf die Knie. Einen Minuspunkt gibt es

für die fehlenden Becherhalter, weshalb man zum bereits erwähnten Kaufpreis noch diese oder jene Reinigungskosten für Kaffeefflecken dazurechnen möge. Minuspunkte, aber mehr für die Fahrer als für das Fahrzeug, gibt's beim Ein- und Aussteigen. Elegant sieht's nicht aus, es sei denn man ist sehr jung und gelenkig und trägt keinen engen Rock. Doch haftet dieses Problem fast jedem Sportwagen an. Ein weiterer Minuspunkt gebührt dem Stauraum. Vorn im Kofferraum reicht es für eine geräumige Reisetasche, hinter den Sitzen, jedenfalls bei offenem Verdeck, passen noch ein paar Landkarten rein; die Golfschläger muss der Chauffeur im Benz hinterherfahren. Überraschend aber ist der sparsame Benzinverbrauch - knapp neun Liter Super Plus bei disziplinierter Fahrt, wiewohl der brutale Umgang mit dem Gaspedal auch schon mal 16 Liter kosten könnte.

Apropos Kosten: Bei Porsche gibt's keinen Nachlass oder, wie der Kollege von Car and Driver, der führenden amerikanischen Autozeitschrift, anmerkt: »No discounts! Not now, not ever!« Trotzdem würde sich die Reise nach Amerika lohnen: Dort kostet der Turbo laut Car and Driver nur 130 000 Dollar, beim heutigen Kurs

etwa 114 000 Euro. Bei diesem Discount kann der sparsame Mensch in einer Außensuite auf der neuen Queen Mary über den Atlantik fahren und den Turbo Cabrio im Frachtflugzeug in die Heimat zurückholen, Keramikbremsen und CD-Wechsler inclusive.

PS Nächste Woche am Start: Thomas Kerstan, ZEIT-Ressortleiter Chancen, im Alfa Romeo Spider

UNTER DER HAUBE
MOTORBAUART/ ZYLINDERZAHL:
Boxer-Motor, 6 Zylinder, 3600 ccm
Hubraum / LEISTUNG: 309 kW
(420 PS) bei 6000 U/min /
MAXIMALES DREHMOMENT: 560
Newtonmeter bei 2700 U/min / 6-
GANG-GETRIEBE,
PERMANENTER
ALLRADANTRIEB
BESCHLEUNIGUNG (0-100 KM/H):
4,3 Sekunden /
HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT: 305
km/h / EU-
DURCHSCHNITTSVERBRAUCH:
12,8 Liter auf 100 km (Super Plus) /
KOSTEN (PRO JAHR):
Vollkaskoversicherung: Typklasse
34; Steuer 243 Euro
(Schadstoffklasse D4) /
EMPFOHLENER PREIS: 138 652
Euro (Basispreis) /