Porsche 911 Carrera 4S: Großes Schneegestöber!

Lead
Glaubensfrage Allrad: Auf Schnee ist der neue Porsche 911 Carrera 4S eine sichere Wahl – aber kann man damit auch so schön schleudern, carven und driften wie mit dem klassichen Hecktriebler? Wir haben uns am Col de la Croix in die stabile Seitenlage begeben.

Die Formel ist denkbar einfach. Gewicht x Haftung = Bremskraft, klar. Bei trockener Straße liegt der Haftwert bei 1 und die Bremskraft für ein rund 1.500 Kilogramm schweres Auto damit bei, genau, 1.500 Kilogramm. Doch dann der Schock: Bei Regen liegt der Wert für die Haftung nur noch bei 0,7 – und bei Schnee geht man nur noch von einem Haftwert von 0,2 aus. Kommt dann noch die Sonne dazu und wird der Schnee rutschig, halbiert sich der Grip noch einmal. Und das gilt in der Ebene. Bei einem Gefälle von fünf bis acht Prozent stehen dann plötzlich nur noch 75 Kilo Bremskraft gegenüber anderthalb Tonnen, die gerade mit 70 km/h auf eine Eiswand zurasen, hinter der es 300 Meter in die Tiefe geht. Wilkommen am Steuer des neuen Porsche 911 Carrera 4S, Bienvenue am eisigen Col de la Croix.

Bienvenue am eisigen Col de la Croix

Nun macht ein Allradantrieb ein Auto nicht leichter, im Gegenteil. Und auch am Grip von Schnee und Eis ändert es erstmal nichts, ob man die Motorkraft auf zwei oder vier Räder verteilt. Dennoch ist der Allrad-Elfer seit seinem Debüt im Jahr 1989 überall, wo es bergig und im Winter weiß wird, ein Verkaufsschlager. In der Schweiz etwa haben bei der letzten 911-Generation zwei von drei Kunden einen Carrera mit der 4 im Modellnamen gewählt. Zählt man den serienmäßig mit Allradantrieb ausgestatteten Turbo mit, ist der Vierrad-Anteil in der Eidgenossenschaft sogar bei 85 bis 90 Prozent. Wo sonst als in den Schweizer Alpen sollte man also der Frage nachgehen, ob der Allrad-Elfer im Winter tatsächlich die besser Wahl ist – und warum.

Ein spürbarer Unterschied

Schon beim beherzten Anfahren am Hang ist der Unterschied spürbar: Während der Carrera S auf dem Schnee mit dem Heck schwänzelt und die Traktion sucht, hält der Carrera 4S seine Spur von Anfang an so stabil wie ein olympischer Biathlet. In der neuen Allrad-Anzeige lässt sich dabei schön beobachten, wie die Kraftverteilung von den Hinter- auf die Vorderräder wechselt. Sehr praktisch und ungemein beruhigend, doch traditionell ist der Porsche ja eigentlich als Schönste aller Heckschleudern bekannt – ein Vorzug, denn man bei entsprechendem Fahrkönnen und guten Pistenverhältnissen in herrlichen Drift-Elegien feiern kann. Und da auch die Ingenieure aus Weissach und Zuffenhausen dem röhrenden Winterballett nicht abgeneigt sind, haben sie die Heckdominanz auch beim aktiven Allradantrieb erhalten.

Schalten in Millisekunden

Das Porsche Traction Management, kurz PTM, basiert auf dem System des letzten Turbo-Modells und leitet einen Teil der Antriebskraft des 400 PS starken 3,8 Liter Boxermotors – je nach Erkenntnis der Elektronik zu Schlupf sowie Längs- und Querbeschleunigung – über eine Lamellenkupplung auf die Vorderräder bzw. dort hin, wo gerade die größte Traktion zu holen ist. Merken tut man davon nicht viel: Die Schaltzeiten liegen im Millisekundenbereich und im Vergleich zu anderen Allradsportwagen, bei denen das System hart und mitunter sehr spielverderbend eingreift, bleibt im Carrera 4S immer genügend Sensibilität für das Spiel mit den Grenzen der Traktion. Über die Tasten Sport und Sport + kann man die Toleranzschwelle des PTM zudem herabsetzen. Auf der verschneiten Passstraße, die Porsche auch im Rahmen eines Wintertrainings für Kunden zugänglich macht, kann man so nach Herzenslust Beschleunigen, ohne jemals das Gefühl der Kontrolle zu verlieren. Auch die breitere Spur der Allrad-Modelle sorgt für zusätzliche Stabilität.

Kontrolliertes Driften

Schwieriger wird es beim kontrollierten Driften im Kreis, wo es darauf ankommt, die optimale Lastverteilung zu finden, um den Elfer bei ausgeschaltetem Stabilitätsmanagement in die Seitenlage zu bringen. Doch hat man die eigene Scheu vor der vollen Beschleunigung bei eingeschlagenem Lenkrad erst einmal überwunden und hält, den Fuß konstant auf dem Gaspedal, die Drehzahlnadel bei 4.000 Umdrehungen, bekommt auch der Allrad-Elfer plötzlich jene Eigendynamik, die bereits nach den ersten geglückten Runden süchtig macht. Und während unser weißer Carrera in einer Pulverschneewolke verschwindet, bleibt die Erkenntnis, eines der wenigen Allradsysteme zu fahren, das nicht nur Sicherheit, sondern auch Spaß versteht. Mehr kann man sich eigentlich nicht wünschen.

Fotos: Jan Baedeker / Dirk Michael Deckbar

Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/autos/porsche-911-carrera-4s-gro%C3%9Fes-schneegest%C3%B6ber
© Classic Driver. All rights reserved.