

CLASSIC DRIVER



Kampf der Turbo-Titanen: Nichts als heiße Luft?

16. April 2013 | Sven Jürisch

Wenn aus biederer Limousinen echte Sportscars werden, ist meist nur einer Schuld: Der Turbolader.

Dieses rundliche Gebilde mit einem Gußgehäuse am Ende des Auspuffkrümmers sorgt selbst in hoffnungslosen Fällen von Leistungsschwäche für das richtige Maß an Dynamik. Mal elegant unauffällig, mal brutal schnippisch. Wir haben Vertreter der letzten vier Turbodekaden gegeneinander antreten lassen und die Sieger gekürt.

Die wilden 70er





Wer in den 70er Jahren „Turbo“ sagte, meinte nur einen: Den Porsche Turbo der „G“-Baureihe. Mit charakteristischen Accessoires wie dem mit Gummi umrahmten Heckflügel oder der schwarzen Spoilerlippe fuhr der 300 PS Bolide direkt von der Straße auf den Sportwagenolymp. Immer mit dabei, dieser Ruch von Bewunderung. Wer den forschen Turboschlag bei 3.500/min beherrschte, galt in den 70ern als echter Gentleman Driver, dem keiner das Wasser reichen konnte. Doch im milden Licht der Jahre sieht es anders aus, weswegen der gelbe 911 zwar cool, aber nur bedingt überzeugend ist. Zudem ist er auch nicht der erste Sportler, der auf den leistungsfördernden Abgasschub setzte.

Bereits drei Jahre vor seinem Debüt legte BMW den unartigen 2002 Turbo auf Kiel. Sein Ansprechverhalten war zwar auch nicht viel besser als das des Porsche 911, doch mit 170 PS, dem kecken Spoilerwerk und dem spiegelverkehrten Schriftzug am Bug war er der Prototyp der dezent geschminkten Sportlimousine. 1.672 Käufer mochten, trotz der aufziehenden Ölkrise, zugreifen – und wer den BMW über den Rost gerettet hat, erfreut sich heute an einer Ikone.

Das trifft für den Porsche 924 Turbo nur bedingt zu. Auch er hat 170 PS, ist aber deutlich dezenter als der BMW aufgemacht. Und er demonstriert, wie praktisch Youngtimer im Alter immer noch sein können. Denn wenn auch der 924 Turbo nicht mit extraordinären Fahrleistungen auftrumpft, so kann er, im Gegensatz zu seinem stärkeren Bruder, auch als Kleintransporter genutzt werden. Der dezente 924 Turbo ist daher der Sieger unserer siebziger Turbostars. Wohl auch, weil sein Interieur so herrlich plüschig ist und weil man den Nachbarn nicht dauernd das Wort „Turbo“ erklären muss.

Zu den Angeboten im Classic Driver Marktplatz: [Porsche 911 „Turbo“ 3.0](#), [Porsche 924 Turbo](#), [BMW 2002 Turbo](#)

Power to the People: Die 80er



In den 80ern kommt Bewegung in das Turbo Lager. Endlich dürfen auch Kleinwagen das begehrte Logo an der Karosserie tragen, ohne das sich dahinter nur ein schnöder Sauger verbirgt. Prominentester Vertreter ist der Renault 5 Turbo. Der Franzose kickt alles von der Straße, was bei drei nicht auf den Bäumen ist. Hinter den Passagieren tobt ein aufgeladener Vierzylinder mit 200 PS und treibt die Hinterräder mit solcher Vehemenz an, dass die Konkurrenz im internationalen Rallyegeschäft nur noch Staunen kann. Schrilte Farben im Interieur und sehr aparte Karosseriedetails machen den Franzosen zu einem echten Sidekick zu etablierten Sportwagen...

Wie etwa dem Porsche 959. Das 1986 debütierende Technologiewunder bietet satte 420 PS aus nur 2,85 Liter Hubraum. Zwei hintereinander geschaltete Turbolader sorgen für eine harmonische Leistungsentfaltung, die einem Sauger nicht unähnlich ist. Garniert mit einem variablen Allradantrieb, elektronisch gesteuertem Fahrwerk und viel Hightech, fährt der Porsche vielfach vom Band direkt in die Konservierungshallen betuchter Sammler. Kein Wunder, dass er sich auf der Straße nur selten mit dem wohl coolsten Turbo-Boliden seiner Zeit messen kann...

Der Ferrari 288 GTO mit 400 PS ist nicht nur unglaublich schnell unterwegs, sondern brilliert auch mit einem unnachahmlichen Klang seines im Heck kauernenden V8-Bi-Turbo Motors. Zwei IHI-Lader samt Ladeluftkühlung sorgen für einen heißen Auftritt, bei dem der Ferrari auch bisweilen selbst Feuer fängt. Dennoch: Sieger ist der Kleinste im Bunde, weil seine Kombination aus geringem Gewicht und urplötzlich einsetzendem Druck so herrlich an den Ritt auf der Kanonenkugel erinnert – und man sich bei ihm wegen seines Mittelmotors die Sitzheizung spart.

Zu den Angeboten im Classic Driver Marktplatz: [Ferrari 288 GTO](#), [Porsche 959](#), [Renault R5 Turbo II](#)



Die Antwort auf diese Frage bekam man in den Neunzigern. Nicht mehr das leichte Drehen am Dampftrad war gefragt, sondern Leistung im Überfluss. Ganz vorne mit dabei: Die wiederauferstandene Marke Bugatti, die mit dem EB 110 die Ikone der Modellautosammler ins Rennen schickt. Auf der Straße darf sich das Über-600-PS-Gefährt freilich nur selten austoben, denn seine Stückzahl ist auf 32 Stück begrenzt, und wer möchte schon, dass bei voller Beschleunigung ein Fiat Panda die Flugbahn der Kohlefaserkarosse kreuzt. Da würde nur noch ein entschlossener Befehl in den Maschinenraum helfen und der Bugatti würde sich mit maximal 351 km/h entfernen.

Doch auch wenn der Verfolger nicht Fiat Panda sondern Lotus Esprit Sport 350 hieße, bräuchte die Bugatti-Fahrerin den Rückspiegel nur noch zur Korrektur des Lipgloss. Denn der Lotus ist mit 282 km/h deutlich langsamer, auch wenn sich sein 3,5-Liter-V8 im Heck nach Kräften müht, den Keil nach vorne zu treiben. Liegt der volle Ladedruck an, schnippen die beiden Turbolader den Lotus binnen 4,4 Sekunden auf 100 km/h. Logisch, dass das druckvolle Treiben im Heck auch Auswirkungen auf die Passagiere hat. In der Kabine wird es kuschelig warm, letztlich weil Lotus in diesem Sportmodell die Klimaanlage eingespart hatte.

Ein Zustand, der für die Passagiere des Bentley Turbo R wohl kaum hinnehmbar wäre. Sie räkeln sich lieber, den leichten Druck der aufgeladenen 320 PS im Nacken, in den Connolly-Ledersitzen und genießen den üppigen Hubraum von fast sieben Litern. Soviel Genuss passt in die Zeit und weil der Bentley so herrlich entschleunigt, ohne langsam zu sein, bekommt er in diesem Battle den Lorbeerkranz umgehängt.

Zu den Angeboten im Classic Driver Marktplatz: [Lotus Esprit Sport 350](#), [Bugatti EB110](#), [Bentley Turbo R](#)

Genug ist genug: Turbos der Nullerjahre



Über 600 PS sind das Ende der Fahnenstange? Nein. Die Leistungsgesellschaft verlangte zu Beginn des neuen Jahrtausends nach noch mehr Druck in den Gummischläuchen und rüstete auf. Mehr Lader, mehr Zylinder und mehr Ladedruck brachten im Bugatti Veyron 1.001 PS. Der Supersportwagen toppt mit 16 Zylindern und vier Turboladern so ziemlich alles, was bis dato auf öffentlichen Straße unterwegs war. 1.250 Nm mühen sich unter Vollast redlich, das 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe in Verlegenheit zu bringen – vergeblich. Und wenn der Veyron aus voller Fahrt anhalten muss, sorgt neben einer Keramikbremse auch das verstellbare Flügelwerk für genügend Widerstand.

Bentley Arnage T oder der Maybach 57 muten da nur noch wie Statisten an, haben aber in diesem Vergleich durchaus eine Daseinsberechtigung. So demonstriert der Maybach mit seinem aufgeladenen V12, dass Turbo nicht immer mit kompromissloser Sportlichkeit einhergehen muss, sondern auch ganz einfach nur der motorischen Opulenz dienen kann. Der Over-the-Top-Mercedes mischt dabei vor allem auf langen Strecken ganz vorne mit, denn sein Reisekomfort ist, nicht zuletzt wegen des gut gedämpften Motorengeräusches, einzigartig.

Da kann auch der Bentley nicht mithalten. In der Version Arnage T Le Mans ist er ein Sportler im Nadelstreifen. Mit guten Umgangsformen zwar, doch wenn es zur Sache geht und seinen 465 PS freien Lauf gelassen wird, herrscht an Bord das gewaltige Hämmern des mit zwei Turboladern aufgeladenen V8-Motors. Mit reichlich Verve in die Kurve geworfen, schafft es dieser Motor sogar den 2,5 Tonnen schweren Engländer im Drift zu halten. Shocking zwar, aber in seinem Sportlerdress nimmt man dem Bentley den Sportwagen glatt ab, was ihn auch zu dem Sieger in diesem Vergleich

macht. Den Veyron parken wir einstweilen knisternd in unserer Tiefgarage.

Zu den Angeboten im Classic Driver Marktplatz: [Bugatti Veyron 16.4](#), [Maybach 57](#), [Bentley Arnage T Le Mans](#)

Fotos: Classic Driver Händler

<https://www.classicdriver.com/de/article/autos/kampf-der-turbo-titanen-nichts-als-hei%C3%9Fe-luft>

© Classic Driver. All rights reserved.