

CLASSIC DRIVER

Porsche 911 Carrera 4 Wintersport (1)



Schweiz und Ski, das passt. Doch es müssen nicht immer Gstaad, Davos oder Sankt Moritz sein. Auch die Jungfrau-Region im Berner Oberland lockt mit einem einzigartigen Alpenpanorama und anspruchsvollen Pisten für Ski-, aber auch Sportwagenfahrer. Wir haben unsere Bretter auf den neuen Porsche 911 Carrera mit Allradantrieb geschnallt - und das eindrucksvolle Wintersportgebiet von Interlaken aus erkundet.

Das Matterhorn mag berühmter sein, Sankt Moritz gediegener, doch für echte Sportler ist das Dreigestirn der Schweizer Alpen mit Eiger, Mönch und Jungfrau schon lange ein magischer Ort. Seit den 1930er Jahren strömen Bergsteiger aus aller Welt ins Berner Oberland, um an der gefürchteten Eiger Nordwand ihren Schneid zu beweisen. Zur gleichen Zeit wurde im benachbarten Mürren der Kandahar-Skiclub gegründet, dessen Mitglieder beim legendären „Inferno-Rennen“ auf das 2.970 Meter hohe Schilthorn krakselten, um sich anschließend todesmutig in die Tiefe zu stürzen. Auch James Bond kam 1969 *Im Geheimdienst Ihrer Majestät* in den Genuss der gefürchteten „Kanonenrohr“-Abfahrt, selbstverständlich ganz offiziell im Sinne der Weltrettung. Heute ist vor allem das Lauberhorn im Skigebiet Kleine Scheidegg-Männlichen für seine rasanten Abfahrtsrennen, aber auch sein atemberaubendes Bergpanorama bekannt.





Angesichts der hochsportlichen Tradition der Region widerstrebt es ein wenig, für die Anreise einen wuchtigen Kombi oder ein schwerfällig-massives SUV zu wählen. Passend zur aktuellen Fastenbewegung im Automobilsegment haben wir uns stattdessen für einen Porsche 911 Carrera entschieden – in der kleinen Motorisierung, ohne „S“ und große Extras, dafür mit Allradantrieb, zackigem neuen Doppelkupplungsgetriebe und offenem Skiträger auf dem Dach. Mehr Sport wagen, so unsere Devise. Trotz manueller Sitzverstellung und ähnlicher Ungewohntheiten ist der aktuelle Einstiegs-Elfer natürlich kein spartanisches Sportgerät, sondern ein absolut alltagstaugliches Coupé, auch im Winter: Unter der Fronthaube finden gut zwei Paar Skistiefel Platz und auf den klappbaren Fondsitzen lassen sich gar zwei bis drei große Reisetaschen verstauen. Mit seinem 345 PS starken 3,6 Liter-Boxermotor ist er zudem bereits perfekt motorisiert. Alles andere ist Luxus, den man als klassischer Porschefahrer verschmerzen kann – und auf Schweizer Autobahnen sowieso besser nicht zur Verfügung hat.





Während Agent 007 in den Sechzigerjahren seinen Aston Martin abstellen musste, um mit einem Elektrowagen ins autofreie Mürren zu gelangen, haben wir als Basislager für unsere Allrad-Expedition das ehrwürdige Grand Hotel Victoria-Jungfrau in Interlaken ausgewählt, das am Fuße des Bergmassivs ideal gelegen ist, um die Skiorte Grindelwald und Lauterbrunn, aber auch Adelboden und Kandersteg in kurzer Zeit zu erreichen. Mit offenen Fenstern und sonor dröhnendem Boxermotor passieren wir bei strahlendem Sonnenschein und tiefblauem Himmel den Thunersee. Der frische Wind pfeift in den Skiern auf dem Dach, es duftet nach Neuschnee. Auf den steilen Serpentina, die sich über 500 Höhenmeter hinauf in Richtung Grindelwald winden, kommt endlich auch die neue Technik zur Geltung, die der Allrad-Carrera seit seinem Update im vergangenen Jahr vorweisen kann: Das PDK-Getriebe wechselt die Gänge blitzschnell und ohne Unterbrechung der Zugkraft; die Traktionskontrolle PTK verteilt die Leistung im Millisekundentakt passgenau zwischen allen vier Rädern. So präzise und exakt an der Ideallinie war noch kein früherer Elfer zum Gipfelsturm bereit.





Nach 20 Kilometern ist der Spaß allerdings schon vorbei, besser gesagt, er geht in die nächste Runde: Also Skier vom Dach, Gas- und Bremsfuß in harte Nordica-Stiefel schnallen und rein in die rote Gondel, die einen zum Gipfel des Männlichen auf 2.343 Höhenmetern bringt. Oben bietet sich das spektakulärste Panorama der Schweizer Alpen in gleißendem Sonnenlicht: Im weißverschneiten Tal liegt Grindelwald, darüber ragt - stolz und erfurchtgebietend - die Eiger Nordwand in den Himmel, flankiert von Mönch, Jungfrauoch-Gletscher, Jungfrau und einer endlosen Kulisse aus zweihundert weiteren Berggipfeln und Gletschern mit Puderzucker-Glasur. Sogar den Mont Blanc, das Jura-Gebirge und den Schwarzwald kann man in der Ferne erkennen, Adlerblick und klare Sicht vorausgesetzt.



Über Schleplifte mit charmanten Namen wie Tschuggen oder Gummi traversiert man hinüber zur Kleinen Scheidegg, der Bergstation am Fuße der Nordwand, von wo man die rasante Lauberhorn-Strecke erreicht. Bei perfekten Pistenbedingungen, nur der Staub von Pulverschnee in der klaren Luft, testen wir die 4,5 Kilometer lange und anspruchsvolle Worldcup-Strecke hinunter nach Wengen, um von dort sofort wieder die nächste Zahnradbahn auf den Gipfel zu nehmen. Die östliche Talabfahrt nach Grindelwald führt dann auf sanft geschwungenen „Autobahn“-Pisten durch verschneite Tannenwälder. Ein Traum, hier mit dem Allrad-Elfer im Walter-Röhrl-Stil durch die Kurven zu driften. Doch Bergwacht und Porsche-Presseabteilung wären wohl nicht begeistert von unserem automobilen Abfahrtslauf. Besser also, man bleibt seinen Carving-Brettern treu – und gönnt sich zum Abschluss auf der Sonnenterrasse des Chalet „Brandegg“ eine heiße Ovo und die berühmten „Öpfelchüechli“ mit Vanillepudding.



Später, auf dem Weg ins Tal, bietet sich dann doch eine Gelegenheit, den Allrad-Porsche quer über den Schnee treiben zu lassen: Auf einem verschneiten Parkplatz lassen wir den 911er zunächst im Kreis Geschwindigkeit gewinnen, lenken dann gegen und freuen uns diebisch, als das Heck sich mit einer weißen Pulverschnee-Wolke in die Seitenlage verschiebt. Per Tastendruck lässt sich auch das Stabilitätsprogramm PSM ausschalten, was für zusätzlichen Drift und zahlreiche Extrarunden sorgt. Auch auf dem Schnee reagiert der Elfer direkt und präzise auf kleinste Gasbefehle und Lenkradbewegungen. Ob man bei derartigen Manövern die klassische Kupplungskontrolle eines manuellen Sechsgang-Schaltgetriebe den Lenkradknöpfen des blitzschnellen Sieben-Gang-PDK vorzieht, ist allerdings Geschmackssache – und sollte beim Elfer-Kauf entsprechend bedacht werden.



An der Leistung des 3,6 Liter Boxermotors gibt es dagegen nichts zu rühren: Die 11.000 Euro, die man für das größere 3,8-Liter-Triebwerk mit 385 statt 345 PS auf den Tisch legen müsste, zahlen sich zumindest beim Schneetest kaum aus. Und am Berg ist das Basisaggregat nicht nur souverän genug, sondern auch vergleichsweise sparsam: Zwischen zehn und zwölf Litern werden bei sportlicher Fahrt auf 100 Kilometer verbrannt. Den Einsatz von knapp 90.000 Euro inklusive Steuern, die man für den kleinen Carrera 4 auf den Tisch legen muss, erhöht man für den Wintersport-Einsatz besser mit einigen Ausstattungsoptionen – und den Skiträgern aus der Tequipment-Linie. Erst als die Sonne endgültig hinter den rot glühenden Gipfeln verschwunden ist und sich die Dämmerung über unseren privaten Rundkurs legt, beenden wir unser Sportprogramm und kehren erschöpft aber glücklich ins „Basislager“ zurück.



Das eigentliche Highlight des Tages steht allerdings noch bevor: Das 1865 eröffnete Fünf-Sterne-Grand-Hotel Victoria-Jungfrau, in dem wir während unserer Wintersport-Reise logieren, empfängt seine Gäste nämlich

nicht nur mit einer wunderbar helvetischen Grandezza, sondern auch einem einzigartigen Wellness- und Spa-Bereich: So kann man sich in einem blubbernden Solbad unter freiem Sternenhimmel die strapazierten Muskeln massieren lassen, in Dampfbad und Sauna die Wärmespeicher aufladen oder im separaten ESPA-Bereich eine „Authentic Swiss Alpine Herb Compress Massage“ genießen.



Wer sich danach vor Entspannung und Wohlbefinden noch bewegen möchte, kann den Abend im „La Terrasse“, einem der drei hauseigenen Restaurants, mit GaultMillau-prämierter, französisch-asiatischer Gourmet-Cuisine ausklingen lassen – und anschließend unter wunderbar-gemütlichen Federbetten die sportlichen Großtaten des Tages noch einmal Revue passieren lassen. Schließlich kann man Luxus nur ganz genießen, wenn man ihn sich verdient hat. Das wusste schon Alpen-Afficionado James Bond. Und dessen Kanonenrohr-Abfahrt steht für den nächsten Morgen auf dem Programm.

Text: [Jan Baedeker](#)

Fotos: Jan Baedeker / Christian Scheffelt / Victoria-Jungfrau Collection



Weitere Impressionen vom Grand Hotel Victoria-Jungfrau sowie unserer "Carrera Panalpina" finden Sie in - einen Klick entfernt - der großen [Bildergalerie](#).

Der Skiträger für den Porsche 911 stammt aus der offiziellen [Porsche Tequipment Serie](#) und kann über alle Porsche-Händler bezogen werden. Ausführlichere Informationen zur Jungfrau-Region finden Sie im Internet unter www.jungfraubahnen.ch. Das Grand Hotel Victoria-Jungfrau erreichen Sie unter der folgenden Adresse:

Victoria-Jungfrau Grand Hotel & Spa

Höhenweg 41

CH-3800 Interlaken

Tel. +41 (0)33 8282828

Fax. +41 (0)33 8282880

E-Mail: interlaken@victoria-jungfrau.ch

www.victoria-jungfrau.ch

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/porsche-911-carrera-4-wintersport-1>
© Classic Driver. All rights reserved.