

CLASSIC DRIVER



Porsche 911 Carrera 4S (996)

09. Juni 2005 | Classic Driver



Seit letztem Wochenende geht mir ein brisantes Erlebnis, das meinen Verstand in Sachen automobiler Fortbewegung sprichwörtlich um 180 Grad gedreht hat, nicht mehr aus dem Kopf. Die Szene spielte sich letztes Wochenende am Col de Turini, dem Austragungsort der legendären Rallye Monte Carlo, auf gut 1.800 Höhenmetern ab. In der Hauptbesetzung: Der neue Porsche 911 Carrera 4S, Rallye-Legende Walter Röhrl und ich...



Monte Carlo, am frühen Samstagmorgen. Auf dem Programm steht ein anspruchsvoller Anstieg auf den in rund 1800 Metern Höhe gelegenen Treffpunkt, von dem aus die Demonstrationsfahrten mit Walter Röhrl starten werden. Der mehrfache Rallye-Weltmeister ist dem Konzern seit Jahren bei der Feinabstimmung der neuen Modelle goldwert. Dass er aufgrund seiner sportlichen Vergangenheit ein besonderes Gespür für allradbetriebene Fahrzeuge entwickelt hat, vermittelt der neue Carrera 4 mit überragenden Fahreigenschaften. Vorteilhafter Weise hatte ich in der vergangenen Woche mehrfach Gelegenheit, den „Carrera 2“ zu erproben, was mir einen direkten Vergleich zwischen den Brüdern ermöglicht. Im Fahrbericht „Vorsicht Gelbsucht“ entscheidet unser Redakteur Jan Baedeker zu Recht: „Das ist der perfekte Sportwagen“, und ich habe ihm bedingungslos zugestimmt. Doch heute muss ich mit Begeisterung feststellen, dass es noch perfekter geht.



Meine anfängliche Enttäuschung über die im Vergleich zum Carrera 4S der 996-Baureihe verhaltene Erscheinung der neuen Generation räume ich nach wenigen gefahrenen Kilometern komplett ein. Stattdessen fixiere ich mich auf die um 44 Millimeter verbreiterte Karosserie und respektiere sie als besonderes Merkmal der 997-Baureihe. Das Mehrvolumen der hinteren Radhäuser füllen beim Carrera 4 Reifen der Dimensionen 295/35 ZR18 sowie 305/30 ZR19 bei der S-Version aus, die den Allrad-Coupés noch mehr Traktion verleihen. Darüber hinaus optimiert der gewachsene Radstand den Gradeauslauf und ermöglicht höhere Kurvengeschwindigkeiten. Trotz der breiteren Karosserie bleibt die Aerodynamik der neuen Elfer, mit einem cW-Wert von 0,30 beim Carrera 4 und 0,29 beim Carrera 4S, weiterhin vorbildlich. Die Höchstgeschwindigkeiten beim Carrera 4 und 4S liegen dementsprechend nur 5 km/h unter den Spitzenwerten der heckbetriebenen Modelle. Bei der Beschleunigung verliert einzig der Carrera 4 0,1 Sekunden auf die Basisversion; der 4S beschleunigt mit 4,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h genauso schnell wie sein heckbetriebener Bruder.



Auf den Spuren der legendären Rallye Monte Carlo schlagen wir uns Kurve um Kurve in Richtung Ziel. Mein Beifahrer ist fast ebenso konzentriert wie ich, denn vom tiefen Abgrund auf der rechten Seite trennen uns nur flache Steinmauern, die im Ernstfall vor dem Schlimmsten retten sollen. Nach unzähligen Spitzkehren, S-Kurven und Bremsattacken muss ich meinem Beifahrer eine magenrehabilitierende Pause gönnen – ganz im Gegenteil zur Keramik-Bremsanlage (7.830 Euro Aufpreis), deren Wirkungsgrad sich bei dieser Betriebstemperatur auf dem Höhepunkt befindet. Sowohl die Keramik- als auch die Serienbremse werden bei den Allrad-Modellen von einem modifizierten PSM unterstützt: Es optimiert zum Einen das Ansprechverhalten bei Vollbremsungen, in dem es bei abruptem Lösen des Gaspedals die Bremsanlage vorbefüllt und somit das so genannte Luftspiel zwischen Bremsbelägen und -scheibe verhindert. Falls der Fahrer in dieser Situation nicht ausreichend Druck auf das Bremspedal bringt, gleicht das PSM zum Anderen die fehlende Bremskraft aus und bringt alle Räder in den ABS-Regelbereich.



Während unserer kurzen Rast rast ein zweites Exemplar aus dem Porsche-Fuhrpark an uns vorbei. Der Klang des 3,8 Liter, 355 PS starken Boxer-Motors und das leichte Quietschen der Räder animiert zum Nachmachen, doch die Strapazen der ersten Etappe stehen meinem Copiloten noch immer ins Gesicht geschrieben. Bis zur Spitze des Berges genießen wir also den touristischen Teil der Rallye. Am Treffpunkt angekommen lasse ich meine Fahreindrücke noch einmal Revue passieren und komme zu dem Ergebnis, dass der Allrad-Elfer in allen Fahrsituationen eine Bestnote verdient. Motor, Antrieb, Fahrwerk und Bremsen sind so perfekt aufeinander abgestimmt, dass es schwieriger ist, seinen Grenzbereich überhaupt zu erreichen, als ihn vielmehr souverän zu beherrschen. Dieses Resume entstand übrigens weniger aus eigener Erkenntnis, als durch die Erfahrung, welche ich nach Eintreffen am Checkpoint mit Walter Röhrli machen durfte.



Im Vergleich zu vielen meiner Kollegen werde ich das erste Mal das Vergnügen haben, eine Fahrt mit dem Routinier zu erleben. Vor mir steigen eine handvoll Journalisten in den silbernen Carrera 4S, der dann mit Vollgas die erste Gerade hinauf jagt und hinter einer 180-Grad-Kurve verschwindet. Allein die Fahrgeräusche lassen erahnen, was mich gleich erwarten wird. Aufgeregt und mit einem leicht mulmigen Gefühl im Magen steige ich in das „Fahrgeschäft“ ein. Walter Röhrli begrüßt mich herzlich, wartet bis ich mich angeschnallt habe, dann geht's los. Während der folgenden zwei Minuten erlebe ich den automobilen Höhepunkt meines Lebens. Der Rallyemeister scheucht den Boliden derart schnell über den Parcours, dass es mir die Sprache verschlägt und ich nur noch lachen kann. Während mein Körper eine Überdosis an Endorphinen ausstößt und Erinnerungen an meine letzte Achterbahnfahrt wiederkehren, kommentiert Röhrli gelassen die einzelnen Fahrzustände.



Mit eingeschaltetem PSM ist das Coupé selbst in den Spitzkehren unglaublich stabil, so dass wir trotz Geschwindigkeiten von bis zu 160 km/h fast driftfrei den ersten Teil der Strecke überfliegen. Nach einer Wende fahren wir dieselbe Strecke ohne PSM – mit erstaunlich geringem Unterschied. Walter Röhrli bestätigt mir, dass sich der Carrera 4S auch ohne Regelasistent souverän beherrschen lässt. Wir driften um die letzte Kurve und rollen ins Ziel ein. Mit einem tätowierten Grinsen verlasse ich das Auto und atme tief durch. Ich kann nun mit Zuversicht behaupten, dass ich das Potenzial des neuen Allrad-Elfers kenne und obendrein unbedingt an meinem Fahrstil feilen muss.

Fazit: Mit den neuen Allrad-Modellen erklimmt man zwar keine Skischanze, dafür aber den Höhepunkt der automobilen Fahrdynamik. Was der Carrera in der Basisversion mit sich bringt, wurde mit den neuen Modellen weiter perfektioniert und macht den Carrera 4 zum besten Elfer aller Zeiten. Ab dem 22. Oktober 2005 steht der Carrara 4 für 82.657 Euro und die S-Version für 92.865 Euro beim Händler.



Text: [Jan Richter](#)

Fotos: Jan Richter / Porsche

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

<https://www.classicdriver.com/de/article/porsche-911-carrera-4s-996>

© Classic Driver. All rights reserved.