

CLASSIC DRIVER

Erste Fahrt mit dem neuen Porsche 911 Turbo S am Bilster Berg

Lead

Für eingelebte Porsche-Fahrer wird die Baureihe 911 erst mit dem Top-Modell Turbo interessant. 40 Jahre nach dem Debüt des ersten 911 Turbo-Prototyps krönen nun Turbo und Turbo S die Baureihe 911: Perfektion und Power auf den Punkt.

Wumms! Das sitzt. Und diese Ansage ist konsequentes Programm.

3,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Wumms! Das sitzt. Und diese Ansage ist konsequentes Programm. Porsche hat den neuen 911 Turbo und 911 Turbo S kompromisslos auf Leistung getrimmt. Was auch kaum anders zu erwarten war, denn die Turbo-Modelle krönen traditionsgemäß die wichtigste Sportwagen-Baureihe aus Zuffenhausen. Nun also die Elfer der 2011 vom Schläge des Typs 991: 520 PS respektive 560 PS kommen zum Einsatz. Maximale Technologie, maximale Fahrdynamik. Nur darum geht's.

Läuft der neue 911 Turbo tatsächlich besser als sein Vorgänger?



Erwarten Sie hier also bitte kein schriftliches Reflektorium technischer Daten. Auch, dass im neuen Turbo ein Kraftstoffverbrauch von nur 9,7 Liter auf 100 Kilometer möglich ist, interessiert momentan wenig. Ich will nicht Abkürzungen dechiffrieren, sondern fahren. Also rein in den sportlichen Maßanzug. Läuft der neue 911 Turbo tatsächlich spürbar besser als sein [Vorgänger](#)? Der Habitus ist schon mal auffallend selbstbewußt. Eine neue Lampengrafik und eine nochmals um 28 Millimeter breitere Spur am Heck kennzeichnen den Platzhirsch. Seitliche Kühlluftöffnungen - ein weiteres Markenzeichen. Espressobraunes Leder schafft ein beinahe wohnliches Ambiente. Doch eine Schalter-Armada in der Mittelkonsole macht deutlich: Hier geht es um ernsthafte Technik. Die Landstraßen zum Bad Driburg sind beschaulich genug, um sich mit den wichtigen Knöpfen unterhalb des PDK-Getriebewahlhebels vertraut zu machen. Ziel: Das neue Drive Resort Bilster Berg. Hier hatten wir 2009 schon [den GT3 getestet](#) - freilich unter ganz anderen Bedingungen.

Ein Boxer schlägt um sich



Der Bilster Berg hat seitdem sein Gesicht gewandelt: Eine veritable, kurvenreiche Rennstrecke umschlingt die waldige Kuppe. Ein perfektes Terrain für den neuen Turbo S. Am Ende der Boxengasse gehe ich voll auf's Gas. Und der Porsche legt los. Der neue Allradantrieb steuert die Kraftverteilung spürbar schneller und präziser, das Spektrum der an der Hinterachse ankommenden Kraft reicht von 0 bis 100%. Phänomenale Traktion ist das Ergebnis. Das Doppelkupplungsgetriebe wechselt die Gänge schneller, als man von Hand je schalten könnte. Dazu grollt es wunderbar am Heck. Und der 3,8 Liter-Biturbo-Boxer pulsiert. Wenn bei schnellen Spurts die Lader fauchen, fühlt sich der Turbo S richtig wohl. Die Turbinen sorgen für erhöhten Druck von jetzt 1,2 bar und noch mehr Schub. Bis 7.200 Touren schlägt der Boxer um sich. Doch selbst der Vollastbetrieb klingt kaum angestrengt, sondern eher technisch souverän und vertrauenserweckend.

Der Kurvenjoker



Im kurvigen Streckenverlauf des Bilster Berg spricht die aktive Hinterachslenkung in Verbindung mit dem um 100 Millimeter längeren Radstand unmittelbar an: Es geht agiler in Kurven hinein, schneller und spürbar ruhiger hinaus. Der neue Joker bei hohen Geschwindigkeiten ist die adaptive Aerodynamik. Sie reguliert die Position des Heckspoilers und fährt bei Bedarf eine Bugspoilerlippe aus, die für zusätzlichen Abtrieb sorgt. Wer zudem im rund 195.000 Euro teuren Turbo S unterwegs ist, hat 20-Zoll große Räder, Keramikbremsen, Wankausgleich und das Sport-Chrono-Paket mit an Bord. Zudem gibt es Voll-LED Scheinwerfer im Bug. Mit anderen Worten: Den letzten Stand der Technik. Das ganze Paket ist gut für bis zu 318 km/h. So ausgerüstet, sollen auf der Nordschleife Rundenzeiten von deutlich unter 7:30 Minuten möglich sein - mit Serienreifen.

Fazit: Es mag Supersportwagen geben, die mit noch mehr Leistung auftrumpfen. Doch so clever und kontrolliert wie die Porsche-911-Turbo-Brüder bringt kaum einer die Kraft auf die Straße. Hier trifft Power auf Perfektion. Turbo und Turbo S verteidigen ihren Ruf als alltagstaugliche Rennwagen für die Straße. Diese extreme Spreizung hat leider - wie immer - ihren Preis: Der Turbo startet ab rund 162.000 Euro.

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/erste-fahrt-mit-dem-neuen-porsche-911-turbo-s-am-bilster-berg>
© Classic Driver. All rights reserved.