

CLASSIC DRIVER

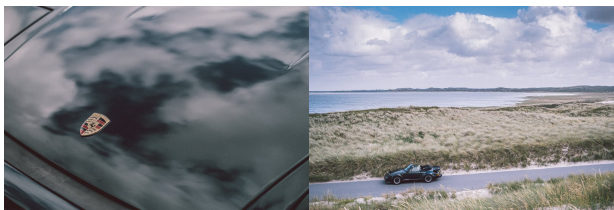
Wer traut sich, einen Porsche 930 Flatnose bis zum Anschlag zu fahren?

Lead

Flache Nase, plattes Land, steile Drehmomentkurve: Unser Autor Błażej Żuławski berichtet von einem aufregenden Tag hinter dem Steuer des wilden Porsche 930 Turbo „Flachbau“ auf den Straßen von Sylt.



Bin ich hier im falschen Film gelandet? Das Wetter ist fürchterlich. Es ist eiskalt und es regnet. Außerdem besitzt diese Insel fast keine Kurven, das Tempolimit liegt bei 70 km/h. Der Porsche 930 Turbo „Flachbau“ ist tannengrün lackiert – und nicht in exotischem Türkis oder Karminrot. Und ich? Ich bin ein blonder Slawe in einem dünnen Gulf-Blouson, der sich für Steve McQueen hält. Wir könnten hier nicht weiter entfernt sein von Kartellbossen wie Pablo Escobar, der Welt von „Miami Vice“ und der selbstverliebten Extravaganz der 1980 Jahre. Trotzdem: Ich bin hier und habe die Chance, ein wenig Zeit mit dem berühmt-berüchtigten „Witwenmacher“ aus Zuffenhausen zu verbringen. Der Tag verspricht, also recht interessant zu werden.



„Bitte seien Sie sehr, sehr vorsichtig“, beschwört mich der Mechaniker des Porsche Museums, der das Auto nach Sylt begleitet hat. „Bis 3.500 Umdrehungen fährt es sich wie jedes normale 100 PS-Auto. Okay? Haben Sie das verstanden? Aber wenn die Nadel 3.501 Umdrehungen erreicht, dann – boom! – haben Sie plötzlich 330 Pferdestärken entfesselt.“ Während er das sagt, macht er eine Geste, die eine Explosion darstellen soll. „Also, auf nasser Straße, in den Kurven, selbst auf der Geraden behalten Sie bitte, bitte die Drehzahlen im Auge und überlegen Sie sich genau, was Sie tun wollen.“

Wie Recht der Mann hat. Der „Witwenmacher“ hat sich schließlich nicht umsonst seinen Ruf erworben. Dieser Porsche verbirgt wie Dr. Jekyll und Mr. Hyde zwei ausgeprägt unterschiedliche Persönlichkeiten unter seiner Metallhaut. Die eine sieht cool aus und gibt sich angenehm und alltagstauglich wie jedes Supercar der Marke. Aber die dunkle Seite ist immer spürbar und entpuppt sich schlagartig als Monster, das 330 PS bereithält und einen Toppspeed von 275 Stundenkilometer. Und wie in jedem guten Thriller wird es versuchen, dich zu vernichten, wenn du es am allerwenigsten erwartest.



Willkommen in der Welt des legendären Porsche 930 Turbo Flachbau, im Englischen auch als „Slantnose“ verehrt. Diese Ikone aus dem geschichtsträchtigen Jahr 1989 setzte den Schlussakkord der optimistischen, ausschweifenden und glamourösen Dekade. Werfen wir also einen kurzen Blick zurück in die Historie. Der Flachnasen-Elfer wurde als Werksmodifikation des serienmäßigen Porsche 930 Turbo angeboten, der seinerseits natürlich auch nicht zu wünschen übrig ließ. Gefertigt wurde er von der Abteilung Sonderwunschprogramm, die ins Leben gerufen wurde, als man in Zuffenhausen erkannte, dass Kunden ihre Turbos von Tunern wie Ruf oder Kremer nach dem Vorbild des immens erfolgreichen und aerodynamisch überlegenen Rennwagens 935 optisch anspitzen ließen. Wegen des riesigen Heckspoiler war der 935 als „Moby Dick“ bekannt und schnappte sich unter anderem spektakuläre Siege in Sebring, Daytona, dem 24 Stundenrennen auf dem Nürburgring und 1979 schließlich den Triumph in Le Mans.

Diese Gelegenheit zu ergreifen, war klug. Nicht nur für das Unternehmen selbst, sondern auch für die Kunden, denn so blieben Herstellergarantie und Rostschutz umfassend erhalten. Abgesenkte Kotflügel, die Klappscheinwerfer vom Porsche 944 und ein Frontspoiler mit integrierter Ölkühlung wurden an Stelle der ursprünglichen Komponenten verbaut, um die Optik eines „Rennwagens für die Straße“ zu erzielen. Bei diesem knalligen Look – so hätten es Ihnen die Playboys der Achtzigerjahre bestätigt – verdrehten selbst die stolzen Beautys ihre Hälse.



Wie bei den meisten Flachbau-Umbauten, hatte auch das Exemplar, das man mir für die nächsten zwei Tage aushändigte, ein zusätzliches „Power Kit“, das dank eines größeren Turboladers, eines auf vier Endrohre erweiterten Auspuffsystems und optimierter Ladeluftkühlung die serienmäßige Leistung von 300 PS um 30 PS steigerte und sich bei der Performance und der Höchstgeschwindigkeit sofort bemerkbar machen sollten.

Aber diese Optimierung hat noch einen anderen Effekt: Sie sorgt dafür, dass Menschen wie der Spezialist vom Porsche Museum sehr nervös werden. Ich kann die Bedenken nachvollziehen: Nur 948 Einheiten wurden gebaut – davon 591 als Cabrio – und somit bewege ich mich in einem Sportwagen, der eine Viertelmillion Dollar wert ist. Dieses Exemplar könnte sogar noch wertvoller sein, denn es ist der einzige Porsche 930 Flachbau, den ich kenne, der weder über Lufteinlässe an den vorderen Kotflügeln noch über duale Lufteinlässe an den verbreiterten Radläufen verfügt. Ich kann jetzt nur hoffen, dass das Museum gut versichert ist.



Jedem, der mit der für Porsche typischen Verarbeitungsqualität – vor allem nach der Baureihe 996 – vertraut ist, dürfte sich über die vielen, ein wenig verbastelt wirkenden, fast wie im Nachhinein angefügten Details des 930 Turbo die Augen reiben. Ein Beispiel: Das Dach öffnet sich zwar auf Knopfdruck, aber dieses kleine Bedienelement wurde

bestens unter dem Armaturenbrett versteckt. Der Knopf lässt sich auch nur dann erfolgreich drücken, wenn der Zündschlüssel zur ersten Position gedreht wurde und das Fahrzeug ruht. Andererseits, die letzte Vorgabe ist angesichts dieser Teufelsmaschine durchaus sinnvoll.

Was weniger sinnhaft erscheint, ist die Tatsache, dass es eine separate Anordnung von Knöpfen und Hebeln für die Bedienung der Scheibenwischer gibt. Mn dreht den Regler, wenn sich die Wischerblätter langsamer bewegen sollen, muss aber dann den Hebel benutzen, um die Frequenz zu erhöhen. Unter dem Armaturenbrett verbirgt sich noch ein Schalter, der irgendetwas in Gang setzt, aber leider wie auch die anderen nicht beschriftet ist. Der Mechaniker des Porsche Museums hat mir zwar diese Funktion erklärt, aber ich habe es schon wieder vergessen. Das kann nur bedeuten, dass der Schalter eigentlich unwichtig ist, oder?



Dieser werkseigene Flachbau besitzt nicht nur ein, sondern gleich zwei optionale Stereosysteme: einmal mit Radio und Kassettendeck und ein zweites mit CD-Player. Letzterer befindet sich vor dem Beifahrersitz und kann mit einer Art Fernbedienung aktiviert werden. Ein Paneel, das auf einer einstellbaren Metallsäule neben dem Schalthebel montiert wurde, hat vermutlich diesen Platz erhalten, damit Pablo Escobar beim Fahren nicht quer über das Cockpit greifen musste, um neue Musik einzulegen und Balance, Höhen und Bässe nachzujustieren. Kurioserweise befindet sich der Schalter für die Nebelleuchten ebenfalls auf der rechten Seite. Der Drogenkönig hätte sich also trotzdem verrenken müssen. Das hätte bei Vollgasfahrten auf der kolumbianischen Schnellstraßen durchaus riskant werden können. Doch wie oft braucht man in Kolumbien Nebelleuchten? Wie auch immer.

Alle Nörgeleien werden in dem Augenblick zu Schall und Rauch, in dem man den Motor entzündet und nach der gebotenen Aufwärmphase aufs Gaspedal drückt. Der Motorsound verweist die Stereoanlage auf die hinteren akustischen Plätze und man muss nun wirklich wissen, was alle diese Knöpfe bewirken, denn man muss in der Lage sein, blind nach ihnen zu greifen. Wenn es etwas gibt, dass bei diesem Rodeoritt unverzeihlich ist, dann ist es, nicht ganz bei der Sache zu sein.



Das liegt daran – und man kann es nicht oft genug betonen –, dass die Kraftentfaltung des Flachbaus alle andere als linear und gleichmäßig verläuft. Es ist eine elementare Erfahrung, die Welten entfernt scheint von dem Verhalten eines zeitgenössischen Mercedes-Benz A45 AMG. Die meisten modernen, auf Leistung getrimmten Fahrzeuge besitzen die Motorcharakteristik eines sehr schnellen Dieselaggregats mit jeder Menge Kraft und Drehmoment, die sehr früh und umfassend zur Verfügung stehen. Man kann sich das so vorstellen, wie der Unterschied zwischen einem Champagnerkelch, an dem man Schlückchenweise nippt, und einem Eimer Wasser, der einem ins Gesicht gekippt wird. Wobei der Kelch hier für die große alte Schule des natürlich beatmeten Saugmotors steht. Nach meinem Geschmack fehlt mir dabei allerdings die Herausforderung, die mich das Fahrerlebnis in jeder Faser meines mit Adrenalin gefluteten Körpers spüren lässt.

Der Porsche 930 Turbo spielt in einer anderen Liga. Man könnte auch genauso gut feststellen, dass das Beste und das Schlimmste beider technischen Weltanschauungen in einem Cocktailshaker gemixt und anschließend in ein Margaritaglas gegossen wurden. Das Resultat ist, gelinde gesagt, überraschend. Zu Beginn steigern sich die Umdrehungszahlen nur langsam – in dieser typisch-metallischen Gangart eines Porsche-Boxersechszylinders. Dann erwacht mit einem Mal der vergrößerte Turbolader zum Leben und die Nadel des Umdrehungszahlmessers rast unhaltbar durch die Skala. Man klammert sich zwar nicht atemlos ans Lenkrad wie in einem Porsche 959, zumindest nicht auf gerader Strecke. Aber wehe, die hinteren Breitreifen kommen auf dem Asphalt in Berührung mit einem kleinen Bächlein Regenwasser – sie drehen sofort durch, während der Respekt vor dieser Höllenmaschine sprunghaft steigt.





Aber dann beginnt man, die Herausforderung dieses Autos zu genießen. Das Geräusch der Ausblasventile macht süchtig und transportiert einen zurück in eine einfachere, bessere Zeit. Jene des Gruppe B-Rallyesports, als Fahrer noch gottgleiche Wesen waren und nicht Puzzlestücke einer unternehmerischen Marketingstrategie. Spätestens jetzt will man die Grenzen beim Fahren noch weiter ausloten. Einen 930 zu bewegen, mag furchteinflößender sein, als sich hinter Steuer eines modernen Turbo zu setzen – aber man fühlt sich dabei so viel lebendiger.

Diese Lenkung, die so enorm präzise und direkt agiert, lässt jene mit Servounterstützung schadhafte wirken, obwohl das Porsche-Lenkrad ein bisschen zu dünn und groß geraten scheint. Nun weiß ich endlich, weshalb die meisten Besitzer das Steuer durch ein Momo Prototipo ersetzen. Die Gangwechsel sind sehr kurz, das Kupplungspedal ist schwergängig und verlangt nach einem kraftvollen Fuß. Wie bei Porsche zu erwarten, sind die Bremsen exzellent. Dieser gesamte Prozess – bremsen, einlenken, die Umdrehungen akribisch im Auge behalten, während man langsam die Reifen wieder gerade stellt, um aus der Kurve heraus Vollgas zu geben – ist einfach schierer Fahrgegnuss, der sich methodisch übersetzen lässt in „slow in, fast out“.



Selbst in der offenen Variante vermittelt der Flachbau, wie solide und austariert er konstruiert worden ist. Bodenunebenheiten quittiert er ohne Schütteln und auch das dachlose Chassis verwindet sich nur unmerklich. Zumindest war das mein Eindruck bei den nur drei oder vier Verkehrskreisel, die ich auf meiner Inselroute passierte. Die Distanz zwischen Lenkrad und Schalthebel ist auf ein Minimum bemessen, und deswegen perfekt. Der Sitz hält den engagierten Fahrer fest umschlossen – wesentlich mehr als in meinem 996 Carrera – und verleiht ein optimales Gefühl für das Fahrzeug. Das ist der Stoff, aus dem die Legende Porsche gewebt wurde: ein unmittelbares Fahrerlebnis in jeder Situation. Selbst in einem 30 Jahre alten Cabrio, dessen roher Duft nach Benzin zu Kopf steigt.

Das zu erleben, ist nicht wie ein Schluck Champagner. Es gleicht aber auch nicht dem Schock, einen Eimer Wasser ins Gesicht geschüttet zu bekommen. Es ist eher wie eine verrückte Party, bei der illegale Substanzen im Spiel sind und alles wild und unkontrolliert gemischt wird. Was daraus entstehen kann, lässt sich nicht immer vorhersehen. Aber, was soll's? Es macht riesigen Spaß. Und es macht süchtig.



Für die Fachpresse ist dieser 930 Turbo ein Stück Nostalgie, das Sehnsüchte weckt: das analoge Gegengift in einer zunehmend digitalisierten Autowelt. Die Sylter, die ihn erleben durften, waren jedenfalls restlos begeistert. Wobei die zugeklappten Scheinwerfer meiner Meinung nach die Proportionen stören – manchmal erinnert mich der Flachbau an einen Bugatti Type 32 Tank mit Picknicktisch auf dem Heck.

Ich weiß immer noch nicht, wie sich dieser Elfer bei hoher Geschwindigkeit in schnellen Kurven verhält. Vermutlich offenbart er genau dann sein wahres Gefahrenpotenzial. Aber eines kann ich schon jetzt sagen: Es verlangt zu jeder Zeit viel Respekt und Zurückhaltung, diesen Flachbau zu zähmen. Sonst gilt, was mir der Mechaniker eingangs zuraunte: Dieses Ding kann dich töten!

Text und Fotos: Blazej Zulawski

Galerie

