

Porsche 959:

Letzte Tests vor der IAA

Frisch gebügelt

Die „Porsche-Technologie bis ins Jahr 2000“, so verspricht's der Presstext, soll „im neuen Supersportwagen 959 vorprogrammiert“ sein.

Als das automobiltechnische Wunderwerk vor ziemlich genau zwei Jahren erstmals präsentiert wurde, hatte es indes noch nicht einmal die Bezeichnung Automobil verdient.

Denn was die Studie mit dem Titel „Gruppe B“ konnte, war alles andere, als aus eigenem Antrieb beweglich zu sein. Die Fähigkeiten des Ausstellungsobjektes reichten gerade dazu aus, auf dem Porsche-Stand bei der IAA 1983 zu posieren. An zügige Fortbewegung oder gar an die Revolution im Automobilbau war angesichts der silbernen Stand-Schönheit jedenfalls nicht zu denken.

Zwei Jahre danach, kurz vor der nächsten IAA, sind die Rollen anders verteilt: Der 959 wurde mittlerweile zum automobilen Tausendsassa erzogen, und die gesamte Branche spricht nicht nur hinter vorgehaltener Hand über die Multi-Potenz

des potentiellen IAA-Stars des Jahres 1985

Einige technische Leckereien zur gefälligen Einstimmung:

- Der 959 besitzt das Renn-Aggregat des Porsche 956. 2,85 Liter Hubraum, Doppel-Turbolader, vier Ventile pro Zylinder und wassergekühlte Zylinderköpfe sind die Zutaten für 450 PS, die der Boxer im Serien-959 leisten wird;

- ein variabler und in dieser ausgeklügelten Form noch nie zuvor realisierter Allrad-Antrieb mit elektronisch gesteuerter Anti-Schlupf-Regelung verteilt die Kraft nach zu wählenden Fahr-Programmen auf die vier Räder;

- eine hydraulische Niveau-Regelung, ebenfalls elektronisch gesteuert, kann die Boden-Freiheit um insgesamt acht Zentimeter variieren.

Die höchste Stufe der Regelung sieht sogar eine „Gelände“-Stellung vor: Das schnellste und technisch anspruchsvollste Serien-Automobil aller Zeiten soll demnach bei Bedarf sogar abseits der festen Piste einen festen Arbeitsplatz finden.

Zunächst einmal ist der 959 aber gemacht, um den Stand der technischen Möglichkeiten im Straßen-Automobilbau zu demonstrieren. In dem Sportwagen, der nach Porsche-Intentionen alles vereint, was Technik und Elektronik in naher Zukunft beim Thema Auto zu bieten haben werden, sieht der schwäbische Auto-Hersteller auch so etwas wie einen rasanten Werbeträger für das Haus. Frei nach dem Motto: „Das alles ist bei Porsche möglich, die und ähnliche Technik bieten wir unseren Kunden – auch Automobil-Herstellern, die gerne technisches Know-how im Entwicklungszentrum Weissach einkaufen.“

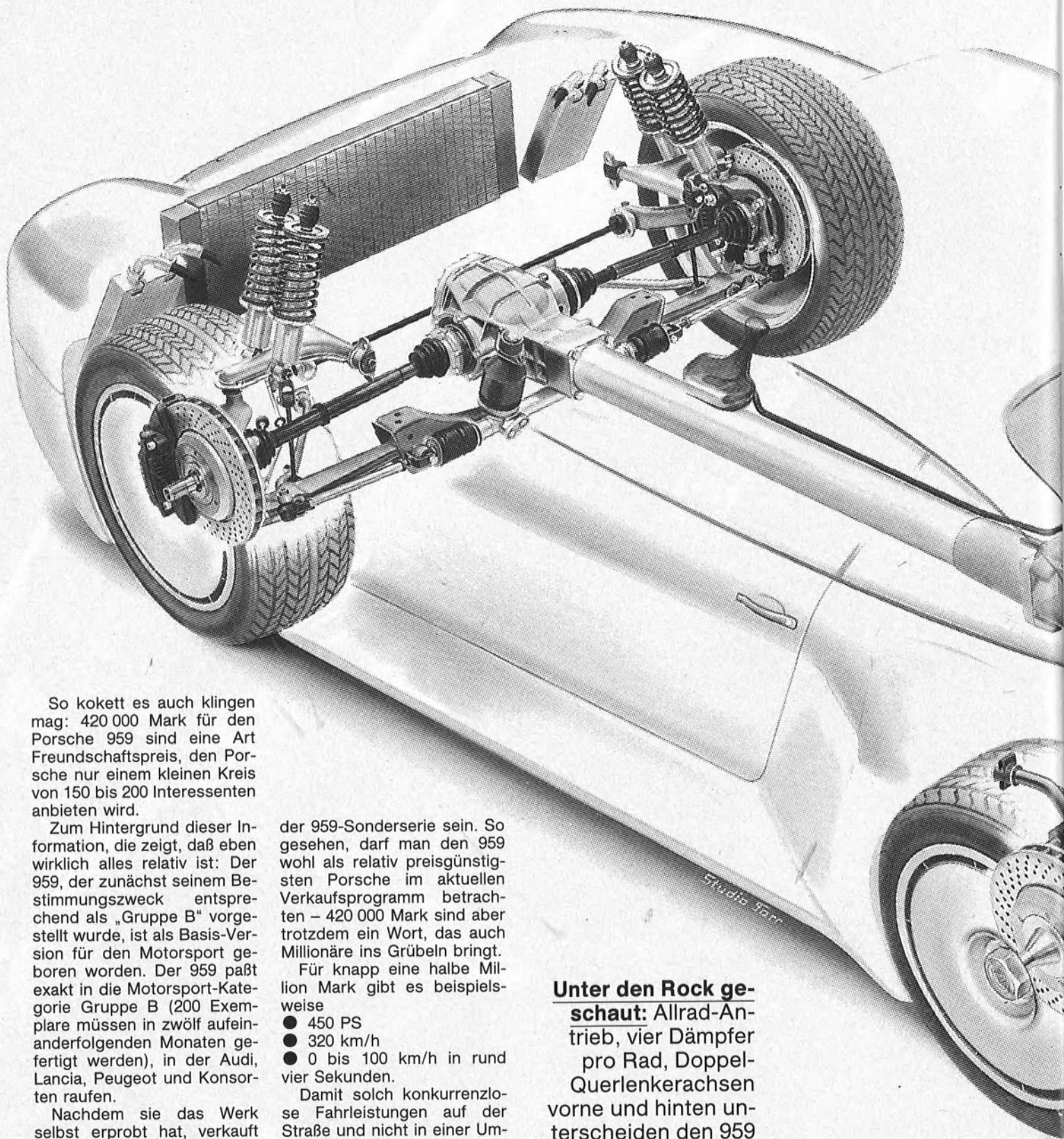
Gerade die Werbung für Weissach-Kapazitäten spielte wohl eine entscheidende Rolle für die Absegnung des ehrgeizigen 959-Projektes – mit dem rollenden Stand der Automobiltechnik sollen auch neue Fremdaufträge ins Haus geholt werden. Zu festen Porsche-Kunden, die in Weissach entwickeln lassen, zählen bereits Audi, BMW, Volkswagen und Ford, um nur einige zu nennen.

Nur noch wenige Wochen bis zur endgültigen Präsentation des Super-Automobils der Gegenwart, in dem alles, was automobile Zukunftsmusik heißt, gemeinsam aufspielt. sport auto beobachtete die letzten Tests vor der IAA-Präsentation im September

Der Vater war ein Porsche 911: Das

kann der 959 trotz eigenständiger Optik nicht leugnen. Alu-Hauben, Alu-Türen und Plastik-Bauteile aus Kevlar kommen zum Einsatz ▶





So kokett es auch klingen mag: 420 000 Mark für den Porsche 959 sind eine Art Freundschaftspreis, den Porsche nur einem kleinen Kreis von 150 bis 200 Interessenten anbieten wird.

Zum Hintergrund dieser Information, die zeigt, daß eben wirklich alles relativ ist: Der 959, der zunächst seinem Bestimmungszweck entsprechend als „Gruppe B“ vorgestellt wurde, ist als Basis-Version für den Motorsport geboren worden. Der 959 paßt exakt in die Motorsport-Kategorie Gruppe B (200 Exemplare müssen in zwölf aufeinanderfolgenden Monaten gefertigt werden), in der Audi, Lancia, Peugeot und Konsorten raufen.

Nachdem sie das Werk selbst erprobt hat, verkauft Porsche traditionell Rennversionen an seine Kunden. Preise werden dabei so kalkuliert, daß die Entwicklungsgelder mit dem Verkauf einer Rennserie wieder eingespielt werden. So soll es auch im Falle

der 959-Sonderserie sein. So gesehen, darf man den 959 wohl als relativ preisgünstigsten Porsche im aktuellen Verkaufsprogramm betrachten – 420 000 Mark sind aber trotzdem ein Wort, das auch Millionäre ins Grübeln bringt.

Für knapp eine halbe Million Mark gibt es beispielsweise

- 450 PS
- 320 km/h
- 0 bis 100 km/h in rund vier Sekunden.

Damit solch konkurrenzlose Fahrleistungen auf der Straße und nicht in einer Umlaufbahn enden, packte Porsche alles, was der Fahrsicherheit dient, in den 959. Den sogenannten „Transaxle-Allrad-Antrieb“ definiert das Haus so: „Die Antriebskraft wird über eine elektronische

Unter den Rock geschaut: Allrad-Antrieb, vier Dämpfer pro Rad, Doppel-Querlenkerachsen vorne und hinten unterscheiden den 959 grundsätzlich vom Vater 911. Im Wagenbug der Kühler für die wassergekühlten Vier-ventil-Zylinderköpfe

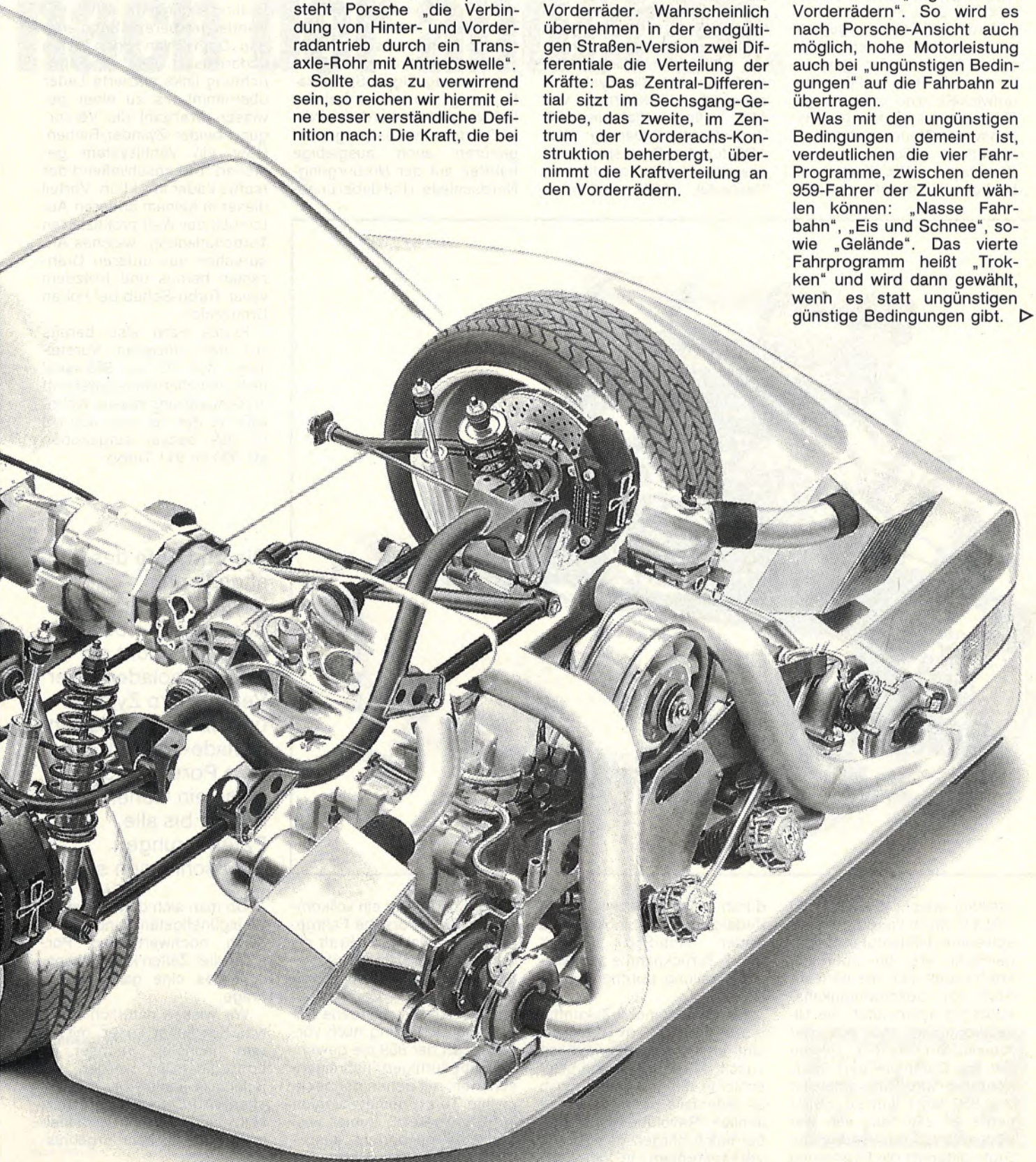
Programm-Steuerung je nach Fahrbahn-Bedingungen unterschiedlich auf Vorder- und Hinterachse verteilt.“ Unter „Transaxle-Allradkonzept“ versteht Porsche „die Verbindung von Hinter- und Vorderantrieb durch ein Transaxle-Rohr mit Antriebswelle“.

Sollte das zu verwirrend sein, so reichen wir hiermit eine besser verständliche Definition nach: Die Kraft, die bei

den klassischen Porsche-Heckmotor-Sportwagen nur auf die Hinterräder losgelassen wird, erreicht jetzt über ein Transaxle-Rohr auch die Vorderräder. Wahrscheinlich übernehmen in der endgültigen Straßen-Version zwei Differentiale die Verteilung der Kräfte: Das Zentral-Differential sitzt im Sechsgang-Getriebe, das zweite, im Zentrum der Vorderachs-Konstruktion beherbergt, übernimmt die Kraftverteilung an den Vorderrädern.

Porsche erachtet mit diesem Bauprinzip die „Traktionsvorteile, die der Heckantrieb bietet“, optimal kombiniert mit den „angetriebenen Vorderrädern“. So wird es nach Porsche-Ansicht auch möglich, hohe Motorleistung auch bei „ungünstigen Bedingungen“ auf die Fahrbahn zu übertragen.

Was mit den ungünstigen Bedingungen gemeint ist, verdeutlichen die vier Fahrprogramme, zwischen denen 959-Fahrer der Zukunft wählen können: „Nasse Fahrbahn“, „Eis und Schnee“, sowie „Gelände“. Das vierte Fahrprogramm heißt „Trocken“ und wird dann gewählt, wenn es statt ungünstigen günstige Bedingungen gibt. ▶



Damit aber nicht genug der elektro-technischen Variations-Möglichkeiten im neuen Super-Porsche: Das elektronisch gesteuerte Fahrwerk des 959 paßt sich stets den geforderten Bedingungen an, und zwar in zweierlei Hinsicht: Die Dämpfer, gemeinsam von Bilstein und Porsche entwickelt, sind in der Lage, über eine sogenannte „By-passventil-Steuerung“ verschiedene Härtestufen zu durchlaufen. Bis Tempo 50 bleiben die Dämpfer dabei in

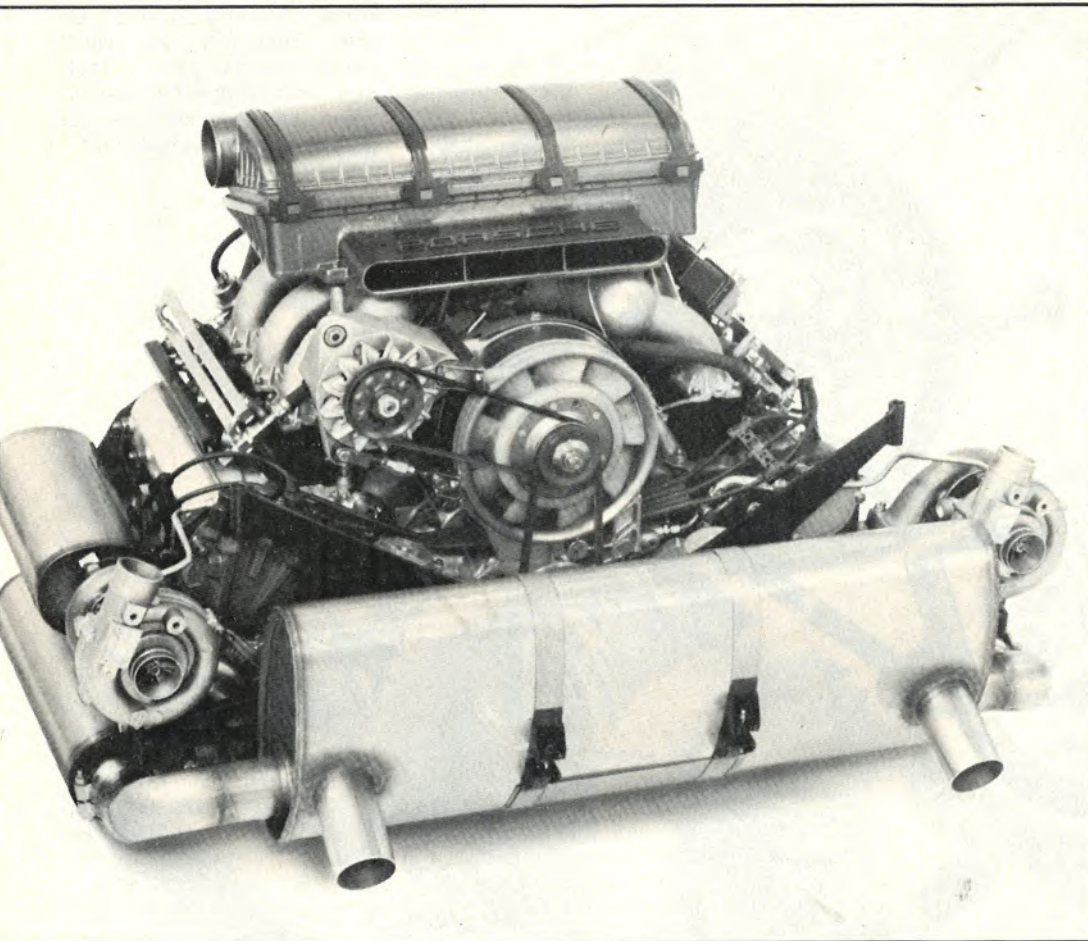
Daß zu diesen aufwendigen und technisch revolutionären Einrichtungen – die Porsche allesamt als Tribut an die Fahrsicherheit beim Hochleistungs-Automobil der Zukunft sieht – serienmäßig ein Anti-Blockiersystem gehört, ist selbstverständlich. Aber auch ein Anti-Slip-System – quasi die Umkehrung von ABS – findet Platz im 959. Vereinfachte Erklärung: Was ABS für das Bremspedal, ist das Anti-Slip-System für das Gaspedal. ABS verhindert

bleiben, ist nur allzu verständlich. Deshalb kommt der 959 auch erst mit Zeitverzug auf den Markt, laut interner Planung sollte das Super-Auto bereits 1985 verkauft werden. Tatsächlich findet aber jetzt gerade eine abschließende Testserie statt, die den 959 in seiner endgültigen Spezifikation zeigt, so wie er bei der IAA vorgestellt werden wird.

Zu diesem Testprogramm gehören auch ausgiebige Fahrten auf der Nürburgring-Nordschleife. Und dabei erleb-

Auch was den allseits respektierten Turbo-Bumms be trifft, gibt es beim 959 Neuerungen: Ein Turbosystem, das werksintern „Register-Ladung“ genannt wird, gewährleistet bereits bei niedrigen Drehzahlen einen guten Ladereinsatz. Der in Fahrtrichtung links plazierte Lader übernimmt bis zu einer gewissen Drehzahl die Versorgung beider Zylinder-Reihen. Über ein Ventilsystem gesteuert, tritt anschließend der rechte Lader in Aktion. Vorteil dieser in keinem anderen Automobil der Welt praktizierten Turboaufladung: weiches Ansprechen aus unteren Drehzahlen heraus und trotzdem voller Turbo-Schub bei hohen Drehzahlen.

Erstes Fazit also bereits vor der offiziellen Vorstellung: 450 PS im 959 sind nicht der Siebenmeilenschritt in Richtung automobiler Wahnwitz; in der Tat sind 450 PS im 959 besser aufgehoben als 300 im 911 Turbo.



Die Endstufe des altgedienten Porsche-Sechszylinder-Boxers: 450 PS stark, bestückt mit zwei Turboladern, vier Ventilen pro Zylinder und einem raffinierten Auflade-System, aus dem Porsche so lange ein Geheimnis macht, bis alle Patentierungen abgeschlossen sind

Stellung weich, zwischen 50 und 170 km/h werden elf verschiedene Härtestufen durchgemacht, erst bei über 180 km/h regelt sich die härteste Stufe ein. Geschwindigkeitsabhängig agiert auch die Niveauregelung, die von vier Aluminium-Dämpfern (je einer pro Dämpfer-Paar) übernommen wird: Je schneller der 959 fährt, um so weiter senkt er sich ab, von der höchsten bis zur niedrigsten Stufe differiert die Einstellung um drei Zentimeter.

durch das Reduzieren des Pedaldrucks blockierende Räder, Anti-Slip vereitelt durch Zurücknahme der Gaspedalstellung durchdrehende Räder.

Soviel Automobil-Zukunftsmusik unter einem Dach vereint ergibt einen gewaltigen Tusch: In der 100jährigen Geschichte des Automobils gab es jedenfalls noch nie etwas ähnlich Revolutionäres. Daß bei solch ehrgeizigen Plänen Verzögerungen in der Entwicklungsphase nicht aus-

ten die Testfahrer ein vollkommen neues Porsche-Fahrgefühl: noch viel mehr Kraft als der 911 Turbo und ein neutrales Fahrverhalten. Durch die angetriebenen Vorderräder und die damit verbundene Gewichts-Verlagerung nach vorne verliert der 959 die gewöhnungsbedürftigen Fahreigenschaften, mit denen der hecklastige Turbo seinem Lenker im Grenzbereich immer wieder eine besonders ausgeprägte Form von aktivem Autofahren beschert.

Ob man sich den – relativ – preisgünstigsten und technisch hochwertigsten Porsche aller Zeiten kaufen kann, ist indes eine ganz andere Frage.

Wir wissen natürlich nicht, was Sie, lieber Leser, mit Ihrem nächsten Sechser im Lotto anstellen werden, wir jedenfalls kamen bei mehreren Abstimmungen innerhalb der Redaktion zu auffallend einheitlichen Ergebnissen.

Norbert Haug