

»Er isch halt a wuselix Autole, der Boxschafter«

Im Herbst schickt Porsche seinen Jüngsten ins Rennen. Damit der Kleine von Anfang an seinen sicheren Platz auf der Überholspur hat, wurde er auf eine 11 000 Kilometer lange Martertour durch die USA geschickt. Emanuel Eckardt war dabei, als dem Nachwuchs die Macken ausgetrieben wurden

ALLE FOTOS: DIETER SELIM



Zwei Boxster vorneweg,
drei 911er im Gefolge:
Porsches Test-Konvoi rast
über die Sandpisten
von Utah

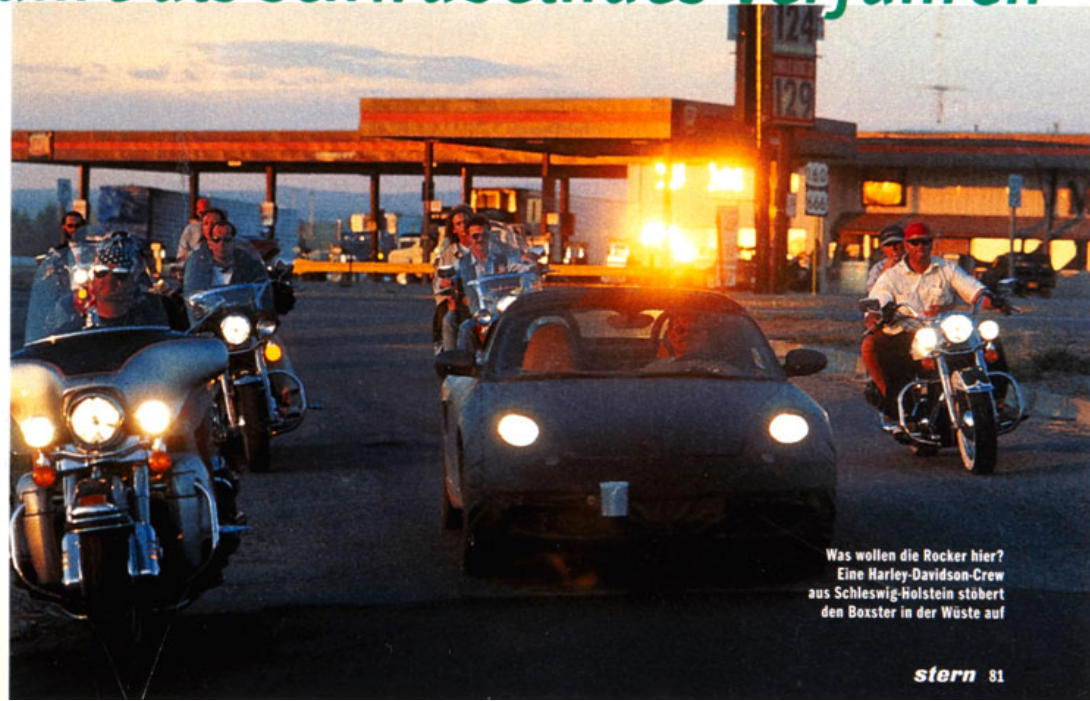
»Wie hoch ist die
Schweißaufnahme des Lenkrads?«
Fragen wie diese treiben
das Porsche-Team in die Wildnis



Probefahrt als schwäbelndes Verfahren



Hält das Cabrio-Verdeck auch
30 Grad Kälte ab? Die Antwort liegt
auf den eisigen Pisten von Alaska



Was wollen die Rocker hier?
Eine Harley-Davidson-Crew
aus Schleswig-Holstein stößt
den Boxster in der Wüste auf



Zu Wasser, zu Lande: Ein Auto boxt sich durch

Kurz vorm Surfen:
Im Wasserbad des Contidroms
in Hannover muß der Boxster
seine Spurtreue beweisen



**Technischer K.o., aber klarer
Punktsieg für den Boxster:**
Nach dem Crash bei Tempo 50
blieben Fahrgastzelle und sogar
die Windschutzscheibe heil

Abenteuer pur. Wir fahren in die weiße Glut der Sandwüste, jagen wie der Wind über schnurgerade Straßen, quälen uns über staubige Geröllstrecken. Wir folgen alten Indianerpfaden, brettern über einsame Highways und verschwinden im Labyrinth mächtiger Felswände. Wir fegen mit heulenden Motoren über steile Paßstraßen oder kriechen im ersten Gang auf 3000 Meter Höhe. Und wenn wir abends unser Ziel erreichen, in staubbedeckten Wagen, knirscht Sand zwischen unseren Zähnen.

Eine seltsame Reise, elftausend Kilometer quer durch die USA in geheimer

Mission. Zwanzig Männer in kurzen Hosen, Ingenieure, leitende Angestellte und Kraftfahrzeugmeister der Firma Porsche, Zuffenhausen. Sie sind über Sprechfunk miteinander verbunden. So kriegen wir alles mit. Wagen drei hat einen Temperaturfühler verloren. Bei Wagen fünf steigt gerade die Klimaanlage aus. »Henn Sie Heißluftaustritte?« fragt Wagen eins. »Des nedda. Aber äbe isch oi Colados platzl.«

Eine merkwürdige Karawane: neun Fahrzeuge, darunter einige, die es noch gar nicht gibt – zwei mattschwarze, mit Lederschürzen und Tarnkappen zur Unkenntlichkeit verunstaltete Prototypen, rollende Verschlüß-

sachen, die erst Ende 1997 der Öffentlichkeit vorgestellt werden sollen. Ebenfalls mattschwarz, nur an Scheinwerfern und Rücklichtern leicht getarnt, zwei flache Sportwagen der Serie 986, die neuen Boxster. Ab 18. Oktober 1996 sollen sie verkauft werden. Aber zu diesem Termin wird keiner mehr zu kriegen sein. 12000 sind schon vorbestellt und angezahlt.

Reisen als schwäbelndes Verfahren. Alles hört auf Wagen Heinz. Heinz Bernhard, Expeditionsleiter und Geheimhaltungsbeauftragter, fragt nach der »Reschtreischweide« im Bordcomputer, informiert den Geleitzug über die Schönheiten

(»Do vorn kommt jetzt a sche's Sträßle«) und Gefahren (»Vorsicht! Do ische Linkschkurv« mit Rollschplitt«) der Neuen Welt. Den Eingeborenen begegnen wir mit Respekt: »Achtung! Jogger von vorn!« Alles fährt langsamer. »Jogger vorbei«, meldet Wagen neun.

Jeden Sommer geht so ein Porsche-Geleitzug auf die Reise, um bei Temperaturen von 40 Grad Celsius im Schatten und darüber Neuentwicklungen und Geheimprojekte im Härtetest zu erproben. Jeden Winter fährt ein Team nach Kanada oder Alaska. Wir reisen mit Team 23. Das Team führt Mängellisten. →



1 Der Sechszylinder-Boxer, jetzt mit Wasserkühlung und Vier-Ventiltechnik, ist vor der Hinterachse als Mittelmotor eingebaut.
2 Hinter dem Triebwerk liegt der größere, über dem Tank (Ziffer 8) der kleinere Kofferraum. **3** Sogar im Verdeckkasten lassen sich kleinere Utensilien verstauen. **4** Das Armaturenbrett wird

kostensparend als komplettes »Modul« montiert. **5** Die Klimaanlage arbeitet mit Pollenfilter. **6** Zur gleichmäßigen Gewichtsverteilung hat das Ersatzrad seinen Platz vorne. **7** Zwei Wasserkühler schützen den Motor vor Überhitzung. **8** Der Tank liegt crashsicher hinter der Vorderachse

prüft das Wank- und Gierverhalten des Fahrgestells und das komplexe Verhältnis von Mensch und Maschine, etwa die »Schweißaufnahme des Lenkrads« oder das »Aufheizen der Sitze bei abgestelltem Fahrzeug und anschließender Wegfahrt in kurzen Hosen«.

Heilix Blechle. Die Männer sind mit großem Ernst dabei, simpeln Fach und bessern nach, stöpseln, notieren und rechnen. Sie haben ihre Autos mit Elektronik vollgestopft und führen gewissenhaft ihre Checklisten. Und wenn sie abends um die Autos herumstehen, erwacht väterliche Emotion: »Er isch halt a wusel Autole, der Boxschafter.«

Der Erfolg hat viele Väter. 31 Teams haben den Boxster entwickelt, um ihn gestritten, sich zusammengerauft auf dem Weg nach unten: Alles sollte runter, der Verbrauch und die Windgeräusche, der Luftwiderstand und natürlich die Kosten. Die Designer gerieten mit den Aerodynamikern aneinander, die hinten eine Kastenform mit hoher Abrißkante haben wollten. Aber Schönheit siegt. Das elegant abfallende Heck durfte bleiben, dafür mußten sie den Lufteinlaß vor den Hinterrädern höher setzen.

Entwickler wollen immer nur das Beste. Sie sind die natürlichen Feinde der Finanzvorstände. Eine wahre Schlacht tobte um zu teure Schalter und Armaturen, Aluminium wurde gestrichen, Plastik genähigt, und das Lastenheft wurde jeden Tag dicker. Das Boxster-Baby, das 1993 in Detroit zum ersten Mal als Studie gezeigt wurde, wuchs um 30 Zentimeter in der Länge – wegen der →

»Mir höret nie uff«

Knautschzone und der beiden Kofferräume: Jetzt passen zwei Satz Golfschläger und zwei Koffer hinein.

Im Motorraum ist es enger als je zuvor. »Die hinterste Plätze kriegen immer d' Elektriker«, knurrt ein Expeditionsteilnehmer, der sich für einen chirurgischen Eingriff quer über das Blech der Karosserie legen muß.

Für gravierende Korrekturen ist es zu spät. Es geht ums Finish, um den Teppichboden mit der »Schweschichtinterschäumung«, der verhindern soll, daß die Hitze des Mittelmotors in die Fahrgastzelle dringt, um den Cupholder, der – eine Katastrophe! – im Lastenheft vergessen wurde. Ausgerechnet bei einem Auto, das in Amerika ein Renner werden soll.

Auch bei den Ingenieuren, die am Sound arbeiten, scheint der Gipfel der Perfektion noch nicht erreicht. Dem Auspufffehler der volle Klang, sagen sie, den Kollegen vom Getriebe-Versuch stört ein Gangheuler, und der Akustiker will, daß in der Tieffrequenz mehr rüberkommt. Schnurren soll er, der Motor, kernig brummen, aber nicht heulen. »Unsere Akustiker sind die Mozarts des Unternehmens«, sagt ein Experte für Geräuschentwicklung.

Vierzig solcher Mozarts arbeiten bei Porsche. Motorklangkomponisten, Huptonsetzer, Auspuffarrangeure und Korreptoren für die kammermusikalischen Feinheiten der Innenraumakustik. Das Blinkgeräusch haben sie unter 50 Varianten mit Kunstkopfaufnahmen zum vollkommenen Klick verfeinert, das Innengeräusch des wassergekühlten Sechszylinders zu einem porschetypischen leicht singenden accelerando durchkomponiert. Das Außengeräusch geht im Fortissimo bis an die



Premiere in Italien: Selbst eingefleischte Ferrari-Fans prophezeien dem Kleinen eine große Zukunft

Porsches Tonmeister stimmen die Karosserie wie einen Konzertflügel

gesetzlich erlaubten Grenzwerte. Wer den Boxster nur vorbeifahren hört, soll auch etwas davon haben, sagen die Verkehrslärmdesigner in aller Unschuld. Ein Porsche muß wie ein Porsche klingen. »Eine Karosserie ist wie der Klangkörper eines Konzertflügels«, erklärt der Akustiker Karl Gregotsch, der wie Mozart gern auf Reisen komponiert, aber wie Schumann eher eine düstere Weisheit an den Tag legt. Er ist chronisch unzufrieden. Alles war perfekt, dann plötzlich Kettengeräusche! »Die waren maskiert, von anderen Geräuschen überlagert. Sie kamen erst relativ spät hoch.«

Sie mußten die Partitur noch einmal umschreiben, die Verzahnung optimieren, tieffrequente Heuler im Hintergrund absenken und einen Helmholtz-Resonator in den

Ansaugtrakt hängen, eine Art Zauberflöte, die wie ein angedockter Klangkörper mitschwingt und störende Frequenzen übertönt. Der Motoren-Mozart könnte jetzt zufrieden sein, aber dann wäre er nicht Akustiker bei Porsche. »Mir höret nie uff.«

Auf die inneren Werte kommt es an, sagt ein Elektroniker. Stolz verweist er auf 40 Elektromotoren, die unter dem Blechkleid verborgen sind, auf pfiffige Synergieeffekte: Das Kombi-Instrument steuert den Heckspoiler, die Motronic besorgt die Lüftersteuerung. Früher waren sie stolz, zwei Kilometer Kabel verlegt zu haben. Heute versuchen sie, das Kabelgewicht niedrig zu halten.

Am Motor haben sie natürlich besonders gefeilt.

Bei der ersten Erprobung wurde die Motorleistung noch schwer bemängelt, inzwischen legt er bei 4000 Umdrehungen noch mal richtig zu. »Das ist wie ein zweiter Frühling!« Wenn Horst Marchart, Vorstand für Entwicklung, über die Drehmomentkurve spricht, glänzen seine Augen, und die Hand beschreibt eine aufwärtsstrebende Flugbahn: »Sie ist wie ein Panther, langgestreckt, wie im Sprung.«

Den Sprung in einen zweiten Frühling hat Porsche bitter nötig. Wenn die Konkurrenten BMW mit dem Z3 und Mercedes-Benz mit dem SLK ihre Programme um einen Roadster ergänzen, ist das nur ein farbiger Tupfer in einer tief gestaffelten Modellpalette, ein strategischer Seitensprung in eine kleine, vielversprechende Marktnische.

Für Porsche geht es in dieser Nische um Alles oder Nichts. Wenn Deutschlands kleinster Autohersteller, der zur Zeit nur ein einziges Auto – den 911 – produziert, mit einem zweiten Modell startet, geht er voll ins Risiko. →