
LA 2018: Porsche 911 – neuer Schliff für die Ikone

Von Jens Meiners

Zur Veranstaltung im Porsche Experience Center im Süden von Los Angeles ist Prominenz angereist. Rennfahrer Mark Webber übernimmt die Moderation, Klamottendesigner Magnus Walker gibt sich die Ehre. Und bevor Porsche-Chef Oliver Blume zum eigentlichen Anlass kommt, verkündet er eine Spende von 250 000 US-Dollar (ca. 220 000 Euro) an das amerikanische Rote Kreuz.

Das gestrige Event im Vorfeld der Los Angeles Auto Show (–9.12.2018) ist in seiner Bedeutung kaum zu überschätzen, denn Porsche schlägt hier das nächste Kapitel in der Geschichte des legendären 911 auf: Unter dem internen Kürzel 992 ist eine neue Modellgeneration entwickelt worden, mit der die Stuttgarter ihre Kernkundschaft auch weiterhin glücklich machen wollen. Denn auch wenn das Portfolio um ein elektrifiziertes Modell nach dem anderen erweitert wird: Mit dem Elfer steht und fällt die Marke.

Die stilistischen Änderungen sind subtil, aber dennoch deutlich sichtbar. Porsche hat den vorderen Luftpfeiler in die Breite gezogen, die Schultern stärker betont und die Scheinwerfer steiler gestellt; diese so genannten „Kanonenrohre“, die in den 70er und 80er-Jahren bei den Rennwagen sogar verschwunden waren, werden stärker betont denn je. Am extrem breiten Heck dominieren horizontale Linien, das Heckfenster ist mit dem Grill tief heruntergezogen.

Horizontal ist jetzt auch der Armaturenräger gestaltet, wie zuletzt beim 993. Der Fahrer blickt auf fünf runde Skalen, wobei der analoge Drehzahlmesser die zentrale Position einnimmt. Eine Vielzahl neuer Farben und Stoffe sorgt für eine hochwertigere Anmutung als bisher. Der zentrale Wählhebel ist zur Wippe geschrumpft, die manuelle Gangwahl kann jetzt nur noch über die Lenkradpaddel erfolgen. Auf dem Armaturenbrett thront beim Sport-Chrono-Paket noch immer aufrecht die Stoppuhr. Gegen Aufpreis gibt es Dekorleisten aus offenporigem Holz – ein schönes Detail, mit dem Porsche bei Sportwagen einen Trend setzen möchte.

Unter dem wohlgeformten Blech verbirgt sich Technik auf neuestem Stand. Für Vortrieb sorgen weiterhin Sechszylinder-Boxermotoren, die nochmals effizienter und sauberer geworden sind. Zum Marktstart gibt es nur den Carrera S und den allradgetriebenen Carrera 4S, jeweils mit 3,0 Litern Hubraum, 450 PS (331 kW) und Acht-Gang-Doppelkupplungsautomatik. Damit spurtet er in 3,7 Sekunden (4S: 3,6 Sek.) von null auf 100 km/h, die Spitze liegt bei 308 (306) km/h. Diesen hervorragenden Werten steht ein nicht minder eindrucksvoller Zyklusverbrauch von 8,9 (9,0) Litern pro 100 Kilometer gegenüber.

Die bei gleichem Radstand leicht gewachsene Karosserie besteht jetzt vollständig aus Aluminium, das Gewicht bleibt damit ausstattungsbereinigt trotz höherer Sicherheit praktisch gleich. Zu den neusten Technologien gehören Sensoren, die Nässe auf der Straße erkennen und dem Fahrer einen Wechsel in den „Wet-Modus“ empfehlen. 20-Zoll-Felgen vorn und 21-Zoll-Felgen hinten gehören zum Serienumfang. Ein Nachtsichtgerät ist ebenso zu bekommen wie ein „persönlicher Assistent“ namens Porsche 360+, der beispielsweise Restaurantempfehlungen erteilen kann. Zu allem Überflus gibt es auch noch einen Emissionskalkulator namens „Porsche Impact“, über den reuige Schnellfahrer ihre verbrauchs-basierten Ablasszahlungen planen können.

Sofern dafür noch Mittel vorhanden sind. Denn mit einem Einstandspreis von 120 125 Euro für den Carrera S und 127 929 Euro für den Carrara 4S ist auch der neue 911 kein

Sonderangebot, zumal sich in bekannter Porsche-Manier ohne sonderliche Mühe noch erkleckliche fünfstellige Beträge draufsatteln lassen. Übrigens lassen sich heck- und allradgetriebene Varianten optisch – anders als bisher – nicht mehr unterscheiden.

Der 911 Carrera S und der Carrera 4S kommen als Coupé auf den Markt; sie bekommen demnächst Gesellschaft, und zwar zunächst durch ein Stoffdach-Cabriolet, gefolgt von einer leistungsreduzierten Einstiegsvariante sowie Targa-Versionen und schließlich den extrem sportlichen Turbo- und GT3-Derivaten. (ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



Porsche 911.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



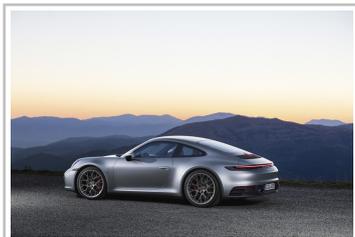
Porsche 911.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



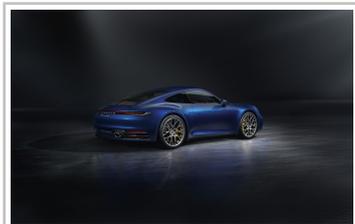
Porsche 911.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



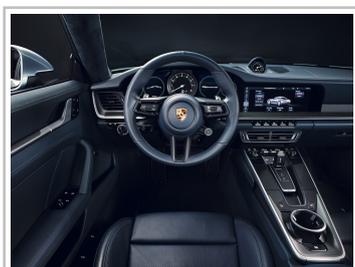
Porsche 911.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche
