
Porsche 911 Cabrio: So schnell kann der Frühling kommen

Bereits sechs Wochen nach dem Debüt des Coupés steht nun das 911 Cabriolet am Start. Der offene Elfer setzt damit eine jahrzehntelange Tradition fort: Als Porsche im September 1981 den Prototyp des ersten 911 Cabriolets auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt zeigte, waren Kunden und Fans auf Anhieb begeistert. Seither hat die offene Elfer-Variante, die ab 1982 ausgeliefert wurde, einen Stammplatz im Modell-Programm.

Das neue Modell bleibt auch als Cabriolet unverkennbar ein Porsche 911. Das vollautomatische Stoffverdeck besitzt eine feste Glas-Heckscheibe. In der Verdeck-Struktur sind flächige Magnesiumelemente integriert, sogenannte Flächenspiegel, die das Aufblähen des Daches bei hohen Geschwindigkeiten unterbinden. Das Verdeck kann bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h geöffnet oder geschlossen werden. Die neue Dach-Hydraulik verkürzt die Öffnungszeit auf rund zwölf Sekunden, ein elektrisch ausfahrbares Windschott nimmt dem Sturm im Nacken die Spitze.

Das 911 Cabriolet startet als Carrera S mit Hinterrad- und als Carrera 4S mit Allradantrieb. Beide vertrauen auf den 2981 ccm großen, aufgeladenen Sechszylinder-Boxermotor mit 450 PS (331 kW) bei 6500 Umdrehungen pro Minute (U/min) und 530 Newtonmeter Drehmoment zwischen 2300 und 5000 U/min. Ein verbessertes Einspritzverfahren und weitere Optimierungsmaßnahmen erhöhen den Wirkungsgrad und reduzieren die Emissionen im Antrieb. Die Kraftübertragung übernimmt ein neu entwickeltes Acht-Gang-Doppelkupplungsgetriebe.

Der Carrera S beschleunigt in 3,9 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 (mit optionalem Sport Chrono-Paket: 3,7 s) und wird bis zu 306 km/h schnell. Der Carrera 4S erreicht 304 km/h Spitze und beschleunigt in 3,8 Sekunden auf 100 km/h (mit optionalem Sport Chrono-Paket: 3,6 s).

Durch die neue Position der Motorlager ist das Cabriolet torsionssteifer als der Vorgänger. Erstmals für das 911 Cabriolet im Angebot ist das Porsche Active Suspension Management (PASM) Sportfahrwerk. Die Federn sind in diesem Fall härter und kürzer, die Querstabilisatoren der Vorder- und Hinterachse steifer, das Fahrwerk insgesamt ist um zehn Millimeter abgesenkt. Damit liegt der Elfer neutraler und ausbalancierter auf der Straße.

Das 911 Cabriolet tritt breiter, selbstbewusster und insgesamt muskulöser auf als der Vorgänger. Über den großen Rädern mit vorn 20 und hinten 21 Zoll Durchmesser wölben sich breitere Kotflügel. Die hinterradangetriebenen Modelle übernehmen dabei die bisherige Karosserie-Breite der Allradmodelle. Der Zuwachs an der Hinterachse beträgt hier 44 Millimeter. Der generell um 45 mm breiter gewordene Vorderwagen greift ein traditionelles Thema früherer 911-Generationen auf: die lang nach vorn gezogene Kofferraumhaube mit einer markanten Vertiefung vor der Windschutzscheibe. Beides streckt die Frontpartie und verleiht Dynamik.

Am Heck dominieren der deutlich breitere, variabel ausfahrbare Spoiler und das durchgehende, nahtlose feine Leuchtenband. Mit Ausnahme des Bug- und Heckteils besteht die gesamte Außenhaut aus Aluminium.

Die Armaturentafel verläuft wie beim Ur-Elfer über die gesamte Breite zwischen zwei horizontalen Flügelebenen. Neben dem mittig positionierten Drehzahlmesser informieren zwei dünne, rahmenlose Freiform-Displays den Fahrer. Der jetzt 10,9 Zoll große Centerscreen des Porsche Communication Management (PCM) lässt sich schnell und

ablenkungsfrei bedienen.

Als Weltneuheit hat Porsche den „Wet Mode“ entwickelt. Die Funktion erkennt Wasser auf der Straße, konditioniert die Regelsysteme entsprechend vor und warnt den Fahrer. Dieser kann den Wagen dann auf Tastendruck oder per Mode-Schalter am Lenkrad (Sport Chrono-Paket) besonders sicherheitsbetont abstimmen. Der ebenfalls serienmäßige Warn- und Bremsassistent erkennt kamerabasiert die Gefahr von Kollisionen mit Fahrzeugen, Fußgängern und Radfahrern und leitet gegebenenfalls eine Warnung oder Notbremsung ein. Ein Park-Assistent inklusive Rückfahrkamera ergänzt die Serienausstattung beim Cabriolet. Optional sind für den 911 ein Nachtsichtassistent mit Wärmebildkamera sowie der Abstandsregeltempomat mit automatischer Distanzregelung, Stop-and-go-Funktion und reversiblen Insassenschutz verfügbar.

Der 911 Carrera S Cabriolet kostet in Deutschland ab 134 405 Euro, der 911 Carrera 4S Cabriolet ab 142 259 Euro einschließlich Mehrwertsteuer und länderspezifischer Ausstattung. Die neuen Modelle sind ab sofort bestellbar. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Porsche 911 Carrera 4S Cabriolet.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera 4S Cabriolet.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera 4S Cabriolet.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera 4S Cabriolet.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera 4S Cabriolet.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera 4S Cabriolet.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



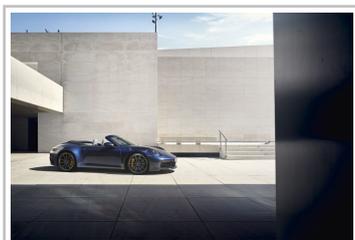
Porsche 911 Carrera 4S Cabriolet.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



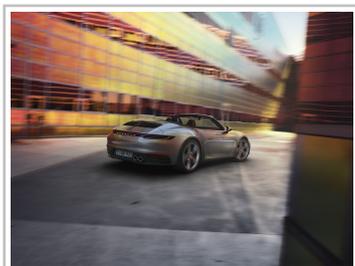
Porsche 911 Carrera 4S Cabriolet.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



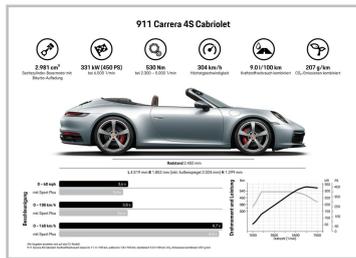
Porsche 911 Carrera 4S Cabriolet.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



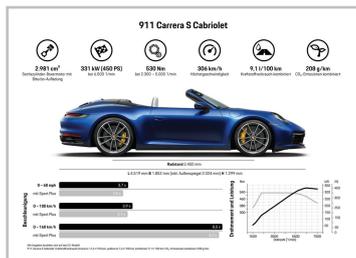
Porsche 911 Carrera 4S Cabriolet.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera 4S Cabriolet.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera 4S Cabriolet.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche