
Vorstellung Porsche 911: Symbiose aus Aura und Kraft

Von Peter Schwerdtmann

Stärker und schneller – genau das erwartet jedermann von einem neuen Porsche. Aber brauchen wir einen Porsche 4.0? Puristen haben die Antwort jederzeit parat: Ein handgeschalteter Sauger soll es sein, ohne elektronischen Schnickschnack, denn nur die Leistung zählt, und beim Porsche besonders die Leistung des Fahrers – no risk, no fun. Doch: Willkommen in der Gegenwart! Der neue Porsche 911 mit Turbo, Automatik und Assistenzsystem ist schneller als die Puristen es gewohnt sind und supersicher. Aber eine Handschaltung gibt es immer noch, für alle die langsamer beschleunigen wollen.

Den Puristen zum Trost sei gesagt: Für die Gestaltung der Armaturentafel hat sich Porsche des Vorbild vom Ur-911-er besonnen und die Instrumente – ergänzt um einen Bildschirm fürs Infotainment-System – zwischen zwei waagrecht über die gesamte Breite laufende Querträger gesteckt. Und den analogen Drehzahlmesser in der Mitte des Fahrersichtfelds gibt es ebenso weiterhin wie den links der Lenksäule angebrachten Starter-Drehknopf. Doch die vier Rundinstrumente links und rechts vom Drehzahlmesser sind Bildschirme. Aber auch ein paar ganz analoge Schalter als Shortcuts unter dem jetzt größeren Bildschirm haben den Weg ins Auto gefunden.

Dennoch – mit dem neuen 911 wird spürbar, wie sehr sich auch beim Sportwagen die Zeiten ändern. Zwar ist auch der Neue auf den ersten Blick als 911-er zu erkennen, aber er verspricht mit massiverem Auftritt, breiterer Spur und voluminösen Radhäusern mit dicken Reifen (vorn 20 Zoll, hinten 21 Zoll) ein eindrucksvolleres Fahrverhalten.

Natürlich handelt es sich dabei nicht um Posing. Was der Neue mehr kann, erlebten wir auf dem Rennkurs Circuit Ricardo Tormo in der Nähe der spanischen Stadt Valencia. Dort zeigt sich, dass die breite Spur und besonders die dicken Reifen vorn einen spürbaren Effekt bringen. Die Lenkung dreht den Wagen weich und präzise in die Kurve und dann kommt die große Sekunde der Vorderräder. Sie verhindern, dass die noch dickeren Puschen hinten zusammen mit dem Gewicht des Hinterwagens den 911-er aus der Kurve schieben. Er bleibt lange neutral und verlangt gar nach einem frühen Stoß mit dem Gaspedal, der die 450 PS und das maximale Drehmoment von 540 Newtonmetern loslässt.

Das geschieht alles unaufgeregt und ohne Überraschungen: Lenken, nahtlos und brutal beschleunigen, fest zugreifende und genau dosierbare Bremsen geben dem Fahrer die Sicherheit, die Dinge auch bei hohen Geschwindigkeiten und unerwartet hohen Querbeschleunigungen im Griff zu behalten. Dass der Motor das Sauger-Geräusch verloren hat und beim Anlassen eher zivil klingt, passt in diesem Charakter ebenso wie der Federungskomfort und die feine Umgebung im Innenraum samt den Fahrer-Assistenzsystemen. Laut wird es, wenn der 911-er richtig zur Sache geht.

Doch bevor wir uns mit der Technik befassen, noch ein Blick auf das Heck. Dort dominiert der deutlich breitere, variabel ausfahrbare Spoiler und das nahtlose Leuchtenband über die gesamte Breite. Die dritte Bremsleuchte wurde mittig in die Lamellen des Lufteinlasses integriert. Da diese bei ausgefahrenem Heckspoiler verdeckt wird, findet sich im Spoiler eine weitere Bremsleuchte. Als Unterscheidungsmerkmal haben die hinterradangetriebenen S-Modelle schwarze Lamellen, während die allradgetriebenen 4S-Modelle über Chromeinleger im Heckgitter verfügen.

Der Sechszylinder-Boxer im Heck verpasst dem Carrera S und der Variante 4S mit Allradantrieb nun 450 PS (331 kW). Der neue Motor bringt ein verbessertes Einspritzverfahren, Turbolader für jede Zylinderreihe und mehr Ladeluftkühlung für

höheren Wirkungsgrad und weniger Emissionen. Die Kraftübertragung übernimmt ein neu entwickeltes Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe.

Die Höchstgeschwindigkeiten liegen bei 308 km/h (Carrera S) und 306 km/h für den Carrera 4S. Die Beschleunigung von null auf 100 km/h schafft das Heckantrieb-Coupé in 3,7 Sekunden, der Carrera 4S mit Allradantrieb in 3,6 Sekunden. Damit sind beide Autos 0,4 Sekunden schneller als das jeweilige Vorgängermodell. Mit dem optionalen Sport Chrono-Paket erhöht sich der Vorsprung um weitere 0,2 Sekunden. Neben der Leistungssteigerung um 30 PS auf 450 PS bei 6500 Umdrehungen pro Minute (U/min) stellt das 911 Carrera S-Triebwerk ein um 30 Newtonmeter (Nm) höheres Drehmoment von 530 Nm bereit. Das steht in einem breiten Drehzahlband von 2300 bis 5000 U/min zur Verfügung.

Als Weltneuheit für die Serie 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. Erstmals ist für den 911 ein Nachtsichtassistent mit Wärmebildkamera als Option lieferbar. Der auf Wunsch verfügbare Abstandsregeltempomat umfasst eine automatische Distanzregelung mit einer Stop-and-Go-Funktion und einem reversiblen Insassenschutz.

Puristen werden vermutlich auch die neuen, leichteren, bequemeren Sitze nicht gefallen. Sie sind härteres gewohnt. Sie lassen sich vielleicht mit dem Hinweis trösten, dass sich auch der hypermoderne, sauschnelle 911 wieder in eine Pistensau verwandeln lässt. Wenn das Sport Chrono Paket an Bord ist, kann der Fahrer die Systeme mit einem Fingerdruck am Lenkrad abschalten und so ein ungefiltertes, straffes Rennstrecken-Verhalten provozieren. Aber wer mag das seinem Porsche 911 schon zumuten. Diese Symbiose aus Aura und Kraft, Komfort und Sicherheit werden nicht viele für ein paar Kurven knapp jenseits der Grenzen der Physik riskieren wollen. (ampnet/Sm)

Daten Porsche Carrera S

Länge x Breite x Höhe (m): x 1,85 (mit Spiegeln 204) x 1,30

Radstand (m): 2,45

Spurweite (m): 1,59 vorn, 1,56 hinten

Motor: Sechszylinder-Boxer, Biturbo

Leistung: 331 kW / 450 PS bei 6500 U/min

Max. Drehmoment: 530 Nm bei 2300-5000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 308 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,4 Sek. Mit Sport Plus

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 8,9 Liter

Effizienzklasse: F

CO₂-Emissionen: 108 g/km (Euro 6d-TEMP)

Leergewicht / Zuladung: min. 1515 kg / max. 470 kg

Kofferraumvolumen: 132 Liter

Wendekreis: 11,2 m

Räder / Reifen: 8,5Jx20 ET 53, 245/35ZR20 vorn, 11,5 Jx21 ET 67, 305/30 ZR210ZR21

Luftwiderstandsbeiwert: 0,29

Basispreis: Carrera S ab 120125 Euro, Carrera 4S ab 127 979 Euro

Bilder zum Artikel



Porsche 911 Carrera S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911: Warten auf den Ausritt am Morgen.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Porsche 911 Carrera S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera S.

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



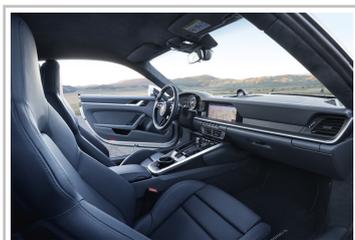
Porsche 911 Carrera S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera S.

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, erste Generation.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Porsche 911.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera S.

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



Der Porsche 911 verfügt serienmäßig als Weltneuheit über einen „Wet Mode“.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Der Porsche 911 verfügt serienmäßig als Weltneuheit über einen „Wet Mode“.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Der Porsche 911 verfügt serienmäßig als Weltneuheit über einen „Wet Mode“.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Der Porsche 911 verfügt serienmäßig als Weltneuheit über einen „Wet Mode“.

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