

# CLASSIC DRIVER

## [Kommt hier die wahnwitzigste Baureihe aller Zeiten des Porsche 911?](#)

### Lead

Heute feiert die Baureihe 992.2 des 911 Premiere. Abgesehen von einem noch schnelleren 911 Carrera, ist die große Schlagzeile, dass der GTS ein Leichtbau-T-Hybridssystem erhält – damit agiert im Elfer erstmals zusätzlich ein Elektromotor.



In der Autowelt vergeht die Zeit anscheinend schneller als anderswo. Gefühlt war es erst gestern, als wir staunend den 992.1 erlebten – dabei war das vor mittlerweile sechs Jahren! Heute begrüßen wir die jüngste wie auch bedeutendste Evolution des 911, wobei die Topnachricht hier die Ergänzung eines hybridisierten Antriebsstrangs für den Carrera GTS ist.



Sie haben richtig gelesen: Sie überreichen Porsche 170.600 Euro für den 992.2 GTS und erhalten im Gegenzug das neu entwickelte T-Hybridssystem, das einen 40 kW starken Permanentmagnet-Elektromotor mit dem ebenfalls neuen Achtgang-PDK-Getriebe verbindet. Zudem beeindruckt, dass Porsches Akku weder größer noch schwerer ist, als die konventionelle 12 Volt-Startbatterie, aber bis zu 1,9 kWh Energie speichert. Zusätzlich zum Elektromotor wird jetzt im GTS serienmäßig eine Hinterachslenkung eingebaut sowie ein neuer, größerer 3,6-Liter-Boxerreihe sechszylinder mit dem ebenfalls neu entwickelten elektrischen Abgasturbolader, der sofort dank eines integrierten Elektromotors anspricht.



Der neue Carrera GTS leistet nunmehr wuchtige 534 PS und katapultiert sich in exakt drei Sekunden von 0 auf 100 Stundenkilometer und beschleunigt weiter bis gut 312 Stundenkilometer. Was ebenfalls erstaunt, ist dass der GTS trotz dieser Extraportion Technologie an Bord nur 50 Kilo schwerer geraten ist – man hört geradezu das kollektive Aufatmen der weltweiten Porscheholics-Gemeinde.

Der serienmäßige Carrera hat ebenfalls ein paar Upgrades erhalten: Vom 992.1 Turbo bekam er den Ladeluftkühler sowie die Turbolader des 992.1 GTS und erreicht damit die Marke 100 Km/h 0,1 Sekunden schneller. Aber die wirklich wesentliche Neuerung für die Modelle, die nicht das Signum GTS tragen, sind die Design-Optimierungen.



Porsche hat kommuniziert, dass man sich große Mühe gegeben habe, die Aerodynamik des 992.2 zu verbessern, unterstützt durch den Zusatz von modellspezifischen Stoßfängern. Mehr noch, die Entwickler haben alle Lichtfunktionen in die inzwischen serienmäßigen Matrix-LED-Frontscheinwerfer des 911 integriert, so wie es Pinky Lai beim 966 versuchte – hier allerdings ohne das seinerzeit kontroverse Spiegeleidesign. Außerdem wird jetzt die Option neuer HD-Matrix-Leuchten mit mehr als 32.000 Lichtpunkten angeboten, die ermöglichen, die Straße bis zu 600 Meter voraus auszuleuchten. Am Heck zeigt sich ein tieferes Lichtband, dessen Neugestaltung jetzt auch das Porsche-Logo integriert, gleichzeitig wurde das Kennzeichenschild nach oben gerückt, wodurch das Elfer-Heck tiefer und breiter wirkt.



Infolge dieser vereinfachten Beleuchtungs-Konfiguration konnte Porsche beim 911 die Fronteinlässe vergrößern – die Version für den GTS besitzt fünf vertikal angeordnete aktive Kühlklappen, die mit den adaptiven Frontdiffusoren am Unterboden agieren. Im Innenraum entdeckt man als Premiere in einem 911 erstmals einen Starterknopf, wie auch die Instrumenteneinheit erstmals komplett digital ausgeführt ist und – leider – auf den wunderschönen analogen Drehzahlmesser des 992.1 verzichtet.



Ohne Zweifel, der 911 ist jetzt digitaler als je zuvor, trotzdem genügt es Porsche anscheinend fürs Erste, den 911 nur tastend an die Elektrifizierung heranzuführen. Aber die wichtigste Frage ist letztlich: Würden Sie sich für den wahnwitzig schnellen hybriden GTS entscheiden? Oder lieber die vielleicht allerletzte reine Verbrenner-Generation des serienmäßigen Carrera genießen wollen?

## Galerie































