

CLASSIC DRIVER

Der neue Porsche 911: Alles neu, alles gut



Der beste Elfer, den es je gab? Geht es nach Porsche, dann liegt die Messlatte ganz weit oben. Tatsächlich meistert der neue 911 den Spagat zwischen Hochleistungssportwagen, Alltags-Shuttle und komfortablem Reise-GT auf souveräne Weise. Seine Vielseitigkeit macht den neuen 911 so faszinierend.

Ein neuer Porsche 911 ist immer ein automobiles Ereignis. Und dieser neue Elfer ist tatsächlich richtig neu; nicht nur auf dem Papier der Verkaufsprospekte, die in Kürze bei den Porsche-Händlern weltweit ausliegen. Tatsächlich wurden beim 911 der Modellgeneration 991 nahezu 90 Prozent aller Bauteile [neu konstruiert](#) oder wesentlich weiterentwickelt. Das Ergebnis kann sich nicht nur sehen lassen. Es fährt sich auch famos. Classic Driver konnte sich hiervon in einem 400 PS starken Carrera S mit PDK-Getriebe in Kalifornien überzeugen. Wie keiner seiner Vorgänger beherrscht der neue Porsche 911 das Spannungsfeld zwischen Sport und Touring. Der Elfer kann alle Gangarten.





Wer eine reinrassige Fahrmaschine sucht, ist beim neuen 911 goldrichtig. Man muss nur einmal beherzt den Launch Control Modus aktivieren, um sich hiervon zu überzeugen. Und das geht so: Linker Fuß auf die Bremse, rechter Fuß voll auf das Gaspedal. Dann die Bremse schlagartig kommen lassen und: ab dafür! In nur 4,1 Sekunden geht es mit optionalem PDK und Sport Chrono Paket von 0 auf 100 km/h. Der starke Sauger mit dem 3,8-Liter-Boxermotor hat mit einer Höchstgeschwindigkeit von 304 km/h zudem einen Platz im „Club der 300“ sicher. Der kleinere Bruder Carrera ist mit seinem 3,4-Liter-Boxer ebenfalls forsch unterwegs, er läuft knapp 290 km/h Spitze.





Mit seinem komplett überarbeiteten und praktisch neu entwickelten Fahrwerk punktet der 911 spürbar bei forcierter Fahrt. Der längere Radstand in Verbindung mit verbreiteter Spur an der Vorderachse sorgt für eine nochmals erhöhte Spur- und Wankstabilität, die zu unmittelbar höheren Kurvengeschwindigkeiten führt. Die sind sofort erfahrbar, denn der Wagen gibt sich hierbei ungemein verlässlich. Man darf es ruhig noch einmal erwähnen: Die Nordschleife absolviert der so ausgestattete 911 in 7:40 Minuten. Das sind volle 14 Sekunden weniger, als sein Vorgänger für die Rundfahrt benötigte.



Wer einen alltagstauglichen Sportwagen sucht, wird beim neuen Porsche 911 ebenfalls fündig. Die Abstimmungen zwischen dem normalen Modus und der Sport-Einstellung wurde deutlich nuanciert. Auf Knopfdruck ändert der 911 seinen Charakter. Während der Carrera im Sport-Modus noch enger am Gas hängt, höher ausdreht und den Abgasstrang öffnet, geriert sich der Zuffenhausener im normalen Modus als kultivierter Gentleman, der auch die sanften, leisen Töne beherrscht. Auch die Vernunft wird bedient. Erstmals rüstet Porsche mit dem Carrera 911 einen Sportwagen mit Auto-Start-Stopp-Funktion aus. Bis zu 0,6 Liter pro 100 Kilometer lassen sich mit dem System im neuen europäischen Fahrzyklus laut Porsche einsparen. Die Funktion ist serienmäßig mit PDK und dem neuen Siebengang-Schaltgetriebe an Bord. Ein neues Thermomanagement und die Bordnetzrekuperation senken den Verbrauch um weitere 0,35 Liter auf 100 Kilometer - alles sehr solide Ingenieursarbeit. Einen weiteren Liter spart, wer sich im PDK-Carrera auf das „Segeln“ einlässt. Hierbei wird der Motor beim Wegnehmen des Gas fahrsituationsabhängig vom Getriebe abgekoppelt. Der Motor dreht dann in Leerlaufdrehzahl und bremst nicht wie beim Schubbetrieb. Man spürt das während der Fahrt kaum - für umsichtige Fahrer, die ganz früher gerne mal ausgekuppelt haben, eine ausgezeichnete wie wirkungsvolle Idee.





Und schließlich: Wer einen schnellen und dabei dennoch sehr komfortablen Gran Turismo möchte, landet tatsächlich auch beim Porsche 911. Das Fahrwerk mit einem um 100 Millimeter größeren Radstand bietet verschiedene Abstimmungen und reichlich Reserven. Für Komfortgewinn sorgt eine optionale aktive Luftdruckkontrolle der Reifen, die vollelektronisch geregelt ist und bei Geschwindigkeiten bis 270 km/h einen Komfortmodus aktiviert. Das optionale Wankkompensation, das aktive Dämpfersystem PASM und die elektronisch vollvariable Hinterachsquerrsperre PTV Plus machen den Carrera S noch kerniger. Auf den gewundenen Strecken zwischen Los Angeles und Santa Barbara wird deutlich: Ein Gewinn ist auch die neue elektromechanische Lenkung, die mit hoher Präzision und Rückmeldung punktet. Sie verbraucht zudem nur beim Einsatz Energie, was bei langen Geradeausfahrten nochmals 0,1 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer spart.





Der Innenraum wirkt in seiner Anmutung sehr hochwertig und erinnert mit der ansteigenden Mittelkonsole an den Carrera GT. Hier wird der Sprung vom Vorgängermodell 997 am deutlichsten. Auch die neue Sitzanlage trägt zum Langstreckenkomfort spürbar bei. Viele der neuen fahrerischen Tugenden spielt der Porsche 911 freilich nur dann in überragender Weise aus, wenn man zuvor diverse zusätzliche Häkchen auf dem Bestellschein gesetzt hat. Unser nahezu voll ausgestatteter Testwagen schlägt inklusive der gesetzlichen Mehrwertsteuer mit knapp 130.000 Euro zu Buche. Doch auch ein handgeschalteter Carrera mit dem 350-PS-Aggregat ist eine gute Wahl, zumal das deutlich nachgeschärfte Design des neuen 911 keine Unterschiede zwischen den Varianten macht. Das Startkapital für den Einstiegs-Carrera beträgt exakt 88.037 Euro inklusive Mehrwertsteuer. Wer es jetzt ganz genau wissen will: Die beträchtliche Spanne zwischen Einstiegs- und derzeitigem Topmodell dokumentiert der Fahrzeugprospekt nebst Ausstattungsliste. Übrigens nicht nur für eingeschworene Porsche-Fahrer eine empfehlenswerte Lektüre. Sondern auch für all diejenigen, die sich informieren wollen, was derzeit den State-of-the Art-Anspruch in der Sportwagenwelt ausmacht.

Text: [Mathias Paulokat](#)

Fotos: Porsche

□

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/der-neue-porsche-911-alles-neu-alles-gut>
© Classic Driver. All rights reserved.