

CLASSIC DRIVER

Porsche 911 (997/2)



Mit dem optisch und vor allem technisch aufgefrischten Elfer feiert Porsche dieses Jahr seinen 60. Geburtstag. Zuffenhausens Traditionssportler wurde ein ums andere Mal als Perfektionist gefeiert und doch wird er Generation um Generation noch ein Quäntchen besser. Was die neueste Baureihe 997/2 noch „perfekter“ macht - wir lüften das Geheimnis.

Wenn eine Aufgabe lautet, das Wort „Perfektion“ anhand eines Modells zu beschreiben, bezieht man sich idealer Weise auf visuelle Eigenschaften, Elemente wie Design, Farben und Stoffe. Was aber, wenn dieser Begriff anhand emotionaler Werte erläutert werden soll? Sie wissen schon – solche, die sich nicht greifen lassen. Um die Psychologie zu beschreiben, muss ein emotionales Erlebnis stattfinden. Im Fall Porsche 911 – ein Fahrerlebnis. Wir hatten die Gelegenheit, mit dem neuen 911er unter „vier Augen“ zu fahren – auf einer eigens von Porsche abgesteckten Teststrecke auf offiziellen Straßen.





Die emotionalen Werte beruhen beim Porsche 911, anders als bei lebenden Modellen, auf der hochwertigen Hardware. Diese hat Porsche umfassend überarbeitet, schlicht verbessert. Was genau geschehen ist, haben wir im Vorwege der Fahrveranstaltung in einem Technikworkshop im geheimen Weissacher Forschungszentrum erfahren. Thomas Wässerbach, verantwortlich für die Grundentwicklung der Boxermotoren, erklärt, wie die Effizienz des 3,6 Liter- (Carrera) und des 3,8 Liter-Motors (Carrera S) abermals gesteigert werden konnte. Neben Feinarbeiten wie eine Motorgewichtseinsparung von fünf Kilogramm, eine Reduzierung der Reibung im Zylinderlaufwerk und eine Erweiterung des Drehzahlbandes sorgt vor allem die neue Benzindirekteinspritzung (DFI) für eklatante Messwerte. Nach dem Prinzip „weniger ist mehr“ wurde der Kraftstoffverbrauch der 3,6-Liter-Version nach NEFZ auf unter zehn Liter gesenkt, gleichzeitig die Leistung im Vergleich zum [Vorgänger](#) von 325 PS/370 Nm auf 345 PS/390 Nm gesteigert. Das Carrera S-Modell erreicht nun stolze 385 PS und 420 Nm.



Dadurch verkürzen sich die Spurtzeiten in Verbindung mit dem Sechsganggetriebe beim Carrera und Carrera S jeweils um 0,1 Sekunden, sprich 4,9 und 4,7 Sekunden. Den wahren Ritterschlag erhält der [Porsche 911 997/2](#) jedoch nicht in der Motorecke, sondern durch das Getriebeteam unter der Leitung Dr. Thomas Caspers. Mit ihrem neu entwickelten Direktschaltgetriebe, kurz PDK (rund 3.500 Euro Aufpreis), stellt Porsche endlich eine attraktive Alternative zum Schalter zur Wahl und damit neue Bestwerte bei der Beschleunigung auf. Für den Fahrer funktioniert das PDK wie ein herkömmliches Automatikgetriebe mit Tiptronic. Unter dem Getriebegehäuse verbirgt sich allerdings keine Wandlerautomatik, sondern zwei separat arbeitende Lamellenkupplungen. Während eine Kupplung die Fahrstufe synchronisiert, wird der folgende Gang von der zweiten Kupplung bereits vorgelagert. Dadurch sind extrem kurze Schaltsequenzen garantiert.

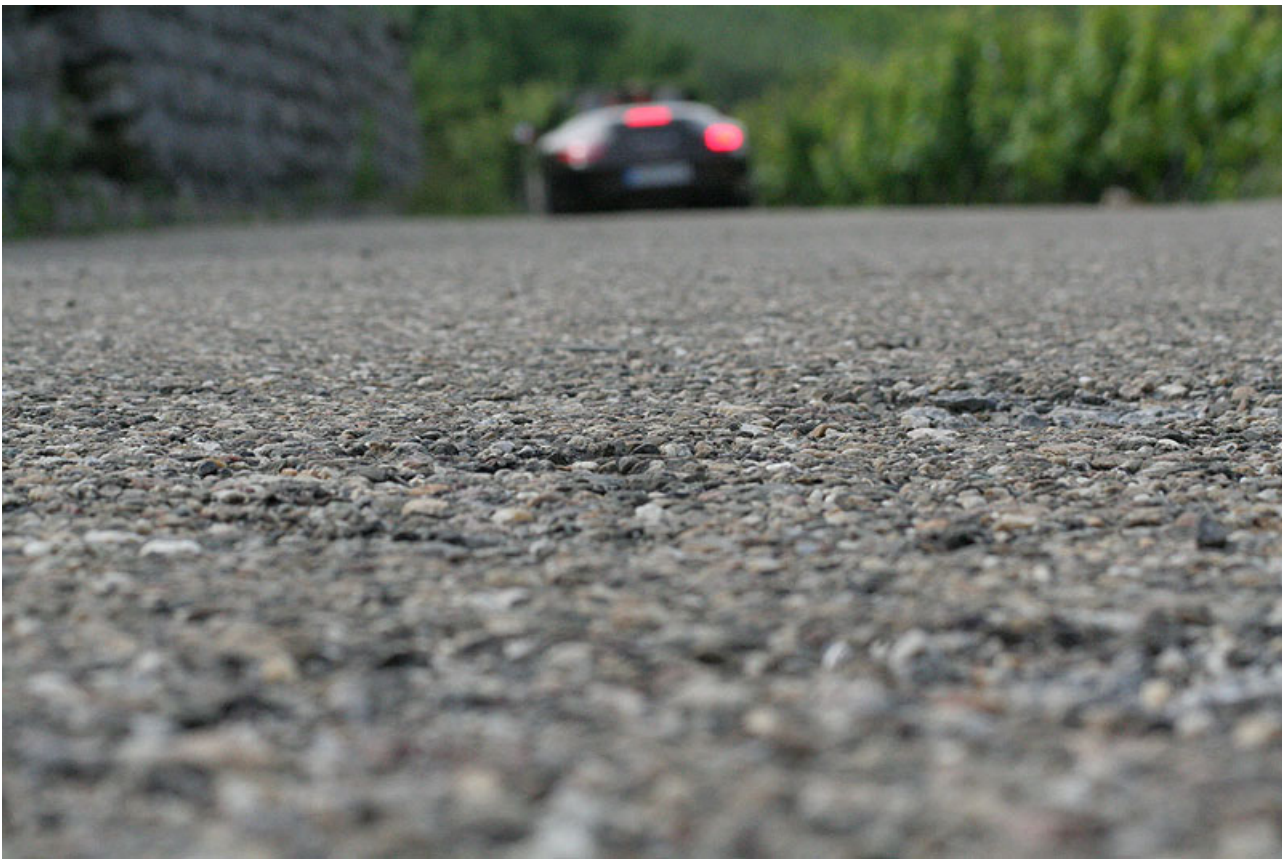


Ein paar Worte noch zum Design – im Mittelpunkt des „Facelifts“ stehen die neuen Leuchteinheiten an Front und Heck. Vorne wurden in die Bugverkleidung neue LED-Tagfahrleuchten eingelassen, außerdem verfügt der 911er jetzt serienmäßig über Bi-Xenon-Scheinwerfer – für rund 700 Euro Aufpreis mit dynamischer Kurvenlichtfunktion. Auffälligstes Merkmal sind jedoch die neu gezeichneten Rückleuchten, die beim sensiblen Porsche-Enthusiasten ein gewisses Maß an Toleranz voraussetzen. Seinen Fahrer begrüßt der neue Elfer mit einem ergonomisch geformten, unten abgeflachten Lenkrad mit neuen Tiptronicaltern. Auch die Mittelkonsole hat Porsche überarbeitet und einen bedienungsfreundlichen Touchscreen eingelassen. Die ehemals in Silber lackierte, weniger hochwertig anmutende Armaturentafel der Mittelkonsole ist nun wieder im schlichten, eleganten Schwarz gehalten. Im Zentrum prangt der mit Aluminium, Karbon und Leder verzierte Wahlhebel des PDK-Getriebes. Er wirkt hochwertig und zudem funktional wie ein Handschalthebel. Man will ihn bedienen, er schreit förmlich danach.



Das Fahrerlebnis ist noch überzeugender, als die besten Worte des langjährigen Porsche-Ingenieurs. Auf der idyllischen Hausteststrecke durch das Weinbaugebiet im Raum Ludwigsburg treten wir im 911 Carrera S Cabrio (ab 104.928 Euro) in Nussnugatfarben den emotionalen Part an. Wer beim Start keine Millisekunden verschenken will, schaltet auf Launch Control, die eine perfekte Beschleunigung ermöglicht und nur in Verbindung mit dem optionalen Sport Chrono Paket Plus (1.095 Euro) zu haben ist. Das geht so: „Sport Plus“-Taste einschalten, linker Fuß auf die Bremse, rechter Fuß gibt Vollgas, im beliebigen Moment die Bremse lösen und durchstarten. Der Sound der Vier-Kanal-Abgasanlage klingt vertraut betörend, doch die Wucht der geballten Technik ist neu. In 4,3 Sekunden wird das Carrera S (Coupé) von Null auf 100 km/h katapultiert.





Auf der trockenen Straße krallen sich die Hinterräder nahezu schlupffrei in den Asphalt. Ein kurzer Kontaktverlust beim Flug in eine tiefe Senke, dann beißen sich die 305er-Schlappen wieder fest. Der Boxer brüllt und darf erst nach fast 7.500 Touren kurz durchatmen – im Sport Plus-Modus schaltet die PDK konsequent erst bei Maximaldrehzahl in den nächsten Gang. Auf dem emotionalen Höhepunkt fliegen wir mit 270 km/h über die Autobahn, durch die Kurve. Ohne Mühe, ohne Angstschweiß. Möglich sind im Carrera S jetzt über 300 km/h; der Carrera schafft es mit Schaltgetriebe auf 289 km/h.



Im Kurvenflug auf der Autobahn ist die Kommunikation zwischen Fahrer und Maschine so ehrlich und direkt wie in keiner anderen Situation. Hier scheint man den Winkel der Kurve, die Fahrbahndecke, die Windrichtung, den Grenzbereich zu spüren. Ist das das perfekte emotionale Erlebnis? Wir zügeln unser journalistisch unabhängiges Gemüt und bleiben objektiv: Der Porsche 911 ist einer perfekten Fahrmaschine so nah wie nie zuvor. Hätten Sie etwas Anderes erwartet?

Text: [Jan-Christian Richter](#)

Fotos: JCR/Porsche













ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter
[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)
Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/porsche-911-9972>
© Classic Driver. All rights reserved.