



PORSCHE

Presse-Information

7. September 2015

Nr. 88/15

Neue Motoren, weiterentwickeltes Fahrwerk, neues Porsche Communication Management

Mehr Fahrspaß, Performance und Effizienz: Der neue Porsche 911 Carrera

Stuttgart. Der 911 Carrera ist seit Jahrzehnten der meistverkaufte Sportwagen der Welt. Die neue Generation tritt nun an, diesen Vorsprung weiter auszubauen. Mit innovativen Turbo-Boxermotoren, weiterentwickeltem Fahrwerk mit noch mehr Spreizung zwischen Performance und Komfort sowie neuem Infotainment-System ist er dafür bestens gerüstet. Dank mehr als vier Jahrzehnten Erfahrung mit Turbomotoren – sowohl im Rennsport als auch in Seriensportwagen – erreichen die neu entwickelten Aggregate des neuen 911 Carrera Bestwerte in Bezug auf Performance, Fahrspaß und Effizienz. Die erstmals für die Carrera-Modelle optional angebotene Hinterachslenkung erweitert auf Wunsch das fahrdynamische Spektrum nochmals nachdrücklich. Die Bestzeit des Elfers auf der Nürburgring-Nordschleife sinkt auf 7:30 Minuten – zehn Sekunden schneller als bisher.

Äußerlich präsentiert sich der 911 Carrera mit vielen optischen Verfeinerungen: Diese reichen von neuen Scheinwerfern mit Vierpunkt-Tagfahrlicht über schalenlose Türgriffe bis zu einem neu gestalteten Heckdeckel mit vertikalen Lamellen und neuen Heckleuchten – unter anderem mit den charakteristischen Vierpunkt-Bremsleuchten. Im Innenraum bietet das neue, serienmäßige Porsche Communication Management mit Multitouch-Bildschirm ein deutlich erweitertes Funktionsspektrum und eine erheblich vereinfachte Bedienung.

Neue Turbo-Motoren: 20 PS mehr Leistung bei weniger Verbrauch

Die komplett neue Motorengeneration mit Biturbo-Aufladung steigert den emotionalen Fahrspaß des neuen 911 Carrera zu einem noch intensiveren Erlebnis: 370 PS (272 kW) warten im Heck des 911 Carrera darauf, in sportlichen Vortrieb umgesetzt zu werden. 420 PS (309 kW) leistet jetzt das Triebwerk des 911 Carrera S. In beiden Fällen ein Leistungsplus von 20 PS (15 kW). Beide Motoren haben drei Liter Hubraum. Die höhere Leistung des 911 Carrera S resultiert aus Turboladern mit geänderten Verdichtern, einer spezifischen Abgasanlage und einer abgestimmten Motorsteuerung.

Charakteristisch für die neuen Porsche-Motoren ist das signifikant um jeweils 60 Nm gesteigerte Drehmoment, dessen Maximum von nun 450 Nm beziehungsweise 500 Nm in beiden Fällen bereits ab 1.700/min konstant bis 5.000/min zur Verfügung steht und für eine exzellente Fahrbarkeit sorgt. Gleichzeitig übertrifft die neue Motorengeneration mit einer Maximaldrehzahl von 7.500/min die Spitzendrehzahlen üblicher Turbomotoren deutlich – untermalt vom gewohnt Porsche-typischen sonoren Motorklang.

Jede neue 911-Generation überzeugt zudem in puncto Performance- und Effizienzsteigerung im Vergleich zum Vorgänger: So arbeitet die neue Motorengeneration je nach Modellvariante um knapp zwölf Prozent sparsamer, der Verbrauch sinkt um bis zu einem Liter pro 100 Kilometer. Der 911 Carrera mit PDK-Getriebe begnügt sich jetzt mit nur noch 7,4 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer (minus 0,8 l/100 km), der 911 Carrera S mit PDK liegt bei 7,7 l/100 km (minus 1,0 l/100 km).

Auch die Fahrleistungen des neuen 911 überzeugen: Das 911 Carrera Coupé mit Porsche-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) und Sport Chrono-Paket sprintet von null auf 100 km/h in 4,2 Sekunden und ist damit zwei Zehntelsekunden schneller als sein Vorgänger. Der 911 Carrera S mit PDK und Sport Chrono-Paket absolviert die Paradedisziplin in nur 3,9 Sekunden (ebenfalls minus 0,2 s). Damit unterbietet er als erster 911 der Carrera-Familie die magische Vier-Sekunden-Marke. Und auch die

Höchstgeschwindigkeiten für beide Modelle sind weiter gewachsen: Das Spitzentempo des 911 Carrera liegt nun bei 295 km/h (plus sechs km/h), der 911 Carrera S erreicht jetzt sogar 308 km/h (plus vier km/h).

In Verbindung mit dem optionalen Sport Chrono-Paket verfügt der 911 Carrera erstmals über einen Mode-Schalter im Lenkrad, der vom Hybrid-Modus-Schalter des 918 Spyder abgeleitet ist. Der Mode-Schalter besteht aus einem drehbaren Ring mit vier Positionen für die Fahrprogramme „Normal“, „Sport“, „Sport Plus“ und „Individual“. Die letztgenannte Einstellung ermöglicht es dem Fahrer, je nach Ausstattung sein ganz individuelles Fahrzeug-Setup beispielsweise von PASM, aktiven Motorlagern, PDK-Schaltstrategie und Sportabgasanlage zu konfigurieren. In Kombination mit PDK-Getriebe beinhaltet der Mode-Schalter einen zusätzlichen Druckknopf, den so genannten "Sport Response Button". Bei dessen Betätigung wird der Antriebsstrang für 20 Sekunden für bestmögliche Beschleunigung, zum Beispiel für anstehende Überholvorgänge, vorkonditioniert. Dazu wird der optimale Gang eingelegt sowie die Motorsteuerung kurzzeitig für noch spontaneres Ansprechen angepasst.

Serienmäßig: Überarbeitetes PASM-Fahrwerk mit zehn Millimeter Tieferlegung

Der 911 Carrera ist die Referenz für die Fahrdynamik von Allround-Sportwagen. Generation für Generation baut Porsche die Spreizung zwischen Alltagskomfort und Rundstrecken-Performance weiter aus. Das neu abgestimmte PASM-Fahrwerk (Porsche Active Suspension Management) mit zehn Millimeter Tieferlegung ist erstmals bei allen Carrera-Modellen serienmäßig an Bord. Die Stabilität während schneller Kurvenfahrten nimmt dadurch weiter zu. Gleichzeitig steigert die neue Dämpfer-Generation mit ihren weiter gespreizten Kennlinien einerseits den Komfort durch ihr noch feineres Ansprechverhalten und gleichzeitig die Aufbauanbindung bei dynamischer Fahrweise. Neue Serienräder mit fünf schlanken Doppelspeichen tragen Reifen mit reduziertem Rollwiderstand und gesteigerter Performance. Bei allen Varianten wächst zudem die Breite der hinteren Felgen um 0,5 auf 11,5 Zoll, und die Hinterreifen des 911 Carrera S messen nun 305 statt 295 Millimeter.

Mit der für den 911 Carrera S optionalen aktiven Hinterachslenkung kommt Fahrwerkstechnologie aus dem 911 Turbo und 911 GT3 zum Einsatz. Beim Einlenken gewinnt der Elfer dadurch nochmals deutlich an Agilität. Er zeichnet sich bei Spurwechseln im Hochgeschwindigkeitsbereich zudem durch hohe Fahrstabilität aus. Gleichzeitig überzeugt er im Stadtverkehr mit mehr Handlichkeit durch den um 0,5 Meter verringerten Wendekreis. Das verbesserte Handling teilt sich dem Fahrer über die neue Lenkrad-Generation mit, deren Design sich am 918 Spyder-Lenkrad anlehnt. Das Basis-Volant hat 375 Millimeter Durchmesser, das optionale GT-Sportlenkrad misst 360 Millimeter. Für uneingeschränkte Alltagstauglichkeit bietet Porsche ein hydraulisches Liftsystem mit integrierten Hubzylindern in den Federbeinen der Vorderachse an. Auf Knopfdruck steigt damit innerhalb von fünf Sekunden die Bodenfreiheit unter der Buglippe um 40 Millimeter und verhindert damit das Aufsetzen des Fahrzeugs etwa bei steilen Garagenausfahrten.

Neues Porsche Communication Management inklusive Online-Navigation

Serienmäßig in den neuen 911 Carrera-Modellen ist das neu entwickelte Porsche Communication Management System (PCM) inklusive Online-Navigationsmodul und Sprachbedienung. Das PCM lässt sich analog zu einem Smartphone mit Multitouch-Gesten auf dem Sieben-Zoll-Bildschirm bedienen. So ist zum Beispiel auch die Eingabe per Handschrift möglich. Mobiltelefone und Smartphones lassen sich nun auch per W-LAN verbinden. Die erstmals in der Mittelarmlehne integrierte Smartphone-Ablagefläche sorgt zudem für akkuschonendes Laden und optimierten Mobilfunk-Empfang. Neu ist auch die Möglichkeit zur Verbindung des iPhones mit dem PCM zur Nutzung von Apple CarPlay.

Für eine deutlich verbesserte Navigation stehen Echtzeit-Verkehrsinformationen zur Verfügung, die dem Fahrer einen schnellen Überblick über die Verkehrslage und eine dynamische Anpassung der Route garantieren. Zur besseren Orientierung sind zudem erstmals die Dienste Google Earth und Google Streetview integriert. Weitere Bestandteile des PCM sind Porsche Car Connect sowie die Porsche Connect App,

unter anderem zur Fernsteuerung von Fahrzeug-Funktionen, zur Übertragung von Zielen an das PCM für eine Navigation sowie zur Nutzung von Musikstreaming-Diensten von Drittanbietern über das PCM.

Neue und erweiterte optionale Assistenzsysteme

Mit weiteren neuen und verbesserten Assistenzsystemen kann der 911 Carrera noch individueller auf die persönlichen Vorstellungen zugeschnitten werden: Der optional erhältliche Tempomat kann jetzt auch moderat bremsen, wenn die vorgegebene Geschwindigkeit beispielsweise auf einem Gefälle überschritten würde. Der Abstandsregeltempomat ACC (Option) verfügt in Verbindung mit dem PDK-Getriebe jetzt über eine Segelfunktion. Dabei öffnen im Kolonnenverkehr die Kupplungen, was durch das antriebslose Rollen Kraftstoff spart. Der optionale Spurwechselassistent überwacht per Radar den rückwärtigen Verkehr und warnt über LED-Leuchten jeweils rechts und links im Spiegeldreieck vor heran nahenden Fahrzeugen im toten Winkel. Zusätzlich steigert Porsche die aktive Sicherheit des Sportwagens mit der serienmäßigen Multikollisionsbremse.

Markteinführung im Dezember

Die neuen Porsche 911 Carrera-Modelle kommen in Deutschland am 12. Dezember 2015 zu folgenden Preisen einschließlich Mehrwertsteuer und länderspezifischer Ausstattung auf den Markt:

911 Carrera	94.344 Euro
911 Carrera S	108.505 Euro
911 Carrera Cabriolet	107.434 Euro
911 Carrera S Cabriolet	121.595 Euro

40 Jahre Turbo-Erfahrung in Motorsport und Serie

Innovationen und Weiterentwicklungen, die sich unter extremen Rennbedingungen bewährt haben, kommen bei Porsche immer auch den Serienmodellen zugute. Gerade die Erprobung im Motorsport stellt die Leistungsfähigkeit und Belastbarkeit neuer Motoren für Seriensportwagen sicher. In der Entwicklung von aufgeladenen Sechszylinder-Boxermotoren blickt Porsche deshalb schon auf mehr als 40 Jahre Erfahrung zurück. So wurde zum Beispiel die Turboaufladung mit Bypass-Ventil 1972 erst im 917/10 Rennwagen eingesetzt, bis sie zwei Jahre später, 1974, mit dem ersten 911 Turbo in die Serie kam. Auch stand der 917/10 im Jahr 1974 Pate für die Ladeluftkühlung. 1977 feierte diese Technologie dann im 911 Turbo 3.3 seine Premiere. Weitere Meilensteine in der Turbomotoren-Entwicklung sind zudem die Registeraufladung mit zwei hintereinander geschalteten Ladern (erstmal im Supersportwagen 959), die Biturbo-Aufladung mit zwei parallel geschalteten Ladern (erstmal im 911 Turbo, Typ 993) und die verstellbaren Einlassventile (erstmal im 911 Turbo, Typ 996).

GO

Hinweis: Bildmaterial zu den neuen 911 Carrera-Modellen steht akkreditierten Journalisten auf der Porsche-Pressedatenbank unter der Internet-Adresse <https://presse.porsche.de> zur Verfügung.

911 Carrera: Kraftstoffverbrauch kombiniert 8,3-7,4 l/100 km, innerorts 11,7-9,9 l/100 km, außerorts 6,3-6,0 l/100 km;
CO₂-Emissionen 190-169 g/km; Effizienzklasse (Deutschland) F-D

911 Carrera S: Kraftstoffverbrauch kombiniert 8,7-7,7 l/100 km, innerorts 12,2-10,1 l/100 km, außerorts 6,6-6,4 l/100 km;
CO₂-Emissionen 199-174 g/km; Effizienzklasse (Deutschland) F-E

911 Carrera Cabriolet: Kraftstoffverbrauch kombiniert 8,5-7,5 l/100 km, innerorts 11,9-9,9 l/100 km, außerorts 6,5-6,2 l/100 km;
CO₂-Emissionen 195-172 g/km; Effizienzklasse (Deutschland) F-D

911 Carrera S Cabriolet: Kraftstoffverbrauch kombiniert 8,8-7,8 l/100 km, innerorts 12,3-10,2 l/100 km, außerorts 6,7-6,5 l/100 km;
CO₂-Emissionen 202-178 g/km; Effizienzklasse (Deutschland) F-D