

Seit 45 Jahren Maßstab: der Porsche 911 Turbo

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

16/07/2020 Er ist seit 45 Jahren der Inbegriff des alltagstauglichen Hochleistungssportwagens: der Porsche 911 Turbo. Nach der Markteinführung des 911 Turbo S gehen nun auch das 911 Turbo Coupé und Cabriolet in die nächste Generation – noch kraftvoller, noch schneller und noch individueller.

Dank 427 kW (580 PS; 911 Turbo: Kraftstoffverbrauch kombiniert 11,1 l/100 km, CO_2-Emission kombiniert 254 g/km; 911 Turbo Cabriolet: Kraftstoffverbrauch kombiniert 11,3 l/100 km, CO_2-Emission kombiniert 257 g/km), einem Plus von 30 kW (40 PS) gegenüber dem Vorgänger, unterbieten beide Modellvarianten mit 2,8 Sekunden (minus 0,2 s) für den Sprint von null auf 100 km/h die magische Grenze. 750 Newtonmeter (plus 40 Nm) Drehmoment, jetzt ohne zeitliches Overboost-Limit, machen Zwischenspurts noch spontaner und müheloser.

Damit liegen Beschleunigung, Leistung und Drehmoment des neuen 911 Turbo auf dem Niveau des

911 Turbo S der vorigen Generation. Die Kraftübertragung übernimmt auch hier das Turbo-spezifisch abgestimmte Achtgang-PDK-Getriebe. Die Höchstgeschwindigkeit bleibt unverändert bei 320 km/h. Erstmals sind beim 911 Turbo auch Optionen wie Sport- oder Leichtbaupaket, Sportfahrwerk und Sportabgasanlage erhältlich. Damit können die Kunden ihr Fahrzeug noch besser auf ihre individuellen Wünsche abstimmen.

Die neuen Sportwagen treten ein großes Erbe an: Seit 1975 ist der 911 Turbo ein Synonym für Luxus und Performance. Jede Generation schrieb den Ruf als weltweite Referenz für Hochleistungssportwagen fort. Der 911 Turbo verbindet Sportlichkeit mit Alltagstauglichkeit, Emotionalität mit Zuverlässigkeit und Dynamik mit Effizienz. Die jüngste Generation des 2+2-Sitzers ist mehr als doppelt so stark wie der Ur-Turbo mit Dreiliter-Sechszylinder, einem einzelnen Lader und 260 PS. Obwohl der 911 Turbo über die Jahre schneller, größer und komfortabler geworden ist, hat er sich seine Grund-Charakteristik stets bewahrt.

Verbesserte Leistungsfähigkeit und Drehfreudigkeit

Der auf 580 PS erstarkte Sechszylinder-Boxermotor des 911 Turbo mit 3.745 cm^3 Hubraum (911 Turbo: Kraftstoffverbrauch kombiniert 11,1 l/100 km, CO_2-Emission kombiniert 254 g/km; 911 Turbo Cabriolet: Kraftstoffverbrauch kombiniert 11,3 l/100 km, CO_2-Emission kombiniert 257 g/km) verfügt jetzt über symmetrisch aufgebaute VTG-Turbolader mit elektrisch gesteuerten Bypassventilen. Dies verbessert zusammen mit der neu gestalteten Ladeluftkühlung und dem Einsatz von Piezo-Einspritzventilen Ansprechverhalten, Leistungsfähigkeit, Drehmomentverlauf und Drehfreudigkeit. Fahrwerk und Karosserie sind in der Breite gewachsen. Mit 42 Millimetern mehr Spurweite vorne und den neuen 20-Zoll-Reifen der Größe 255/35 lenkt die Vorderachse jetzt noch präziser ein.

Die aktive Allradregelung PTM kann nun noch mehr Kraft an die Vorderräder übertragen. Pneus der Dimension 315/30 auf 21-Zoll-Rädern – ein Zoll mehr als an der Vorderachse – und eine um zehn Millimeter breitere Spur steigern das Traktionsvermögen an der aktiv gelenkten Hinterachse. Noch leistungsfähiger ist die überarbeitete Bremsanlage, erkennbar an den serienmäßig roten Festsätteln. Die vorderen Grauguss-Scheiben messen jetzt 408 Millimeter (plus 28 mm) und sind 36 Millimeter stark (plus 2 mm). An der Hinterachse sind 30 Millimeter starke Scheiben mit 380 Millimeter Durchmesser verbaut.

Zwei verschiedene Fahrwerkvarianten

Erstmals steht für den 911 Turbo eine optionale Sport-Abgasanlage zur Wahl. Ebenfalls neu sind zwei verschiedene Fahrwerkvarianten: Während das PASM-Serienfahrwerk eine breite Spreizung zwischen Sportlichkeit und Komfort bietet, kommt das deutlich straffer abgestimmte elektronisch geregelte Sportfahrwerk mit zehn Millimeter Tieferlegung der Agilität des neuen 911 Turbo zugute. Die Abstimmung ist gezielt auf Fahrdynamik ausgelegt und ermöglicht noch mehr Stabilität in Hochgeschwindigkeitspassagen, beispielsweise beim Einsatz auf Rundstrecken. Für zusätzlichen

fahrdynamischen Feinschliff sorgen optional der hydraulische Wankausgleich PDCC und die Keramikbremsanlage PCCB mit Zehnkolben-Festsätteln vorn.

Der neue 911 Turbo

Das Design des 911 Turbo ist noch muskulöser geworden. Für das neue Fahrwerk wurde die Karosserie über der Vorderachse um 45 Millimeter auf 1.840 Millimeter verbreitert. Die neue Fronthaube mit einer markanten Sicke unterstreicht die Sportlichkeit. Serienmäßig leuchten LED-Hauptscheinwerfer mit PDLS Plus die Fahrbahn aus. An der Hinterachse misst die Karosserie nun exakt 1,90 Meter in der Breite (plus 20 Millimeter). Ein weiteres Erkennungsmerkmal des neuen 911 Turbo ist die weiterentwickelte adaptive Aerodynamik mit geregelten Kühlluftklappen in der Front, einem größeren aktiven Bugspoiler sowie einem deutlich gewachsenen variablen Heckspoiler. Über die 911 Turbo-typischen Lufteinlässe in den Fondseitenteilen wird Prozessluft statt wie bisher Kühlluft angesaugt. Die Ladeluftkühler sind jetzt direkt im Luftstrom unter dem Heckdeckel platziert. Das durchgängige Leuchtenband mit LED-Rückleuchten und das neue Lamellen-Heckdeckelgitter mit silbernen Zierleisten runden das Heckdesign ab.

Leichtbau- und Sport-Paket als neue Optionen

Mit den zwei neuen Optionen Leichtbau-Paket und Sport-Paket lassen sich Auftritt und Performance zusätzlich schärfen. Das Leichtbau-Paket für das Coupé reduziert das Fahrzeuggewicht um 30 Kilogramm. Möglich wird dies unter anderem durch leichte Vollschalensitze, den Entfall der Rücksitze sowie eine reduzierte Dämmung. Dadurch gelangt der Motor-Sound noch unmittelbarer an das Fahrer-Ohr. Das Sport-Paket enthält das Sport-Design-Paket 911 Turbo sowie weitere Applikationen in Schwarz, Carbon-Elemente und Exclusive Design-Heckleuchten.

Das Interieur des neuen 911 Turbo

Das moderne Interieur entspricht in seinen Grundzügen dem der 911 Carrera-Modelle mit Porsche Advanced Cockpit und Direct Touch Control. Der jetzt 10,9 Zoll große Centerscreen des PCM lässt sich dank der neuen Architektur schnell und ablenkungsfrei bedienen. Die besonders hochwertige und umfangreiche Ausstattung umfasst unter anderem vollelektrische 14-Wege-Sportsitze, Sport Chrono Paket, ein GT-Sportlenkrad mit Schalt-Paddles, Multifunktion und Mode-Schalter sowie das klangstarke BOSE® Surround Sound-System. Zur weiteren Individualisierung stehen zahlreiche Optionen zur Wahl, beispielsweise Porsche InnoDrive mit Abstandsregeltempostat, Spurhalteassistent mit Verkehrszeichenerkennung, Nachtsichtassistent, Surround View und das Burmester® High-End Surround Sound-System.

Info

Die neuen Modelle können ab 16. Juli bestellt werden.

MEDIA ENQUIRIES



Oliver Hilger

Spokesperson 911 and 718
+49 (0) 170 / 911 3915
oliver.hilger@porsche.de

Verbrauchsdaten

911 Turbo (Vorgängermodell)

911 Turbo S (Vorgängermodell)

911 Turbo Cabriolet (Vorgängermodell)

*Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.

Bildunterschriften

Pfad: Der neue 911 Turbo/Bilder/Bild_1.jpg
Titel: 911 Turbo, 2020, Porsche AG
Bildunterschrift: Erstmals sind beim neuen 911 Turbo auch Optionen wie Sport- oder Leichtbaupaket, Sportfahrwerk und Sportabgasanlage erhältlich

Pfad: Der neue 911 Turbo/Bilder/Bild_2.jpg
Titel: 911 Turbo, 2020, Porsche AG
Bildunterschrift: Fahrwerk und Karosserie des neuen 911 Turbo sind in der Breite gewachsen

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2020/produkte/porsche-neuer-911-turbo-coupe-cabriolet-premiere-21497.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/4277cada-69e7-4df0-901e-dc3edad556f3.zip

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart