

Detroit: Der neue 911 Turbo

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

11/01/2016 In Detroit starten die Hersteller heute ins neue Autojahr. Auch Porsche präsentiert auf der Auto Show einen weiteren Höhepunkt seiner Produktpalette.

Die Spitzenmodelle der 911-Modellreihe – 911 Turbo und 911 Turbo S – zeichnen sich durch 15 kW (20 PS, 911 Turbo: Kraftstoffverbrauch kombiniert 9,1 l/100 km, CO_2-Emissionen 212 g/km; 911 Turbo S: Kraftstoffverbrauch kombiniert 9,1 l/100 km, CO_2-Emissionen 212 g/km) mehr Leistung, ein geschärftes Design und eine verbesserte Ausstattung aus. Die Modelle sind vom Start weg als Coupé und Cabriolet verfügbar. Der Biturbo-Sechszylinder mit 3,8 Liter Hubraum im 911 Turbo leistet jetzt 397 kW (540 PS). Erreicht wird dieses Leistungsplus durch geänderte Einlasskanäle im Zylinderkopf, neue Einspritzdüsen und erhöhten Kraftstoffdruck. Der 911 Turbo S entwickelt dank neuer Turbolader mit größerem Verdichter nun 427 kW (580 PS). Porsche setzt dabei weiterhin als einziger Hersteller Turbolader mit variabler Turbinengeometrie in Verbindung mit Benzinmotoren ein.

Neuerdings verfügen die Motoren zudem über die so genannte Dynamic Boost-Funktion, um das

Ansprechverhalten noch weiter zu verbessern. Dabei bleibt der Ladedruck beim Lastwechsel – also bei kurzem Lösen des Gaspedals – erhalten. Erreicht wird das dadurch, dass nur die Kraftstoffeinspritzung unterbrochen wird, die Drosselklappe aber offen bleibt. So reagiert der Motor praktisch verzögerungsfrei auf erneutes Gas geben. Im Sport- und Sport Plus-Modus ist diese Funktion deutlicher ausgeprägt als im Normal-Modus.

Grundsätzlich erreichen die neuen Hochleistungssportwagen atemberaubende Fahrleistungen bei nochmals verringertem Kraftstoff-Verbrauch: In 2,9 Sekunden sprintet das 911 Turbo S Coupé auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit liegt mit 330 km/h um zwölf km/h höher als bislang. Der 911 Turbo erreicht die 100-km/h-Marke in 3,0 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 320 km/h – plus fünf km/h im Vergleich zum Vorgänger. Dabei begnügen sich die Coupés jetzt mit 9,1 l/100 km, die Cabriolets mit 9,3 l/100 km. Das bedeutet für alle Varianten ein Minus von 0,6 Liter auf 100 Kilometer. Grund dafür ist das weiterentwickelte elektronische Motor- und Getriebemanagement mit überarbeiteten Schaltkennfeldern.

Serienmäßig: Sport Chrono-Paket

Das neue GT-Sportlenkrad mit 360 Millimeter Durchmesser, dessen Design aus dem 918 Spyder stammt, verfügt serienmäßig über den so genannten Mode-Schalter. Er besteht aus einem schrittweise drehbaren Ring, mit dem die vier Programme Normal, Sport, Sport Plus und Individual angewählt werden können. Die Einstellung Individual ermöglicht es dem Fahrer, sein ganz individuelles Fahrzeug-Setup zu konfigurieren und zu speichern. Ebenfalls neu enthalten im Sport Chrono-Paket ist der Sport Response Button in der Mitte des Mode-Schalters. Inspiriert vom Rennsport werden damit per Knopfdruck Motor und Getriebe auf bestmögliches Ansprechverhalten eingestellt. Damit beschleunigt das Fahrzeug für bis zu 20 Sekunden optimal, beispielsweise für einen Überholvorgang. Eine Anzeige im Kombiinstrument in Form eines ablaufenden Timers informiert den Fahrer über den Zeitablauf. Die Sport Response-Funktion kann beliebig oft und aus jedem Fahrprogramm aufgerufen werden.

Das Porsche Stability Management (PSM) der 911 Turbo-Modelle verfügt nun über einen neuen PSM Sport-Modus: Über einen kurzen Druck auf die PSM-Taste in der Mittelkonsole wird das System in einen besonders sportlichen Modus versetzt – und zwar unabhängig vom gewählten Fahrprogramm. Der separat schaltbare PSM Sport-Modus verfügt über eine deutlich stärkere Verschiebung der Eingriffsschwelle des PSM als dies beim Vorgänger im Sport Plus-Modus der Fall war, und ermöglicht damit – etwa auf der Rundstrecke – ein noch näheres Herantasten an den Grenzbereich. Das Aufleuchten der PSM-Warnlampe und ein Hinweis im Kombiinstrument signalisieren, dass die Fahrstabilisierung durch das PSM in dem Fall eingeschränkt ist. Im Hintergrund bleibt das PSM jedoch auch im PSM Sport-Modus stets aktiv. Darüber hinaus kann über einen langen Druck auf die PSM-Taste wie gewohnt das PSM komplett deaktiviert werden.

Das Fahrwerk der neuen 911 Turbo-Modelle mit serienmäßigem PASM bietet nun eine nochmals größere Spreizung zwischen Performance und Komfort. Darüber hinaus bietet der 911 Turbo S eine fahrdynamische Komplettausstattung: Der Wankausgleich PDCC ist ebenso serienmäßig wie die

Keramik-Bremsanlage PCCB. Zu den neuen Optionen für alle 911 Turbo-Modelle zählen der radarbasierte Spurwechselassistent und ein Liftsystem für die Vorderachse, mit dem bei niedrigen Geschwindigkeiten die Bodenfreiheit unter der Frontspoilerlippe um 40 Millimeter vergrößert werden kann.

Geschärftes Design mit neuen Merkmalen

Die neue Generation des 911 Turbo übernimmt selbstverständlich wesentliche Merkmale des markanten Designs der aktuellen Carrera-Modelle – ergänzt um die typischen 911 Turbo-Besonderheiten. Das neu geformte Bugteil mit seitlichen Air-blades und den präzise gezeichneten, schmalen LED-Bugleuchten mit Doppelsteg lässt in Kombination mit der zusätzlichen Lamelle im mittleren Lufteinlass die Front noch breiter wirken. In der Seitenansicht zeigt sich der Hochleistungssportwagen mit neuen 20-Zoll-Rädern. Beim 911 Turbo S zieren zum Beispiel nun sieben statt zehn Doppelspeichen die Felgen mit Zentralverschluss. Neu sind auch die Raddimensionen für den 911 Turbo: Mit 9 J x 20 vorn und 11,5 J x 20 hinten sind die neuen Räder um jeweils ein halbes Zoll breiter. Sie entsprechen damit den Rädern des 911 Turbo S. Die neuen Türgriffe kommen jetzt wie bei den Carrera-Modellen ohne eingesetzte Kunststoffschalen aus. Umfassend geändert wurde auch das Heck. Auf den ersten Blick fallen die aus der 911 Carrera-Reihe bekannten dreidimensionalen Heckleuchten mit Vierpunkt-Bremslicht und Aura-Beleuchtung auf. Sowohl die Austrittsöffnungen für die Abgasanlage im Heckteil als auch die Doppelendrohre selbst wurden im Design angepasst. Das Heckdeckelgitter wurde ebenfalls neu gestaltet und ist nun dreiteilig ausgeführt: rechts und links mit längs angeordneten Lamellen, in der Mitte mit einem separaten Deckel für optimierte Luftansaugung des Motors.

Porsche Communication Management mit Online-Navigation

Mit dem Generationswechsel zieht serienmäßig auch das neu entwickelte Infotainment-System PCM mit Online-Navigation in das Cockpit der 911 Turbo-Modelle ein. Erkennbar am perfekt in die Mittelkonsole integrierten Multitouch-Monitor mit edler Glasoberfläche bietet es dank serienmäßigem Connect Plus-Modul zahlreiche neue und erweiterte Connectivity-Funktionen. Die Navigation greift zudem auf aktuelle Verkehrsinformation in Echtzeit zurück. Routen und Orte können mit Hilfe von 360-Grad- und Satellitenbildern visualisiert werden. Zusätzlich verarbeitet es jetzt auch Eingaben per Handschrift. Darüber hinaus lassen sich nun auch Mobiltelefone und Smartphones über WLAN, Bluetooth oder Kabel schneller, einfacher und umfassender integrieren. Ausgewählte Fahrzeugfunktionen können nun auch aus der Ferne gesteuert werden. Das Bose-Soundsystem ist wie bei den Vorgängermodellen serienmäßig, auf Wunsch ist eine Burmester-Anlage lieferbar.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/produkte/porsche-911-turbo-911-turbo-s-neu-12057.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/8e59a888-bfa0-4821-99d8-4246658f8e84.zip

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