

Der neue Porsche 911 Carrera: Tradition trifft Moderne

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

23/08/2011 Mit 48 Jahren ist der Porsche 911 Carrera jünger denn je: Die völlig neu entwickelte Generation der Sportwagen-Ikone tritt mit einer flach gestreckten Silhouette, spannungsgeladenen Flächen und präzise gestalteten Details ins Rampenlicht und bleibt doch auf den ersten Blick unverkennbar ein 911.

Ganz in der Tradition des Elfers drückt die unverwechselbare Porsche-Formensprache mit ihren Sehnen und Muskeln Kraft und Eleganz aus.

Der um 100 Millimeter verlängerte Radstand und die reduzierte Höhe bilden zusammen mit bis zu 20 Zoll großen Rädern die Basis für einen athletischen Auftritt. Gleichzeitig wurden die sportwagentypischen kompakten Außenmaße beibehalten. Von vorne fallen die Elfer-typischen überwölbten Kotflügel ins Auge. Sie betonen die breitere Spur vorne, so dass die neuen 911 Carrera-

Modelle noch satter auf der Straße stehen. Die neu geformten Außenspiegel sind auf der Türbrüstung und nicht wie bisher im Spiegeldreieck angebracht. Das bietet nicht nur aerodynamische Vorteile, sondern unterstreicht die neue Designlinie und die optische Breite.

Die völlig neue Leichtbau-Karosserie entsteht in intelligenter Aluminium-Stahl- Bauweise. Sie leistet einen erheblichen Anteil an der Gewichtsreduktion von bis zu 45 Kilogramm. Und das bei deutlich höheren Steifigkeiten. Durch aerodynamische Optimierung – unter anderem durch einen verbreiterten, variabel ausfahrenden Heckspoiler – konnte der Auftrieb des neuen 911 Carrera unter Beibehaltung eines sehr guten cW-Wertes noch weiter reduziert werden.

Passend zum modernen Exterieur-Design entwarfen die Porsche-Designer einen Innenraum, dessen Architektur sich an der des Porsche Carrera GT orientiert. Durch die nach vorne ansteigende Mittelkonsole mit dem rennsporttypisch hoch, besonders nah am Lenkrad liegenden Schalt- oder Wählhebel wird der Fahrer jetzt noch stärker in das Cockpit integriert. Wie im Exterieur finden sich auch innen klassische Porsche- Elemente wieder: das Kombiinstrument mit fünf Rundinstrumenten – eines davon ein hochauflösender Multifunktionsbildschirm, der zentrale Drehzahlmesser sowie das Zündschloss links vom Lenkrad.

Seit Generationen Maßstab seiner Klasse, legen der neue 911 Carrera und der 911 Carrera S die Messlatte bei Performance und Effizienz noch einmal höher. Alle Versionen kommen mit deutlich weniger als zehn Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer aus. Im Vergleich zum Vorgänger sinken Verbrauch und Emissionen um bis zu 16 Prozent. Erreicht wird dies unter anderem durch Systeme und Funktionen wie Auto- Start-Stopp, Thermomanagement, Bordnetzrekuperation, das weltweit erste Siebengang-Schaltgetriebe und – in Verbindung mit dem Porsche-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) – durch das so genannte Segeln. Die neue elektromechanische Servolenkung bietet nicht nur Porsche-typische Präzision und Rückmeldung, sondern leistet ebenfalls einen Beitrag zur Effizienzsteigerung und Verbrauchsreduktion.

So verbraucht der 911 Carrera mit dem neuen 350 PS starken 3,4-Liter-Boxermotor und optionalem Porsche-Doppelkupplungsgetriebe im neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ) nur 8,2 Liter pro 100 Kilometer – 1,6 l/100 km weniger als der Vorgänger. Als erster Porsche-Sportwagen unterschreitet er mit 194 g/km CO2 zudem die Grenze von 200 g/km. Auch beim 911 Carrera S mit 3,8-Liter-Boxermotor und neuerdings 400 PS sinkt der Verbrauch trotz 15 PS höherer Leistung in Verbindung mit dem optionalen PDK um 14 Prozent beziehungsweise 1,5 l/100 km auf 8,7 l/100 km. Das entspricht einem CO2-Ausstoß von 205 g/km.

Der neue Elfer bietet aber nicht nur bessere Längsdynamik, sondern auch in Sachen Querdynamik höchste Performance auf einem bisher unerreichten Niveau. Basis für noch mehr Agilität, Präzision und Fahrstabilität sind neben dem verlängerten Radstand unter anderem die breitere Spur an der Vorderachse, die neue Hinterachse sowie die neue elektromechanische Servolenkung. Darüber hinaus stehen weitere, je nach Modell serienmäßige oder optionale, aktive Regelsysteme zur Verfügung, welche die Fahrdynamik noch weiter steigern. Das trifft insbesondere auf die erstmals für den 911 Carrera S verfügbare aktive Wankstabilisierung Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) zu. Das

System reduziert die Seitenneigung beispielsweise bei Kurvenfahrt, wodurch die Reifen immer optimal zur Fahrbahn stehen und höhere Seitenkräfte übertragen können. Die möglichen Kurvengeschwindigkeiten steigen, noch schnellere Rundenzeiten auf Rennstrecken sind möglich.

Info

Die für den Porsche 911 seit jeher typische Spreizung zwischen scheinbar gegensätzlichen Eigenschaften wie Performance und Effizienz, Sportlichkeit und Alltagstauglichkeit konnte beim neuen Modell also noch weiter verbreitert werden. Der neue 911 Carrera ist damit mehr Elfer, denn je. Seine Weltpremiere feiert der neue Porsche 911 Carrera auf der IAA 2011 in Frankfurt. Die Einführung der neuen 911- Modelle beginnt am 3. Dezember 2011, die Fahrzeuge sind ab dem 1. September im Porsche-Zentrum bestellbar. Die Preise betragen in Deutschland 88.037 Euro für den 911 Carrera und 102.436 Euro für den 911 Carrera S einschließlich 19 Prozent Mehrwertsteuer und länderspezifischer Ausstattung.

Bildunterschriften

Pfad: media/Bilder/Bild_1.jpg
Titel: 911 Carrera Coupé, 2011, Porsche AG
Bildunterschrift: Der Innenraum wurde vom Porsche Carrera GT inspiriert

Pfad: media/Bilder/Bild_2.jpg
Titel: 911 Carrera Coupé, 2011, Porsche AG
Bildunterschrift: Der neue 911 Carrera mit dem neuen 350 PS starken 3,4-Liter-Boxermotor und optionalem Porsche-Doppelkupplungsgetriebe

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/produkte/porsche-911-carrera-tradition-moderne-weltpremiere-iaa-19171.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/97c0cf6e-f579-458b-a798-add742308711.zip

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