

Porsche hat den traditionsreichen Sportwagen 911 grundlegend weiterentwickelt. Der neue 911 Carrera GTS ist der erste straßenzugelassene Elfer, der mit einem besonders leichten Performance-Hybrid ausgestattet ist. Auch der 911 Carrera ist direkt zum Marktstart des neuen Modells verfügbar.

Neuer Porsche 911: T-Hybrid für deutlich gesteigerte Performance

28/05/2024 Porsche hat den traditionsreichen Sportwagen 911 grundlegend weiterentwickelt. Der neue 911 Carrera GTS ist der erste straßenzugelassene Elfer, der mit einem besonders leichten Performance-Hybrid ausgestattet ist. Auch der 911 Carrera ist direkt zum Marktstart des neuen Modells verfügbar.

Der neu entwickelte, innovative Antrieb mit 3,6 Liter Hubraum (**911 Carrera GTS (WLTP)*:** Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,6 – 10,1 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 242 – 230 g/km; CO_2-Klasse: G) sorgt für deutlich verbesserte Fahrleistungen. Das 911 Carrera GTS Coupé beschleunigt in 3,0 Sekunden von null auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 312 km/h. Auch der 911 Carrera ist direkt zum Marktstart des neuen Modells verfügbar. Ihn treibt ein im Vergleich zum Vorgänger leistungsstärkerer, im Detail modifizierter 3,0-Liter-Biturbo-Boxermotor (**911 Carrera (WLTP)*:** Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,4 – 9,9 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 238 –

227 g/km; CO_2-Klasse: G) an. Darüber hinaus startet der neue 911 mit überarbeitetem Design, verbesserter Aerodynamik, frischem Interieur, aufgewerteter Serienausstattung und erweiterter Konnektivität.

Mit dem Neuanlauf seiner Ikone hat Porsche innerhalb weniger Monate vier von sechs Modellreihen erneuert: Panamera, Taycan, Macan und 911. „Unser Produktportfolio ist jünger denn je und hoch attraktiv," sagt Vorstandsvorsitzender Oliver Blume. „Es bietet unseren Kunden noch mehr Individualisierungsmöglichkeiten und exklusive Erlebnisse".

Vom Motorsport inspiriert: Innovativer Performance-Hybrid

Für die neuen 911 Carrera GTS-Modelle haben die Ingenieure aus dem Motorsport gewonnene Erkenntnisse als Basis für die Konzeptauslegung des Hybridsystems genutzt. „Wir haben unterschiedlichste Ideen und Ansätze entwickelt und getestet, um die Entscheidung für ein Hybridsystem zu treffen, das haargenau zum Elfer passt. Herausgekommen ist ein einzigartiger Antrieb, der sich in das Gesamtkonzept des 911 einfügt und die Performance deutlich steigert", sagt Frank Moser, Leiter Baureihen 911 und 718.

Das leichte und leistungsstarke T-Hybrid-System verfügt über einen neu entwickelten elektrischen Abgasturbolader. Eine integrierte E-Maschine, platziert zwischen Verdichter- und Turbinenrad, bringt den Lader blitzschnell auf Drehzahl. So wird unmittelbar Ladedruck aufgebaut. Die E-Maschine im Abgasturbolader arbeitet gleichzeitig als Generator. Sie erzeugt dabei bis zu 11 kW (15 PS) elektrische Leistung. Diese Energie wird dem Abgasstrom entzogen. Der elektrische Turbolader ohne Wastegate ermöglicht den Einsatz von nur einem statt wie bisher zwei Turboladern – bei gleichzeitig verbessertem Ansprechverhalten und gesteigerter Dynamik.

Zum Antriebsstrang gehört darüber hinaus eine in das neue, verstärkte Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) integrierte, permanenterregte Synchronmaschine. Sie unterstützt den Boxermotor bereits ab Leerlaufdrehzahl mit einem Antriebsmoment von bis zu 150 Nm und stellt eine Leistung von bis zu 40 kW zur Verfügung. Beide Elektromotoren koppelt Porsche an eine leichte und kompakte Hochvoltbatterie. Sie entspricht in Größe und Gewicht etwa einer konventionellen 12 Volt-Starterbatterie, speichert aber bis zu 1,9 kWh Energie (brutto) und arbeitet mit einer Spannung von 400 Volt. Für ein optimiertes Gesamtgewicht führt Porsche unter anderem die 12-V-Bordnetzbatterie als Leichtbau-Lithium-Ionen-Batterie aus.

Herzstück des T-Hybrid-Antriebs ist ein neu entwickelter 3,6-Liter-Boxermotor. Durch das Hochvolt-System kann der Klimakompressor elektrisch angetrieben werden und der Riementrieb entfallen, wodurch der Motor deutlich kompakter baut. Dies schafft über dem flachen Aggregat Bauraum für Pulswechselrichter und DC-DC-Wandler. Eine auf 97 Millimeter vergrößerte Bohrung und ein auf 81 Millimeter erhöhter Hub vergrößern den Hubraum gegenüber dem Vorgänger um 0,6 Liter. Der Motor verfügt über die Nockenwellenverstellung VarioCam und eine Ventilsteuerung mit Rollenschlepphebeln. Er hält über das gesamte Kennfeld das ideale Mischungsverhältnis von Kraftstoff und Luft ein (Lambda

= 1).

Bereits ohne elektrische Unterstützung leistet der Boxermotor 357 kW (485 PS) und 570 Nm Drehmoment. Insgesamt beträgt die Systemleistung 398 kW (541 PS) und 610 Nm. Der Leistungszuwachs gegenüber dem Vorgängermodell notiert mit 45 kW (61 PS). Beim Sprint unterbietet der neue 911 Carrera GTS seinen Vorgänger vor allem in der Startphase. Der Performance-Hybrid realisiert hochdynamische Fahrwerte. Der Gewichtszuwachs im Vergleich zum Vorgänger beträgt schlanke 50 Kilogramm.

Im 911 Carrera arbeitet weiterhin ein 3,0-Liter-Boxermotor mit Biturbo-Aufladung. Auch dieser Motor wurde umfassend überarbeitet. Er erhielt unter anderem den Ladeluftkühler aus den Turbo-Modellen, der nun oberhalb des Motors direkt unter dem Heckdeckelgitter sitzt. Die Turbolader des neuen 911 Carrera waren beim Vorgänger den GTS-Modellen vorbehalten. Mit diesen Modifikationen erreicht Porsche eine Reduktion der Emissionen sowie eine Leistungssteigerung auf 290 kW (394 PS) und 450 Nm maximales Drehmoment. Das neue 911 Carrera Coupé sprintet in 4,1 Sekunden auf Tempo 100 (3,9 Sekunden mit Sport Chrono Paket) und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 294 km/h. Verglichen mit seinem Vorgänger eine Verbesserung um jeweils 0,1 Sekunden sowie 1 km/h.

Optimiertes Fahrwerk und aktive Aerodynamik

Auch das Fahrwerk des 911 Carrera GTS wurde umfassend überarbeitet. So gehört die Hinterachslenkung nun erstmals zur Serienausstattung. Sie erhöht die Stabilität bei hohen Geschwindigkeiten und reduziert den Wendekreis. Die Wankstabilisierung Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) bindet Porsche in das Hochvoltsystem des Performance Hybrid ein. Dies ermöglicht den Einsatz einer elektrohydraulischen Steuerung, wodurch das System noch flexibler und präziser arbeitet. Für das GTS-typische Fahrverhalten sorgen das Sportfahrwerk mit variablem Dämpfersystem (PASM) und 10 Millimeter Tieferlegung.

Für den neuen 911 stehen insgesamt sieben Raddesigns in 19-/20- oder 20-/21-Zoll zur Wahl. Erstmals sind für den 911 Carrera Exclusive Design Räder mit Carbon-Blades erhältlich, die den Luftwiderstandsbeiwert senken und so die Effizienz steigern. Die 911 Carrera GTS-Modelle rollen an der Hinterachse serienmäßig auf 21-Zoll-Felgen mit 11,5 Zoll Breite und Reifen der Größe 315/30 ZR 21. Vorne kommen Reifen der Dimension 245/35 ZR 20 auf 8,5 Zoll breiten Felgen zum Einsatz. Passend zur deutlich erhöhten Leistung verbessern die breitere Aufstandsfläche der Hinterreifen Fahrdynamik und Traktion des neuen 911 Carrera GTS.

Sportlich gestrafftes Exterieur

Porsche hat das Exterieur-Design des 911 mit gezielten Maßnahmen gestrafft. Ein Großteil dieser Maßnahmen verbessert die Aerodynamik und die Performance des Sportwagens. Dazu zählen unter anderem neue, modellspezifische Bugverkleidungen. Zudem integriert Porsche erstmals alle

Lichtfunktionen in die nun serienmäßigen Matrix LED-Hauptscheinwerfer des 911 mit ihrer charakteristischen Vierpunkt-Optik. Dies ermöglicht den Entfall der Bugleuchten und schafft im Bugteil Platz für größere Kühlluftöffnungen.

Bei den 911 Carrera GTS-Modellen verfügt das Bugteil über fünf von außen sichtbare, vertikal angeordnete, aktive Kühlluftklappen und eine weitere nicht sichtbare Klappe pro Seite. Ergänzt werden sie um die erstmals im 911 verbauten adaptiven Frontdiffusoren in der Unterbodenverkleidung, die gemeinsam mit den Kühlluftklappen gesteuert werden. Diese Elemente lenken den Luftstrom bedarfsgerecht: Bei geringer Leistungsanforderung optimieren geschlossene Klappen die Aerodynamik. Bei hoher Leistungsanforderung, etwa auf der Rundstrecke, lenken die Klappen große Luftmengen zu den Kühlern. Die Sensorik der Assistenzsysteme befindet sich nun hinter einer Hochglanzfläche unterhalb des Kennzeichens.

Optional bietet Porsche die neuen Hauptscheinwerfer mit einer HD-Matrix LED-Funktion mit mehr als 32.000 Lichtpunkten an. Das Hochleistungs-Fernlicht leuchtet die Fahrbahn mehr als 600 Meter weit aus. Darüber hinaus bietet es innovative Zusatzfunktionen wie beispielsweise ein fahrmodusabhängiges dynamisches Kurvenlicht, eine Fahrspuraufhellung, ein Baustellen- und Engstellenlicht sowie ein pixelgenaues, blendfreies Fernlicht.

Das neu gestaltete Leuchtenband mit integriertem Lichtbogen und „PORSCHE"-Schriftzug lässt das Heck des 911 tiefer und breiter wirken. Ein neu gestaltetes Heckgitter mit fünf Lamellen pro Seite verbindet sich mit der Heckscheibe zu einer grafischen Einheit, die in den darunter liegenden, ausfahrbaren Spoiler übergeht. Das Kennzeichen ist höher positioniert, die Heckschürze klar gegliedert. Modellspezifische Abgasanlagen fügen sich elegant in die markanten Diffusorfinnen ein. Für die 911 Carrera Modelle ist optional eine Sportabgasanlage verfügbar. Bei den 911 Carrera GTS-Modellen gehört eine GTS-spezifische Sportabgasanlage zur Serienausstattung.

Ein optionales Aerokit steigert die Performance des 911 Coupé zusätzlich. Es umfasst unter anderem eine markante SportDesign-Bugverkleidung mit eigenständigem Frontspoiler, passende Seitenschwellerverkleidungen und einen gewichtsreduzierten feststehendem Heckflügel. Diese Komponenten reduzieren den Auftrieb und verbessern die Bodenhaftung des Sportwagens.

Volldigitales Cockpit und erweiterte Konnektivität

Porsche legt den Innenraum des neuen 911 bei den Coupé-Varianten serienmäßig als Zweisitzer aus. Optional steht ohne Aufpreis eine 2+2-Sitzkonfiguration zur Verfügung. Im Cockpit kombiniert Porsche die bekannte 911 Design-DNA mit modernster Technologie: Das Bedienkonzept Porsche Driver Experience stellt die Fahrerachse und eine intuitive, schnellere Bedienung in den Mittelpunkt. Wesentliche Bedienelemente sind direkt am oder um das Lenkrad herum angeordnet. Dazu gehören der serienmäßige Mode-Schalter, der überarbeitete Fahrassistenzhebel und erstmals im 911 ein Startknopf – selbstverständlich links vom Lenkrad. Im Ablagefach in der Mittelkonsole des neuen 911 befindet sich eine gekühlte Ablage für Smartphones mit induktiver Ladefunktion.

Erstmals verfügt der 911 über ein volldigitales Kombiinstrument. Das 12,6-Zoll Curved Display fügt sich elegant in das neue Bedien- und Anzeigekonzept ein und lässt sich umfangreich individualisieren. Es bietet bis zu sieben Ansichten, darunter eine exklusive Classic-Anzeige in Anlehnung an das historische 5-Tuben-Design mit zentralem Drehzahlmesser.

Die Bedienung des Porsche Communication Management (PCM) erfolgt weiterhin über das hochauflösende Zentraldisplay mit 10,9 Zoll Diagonale. Die Individualisierbarkeit der Fahrmodi sowie die Bedienung der Fahrerassistenzsysteme wurde hingegen deutlich verbessert. Zudem verfügt der aktualisierte 911 über neue Konnektivitätsfunktionen. Ein QR-Code vereinfacht das Anmelden im PCM mit der Porsche ID deutlich. Apple CarPlay® wird tiefer in das Fahrzeug integriert. Es zeigt auf Wunsch Informationen im Kombiinstrument an und ermöglicht die Bedienung von Fahrzeugfunktionen direkt im Apple® Ökosystem, zum Beispiel über den Sprachassistenten Siri®. Erstmals ist optional während des Parkens auch Video-Streaming möglich. Apps wie Spotify® und Apple Music® können ohne verbundenes Smartphone als native Apps im PCM genutzt werden.

Ab sofort bestellbar

Der neue 911 Carrera ist ab sofort als Coupé und Cabriolet mit Heckantrieb bestellbar. Für den 911 Carrera GTS stehen zusätzlich Allradantrieb und die Karosserievariante Targa (ausschließlich mit Allradantrieb) zur Verfügung. Beide Modellvarianten sind serienmäßig mit Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) ausgestattet.

MEDIA ENQUIRIES



Oliver Hilger

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

Verbrauchsdaten

911 Carrera GTS (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,6 – 10,1 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 242 – 230 g/km; CO_2-Klasse: G

911 Carrera (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,4 – 9,9 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 238 – 227 g/km; CO_2-Klasse: G

911 Carrera Cabriolet (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,3 – 10,1 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 235 – 231 g/km; CO_2-Klasse: G

911 Targa 4 GTS (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,8 – 10,5 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 245 – 239 g/km; CO_2-Klasse: G

*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.

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/281301_de_3000000.mp4
https://newstv.porsche.com/porschevideos/282167_de_3000000.mp4

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2024/produkte/porsche-neuer-911-weltpremiere-hybrid-36321.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/98f0dd38-214b-4bcd-b8f4-4dc040b541d2.zip

Externe Links
https://newstv.porsche.com/de/

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