

Der neue Porsche 911 – Design-Ikone und High-Tech-Sportwagen

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

28/11/2018 In der Petree Hall der Los Angeles Auto Show hat Porsche die achte Generation des 911 präsentiert.

„Kalifornien ist der ideale Ort, um den neuen Elfer vorzustellen. Für Porsche ist Kalifornien seit Jahrzehnten wie eine zweite Heimat," sagt Oliver Blume, Vorstandsvorsitzender der Porsche AG: „Die achte Generation des 911 ist noch leistungsstärker, noch emotionaler und noch effizienter als seine Vorgänger – mit umfangreichen digitalen Features. Und trotz aller Neuerungen bleibt der Elfer, was er von Anfang an war: ein puristischer Sportwagen, das pulsierende Herz von Porsche. Unsere Ikone."

Unverkennbar der Porsche Design-DNA verpflichtet, deutlich muskulöser im Auftritt und mit einem komplett neuen, von einem 10,9 Zoll großen Touch-Screen-Monitor geprägten Interieur gibt sich der

neue 911 zeitlos – und modern zugleich. Intelligente Bedien- und Fahrwerkelemente sowie innovative Assistenzsysteme verbinden die überlegen kompromisslose Dynamik des klassischen Heckmotor-Sportwagens mit den Ansprüchen der digitalen Welt.

Weiterentwickelt und mit 331 kW (450 PS; 911 911 Carrera S: Kraftstoffverbrauch kombiniert 10,0 – 9,6 l/100 km; CO2-Emissionen kombiniert 227 – 220 g/km; 911 Carrera 4S: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,1 - 9,7 l/100 km; CO2-Emission kombiniert: 231 - 222 g/km) in den S-Modellen leistungsstärker denn je, präsentiert sich die nächste Generation aufgeladener Sechszylinder-Boxermotoren. Ein verbessertes Einspritzverfahren und neu angeordnete Turbolader samt Ladeluftkühlung erhöhen den Wirkungsgrad im Antrieb. Die Kraftübertragung übernimmt ein neu entwickeltes Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe. Die Höchstgeschwindigkeiten liegen bei 308 km/h (Carrera S*) und 306 km/h für die Allradvariante Carrera 4S. Weitere Highlights sind der Porsche Wet Mode für noch sichereres Fahrverhalten auf nassen Straßen, der Nachtsichtassistent mit Wärmebildkamera, sowie die umfassende Konnektivität, die Schwarmintelligenz nutzt. Abgerundet wird das Angebot von drei exklusiven digitalen Angeboten, die perfekt zum kalifornischen Lifestyle passen: der Applikation „Porsche Road Trip“ für außergewöhnliche Touren, dem persönlichen Assistenten „ Porsche 360+“ sowie dem Web-basierten Emissions-Kalkulator „Porsche Impact“ zur Neutralisation des individuellen CO2-Fußabdrucks.

Detlev von Platen, Vorstand Vertrieb und Marketing der Porsche AG, betont die Bedeutung des US-amerikanischen Marktes für den Sportwagenhersteller: „2017 wurden mehr als 55.000 Porsche in die USA ausgeliefert. Und auch 2018 ist unsere amerikanische Vertriebsgesellschaft Porsche Cars North America auf einem guten Weg, hier einen neuen Bestwert zu erreichen. Letztlich steht kein anderes Modell so sinnbildlich für die amerikanische Liebesbeziehung zu Porsche wie der Elfer. Jeder dritte in Zuffenhausen gebaute Porsche 911 geht hierher in die USA.“

Exterieur Design orientiert sich an frühen Elfer-Generationen

Das Exterieur Design wirkt vertraut und ist doch eindeutig neu. Der 911 der achten Generation tritt breiter, selbstbewusster und moderner auf. Über den großen Rädern mit vorn 20 und hinten 21 Zoll Durchmesser wölben sich breitere Kotflügel. Die hinterradangetriebenen Modelle übernehmen dabei die bisherige Karosserie-Breite der Allradmodelle. Der Zuwachs an der Hinterachse beträgt hier 44 Millimeter. Der generell um 45 mm breiter gewordene Vorderwagen greift ein traditionelles Thema früherer 911-Generationen auf: die lang nach vorn gezogene Kofferraumhaube mit einer markanten Vertiefung vor der Windschutzscheibe. Beides streckt die Frontpartie und verleiht Dynamik.

Gleichzeitig zeigen die neu entwickelten LED-Hauptscheinwerfer den technologischen Fortschritt des Elfers. Diese fügen sich – elfertypisch rund und aufrecht – fast fugenlos in die Kotflügel ein. Die mit den Türen bündige Integration der elektrisch ausfahrenden Griffe betont die taillierte und glatte Seitenlinie. Die ebenfalls neu geformten Außenspiegel sind auf möglichst geringe Windgeräusche optimiert und

optional elektrisch anklappbar.

Am Heck dominieren der deutlich breitere, variabel ausfahrbare Spoiler und das nahtlose feine Leuchtenband. Die vertikal angeordneten Lamellen des Lufteinlasses greifen die Linienführung der Heckscheibe auf. Auch die mittig angeordnete dritte Bremsleuchte wurde in den Verlauf der Lamellen integriert. Da diese bei ausgefahrenem Heckspoiler verdeckt wird, findet sich im Spoiler eine zweite Bremsleuchte. Als Unterscheidungsmerkmal haben die hinterradangetriebenen Modelle schwarze Lamellen, während die allradgetriebenen Modelle über Chromeinleger im Heckgitter verfügen. Mit Ausnahme des Bug- und Heckteils besteht die gesamte Außenhaut aus Aluminium.

Neu gestaltetes Interieur mit klarer Linienführung

Das Interieur ist geprägt von den klaren und geraden Linien der Armaturentafel mit der zurückversetzten Instrumentenebene. Auch hier standen die Elfer aus den 1970er Jahren Pate. Die Armaturentafel verläuft wie beim Ur-Elfer über die gesamte Breite zwischen zwei horizontalen Flügelebenen. Neben dem mittig positionierten Drehzahlmesser informieren zwei dünne, rahmenlose Freiform-Displays den Fahrer. Der jetzt 10,9 Zoll große Centerscreen des Porsche Communication Management (PCM) lässt sich schnell und ablenkungsfrei bedienen. Darunter schafft ein angedocktes Bedienfeld mit fünf Tasten in der Optik klassischer Kippschalter die Verbindung zur Mittelkonsole mit integriertem Touchpad. Die Sitze wurden ebenfalls grundlegend überarbeitet. Die neue Konstruktion entlastet das Fahrzeuggewicht um rund drei Kilogramm, die veränderte Geometrie bietet im Schulterbereich deutlich mehr Seitenhalt. Obwohl der Sitz fünf Millimeter tiefer angeordnet ist und eine minimal dünnere Sitzfläche hat, konnte der Sitzkomfort insgesamt verbessert werden.

In der Digitalisierung macht der 911 mit permanenter Konnektivität sowie neuen Funktionen und Diensten den nächsten Schritt in die Zukunft. Das PCM umfasst unter anderem serienmäßig eine Schwarmdaten-basierte Online-Navigation und Porsche Connect Plus.

Neue Assistenzsysteme für mehr Sicherheit und Komfort

Als Weltneuheit hat Porsche den serienmäßigen Wet Mode entwickelt. Diese Funktion erkennt Wasser auf der Straße, konditioniert die Regelsysteme entsprechend vor und warnt den Fahrer. Dieser kann das Fahrzeug dann auf Tastendruck oder per Mode-Schalter am Lenkrad (Sport Chrono-Paket) besonders sicherheitsbetont abstimmen. Der ebenfalls serienmäßige Warn- und Bremsassistent erkennt Kamera-basiert die Gefahr von Kollisionen mit Fahrzeugen, Fußgängern und Radfahrern und leitet gegebenenfalls eine Warnung oder Notbremsung ein. Erstmals ist für den 911 ein Nachtsichtassistent mit Wärmebildkamera als Option lieferbar. Der auf Wunsch verfügbare Abstandsregeltempostat umfasst eine automatische Distanzregelung mit einer Stop-and-Go-Funktion und einem reversiblen Insassenschutz.

Nächste Generation der Sechszylinder-Boxermotoren

Mit dem neuen 911 gehen auch die aufgeladenen Sechszylinder-Boxermotoren in die nächste Generation. Im Mittelpunkt der Weiterentwicklung stand neben der Erfüllung neuester Abgasnormen mit Ottopartikelfilter vor allem die weitere Performance-Steigerung. Neue, größere, symmetrisch aufgebaute Turbolader mit elektrisch gesteuerten Wastegate-Ventilen, eine völlig neu gestaltete Ladeluftkühlung und der Ersteinsatz von Piezo-Einspritzventilen führen zu einer weiteren Verbesserung der Motoren in den relevanten Dimensionen: Ansprechverhalten, Leistungsfähigkeit, Drehmomentverlauf, Standfestigkeit und Drehfreudigkeit. Neben der Leistungssteigerung um 22 kW (30 PS) auf 331 kW (450 PS;911 Carrera S: Kraftstoffverbrauch kombiniert 10,0 – 9,6 l/100 km; CO2-Emissionen kombiniert 227 – 220 g/km; 911 Carrera 4S: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,1 - 9,7 l/100 km; CO2-Emission kombiniert: 231 - 222 g/km) bei 6.500/min stellt das 911 Carrera S-Triebwerk ein um 30 Newtonmeter (Nm) höheres Drehmoment von 530 Nm bereit. Dieses steht in einem breiten Drehzahlband von 2.300 bis 5.000/min zur Verfügung.

Mythos Porsche 911 am Handgelenk

Porsche Design würdigt die neue Generation des Elfers mit einer auf 911 Exemplare limitierten Uhren-Sonderedition – dem „911 Chronograph Timeless Machine Limited Edition".

In der puristischen Gestaltung des Zeitmessers und der Formgebung des Titangehäuses spiegelt sich das unverwechselbare Design der Automobilikone wider. Auch das großzügig dimensionierte schwarze Zifferblatt ist vom motorisierten Vorbild abgeleitet. Die weißen Zeiger und Indizes garantieren im Cockpit wie auch am Handgelenk maximale Ablesbarkeit. Der Totalisator bei 6 Uhr referenziert mit den Markierungen bei 3/6/9 und 11 auf die Sportwagen-Ikone. Gleiches gilt für die Silhouette der 911-Flyline auf dem Zifferblatt und das Armband, das aus original Porsche Interieur-Leder gefertigt ist. Die Sonderedition wird ab April 2019 in einer exklusiven Editionsbox ausgeliefert, in der sich auch eine spezielle Limitierungsplakette befindet.

Die sieben Vorgänger-Generationen

Der Ur-Elfer

Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt schlägt die Geburtsstunde einer Legende. Es ist der 12. September 1963: Porsche präsentiert den mit Spannung erwarteten Nachfolger des 356 – jenes Sportwagens, mit dem 15 Jahre zuvor im österreichischen Gmünd die Markengeschichte des Automobilherstellers begonnen hatte. Der Ur-Elfer, zunächst 901 benannt, wird bis zu seiner Ablösung 111.995 Mal gebaut.

Die G-Serie

Zehn Jahre später – 1973 – startete der 911 der G-Serie mit den tiefgreifenden Veränderungen. Viele Änderungen werden aufgrund strengerer Sicherheitsvorschriften im wichtigen Export-Markt USA notwendig. Der Stuttgarter Automobilhersteller setzt beim Spitzenmodell auf leistungsstarke Turbomotoren, generell eine verzinkte Karosserie und bringt zusätzlich zum Targa eine Cabriolet-Version des 911 sowie den Speedster auf den Markt. 198.496 Porsche 911 der G-Serie entstehen bis 1989.

Typ 964

Der Nachfolger, intern Typ 964, genannt, kommt schon 1988 auf den Markt. Wie fortschrittlich der neue Elfer ist, zeigt gleich die erste Modellvariante der Generation 964: An Bord des Carrera 4 zieht erstmals der Allradantrieb in die Baureihe ein. Konzipiert hatte Porsche ihn für den Hochleistungs-Sportwagen 959. Der 911 Carrera 2 mit Heckantrieb folgt 1989. Zeitgleich feiern neben dem Coupé auch die Cabriolet- und Targa-Versionen ihr Debüt. Auch für sie gilt: Unter der vertrauten, praktisch nur mit integrierten Stoßfängern modifizierten Karosserie besteht der Typ 964 zu 85 Prozent aus neu konstruierten Teilen. Ab Oktober 1993, nach 63.762 Porsche 911 der dritten Generation innerhalb von sechs Jahren, steht der Nachfolger bereit.

Typ 993

Die vierte Generation des Elfers, der Typ 993, gehört zu den begehrenswertesten Ausführungen. Porsche bietet ihn zunächst nur als Coupé und Cabriolet an. Der Targa debütiert erst 1995, dafür aber mit einem neuen Konzept: Statt eines herausnehmbaren Dachteils besitzt er ein großflächiges Glasdach, das elektrisch unter der Heckscheibe abtauchen kann.1998 endet nach 68.881 produzierten Fahrzeugen auch das Kapitel der luftgekühlten Motoren.

Typ 996

Mit der fünften Generation des 911 wagt Porsche ab 1997 den Bruch mit der Luftkühlung. Der Typ 996 stellt die größte Zäsur im Stammbaum des Klassikers dar. Das Unternehmen befindet sich im wirtschaftlichen Umbruch. Nach 34 Jahren setzt der Sportwagenhersteller mit der Generation 996 eine umfassende Neuausrichtung seiner Ikone um. Im Fokus stehen dabei die beim Vorgänger begonnene Senkung der Produktionskosten – unter anderem mittels einer höchstmöglichen Teile-Kompatibilität mit anderen Baureihen wie dem neuen Boxster sowie aktualisierte Sicherheits- und Abgasvorschriften. Erst 2005 endet die Produktion. Mit 175.262 Einheiten ist der Typ 996 das lange verkannte Erfolgsmodell in der mehr als 40-jährigen Geschichte des 911.

Typ 997

Als Typ 997 präsentiert sich der Porsche 911 ab 2004 so vielfältig wie nie zuvor: Er steht als Coupé und Targa, Cabriolet und Speedster, mit Heck- und Allradantrieb, schlanker und verbreiteter Karosserie, mit wassergekühlten Saug- und Turbomotoren, als GTS sowie in den Sportversionen GT2, GT2 RS, GT3 und gleich zwei GT3 RS-Ausführungen zur Wahl. Inklusive Sondermodellen erreicht das Angebot 24 Modell-Varianten – ergänzt durch zahlreiche Individualisierungsmöglichkeiten. Mit 213.004 Exemplaren stellt die sechste Generation des 911 wieder einen Produktionsrekord auf.

Typ 991

Ab 2011 verkörpert der Typ 991 die bislang höchste Entwicklungsstufe des Porsche 911. Er spiegelt auf besondere Weise ein Leitmotiv des Sportwagenherstellers wider: das Streben nach bestmöglicher Effizienz. Dies zeigt sich in allen Aspekten, angefangen beim evolutionär geschärften Design. Mit seiner gedrungeneren Silhouette, spannungsgeladenen Flächen und präzise gestalteten Details steht der 991 so kraftvoll auf den Rädern wie kein 911 zuvor – ein Effekt, der auch auf der breiteren Spur und dem um zehn Zentimeter gestreckten Radstand basiert. Hinzu kommt eine adaptive Aerodynamik, die der Elfer als erster Seriensportwagen von Porsche vom Hybrid-Supersportler 918 Spyder übernimmt. Der 911 der Generation 991 ist der absolute Bestseller in der Elfer-Geschichte. Bis zum 31.10.2018 wurden 217.930 Exemplare gebaut. Insgesamt produzierte Porsche seit dem Debüt 1963 bislang 1.049.330 Serien-Elfer.

Verbrauchsdaten

911 Carrera S (Vorgängermodell)

911 Carrera 4S (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.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/produkte/porsche-911-neu-achte-generation-992-timeless-machine-design-ikone-weltpremiere-los-angeles-2018-16521.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/ed3cdaf5-071a-4e91-9f0e-1f8fcaa16744.zip

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