

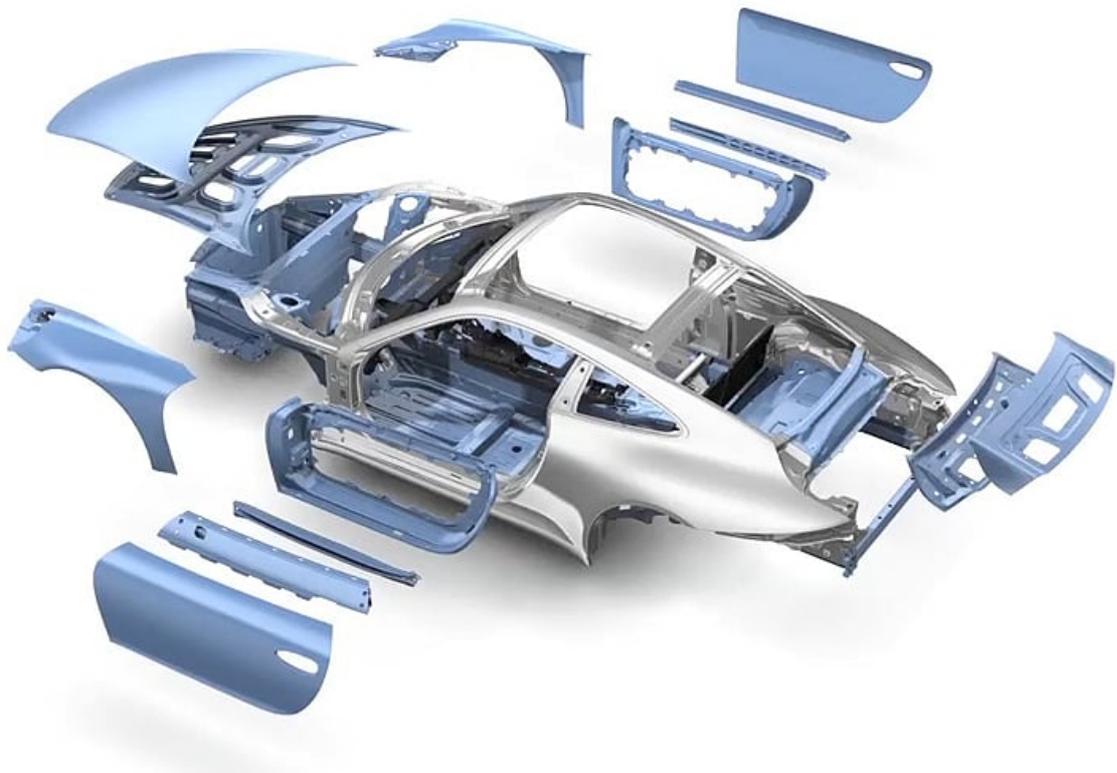
CLASSIC DRIVER

Der neue Porsche 911: Technik-Workshop und Fahreindrücke



Die Zweifel schwinden: Der neue Porsche 911 Carrera ist tatsächlich in vielen Kategorien besser als sein Vorgänger. Dies wurde während des Technik-Workshops zum neuen 911 in Weissach deutlich. Ein erster Fahreindruck rundete die intensive Technik-Klausur ab.

Der Druck war unfassbar groß: Die Aufgabe, den begehrten Porsche 911 der Baureihe [997/2](#) durch einen Nachfolger abzulösen, der gleich um Längen besser sein sollte, schien anfangs unlösbar. Selbst für die beteiligten Ingenieure, wie ich am Rande des Technik-Workshops in Weissach zur Einführung des neuen Porsche 911 Carrera der Baureihe 991 unter der Hand erfuhr. Doch Wolfgang Hatz, Vorstand der Porsche AG für Forschung und Entwicklung, ließ in seiner Begrüßung keinen Zweifel zu – genau das war der Maßstab: „Der Porsche 911 gilt in seiner 48-jährigen Geschichte als Urmeter aller Sportwagen. Genau deswegen sollte, ja musste, der neue 911 in jeder Dimension besser werden.“



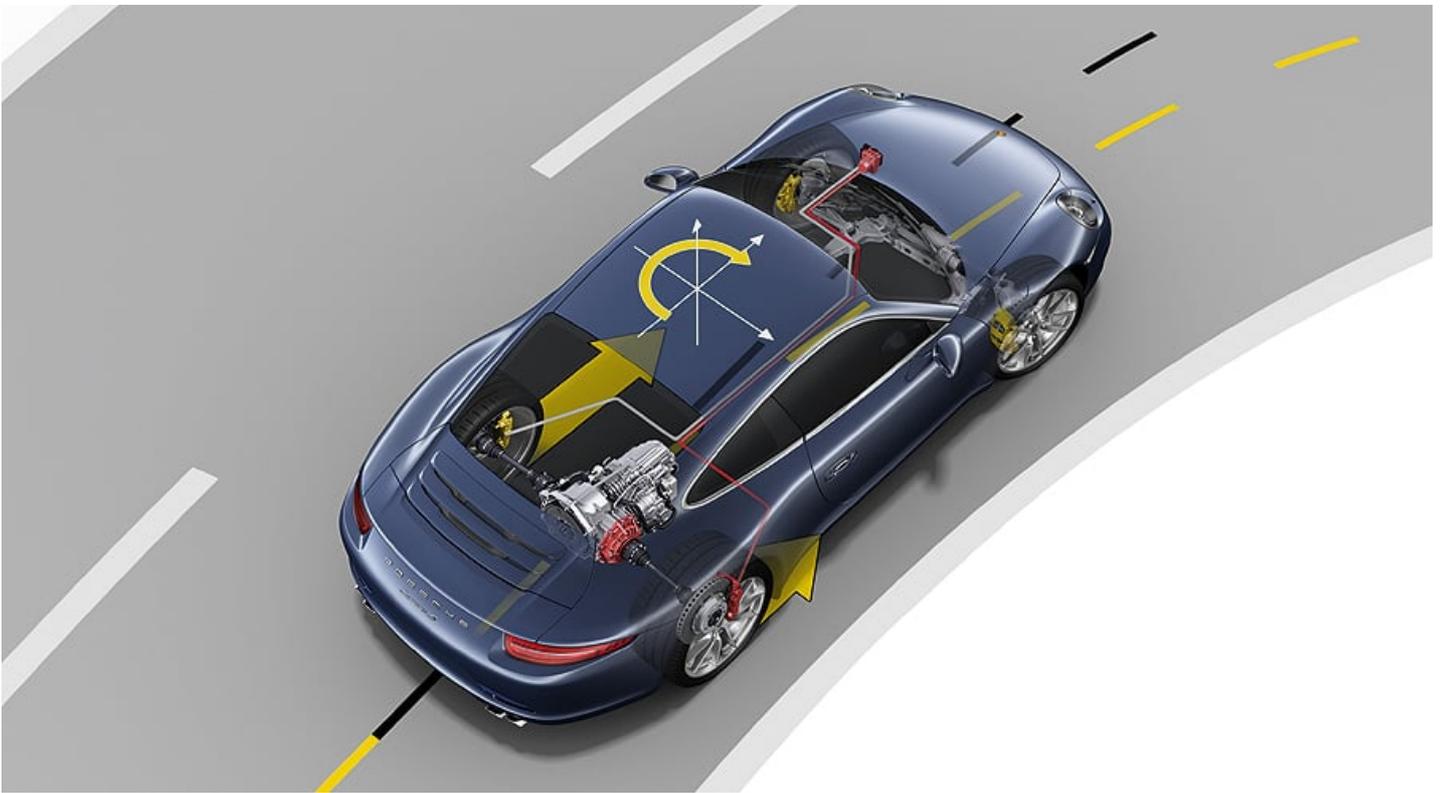


Hatz erklärt: „In punkto Leichtbau, in Sachen Performance, hinsichtlich der Effizienz und auch was die Emotionen betrifft, sah das Pflichtenheft vor, die Benchmark ein ganzes Stück weiter nach oben zu schieben. Kurzum: Wir hatten nicht weniger als die Aufgabe vor uns, den Inbegriff des Sportwagens neu zu erfinden.“ Nach einem Tag voller Technik-Lektionen und zwei schnellen Runden auf der Weissacher Teststrecke verfestigt sich unser erster Eindruck: Mission erfüllt. Der neue 911 schreibt die Legende tatsächlich um ein großes Kapitel fort. Er entfaltet Kraft schneller, fährt augenscheinlich noch präziser, noch agiler und klingt dabei einfach famos - in allen Lagen. Porschefahrer Walter Röhrl versprach eben dies bereits vor knapp vier Wochen im [Interview](#) anlässlich der 911-Premiere auf der IAA.



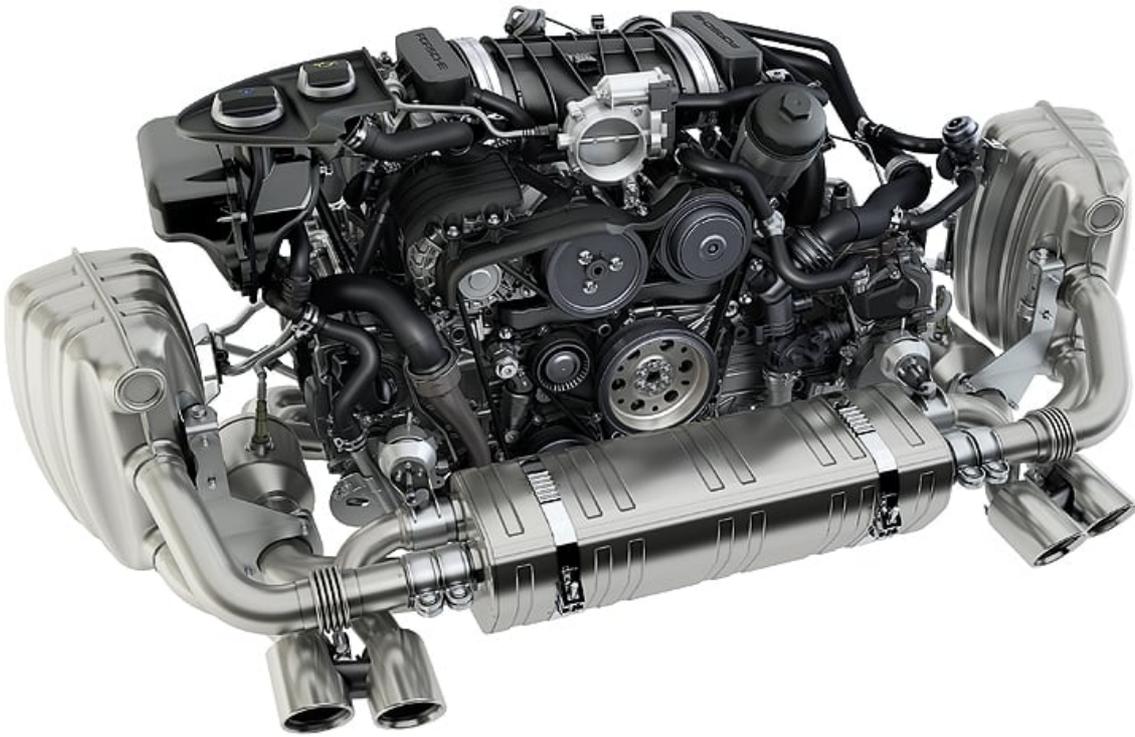


Der Schlüssel zu den neuen Tugenden liegt in einer komplett neuen Plattform. Die von Grund auf neu konstruierte Karosserie demonstriert, was mit intelligentem Leichtbau heute möglich ist. „Der komplette Rohbau besteht fast zur Hälfte aus Aluminium, wobei Türen, Hauben, Kotflügel und Dach komplett aus diesem Leichtmetall hergestellt werden. Durch die Verbundbauweise ist die Karosserie 80 Kilogramm leichter. Sie bietet dennoch mehr Platz und ist erheblich steifer als die Karosserie des 997.“ Das sagt Lorenz Heinisch, Teamleiter Entwicklung Karosserie Rohbau Carrera. Ferner sorgt ein konzeptioneller Eingriff in der Plattform für deutlich mehr Laufruhe: die Verlängerung des Radstandes um 100 Millimeter. Das allerdings erhöht auch die Gewichtshypothek – insgesamt mussten die Karosseriebauer hier rund 58 Kilogramm wettmachen. Diese resultierten aus erhöhten Sicherheitsmaßnahmen, Maßnahmen zur Verbrauchsreduktion, mehr Ausstattung und eben dem längeren Radstand.



Das ist die Basis für die Performance-Steigerung: Ein geringeres Gewicht und längerer Radstand treffen auf eine breitere Spur an der Vorderachse und größere Räder. Diese statischen Werte werden ergänzt um neue und weiterentwickelte Systeme. Serienmäßig sind die elektromechanische Servolenkung und beim Carrera S das Porsche Torque Vectoring mit Quersperre – in Verbindung mit Porsche-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) geregelt – an Bord. Auf Wunsch legt der neue 911 Carrera fahrdynamisch mit Optionen wie der Wankstabilisierung PDCC nach. Das Ergebnis sind bislang nicht gekannte Kurvengeschwindigkeiten, wie wir in Weissach als Co-Pilot feststellen konnten. Für mehr Präzision sorgt hier eine erstmals im 911 eingesetzte elektromechanische Servolenkung. Diese soll alle bisherigen Systeme übertreffen, wie Dr. Peter Schäfer aus dem Weissacher Technikteam verspricht.

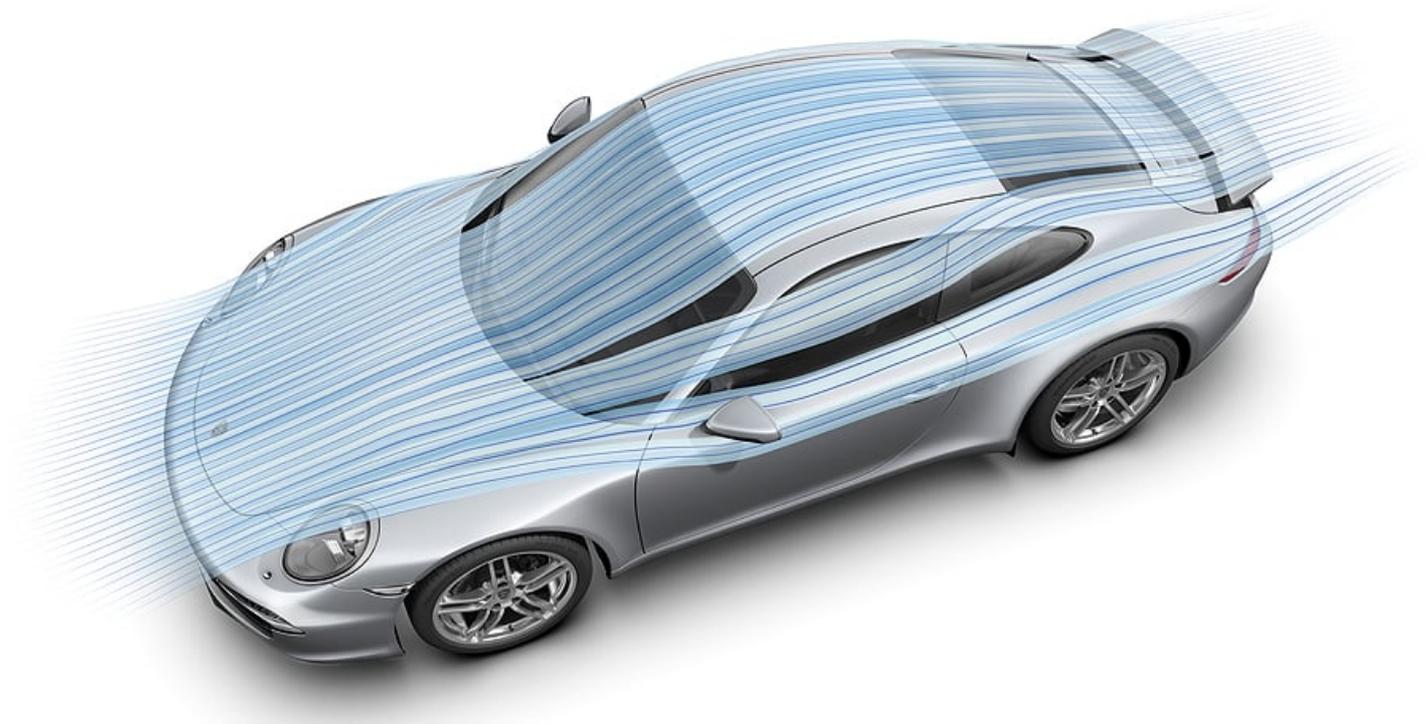




Der Leichtbau bietet überdies weitere Vorteile. Bei gleicher Motorleistung erhält man gesteigerte Performance bei weniger Kraftstoffverbrauch. In Weissach nennt man das „Porsche Intelligent Performance“. Erstmals in der Geschichte des 911 kommt ein Downsizing beim Motor zum Einsatz. Der Hubraum wurde beim Carrera von 3,6 auf 3,4 Liter verkleinert. Gleichzeitig leistet der Motor mehr: jetzt 350 PS. Der neue 911 Carrera S setzt sich in seinem Segment mit einem Leistungsgewicht von 3,5 Kilogramm pro PS an die Spitze. Im NEFZ-Verbrauch legen der 911 Carrera mit 8,2 Liter/100 km und der 911 Carrera S mit 8,7 Liter/100 km – jeweils mit (PDK) – erneut Bestwerte vor. Hierzu trägt auch eine reibungsoptimierte Mechanik des Motors bei. Und die Direkteinspritzung beider Triebwerke übernehmen jetzt Mehrloch-Injektoren, die für eine nochmals bessere, homogenere Gemischbildung und damit effizientere Verbrennung sorgen.

Zur weiteren Effizienzsteigerung dienen neue Systeme und Funktionen, die dort ansetzen, wo es ohne

Auswirkungen auf die Performance bleibt: Die automatische Start-Stopp-Funktion, die den Motor abstellt, wenn man ihn ohnehin nicht braucht. Die Bordnetzrekuperation, die Strom vorzugsweise dann erzeugt, wenn sowieso Energie abgebaut werden muss - beim Bremsen. Das Thermomanagement, das den Wirkungsgrad und die Aerodynamik verbessert. Und das sogenannte Segeln, eine Art intelligenter Freilauf in Verbindung mit dem PDK.





Bei all den rationalen Aspekten darf in einem Porsche 911 die Emotion nicht zu kurz kommen. Der charakteristische Sound des Sechszylinder-Boxermotors ist hierfür der zentrale Schlüssel. Jetzt mehr denn je: „Denn die akustische Abstimmung der neuen Carrera-Generation war ein weiteres Schwerpunktthema im Lastenheft. Zwischen Luftfilter und Endrohr investierten wir viel Feinarbeit, um Fahrer und Passagieren eine akustische Rückmeldung zu geben, die sie sich von einem Elfer auch wünschen“, erläutert Dr. Bernhard Pfäfflin, Leiter Entwicklung Schwingungstechnik und Akustik. Der Porsche-Sound ist durch und durch echt. Ein neuer „Sound Symposer“ verstärkt hierbei den typischen Klang der Boxermotoren. Ein weiterer schaltbarer Resonator dämpft unerwünschte Überhöhungen im Drehzahlbereich um 5.000 Umdrehungen pro min. Zwischengasstöße, das typische Motor-Blubbern bei Gaswegnahme und ein kurzes akustisches Backfire runden diesen Eindruck ab.

Ob die Summe tatsächlich nochmals mehr ist, als die bloße Addition aller Einzelmaßnahmen, kann jetzt nur noch ein eigenhändiger Test klären. Im November ist es soweit. Eines ist bis dahin sehr klar: Die Technik des neuen 911 ist vom Feinsten. Nicht nur echte Porsche-Fans dürften da gespannt sein.

Text: [Mathias Paulokat](#)

Fotos: Porsche / Frank Ratering

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/der-neue-porsche-911-technik-workshop-und-fahreindr%C3%BCcke>

© Classic Driver. All rights reserved.