Der neue PORSCHE 911 Turbo

Beitrag von „Sittingbull“ vom 5. Mai 2013 um 09:25

Stuttgart. Die Modelloffensive im Jubiläumsjahr des 911 strebt einem weiteren Höhepunkt entgegen. Vor 50 Jahren debütierte der Elfer in Frankfurt auf der Internationalen Automobil-Ausstellung. Und schon zehn Jahre später stand der erste 911 Turbo-Prototyp auf der IAA. Zu diesem 40jährigen Jubiläum präsentiert Porsche mit der neuen Generation des 911 Turbo und Turbo S die technologische und fahrdynamische Spitze der Elfer-Baureihe. Neuer Allradantrieb, aktive Hinterachslenkung, adaptive Aerodynamik, Voll-LED-Scheinwerfer und der bis zu 560 PS starke Sechszylinder-Boxer mit doppelter Turboaufladung untermauern die Rolle der neuen 911 Turbo-Generation als Rundstrecken- und alltagstauglicher Technologieträger. Das komplett neue Leichtbau-Chassis mit 100 Millimeter längerem Radstand und auf 20 Zoll vergrößerten Rädern hat daran ebenso entscheidenden Anteil. Eine weitere Steigerung der Fahrdynamik bietet der aktive Wankausgleich PDCC, der erstmals für die 911 Turbo-Modelle angeboten wird. Das System gehört beim 911 Turbo S zur Serienausstattung, ebenso wie das Sport Chrono Paket mit dynamischen Motorlagern und die Keramikbremse PCCB, alles als Option auch für den 911 Turbo lieferbar. Ergebnis: Der neue 911 Turbo S verkürzt die Rundenzeit auf der Nürburgring-Nordschleife auf deutlich unter 7:30 Minuten – natürlich mit Serienbereifung. Für ein besonders intensives Fahrerlebnis sorgt der serienmäßige Sound-Symposer, der die Ansauggeräusche des Turbomotors per Membran in den Innenraum überträgt.

Die Performance-Partner auf der Antriebsseite sind die weiterentwickelten Motoren und das neue PTM-Allradsystem. Der aufgeladene 3,8 Liter-Sechszylinder mit Benzin-Direkteinspritzung leistet im 911 Turbo 520 PS (383 kW), im S-Modell 560 PS (412 kW). Porsche setzt dabei weiterhin als einziger Hersteller zwei Turbolader mit variabler Turbinengeometrie in Verbindung mit einem Benzinmotor ein. Die Kraftübertragung erfolgt über das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK), das jetzt bei den Spitzen-Elfern die Funktionen Start-Stopp mit Motorabschaltung schon beim Ausrollen und Segeln ermöglicht. Zusammen mit dem neuen Thermomanagement für den Turbomotor und das PDK-Getriebe senken die Verbrauchstechnologien den Kraftstoffbedarf im NEFZ um bis zu 16 Prozent auf 9,7 l/100 km, gültig für beide Modelle.

Für eine noch schnellere und gezieltere Kraftverteilung auf die beiden Achsen hat Porsche einen neuen Allradantrieb (PTM) mit elektronisch gesteuerter und betätigter Lamellenkupplung entwickelt. Das System ist mit einer neuen Wasserkühlung ausgestattet und kann damit aufgrund besserer Kühlung bei Bedarf noch mehr Antriebsmoment zur Vorderachse leiten. Gleichzeitig verhilft die optimierte Zusammenarbeit von Motor, Getriebe und Allradantrieb den neuen Spitzen-Elfern zu noch besserem Spurtvermögen: Der 911 Turbo beschleunigt mit dem optionalen Sport Chrono Paket in 3,2 Sekunden von null auf 100 km/h, das ist sogar ein Zehntel

besser als der Wert des bisherigen 911 Turbo S. Dessen Nachfolger schafft die Standardbeschleunigung wiederum in nur 3,1 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt bis zu 318 km/h.

Die beiden neuen Spitzenmodelle machen ihre Performance auch optisch mehr denn je deutlich: Die charakteristischen, weit ausladenden hinteren Kotflügel sind bei der neuen 911 Turbo-Generation nochmals um 28 Millimeter breiter als bei den 911 Carrera 4-Modellen – zwischen C-Säule und Außenkante erstreckt sich eine mehr als handbreite, nahezu ebene Fläche. Weitere Differenzierungsmerkmale sind zweifarbige, geschmiedete 20-Zoll-Räder – beim 911 Turbo S mit Zentralverschluss. Der Turbo S setzt sich zudem durch neue Voll-LED-Scheinwerfer mit Vier-Punkt-Tagfahrlicht und dynamischer, kamerabasierter Fernlicht-Steuerung ab, die für den 911 Turbo als Option lieferbar sind.

Die Einführung der Hinterachslenkung für alle Turbo-Modelle steigert das rundstrecken- und alltagstaugliche Handling der beiden neuen Spitzensportwagen immens. Das System besteht aus zwei elektromechanischen Aktuatoren, die anstelle der konventionellen Spurlenker links und rechts an der Hinterachse eingesetzt werden. Der Lenkwinkel der Hinterräder kann damit je nach Geschwindigkeit um bis zu 2,8 Grad variiert werden. Bei Geschwindigkeiten bis zu 50 km/h lenkt das System die Hinterräder beim Einschlagen der Vorderräder in entgegengesetzter Richtung ein. Tatsächlich entspricht das einer virtuellen Verkürzung des Radstandes um 250 Millimeter. Der 911 Turbo fährt sich dadurch unerreicht wendig. Er dreht schneller in die Kurve und ermöglicht ein dynamischeres Einlenkverhalten. Rangieren und Einparken sind spürbar erleichtert.

Über 80 km/h lenkt das System die Hinterräder parallel zu den eingeschlagenen Vorderrädern. Dies entspricht wiederum einer virtuellen Verlängerung des Radstandes um sogar 500 Millimeter und verleiht dem Sportwagen insbesondere bei hohen Geschwindigkeiten eine enorme Stabilität. Gleichzeitig erfolgt der durch den Lenkimpuls des Fahrers ausgelöste Seitenkraftaufbau an der Hinterachse deutlich schneller, was zu einem spontaneren und harmonischeren Einleiten der Richtungsänderung führt.

Für die neuen 911 Turbo-Modelle hat Porsche erstmals ein aktives Aerodynamiksystem entwickelt — Porsche Active Aerodynamics (PAA). Es besteht aus einem robusten, dreistufigen Frontspoiler, dessen Segmente pneumatisch ausgefahren werden können, und dem ausfahrbaren Heckflügel mit drei ansteuerbaren Flügel-Positionen. Dadurch wird es möglich, die Aerodynamik des 911 Turbo je nach Fahrerwunsch auf optimale Effizienz (Speed-Position) oder beste Fahrdynamik abzustimmen. In dieser Performance-Position sind alle Segmente des Frontspoilers voll ausgefahren und erzeugen erstmals deutlichen Abtrieb an der Vorderachse. Analog dazu wird der Heckflügel auf maximale Ausfahrhöhe mit größtem Anstellwinkel gebracht. Dies sorgt auch an der Hinterachse für erhöhten Anpressdruck. Die Fahrdynamik verbessert sich dadurch so wesentlich, dass sich die Rundenzeit auf der Nürburgring-Nordschleife allein durch dieses System um bis zu zwei Sekunden verbessert.

Das Interieur ist für beide 911 Turbo-Modelle komplett neu gestaltet und baut auf dem der 911 Carrera-Familie auf. Das S-Modell ist besonders umfangreich ausgestattet und bietet unter anderem ein exklusives Interieur in den Bicolor-Farben schwarz/carrerarot, die adaptiven Sportsitze Plus mit 18-Wege-Verstellung und Memory. Darüber hinaus sind die Sitzrückenschalen beledert mit Doppel-Kappnaht und verschiedene Elemente in Carbon-Optik dargestellt. Das Bose-Soundsystem ist wie bei den Vorgängermodellen serienmäßig installiert, auf Wunsch ist erstmals eine Burmester-Anlage lieferbar. Zusätzlich stehen jetzt optional der radargesteuerte Abstandsregeltempostat sowie die kamerabasierte Verkehrszeichen- und Tempolimit-Erkennung zur Wahl.

Die neuen Top-Modelle der 911-Baureihe kommen Ende September 2013 auf den Markt. Der 911 Turbo kostet in Deutschland 162.055 Euro, der neue 911 Turbo S 195.256 Euro, jeweils einschließlich Mehrwertsteuer und länderspezifischer Ausstattung.

Beitrag von „metagross“ vom 6. Mai 2013 um 08:44

Mir würde er gefallen, aber meine Frau findet den "Panamera" sooooo schön.

Beitrag von „Arndt“ vom 6. Mai 2013 um 09:15

> Zitat von metagross
>
> Mir würde er gefallen, aber meine Frau findet den "Panamera" sooooo schön.

Ist bei uns genau so. Jedesmal wenn wir einen sehen, dann fragt sie ob ich beim nächsten Autokauf nicht wechseln wolle.

Beitrag von „PandA“ vom 6. Mai 2013 um 21:19

Meine bessere Hälfte ist das geringste Problem,
mein Portemonnaie spielt nicht mit - es verschließt sich einfach - Null Diskussion

---

Beitrag von „macko“ vom 7. Mai 2013 um 23:02

> Zitat von PandA
>
> Meine bessere Hälfte ist das geringste Problem...

Hallo Ihr zwei,

ist nur die Frage, wer von Euch beiden die Beiträge schreibt...:D

Schöne Grüsse,
Marco