

Porsche 911: Zwischen Alltag und Rennstrecke

Von Jens Riedel

Der Porsche 911 ist weltweit eines der bekanntesten und berühmtesten Autos. Seine Fans sehen in ihm den Sportwagen schlechthin. Im nächsten Jahr wird die Baureihe ein halbes Jahrhundert alt – und ein Ende ist nicht in Sicht. Im vergangenen Jahr erst hat Porsche die siebte Generation des Neunelfers aufgelegt, den eingefleischte Markenfans als 991 – so der werksinterne Code – kennen. Noch immer ist das Ursprungsdesign von 1963 zu erkennen, aber der neue 911 Carrera entfernt sich weit stärker davon als bisher. Dafür ist nicht zuletzt auch der um zehn Zentimeter gewachsene Radstand verantwortlich.

Wer sich davon mehr Platz verspricht, sieht sich getäuscht. Auf den hinteren Sitzen finden nach wie vor allenfalls Kinder Platz, besser noch nur Gepäck. Der 991 wäre kein Porsche, wenn der Sinn nicht sportlicher Natur wäre. Der längere Radstand verbessert vor allem die Fahrstabilität – insbesondere auf der Rennstrecke.

Rennstrecke? Ja. Der Porsche 911 ist auch in seiner aktuellen Auflage ein Auto, das sich zwar gut im Alltag bewegen lässt, aber sich erst auf dem Rundkurs richtig wohlfühlt. Dort macht beispielsweise auch der Sport-Plus-Modus des Fahrdynamikprogramms Sinn, das für den Alltagsverkehr eigentlich viel zu scharf ist und bei dem der Fahrer bereits mit „Sport“ oder gar dem Normalmodus bestens bedient ist.

Porsche ist stolz auf das hohe Maß an Fahrspaß, das mit der neuen Generation noch weiter gesteigert wurde. Selbst unerfahrene Piloten sind auf Anhieb mit dem Porsche auf dem Rundkurs relativ flott unterwegs, wie wir jetzt auf dem Sachsenring im wahrsten Sinne des Wortes erfahren durften. Das optional erhältliche Doppelkupplungsgetriebe erlaubt es dem Fahrer, sich voll und ganz auf die nächste Kurve und die vom vorausfahrenden Instruktor vorgezeichnete Ideallinie zu konzentrieren. Dabei bleibt der Porsche 911 Carrera dank elektronischer Helferlein wie dem Active Suspension Management (PASM), der Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) und dem Porsche Torque Vectoring (PTV) stets absolut neutral.

Die Gedanken an ein möglicherweise ausbrechendes Heck oder Übersteuern des Autos sind nach ein paar Runden verflogen. Zudem beruhigt der Instruktor über Funk immer wieder, man bewege sich noch immer voll und ganz im „grünen Bereich“. Da geht deutlich mehr. Und nach einer Pause wird dann doch wie im Motorsport zu den Schalt paddles am Lenkrad gegriffen und nicht mehr allein der Automatik das Feld überlassen. Spitzenfahrer können mit dem 304 km/h schnellen Carrera S in 7:40 Minuten die Nürburgring-Nordschleife umrunden. Das ist das Niveau der bisherigen Straßenversion des Cup-Rennwagens GT3 und sind 14 Sekunden weniger als mit dem Vorgänger.

Doch nicht nur das Vergnügen, sondern auch die Vernunft prägen die aktuelle Entwicklungsstufe der Motoren. Sowohl der 257 kW / 350 PS starke 3,4-Liter-Boxermotor des Carrera als auch das 3,8-Liter-Aggregat des Carrera S mit 294 kW / 400 PS bleiben bei der Verbrauchsmessung unter zehn Liter je 100 Kilometer. Mit dem weltweit ersten serienmäßigen 7-Gang-Schaltgetriebe, bei dem der letzte Gang als Overdrive ausgelegt ist, liegen die Normwerte bei 9,0 und 9,5 Litern, das Doppelkupplungsgetriebe spart in beiden Fällen noch einmal ganze 0,8 Liter ein. Für ein Fahrzeug, das in unter 4,5 Sekunden von null auf 100 km/h sprinten kann, ist das nicht beeindruckend, sondern absoluter Bestwert im Wettbewerbsumfeld. So ist der Porsche 911 in seinem 49. Jahr so jung wie noch nie. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel:



Porsche 911 Carrera S.



Porsche 911 Carrera S.



Porsche 911 Carrera S.



Porsche 911 Carrera S.



Porsche 911 Carrera S.



Porsche 911 Carrera S.

Porsche 911 Carrera S.



Porsche 911 Carrera S.



Porsche 911 Carrera S.

Porsche 911 Carrera S.



Porsche 911 Carrera S.



Porsche 911 Carrera S.

Porsche 911 Carrera S.



Porsche 911 Carrera S.



Porsche 911 Carrera S.

Porsche 911 Carrera S.



Porsche 911 Carrera S.



Porsche 911 Carrera S.

Porsche 911 Carrera S.



Porsche 911 Carrera S.



Porsche 911 Carrera S.

Porsche 911 Carrera S.



Porsche 911 Carrera S.



Porsche 911 Carrera S.