

Porsche 911 Turbo: In 35 Jahren 320 PS zugelegt

Nach der Markteinführung des 911 Turbo S gehen nun auch das 911 Turbo Coupé und Cabriolet in die nächste Generation. Dank 580 PS (427 kW), einem Plus von 40 PS gegenüber dem Vorgänger, unterbieten beide Modellvarianten mit 2,8 Sekunden für den Sprint von null auf 100 km/h die magische Drei-Sekunden-Grenze um zwei Zehntel. Damit liegen Beschleunigung, Leistung und Drehmoment des neuen 911 Turbo auf dem Niveau des 911 Turbo S der vorigen Generation. Die Höchstgeschwindigkeit bleibt bei 320 km/h.

Die neuen Sportwagen treten ein großes Erbe an: Seit seiner Markteinführung 1975 ist der 911 Turbo ein Synonym für Luxus und Performance. Der 911 Turbo verbindet Sportlichkeit mit Alltagstauglichkeit, Emotionalität mit Zuverlässigkeit und Dynamik mit Effizienz. Die jüngste Generation des 2+2-Sitzers ist mehr als doppelt so stark wie der erste Turbo mit Drei-Liter-Sechszylinder, einem einzelnen Lader und 260 PS. Obwohl der 911 Turbo über die 35 Jahre schneller, größer und komfortabler geworden ist, hat er sich seine Grund-Charakteristik bewahrt.

Der auf 580 PS erstarkte Sechszylinder-Boxermotor des 911 Turbo mit 3745 ccm Hubraum verfügt jetzt über symmetrisch aufgebaute VTG-Turbolader mit elektrisch gesteuerten Bypassventilen. Dies verbessert zusammen mit der neu gestalteten Ladeluftkühlung und dem Einsatz von Piezo-Einspritzventilen Ansprechverhalten, Leistungsfähigkeit, Drehmomentverlauf und Drehfreudigkeit.

Fahrwerk und Karosserie sind in der Breite gewachsen. Mit 42 Millimetern mehr Spurweite vorne und den neuen 20-Zoll-Reifen der Größe 255/35 lenkt die Vorderachse jetzt noch präziser ein. Die aktive Allradregelung kann nun mehr Kraft an die Vorderräder übertragen. Pneu der Dimension 315/30 auf 21-Zoll-Rädern – ein Zoll mehr als an der Vorderachse – und eine um zehn Millimeter breitere Spur steigern das Traktionsvermögen an der aktiv gelenkten Hinterachse. Leistungsfähigkeit ist die überarbeitete Bremsanlage.

Erstmals steht für den 911 Turbo eine optionale Sport-Abgasanlage zur Wahl. Ebenfalls neu sind zwei verschiedene Fahrwerkvarianten: Während das Serienfahrwerk eine breite Spreizung zwischen Sportlichkeit und Komfort bietet, kommt das deutlich straffer abgestimmte elektronisch geregelte Sportfahrwerk mit zehn Millimeter Tieferlegung der Agilität des neuen 911 Turbo zugute. Die Abstimmung ist gezielt auf Fahrdynamik ausgelegt und ermöglicht mehr Stabilität in Hochgeschwindigkeitspassagen, beispielsweise beim Einsatz auf Rundstrecken. Für zusätzlichen fahrdynamischen Feinschliff sorgen optional der hydraulische Wankausgleich und die Keramikbremsanlage mit Zehn-Kolben-Festsätteln vorn.

Das Design des 911 Turbo ist muskulöser geworden. Für das neue Fahrwerk wurde die Karosserie über der Vorderachse um 45 Millimeter auf 1840 Millimeter verbreitert. Die neue Fronthaube mit einer markanten Sicke unterstreicht die Sportlichkeit. Serienmäßig leuchten LED-Hauptscheinwerfer die Fahrbahn aus. An der Hinterachse misst die Karosserie nun exakt 1,90 Meter in der Breite (plus 20 Millimeter).

Ein weiteres Erkennungsmerkmal des neuen Turbo ist die weiterentwickelte adaptive Aerodynamik mit geregelten Kühlluftklappen in der Front, einem größeren aktiven Bugspoiler sowie einem deutlich gewachsenen variablen Heckspoiler. Über die 911 Turbo-typischen Lufteinlässe in den Fondseitenteilen wird Prozessluft statt – wie bisher – Kühlluft angesaugt. Die Ladeluftkühler sind jetzt direkt im Luftstrom unter dem Heckdeckel platziert. Das durchgängige Leuchtenband mit LED-Rückleuchten und das neue Lamellen-Heckdeckelgitter mit silbernen Zierleisten runden das Heckdesign ab.

Mit den zwei neuen Optionen Leichtbau-Paket und Sport-Paket lassen sich Auftritt und Performance zusätzlich schärfen. Das Leichtbau-Paket für das Coupé reduziert das Fahrzeuggewicht um 30 Kilogramm. Möglich wird dies unter anderem durch leichte Vollschalensitze, den Entfall der Rücksitze sowie eine reduzierte Dämmung. Dadurch gelangt der Motor-Sound unmittelbarer an das Fahrer-Ohr.

Die besonders hochwertige und umfangreiche Ausstattung umfasst unter anderem vollelektrische 14-Wege-Sportsitze, Sport Chrono Paket, ein GT-Sportlenkrad mit Schalt-Paddles, Multifunktion und Mode-Schalter sowie das klangstarke Bose Surround Sound-System.

Die neuen Modelle können ab heute bestellt werden. Das 911 Turbo Coupé kostet in Deutschland ab 180.811 Euro, das 911 Turbo Cabriolet 194.035 Euro. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Porsche 911 Turbo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Turbo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



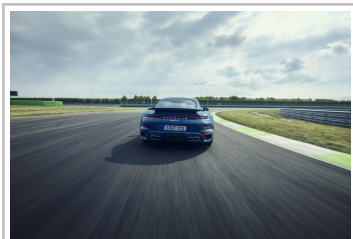
Porsche 911 Turbo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Turbo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Turbo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



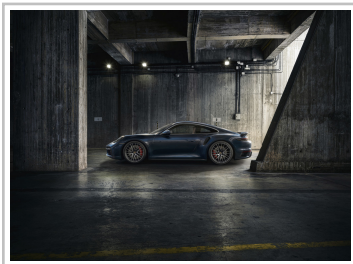
Porsche 911 Turbo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



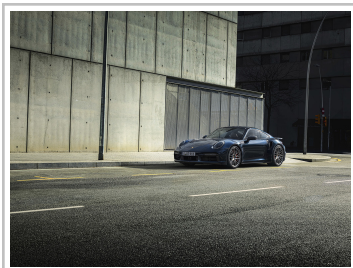
Porsche 911 Turbo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



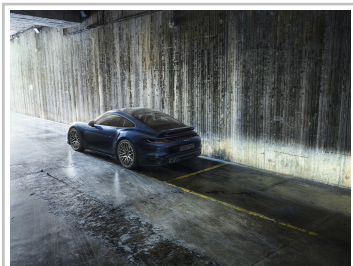
Porsche 911 Turbo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Turbo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Turbo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Turbo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche