



Porsche 911 (2004-2013)

Qualität und Sportlichkeit haben ihren Preis

Der deutsche Sportwagenklassiker Porsche 911 wurde von 2004 bis 2013 in sechster Generation als Typ 997 hergestellt. Gegenüber dem Vorgänger bekam der 911 wieder eigenständige, runde Scheinwerfer. Neben dem klassischen Coupe gibt es den 911 auch als Cabrio und Targa, sowie in zahlreichen Sondervarianten. Das Fahrwerk bietet viel sportliches Potenzial und bleibt mit erstaunlich viel Restkomfort trotzdem langstreckentauglich – vor allem in Verbindung mit dem adaptiven Fahrwerk PASM. Für längere Ausflüge ist allerdings das Kofferraumvolumen etwas gering. Als zusätzliches Stauvolumen kann aber die Rückbank verwendet werden, denn für Mitfahrer genügen die Platzverhältnisse dort ohnehin nur für sehr kurze Strecken. Beim Fahren begeistert die hervorragende Lenkung, die zum Besten gehört, was es damals im Automobilbau gab. Auch die bequemen, seitenhaltstarken Sitze fördern den Fahrspaß. Grundsätzlich erfreut man sich überdies an der ausgezeichneten Verarbeitung, den hochwertigen Materialien und der einfachen Bedienung. Die Qualität der Porsche 911 kann voll und ganz überzeugen. Im TÜV-Report schneidet der Sportwagen als eines der besten Autos überhaupt ab. Hier spiegelt sich die meist gute Wartung wieder. In der ADAC Pannenstatistik wird der 911 wegen zu geringer Stückzahlen offiziell nicht aufgeführt, in der Tendenz würde er aber auf einem der vordersten Plätze liegen.

Empfehlung: Ein Porsche 911 bereitet immer Fahrspaß. Bereits die schwächste Motorisierung Carrera mit 325 PS sorgt für rasante Fahrleistungen. Etwas mehr Leistung haben die Modelle Carrera S. Der Turbo bietet Fahrleistungen auf Supersportler-Niveau. Etwas ganz Besonderes sind zudem die besonders sportlichen GT3-Varianten. Seit dem Facelift 2008 wurden neue Motoren mit etwas mehr Leistung verbaut. Etwa die Hälfte der gebrauchten Porsche 997 hat eine Automatik an Bord. Ab 2008 wurde das hervorragende Doppelkupplungsgetriebe PDK verbaut. Damit lassen sich noch schnellere Sprintzeiten erreichen. Im Stadtverkehr bringt die Automatik – auch die ältere Tiptronic – einen Komfortvorteil. Preislich liegt der 911 auf sehr hohem Niveau. Vor allem die Sonderversionen wie GT3 und GT2 liegen preislich teilweise auf höchstem Niveau – auch im Unterhalt. Allerdings ist die Wertstabilität hervorragend.

- ⊕ sehr zuverlässige Technik, sichere und sportliche Fahreigenschaften, körpergerechte Sportsitze, hervorragende Motor-Getriebe-Kombinationen, sehr kräftige Bremsen, top Verarbeitung, Gebrauchtfahrzeuge meist gut gewartet, sehr guter Werterhalt
- ⊖ teuer, kleiner Kofferraum, kaum nutzbare Sitze in zweiter Reihe

Mängel und Rückrufe

Allgemein	Der Porsche 911 erfreut mit höchster Zuverlässigkeit und Qualität. Die meist perfekte Wartung spielt hier sicherlich eine Rolle. Im TÜV-Report schneidet der Porsche 997 hervorragend ab. Die Mängelquote liegt weit unter dem Durchschnitt und keine einzige Baugruppe ist auffällig. Wegen zu geringer Stückzahlen wird der 911 in der ADAC Pannenstatistik nicht genannt. Laut den verfügbaren Daten würde sich der Porsche im oberen Mittelfeld einordnen. Pannenschwerpunkte sind nicht bekannt.
Rückrufe	1/2006: Betroffene Varianten: "S" und "4S", Coupe und Cabrio. Unzureichend ausgeführte Schweißnähte an den Auspuffendrohren könnten brechen. Die Werkstatt ersetzt die betroffenen Endrohre durch korrekt verschweißte Versionen. Zeitaufwand: etwa 25 Minuten. Betroffene Fzg. In Deutschland: 3.953. Kennzeichnung der Aktion: Im Hersteller-Werkstattdsystem. 12/2007: Durch einen Fehler in der Schalterkonsole für "TC-Off" und "PASM" können das Traktionskontrollsystem und die Regelung der Fahrwerks-Dämpfung ausfallen. Bei den betroffenen Fahrzeugen werden die Schalterkonsolen ersetzt, Dauer: etwa 30 Minuten. 9/2011: Wegen zu kleinem Bohrlochdurchmesser der Gurtbeschlagzunge ist der untere Befestigungspunkt an der B-Säule möglicherweise nicht frei drehbar. Dadurch ist der Gurtverlauf nicht optimal. Die Händler prüfen die Gurtbefestigungspunkte und tauschen bei nicht drehbaren Befestigungspunkten den gesamten Gurt aus. Die Aktion dauert etwa eine Stunde (Gurttausch) und ist für die Kunden kostenlos. Kennzeichnung der Aktion: Im Hersteller-Werkstattdsystem vermerkt.

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

Modellgeschichte

07/2004	Modelleinführung der sechsten Generation des zweitürigen Sportwagens 911 Carrera Coupé mit zwei Motorvarianten: Carrera (239 kW/325 PS) und Carrera S (261 kW/355 PS), wahlweise mit Automatikgetriebe Tiptronic erhältlich; Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 4; ESP, Fahrer-, Beifahrer-, Seiten- und Kopfairbag serienmäßig; Xenon-Scheinwerfer optional (für Carrera S serienmäßig)
04/2005	Einführung der Cabriolet-Variante, gleiche Motorisierung wie Coupé
10/2005	Einführung Carrera 4/4S (Allrad) als Coupé und Cabrio
05/2006	Einführung 911 GT3 (305 kW/415 PS) und 911 Turbo Coupé (353 kW/480 PS)
10/2006	GT3 RS mit gleicher Motorisierung wie GT3, jedoch breiterer Karosserie auf Basis Carrera 4 und Gewichtsreduzierung
11/2006	Einführung der Targa-Variante mit identischen Motoren wie Coupé/Cabriolet
06/2007	Einführung Werksleistungssteigerungs-Paket für S-Modelle (280 kW/381 PS)
09/2007	Einführung 911 Turbo Cabriolet (353 kW/480 PS)
11/2007	Einführung Topmodell 911 GT2 (390 kW/530 PS)
08/2008	Facelift und Modellpflege für Carrera/Targa-Modelle, neue Motoren: 911 Carrera/Targa (254 kW/345 PS), 911 Carrera/Targa S (283 kW/385 PS), wahlweise mit PDK (Doppelkupplungsgetriebe); Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 5; Xenon-Scheinwerfer serienmäßig
05/2009	Facelift und Modellpflege für 911 GT3, neuer Motor (320 kW/435 PS), erfüllt Schadstoffklasse Euro 5
11/2009	Facelift und Modellpflege für 911 Turbo-Modelle, neuer Motor: 911 Turbo (368 kW/500 PS), wahlweise mit PDK (Doppelkupplungsgetriebe), erfüllt Schadstoffklasse Euro 5
01/2010	Einführung 911 GT3 RS (331 kW/450 PS)
05/2010	Einführung 911 Turbo S PDK (390 kW/530 PS)
08/2010	Einführung GTS-Variante für Carrera-Modelle (300 kW/408 PS)
09/2010	Facelift und Modellpflege für 911 GT2, neuer Motor GT2 RS (456 kW/620 PS), erfüllt Schadstoffklasse Euro 5
12/2010	Einführung 911 Speedster PDK (300 kW/408 PS)
07/2011	Einführung 911 GT3 RS 4.0 (368 kW/500 PS)
08/2012	Baureihenvarianten 911 Carrera/Targa/GT3/GT2 eingestellt
05/2013	Baureihe 911 Turbo eingestellt

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Carrera Cabriolet	Targa	Speedster	Carrera Coupé
Länge/Breite/Höhe [mm]	4427/1808/1310	4427/1852/1310	4440/1852/1284	4427/1808/1310
Breite mit Spiegeln [mm]	n.b.	n.b.	n.b.	1945
Dachlast [kg]	-	-	-	75

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	Carrera	Carrera	Carrera S	Carrera S	Carrera 4S	GT3	Turbo	Turbo S
Aufbau/Türen	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	6/3596	6/3614	6/3824	6/3800	6/3800	6/3600	6/3600	6/3600
Leistung [kW/PS]	239/325	254/345	261/355	283/385	283/385	305/415	353/480	390/530
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	370/4250	390/4400	400/4600	420/4400	420/4400	405/5500	620/1950	680/2200
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	5,0	4,9	4,8	4,7	4,5	4,3	3,9	3,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	285	289	293	302	295	310	310	329
Verbrauch Hersteller pro 100 km	11,0 l SP (NEFZ)	10,3 l SP (NEFZ)	11,5 l SP (NEFZ)	10,6 l SP (NEFZ)	10,5 l SP (NEFZ)	12,8 l SP (NEFZ)	12,8 l SP (NEFZ)	12,5 l SP (NEFZ)
CO ₂ [g/km]	266 g/km	242 g/km	277 g/km	250 g/km	247 g/km	307 g/km	307 g/km	298 g/km
CO ₂ -Effizienzklasse	G	G	G	G	G	G	G	G
Tankinhalt [l]	64,0	64,0	64,0	64,0	67,0	90,0	67,0	90,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	10/20/24	10/20/24	10/20/24	10/24/24	10/24/24	10/33/27	10/28/27	10/33/27
Steuer pro Jahr* [Euro]	243	318	263	336	350	243	446	428
Schadstoffklasse	Euro 4	Euro 5	Euro 4	Euro 5	Euro 5	Euro 4	Euro 4	Euro 4

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.

* Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

¹ Brutto-Batteriekapazität, da Nettowert nicht verfügbar.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, inkl. Einbaukosten)

TYP	Carrera	Carrera	Carrera S	Carrera S	Carrera 4S	GT3	Turbo	Turbo S
Wartung 1	750	700	750	710	700	790	680	730
bei km/Monate	30000/24	30000/24	30000/24	30000/24	30000/24	20000/24	30000/24	30000/24
Wartung 2	1210	1210	1210	1210	1200	1530	1630	1680
bei km/Monate	60000/48	60000/48	60000/48	60000/48	60000/48	40000/48	60000/48	60000/48
Bremsscheiben und -beläge vorne	730	830	970	920	870	1890	1030	1030
Bremsscheiben und -beläge hinten	650	790	870	800	770	1100	1120	1120
Kupplung	1600	1540	1600	1540	-	2660	2770	2770
Generator	1230	1320	1390	1320	1330	1370	1250	1250
Anlasser	770	850	770	850	880	1100	1100	1100

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	Carrera	Carrera	Carrera S	Carrera S	Carrera 4S	GT3	Turbo	Turbo S
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	127	133	129	168	169	567	211	583
Betriebskosten (Kraftstoff)	213	201	221	206	204	243	244	238
Werkstatt-/Reifenkosten	167	178	183	183	186	258	234	237
Gesamtkosten pro Monat	507	512	533	557	559	1068	689	1058
Gesamtkosten pro km [Cent]	40,6	41,0	42,6	44,6	44,7	85,4	55,1	84,6

Garantien

Der 911 hat keine allgemeine Garantie, es gilt nur die gesetzliche Gewährleistung. Porsche bietet eine dreijährige Lackgarantie und eine zehnjährige Garantie gegen Durchrostung. Eine europaweite Mobilitätsgarantie gibt es zwei Jahre lang.

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.