

Porsche 911 Carrera Coupé

Zweitüriges Coupé der Oberklasse



ADAC - Testergebnis

Note 2,4

Das Porsche 911 Carrera Coupé stellt mit gut 84.000 Euro die "günstigste" Möglichkeit dar, in die 911er-Klasse einzusteigen. Im Test die Version mit Werksleistungssteigerung: 19 kW mehr für fast 10.000 Euro. Ein echter Sportwagen, der Sportlichkeit gibt, diese aber auch von seinem Fahrer verlangt. Rationale Gründe für dieses Auto gibt es kaum: er ist eng, unkomfortabel, laut und teuer in Anschaffung und Unterhalt. Trotzdem, es ist der echte Porsche, in einem Atemzug genannt mit Ferrari und anderen Sportwagengrößen - verdammt schnell und direkt. Ein Auto, das mit seinem drehzahlhungrigen, "heiseren" Motor Begeisterung und Respekt erntet. Wirkliche Konkurrenten hat der Porsche 911 keine, ähnlich sind Ferrari 360 Modena und Maserati Coupé GT.

Stand: Juni 2003
Test und Text: M. Ruhdorfer

- + erstklassige Fahrleistungen
- + standfeste Bremsen, kurze Bremswege
- + ausgezeichnete Schaltung
- + sehr gute Straßenlage
- + hohe Wertbeständigkeit

- keine Kopfairbags lieferbar
- hoher Anschaffungspreis
- teure Extras
- teuer im Unterhalt



Karosserie/Kofferraum

Note 3,8

Verarbeitung/Handhabung

Note: 1,8

- + Verarbeitung und Finish der Karosserie hinterlassen einen ausgezeichneten Eindruck, der sich im Innenraum in dieser Perfektion aber nicht ganz fortsetzt. Die Materialien sind von hoher Qualität, etwas mehr Liebe zum Detail und weniger offensichtlichen Sparzwang wünscht man sich in dieser Preisklasse aber schon. Der Fahrzeugboden ist glattflächig und für bessere Aerodynamik bei hohen Geschwindigkeiten fast vollständig verkleidet.
- Die Karosseriefanken müssen ohne Schutz vor kleinen Dellen durch dagegenschlagende Autotüren auskommen. Die in Wagenfarbe lackierten Stoßfänger sind entsprechend kratzempfindlich, kleine Beschädigungen und damit verbundene teure Reparaturen schwer vermeidbar. Als Reserverad steht nur ein schmales Notrad zur Verfügung, mit dem man mit höchstens 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt fahren darf; das defekte Standardrad benötigt während dessen fast den gesamten Kofferraum.

Übersichtlichkeit

Note: 2,6

- + Der Fahrer kann den umliegenden Verkehr gut überblicken, weil die Scheiben groß und die Dachsäulen recht schmal sind. Eine akustische Einparkhilfe, die das Einparken erleichtert, ist gegen Aufpreis erhältlich. Nachts sorgen die Bi-Xenonscheinwerfer (Aufpreis) für helles Fahrlicht. Die Außenspiegel sind beheizbar.

Ein/Ausstieg

Note: 3,5

- + Für Sportwagenverhältnisse ist der Zustieg bequem. Die Türen lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung ent- und verriegeln und sind mit Einstiegsleuchten ausgestattet.
- Selbst Kinder brauchen zum Erklimmen der hinteren Notsitze

akrobatische Fähigkeiten.

Kofferraum-Volumen*

Note: 5,5

- Für Gepäck steht im 911 sehr wenig Platz zur Verfügung: unter der Fronthaube beträgt das Volumen 135 l.



Mit 135 l Volumen ist der Kofferraum des 911 sehr klein. Deshalb müssen oft die Rücksitze für das Gepäck "mißbraucht" werden. Das ist jedoch kein Problem, da dort nicht einmal Kinder bequem sitzen können.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 3,6

- + Die Fronthaube lässt sich per Fernbedienung entriegeln und gibt eine große Ladeöffnung frei.
- Das Gepäck muss über die weit nach vorn ragende Stoßstange gehoben werden. Die Nutzung des Stauraums hinter den Sitzen ist

wegen des geringen Platzes zwischen vorgeklappter Vordersitzlehne und B-Säule unpraktisch.

Kofferraum-Variabilität **Note: 3,2**

- + Durch Vorklappen der Rücksitzlehnen kann zusätzlicher Stauraum gewonnen werden.
- Kleine Utensilien können im vorderen Kofferraum so gut wie nicht befestigt werden, weil Ablagen und Befestigungsmöglichkeiten fehlen.

Innenraum **Note 3,3**

Bedienung **Note: 2,2**

Porsche-typisch befindet sich das Zündschloss am Armaturenbrett links neben dem Lenkrad.

- + Der Porsche 911 lässt sich ohne großen Gewöhnungsaufwand einfach bedienen. Die Lehnenneigung des Fahrersitzes kann elektrisch eingestellt. Pedalerie und Schalthebel sind einwandfrei positioniert, ebenso die meisten Schalter sowie Radio und Klimabedienung (Klimaautomatik und Radio mit CD-Player serienmäßig). Die Instrumente, dominiert vom großen Drehzahlmesser in der Mitte, liegen direkt im Blickfeld des Fahrers; der analoge Tacho links neben dem Drehzahlmesser ist grob skaliert, eine kleine, sehr gut lesbare Digitalanzeige darunter zeigt die genaue Geschwindigkeit. Der Bordcomputer informiert über ein großes Display im unteren Bereich des Drehzahlmessers u.a. über den Ölstand. Gegen Aufpreis ist für die Heckscheibe ein großer Wischer lieferbar.
- Bei soviel Sportlichkeit muss der Kunde mit einem kleinen Handschuhfach auskommen. Die Fensterheber verfügen nicht über Ab- oder Aufautomatik. Das Lenkrad lässt sich nur in der Reichweite einstellen, nicht aber in der Höhe; dadurch ergibt sich nicht für jede Körperstatur eine optimale Sitz- und Lenkposition



Der 911 ist für ein so sportliches Fahrzeug erstaunlich einfach zu bedienen.

Raumangebot vorne* **Note: 3,5**

- + Vorne finden Personen bis zu einer Größe von 1,90 m bequem Platz. Die Kopffreiheit ist für einen so niedrigen Wagen groß.
- Wie es sich für einen echten Sportwagen gehört, verfügt der 911 über wenig Ellenbogenfreiheit. Insgesamt ist der Platz knapp bemessen; das kann für gewichtige Menschen unangenehm sein.

Raumangebot hinten* **Note: 5,4**

- Die hinteren Notsitze können allenfalls Kindern für kurze Strecken zugemutet werden; vor allem für die Füße steht hinter den Vordersitzen kaum noch Platz zur Verfügung.

Komfort **Note 2,0**

Federungskomfort **Note: 2,3**

Durch die sehr straffe Feder-/Dämpferabstimmung bleibt nur wenig Komfort. Unebenheiten und Querrillen in der Fahrbahn werden den Insassen zwar deutlich, aber nicht in erbarmungsloser Härte mitgeteilt.

Sitzkomfort **Note: 1,6**

- + Der Fahrersitz lässt sich unterschiedlichen Personengrößen gut anpassen. Die Vordersitze bieten bei sportlicher Fahrweise exzellenten Halt und sind trotzdem auch auf längeren Strecken bequem. Der Lederbezug ist Serie.
- Eine Höhenverstellung für den Beifahrersitz fehlt.

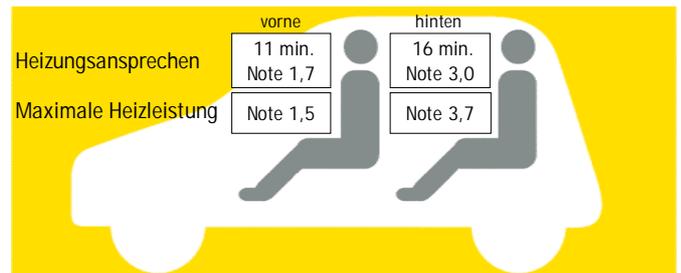
Innengeräusch **Note: 2,2**

Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum liegt bei 130 km/h im 6. Gang recht niedrig. Subjektiv ist das Motorgeräusch stets deutlich präsent.

- + Zwar bietet der wassergekühlte Boxermotor nicht mehr ganz den unvergleichlichen Sound seiner luftgekühlten Vorgänger, für Enthusiasten bedeutet das vom sonoren Brabblen bis zum heiseren Trompeten reichende Klangspektrum ein Fest für die Sinne.
- Bei hohem Tempo nervt auf Dauer der laute Motor.

Klimatisierung **Note: 2,2**

- + Die kräftige Heizung sorgt auch bei frostigen Außentemperaturen zügig für angenehme Wärme im Innenraum.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb **Note 1,3**

Fahrleistungen* **Note: 1,2**

- + Wenn der Porsche 911 überholt, passiert das in ein, zwei Augenblicken: von 60 bis 100 km/h benötigt er weniger als 3 Sekunden. Auch die erstklassigen Elastizitätswerte bestätigen sein hohes Leistungspotenzial und lassen über seine Einordnung als reinrassiger Sportwagen keine Zweifel aufkommen.

Laufruhe **Note: 2,0**

- + Über das gesamte Drehzahlband läuft der Motor kultiviert und weitgehend vibrationsarm. Schon knapp über Leerlaufdrehzahl nimmt er willig und ohne Ruckeln Gas an.

Schaltung **Note: 1,0**

- + Das 6-Gang-Getriebe ist ein Meisterstück: präzise geführt lässt es sich leicht und schnell schalten.

Getriebeabstufung **Note: 1,0**

- + Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen ausgezeichnet zur Leistungscharakteristik des Motors.

Fahreigenschaften **Note 1,4**

Fahrstabilität **Note: 1,2**

- + Der Porsche 911 verhält sich sehr richtungsstabil, allerdings muss der Fahrer bei Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen auf der Autobahn das Lenkrad fest in der Hand halten. In kritischen Situationen unterstützt das elektronische Stabilitätsprogramm PSM

(Porsche Stability Management).

- PSM ist unverständlicherweise nicht im Serienumfang enthalten (bei einem so hohen Fahrzeugpreis!), obwohl der Wagen trotz Traktionskontrolle mit dieser Leistung schon beim Beschleunigen in der Stadt ausbrechen kann und die Schleudrerhilfe für alle "Nicht-Rennfahrer" sehr zu empfehlen ist.

Kurvenverhalten **Note: 1,5**

- + Wer mit PSM unterwegs ist, kann auch als ungeübter Fahrer den 911er beherrschen.
- Ohne elektronische Stabilisierung allerdings verwandelt er sich vom extremen Untersteuerer in eine gefährliche "Heckschleuder" und verlangt nach kundiger Hand am Steuer.

Handlichkeit **Note: 2,1**

- + Beim Rangieren ist der kleine Wendekreis von 10,90 m und der geringe Kraftaufwand am Lenkrad sehr hilfreich.

Lenkung **Note: 1,0**

- + Die präzise Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern sehr gut an und vermittelt dem Fahrer guten Kontakt zur Fahrbahn. Auch bei Geschwindigkeiten jenseits von 250 km/h lässt sich das Auto einwandfrei beherrschen.

Sicherheit **Note 2,4**

Bremsen **Note: 0,8**

- + Porsche-typisch zeigen sich die Bremsen von ihrer besten Seite: im Durchschnitt 36,5 m aus 100 km/h bis zum Stillstand. Die Bremse lässt sich fein dosieren, ein Bremsassistent und die elektronische Bremskraftverteilung sind besonders bei hohen Geschwindigkeiten hilfreich.
- Zum Bremsen wird hoher Pedaldruck benötigt.

Gestaltung **Note: 2,5**

- + Die rundherum weitgehend glattflächige Karosserie ist an den Stoßfängerbereichen nachgiebig und so weniger problematisch beim Fußgänger-crash. Im Inneraum sind die Kanten z.T. abgepolstert.
- An den Klapp-Außentürgriffen lässt sich wenig Zugkraft anbringen, wenn die Türen nach einem Unfall verklemmt sind.

Rückhaltesysteme **Note: 3,3**

- Die Kopfstützen der Vordersitze sind in den Sitzen integriert und bieten nur Personen bis 1,70 m Größe optimalen Schutz. Front- und Seitenairbags sowie Straffer und Kraftbegrenzer für die vorderen Gurte sind serienmäßig.
- Porsche liefert für seinen 911 Carrera keine Kopfairbags. Auf den Rücksitzen sind keine Kopfstützen vorhanden und das Dach ist soweit heruntergezogen, dass man sich leicht den Kopf stößt.

Kinder **Note: 3,7**

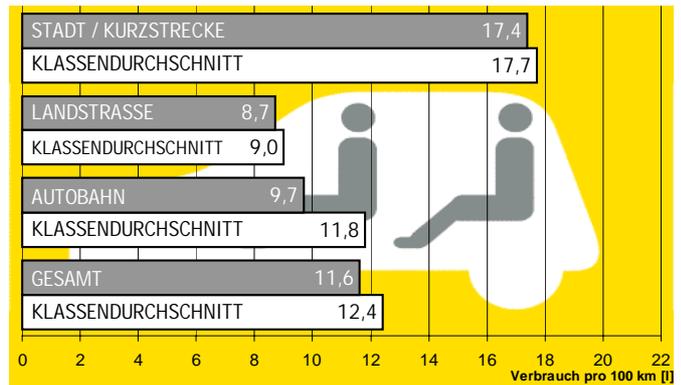
- + Ein über Porsche erhältlicher Kindersitz kann auf dem Beifahrersitz installiert werden; er deaktiviert mittels Transponder die Airbags auf der Beifahrerseite.
- Die Rücksitze sind für Kindersitze weniger geeignet, da sich die Unterbringung mühsam gestaltet und der Platz kaum ausreicht.

Verbrauch/Umwelt **Note 2,9**

Verbrauch* **Note: 3,8**

- Auf der Landstraße werden 8,7 l / 100 km verbraucht. Im Durchschnitt ergibt sich ein Verbrauch von 11,6 l Super Plus auf 100 km.
- + Für diese Fahrzeugkategorie liegt der Autobahnverbrauch mit 9,7 l / 100 km noch niedrig.
- Über die Stränge schlägt der Porsche 911, wenn er in der Stadt

bewegt wird: hier genehmigt er sich über 17 l pro 100 km.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km (Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Ottomotor).

Abgas **Note: 2,0**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas halten sich in erfreulich niedrigem Rahmen.

Wirtschaftlichkeit* **Note 2,1**

Betriebskosten* **Note: 4,1**

- Der reichliche Konsum von teurem Super Plus sorgt für hohe Betriebskosten.

Werkstatt und Reifenkosten* **Note: 1,8**

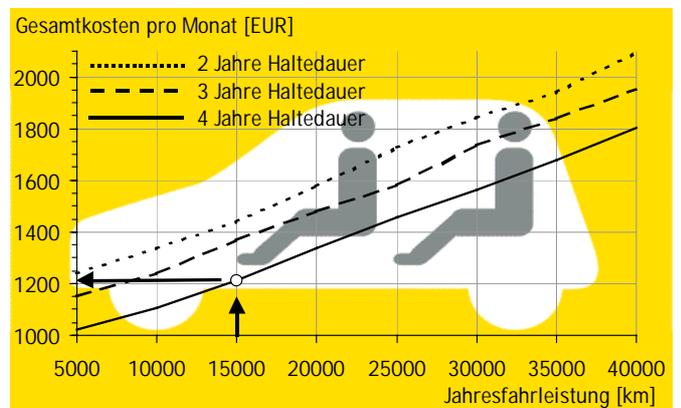
- Der Porsche 911 muss alle 20.000 km zur Inspektion, spätestens aber nach 12 Monaten.
- + Es werden langlebige Verschleißteile eingesetzt, die für diese Fahrzeugklasse verhältnismäßig preiswert sind.
- Die Werkstattstundenpreise sind hoch. Reifenersatz kommt sehr teuer, es müssen breite Hochgeschwindigkeitspneus gekauft werden.

Wertverlust* **Note: 2,1**

- + Wer einen Porsche kauft, muss viel Geld investieren; auf Grund seiner hohen Wertbeständigkeit hält sich aber der Wertverlust in Grenzen.

Fixkosten* **Note: 2,5**

- Die Einstufung in der Vollkaskoversicherung bewegt sich im Mittelfeld.
- + Für ein Auto dieser Kategorie ist der 911 in der Haftpflichtversicherung sehr günstig eingestuft.
- Sehr teuer kommt dem Eigentümer die Teilkaskoversicherung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 1212 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer)

Daten und Messwerte

6-Zylinder Otto.....	Schadstoffklasse Euro3
Hubraum.....	3596 ccm
Leistung.....	254 kW(345PS)
bei	6800 U/min
Maximales Drehmoment	370 Nm
bei	4500 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße(Serie)v./h.....	205/50ZR17 / 255/40ZR17
Reifengröße(Testwagen) v./h.....	225/40ZR18 / 285/30ZR18
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,9 m/10,8 m
Höchstgeschwindigkeit.....	290 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h.....	4,8 s
Elastizität 60 -100 km/h(4.Gang).....	6,0 s
Überholvorgang 60 - 100 km/h (2.+3.Gang).....	2,9 s
Bremsweg aus 100 km/h.....	36,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus).....	11,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	17,4/8,7/9,7 l
CO ₂ -Ausstoß	275 g/km
Innengeräusch 50/100/130 km/h.....	63/69/72 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4430 mm/1770 mm/1305 mm
Leergewicht/Zuladung	1450 kg/340 kg
Kofferraumvolumen.....	135 l
Anhängelast ungebremst/gebremst.....	-
Dachlast	75 kg
Tankinhalt.....	64 l
Reichweite.....	550 km
Allgemeine Garantie.....	2 Jahre
Rostgarantie.....	10 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	

Kosten

Monatliche Betriebskosten	189 Euro
Monatliche Werkstattkosten	69 Euro
Monatliche Fixkosten.....	170 Euro
Monatlicher Wertverlust.....	784 Euro
Monatliche Gesamtkosten.....	1212 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK.....	15/33/40
Grundpreis.....	84083 Euro

Ausstattung

Technik

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe (Tiptronic)	2871 Euro
Bremsassistent.....	Serie
Fahrdynamik-Regelung, elektronisch.....	998 Euro°
Heckwischer	319 Euro°
Leistungssteigerung	9727 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	Aufpreis
Tempomat	429 Euro
Xenonlicht (Bi-Xenon)	916 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne.....	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne	nicht erhältlich
Audioanlage (mit CD-Spieler).....	Serie
Innenspiegel, autom. abblendend (inkl. Außenspiegel).....	516 Euro
Klimaautomatik.....	Serie
Lordosenstütze (nur Fahrersitz)	342 Euro°
Navigationssystem	2372 Euro
Rücksitzlehne, geteilt umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze vorn, höhen- und neigungsverstellbar (nur Fahrer)	Serie
Sitzheizung.....	371 Euro°
Telefonfreisprechanlage.....	284 Euro

Aussen

Alarmanlage	Serie
Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic.....	795 Euro
Schiebe-Hubdach (Stahl)	1241 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Note

Technik/Umwelt(Testergebnis)	2,4
Karosserie/Kofferraum	3,8
Verarbeitung/Handhabung	1,8
Übersichtlichkeit	2,6
Ein-/Ausstieg	3,5
Kofferraum-Volumen*	5,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,6
Kofferraum-Variabilität.....	3,2
Innenraum	3,3
Bedienung	2,2
Raumangebot-vorn*	3,5
Raumangebot-hinten*	5,4
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort.....	2,0
Federung	2,3
Sitze	1,6
Innengeräusch.....	2,2
Klimatisierung	2,2
Motor/Antrieb	1,3
Fahrleistungen*	1,2
Laufruhe	2,0
Schaltung	1,0
Getriebeabstufung.....	1,0
Fahreigenschaften.....	1,4
Fahrstabilität	1,2
Kurvenverhalten	1,5
Handlichkeit.....	2,1
Lenkung.....	1,0
Sicherheit	2,4
Bremsen	0,8
Gestaltung	2,5
Rückhaltesysteme	3,3
Kinder	3,7
Umwelt.....	2,9
Verbrauch*	3,8
Schadstoffe	2,0
Wirtschaftlichkeit*	2,1
Betriebskosten*	4,1
Werkstatt-/Reifenkosten*.....	1,8
Wertverlust*	2,1
Fixkosten*	2,5

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut.....	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft.....	4,6 - 5,5