

Porsche 911 Carrera Coupé

Zweitüriges Coupe der Oberklasse (239 kW / 325 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,1

Der 911 Carrera ist Kult- und Sportgerät zugleich. Da macht auch das neue Modell keine Ausnahme. Er vermittelt Fahrfreude pur, beseelt durch die schiere Motorkraft, den unverfälschten Sound, der Gier nach kurvigen Landstraßen und der Symbiose von Mensch zu Maschine. Der 3,6 l-Motor ist durchzugsstark, entwickelt aber erst bei höheren Drehzahlen sein volles Temperament. Klar, dass er dabei kein Kostverächter ist und gerne vom teuren SuperPlus-Benzin schlürft. Das 6-Gangschaltgetriebe harmonisiert bestens, wer nicht schalten mag, kann sich eine Automatik bestellen. Fazit: Ein richtiger Sportwagen mit unübertroffenen Fahrqualitäten, für Könner und Genießer mit dickem Geldbeutel. **Karosserievarianten:** Cabrio. **Konkurrenten:** Jaguar XK Coupé, Porsche Cayman.

- + sehr gute Verarbeitung
- + funktionelle Bedienung
- + körpergerechte Sportsitze
- + ausgezeichnete Fahrleistungen
- + gute Straßenlage
- + sehr kräftige Bremsen
- + höchste Wertbeständigkeit
- + günstige Versicherungen
- teurer Unterhalt



Karosserie/Kofferraum

Note 3,1

Verarbeitung

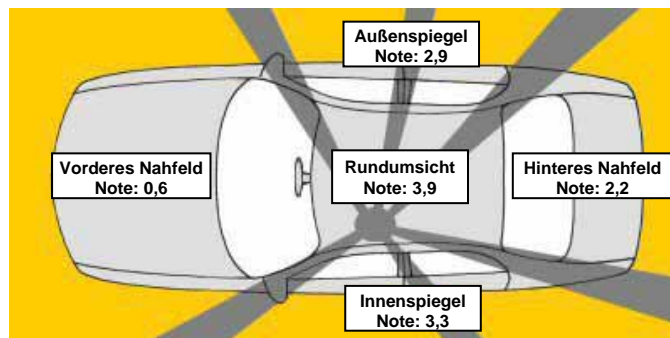
Note: 1,2

- + Die Karosserie ist sorgfältig verarbeitet, Türen und Hauben sitzen passgenau. Im Innenraum dominieren hochwertigste Materialien. Nicht nur die Karosserie, auch der Unterboden ist aerodynamisch optimiert - das verringert den Verbrauch und erhöht die Endgeschwindigkeit.
- Die Karosseriefanken sind vor Beschädigungen durch dagegenschlagende Autotüren nicht geschützt. Es gibt kein Reserverad, sondern nur ein Pannenset.

Sicht

Note: 2,4

- + Der 911er gehört zu den Sportwagen, die noch einigermaßen übersichtlich sind: Die Sicht nach vorn ist gut, mit den im Blickfeld befindlichen Kotflügeln, die nützliche Orientierungshilfe beim Parken und in engen Durchfahrten sind. Die zierlichen C-Säulen sorgen für gute Sicht nach schräg hinten, was beim Ausscheren und Abbiegen hilfreich ist. Akustische Einparksensoren sind gegen Aufpreis erhältlich, ebenso die sehr hellen Bi-Xenonscheinwerfer. Selbsttätig abblendende Innen- und Außenspiegel findet man ebenfalls in der Aufpreisliste.
- Bei Benützung des Scheibenwaschers wird durch den Sprühnebel



Die Rundumsicht-Note informiert, wie stark die Fensterposten und Kopfstützen die Sicht des Fahrers einschränken. Bei den Außenspiegeln und dem Rückspiegel werden deren Sichtfelder vom Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug, wie z.B. spielende Kinder oder die Konturen eines parkenden Wagens, erkennt.

zu lange die Sicht behindert. Der Beifahrersitz mit der integrierten Kopfstütze stört die Sicht zur Seite.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,6

- + Auf der Fernbedienung befinden sich Knöpfe zum Ent- und Verriegeln der Türen und zum Öffnen der Kofferraumklappe. Die Scheinwerfer bleiben nach dem Aussteigen noch eine Weile an, um den Heimweg zu beleuchten.
- Wie bei allen Sportwagen mit niedriger Karosserie steigt man auch

im 911er recht unbequem ein und aus. Vor allem, wenn man in einer schmalen Lücke parkt und sich die breiten Türen nicht weit öffnen lassen. Das Erreichen der hinteren Notsitze erfordert große Gelenkigkeit.

Kofferraum-Volumen **Note: 5,3**

- Der 911er hat vorne einen zu kleinen 125 l Kofferraum. Nach Umlegen der beiden Rücksitzlehnen lässt sich im Innenraum weiteres Gepäck verstauen.

Kofferraum-Zugänglichkeit **Note: 2,0**

- + Der vordere Kofferraum ist sehr gut zugänglich. Durch die Tiefe muss man sich beim Einladen des Gepäcks aber weit bücken.
- Verstauen des Gepäcks auf den vorgeklappten Rücksitzlehnen ist wegen schlechter Zugänglichkeit umständlich.

Kofferraum-Variabilität **Note: 3,0**

Die Rücksitzlehnen lassen sich vorklappen. Fächer für kleines Gepäck gibt es nicht.

Innenraum **Note 2,7**

Bedienung **Note: 1,3**

- + Der Porsche 911 lässt sich gut bedienen - Lenkrad (längs- und höheneinstellbar), Schalthebel und Pedale sind ergonomisch einwandfrei angeordnet, alle zum Fahren wichtigen Schalter und Hebel liegen gut zur Hand. Die Instrumente - dominiert vom großen Drehzahlmesser - befinden sich direkt im Blickfeld des Fahrers und lassen sich sehr gut ablesen. Ein Bordcomputer, der über Fahr- und Betriebszustände informiert, ist serienmäßig. Das Navigationssystem ist intuitiv einstellbar, meist ist die Zielführung zuverlässig. Die Sitze sind mit praktischen Schaltern einstellbar (Lehne serienmäßig elektrisch, komplett elektrisch gegen Aufpreis).
- In der Mittelkonsole sind viele sehr kleine Schalter untergebracht, die man auf Anhieb kaum auseinander halten kann und deren Betätigung während der Fahrt ablenkt. Es gibt keine Kontrolle, die



Eine sehr gute Verarbeitungsqualität und die hervorragende Funktionalität des Fahrerplatzes machen den 911 zur ersten Wahl.

anzeigt, ob das Fahrlicht eingeschaltet ist. Das ist besonders störend, wenn die gegen Aufpreis erhältliche Fahrlichtautomatik aktiviert wurde. Insgesamt fehlt es an Ablagen.

Raumangebot vorne **Note: 3,0**

- + Über den beiden Plätzen ist üppig Kopffreiheit vorhanden, der Fahrersitz lässt sich für Personen bis ca. 1,95 m zurück schieben.

Raumangebot hinten **Note: 5,0**

- Hinten ist nur wenig Platz vorhanden, Mitfahrer über 1,50 Größe haben Kontakt zum Dach und den Sitzlehnen.

Komfort **Note 1,9**

Federung **Note: 2,3**

- + Das Fahrwerk ist tendenziell straff ausgelegt, per Kippschalter am Armaturenbrett lässt sich die Stoßdämpfung noch härter einstellen. In Normalstellung ist die Abstimmung komfortabler, der Aufbau wippt und schwingt bei hohem Tempo aber mehr. Bei straffer Einstellung liegt der Wagen ruhiger auf der Straße, Vertikal- und Wankbewegungen sind dann minimiert, nur das Nicken ist immer noch vorhanden. Weiterer Tribut an die im harten Modus bessere Straßenlage ist das Stoßen und Stuckern der Karosserie.

Sitze **Note: 1,4**

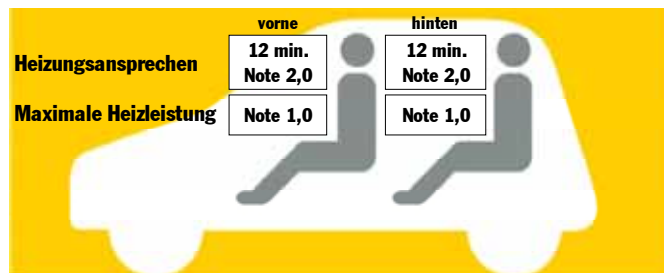
- + Die Sportsitze sind besonders körpergerecht geformt, bieten in jeder Fahrsituation festen Halt. Trotz der straffen Polsterung sind sie auch auf langen Strecken ziemlich bequem. Serienmäßig sind sie höheneinstellbar, die Neigungseinstellung kostet extra.

Innengeräusch **Note: 3,7**

Der Geräuschpegel im Innenraum ist passabel. Beim Ausdrehen ist der Motor allerdings deutlich zu hören, was von den Porscheakustikern aber eher gewollt ist. Denn obwohl der Motor längst nicht mehr luftgekühlt ist, klingt er doch so.

Heizung, Lüftung **Note: 1,6**

- (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
- + Der großvolumige Motor sorgt für ordentlich Abwärme. So ist bereits nach kurzer Fahrzeit die Luft im Innenraum angenehm temperiert. Die Klimautomatik arbeitet feinfühlig und situationsangepasst.



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

Motor/Antrieb **Note 1,2**

Fahrleistungen **Note: 1,0**

- + Der auf hohe Drehzahlen getrimmte 6-Zylinder-Boxermotor zieht

auch aus niedrigen Drehzahlen kräftig durch. Richtig gut beschleunigt der 911er aber, wenn die Gänge ausgedreht werden.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Wie von einem Sechszylinder erwartet, läuft der Motor bei jeder Drehzahl kultiviert, ohne nennenswerte Vibrationen.

Schaltung

Note: 1,0

- + Der Schalthebel ist sehr präzise geführt, die Gänge lassen sich auch bei schnellem Schalten leicht einlegen.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Das Sechsganggetriebe ist ausgezeichnet abgestimmt, die Übergänge passen optimal. So kann der Motor sein volles Temperament entwickeln und in Vortrieb umsetzen. Wie von einem Sportwagen nicht anders zu erwarten, sind die Drehzahlen bei Vollgasfahrt hoch.

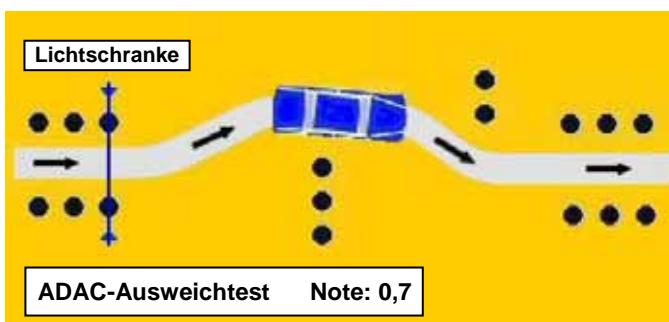
Fahreigenschaften

Note 0,9

Fahrstabilität

Note: 1,0

- + In der straffen Stoßdämpfereinstellung verhält sich der Carrera bis in höchste Geschwindigkeitsbereiche richtungsstabiler als in der normalen, weicheren. Trotzdem nickt die Karosserie gelegentlich stärker (über die Diagonale) was Kurskorrekturen am Lenkrad erforderlich macht. Die sind aber mit der direkt ansprechenden, strammen Lenkung kaum ein Problem. So hat der Fahrer stets ein sicheres Gefühl. Die ohnehin schon gute Traktion der Antriebsräder wird durch die elektronisch gesteuerte Schlupfkontrolle noch verbessert. Ein Kontrollsystem informiert beim Start über den aktuellen Reifenluftdruck. ADAC-Ausweichtest: Die Lenkung ist direkt und präzise, wie auf Schienen durchfährt der Carrera den Parcours. Der Tendenz zum leichten Nachdrängen wirkt die elektronische Fahr-Stabilitätskontrolle PSM bereits im Ansatz entgegen.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei etwas über 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang, dann wird an der Lichtschranke das Gas weggenommen. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Kurvenverhalten

Note: 1,0

- + Schnelle Kurven sind sein Element. Wieselflink und leicht untersteuernd, mit viel Gas neutraler bis leicht übersteuernd, zieht er seine Spur. Dabei sind die möglichen Querbeschleunigungen

enorm hoch. Übernimmt sich der Fahrer doch einmal, hilft auch hier das PSM, den Kurs möglichst zu halten.

Lenkung

Note: 1,0

- + Die Lenkung gehört zur Extraklasse. Selbst bei höchstem Tempo spricht sie spontan an, ohne dabei nervös zu sein. Hinzu kommt die hohe Zielgenauigkeit und der gute Kontakt zur Fahrbahn. Gründe der guten Handlichkeit sind die überschaubaren Abmessungen der Karosserie, die leichte Lenkung und der sehr kleine Wendekreis.

Bremse

Note: 0,8

- + Die Bremswirkung ist sehr gut. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind nur 33 m notwendig (Mittel aus 10 Messungen, halbe Beladung, Reifen vorn: 235/35ZR18, hinten 295/30ZR19). Die Bremse ist standfest und lässt sich gut dosieren, selbst bei hohem Tempo greift sie unverzüglich und effizient. Gegen Aufpreis gibt es Keramikbremsen, die besonders standfest sind und sich noch besser dosieren lassen.

Sicherheit

Note 2,5

Aktive Sicherheit – Assistenz-Systeme

Note: 2,8

- + Der Carrera ist serienmäßig mit der Fahrstabilitätskontrolle PSM ausgestattet.
- Auf den Einbau eines Bremsassistenten verzichtet Fa. Porsche.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,8

- + Die Blechstruktur, mit dem verformbaren Bug- und Heckteil verspricht hohe Crashesicherheit. Neben Frontairbags sind Seiten- und seitliche Kopfairbags vorhanden. Der Seatbelt-Reminder erinnert den Fahrer daran, sich anzuschnallen. Die integrierten Kopftützen sind für ca. 1,85 m große Personen hoch genug.

Kindersicherheit

Note: 3,6

- Auf dem Beifahrersitz kann ein beim Porschehändler erhältlicher Kindersitz installiert werden; er deaktiviert mittels Transponder die Airbags auf der Beifahrerseite. Isofix-Befestigungssysteme lassen sich nachträglich einbauen.
- Auf den beiden Rücksitzen sind Kindersitze weniger gut unterzubringen, weil die Gurtgeometrie ungünstig ist. Der Frontairbag des Beifahrersitzes lässt sich nicht abschalten, deshalb dürfen keine Standard-Babyschalen verwandt werden.

Fußgängerschutz

Note: 2,0

- + Die Karosserie ist weitgehend glattfächig und im Bugbereich nachgiebig. Unter der Fronthaube gibt es kaum harte Konturen.

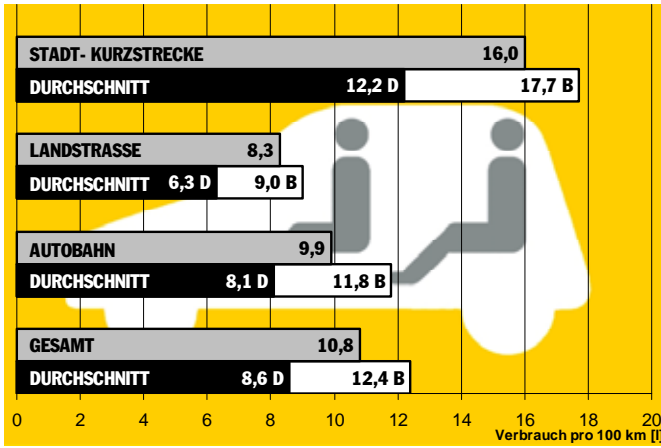
Verbrauch/Umwelt

Note 2,2

Verbrauch

Note: 3,6

- Außerorts begnügt sich der Carrera mit 8,3 l und auf der Autobahn mit 9,9 l SuperPlus auf 100 km. Im Durchschnitt errechnet sich ein Verbrauch von 10,8 Liter.
- Innerorts rauschen pro 100 km 16,1 l vom teuren SuperPlus durch



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

die Einspritzdüsen.

Abgas

Note: 0,8

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering.

Wirtschaftlichkeit*

Note 1,5

Betriebskosten

Note: 3,5

Obwohl der 911er für einen Sportwagen dieser Klasse relativ günstige Verbrauchswerte vorzuweisen hat, erhält er aufgrund der teureren Preise für SuperPlus-Kraftstoff nur eine durchschnittliche Note bei den Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 5,1

Der 911er besitzt eine Steuerkette, durch die ein oft teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

- + Gemäß flexibler Wartungsanzeige ist im Schnitt alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ist eine Wartung fällig. Dies sind zeitgemäß lange Wartungsabstände, welche die Anzahl der Werkstattbesuche verringern. Porsche spendiert nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile.
- Teure Werkstattstundenpreise sowie hohe Kosten für Reifenersatz sorgen für die schlechte Note. Noch immer gewährt Porsche keine

Herstellergarantie.

Wertstabilität

Note: 0,6

- + Der 911er war schon immer besonders wertstabil, erzielt gebraucht höchste Preise. Da macht auch das neue Modell keine Ausnahme.

Kosten für Neuanschaffung

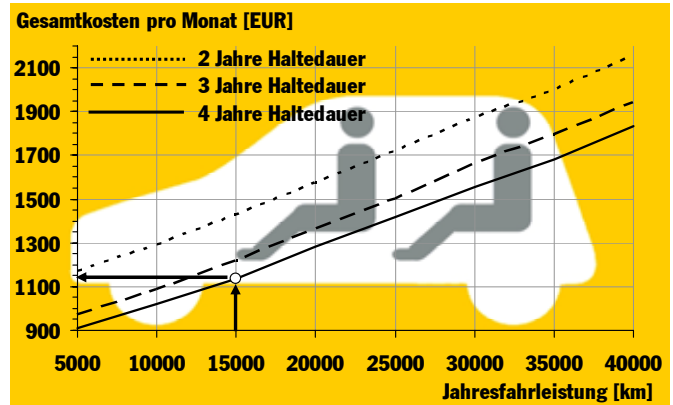
Note: 4,2

- Für die Anschaffungskosten beim Neukauf muss allerdings tief in die Tasche gegriffen werden, sie sind relativ hoch.

Fixkosten

Note: 0,6

- + Mit günstigen Typklasseneinstufungen in der Haftpflicht- sowie Vollkaskoversicherung sind die Versicherungsbeiträge relativ



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 1135 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

günstig und verschaffen dem Porsche auch hier eine gute Note.

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Carrera	Carrera S	GT3	Turbo Coupé
Aufbau/Türen	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/3596	6/3824	6/3600	6/3600
Leistung [kW(PS)]	239(325)	261(355)	305(415)	353(480)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	370/4250	400/4600	405/5500	620/1950
0-100 km/h[s]	5,0	4,8	4,3	3,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	285	293	310	310
Verbrauch pro 100 km [l]	10,8SP	11,7SP	k.A.	k.A.
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/27/29	14/27/29	17/34/32	17/30/32
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	1135	1248	1736	1859
Grundpreis[Euro]	76741	86949	108083	133603

Aufbau:

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
CA = Cabriolet
RO = Roadster

KB = Kombi

KT = Kleintransporter

TR = Transporter

GR = Großraumlimousine

BU = Bus

GE = Geländewagen

PK = Pick-Up

Versicherung:

KH = KFZ-Haftpflicht

VK = Vollkasko

TK = Teilkasko

Kraftstoff:

N = Normalbenzin

S = Superbenzin

SP = SuperPlus

D = Diesel

Daten und Messwerte

6-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	3596 ccm
Leistung	239 kW (325 PS)
bei	6800 U/min
Maximales Drehmoment	370 Nm
bei	4250 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie vorne/hinten)	235/40R18ZR / 265/40R18ZR
Reifengröße (Testwagen)	235/35ZR19Y/295/30R19Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,05 m/10,85 m
Höchstgeschwindigkeit	285 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	2,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	33 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	10,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	16,0/8,3/9,9 l
CO ₂ -Ausstoß	255 g/km
Innengeräusch 130 km/h	73 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4427 mm/1808 mm/1310 mm
Leergewicht/Zuladung	1490 kg/320 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	125 l/300 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	64 l
Reichweite	590 km
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	10 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	*2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

Kosten

Monatliche Betriebskosten	207 Euro
Monatliche Werkstattkosten	138 Euro
Monatliche Fixkosten	139 Euro
Monatlicher Wertverlust	651 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1135 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/27/29
Grundpreis	76741 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	2871 Euro
Bremsassistent	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	475 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	nicht erhältlich
Xenonlicht	1032 Euro

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Paket)	516 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	174 Euro
Klimaautomatik	Serie
Kopfstützen hinten	nicht erhältlich
Navigationssystem	1844 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	2749 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	394 Euro°
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich

Außen

Alarmanlage	Serie
Außenspiegel, automatisch abblendend	516 Euro°
Lackierung Metallic	794 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage (mit Xenon)	1032 Euro°
Schiebe-Hubdach	1264 Euro°

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,1

Karosserie/Kofferraum	3,1
Verarbeitung	1,2
Sicht	2,4
Ein-/Ausstieg	3,6
Kofferraum-Volumen	5,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,0
Kofferraum-Variabilität	3,0
Innenraum	2,7
Bedienung	1,3
Raumangebot vorne	3,0
Raumangebot hinten	5,0
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	1,9
Federung	2,3
Sitze	1,4
Innengeräusch	3,7
Heizung, Lüftung	1,6
Motor/Antrieb	1,2
Fahrleistungen	1,0
Laufkultur	2,0
Schaltung	1,0
Getriebeabstufung	1,0
Fahreigenschaften	0,9
Fahrstabilität	1,0
Kurvenverhalten	1,0
Lenkung	1,0
Bremse	0,8
Sicherheit	2,5
Aktive Sicherheit - Systeme	2,8
Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Kindersicherheit	3,6
Fußgängerschutz	2,0
Umwelt	2,2
Verbrauch	3,6
Abgas	0,8
Wirtschaftlichkeit*	1,5
Betriebskosten*	3,5
Werkstatt-/Reifenkosten*	5,1
Wertstabilität*	0,6
Kosten für Neuanschaffung*	4,2
Fixkosten*	0,6

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

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand Mai 2006