



Porsche 911 Carrera Cabriolet PDK

Zweitüriges Cabriolet der Oberklasse (257 kW / 350 PS)

Immer wenn man das Gefühl hat, der Porsche 911 wäre der perfekte Sportwagen, haben die Ingenieure des Sportwagenbauers keine Hemmungen und setzen gewaltig eins oben drauf. Der Vorgänger, der 997, war mit Sicherheit ein sehr gutes Auto. Zum Modellwechsel hat die Entwicklung aber erneut an mehreren Stellschrauben gedreht, woraus der aktuelle 991 entstand. Der Radstand wurde länger, die Spur breiter, die steifere Karosserie dafür leichter. Achsen und Reifen wurden verfeinert und neue Fahrdynamiksysteme (z. B. aktive Wankstabilisierung) verbaut. Und dieser Feinschliff kommt beim Fahrer an. Bereits die Basismotorisierung, der 3,4-Liter-Boxer mit 257 kW/350 PS sorgt in Kombination mit dem 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) überzeugende Fahrleistungen. Die Bremsanlage ist mit 31 Metern Bremsweg kaum noch zu übertreffen, das Fahrwerk erlaubt eine sehr engagierte Fahrweise mit ausreichend Restkomfort. Wenn da nicht die finanzielle Hürde zu überwinden wäre: Ab 106.661 Euro beginnt das Vergnügen den 911 als Cabrio mit PDK zu fahren. An dieser Stelle beginnt dann auch die nicht enden wollende Aufpreisliste, mit der man den 911er im fünfstelligen Euro-Bereich auf die individuellen Wünsche anpassen kann. **Karosserievarianten:** Coupé. **Konkurrenten:** BMW 6er Cabriolet, Alpina B6 Cabriolet, Jaguar XK Cabriolet.

- +** hervorragende Motor-Getriebe-Kombination, sehr guter Werterhalt, kräftige und standhafte Bremse, sicheres und agiles Fahrverhalten, topp Verarbeitung
- sehr hoher Anschaffungspreis (lange Aufpreisliste), teure Werkstatt- und Reifenkosten, kleiner/unpraktischer Kofferraum, hintere Plätze kaum nutzbar, sehr hohe Betriebskosten



ADAC-URTEIL

2,5 AUTOTEST

3,9 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

4,2 Familie

2,9 Stadtverkehr

3,8 Senioren

2,4 Langstrecke

4,6 Transport

1,1 Fahrspaß

3,2 Preis/Leistung

3,7

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,5

Verarbeitung

Der Porsche 911 überzeugt mit erstklassiger Verarbeitungsqualität.

⊕ Sowohl Karosserie als auch Innenraum sind hervorragend verarbeitet. Die ausgewählten Materialien wirken hochwertig, viel Leder und gebürstetes Aluminium verwöhnen die Insassen. Vorbildlich ist der komplett glattflächige Fahrzeugboden, welcher die Aerodynamik optimiert und somit auch den Kraftstoffverbrauch senkt. Die Türausschnitte sind perfekt abgedichtet, die Schweller werden von massiven Stoßleisten geschützt. Das Porsche Cabrio genießt den Ruf, die stabilste Cabrio-Karosserie zu haben, die serienmäßig erhältlich ist. Und tatsächlich werden im Fahrbetrieb keine nennenswerten Vibrationen oder spürbare Verwindungen registriert. Das Verdeck des 991 stellt einen Sonderfall dar: Wenn es auch auf den ersten Blick ein Stoffverdeck ist, erkennt man bei genauer Betrachtung, dass zwischen den Stoffbezügen innen und außen Blecheinlagen vorhanden sind, die in geschlossenem Zustand ein durchgehendes Stahldach bilden. Das Windschott wird elektrisch aufgestellt - es wirkt sehr effektiv. Auch das Verdeck wird elektrisch betätigt und funktioniert bis zu einer Geschwindigkeit von ca. 50 km/h.

⊖ Rundum gibt es am Porsche keinen Schutz vor kleinen Remplern. Stoßleisten fehlen, die Stoßfänger sind einteilig und durchgehend lackiert. Die Tagfahrleuchten im vorderen Stoßfänger werden bei den kleinsten Anstößen beschädigt.

4,0

Alltagstauglichkeit

Typisch für einen reinrassigen Sportwagen wurde bei der Entwicklung nicht erstrangig auf die Alltagstauglichkeit geachtet. Mit einer Tankfüllung können Reichweiten von knapp 700 km realisiert werden.

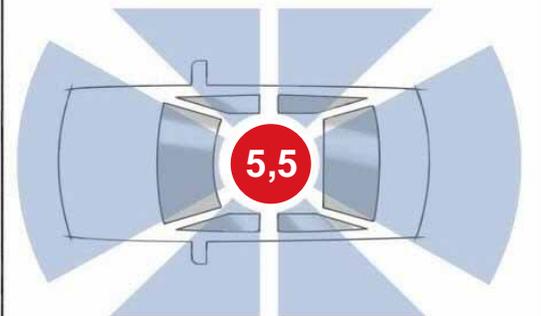
⊖ Insgesamt dürfen dem 911er nur 335 Kilogramm zugeladen werden. Für zwei Personen sind vollwertige Sitze an Bord, die hinteren Plätze sind nur als Notsitze für kurze Strecken geeignet. Im Falle einer Reifenpanne ist nur ein Reparaturset vorhanden, was nur bei kleinen Beschädigungen Hilfe leistet. Wagenheber und Radmutternschlüssel sucht man vergeblich. Weder Dachträger noch Anhänger sind erlaubt.

3,1

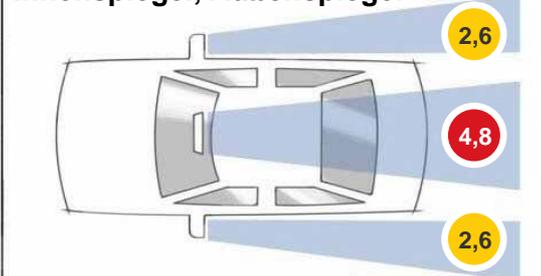
Sicht

Die Übersichtlichkeit des Porsches ist nur durchschnittlich, die verbaute Technik unterstützt den Fahrer aber hervorragend. An Front und Heck unterstützt eine optische und akustische Einparkhilfe.

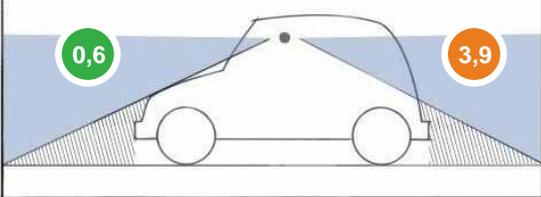
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Durch das Verdeck und die schmale Heckscheibe ist die Sicht nach hinten extrem eingeschränkt.

⊕ Durch die abfallende Front können auch flache Hindernisse vor dem Fahrzeug gut erkannt werden. Die Außenspiegel (links mit asphärischem Bereich) erlauben eine gute Rücksicht. Innen- wie Außenspiegel blenden gegen Aufpreis automatisch ab (im Testwagen nicht vorhanden). Bei Regen sorgt das große Wischerfeld für eine großflächig gereinigte Windschutzscheibe. Bei Nacht leuchten die Bi-Xenonscheinwerfer und das dynamische Kurvenlicht die Fahrbahn einwandfrei aus. Tagfahrlicht sorgt bei jeder Witterungslage für gute Erkennbarkeit.

⊖ Man sitzt tief im 911er. Die Übersicht über den Verkehr geht dadurch etwas verloren. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet das Cabrio sehr schlecht ab. Der hintere Bereich des Verdecks und die hoch eingesetzte Heckscheibe stellen eine undurchsichtige Barriere dar. Die Karosserieenden können nicht eingesehen und nur grob abgeschätzt werden. Der Innenspiegel dürfte ein größeres Spiegelbild liefern.

4,1 Ein-/Ausstieg

Um im Porsche Platz zu nehmen, sollte man über eine gute Gelenkigkeit verfügen. Die Türfeststeller dürften für die großen Türen etwas kräftiger ausfallen, damit sie auch an Steigungen sicher offen gehalten werden. Bei geöffnetem Kofferraum kann das Fahrzeug zwar verriegelt werden, der Porsche ermahnt dann aber mit einem kurzen Hupsignal, nicht den Schlüssel im Kofferraum zu vergessen.

⊕ Aufgrund der niedrigen Karosserie sind auch die Schweller sehr tief und behindern das Ein- und Aussteigen kaum. Die Zentralverriegelung wird mit einer praktischen, im Schlüssel integrierten Fernbedienung gesteuert. Beim Entriegeln oder Verlassen des Fahrzeugs leuchten die Scheinwerfer den Weg aus. Außerdem wird das direkte Umfeld um das Auto beleuchtet.

⊖ Die Sitze sind sehr tief und weit zur Fahrzeugmitte eingebaut, was das Ein- und Aussteigen zu einem schwierigen Unterfangen macht. Zusätzlich schränkt das tief gezogene Verdeck bzw. der Scheibenrahmen die Türöffnung ein - man läuft Gefahr sich den Kopf zu stoßen. Will man auf die hinteren Plätze gelangen, so muss man die vorderen Sitze nach vorn schieben und sich anschließend mit einem waghalsigen Manöver ins Fahrzeug zwängen. Haltegriffe, die vor allem das Verlassen des Fahrzeugs erleichtern würden, gibt es nicht. Werden die Türen von außen verriegelt, so können sie auch von innen nicht mehr geöffnet werden. Man kann Personen im Fahrzeug einschließen.

5,3 Kofferraum-Volumen*

Zuladung gehört nicht zu den Stärken des 911ers.

⊖ Bei einem Sportwagen wird kein großer Kofferraum erwartet, beim Porsche bekommt man ihn auch nicht. Unter der vorderen Haube können gerade mal 135 Liter Gepäck verstaut werden - immerhin 30 Liter mehr als beim Vorgänger. Darin bringt man auch zwei handelsübliche Getränkekisten unter. Klappt man die Lehnen der Rücksitzbank um, so steht dort zusätzlicher Laderaum zur Verfügung. Insgesamt wird dann ein Gepäckraumvolumen von 345 Litern gemessen.



Der Kofferraum stellt lediglich ein Volumen von 135 Liter zur Verfügung.

3,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Das Öffnen der Kofferraumklappe stellt kein großes Problem dar. Schwenkt man sie nach oben, so wird der kleine Kofferraum großflächig frei gelegt und behindert den Ladevorgang nicht. Sie kann per Taster im Schlüssel oder im Innenraum entriegelt werden.

Der flache Vorderwagen sorgt für eine niedrige Ladekante. Sie liegt nur 61 cm über der Fahrbahn. Jeder Bereich des kleinen Stauraums kann ohne Probleme erreicht werden.

– Da der Kofferraum wie eine Wanne ausgebildet ist, müssen Gegenstände beim Ausladen über 44 cm hoch gehoben werden, damit die Ladekante überwunden werden kann. Die Beleuchtung ist zu schwach ausgelegt. Zum Schließen der Klappe ist kein Griff vorhanden, sie muss in jedem Fall von außen zgedrückt werden.

4,9

Kofferraum-Variabilität

– Um die Variabilität des Kofferraums ist es schlecht bestellt. Man kann ihn nicht vergrößern, eine Durchlademöglichkeit gibt es auch nicht. Für kleine Gegenstände gibt es keine sinnvollen Ablagemöglichkeiten.

2,8

INNENRAUM

1,8

Bedienung

Trotz der vielen Funktionen ist die Bedienung des 911ers relativ schnell erlernt - die Vielzahl der Bedienelemente verwirrt anfangs etwas. Die meisten Schalter sitzen am rechten Fleck. Die Instrumente sind etwas mit Anzeigen überladen, die Displays klein. Das Handschuhfachvolumen ist durchschnittlich.

+ Lenkrad (in Höhe und Weite einstellbar), Pedale und Schalthebel (inkl. Schaltwippen am Lenkrad) sind optimal platziert und erlauben eine engagierte Fahrweise. Das Abblendlicht wird per Sensor aktiviert. Der optionale Regensensor war im Testwagen nicht vorhanden. Es ist Kult, dass der 911er sein Zündschloss links neben dem Lenkrad trägt, seit dem Modellwechsel ist es nun auch beleuchtet und problemlos erreichbar. Die Außenbeleuchtung wird per praktischem und beleuchtetem Drehschalter bedient. Die Heckscheibenheizung schaltet nach einer gewissen Betriebsdauer selbständig ab und spart somit Energie. Einfach gestaltet sich die Bedienung des Radio/Navigationssystems per Touch-Screen, Lenkradtasten gibt es allerdings nicht. Investiert man gut 4.000 Euro für das Burmester-Soundsystem, so bekommt man auch ein Klangerlebnis der Extraklasse. Aber auch das im Testwagen verbaute BOSE-Soundsystem für 1.400 Euro bietet weit mehr als durchschnittlichen Klang. Alle Bedienelemente sind vorbildlich beleuchtet. Die Vordersitze werden zum Teil elektrisch eingestellt, aber auch die mechanischen Funktionen sind leichtgängig und praktisch. Die Bedienung gestaltet sich unkompliziert, wenn auch nicht alle Tasten 100% verwechslungssicher sind. Auf den vorderen Plätzen sind ausreichend Ablagen vorhanden, wenn auch keine großen Flaschen untergebracht werden können. Kontrollinstrumente sind für alle wichtigen Fahrzeugparameter vorhanden - Kühlmittel- und Öltemperatur werden separat angezeigt, selbst ein Öldruckmanometer ist vorhanden. Alle Türen und Klappen werden überwacht - dem Fahrer wird signalisiert, wenn bei Fahrtantritt nicht alles zuverlässig verschlossen ist. Der Bordcomputer ist mit den vielfältigsten Funktionen ausgestattet und kann sowohl im Zentraldisplay als auch im Navigationssystem aufgerufen werden. Außerdem ist ein Tempomat verbaut. Die Fensterheber sind mit einem zuverlässigen Einklemmschutz ausgestattet.



Im Innenraum des Porsche 911 findet man eine hervorragende Verarbeitungsqualität sowie gute Funktionalität vor.

– Das Bedienteil der Klimaautomatik wurde sehr tief positioniert, die Symbole sind sehr klein. Man muss für einige Funktionen um den Getriebewählhebel greifen. Für die hinten sitzenden Passagiere gibt es keine sinnvollen Ablagemöglichkeiten, ebenso sind keine Leselampen vorhanden. Die hinteren Fensterheber haben keine eigenen Tasten, sie werden nach Betätigen eines zusätzlichen Schalters mit den Bedienelementen der vorderen Scheiben gesteuert.

2,8 Raumangebot vorne*

Im Porsche 911 sitzen auch Personen mit einer Größe von fast zwei Metern bequem, die Kopffreiheit ist großzügig. Der Innenraum ist aber sehr schmal geschnitten, was nicht nur das subjektive Raumempfinden einschränkt.

5,4 Raumangebot hinten*

Im Fond merkt man deutlich, dass diese Plätze nur als Notlösung geschaffen wurden.

– Die hinteren Plätze sind so knapp geschnitten, dass sie mit dem üblichen Messverfahren nicht beurteilt werden konnten. Man sitzt dort sehr beengt. Erwachsene Personen finden kaum Platz.



Die hinteren Sitzplätze eignen sich eigentlich nur als zusätzliche Ablage. Selbst Kindern ist das Sitzen über einen längeren Zeitraum kaum zuzumuten.

4,0 Innenraum-Variabilität

Beim Porsche 911 werden keine Sitzvariationen angeboten.

2,4 KOMFORT

2,6 Federung

Der Porsche wurde ohne das optionale Sportfahrwerk und ohne Wankausgleich getestet. Das Fahrwerk des 911ers ist kompromisslos sportlich abgestimmt, bietet aber im Normalmodus ausreichend Restkomfort. Kurze Wellen und Einzelhindernisse (Bsp. Kanaldeckel) werden von den Insassen deutlich wahr genommen, der echte Sportwagenfahrer wird aber darüber hinweg sehen können. Vor allem bei langsamer Fahrt wird die Karosse aber bei kurzweiliger Fahrbahn deutlich in Schwingung versetzt.

+ Von langweiliger Fahrbahn zeigt sich der Porsche absolut unbeeindruckt. In keinem Fahrzustand wird eine spürbare Karosserieneigung wahrgenommen.

– Schaltet man das adaptive Dämpfersystem auf Sport, so geht der Komfort gegen Null - die Federung wird knüppelhart. Eine Einstellung, die auch bei sportlicher Fahrweise eine relativ ebene Fahrbahn bevorzugt.

2,6 Sitze

Das Fahrzeug war mit den aufpreispflichtigen Sportsitzen ausgestattet. Sie sorgen für einen guten Kompromiss aus Sportlichkeit und Komfort.

⊕ Beide Vordersitze sind höhenjustierbar, die Neigung der Sitzfläche kann aber nicht verändert werden. Die Sitze sind einwandfrei konturiert und bieten sehr guten Seitenhalt. Die Polsterung ist sehr straff, aber noch komfortabel. Die Rückenlehnen sind hoch, verjüngen aber im oberen Bereich früh. Der Fahrer sitzt entspannt, Füße und Beine werden gut unterstützt. Durch die Sitzlüftung schwitzt man auf den Lederbezügen auch im Sommer nicht zu stark.

⊖ Auch beim Sitzkomfort merkt man deutlich, dass die Rücksitze eine Notlösung sind. Sie sind kaum ausgeformt, der Passagier kauert darauf in einer Hockstellung.

3,6 Innengeräusch

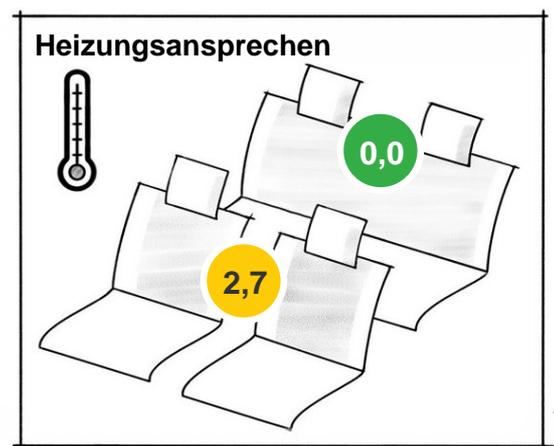
Geräuschempfindlich darf man als Besitzer eines 911 nicht sein, selbst wenn man die optionale Sportabgasanlage nicht mitbestellt. Bei 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 73,5 dB(A). Das Cabrio ist somit noch deutlich lauter als das Coupé. Der Motor zeigt sich in jedem Betriebszustand präsent, aber ab 6.000 Touren steigert sich das Motorengeräusch auf ein Vielfaches, was vom potentiellen Porsche-Käufer vermutlich nicht unerwünscht ist. Die Geräuschkulisse ist immens, hat aber Charakter.

⊕ Wind- und sonstige Fahrgeräusche werden kaum wahr genommen.

1,4 Klimatisierung

Die Heizwirkung erreicht auf den vorderen Plätzen nur durchschnittliche Ergebnisse. Auf den hinteren Plätzen konnte aufgrund der beengten Platzverhältnisse keine Messung durchgeführt werden.

⊕ Im Bordmenü kann die Klimaautomatik individuell auf die Wünsche der Insassen angepasst werden. Schlechte Gerüche werden von einem Aktivkohlebehälter zurück gehalten.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

1,1 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen*

⊕ Nicht überraschend präsentiert der Porsche 911 Carrera Cabriolet hervorragende Fahrleistungen. Der 3,4-Liter-Boxermotor katapultiert den Sportwagen mit seinen 257 kW/350 PS und 390 Nm Drehmoment in nur 4,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h (Herstellerangabe). Der Zwischenspur von 60 auf 100 km/h wird in nur 3,4 Sekunden erledigt.

1,5 Laufkultur

⊕ Der Sechszylinder-Boxer macht vor, was optimale Laufruhe bedeutet. Vibrationen gibt es nicht, nur gelegentlich tritt leichtes Dröhnen auf.

0,7 Schaltung

⊕ Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe wechselt die Gänge absolut ruckfrei. Nur unter Volllast knallt es die Gänge skrupellos durch. Die Zeiten, als man sich beim 997 noch schnellere Schaltzeiten wünschte sind vorbei. Nur bei Halbgas lässt sich das Getriebe etwas mehr Zeit. Die Bedienung des Wählhebels lässt keine Fragen offen, er funktioniert leichtgängig und exakt. Die Kupplung schließt beim Anfahren sanft und ruckfrei, am Berg unterstützt eine Anfahrhilfe. Bei manueller Bedienung können die Gänge am Wählhebel und per Schaltwippen am Lenkrad gewechselt werden. Im Display wird auch im Automatikbetrieb die eingelegte Schaltstufe angezeigt.

1,0 Getriebeabstufung

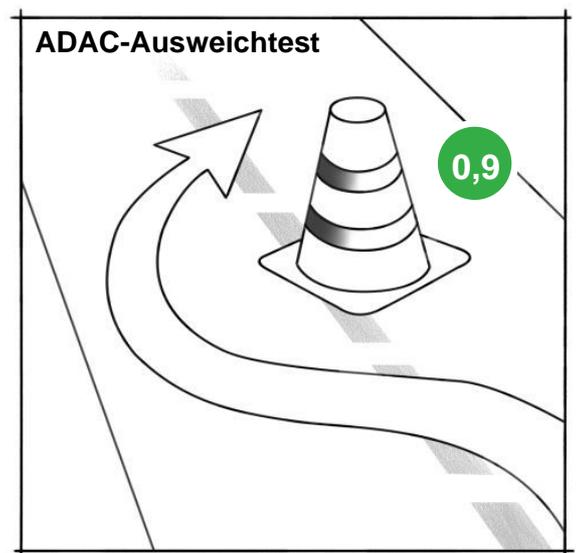
⊕ Das Siebengang-Getriebe ist als Overdrive-Getriebe ausgelegt - die Höchstgeschwindigkeit wird im sechsten Gang erreicht. Für jeden Fahrzustand steht eine passende Fahrstufe zur Verfügung. Nur der Drehzahlsprung zwischen den ersten beiden Gängen dürfte etwas geringer sein. Durch den lang übersetzten siebten Gang dreht der Motor bei 130 km/h gerade mal mit 2.200 Touren.

1,2 FAHREIGENSCHAFTEN

1,6 Fahrstabilität

Auf unebener Fahrbahn leidet der Geradeauslauf etwas. Vor allem im Sportmodus des Fahrwerks tänzelt der Porsche gerne über Verwerfungen.

⊕ Der 911er klebt förmlich auf der Straße. Der niedrige Schwerpunkt und die im Vergleich zum Vorgänger breitere Spur lassen ihn bereitwillig auf jeden Lenkbefehl reagieren. Auch beim ADAC Ausweichtest zeigt er sich von seiner besten Seite. Mit nur geringen Lenkwinkeln lässt er sich sehr schnell durch den Parcours dirigieren und bleibt dabei absolut neutral. Nur ein Allradantrieb kann mehr Traktion bieten. Der Heckmotor sorgt für ausreichend Last auf der Antriebsachse, eine mechanische Differenzialsperre wird von der elektronischen Traktionskontrolle unterstützt. In schnell gefahrenen Kurven bleibt der Porsche sehr lange neutral. Erst wenn man sich an die Grenzen der Physik tastet, beginnt er sanft zu überschieben. Unter Volllast drückt er, aufgrund der breiten Reifen und der Differenzialsperre noch deutlicher Richtung Kurvenaußenseite. Dieser Effekt lässt sich aber einwandfrei kalkulieren und beherrschen.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

1,2 Lenkung*

Testwagen mit optionaler Servolenkung Plus.

+ Die Lenkung im 911er gehört zum Besten, was in Fahrzeugen verbaut wird. Sie ist direkt ausgelegt. Bereits auf geringste Lenkwinkel spricht das Fahrzeug sehr agil an und baut auf beiden Achsen kräftig Seitenführung auf. Der Fahrer kann sehr exakt anlenken und bekommt hervorragende Rückmeldung. Trotz der sportlichen Abstimmung halten sich die Lenkkräfte auch beim Rangieren in Grenzen. Ein Wendekreis von weniger als elf Meter ist in dieser Klasse vorbildlich.

0,7 Bremse

Der 991 verteidigt Porsches Ruf, dass der Konzern die besten Bremsen der Welt verbaut.

+ 31,3 Meter Bremsweg (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Pirelli PZero der Größen 245/35 ZR 20 91Y vorn und 295/30 ZR 20 101Y hinten) werden so schnell von keinem Konkurrenten unterboten werden. Die Bremsanlage zeigt sich absolut standhaft und ist einwandfrei dosierbar.

2,5 SICHERHEIT

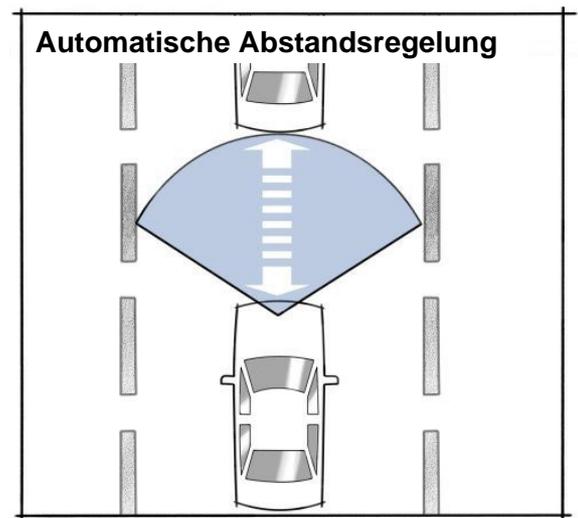
2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ ESP und Bremsassistent sind Serienstandard. Ordert man die optionale Abstandsregelung PAS, so wird nicht nur automatisch Abstand gehalten, das Fahrzeug bremst auch sanft ab, wenn nötig bis zum Stillstand. In Gefahrensituationen wird per Kontrolllampe und Bremsruck vor einer möglichen Kollision gewarnt und die Bremsung vom Fahrer verstärkt. Gegen Aufpreis ist ein Reifendruckkontrollsystem, welches per Sensor den tatsächlichen Reifendruck kontrolliert, und Kurvenlicht erhältlich. Im Falle einer Gefahrenbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Die LED-Rückleuchten werden vom nachfolgenden Verkehr sehr gut wahrgenommen, vor geöffneten Türen warnen Rückstrahler. Steht der Wählhebel auf D, so kann das Fahrzeug nicht gestartet werden. Ein versehentliches Wegrollen wird somit verhindert.

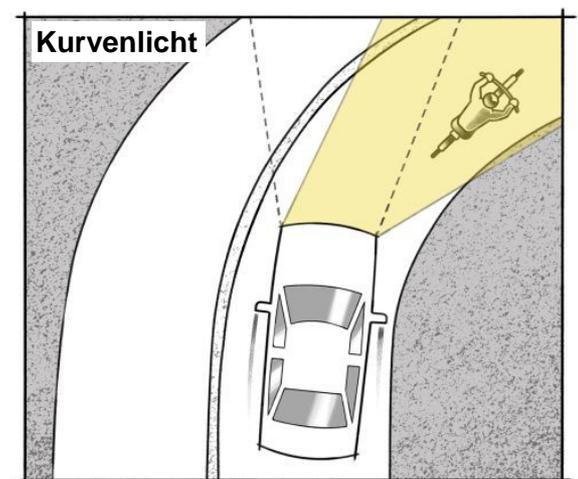
- Die Feststellbremse ist links vom Fahrer angebracht und kann im Notfall vom Beifahrer nicht erreicht werden. Ist die Warnblinkanlage aktiviert, so ist die Blinkerfunktion abgeschaltet, wodurch vor allem die Fahrtrichtungsanzeige beim Abschleppen erschwert wird.

2,4 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtest nach EuroNCAP lag zum Zeitpunkt des Tests nicht vor. Die hinteren Kopfstützen konnten aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht nach dem üblichen Messverfahren beurteilt werden.



Automatische Abstandsregelung
Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.



Kurvenlicht
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

- + Für beide vorderen Sitzplätze sind Seiten- und Kopfairbags vorhanden. Die in die Sitzlehnen integrierten Kopfstützen bieten Personen bis 1,80 m ausreichend Schutz und sind nahe am Kopf platziert. Die stabilen Außentürgriffe ermöglichen im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte.
- Einen Gurtwarner gibt es nur auf dem Fahrerplatz.

2,9 Kindersicherheit

Ein Crashtest nach EuroNCAP lag zum Zeitpunkt des Tests nicht vor. Wer im Porsche Kinder transportieren will, sollte die Rückhaltesysteme gut auswählen. Nicht alle Sitze sind auf allen Plätzen erlaubt und sicher zu befestigen.

- + Kindersitze können in Fahrtrichtung gut auf dem Beifahrersitz angeschnallt werden. Auf den hinteren Plätzen sind ISOFIX-Verankerungen vorhanden.
- Der Beifahrerairbag ließ sich im Testwagen nicht abschalten (optional möglich). Rückwärts gerichtete Kinderschalen können deswegen nicht angebracht werden.

2,0 Fußgängerschutz

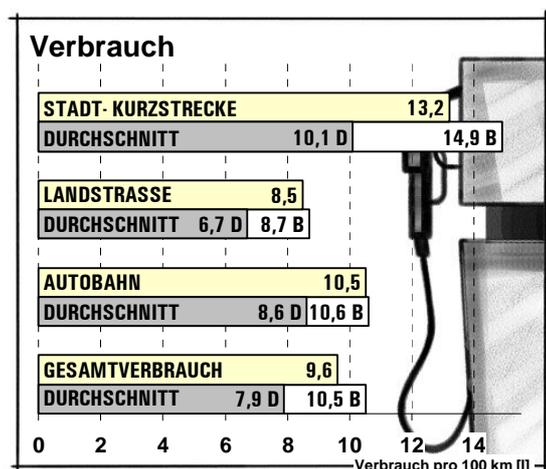
Ein Crashtest nach EuroNCAP lag zum Zeitpunkt des Tests nicht vor.

- + Der Vorderwagen ist flach gestaltet. Unter der Gepäckraumklappe befinden sich keine harten Einbauten, die das Verletzungsrisiko erhöhen könnten. Deswegen wird das Verletzungspotenzial für Fußgänger beim Zusammenstoß mit dem Porsche niedrig eingeschätzt.

3,3 UMWELT/ECOTEST

4,0 Verbrauch/CO2*

- Dass das Porsche 911 Carrera Cabriolet Rekorde beim Kraftstoffsparen aufstellt, das hätte wohl niemand erwartet. Der Verbrauch hält sich aber unter Berücksichtigung der hervorragenden Fahrleistungen noch in tolerierbaren Grenzen. Wirklich unangenehm fällt nur der hohe Verbrauch innerorts auf. Der durchschnittliche Testverbrauch von 9,6 Litern auf 100 Kilometer setzt sich zusammen aus 13,2 l/100 km in der Stadt, 8,5 l/100 km außerorts und 10,5 l/100 km auf Autobahnen. Beim ADAC EcoTest erhält er für den gemessenen CO₂-Ausstoß von 262 g/km 20 Punkte.



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

2,6 Schadstoffe

Beim ADAC EcoTest verdient sich der 991er 34 Punkte im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den CO₂-Punkten führt dies zu insgesamt 54 Punkten und somit drei Sternen.

3,9

AUTOKOSTEN

4,9

Betriebskosten*

– Der 911 mag mit teurem Super Plus betankt werden. Da sich die Betriebskosten zum Großteil aus den Kraftstoffkosten ergeben, erhält der Porsche mit seinem hohen Verbrauch eine schlechte Bewertung.

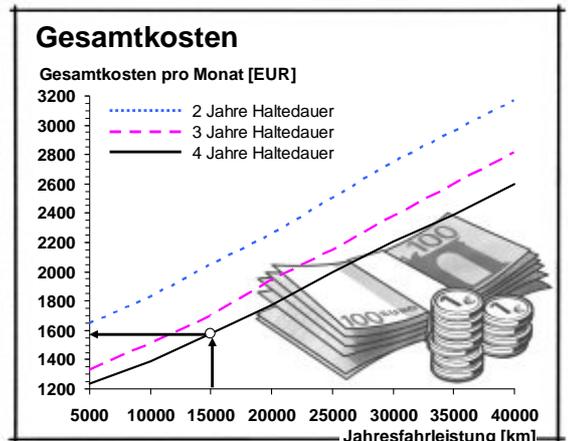
5,5

Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder alle zwei Jahre steht eine Zwischenwartung an und alle 60.000 km oder vier Jahre ist eine große Wartung fällig. Der 3,4-Liter Boxermotor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

+ Die zeitgemäß langen Wartungsabstände verringern die Anzahl der Werkstattbesuche. Porsche spendiert dem 911er nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Verschleißteile.

– Noch immer gewährt Porsche keine allgemeine Herstellergarantie. Sehr teure Werkstattstundenpreise sowie hohe Kosten für Reifenersatz sorgen für die schlechte Note.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1578 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

1,2

Wertstabilität*

+ Der 911er hat seinen Fankreis auch unter Gebrauchtwagenkäufern. Der 991 ist relativ frisch auf dem Markt und ein Modellwechsel in weiter Ferne. Deswegen wird ihm im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur geringer prozentualer Wertverlust prognostiziert.

5,5

Kosten für Anschaffung*

– 106.661 Euro Grundpreis für das Carrera Cabriolet mit PDK sprechen für sich. Dafür erhält man ein qualitativ hochwertiges Fahrzeug mit hervorragenden Fahreigenschaften. Um das ADAC Standard-Ausstattungslevel zu erreichen sind Zusatzausstattungen im Wert von fast 4.500 € nötig. Die Aufpreisliste ist lang und kostenintensiv.

2,5

Fixkosten*

+ Die Fixkosten sind gering. Vor allem die Kfz-Haftpflichtversicherung ist erschwinglich. Für die Kfz-Steuer sind jährlich 246 € fällig.

3,8

Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Unterhaltskosten liegen im Mittelfeld seiner Klasse. Günstigen Fixkosten stehen teure Werkstatt- und Reifenkosten gegenüber, der geringe prozentuale Wertverlust wird durch den hohen Anschaffungspreis relativiert, die Betriebskosten liegen allerdings hoch.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera Cabriolet S
Aufbau/Türen	CA/2	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/3436	6/3800
Leistung [kW (PS)]	257 (350)	294 (400)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	390/5600	440/5600
0-100 km/h[s]	5,0	4,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	286	301
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	9,2 SP	9,7 SP
CO2 [g/km]	217	229
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/28/29	13/28/29
Steuer pro Jahr [Euro]	284	314
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1566	1734
Preis [Euro]	103.150	117.906

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	3436 ccm
Leistung	257 kW (350 PS)
bei	7400 U/min
Maximales Drehmoment	390 Nm
bei	5600 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/40ZR19 / 285/35R19ZR
Reifengröße (Testwagen)	245/35ZR20Y / 295/30ZR20Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11/10,85 m
Höchstgeschwindigkeit	284 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	31,3 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	8,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	9,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	13,2/8,5/10,5 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	198 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	262 g/km
Innengeräusch 130km/h	73,5 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4491/1808/1299 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1990 mm
Leergewicht/Zuladung	1535 kg/335 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	135 l/345 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Dachlast	-
Tankinhalt	64 l
Reichweite	665 km
Garantie	keine
Rostgarantie	10 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	204 Euro
Monatliche Werkstattkosten	149 Euro
Monatliche Fixkosten	161 Euro
Monatlicher Wertverlust	1.064 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.578 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/28/29
Grundpreis	106.661 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	2.321 Euro
Automatikgetriebe	3.511 Euro ^o
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (Dynamic Light System)	702 Euro ^o
LED-Rückleuchten	Serie
Lichtsensor	Serie
Parkhilfe, elektronisch	ab 583 ^o
Regensensor	547 Euro
Reifendruckkontrolle	643 Euro ^o
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	393 Euro ^o
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend (inkl. Außenspiegel)	547 Euro
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	3.148 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	470 Euro ^o

AUSSEN

Lackierung Metallic	1.178 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,7	Fahreigenschaften	1,2
Verarbeitung	1,5	Fahrstabilität	1,6
Alltagstauglichkeit	4,0	Lenkung*	1,2
Sicht	3,1	Bremse	0,7
Ein-/Ausstieg	4,1	Sicherheit	2,5
Kofferraum-Volumen*	5,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,4
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,4
Kofferraum-Variabilität	4,9	Kindersicherheit	2,9
Innenraum	2,8	Fußgängerschutz	2,0
Bedienung	1,8	Umwelt/EcoTest	3,3
Raumangebot vorne*	2,8	Verbrauch/CO2*	4,0
Raumangebot hinten*	5,4	Schadstoffe	2,6
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	2,4		
Federung	2,6		
Sitze	2,6		
Innengeräusch	3,6		
Klimatisierung	1,4		
Motor/Antrieb	1,1		
Fahrleistungen*	1,3		
Laufkultur	1,5		
Schaltung	0,7		
Getriebeabstufung	1,0		

AUTOKOSTEN

3,9

Betriebskosten*	4,9
Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Wertstabilität*	1,2
Kosten für Anschaffung*	5,5
Fixkosten*	2,5
Monatliche Gesamtkosten*	3,8

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen