



Porsche 911 Carrera Cabriolet 4 PDK

Zweitüriges Cabriolet der Oberklasse (272 kW / 370 PS)

Herausragende Fahrleistungen werden von einem Porsche 911 stets erwartet - das Cabriolet mit Allradantrieb und Doppelkupplungsgetriebe liefert sie auch, selbst in der schwächsten Motorisierung mit nun drei Litern Hubraum: In deutlich unter fünf Sekunden beschleunigt der 370 PS starke Wagen aus dem Stand auf 100 km/h. Dass ab jetzt Turbomotoren zum Einsatz kommen, stört allenfalls Traditionalisten (die in der Porsche-Fangemeinde aber häufig vertreten sind). Mit einem Verbrauch von 8,7 Litern Super Plus auf 100 Kilometer im ADAC EcoTest beweist das Triebwerk angesichts der abrufbaren Leistung noch vertretbare Trinksitten. Auch das jetzt schon im Drehzahlkeller üppig zur Verfügung stehende Drehmoment (450 Nm ab 1.700 Umdrehungen) entschädigt für den etwas gedämpfteren Klang im Vergleich zum frei saugenden Vorgänger. Ebenfalls in Sachen Querdynamik legen die Entwickler aus Zuffenhausen mit jeder Evolutionsstufe traditionell noch eine Schippe drauf. Richtungsstabil bis in höchste Geschwindigkeiten, bietet der Porsche einen enormen Fahrspaß, der zum großen Teil auch von der herausragenden Lenkung lebt. Die unerschütterliche Souveränität, die das Auto beim Fahren ausstrahlt, sorgt für eine hohe Fahrsicherheit. Ebenso auf höchstem Niveau wie die Fahrleistungen liegt auch die Verarbeitung und die Qualität der verwendeten Materialien - besonders das Verdeck mit seinen Magnesiumverstärkungen beeindruckt. Handwerklich ist der Porsche 911 also in jeder Hinsicht ein hochwertiges Gut - das entsprechend bezahlt werden will: 120.584 Euro müssen mindestens für das getestete Modell hingelegt werden. **Karosserievarianten:** Coupé, Targa. **Konkurrenten:** u.a. BMW 650i Cabriolet, Ford Mustang 5.0 Convertible, Maserati GranCabrio.

- +** hervorragende Motor-Getriebe-Kombination, erstklassige Bremsanlage, sicheres und agiles Fahrverhalten, Verarbeitung auf höchstem Niveau
- sehr hoher Grundpreis, teurer Unterhalt, Rücksitze kaum nutzbar, kleiner Kofferraum



ADAC-URTEIL

2,3 AUTOTEST

4,2 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

4,2 Familie

2,9 Stadtverkehr

3,5 Senioren

2,0 Langstrecke

4,4 Transport

0,9 Fahrspaß

3,2 Preis/Leistung

Stand: Juli 2016
Text: Christoph Pauly

3,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,3

Verarbeitung

+ Der Porsche bestätigt die hohen Erwartungen, die man an ein so teures Automobil hat. Die Verarbeitung ist hervorragend, sowohl was die Karosserie als auch den Innenraum betrifft. Dort werden hochwertige Materialien verwendet, beispielsweise sind selbst die A-Säulen mit Leder überzogen. Überhaupt ist Leder der meist verwendete Werkstoff des Interieurs, penibel ausgerichtete Ziernähte schmücken den teuren Werkstoff. Auch an eher alltagstaugliche Dinge wie einen großflächigen Schwellerschutz und eine wirkungsvolle Türabdichtung wurde gedacht, so bleibt der Einstiegsbereich sauber und der Schweller ist vor Kratzern geschützt. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung einbezogen und muss nicht gesondert aufgesperrt werden. Da das versteifende Blechdach fehlt, sind Cabriolets tendenziell weniger verwindungssteif - der 911er aber ist auch mit Klappdach unerschütterlich. Das Verdeck ist nicht wie sonst üblich komplett aus Stoff, sondern trägt drei flache Elemente aus Magnesium in sich, die es verstärken und gleichzeitig die sehr straffe Verdeckbespannung ermöglichen: auch auf der Autobahn flattert das Dach nicht. Öffnen und Schließen lässt es sich vollelektrisch, auch während der Fahrt mit maximal 50 km/h. Das elektrische Windschott ist zwar bei belegten hinteren Plätzen nicht nutzbar, hält aber den Fahrtwind auf Wunsch sehr wirkungsvoll von den Vordersitzen fern.

- Vor Remplern ist der 911er nicht geschützt, keinerlei Kunststoffeinlagen oder ähnliches verhindern Kratzer.

3,9

Alltagstauglichkeit

Ein Cabriolet ist grundsätzlich keine besonders alltagstaugliche Karosserieform - wenn es sich darüber hinaus um einen Porsche 911 handelt, fällt die Gesamtnote in diesem Kapitel nur noch ausreichend aus. Zumindest ist der Wagen nicht allzu lang und breit, was Rangieren in eine Parklücke erleichtert.

+ Der mit 68 Litern Inhalt recht große Tank ermöglicht auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von 780 Kilometern, ohne an der Tankstelle halten zu müssen.

- Der Porsche ist ein 2+2 Sitzer, was bedeutet, dass die hinteren Plätze lediglich für kleine Personen und selbst dann nur im Notfall geeignet sind. Meistens fahren also höchstens zwei Insassen im Sportwagen mit - dann reicht auch die bescheidene Zuladung von 360 Kilogramm aus. Profanen Transportaufgaben gegenüber zeigt sich das 911 Cabriolet verschlossen: Weder ein Anhänger noch eine Dachlast dürfen dem Auto zugemutet werden. Im Pannenfall muss man auf das bei größeren Schäden untaugliche Reifenreparaturset vertrauen - ein Notrad ist nicht erhältlich. Dementsprechend gibt es ab Werk auch keinen Wagenheber oder Felgenschlüssel an Bord - im Zubehör ist beides aber erhältlich.

2,8

Sicht

Der schwäbische Sportler zeigt sich im Sichtkapitel mit Licht und Schatten. So ist beispielsweise die Front gut abschätzbar, die zudem niedrig ist und man so Hindernisse vor dem Auto gut erkennen kann. Nach hinten aber lässt sich das Auto schlecht abschätzen, der Heckmotor bedingt ein recht ausladendes Hinterteil, hinter dem niedrige Hindernisse zudem aus dem Blickfeld verschwinden. Immerhin ist die Sicht bei offenem Dach im Vergleich zum geschlossenen Zustand nicht eingeschränkt, da das Verdeck komplett im Heck verschwindet. Die recht großen Außenspiegel unterstützen beim Blick nach hinten.

⊕ Durch einige technische Systeme werden die karosseriebedingten Nachteile des Autos abgemildert. Die eingeschränkte Sicht nach hinten wird durch die beim Cabriolet serienmäßige Einparkhilfe an der Heckstoßstange teilweise wett gemacht. Auch vorn ist der Testwagen mit den dort aufpreispflichtigen Ultraschallsensoren ausgestattet. Schlechte Witterung oder Dunkelheit ist für den 911er kein besonderes Problem: Die Scheibenwischer funktionieren tadellos und mit einem großen Wischfeld, der Testwagen ist außerdem mit dem optionalen Porsche Dynamic Light System Plus ausgestattet. Dieser Begriff beschreibt das komplett in LED-Technik ausgeführte Scheinwerfersystem. Dieses regelt automatisch und der Fahrsituation angemessen die Beleuchtung vor dem Fahrzeug: Kurven und Abbiegesituationen werden ausgeleuchtet, auf der Autobahn verlängert sich die Reichweite, in der Stadt leuchtet der Porsche ein breiteres Feld aus und das Fernlicht wird so gesteuert, das niemand geblendet wird. Insgesamt ist dieses Scheinwerfersystem erstklassig. Der linke Außenspiegel ist serienmäßig zusätzlich asphärisch gestaltet und verkleinert so den toten Winkel auf der Fahrerseite - leider verzichtet Porsche auf eine entsprechende Gestaltung des rechten Spiegels. Gegen Aufpreis blenden alle drei Rückspiegel automatisch ab (im Testwagen).

⊖ Man sitzt sportwagentypisch sehr tief - die Übersicht über den Verkehr geht dadurch verloren. Die ADAC Rundumsichtmessung zeigt darüber hinaus auf, dass es um die die Sicht grundsätzlich nicht zum Besten bestellt ist: Die kleine Heckscheibe und die breiten Dachpartien schräg hinten schränken den Blick nach draußen massiv ein.

3,9 Ein-/Ausstieg

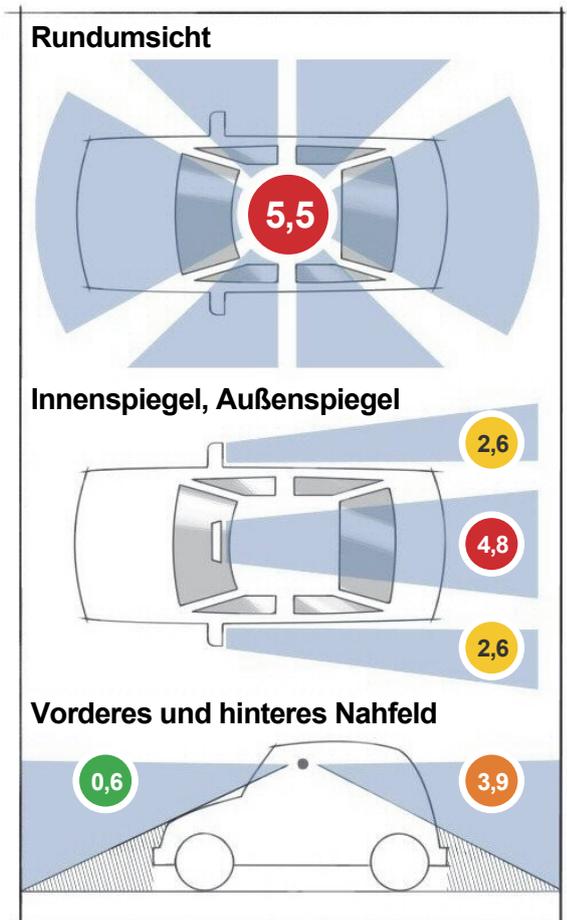
Um im Sportwagen Platz zu nehmen, sollte man zumindest über ein Mindestmaß an Sportlichkeit verfügen. Bei geöffnetem Kofferraum kann das Fahrzeug zwar verriegelt werden, der Porsche ermahnt dann aber mit einem kurzen Hupsignal, nicht den Schlüssel im Kofferraum zu vergessen.

⊕ Wie das ganze Fahrzeug sind auch die Schweller sehr tief und behindern das Ein- und Aussteigen kaum. Die Zentralverriegelung wird mit dem Zündschlüssel fernbedient. Beim Entriegeln oder Verlassen des Fahrzeugs leuchten die Scheinwerfer den Weg aus. Außerdem wird gegen Aufpreis wie beim Testwagen das direkte Umfeld um das Auto durch Leuchten in den Spiegeln beleuchtet.

⊖ Die Sitze sind sehr tief eingebaut, was das Ein- und Aussteigen zu einem schwierigen Unterfangen macht. Zusätzlich schränkt das tief gezogene Dach die Türöffnung ein - man läuft Gefahr sich den Kopf zu stoßen. Will man bei geschlossenem Dach auf die hinteren Plätze gelangen, so muss man die vorderen Sitze nach vorn schieben und sich anschließend ordentlich verrenken, um Platz zu nehmen. Ist das Verdeck geöffnet, fällt sowohl vorn als auch hinten der Einstieg ein gutes Stück leichter.



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



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.

Haltegriffe, die vor allem das Verlassen des Fahrzeugs erleichtern würden, gibt es nicht. Wird das Fahrzeug abgeschlossen, ist für die Insassen kein Aussteigen mehr möglich (Safe-Verriegelung kann durch zweimaliges Abschließen deaktiviert werden).

5,3

Kofferraum-Volumen*

⊖ 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. So passen dann auch zwei handelsübliche Getränkekisten hinein. 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

⊕ Die Kofferraumklappe wird per Taste am Türschweller oder an der Fernbedienung entriegelt und muss dann per kleinem, nicht sofort ertastbaren Hebel am Deckel geöffnet werden - genau so, wie man an konventionellen Fahrzeugen mit Frontmotor die Motorhaube öffnet. Schwenkt man sie nach oben, wird der kleine Kofferraum großflächig frei gelegt und behindert den Ladevorgang nicht. Der flache Vorderwagen sorgt für eine niedrige Ladekante. Sie liegt nur 60 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 zuge drückt 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.

2,7

INNENRAUM

1,7

Bedienung

Trotz der vielen Funktionen ist die Bedienung des 911ers schnell erlernt. Die meisten Schalter sitzen am rechten Fleck. Die Instrumente vor dem Lenkrad sind klar beschriftet, aber auch zahlreich und daher eher klein gehalten. Vergleichsweise groß ist der zentrale Drehzahlmesser gestaltet, das entscheidende Instrument der Sportfahrer. Der Tacho links davon hat eine sehr grobe Skalierung in Schritten von 50 km/h - wohl deshalb wird im Drehzahlmesser die Geschwindigkeit permanent auch als große, digitale Zahl dargestellt. Das Handschuhfachvolumen ist durchschnittlich. Bestellt man das Multifunktionslenkrad (im Testwagen), hat dieses auch ein unauffälliges Knöpfchen unten in der Mitte, versteckt in der dortigen Metallstrebe.

Drückt man es, erscheint kurz ein kleiner Hinweis im Bordcomputer und die Lenkradheizung wird aktiviert. Scheinbar soll im Zuffenhausener Sportwagen eine solche Luxusfunktion nicht allzu prominent dargestellt werden und nur der Fahrer davon in Kenntnis gesetzt werden.

⊕ Lenkrad (in Höhe und Weite einstellbar), Pedale und Wählhebel des Doppelkupplungsgetriebes (inkl. Schaltwippen am Lenkrad) sind optimal platziert und erlauben eine engagierte Fahrweise. Die Scheibenwischer (optional) und das Abblendlicht (Serie) werden per Sensor aktiviert. Die automatische Wischfunktion kann im Bordmenü deaktiviert werden. Es ist Kult, dass der 911er sein Zündschloss links neben dem Lenkrad trägt, seit dem Modellwechsel ist es nun auch beleuchtet und problemlos erreichbar. Das Fahrtlicht wird per praktischem und beleuchtetem Drehschalter bedient. Ebenfalls per Drehschalter kann man im Rahmen des Sport Chrono Pakets (im Testwagen) am Lenkrad verschiedene Fahrmodi anwählen, von Neutral bis Sport plus - entsprechend werden dann Lenkung, Fahrwerk und die Motor-Getriebeeinheit verstellt. Die Heckscheibenheizung schaltet nach einer gewissen Betriebsdauer selbständig ab und spart somit Energie. Einfach gestaltet sich die Bedienung des Infotainmentsystems per Touch-Screen, unterstützende Lenkradtasten gibt es allerdings nicht. Das optionale Bose Soundsystem des Testwagens liefert ein Klangerlebnis der Extraklasse. Alle Bedienelemente sind vorbildlich beleuchtet. Die Vordersitze werden voll elektrisch eingestellt. Die Bedienung durch die Tasten außen an der Sitzfläche gestaltet sich unkompliziert, wenn auch die Tasten der vielen Funktionen verwechselt werden können. 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 Ölmanometer ist vorhanden. Alle Türen und Klappen werden überwacht - dem Fahrer wird signalisiert, wenn bei Fahrtantritt nicht alles verschlossen ist. Der Bordcomputer ist mit den vielfältigsten Funktionen ausgestattet und kann sowohl im Zentralsdisplay als auch im Navigationssystem aufgerufen werden. Der aufpreispflichtige, adaptive Geschwindigkeitsregler (im Testwagen), der bei langen Autobahnreisen gute Dienste leisten kann, wird per gesondertem Lenkstockhebel bedient. Alle Fensterheber werden per Knopfdruck (inkl. Auf-/ Ab-Automatik) bedient, die hinteren aber nur vom Fahrerplatz aus.

⊖ Das Bedienteil der Klimaautomatik wurde sehr tief positioniert, die Symbole sind sehr klein, aber zumindest eindeutig beschriftet. Man muss für einige Funktionen um den Getriebewählhebel greifen. Für die hinten sitzenden Passagiere gibt es keine sinnvollen Ablagemöglichkeiten, ebenso sind keine Leselampen vorhanden.



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

2,8

Raumangebot vorne*

Im Porsche 911 sitzen auch Personen mit einer Größe zwei Metern bequem, sowohl genügend Bein- als auch Kopffreiheit ist vorhanden. Der Innenraum ist aber sehr schmal geschnitten, was zusammen mit der niedrigen Sitzposition für ein sportwagentypisches, aber nicht sehr großzügiges Raumgefühl sorgt. Bei offenem Dach stellt sich natürlich ein gänzlich anderes Raumgefühl ein.

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

- Für den Porsche 911 werden keine Sitzvarianten angeboten.

2,2 KOMFORT

2,4 Federung

Serienmäßig ist der 911er mit einem einstellbaren und adaptiven Fahrwerkssystem ausgerüstet. Seit dem Facelift ist das Auto um 10 mm tiefer gelegt. Das optionale, um weitere 10 mm tiefer gelegte Fahrwerk ist nur für die Blechdachvariante und mit der S-Motorisierung erhältlich. Schon das Standardfahrwerk ist sportlich abgestimmt, bietet aber einen angenehmen Restkomfort, vor allem angesichts des querdynamischen Potentials. Dafür sind vor allem sehr sensibel ansprechenden Dämpfer verantwortlich, die zwar über wenig Federweg verfügen, aber einzelne Hindernisse wie Gullideckel oder auch Querfugen in der Fahrbahn zufriedenstellend absorbieren. Auf kurzen Wellen, wie auf einer kleineren Landstraße, kommt der Porsche zwar in Bewegung, liegt aber stets satt auf der Straße. Rauen Fahrbahnbelag reicht das mitteilsame Fahrwerk merklich an die Insassen weiter.

- + Auf langen Wellen kommt nie Unruhe in das Fahrwerk, ebenso treten Nick- oder Wankbewegungen kaum auf.
- Schaltet man das adaptive Dämpfersystem auf Sport, so geht der Komfort gegen Null - die Dämpfer werden kompromisslos sportlich hart. Eine Einstellung, die auch bei sehr zügiger Fahrweise eine relativ ebene Fahrbahn bevorzugt.

2,1 Sitze

Das Fahrzeug war mit den aufpreispflichtigen, adaptiven Sportsitzen Plus ausgestattet. Diese gehören zu den besten Sitzgelegenheiten, die man in Autos antrifft.

- + Beide Vordersitze sind nicht nur in Höhe und Sitzflächen- sowie Lehnenneigung einstellbar, auch die Seitenwangen von Lehne und Sitzfläche lassen sich anpassen, genauso wie die Lordosenstütze. Dies alles geschieht elektrisch auf Knopfdruck, genauso wie die Verlängerung der Sitzfläche, um jeder Statur eine passende Sitzposition zu ermöglichen. Die Sitze sind hervorragend konturiert und bieten - durch die einstellbaren Wangen - annähernd jeder Fahrerfigur 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 lassen sich gut abstützen.

– Auch beim Sitzkomfort merkt man deutlich, dass die Rücksitze eine Notlösung sind. Sie sind kaum ausgeformt, der Passagier kauert darauf in einer Hockstellung. Die Ledersitze des Testwagens sind nicht mit der aufpreispflichtigen Sitzbelüftung ausgestattet, deshalb schwitzt man bei sommerlichen Temperaturen.

3,6 Innengeräusch

Geräuschempfindlich darf man als Besitzer eines 911 nicht sein. Wenn man die optionale Sport-Abgasanlage mit Klappensteuerung ordert, herrscht bei 130 km/h im Innenraum ein Geräuschpegel von 73,2 dB(A) - und das ohne auf "laut" geschaltete Schalldämpfer. Der Motor zeigt sich in jedem Betriebszustand präsent, aber ab 6.500 Touren steigert sich das Motorengeräusch zu einem sägenden Kreischen, ganz so, wie es der Sportfahrer erwartet. Auch das deutliche Blubbern beim Übergang vom Last- in den Schubetrieb wird diesen erfreuen. Aktiviert man den Klappenauspuff (manuell oder per Wahl des Fahrmodus "Sport"), steigt der Lärmpegel nochmals an und sorgt bei jedem Gasstoß für Gänsehaut.

+ Windgeräusche werden vom erstklassigen Verdeck nicht erzeugt, auch ansonsten werden Wind- und sonstige Fahrgeräusche kaum wahrgenommen.

1,7 Klimatisierung

Die Heizwirkung erreicht auf den vorderen Plätzen ein durchschnittliches Ergebnis. 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 Aktivkohlefilter zurückgehalten, ein Luftgütesensor regelt die Umluftsteuerung automatisch.

0,9 MOTOR/ANTRIEB

0,6 Fahrleistungen*

+ Die Fahrleistungen des Zuffenhausener Sportwagens sind über alle Zweifel erhaben. Der Boxermotor mit zwei Turboladern, drei Litern Hubraum und sechs Zylindern katapultiert den Sportwagen mit seinen 370 PS in nur 4,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h (Herstellerangabe). Der Vortrieb endet erst bei 287 km/h (beides Werksangaben). Der Zwischenspur von 60 auf 100 km/h wird in gemessenen 2,6 Sekunden erledigt - Überholvorgänge laufen souverän ab.

1,7 Laufkultur

+ Ein Sechszylinder-Boxermotor läuft technisch bedingt absolut ruhig. Die Massenkräfte der gegenüberliegenden Kolben heben sich gegenseitig auf, es gibt keinerlei resultierende Massenmomente oder -kräfte. Diesen Vorteil spielt der 911er aus, nie sind motorbedingte Vibrationen merklich vorhanden, der Motor schüttelt sich auch bei niedrigen Drehzahlen nicht. Darüber hinaus läuft er bis in höchste Drehzahlbereiche von über 7.000 Umdrehungen seidenweich. Unwilliges Brummen bei niedrigen Drehzahlen verkneift sich der Wagen ebenfalls - dass dennoch Dröhnfrequenzen vernehmbar sind, liegt an der Abgasanlage, die natürlich bewusst kein Leisetreter ist.

0,7

Schaltung

⊕ Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe wechselt die Gänge absolut ruckfrei. Nur unter Volllast schaltet es erbarmungslos und schnellstmöglich, hier spürt man jeweils einen deutlichen Ruck, wenn der Motor nach dem Schaltvorgang wieder Leistung an die Räder abgibt. Die Bedienung des Wählhebels lässt keine Fragen offen und 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. In diesem Modus werden auch Schalttempfehlungen im Kombiinstrument angezeigt, diese sind aber recht klein und werden so leicht übersehen. Im Display wird auch im Automatikbetrieb die eingelegte Schaltstufe angezeigt. Fährt man nicht in einem der Sportmodi, bietet das Getriebe auch eine Segelfunktion und trennt während Rollphasen den Motor vom Antriebsstrang - so läuft der Boxer verbrauchsarm im Leerlauf und bremst das Auto nicht ab. Auch eine tadellos funktionierende Start-Stopp-Funktion ist dann aktiviert.

1,3

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. Durch den lang übersetzten siebten Gang dreht der Motor bei 130 km/h gerade mal mit knapp 2.300 Touren.

1,0

FAHREIGENSCHAFTEN

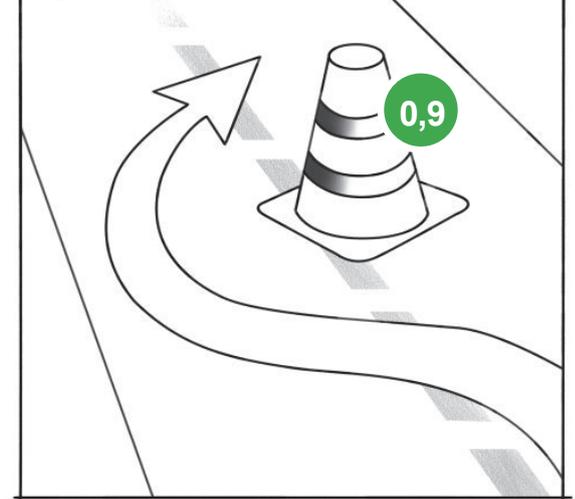
1,3

Fahrstabilität

Die rückmeldungsintensive Lenkung, die dem Sportfahrer zupass kommt, verschlechtert den Geradeauslauf. Spurrinnen und Fahrbahnverwerfungen beeinflussen die Spurstabilität des Porsche. Gerade bei hohen Geschwindigkeiten sollte man deshalb das Lenkrad nicht zu lose führen, der 911er will aktiv gefahren werden.

⊕ Der Testwagen mit Allradantrieb verfügt über ein eine Vergleich zum Hecktriebler um 40 mm breitere hintere Spur. Dies sieht man auch deutlich an den dickeren, hinteren Kotflügeln, deren Optik durch die waagrechte Lichtleiste am Heck der Allradmodelle unterstrichen wird. Die optionalen 305 mm breiten Reifen an der Hinterachse des Testwagens sorgen im Zusammenspiel mit dem breiten Spur und dem niedrigen Schwerpunkt das Autos für ein unerschütterlich stabiles Verhalten der Hinterachse. Weder beim Gaswegnehmen in der Kurve noch bei einem kurzen, heftigen Lenkimpuls verliert diese die Ruhe und sorgt für eine Spurtreue, die Ihresgleichen sucht. Traktionsprobleme kennt ein 911er mit der hecklastigen Gewichtsverteilung eh kaum, der Testwagen mit Allradantrieb und Sperre an der Hinterachse hat - zumindest bei trockener Piste - von antriebsbedingtem Schlupf an den Rädern noch nie gehört. 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. 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, insbesondere unter Last und eher kleinen Lenkwinkeln.

ADAC-Ausweichtest



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.

Die Agilität des Testwagens wird durch das optionale Torque Vectoring System noch gesteigert. Dieses unterstützt durch gezielte Bremsenriffe an den Hinterrädern und eine Hinterachs-Quersperre das agile Kurvenverhalten. Ist darüber hinaus - wie im Testwagen - das Doppelkupplungsgetriebe an Bord, montiert Porsche an der Hinterachse statt der Quersperre mit definierter Sperrwirkung eine vollvariable Sperre, die elektronisch geregelt die Antriebskräfte verteilt.

1,1 Lenkung*

⊕ Das Lenkverhalten des 911 Porsche ist tadellos und bestätigt im Test den exzellenten Ruf. Ohne übernervös zu wirken, lässt sich mit der feinfühlig ansprechenden Lenkung das Auto stets in die vom Fahrer gewünschte Richtung dirigieren - in jedem Geschwindigkeitsbereich. Dabei hilft die Hinterachse, die stets ohne Verzögerung Seitenführungskraft aufbaut. Die erforderlichen Lenkkräfte liegen in jeder Fahrsituation auf einem passenden Niveau, man bekommt ein sehr gutes Gefühl für die Straßenbeschaffenheit. Nach einer Kurvenfahrt stellt das Lenkrad gleichmäßig und in angemessener Geschwindigkeit zurück. Beim Rangieren hilft die optionale Servolenkung Plus des Testwagens, die bei niedrigen Geschwindigkeiten die Lenkunterstützung erhöht. Der Wendekreis des Wagens liegt mit 11,1 Metern auf einem im Klassenvergleich sehr niedrigen Niveau.

0,7 Bremse

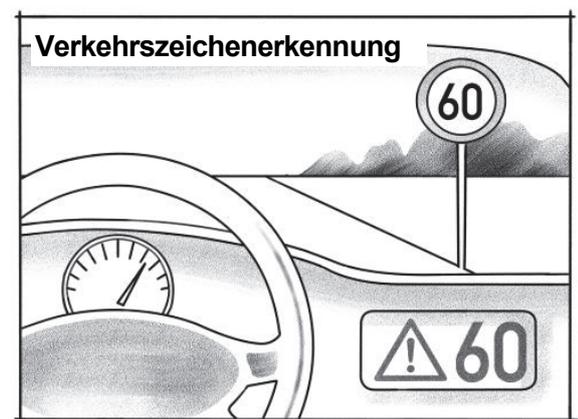
Der 911 verteidigt Porsches Ruf, dass der Konzern die besten Bremsen der Welt verbaut.

⊕ 32,1 Meter Bremsweg (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Pirelli PZero der Größen 245/35 ZR20 91Y vorn und 305/30 ZR20 103Y hinten) sind ein phantastischer Wert. Die Bremsanlage zeigt sich auch bei höchster Beanspruchung absolut standhaft und ist einwandfrei dosierbar. Die aufwendige Luftführung zur Bremsenkühlung am Unterboden zeigt hier Wirkung.

2,4 SICHERHEIT

2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ ESP und Reifendruckkontrollsystem sind gesetzlich vorgeschriebener Standard. Letzteres misst per Sensoren in den Reifen den tatsächlichen vorherrschenden Reifendfülldruck. Das optionale Porsche Active Safe System nutzt den Radar der adaptiven Geschwindigkeitsanlage, um einen erweiterten Bremsassistent darzustellen: Im Falle einer drohenden Kollision wird die Bremsanlage vorkonditioniert und der Fahrer per kurzen Bremsruck aufgefordert, auf die Situation zu reagieren. Eine automatische Bremsung wird aber nicht eingeleitet. Bremsst der Fahrer allerdings nicht stark genug, erhöht das System den Bremsdruck auf das der Situation angemessene Maß, notfalls auch bis zur Vollbremsung. Optional ist auch ein Spurwechsel-Assistent verfügbar, der vor auf einer Nachbarspur herannahenden Fahrzeugen und vor solchen im toten Winkel warnt. Per Kamera werden gegen Aufpreis Verkehrszeichen erkannt und das aktuelle Geschwindigkeitslimit im Display angezeigt.



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

Im Falle einer Gefahrenbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Die LED-Rückleuchten werden vom nachfolgenden Verkehr sehr gut wahrgenommen, vor geöffneten Türen warnen Rückleuchten.

– 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.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtest nach EuroNCAP lag zum Zeitpunkt des Tests nicht vor. Einen Gurtwarner gibt es nur auf den vorderen Plätzen. Für beide Sitzplätze vorn sind Seitenairbags vorhanden. Das Porsche 911 Cabriolet verfügt über Front- und Seitenairbags sowie in die Türen integrierte Kopfairbags vorn. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer sind nur auf den vorderen Plätzen vorhanden.

+ Die in die Sitzlehnen integrierten Kopfstützen bieten Personen bis 1,85 Metern ausreichend Schutz und sind nahe am Kopf platziert. Die stabilen Außentürgriffe ermöglichen im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte. Im Falle eines Überschlags fahren blitzschnell zwei Überrollbügel aus, um die Folgen für die Insassen zu lindern.

– Hinten befinden sich keine Kopfstützen.

3,2 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.

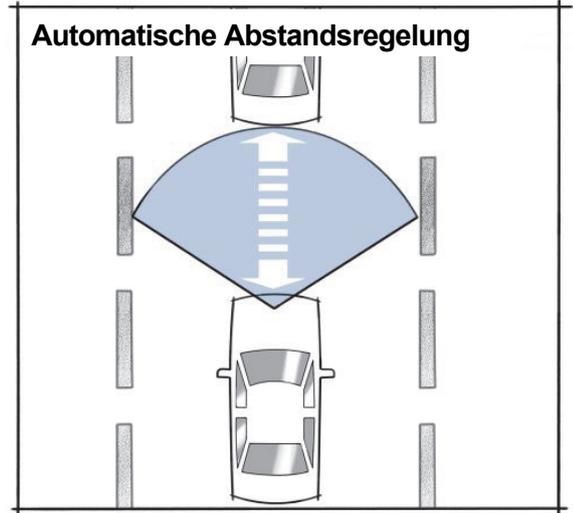
+ Kindersitze aller Art können in Fahrtrichtung problemlos auf dem Beifahrersitz angeschnallt werden. Auf den hinteren Plätzen sind Isofix-Verankerungen vorhanden, Ankerhaken befinden sich im Cabriolet aber nicht.

– Der Beifahrerairbag ließ sich im Testwagen nicht abschalten. Rückwärts gerichtete Kinderschalen können deswegen nicht angebracht werden. Gegen Aufpreis ist der Beifahrer-Frontairbag abschaltbar, dann ist dort eine auch Isofix-Befestigungsmöglichkeit installiert. Auf den Rücksitzen sind Kindersitze per Gurt nur sehr beschwerlich zu befestigen, besonders hohe Sitze passen erst gar nicht unter das Cabriodach.

2,0 Fußgängerschutz

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

+ Der Vorderwagen ist flach und glatt 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.

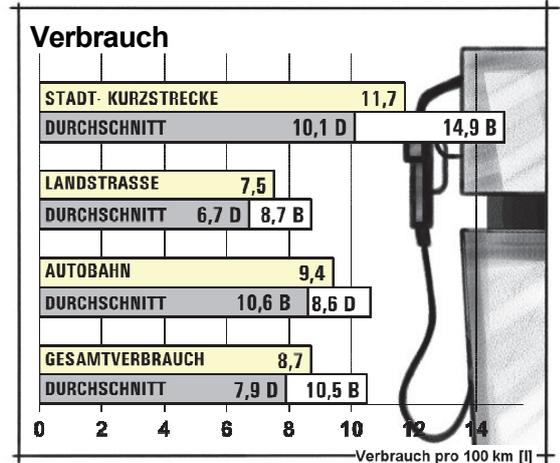


Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

2,6 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO2*

Porsche 911 waren angesichts der gebotenen Leistung schon vor der jetzt angebrochenen Turbomotoren-Ära erstaunlich effiziente Kraftstoffverwerter. Der neue Basismotor im 911er ist noch ein Stück knausriger geworden: Der EcoTest Verbrauch von 8,7 Liter Super Plus auf 100 Kilometer kann sich - in dieser Fahrzeugklasse - sehen lassen. Er setzt sich zusammen aus 11,7 l/100 km in der Stadt, 7,5 l/100 km außerorts und 9,4 l/100 km auf Autobahnen. Beim ADAC EcoTest erhält er für den gemessenen CO₂-Ausstoß von 242 g/km 25 Punkte.



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

1,7 Schadstoffe

+ Beim ADAC EcoTest verdient sich der neue 911 Carrera Cabriolet 4 PDK 43 von 50 maximal erreichbaren Punkten im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den CO₂-Punkten führt dies zu insgesamt 68 Punkten und somit drei Sternen.

4,2 AUTOKOSTEN

4,5 Betriebskosten*

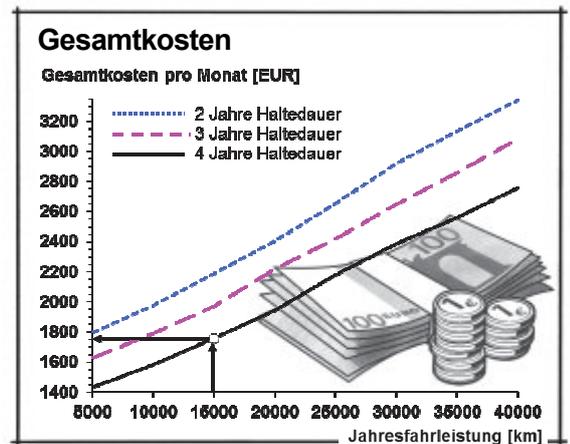
- Der 911er mag mit teurem Super Plus betankt werden. Da sich die Betriebskosten zum Großteil aus den Kraftstoffkosten ergeben, erhält der Porsche mit seinem durchschnittlichen Verbrauch eine schlechte Bewertung.

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 3,0-Liter Turbomotor 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.

- 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: 1758 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,2

Wertstabilität*

⊕ Der 911er hat seinen Fankreis auch unter Gebrauchtwagenkäufern. Das Facelift mit den Turbomotoren 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*

⊖ 120.584 Euro Grundpreis für das Cabriolet mit Allradantrieb und PDK sprechen für sich. Dafür erhält man ein qualitativ herausragendes Fahrzeug mit hervorragenden Fahreigenschaften, das aber mit nur zwei vollwertigen Sitzplätzen und dem kleinen Kofferraum einen stark eingeschränkten Alltagsnutzen hat. Der Preis für den Zuffenhausener steigt schnell drastisch an, wenn man sich von der ellenlangen Ausstattungliste inspirieren lässt: Beispielsweise sind sich gegen Aufpreis der Fahrzeugschlüssel in Wagenfarbe lackiert oder die Lamellen (!) der Luftdüsen mit Leder bezogen.

1,8

Fixkosten*

Bei den Fixkosten zeigt sich ein durchwachsenes Bild: Die Versicherungsklassen sind je nach gewünschten Versicherungsschutz günstig oder sehr teuer. Die Vollkaskoeinstufung ist mit Klasse 26 noch im Rahmen.

⊕ Die Kfz-Haftpflichtversicherung ist erschwinglich: Klasse 14 wurde von den Versicherern festgelegt. Auch die jährlich zu entrichtende Steuer sprengt mit 234 Euro den Rahmen nicht.

⊖ Teuer kommt die Teilkaskoeinstufung: Hier findet sich der Porsche in Klasse 29 wieder.

4,5

Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Insgesamt ist es ein teures Vergnügen, einen Porsche 911 zu unterhalten. Diese Information wird potentielle Käufer aber weder überraschen noch abschrecken.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	911 Carrera	911 Carrera S	911 Turbo PDK
Aufbau/Türen	CA/2	CA/2	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2981	6/2981	6/3800
Leistung [kW (PS)]	272 (370)	309 (420)	397 (540)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	450/1700	500/1700	660/5600
0-100 km/h[s]	4,8	4,5	3,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	292	306	320
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	8,5 l SP	8,8 l SP	9,3 l SP
CO2 [g/km]	195	202	216
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/26/29	14/26/29	17/30/32
Steuer pro Jahr [Euro]	260	274	318
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1644	1800	2386
Preis [Euro]	109.695	123.856	187.759

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	2981 ccm
Leistung	272 kW (370 PS)
bei	6500 1/min
Maximales Drehmoment	450 Nm
bei	1700 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/40ZR19/295/35ZR19
Reifengröße (Testwagen)	245/35ZR20/305/30ZR20
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11/11,1 m
Höchstgeschwindigkeit	287 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	32,1 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	7,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	8,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	11,7/7,5/9,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	182 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	242 g/km
Innengeräusch 130 km/h	73,2 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4499/1852/1290 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1985 mm
Leergewicht/Zuladung	1630 kg/360 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	135 l/345 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Dachlast	-
Tankinhalt	68 l
Reichweite	780 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	156 Euro
Monatliche Werkstattkosten	155 Euro
Monatliche Fixkosten	143 Euro
Monatlicher Wertverlust	1.304 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.758 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/26/29
Grundpreis	120.584 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (bei LED-Scheinwerfern inkl.)	2.594 Euro [°]
Abstandsregelung, elektronisch (via Radar)	2.202 Euro [°]
Allradantrieb	7.378 Euro [°]
Automatikgetriebe (PDK, 7 Gänge)	3.511 Euro [°]
Digitaler Radioempfang (DAB)	476 Euro [°]
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (bei LED-Scheinwerfern inkl.)	2.594 Euro [°]
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (Dynamic Light System)	702 Euro [°]
LED-Abblendlicht (voll LED-Scheinwerfer)	2.594 Euro [°]
LED-Rückleuchten	Serie
Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle (direkt messend)	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	321 Euro [°]
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	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	470 Euro [°]

AUSSEN

Einparkhilfe hinten (und vorn)	357 Euro [°]
Lackierung Metallic	1.178 Euro [°]

[°] im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,3

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen