



## Porsche 911 Carrera Coupé S PDK

Zweitüriges Coupe der Oberklasse (331 kW / 450 PS)

Der Porsche 911 ist eines der bekanntesten Fahrzeuge weltweit, für viele sicherlich der Sportwagen schlechthin. 1963 erstmals präsentiert, baute Porsche seitdem über eine Million 911er, der aktuelle fährt bereits in achter Generation vor. Stilprägend ist seit jeher der Heckmotor und die Silhouette, die trotz aller Moderne und des deutlichen Größenwachstums erhalten blieb. Jede Generation hat neue Maßstäbe in der Fahrdynamik gesetzt, Porsche hat dem Heckmotorkonzept über teils erheblichen technischen Aufwand immer neue Bestleistungen abgetrotzt.

So kann der aktuelle Elfer mit Hinterachslenkung, adaptiven Dämpfern sowie aktiven Stabilisatoren und Motorlagern erneut mit den ganz schnellen Konkurrenten mithalten. Zudem ist er - im Vergleich mit ähnlich potenten Wettbewerbern - bemerkenswert alltagstauglich und mit geschliffenen Umgangsformen gesegnet. Fahrkomfort ist deutlich mehr als rudimentär vorhanden, das Doppelkupplungsgetriebe kann von zart bis hart alle Spielarten abdecken und es ist sogar eine Rückbank vorhanden. Diese eignet sich aber eigentlich nur für Kinder, für Erwachsene ist es eher eine Folterbank.

Im Heck steckt seit jeher ein Sechszylinder-Boxer, in dem sich seit dem Facelift der letzten Generation per Biturboaufladung zur begeisternden Drehfreude auch ein sattes Drehmoment gesellt. Der fein verarbeitete Innenraum ist mannigfaltig individualisierbar, entsprechendes Budget vorausgesetzt.

Das Budget ist sowieso das größte Problem für die vielen 911er-Fans: Der Carrera S kostet mindestens 120.125 Euro, man kann diesen Preis aber leicht um 50 Prozent erhöhen. Auch tanken muss man recht oft, denn ein Ecotest-Verbrauch von zehn Litern alle 100 Kilometer mag im Sportwagen-Konkurrenzumfeld von hoher Effizienz zeugen, absolut gesehen ist der Verbrauch aber schlicht hoch. Versicherungen verlangen ebenfalls Premium-Beiträge, man sollte sich vor dem Kauf also im Klaren sein: Der 911 ist ein außerordentlich gutes Fahrzeug, Porsche weiß das aber und lässt sich seinen Klassiker teuer bezahlen. **Konkurrenten:** u.a. Audi R8, Chevrolet Corvette, Mercedes AMG GT.

- +** Sehr präzise Fahrdynamik, hervorragende Lenkung, starker und elastischer Motor
- nicht einmal Regensensor serienmäßig, exorbitant teures Fahrzeug, hintere Sitze kaum nutzbar

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,6**

AUTOKOSTEN **5,5**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>4,9</b>
	Stadtverkehr	<b>3,3</b>
	Senioren	<b>4,4</b>
	Langstrecke	<b>3,4</b>
	Transport	<b>5,1</b>
	Fahrspaß	<b>1,0</b>
	Preis/Leistung	<b>4,0</b>

Ecotest **★★★★☆**

## 3,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,4 Verarbeitung

⊕ Porsche hat schon länger erkannt, dass Ihre solvente Kundschaft nicht nur auf überlegene Fahrleistungen erpicht ist, sondern auch bei der Verarbeitung hohe Maßstäbe ansetzt. Der 911 wird diesen gerecht, je nach Wunsch schwelgt man in mehr oder weniger Leder und/oder Alcantara auf Sitzen, Armaturenbrett und Dachhimmel. Die Passgenauigkeit von Innenraum- und Karosserieteilen ist erstklassig, wie auch der

### 4,0 Alltagstauglichkeit

Zwar ist der 911 der neuen Generation mal wieder gewachsen, im Vergleich mit der Sportwagen-Konkurrenz gehen 4,52 Meter Länge und selbst samt Außenspiegeln nur knapp über zwei Meter Breite aber fast noch als zierlich durch. Auch der Wendekreis des mit der optionalen Hinterachslenkung ausgestatteten Testwagens ist mit elf Metern absolut alltagstauglich. Sogar urlaubstauglich ist das Dach des Sportwagens: Mit einem passenden Trägersystem dürfen bis zu 75 Kilogramm darauf befestigt werden. So bekommt man zum Beispiel seine Skier oder

### 2,4 Licht und Sicht

Die Front lässt sich gut abschätzen, hinten wird es schon schwieriger. Serienmäßig greifen hier Parksensoren vorn und hinten sowie optional eine Rückfahrkamera oder gar ein 360°-Kamerasystem unter die Arme. Der fahrerseitige Rückspiegel hat einen zusätzlichen asphärischen Bereich, um den toten Winkel zu verkleinern. Alle drei Rückspiegel blenden optional automatisch ab, dann ist auch ein Regensensor an Bord. Einen Heckwischer schraubt Porsche nur auf ausdrücklichen Kundenwunsch an den 911.

Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der



Obwohl im Porsche 911 durch die relativ breiten Dachsäulen die Sicht nach schräg hinten eingeschränkt ist, ist sie doch besser als in vielen vergleichbaren Sportwagen.

Unterboden des Fahrzeugs mustergültig gestaltet ist. Er ist vollflächig verkleidet, nur Ölwanne und Abgasanlage sind zu sehen. Diese sind aber absolut bündig zum restlichen Unterboden, so entsteht eine aerodynamisch günstige Unterseite des Porsche 911: Er soll immerhin über 300 km/h laufen.

Snowboards mit auf die Reise, die im Innen- oder Kofferraum niemals Platz finden würden.

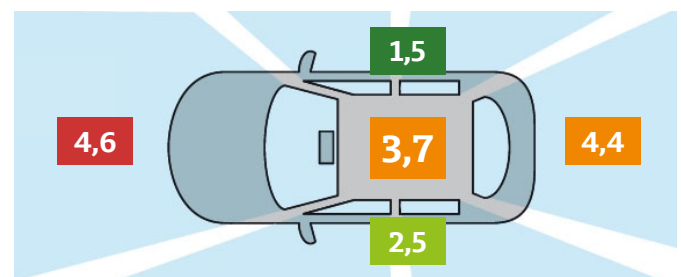
⊖ Profanes Lastenschleppen ist nicht die Sache eines 911. Anhängerkupplungen wären am Heckmotorsportler fehl am Platz. Überhaupt darf man nicht allzuviel Gewicht mitnehmen, beim Testwagen beträgt die erlaubte Zuladung genau 410 Kilogramm. Bei Reifenpannen muss man hoffen, dass das serienmäßige Reifenreparaturset weiterhilft, ein Not- oder Ersatzrad ist nicht erhältlich.

Sportwagen nicht allzu gut ab, alle Dachsäulen sind eher breit geraten und behindern den Blick nach draußen.

⊕ Die niedrige Karosserie sorgt dafür, dass man auch niedrige Hindernisse um den Wagen gut erkennt. Für gute

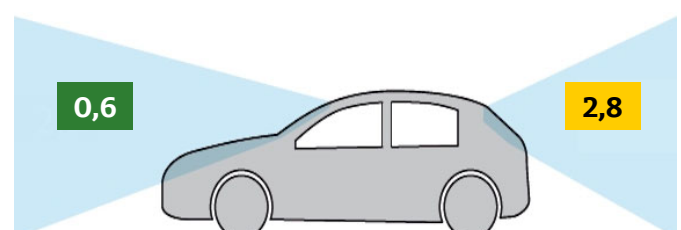
### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Sicht auch bei Dunkelheit sorgen die optionalen Matrix-LED-Scheinwerfer des Testwagens, die jeweils über 84 einzeln schaltbare LEDs verfügen. So sind allerhand Funktionen realisierbar, die abhängig von Fahrsituation und Kamera- sowie Navigationsdaten aktiviert werden. Vom Kurven- und Abbiegelicht über Nebellicht bis hin zu einem speziellen Autobahnlicht ist alles möglich. Selbstverständlich werden andere Verkehrsteilnehmer automatisch aus dem Fernlicht

ausgeschnitten. Handelt es sich hierbei um Gegenverkehr, wird - falls es die Situation zulässt - der eigene Fahrstreifen aufgehellt, um den Blick dorthin zu lenken. Das Scheinwerfersystem funktioniert im Testalltag herausragend. Zwar hat der 911 schon serienmäßig LED-Scheinwerfer verbaut, durch die nützlichen und die Fahrsicherheit verbessernden Zusatzfunktionen ist das Matrix-System aber eine klare Empfehlung.

### 3,7 Ein-/Ausstieg

Dass der 911er im Vergleich mit anderen Sportwagen einen bemerkenswert bequemen Einstieg bietet, hilft im ADAC Autotest nicht wirklich weiter: In unterster Stellung ist der Fahrersitz nur 26 Zentimeter über der Straße, der Schweller ist auch nicht besonders schmal: Man muss beim Ein- und Ausstieg schon etwas Sportwagen für den Sportwagen.

⊖ Auf die Rücksitze kommt man nur als nicht allzu großer, nicht allzu unsportlicher Mensch. Höchstens Kinder können von einem einigermaßen bequemen Ein- und Ausstieg

sprechen. Haltegriffe könnten dabei etwas helfen, diese bietet der Porsche aber nicht.

Der optionale schlüssellose Zugang funktioniert gut, lässt sich aber mit einem vergleichsweise simplen Reichweitenverlängerer überlisten und das Auto so entwenden. Porsche selbst räumt dies bei der Fahrzeugkonfiguration ein, immerhin sind die Schwaben hier bemerkenswert ehrlich. Weitere Informationen zum Thema finden Sie unter [www.adac./keyless](http://www.adac./keyless).

### 5,0 Kofferraum-Volumen

⊖ Sieht man sich den Porsche 911 mit seinem Heckmotor von außen an, fällt es schon auf: Es gibt Rucksäcke, die in etwa so viel Stauraum bieten wie das Gepäckabteil zwischen den Vorderrädern. 135 Liter passen hinein.



Lediglich 135 l Gepäck passen in den Kofferraum des 911.

### 3,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

Um die vordere Haube zu entriegeln, muss man im Innenraum oder am Schlüssel eine Taste drücken. Anschließend noch einen Hebel an der Haube betätigen, und sie schwingt gasdruckunterstützt auf. An den Inhalt kommt man gut heran, muss sich nur etwas bücken. Hat man den schlüssellosen Komfortzugang gewählt, kann man auch die Hand zwischen dem Kennzeichen und dem Porsche Wappen an der Front entlangbewegen, um sie zu entriegeln.

⊖ Bei Dunkelheit reicht die eine Lampe leider nicht aus, um den Laderaum ordentlich auszuleuchten.

### 3,2 Kofferraum-Variabilität

Die rudimentäre Rücksitzlehne lässt sich zweigeteilt nach vorn umklappen. Zwar bringt das mangels Haube am Heck nichts für sperrige Gegenstände, aber man kann auf die so entstehende Fläche eine Sporttasche oder Ähnliches legen.

⊖ Für Kleinkram befinden sich weder im vorderen Ladeabteil noch im Bereich der umgeklappten Rücksitzlehnen Haken, doppelte Böden, Spanngurte oder dergleichen. Zumindes bekommt man ohne (!) Aufpreis ein Ablagenpaket, das Gepäcknetze im Beifahrerfußraum und im Gepäckraum beinhaltet.

## 2,9 INNENRAUM

### 2,1 Bedienung

⊕ Zwar ist der 911er ein recht exklusives Stück Fahrzeugbau, dem man sich als Novize zunächst mit Respekt nähert. Nach dem Einsteigen und nach den ersten Metern Fahrt wird aber schnell klar: Die Bedienung der grundlegenden Funktionen ist absolut selbsterklärend. Die bei einem modernen Fahrzeug mit Navigationssystem und verschiedensten Fahrzeug-einstellungen äußerst umfangreichen Menüstrukturen versucht Porsche trendbewusst mit einem Touchscreen zu bändigen. Die Hauptansicht besteht aus weitgehend frei konfigurierbaren Kacheln, über die man sich die verschiedenen Informationen wie etwa Motordaten, Navikarte, Radiosender oder auch die Kontakte des angebundnen Smartphones stets vor Augen führen lassen kann. Für weitere Ansichten und Einstellungen muss man per Touch in die tieferen Menüs navigieren. Das funktioniert im Stand ordentlich, spätestens während der Fahrt merkt man aber wieder deutlich, dass ein Dreh-Drück-Steller die einfachere Variante mit vor allem deutlich weniger Blickabwendung darstellt. Es empfiehlt sich also, die konfigurierbaren Kacheln auf der Hauptansicht so zu wählen, dass man während der Fahrt möglichst nicht mehr im Menü umherwischen muss.

Die grundsätzliche Klimaregelung läuft über Tasten und Hebel vor dem kleinen Getriebewählhebel auf der Mittelkonsole. Weitergehende Einstellungen wie Luftverteilung, Synchronisation der beiden Klimazonen oder Intensität der Automatikregelung müssen im Touchscreen-Menü vorgenommen werden. Der Bordcomputer bietet alle Möglichkeiten, die Fahrdaten zu überwachen - bis auf einen Wert, der für viele Fahrer wichtig ist: Den Momentanverbrauch zeigt der 911 nicht an.

Alle Schalter und Tasten sind mustergültig beleuchtet, allerdings ist der Drehzahlmesser bei der Verteilung der

Lämpchen nicht so gut davongekommen. Bei ihm sind nur die (zum Glück) analoge Nadel und die ganzen Zahlen hinterleuchtet. Dies wirkt aufgeräumt und recht edel. Sportfahrer, die gern bei exakten Drehzahlen schalten, können Nachts aber nur schätzen.

⊖ Grundsätzlich ist es nicht schlecht, dass Porsche sich an Traditionen hält - sonst gäbe es den 911er wohl eschon nicht mehr. Die fünf Rundinstrumente, die mittlerweile zum Großteil aus Bildschirmen bestehen, braucht es aber eigentlich nicht mehr: Die äußeren beiden kann man nämlich nicht mehr sehen, da sie vom Lenkradkranz verdeckt werden. Deshalb muss man den Kopf bei Bedarf ordentlich neigen, was im Alltag keinen Spaß macht.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung im Innenraum liegen auf sehr hohem Niveau. Die Bedienung ist grundsätzlich funktionell. Allerdings beugt sich auch Porsche dem Zeitgeist und spendiert dem 911 ein Infotainmentsystem mit Touchscreenbedienung, welches den Blick zu oft vom Verkehrsgeschehen ablenken kann. Hier gibt es bessere Lösungsmöglichkeiten.

### 1,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der neue 911er hat den alten Heckmotor-Sportler in die digitale Neuzeit gebeamt. Freisprechanlage und Audiostreaming per Bluetooth, eine umfangreiche Sprachsteuerung, Internet-Radio, ein eigener WLAN-Hotspot, zwei USB-Anschlüsse, ein SD-Kartenleser, ein SIM-Kartenleser sowie ein Online-Navigationssystem sind dabei. Digitalradio,

und zwei verschiedene Soundsysteme kosten Aufpreis. Alle vernetzten Dienste wie Livetraffic, Wetterbericht, Online-Radio etc. sind nur für einen begrenzten Zeitraum inklusive und kosten dann Aufpreis. Hier lohnt es sich, beim (Gebrauchtwagen-)Kauf genau hinzusehen.

### 2,5 Raumangebot vorn

⊕ Hier zeigt der 911 wieder, dass er im Gegensatz zu anderen Sportlern ein tatsächlich relativ vernünftig nutzbares Fahrzeug ist: Auch zwei Meter große Menschen kommen auf dem

Fahrersitz unter. Innen ist der Porsche mit der tiefen Sitzposition und dem dicken Mittelunnel heimelig, engt aber nicht über Gebühr ein.

## 5,5 Raumangebot hinten

⊖ Weckt der Platz am Lenkrad das oft zitierte Kind im Manne oder der Frau, sollte man tatsächlich noch ein Kind sein, möchte man auf der Rücksitzbank Platz nehmen. Durchschnittliche Erwachsene haben dort nichts verloren, wir konnten mit unseren Messapparaturen im ADAC Autotest kein Maß für die Rücksitze ermitteln.

## 4,1 Innenraum-Variabilität

⊖ Ablagen im herkömmlichen Sinne bietet der Sportwagen kaum, die kleinen Türfächer und ein schmales Fach unter der Mittelarmlehne müssen ausreichen. Zwei Becherhalter stehen zur Verfügung. Während die ausziehbare Variante für den Beifahrer gut nutzbar ist, kommt man vom Fahrerplatz aus kaum richtig an den Getränkehalter vor der Mittelarmlehne - zudem stört eine dort versteckte Flasche bei engagierter Fahrweise.

# 2,9 KOMFORT

## 3,3 Federung

Ohne eine entsprechend straffe Fahrwerksabstimmung könnte der Porsche 911 fahrdynamisch nicht so brillieren - dennoch ist der Komfort nicht aus dem Augenmerk der Entwickler gerückt. Der Testwagen ist mit dem Porsche Active Suspension Management ausgerüstet, welches die Karosserie um 10 Millimeter tiefer legt. Außerdem gehören in zwei Stufen verstellbare und darüber hinaus selbstständig regelnde Dämpfer zum

## 2,5 Sitze

⊕ Während die serienmäßigen Vordersitze nur eine Längs- und Höheneinstellung bieten, kann man gegen Aufpreis wie beim Testwagen mit den "adaptiven Sportsitzen Plus" quasi jedes Teil des Sitzes verstellen. Sitzneigung, Seitenwangen, Lendenwirbelstütze, alles ist elektrisch verstellbar und die gewünschten Einstellungen sind dann auf einem von drei Memoryplätzen ablegbar. Auch die Lenksäule ist elektrisch

## 4,1 Innengeräusch

⊖ Hier ist der 911 ganz Sportwagen. Zwar ist der Motor nur dann sehr deutlich zu vernehmen, wenn er auch gefordert wird, die Abrollgeräusche der großen Räder sind aber stets

## 2,5 Klimatisierung

⊕ Serienmäßig kümmert sich eine Zweizonen-Klimaautomatik mit Umluftautomatik und Luftgütesensor um



Die hinteren Sitze sind kaum Kindern zuzumuten und werden von den meisten Fahrern wg. des kleinen Kofferraums als zusätzlicher Stauraum "mißbraucht".

System. Während die Stellung Sport tatsächlich eher für den Rundkurs geeignet ist, bieten die adaptiven Dämpfer im Normalmodus tatsächlich einen alltagstauglichen Komfort. Mangels Federweg sind tiefe Verwerfungen wie etwa Kanaldeckel nicht die Sache des Schwaben, die fein ansprechenden Dämpfer sorgen auf Landstraßen und Autobahnen aber für ziemlich geschmeidiges Parieren der Bodenwellen.

einstellbar, wenn man sich die teuren Sitze gönnt. Seitenhalt, Abstützung der Schultern und allgemeiner Sitzkomfort sind hervorragend.

⊖ Auf der Rückbank hat man nicht nur kaum Platz, auch ist der Sitzkomfort auf den harten Flächen dürftig.

präsent. In Summe herrscht bei 130 km/h Konstantfahrt ein Geräuschpegel von 72,8 dB(A) im Innenraum.

ein angenehmes Klima im Innenraum. Gegen Aufpreis wird die Luft ionisiert. Sitzheizung vorn und Lenkradheizung kann

man ebenfalls zusätzlich bestellen, wie auch dunkler getönte Scheiben ab der B-Säule.

⊖ Hinten sitzt man nicht nur schlecht, auch ist man mangels Luftdüsen nicht im Klimakonzept vorgesehen - zudem kann man die hinteren Scheiben nicht öffnen.

## 0,9 MOTOR/ANTRIEB

### 0,7 Fahrleistungen

⊕ Mit maximal 450 PS und 530 Nm hat der Sechszylinder-Biturbo-Boxer genug Schmalz, um den 1.575 Kilogramm schweren Testwagen nachhaltig voranzutreiben. Von 60 auf

100 km/h sprintet er in knapp unter zwei Sekunden. Laut Porsche braucht er aus dem Stand auf Tempo 100 nur 3,7 Sekunden und der Vortrieb endet erst bei 308 km/h.

### 1,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Nicht nur ist der Motor in seiner Maximalleistung sehr großzügig, auch begeistert trotz Turboaufladung das Ansprechverhalten. Spontan reagiert das Triebwerk auf Gaspedalbefehle und kommt kraftvoll aus dem Drehzahlkeller, arbeitet sich zügig die Drehzahlleiter empor und lässt auch bei sehr hohen Drehzahlen nicht nach.

Ein Sechszylinder-Boxer ist an sich schon sehr laufruhig, zudem verbaut Porsche im Rahmen des optionalen Sport

Chrono Pakets dynamische Motorlager. Dann kann der Motor eher straff (gut für die Fahrdynamik) oder weich (gut für den Komfort) gelagert werden, je nachdem, was die Fahrsituation erfordert. Damit ist auch der Testwagen ausgestattet und tatsächlich sind Motorschwingungen kein Thema. Auch ungewollte Brumm- oder Dröhnfrequenzen kann man dem Triebwerk nicht nachsagen.

### 1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Doppelkupplungsgetriebe hinterlassen oft einen recht ungeschmeidigen Eindruck, was Schaltvorgänge oder das gefühlvolle Anfahren angeht. Dass es auch anders geht, zeigt exemplarisch der Porsche 911. Zwar profitiert man von schnellen und auf Wunsch (Sportmodi) auch harten Schaltvorgängen, gleichzeitig aber sind die Kupplungen im Getriebe in der Lage, eine sehr angenehme Kriechfunktion darzustellen. Da acht Gänge zur Verfügung stehen, gibt es immer die gerade passende Zahnradkombination. Abhängig vom gewählten Getriebemodus hält der Porsche die Drehzahl eher in mittleren Regionen oder schaltet immer so früh hoch,

wie möglich. Der letzte Gang ist besonders lang übersetzt und wird von der Getriebesteuerung in den sportlicheren Fahrmodi dementsprechend gemieden: Bei 130 km/h rotiert die Kurbelwelle im achten Gang mit nur 1.900 Umdrehungen. Die Höchstgeschwindigkeit erreicht der 911 Carrera S schon im sechsten Gang. Selbstverständlich kann man die Gänge auch per Schaltpaddles hinter dem Lenkrad wechseln. Praktisch: Die serienmäßige Autohold-Funktion aktiviert man, indem man nach dem Anhalten einmalig das Bremspedal etwas fester drückt.

## 1,1 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,3 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des 911 ist herausragend. Den ADAC Ausweichtest durchfährt er absolut problemlos und ohne Einsatz des ESP. Die Traktion des Hecktrieblers ist dank Heckmotor traditionell tadellos. Auch der Geradeauslauf ist

prima, es braucht schon heftigere Bodenrinnen, um die Spur deutlich zu verwässern. Ein äußerst kompetenter Sportwagen muss also nicht zwingend hypersensibel abgestimmt werden.

### 1,1 Lenkung

⊕ Einfach und zusammenfassend ausgedrückt: Es gibt in der Summe ihrer Eigenschaften wohl keine bessere Lenkung am Markt. Die präzise zentrierte Lenkung setzt Lenkbefehle zackig, aber nicht übertrieben nervös um, gibt stets ein passendes Maß

an Rückmeldung zu den Fahrerhänden durch und verlangt während der Kurvenfahrt passende Lenkkräfte. So muss das sein.

## 0,9 Bremse

⊕ 30,9 Meter. So viel Wegstrecke braucht der Testwagen, um von 100 km/h bis zum Stillstand zu verzögern. Die sündhaft teure Bremsanlage mit Bremsscheiben aus kohlefaser-verstärktem Keramik-Verbundwerkstoff des Testwagens zeigt Wirkung: Die Bremsleistung ist brachial. Da außerdem die Dosierbarkeit beispielhaft ist, das System Rundstreckenbesuche ohne Klagen wegsteckt und zudem auch bei kalten Belägen keinerlei Quietschen auftritt, gibt es tatsächlich keinen Kritikpunkt an der Bremse.

## 2,8 SICHERHEIT

### 1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Eine Frontkamera-basierte Erkennung von Fußgängern, Fahrradfahrern und Fahrzeugen und Warnung des Fahrers beziehungsweise Bremsruck bis Vollbremsung ist in jedem Porsche 911 der Baureihe 992 verbaut. Zusätzlich ist ein Tempomat an Bord. Gegen Aufpreis wird daraus ein Abstandshalte-Tempomat, der bis 210 km/h funktioniert. Totwinkel- samt Ausparkassistent, Spurhalteassistent und Verkehrszeichenerkennung kommen gegen Aufpreis hinzu. Der Reifendruck wird direkt gemessen.

### 3,3 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm wurde mit dem 911 nicht durchgeführt.

Front-, Seiten- und Kopfairbags stehen für die vorderen Insassen parat. Die Kopfstützen schützen vorn bis 1,85 Meter große Personen wirkungsvoll.




















⊕ Während einer Notbremssituation werden die Scheiben geschlossen und die Gurtstraffer aktiviert. Nach einem Crash aktiviert der Porsche die Bremsen falls noch möglich automatisch, um die Gefahr von Folgekollisionen zu verringern.

⊖ Hinten gibt es keine Kopfstützen.

### 3,9 Kindersicherheit

⊕ Isofix-Anbindungen sind auf dem Beifahrersitz und den Rücksitzen serienmäßig vorhanden. Auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze aller Art gut befestigen, man muss nur bei hohen Kindersitzen aufpassen, ob die nicht demontierbare Kopfstütze im Weg ist.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

⊖ Hinten kann man Kindersitze nur mit äußerster Mühe befestigen. Die Isofix-Anbindungen sind schwer erreichbar und die Sitzmulden sowie die Gurtanlenkpunkte nicht für jeden Sitz passend.

### 2,5 Fußgängerschutz

⊕ Der serienmäßige Notbremsassistent erkennt auch Personen, zudem gibt es optional einen Nachtsicht-Assistenten, der in der Dunkelheit die Wahrscheinlichkeit erhöht, dass das Fahrzeug Menschen und Tiere erkennt. Zudem werden im Gefahrenbereich erkannte Personen von den Scheinwerfern gezielt angeleuchtet, wenn man die Matrix-Scheinwerfer an Bord hat.

## 3,3 UMWELT/ECOTEST

### 5,5 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

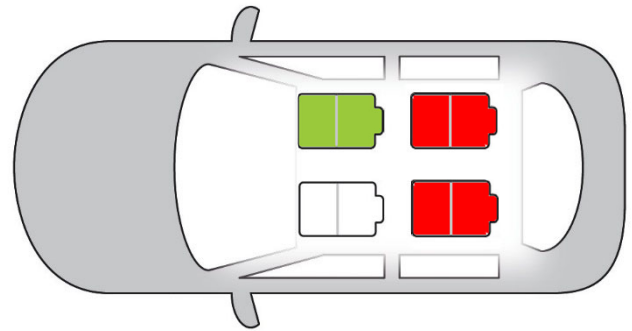
⊖ Mit einem Testverbrauch von zehn Litern Super Plus auf 100 Kilometer bekommt man im Ecotest keinen einzigen der 60 maximal erreichbaren Punkte, weil damit eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 275 g/km verbunden ist. Die Verbräuche auf 100 Kilometer im Detail: 11,1 Liter in der Stadt, 8,6 Liter außerorts und 11,2 Liter im Autobahnteil des ADAC Ecotest.

### 1,1 Schadstoffe

⊕ Erzielt der 911 Carrera S im Verbrauchskapitel keinen einzigen Punkt, hamstert er bei der Betrachtung der Schadstoffe fast alle ein: 49 von 50 möglichen. diese 49 Punkte reichen insgesamt für zwei Sterne im ADAC Ecotest.

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



#### 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)

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke			11,1
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B	
Landstraße			8,6
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B	
Autobahn			11,2
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B	
Gesamtverbrauch			10,0
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B	



## 5,5 AUTOKOSTEN

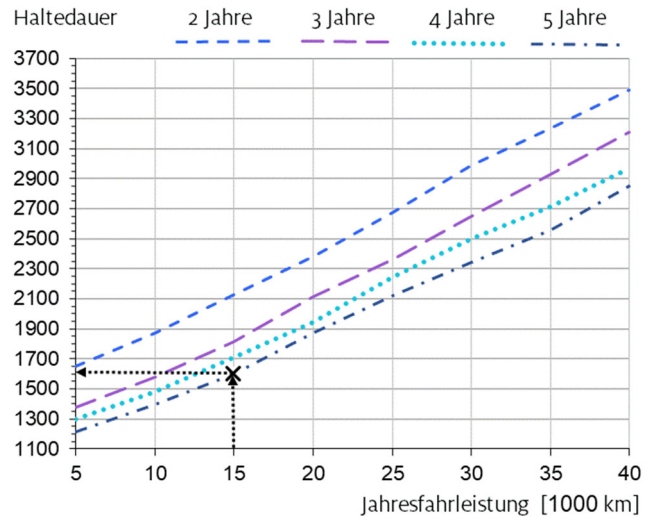
### 5,5 Monatliche Gesamtkosten

⊖ 120.125 Euro Grundpreis, exakt 160.317,25 Euro Testwagenpreis - hier stellen sich keine Fragen mehr nach der Wirtschaftlichkeit. Anschaffung, Versicherung und Unterhalt eines Porsche 911 sind exorbitant teuer, lediglich der Restwertverlauf ist bei den Schwaben traditionell glimpflich - je exklusiver das Modell, desto höher die Wahrscheinlichkeit, einen teils sehr hohen Wiederverkaufswert erzielen zu können.

Dennoch, wer sich einen 911 gönnt, sollte nicht rechnen müssen.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1599 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	911 Carrera Coupé PDK	911 Carrera Coupé S PDK	911 GT3 RS PDK
Aufbau/Türen	CP/2	CP/2	CP/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2981	6/2981	6/3996
Leistung [kW (PS)]	283 (385)	331 (450)	383 (521)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	450/1950	530/2300	470/6250
0-100 km/h [s]	4,2	3,7	3,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	293	308	312
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	9,9   SP	9,9   SP	13,6   SP
CO2 [g/km] lt. Hersteller	206	205	303
Versicherungsklassen KH/VK/TK	11/28/29	11/28/29	13/34/32
Steuer pro Jahr [Euro]	322	320	506
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1432	1597	2028
Preis [Euro]	104.655	120.125	195.137

#### Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

#### Versicherung

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

#### Kraftstoff

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

## HERSTELLERANGABEN

6-Zylinder Ottomotor (Boxer), Bi-Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP), OPF	
Hubraum	2.981 cm³
Leistung	331 kW/450 PS bei 6.500 1/min
Maximales Drehmoment	530 Nm bei 2.300 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	308 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	3,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	9,9 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	205 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,07 m²/0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/35Z R20/305/30 R21
Länge/Breite/Höhe	4.519/1.852/1.300 mm
Leergewicht/Zuladung	1.590/395 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	132/264 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/75 kg
Tankinhalt	64 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Zuffenhausen

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	30,9 m
Reifengröße Testwagen	245/35 ZR20 91Y/305/30 ZR21 100Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli PZero
Wendekreis links/rechts	10,9/10,9 m
EcoTest-Verbrauch	10,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	11,1/8,6/11,2 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	233 g/km (WTW* 275 g/km)
Reichweite	640 km
Innengeräusch 130 km/h	72,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.035 mm
Leergewicht/Zuladung	1.575/410 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	135/135/135 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>213 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>191 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>165 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>1030 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	1599 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	320 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	11/28/29		
Basispreis 911 Carrera Coupé S PDK	120.125 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.05.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	160.317,25 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.084 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). 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. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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. <sup>1</sup> Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## 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)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-/988 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	547 Euro°/Serie
Fernlichtassistent	988 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/-/1.702 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	655 Euro°(Paket)/1.690 Euro
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	1.059 Euro (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	547 Euro

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	1.059 Euro
Spurwechselsassistent	821 Euro°

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/476 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	547 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	488 Euro°
Lenkradheizung	268 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	-

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	1.238 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.690 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,6**

### AUTOKOSTEN

**5,5**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,3</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>0,9</b>
Verarbeitung	1,4	Fahrleistungen	0,7
Alltagstauglichkeit	4,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,1
Licht und Sicht	2,4	Schaltung/Getriebe	1,1
Ein-/Ausstieg	3,7	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,1</b>
Kofferraum-Volumen	5,0	Fahrstabilität	1,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,5	Lenkung	1,1
Kofferraum-Variabilität	3,2	Bremse	0,9
<b>Innenraum</b>	<b>2,9</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>2,8</b>
Bedienung	2,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,7
Multimedia/Konnektivität	1,5	Passive Sicherheit - Insassen	3,3
Raumangebot vorn	2,5	Kindersicherheit	3,9
Raumangebot hinten	5,5	Fußgängerschutz	2,5
Innenraum-Variabilität	4,1	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>3,3</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,9</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	5,5
Federung	3,3	Schadstoffe	1,1
Sitze	2,5		
Innengeräusch	4,1		
Klimatisierung	2,5		

Stand: Februar 2020  
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.