
Vorstellung Porsche 911 Cabriolet: Reine Emotion

Von Jens Meiners

Er ist der emotionalste 911er von allen, und doch kam dieses Modell erst knapp 20 Jahre nach dem Start der Baureihe auf den Markt: Das 911 Cabriolet mit seinem versenkbaren Stoffverdeck. Es war der Amerikaner Peter W. Schutz, der im Jahre 1981 nur drei Wochen nach seinem Amtsantritt als Vorstandsvorsitzender die Entscheidung, den 911 auslaufen zu lassen, umstieß. Und kurz darauf ein Vollcabrio anstieß, das die bis dahin aus Coupé und Targa bestehende Baureihe ergänzen sollte.

Noch heute zehrt Porsche von der strategischen Meisterleistung. Rund ein Drittel der Verkäufe geht auf das Konto der offenen Version; auf traditionellen Märkten liegt der Anteil noch höher. Und so ist es kein Wunder, dass Porsche nur wenige Wochen nach dem Debüt der Baureihe 992 auch ein neues Cabriolet vorstellt – und zwar auf den anspruchsvollen Straßen rund um die griechische Hauptstadt Athen. Hier befindet sich die Wiege der europäischen Kultur, und wir bewegen uns – wenn auch oft auf der rauen Wirklichkeit griechischer Landstraßen – mit dem 911 Cabriolet in einem Symbol nobelster Automobilkultur.

Dazu passt der optische Auftritt unseres Testwagens: In dezentem Silber lackiert und mit den der klassischen Fuchs-Felge nachempfundenen 20- und 21-Zoll-Rädern bestückt, setzt sich dieses Exemplar deutlich von den bunten und rennsportlich aufgemachten Varianten ab, die Porsche ebenfalls mitgebracht hat. Und auch im Interieur herrscht dezente Eleganz: Hier korrespondiert die trüffelbraune Vollleder-Ausstattung mit edlen Holzeinlagen.

Sie umrahmen eine Armaturentafel, die mit allem ausgestattet ist, was moderne und vernetzte Kunden heute offenbar erwarten: Links und rechts des Drehzahlmessers sitzen Bildschirme, ein weiterer thront oberhalb der Mittelkonsole: Hier sind zahlreiche Funktionen untergebracht, für die man keinen Platz mehr in Form separater Tasten schaffen wollte. Die Zahl der Optionen sprengt den Rahmen dieses Artikels; sogar ein Nachtsichtsystem ist lieferbar. Und der Porsche ist per LTE-Sim-Karte dauerhaft online. Was man vor wenigen Jahren noch als dystopisch empfunden hätte, wird inzwischen als Vorzug gewertet.

Hauptsache bleibt jedoch, wie dieser Porsche sich fährt. Und hier hat die Entwicklungsmannschaft unter Andreas Pröbstle im Vergleich zum Vorgänger weiter nachgelegt, ausgehend von einem bereits extrem hohen Niveau. Das 911 Cabriolet wurde in der Spur nochmals verbreitert, und es gibt jetzt serienmäßig eine Mischbereifung: Vorn 245/35 ZR 20, hinten 305/30 ZR 21. Unser Testwagen war zudem mit dem Sport-Chrono-Paket ausgerüstet, zu dessen wichtigsten Bestandteilen aktive Antriebslager gehören, die sich bei Bedarf blitzschnell verhärten und das Auto stabilisieren. Damit wird der Grenzbereich in Sphären verschoben, die für Normalfahrer beinahe unerreichbar sind.

Bei schneller Kurvenfahrt ist praktisch kein Untersteuern mehr festzustellen, das Auto zeigt extrem wenig Seitenneigung, der Übergang zum Übersteuern ist weich und gut zu parieren. Der Unterschied zwischen den beim Sport-Chrono-Paket einstellbaren Fahrmodi ist deutlich spürbar.

Und das gilt auch für den Antrieb. Momentan gibt es den neuen 911er nur mit der S-Maschine, einem 3,0-Liter-Sechszylinder-Boxermotor, der über zwei Abgas-Turbolader zwangsbeatmet wird. Die Turbos sprechen beinahe verzögerungsfrei an. Stolze 450 PS (331 kW) bei 6500 Umdrehungen pro Minute (U/min) leistet das Aggregat, das maximale

Drehmoment von 530 liegt auf einem Plateau von 2300 bis 5000 U/min an. Das bedeutet im Idealfall, also mit Doppelkupplungsgetriebe und Sport-Chrono-Paket, einen Spurt von 0 auf 100 km/h in nur 3,5 Sekunden; mit Allradantrieb ist es nochmals eine Zehntelsekunde weniger. Die Spitze liegt mit 306 (Allrad: 304) km/h komfortabel über der symbolträchtigen 300er-Marke.

Das von ZF zugelieferte Doppelkupplungsgetriebe verfügt nunmehr über acht statt – wie beim Vorgänger – sieben Gänge, wobei die Höchstgeschwindigkeit weiterhin im sechsten Gang erreicht wird. Siebter und achter Gang senken das Drehzahlniveau erheblich ab, was zu hervorragenden Verbrauchswerten führt: Ganze 9,1 (Allrad: 9,0) Liter Sprit pro 100 Kilometer genehmigt sich dieser Sportwagen im sehr anspruchsvollen und leicht zu unterbietenden - WLTP-Zyklus. Dabei schaltet das Getriebe die Gänge blitzschnell durch. Per Lenkradpaddel kann auch manuell eingegriffen werden. Schmerzlich vermisst wird übrigens die manuelle Schaltgasse auf der Mittelkonsole; an die Stelle des Schaltknüppels ist ein Fahrtrichtungs-Wählhebel getreten, der Spötter an einen Elektrorasierer der Marke Braun erinnert.

Enthusiasten von altem Schrot und Korn warten ohnehin auf die handgeschaltete Version, die über sieben Gänge verfügen wird und noch 2019 vorgestellt werden soll. Sie wird über eine Zwischengasfunktion verfügen, mit der jedermann sich als Experte gerieren kann und die – so hoffen Puristen – sich auch abschalten lässt.

Seine enorme Leistung bringt das 911 Cabriolet mit erstaunlicher Nonchalance auf die Straße. Dabei hält sich der Motor akustisch etwas zu diskret im Hintergrund – trotz der bei unserem Testwagen eingebauten, per Bildschirmtaste zu- und abschaltbaren Sportauspuff-Funktion. Beim etwas enttäuschenden Klang kommen mehrere Faktoren zusammen: Nicht nur die akustisch dämpfende Turboaufladung, sondern auch der zum Erreichen der neuesten Abgasnormen obligatorische Otto-Partikelfilter. Und da auch die Lärmemissionen vom Staat immer weiter heruntergeschraubt werden, ist von der klanglichen Pracht früherer 911er-Generationen nur noch ein Rest übriggeblieben, der allerdings immer noch ausreicht, um das ungewöhnliche Boxer-Motorenkonzept problemlos zu identifizieren.

Vielen Cabriofahrern geht es übrigens nicht um Höchstleistung, sondern um gelassenes Genießen. Und das funktioniert erheblich besser mit geöffnetem Stoffverdeck. Die Übung ist per Knopfdruck in nur zwölf Sekunden erledigt, und dies bei einem Tempo von bis zu 50 km/h. Fahrer und Beifahrer haben reichlich Platz, die Sitze bieten viel Seitenhalt und sind komfortabel-straff gepolstert. Die zwei Rücksitze lassen sich hingegen bestenfalls als Notsitze bezeichnen und dienen als Ablage für Jacken oder Taschen, wobei sie den 132 Liter großen vorderen Kofferraum sinnvoll ergänzen.

Wer das 911 Cabriolet vorwiegend zum Cruisen verwendet, sollte sich übrigens die optionale Stereoanlage aus dem Hause Burmester genau anschauen. Sie punktet mit 885 Watt Leistung und liefert verzerrungsfrei bis zu 120 dB Schalldruckpegel. Der Subwoofer sitzt in einem Hohlraum der Karosserie. Die Burmester-Anlage verwandelt diesen 911er in einen Konzertsaal – und unterstreicht damit: Dieses Auto ist pure Emotion. Ab 134 405 Euro steht das neue 911 Carrera Cabriolet bei den Händlern, die Allradversion kostet ab 142 259 Euro. (ampnet/jm)

Daten Porsche 911 Carrera S Cabriolet

Länge x Breite x Höhe (m): 4,52 x 1,85 (mit Spiegeln 2.02) x 1,30

Radstand (m): 2,45

Motor: Sechszylinder-Boxer, 2981 ccm, Biturbo, Direkteinspritzung

Leistung: 331 kW / 450 PS bei 6500 U/min

Antrieb: Acht-Gang-Doppelkupplungsgetriebe; Hinterradantrieb

Max. Drehmoment: 530 Nm bei 2300-5000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 306 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,7 Sek., mit Sport Plus 3,5 Sek
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 9,1 Liter
Effizienzklasse: F
CO₂-Emissionen: 207 g/km (Euro 6d-TEMP)
Leergewicht / Zuladung: min. 1585 kg / max. 455 kg
Kofferraumvolumen: 132 Liter
Wendekreis: 11,2 m
Räder / Reifen: vorn 8,5Jx20 ETZ 53, 245/35 ZR 20; hinten 11,5 J x 21, 305/30 ZR 21
Luftwiderstandsbeiwert: 0,30 (bei geschlossenem Verdeck)
Basispreis: 134 405 Euro

Bilder zum Artikel



Porsche 911 Carrera S Cabriolet.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera S Cabriolet.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera S Cabriolet.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera S Cabriolet.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera S Cabriolet.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera S Cabriolet.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



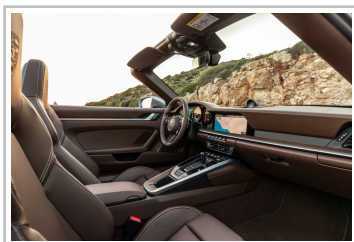
Porsche 911 Carrera S Cabriolet.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera S Cabriolet.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera S Cabriolet.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera S Cabriolet.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera S Cabriolet.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera S Cabriolet.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera S Cabriolet.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera S Cabriolet.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera S Cabriolet.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera S Cabriolet.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera S Cabriolet.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera S Cabriolet.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera S Cabriolet.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera S Cabriolet.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera S Cabriolet.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera S Cabriolet.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera S Cabriolet und unser Autor Jens Meiners.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche
