
Fahrbericht Porsche 911 Turbo S: Das ist der Gipfel

Von Guido Borck, cen

Es gibt viele gute Gründe für einen Porsche 911. Beim neuen 911 Turbo S ist es die Mischung, die aus ungestümer Kraft mit einem alltagstauglichen Langstreckenkomfort besteht. Die Neuauflage des Sportwagens ist weiterhin als Coupé und Cabrio erhältlich. Los geht's beim Turbo S bei mindestens 218.181 Euro, der offene Ableger wechselt seinen Besitzer, nachdem stolze 231.747 Euro an Porsche überwiesen wurden. Preislich bleiben beide also nur den wenigsten vergönnt. Schade, denn der Fahrspaß ist enorm.

3,8-Liter-Biturbo lässt Vorgänger blass aussehen

Zunächst die wichtigsten Fakten. Im Heck kommt ein neuer 3,8 Liter-Boxermotor zum Einsatz. Der aktuell stärkste Serien-Elfer bringt es auf 650 PS und wird – wie gehabt – von zwei Turbos befeuert. Doch die Lader fallen mit ihrer variablen Turbinengeometrie nicht nur größer aus, sondern arbeiten jetzt gegenläufig, was den Wirkungsgrad erhöht. Im Vergleich zu seinem Vorgänger hat der Sechszylinder-Biturbo natürlich in Sachen Leistung mal wieder zugelegt. Satte 70 PS sind es, ebenso schiebt das Triebwerk jetzt mit maximalen 800 Newtonmeter (Nm) an – das sind 50 Nm Drehmoment mehr als bisher.

Auch beim permanentem Allradantrieb hat Porsche eine Schippe draufgelegt und ihn weiterentwickelt. Dadurch kann das Verteilergetriebe wesentlich mehr Kraft übertragen und bei Bedarf bis zu 500 Newtonmeter an die Vorderräder weiterleiten. Außerdem sorgt eine verbreiterte Spur an der Vorder- und Hinterachse für eine bessere Fahrdynamik und das adaptive Fahrwerk regelt die Dämpfer nun schneller. Diese Maßnahmen wirken sich positiv auf das Einlenkverhalten sowie die Kurvengeschwindigkeiten aus.

Satte 650 PS beißen gnadenlos zu

Kraft hat der Turbo S im Überfluss. Das Triebwerk hängt wie ein hungriges Raubtier am Gas und schon ein kleiner Tritt aufs rechte Pedal setzt Urgewalten frei. Dann presst es einen in die Sitze und der Elfer schießt mit einer brutalen Wucht nach vorn. Dementsprechend sprintet der 911 Turbo S von Null auf Landstraßentempo in ultraschnellen 2,7 Sekunden und ist damit zwei Zehntel schneller als das alte Modell. Nicht minder fix geht es auch aus dem Stand auf 200 km/h. Gerade einmal 8,9 Sekunden benötigt der Allrad-Elfer – da haben die meisten Autos noch nicht einmal die 100er-Marke überwunden. In dieser Disziplin nimmt er seinem Vorgänger eine ganze Sekunde ab. Und wer das Gaspedal ganz mutig durchdrückt, erlebt einen kaum nachlassenden Vorwärtsdrang, der erst bei 330 km/h endet.

Für Fahrspaß und Sicherheit ist reichlich gesorgt. Der Biturbo gibt sich ausgesprochen elastisch und spricht mit einer hohen Drehfreude an. Dazu passt das Acht-Gang-Doppelkupplungsgetriebe mit seinen sehr schnellen Schaltzeiten, während der permanente Allrad stets eine schier nie endende Verbindung zwischen Fahrzeug und dem Asphalt aufbaut. Auch für den Notfall ist bestens gesorgt, da Porsche dem Turbo S eine Keramik-Bremsanlage spendiert hat. Die üppig dimensionierten Stopper packen im Ernstfall vehement zu und haben die ungebändigte Power beständig im Griff.

Der Porsche faucht beeindruckend

Auch akustisch ist der stärkste Elfer ein Genuss. Wer dem sonor sägenden Boxer die Sporen gibt, darf sich über eine facettenreiche Klangkulisse freuen, besonders, wenn der Sport-Plus-Modus gewählt wurde. Dann wechselt der Sechszylinder eindrucksvoll seine

Tonlage, brüllt leidenschaftlich fauchend oder schreit kehlig aus seiner Doppelklappen-Auspuffanlage. Alles bleibt aber in einem maßvollen Rahmen. Sorge, deswegen gleich beim Nachbarn wegen Ruhestörung anzuecken, besteht nicht.

Ohne Frage, deftige Beschleunigungsorgien mit dem Turbo S entlocken dem 911er immer wieder ein klang-gewaltiges Entzücken. Aus dem versprochenen WLTP-Verbrauch von 12,0 Litern Super Plus wird dann allerdings nichts. Wer so zügig unterwegs ist, sollte im Schnitt eine 15 vor dem Komma einkalkulieren. Aber wer will schon mit einem Kraftpaket herumschleichen? Dazu gibt es andere Fahrzeuge.

Nächste Etappe. Jetzt heißt es runter von der Autobahn. Die hügelige Eifel lockt mit ihren unzähligen Bergauf und Bergab-Passagen und der Turbo S muss zeigen, was er drauf hat. Die erste Kurve naht. Heftig anbremsen, einlenken und wieder voll aufs Gas. Der Porsche lenkt messerscharf ein und bleibt lange, sehr lange neutral. Die Querdynamik, die er bei der Hatz durch die Serpentinaufbaut, beeindruckt. Selbst beim kräftigen Herausbeschleunigen aus engen Spitzkehren reißt die Traktion nicht ab. Der Turbo S bleibt gut berechenbar und das Heck zumeist ruhig.

Heckspoiler als zusätzliche Bremse

Selbstverständlich wurde die Aerodynamik an die hohe Leistung angepasst. An der Frontpartie befinden sich ein ausfahrbarer Frontspoiler sowie adaptiv geregelte Kühlluftklappen, während der größere, aber leichtere Heckspoiler für mehr Abtrieb sorgt. Die sogenannte adaptive Aerodynamik (PAA) verfügt beim Turbo S über ergänzende Funktionen. So erkennt die Sensorik nasse Fahrbahnen und weist den Fahrer über das Kombiinstrument auf die Bedingungen hin. Stellt der Pilot im Anschluss den kleinen Drehschalter am Lenkrad und auf den „Wet Mode“, verschieben die aerodynamischen Regelsysteme die Balance nach hinten. Dadurch erhöht sich die Anpresskraft an der Hinterachse, was letztendlich die Kraftübertragung zwischen Rädern und Fahrbahn verbessert. Auch bei einer Vollbremsung aus hohem Tempo kommt das System zum Einsatz. Dabei stellt sich der Heckflügel auf und wirkt als unterstützende Luftbremse (Airbrake), um den Bremsweg weiter zu verkürzen.

Exklusive Features für den Turbo S

Zu erkennen gibt sich der Turbo S an den serienmäßigen LED-Matrixscheinwerfern mitsamt den turbotypischen doppelten Bugleuchten. 45 Millimeter weiter ausgestellte Kotflügel vorn und das 20 Millimeter weitere Heck machen den 911 Turbo S außerdem zum breitesten Serien-Elfer überhaupt. Für eine optimale Traktion und Querschleunigung rollt der Allrad-Porsche erstmals in einer Mischbereifung mit zwei unterschiedlichen Zollgrößen an. Vorne steht der Turbo S auf 20-Zoll-Rädern in der Größe 255/35, hinten sind es 315/30er Walzen im 21-Zoll-Format.

Im Innenraum fällt sofort die Bicolor-Volllederausstattung auf. Die Lehnen der Sportsitze tragen gesteppte Ziernähte als eine Hommage an den ersten 911 Turbo (Typ 930). Abgerundet wird der Auftritt mit reichlich Karbon-Teilen rund ums Cockpit. Darüber hinaus sind das GT-Sportlenkrad, das Sport Chrono Paket oder etwa das Bose Surround System serienmäßig an Bord. Außerdem gibt es neue Ausstattungsoptionen. Dazu zählen unter anderem ein Sportfahrwerk mit zehn Millimeter Tieferlegung oder etwa eine Leichtbauverglasung, die den Schwerpunkt oberhalb der Schulterlinie absenkt.

Urgewalt im Zeitraffer – ganz gelassen

Angesichts seines Leistungspotentials und der Performance könnte der Turbo S auch als Rennwagen mit Straßenzulassung durchgehen. Trotzdem ist er nicht zu hart, sondern weist einen überraschend hohen Reisekomfort auf. Selbst in der straffen Sport-Stellung

rüttelt es seine Insassen nicht übermäßig durch. Der Elfer fordert seinen Fahrer nicht übermäßig und man kann mit ihm ganz gelassen über die Boulevards flanieren. Wenn es aber richtig zur Sache geht, ist jedoch der Könner hinterm Lenkrad gefragt. Schließlich verkürzt sich bei der Urgewalt alles wie im Zeitraffer. Hinsichtlich dessen sind mindestens genauso schnelle Reaktionszeiten gefragt, wie der feurige Porsche 911 Turbo S nach vorne drückt. (ampnet/gb)

Daten Porsche 911 Turbo S Coupé

Länge x Breite x Höhe (m): 4,54 x 1,90 x 2,02

Radstand (m): 2,45

Motor: Sechszylinder-Boxer, 3745 ccm, Biturbo, Direkteinspritzung

Leistung: 478 kW / 650 PS bei 6750 U/min

Max. Drehmoment: 800 Nm bei 2500–4000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 330 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 2,7 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 12,0 Liter Super Plus

Effizienzklasse: G

CO₂-Emissionen: 271 g/km (Euro 6d)

Leergewicht / Zuladung: min. 1715 kg / max. 305 kg

Kofferraumvolumen: vorne: 128 Liter, hinten mit umgeklappten Rücksitzen: 264 Liter

Bereifung: v: 255/35 ZR 20, h: 315/30 ZR 21

Luftwiderstandsbeiwert: 0,33

Wartungsintervall: nach Anzeige

Basispreis 911 Turbo S Coupé: 218.181 Euro

Bilder zum Artikel



Porsche 911 Turbo S Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Turbo S Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Turbo S Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Turbo S Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Turbo S Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Turbo S Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Turbo S Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Turbo S Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Turbo S Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Turbo S Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Turbo S Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Turbo S Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Turbo S Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Turbo S Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Turbo S Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Turbo S Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Turbo S Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Turbo S Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Turbo S Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche
