

Die »Roadrunner« auf dem Weg zu unterschiedlichen Zielen.



Fahrspaß ohne Ende

Von Dr. Falk Köhler

PORSCHE-OWNER TESTET. Daraus entstammt der etwas andere Fahrbericht über den neuen 911er. Das haben sich Porsche-Fahrer schon immer gewünscht: Sportlich extrem schnell, aber auf schlechten Straßen auch komfortabel zu fahren. Der neue Porsche 911 S lässt das jetzt erstmals beides Wirklichkeit werden. Sein elektronisches PASM-Fahrwerk (Porsche Active Suspension Management) macht ihn zur puren Rennmaschine, über Straßenschäden gleitet er aber sanft hinweg.

DR. FALK KÖHLER PR

AUTO RÄDER REIFEN
GUMMIBEREIFUNG
23.807 Leser
7.720 Euro Werbeäquivalenzwert
Fachzeitschrift

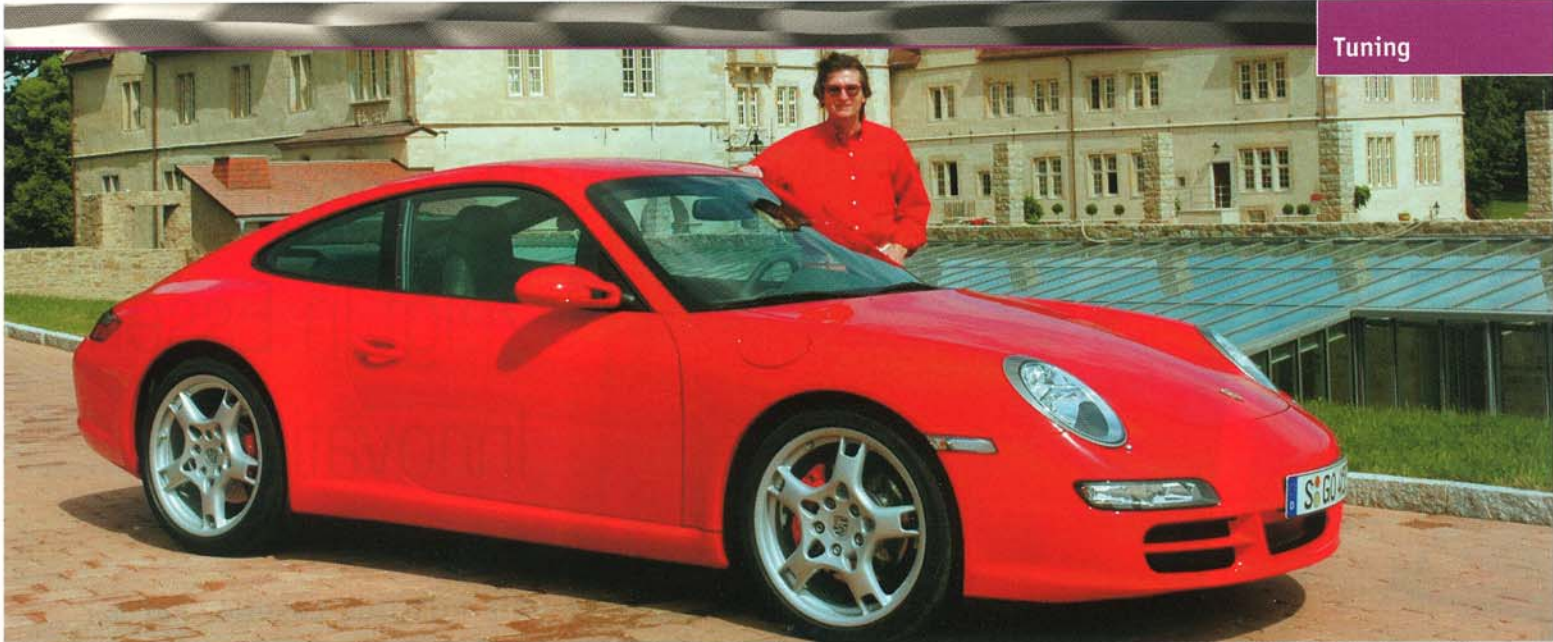
Mit dem gerade präsentierten Porsche 911 S – interne Modellreihe 997 – bekommt der Sportwagenfahrer gleich zwei Porsche in einem: Ein Sportgerät mit katapultartiger Beschleunigung in 4,8 Sekunden auf 100 km/h, hohem Kurventempo mit wenig Seitenneigung, festem Straßenkontakt,

brutalen Bremsen und 293 Stundenkilometer Höchstgeschwindigkeit Richtung Turbo und GT3. Aber auch einen Grand Turismo wie eine weiche Wolke, die über Unebenheiten hinweg schwebt. Das aktive Fahrwerk gibt dem Elfer deutlich mehr Komfort als beim Vorgänger-Modell 996, da wo es erwünscht ist, auf holprigen Straßen nämlich. Über besseren Komfort freuen sich die Insassen auf langen Autobahnfahrten oder beim gemütlichen Auto-Wandern auf idyllischen Landstraßen. Da lässt man die Einstellung des elektronischen Fahrwerks einfach in der Normaleinstellung. Die



Die Zeiten spartanischer Roadsterausstattung sind längst vorbei, sie sind noch beim 356-Oldtimer zu finden. Die neuen Modelle zeichnen sich im Cockpit durch modernstes Equipment aus.





Autor Dr. Falk Köhler, passionierter Porsche-Fahrer, vor dem neuen Boliden in seiner Lieblingsfarbe.

Dämpfung schluckt Stöße, Fahrbahnabsätze und Bodenwellen, Schläge werden abgefedert.

Trotzdem kann man auch in der Normal-einstellung sportlich spritzig fahren. Wenn man stark aufs Gas geht oder Kurven scharf anfährt, wechseln die Stoßdämpfer blitzschnell automatisch in einen strafferen Modus, und der neue 911er fährt sich spürbar agiler als der alte 996. Damit ist Porsche die Quadratur des Kreises gelungen: mehr Sportlichkeit und mehr Komfort.

Natürlich machen sich die 355 PS im 997 gewaltig bemerkbar gegenüber anfangs 300 PS und zuletzt 320 PS beim 996. Sein Motor klingt wieder im sonoren, vollen, typischen Porsche-Sound und nicht enttäuschend wie eine surrende Nähmaschine in meinem 996. Gleichzeitig mit dem 911 Carrera S für 85.176 Euro kommt jetzt auch der 911 Carrera mit 325 PS für 75.200 Euro, der aus-

stattungsbereinigt sogar 3,8 Prozent preiswerter als das Vorgängermodell ist.

Fahrspaß ohne Ende

Der Sportpilot im Porsche-Owner kann aber noch zwei Stufen draufsetzen mit dem als Extra erhältlichen Sport Chrono Paket Plus: Fahrwerk per Tastendruck auf Sport einstellen (Serienumfang) und zusätzlich die Sporttaste (Extra) drücken. Auf kurvigen Landstraßen ist das der pure Fahrspaß ohne Ende. Die Dämpfung zeigt eine härtere Charakteristik mit weniger Seitenneigung in Kurven und geringerem Einnicken beim Bremsen und Beschleunigen. Beim Drücken des Gaspedals springt der Elfer explosionsartig brüllend nach vorn, weil der Motor durch spritzigere Gasannahme aggressiver reagiert. Bis zur Höchstdrehzahl hängt der Motor direkter am Gas. Auch das PSM (Porsche Stability Management), also das ESP, greift später ein und lässt einen Heck-

schwenk zu. Der Fahrer wird infiziert vom Porsche 911 S-Virus.

19-Zoll-Räder sind jetzt Serie beim 911 S mit 235/35 ZR 19 vorn und 295/30 ZR 19 hinten, also sogar größer als beim Turbo mit »nur« 18 Zoll, der normale 911 hat 18 Zöller mit 235/40 ZR 18 und 265/40 ZR 18 gegenüber 17 Zoll beim Vorgänger. 19-Zoll-Räder mit PASM-Fahrwerk sind die ideale Kombination: schneller, sicherer, komfortabler. ■

Reifenempfehlung:

Der neue Porsche 911 Carrera S mit den internen Bezeichnungen 996 und 997 wird serienmäßig mit Pirelli P Zero Rosso ausgerüstet. Auf der Vorderachse montiert Porsche Pneu der Größe 235/35/19 und auf der Hinterachse 295/30/19. Der koreanische Reifenhersteller Kumho bietet für die Umrüstung den Ecsta KU 19 VA: 235/35/19 und HA: 275/30/19 oder 285/30/19 an.