Optimierte Fahrwerktechnik im neuen 911

19/10/2024 Optimierte Fahrwerktechnik im neuen 911

Ob im Alltag, auf der Langstrecke oder auf der Rundstrecke: Das Fahrwerk des Porsche 911 setzt seit jeher Maßstäbe. Mit dem vom Vorgängermodell bekannten serienmäßigen PASM-Fahrwerk mit variablem Dämpfersystem und der ebenfalls serienmäßigen Mischbereifung bietet der neue Elfer die ideale Basis für sportliches Fahrverhalten bei hoher Alltagstauglichkeit.

Die neuen 911 Carrera GTS-Modelle **911 Carrera GTS (WLTP)*:** Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,6 – 10,1 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 242 – 230 g/km; CO_2-Klasse: G profitieren sowohl von einer aufgewerteten Fahrwerksubstanz als auch von weiterentwickelten Fahrwerkoptionen. Erstmals verfügen sie serienmäßig über eine Hinterachslenkung. Abhängig von der gefahrenen Geschwindigkeit erzeugen elektromechanische Aktuatoren einen Lenkeinschlag an den Hinterrädern. Unterhalb von 50 km/h lenken die Hinterräder entgegengesetzt zu den Vorderrädern ein und sorgen so für ein noch dynamischeres Einlenkverhalten. Ab 80 km/h lenken die Hinterräder gleichsinnig zu den Vorderrädern ein und erhöhen so die Stabilität beim Spurwechsel. Außerdem baut sich die Querbeschleunigung in

Kurven früher auf

Zusätzlich bietet Porsche optional die Wankstabilisierung PDCC (Porsche Dynamic Chassis Control) an (bestellbar ab November 2024). Sie minimiert die Seitenneigung des Sportwagens in Kurven und reduziert das seitliche Aufschaukeln auf welligem Untergrund und bei schnellen Richtungswechseln. Anders als beim Vorgängermodell treibt ein Elektromotor die Hydraulikpumpe an. Er bezieht seine Energie aus dem Hochvolt-Energiesystem. Außerdem integriert Porsche einen separaten Hydraulikspeicher in das PDCC. Durch diese Anpassungen reagiert das System flexibler und präziser. Die Einheit aus Elektromotor und Hydraulikpumpe versorgt bei den GTS-Modellen mit PDCC auch das neue, ebenfalls optionale Liftsystem an der Vorderachse. Es hebt den Vorderwagen nun deutlich schneller (innerhalb einer Sekunde) an. Für 911er ohne PDCC steht das vom Vorgänger bekannte System zur Verfügung. Beide Liftsysteme sind bis zu einer Fahrgeschwindigkeit von 35 km/h (länderspezifisch sind andere Geschwindigkeitsgrenzen möglich) aktiv und erhöhen die Bodenfreiheit um rund 40 Millimeter. Das vergrößert den Böschungswinkel und hilft so im Alltag, das Aufsetzen auf Hindernissen wie Speedbumps und an Rampen zu vermeiden.

Die GTS-Modelle verfügen serienmäßig über das PASM-Sportfahrwerk inklusive 10 Millimeter Tieferlegung. Straffere Federn, speziell abgestimmte Dämpfer und GTS-spezifische Stabilisatoren kompensieren das Mehrgewicht der Hybridisierung und sorgen für die Porsche-typische Agilität und Balance. Die Hinterachsfedern des PASM-Sportfahrwerks sind jeweils mit einer zusätzlichen Helperfeder ausgestattet. Sie hält die Hauptfeder beim Ausfedern unter Spannung. Das verlängert bei sportlicher Fahrweise den Fahrbahnkontakt im Ausfederbereich und steigert unmittelbar die Performance des Sportwagens.

Ungefederte Massen: Bremsen und Radprogramm

Der 911 Carrera **911 Carrera (WLTP)*:** Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,4 – 9,9 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 237 – 227 g/km; CO_2-Klasse: G erhält zum Modellwechsel eine größere Bremsanlage. An der Vorderachse verzögert er mit sechs statt bisher vier Bremskolben und 350 Millimeter großen Bremsscheiben (+20 mm). An der Hinterachse verzögern Vierkolbensättel mit 350 Millimeter großen Bremsscheiben (+20 mm).

Die Carrera GTS-Modelle übernehmen die üppig dimensionierte Bremsanlage des Vorgängers, die vom 911 Turbo stammt. Ergänzt wird sie durch die Rekuperationsbremse des Hybridsystems. An der Vorderachse kommen sechs Bremskolben und 408 Millimeter große Bremsscheiben zum Einsatz. An der Hinterachse sind vier Kolben und 380 Millimeter große Scheiben verbaut.

Die optionale, Rundstrecken-erprobte Keramikbremsanlage Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) hat Porsche größer dimensioniert als bisher und bietet damit eine nochmals gesteigerte Performance. An der Vorderachse ersetzen Zehnkolben-Festsättel die bisher verwendeten Sechskolben-Festsättel. Die Bremsscheiben haben mit 420 Millimetern einen um 10 Millimeter größeren Durchmesser. An der Hinterachse setzen die Ingenieure Bremsscheiben mit einem Durchmesser von 410 Millimetern (+20

mm) ein.

Für den neuen Porsche 911 stehen sieben Raddesigns in 19/20 und 20-/21 Zoll (Vorder-/Hinterachse) zur Auswahl. Darunter sind gegenüber dem Vorgängermodell auch neue Designs, die die Individualisierungsmöglichkeiten weiter erhöhen. Erstmals bietet Porsche für den 911 ein aerodynamisch optimiertes Raddesign an: Die 911 Carrera Exclusive Design-Räder mit Carbon-Blades tragen zur Reduzierung des Luftwiderstandsbeiwerts bei.

Um der gesteigerten Leistung Rechnung zu tragen, rollen die GTS-Modelle an der Hinterachse auf breiteren Rädern: Reifen der Dimension 315/30 ZR 21 optimieren die Traktion. Sie spannen auf 11,5 Zoll breiten Carrera GTS-Rädern im neuen Design mit Zentralverschluss und anthrazitgrauer Lackierung.

Verbrauchsdaten

911 Carrera (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,4 – 9,9 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 237 – 227 g/km; CO_2-Klasse: G

911 Carrera GTS Cabriolet (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,6 – 10,3 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 240 – 235 g/km; CO_2-Klasse: G

*Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/pressemappen/911/Fahrwerk-und-Bremsen.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/16fcd92d-068a-46cd-97c7-83059d47768c.zip

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart