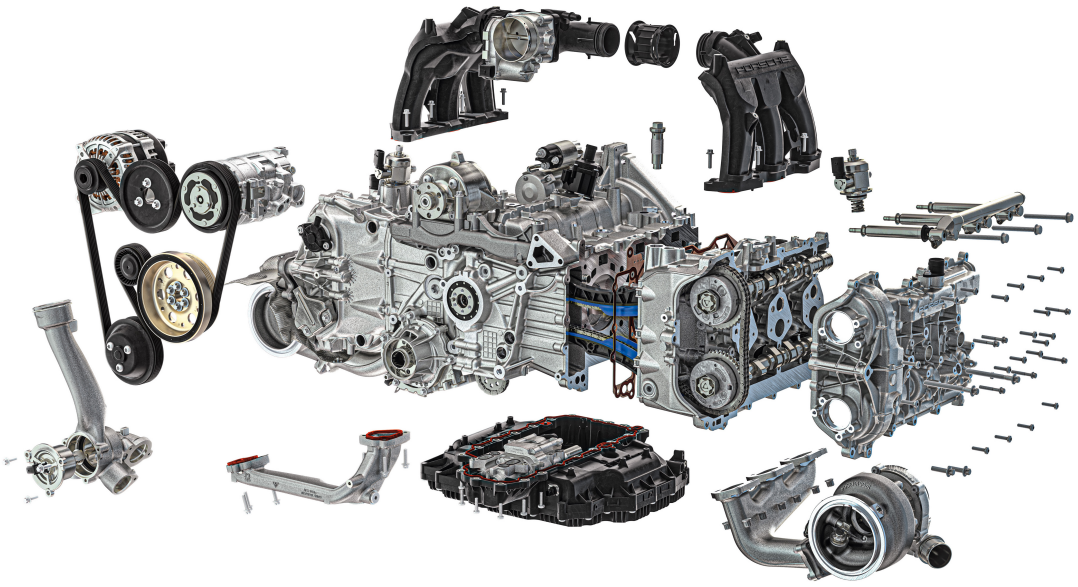

Herz und Seele

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

06/04/2020 Der neue Porsche 911 Turbo S macht die Boxermotorenfamilie komplett. Das von zwei VTG-Turbos aufgeladene Aggregat krönt eine lange und illustre Ahnengalerie: Es vereint Leidenschaft und Emotion, Akribie und Expertise aus über 70 Jahren Sportmotorenbau.
911 Turbo S: Kraftstoffverbrauch kombiniert 11,1 l/100 km; CO2-Emission 254 g/km

Die genetischen Codes aller aktuellen Boxermotoren von Porsche lauten 9A2 und 9A2 evo für Vier- und für Sechszylinder. Sie stehen für ein flexibles System aus gleichen, konstruktiv ähnlichen und individuellen Teilen, die gemeinsam eine erprobte Basis bilden und zugleich Raum schaffen für ein Höchstmaß unterschiedlicher Charakterausprägungen. Das zeigt schon der Blick auf die Bandbreite der Möglichkeiten: vier oder sechs Zylinder, Saugmotor oder Turbo, zwischen zwei und vier Litern Hubraum, von 250 bis zu 650 PS (911 Turbo S: Kraftstoffverbrauch kombiniert 11,1 l/100 km; CO_2-Emission 254 g/km) Leistung bei Drehmomenten von 310 bis 800 Nm.

Was alle Mitglieder der Boxerfamilie verbindet, ist unter anderem ihr Zylinderabstand: immer 118

Millimeter. In den Zylindern laufen Kolben mit 91 oder 102 Millimeter Durchmesser auf und ab. Genauer: entweder 76,4 Millimeter auf und ab oder 81,5 – je nach Kurbelwelle. Daraus und aus der Zylinderanzahl ergeben sich fünf verschiedene Hubräume und neun Leistungsstufen in den Modellreihen 718 und 911. Durch einen gewissen Pool an Gleichteilen, die in allen Baureihen unverändert Verwendung finden, und Komponenten mit ähnlichen Konstruktionsprinzipien ergibt sich ein hoher Synergieeinsatz im Grundmotorbaukasten. Er ermöglicht den Entwicklern, sich auf die erforderliche Individualität der Motorperipherie zu konzentrieren – zum Beispiel auf Ansaugtrakt und Abgassystem. Das Ergebnis ist typisch Porsche: Weil alle Boxermotoren die gleichen Gene in sich tragen, sind sie trotz ihrer unterschiedlichen Charaktere alle gleichermaßen performant, effizient und emotional.

Performance

Der neue Turbomotor beeindruckt mit überlegener Kraftentfaltung. Der Schlüssel hierzu: weiterentwickelte Lader mit variabler Turbinengeometrie (VTG) und Wastegates sowie die neu gestaltete, effizientere Führung von Prozess- und Ladeluft.

Effizienz

Vor allem die Optimierung der innermotorischen Reibung und ein weiterentwickeltes Brennverfahren mit jetzt zentral angeordneten Piezo-Injektoren tragen zur Mehrleistung und Effizienzsteigerung bei.

Emotion

Ob als Vier- oder Sechszylinder, ob als Saugmotor oder als Turbo: allen Porsche-Boxermotoren gemeinsam sind der charakteristische Sound, die hohe Drehfreude, das spontane Ansprechverhalten und der niedrige Schwerpunkt für maximalen Fahrspaß.

Info

Text erstmalig erschienen im Porsche-Kundenmagazin Christophorus, Nr. 394

Text: Thorsten Elbrigmann
Illustration: design hoch drei

Verbrauchsdaten

911 Turbo S (Vorgängermodell)

911 Turbo S Cabriolet (Vorgängermodell)

*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/2020/technik/porsche-boxermotor-911-turbo-s-christophorus-394-20339.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/ca1fca91-ebcb-4035-8c22-69c9f8b07054.zip

Externe Links
https://christophorus.porsche.com/de

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