

Indischrot

**CHRI
STO
PHO
RUS**
EDITION

#Vorwort

#Er ist da. Die Wiedergeburt einer Legende. Die achte ihrer Art. Der neue Porsche 911. Generation 992. Er ist muskulöser. Er ist leistungsfähiger. Er ist nachhaltiger. Er ist markant. Er hebt das puristische Fahrgefühl digitalisiert in eine neue Ära. Ein hoch performantes Auto. Der beste Porsche aller Zeiten. Wieder einmal. Ein Beweis für den rechten Pfad in die Zukunft; Tradition und Innovation gehen Hand in Hand. Der 911 ist seiner Zeit voraus. Gleichzeitig ist er seinem Ursprung verpflichtet. Und eine Einladung zur Reflexion mit Blick auf verschiedene Schlagworte.

#Generationen.

Sinnbild der gemeinsamen Herkunft. Als Ursprung allen Daseins sind Gene zu vererben. In ihrer Ausbildung lehrt das Überleben sie Anpassung, Weiterentwicklung. Herausforderungen die Stirn bietend und Veränderungen begreifend, ist alles Leben zum Fortkommen verpflichtet. Kinder sind Spiegel der elterlichen Werte in einer neuen Zeitrechnung. Sie sind provokant individuell. Die Existenz ist ihnen geschenkt. Sie schreiten als eigene Persönlichkeiten voran. Doch ihre Herkunft werden sie nicht glaubhaft leugnen können. Jeder Porsche 911 ist ein Abkomme des Ur-Elfers. Seit 1963 der würdige Nachfolger des 356, des ersten Sportwagens mit dem stolzen Namen. Die Generationen sind stets unverkennbare Thronfolger. Zugleich zollen sie den Zeichen der jeweiligen Zeit Respekt. So wird jeder 911 zum Hüter seiner Geschichte. Eines ist allen gemein: Sie sind die Bewahrer einer Legende.

#Zeitlosigkeit.

Zeit ist geprägt von Anfang und Ende. Natürliche Grenzen. Mittendrin Raum, zu wirken. Produkte sind Opfer der Natur. Mythen nicht. Wenig überrascht es also, dass die Kunst, Unverrückbare zu entfliehen, geschätzt wird. Ein Geheimnis des Porsche 911 ist die Fähigkeit, der Gunst der Stunde richtungsweisende Antworten zu bieten. Dabei ist das einzelne Auto stets der Zeit ausgeliefert. Obwohl mehr als 70 Prozent aller jemals gebauten Porsche heute noch fahren. Und selbst wenn sie nicht fahren, so sind die Erinnerungen, die Gefühle und Geschichten, die dem 911 anhaften, immerzu lebendig. Sie sind zeitlos.

#Ikonen. Erfolg. Gegensätze.

Abbilder. Altgriechisch: eikón. Ikonen. Wahrhaftige, glaubhafte Repräsentanten abstrakten Denkens, nicht greifbarer Konstrukte und Gefühle. »Ikone 911« – zu hoch gegriffen, werden einige meinen. Missbrauch eines historischen Kulturguts, öliges Marketing, ungenierte Selbstbeweihräucherung, provokantes Abhandenkommen jeden Feingefühls. Was treibt unsere Kunden an? Weshalb tauschen sie Geld gegen Auto? Erfolg, Unabhängigkeit und Freiheit, Ingenieurskunst, Streben nach dem Besseren. Lebendiger Drang nach Entwicklung, nach Perfektion. Unzufriedenheit mit Mittelmaß. Dabei: die Vereinigung von Exklusivität und sozialer Akzeptanz, Zurückhaltung und Disziplin. Es sind die Gegensätze, die den Mythos 911 zur Leidenschaft werden lassen. Das Credo von geschichtlichem Auftrag und kompromisslosem Fortschritt: Ikone 911.

#Gefühl.

Gefühl für ein Fahrzeug. Was wie der Beginn eines mittelmäßigen, Vorurteile untermauernden Scherzes klingt, ist Realität. Gefühl für ein Fahrzeug beginnt beim Gefühl im Fahrzeug. Den Porsche 911 zu fahren, ist Gelegenheit, dem Draußen zu entfliehen. Zeiten scheinen zu fließen. Alltägliches beginnt ins Vergessen verbannt zu werden. Harmonie und Perfektion zieren zweckmäßige Mobilität. Der 911 ist Sportwagen. Luxusgut und erfahrbare Kunst.



#Verpflichtung.

Jeder Elfer ist der beste in der Geschichte des Unternehmens. Der scheinbare Vorwurf von nicht zu leugnender Ähnlichkeit der achten Generation 911 mit ihren Vorgängergenerationen ist Lob für die Arbeit ihrer Designer. Erkennbare Züge aus der Vergangenheit sind die Verneigung vor historischen Leistungen. Die Wurzel des Erfolgs bleibt erhalten. In der Entwicklung der Fahrzeuge trennt Porsche stets das Bewährte vom Überholten. Erneuern, wo nötig radikal.

Erhalten, wo sinnvoll. Das Begeisternde: Dieses Gesetz zwingt den Sportwagenhersteller nicht zu unbedachtem Konservatismus. Zeitlose Technik bewährt sich stets aufs Neue. Evolution statt Revolution. Geschriebene Verpflichtung Zuffenhausens.

Was 1963 mit der Geburt des 911 begann, findet – wieder einmal – seine Vollendung. Und ist doch nie zu Ende.

Dr. Josef Arweck

#Der Reihe nach

#Ein grandioser Typ / Vorwort	8	027 #Unter der Haut	70	054 #Wanderer zwischen den Welten	136	#Generation VII (991)	204
#Generation I (901 und 911)	10	028 #Offen gestanden	72	055 #Alibi-Kraftwagen	138	080 #Eine neue Ära	206
001 #Der Erbkönig	12	029 #Auf jedem Terrain	74	#Generation V (996)	144	081 #Tradition und Zukunft	208
002 #Jetzt geht es los!	14	030 #Messesolitär	76	056 #Paradigmenwechsel mit Widerstand	146	082 #Frühlingsbote	210
003 #Grün ist die Hoffnung	16	031 #Automobile Machbarkeitsstudie	78	057 #Irischer Regen	148	083 #Zeugnis einer Club-Gemeinschaft	212
004 #Der Elfer erobert die Welt	18	032 #Auf die Schnelle	80	058 #Immer mit sicherem Tritt	150	084 #Noch ein Geburtstagskind	214
005 #Den Einstieg versüßt	20	033 #Flacher Flitzer	82	059 #Es lebe der Sport — auch auf der Straße	152	085 #Neudefinition des Machbaren	216
006 #Offen für Neues	22	034 #Knappe Kapuze	84	060 #Gran Turismo par excellence	154	086 #Höchstgenuss, Diät inklusive	218
007 #Leistungssteigerung	24	035 #Wenn Träume Realität werden	86	061 #Angekommen im Hier und Jetzt	156	087 #Das Schärfste kommt zum Schluss	220
008 #Mal sehen, was geht	26	#Generation III (964) und Panamericana	92	062 #Keine Kompromisse	158	088 #Purebred	222
009 #Harmonisch und gesittet	28	036 #Auf allen vieren	94	063 #Unter Glas	160	089 #Turbo für alle	224
010 #Auf dem Weg zum Evergreen	30	037 #Nach oben offen	96	064 #Treue Bande	162	090 #Ein nachhaltiges Automobil, vielleicht das nachhaltigste.....	226
011 #Urban Outlaw	32	038 #Auf Krawall gebürstet	98	065 #Germany's Next Topmodell	164	091 #Selbstverständlichkeiten	228
012 #Terroristen und Avantgarde.....	34	039 #Relikt vergangener Tage	100	066 #Renaissance des RS	166	092 #Der Zauber des Verzichts	230
013 #Kann denn Leistung Sünde sein?.....	36	040 #Es lebe der Sport	102	#Generation VI (997)	172	093 #Der Millionär	232
014 #Der kleine Unterschied	38	041 #Attraktives Blaskonzert	104	067 #Mit gewohntem Antlitz	174	094 #Losgröße eins	234
015 #Die wilden 70er.....	40	042 #Evolution des Saugers	106	068 #Für jeden Geschmack	176	095 #Diabolo 911	236
016 #Entenbürzel und Donauwellen	42	043 #Frischzellenkur für den turbo	108	069 #Auf der Höhe der Zeit	178	096 #Der Wolf im Schafspelz	238
017 #Noch eine Schippe drauf	44	044 #Abhängigkeitserklärung	110	070 #Auf großem Fuß	180	097 #Ungefiltert und pur	240
#Generation II (911) und 959	50	#Generation IV (993) und 911 GT1	116	071 #Alles, nur keinen Stillstand	182	098 #Ultraleichtes Schwergewicht	242
018 #Keine Angst vor Rempelen	52	045 #911% Faszination	118	072 #Die reine Lehre	184	#Generation VIII (992)	248
019 #Geladene Gesellschaft.....	54	046 #Wenn die Rechte weiß, was die Linke tut	120	073 #Der Nachhaltige wird noch nachhaltiger	186	099 #Next Generation	250
020 #Flügge mit Flügel.....	56	047 #Die nackte Kanone	122	074 #Offen für Begeisterung	188	#Momentaufnahmen einer anderen Dimension Über den Autor und die Idee	254
021 #Amerika lässt grüßen	58	048 #Serienbruder des limitierten Supersportlers ...	124	075 #Coupé oder Cabriolet? Beides!	190		
022 #Italienischer Rennsportadel	60	049 #Reinrassig und temperamentvoll	126	076 #Stilzitate	192		
023 #Farbenfrohes Vorbild	62	050 #Blick aus der Glaskugel	128	077 #Feines individuell in Serie	194		
024 #Sicherheit und Familiensinn	64	051 #Sonderwünsche im guten Dutzend	130	078 #Auf eine schnelle Runde	196		
025 #Der Finalist, der keiner ist	66	052 #Eine runde Sache	132	079 #Für alle Fälle	198		
026 #Evergreen	68	053 #Letzter Vorhang für den Luftgekühlten	134				



#Ein grandioser Typ

Der 911 ist die Sportwagenikone schlechthin. In über fünf Jahrzehnten ist er nicht nur mit den Ansprüchen seiner Kunden und seiner Umwelt mitgewachsen, nein, er hat stets die Horizonte verschoben und das Machbare definiert. So ist der Elfer einerseits verdammt reif und andererseits immerzu frisch. Der Porsche 911 ist der Inbegriff des deutschen Sportwagens und als solcher von Anfang an ein in der Welt geschätzter Importschlager. Er ist ein Traumwagen – bewundert, begehrt und zugleich fast neidlos anerkannt. Mit einem 911 darf der als Selbstständiger schaffende Eigner zum Kunden fahren, ohne neidvoll abgestraft zu werden. Und während Sportwagen anderer Provenienz zumeist möglichst grimmig dreinschauend daherkommen, weiß der 911 mit einem stets freundlichen Lächeln aufzuwarten. Hinzu kommt das Formenspiel mit nahezu perfekten Proportionen und begehrenswert geformten Rundungen.

Der 911 funktioniert als Oldtimer, Klassiker, Gebrauchtwagen und Neufahrzeug. Die Preisspanne des Sechszylinder-Boxer-Sportwagens reicht vom Gegenwert eines fabrikneuen Kompaktwagens bis hin zum Anschaffungspreis einer Yacht oder Luxusimmobilie.

Und ein 911 ist vielseitig wie kein anderer Sportwagen. Ohne zu murren oder zu zicken, meistert er die Anforderungen des Alltags – und eben auch die gelegentliche Nutzung als Freizeitgefährt(e) oder Sportgerät.

Es gibt den 911 als reinrassiges Rennfahrzeug beziehungsweise vom spartanisch gehaltenen Sportwagen bis hin zum opulent ausgestatteten Luxusmobil. Angetrieben werden die Hinterräder – mit ordentlich Traktion oder noch mehr Traktion – alle viere. Ihr Antrieb ist stets ein Sechszylinder-Boxer mit ursprünglich zwei Litern Hubraum. Das Brennraumvolumen des gewaltigsten Elfer-Triebwerks ist doppelt so groß. Seine serienmäßige, für den Straßenverkehr vorgesehene Motorleistung reicht von 110 Pferdestärken bis hin zu gewaltigen 700 PS. Es gibt den 911 als Sauger und aufgeladen. Als »turbo« hat der Sportwagen aus Zuffenhausen die Abgasaufladungstechnik hoffähig gemacht und zur Reife gebracht. Heute ist diese längst Standard für umweltfreundliche, effiziente und emissionsarme Verbrennungsmotoren.

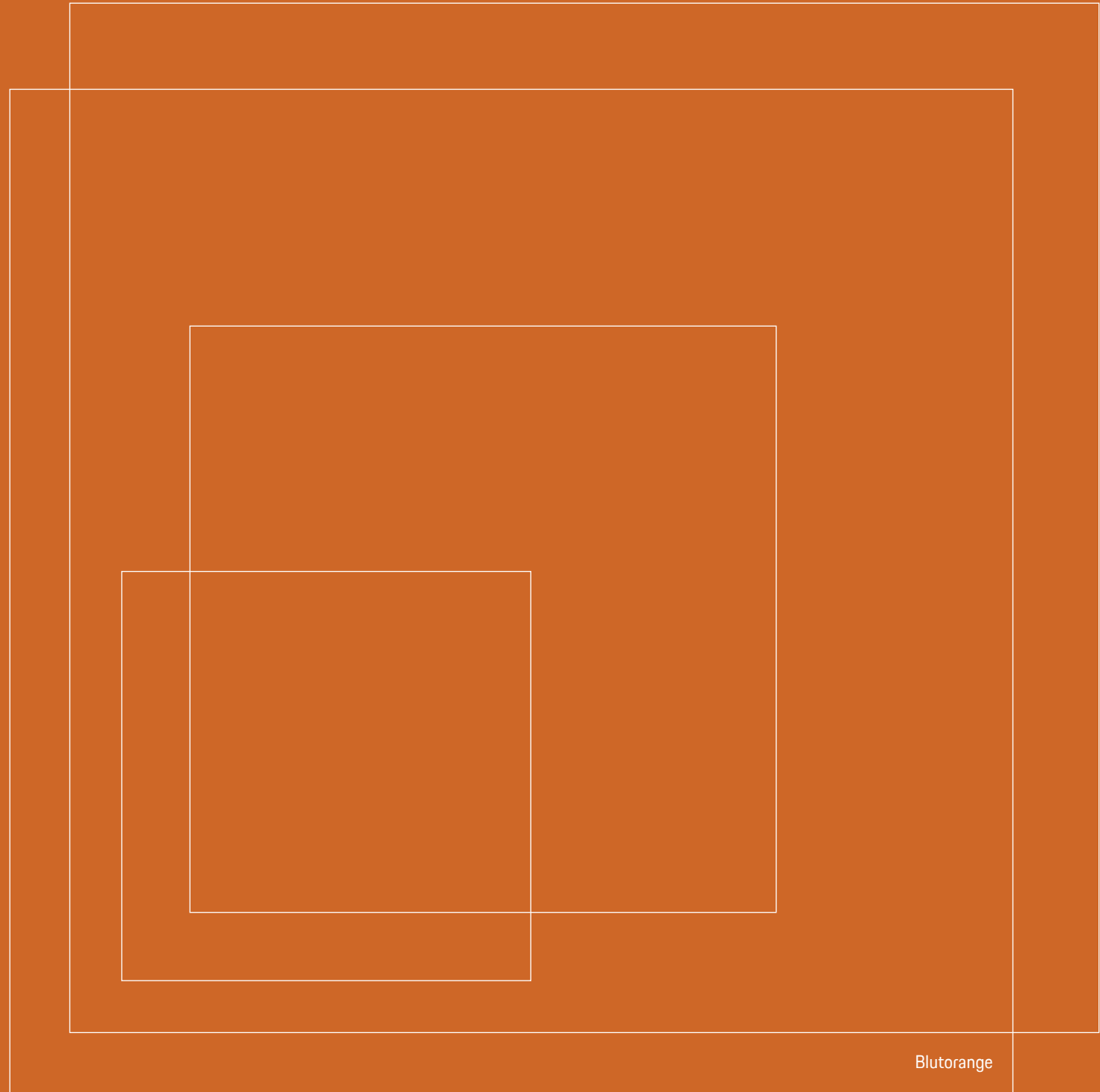
Es gibt den Elfer mit schlanker Karosserie und tailliert mit unterschiedlich breiten Rundungen. Stets sitzt die Karosserie wie ein perfekt geschnittenes Kleid. Jede Generation definiert den Schönheitsmaßstab. Ein Elfer, gleich welcher Baureihe, ist immer wieder attraktiv – auch optisch. Und das, ohne seinen Vorgänger schlagartig alt aussehen zu lassen. Ein 911 ist immer automobiles Sex-Appeal.

Zur Wandlungsfähigkeit des 911 tragen auch die verschiedenen Karosserieversionen bei: als Coupé, targa und Cabriolet. Aus dem 1963 als Solitär entstandenen Sportwagen, den es zwischenzeitlich in drei Versionen gibt – als 911 SC, targa und turbo –, ist längst eine Modellreihe geworden, die zwei Dutzend verschiedene Modellvarianten vorzuweisen hat, limitierte Sonderserien nicht mitgerechnet. Gleichzeitig bietet die umfangreiche Liste wählbarer Optionen sowie die Möglichkeit, jedes Fahrzeug mit individuellen und einzigartigen Details und Farben auszustatten, ungekannte Individualisierungsmöglichkeiten.

So erscheint der 911 durch und durch widersprüchlich. Doch ist er ein geradliniger, kompromissloser, treuer Begleiter. Seit über fünf Jahrzehnten. Über acht Generationen. Mehr als eine Million Mal produziert und milliardenfach begehrt. Übrigens nicht nur im Maßstab 1:1, sondern auch als Miniatur, als verkleinertes Abbild, das nahezu jede Variation des Themas 911 maßstabsgetreu wiedergibt. In diesem Sinne wünsche ich viel Spaß beim Schmökern, Betrachten, Lesen – bei der Reise durch die Typengeschichte eines grandiosen Typen: des 911.

Jörg Walz





Blutorange

#Generation I

(901 und 911)



Porsche 901/911, 1963
Minichamps; Wolfenbüttel

Champagnergelb



#Jetzt geht es los!

#Bereits in der zweiten Hälfte der 50er-Jahre macht man sich in Stuttgart Gedanken über eine Nachfolge des 356. Doch das Unternehmen ist klein, die Produktionszahlen sind noch gering und die Kosten für die Entwicklung eines neuen Wagens hoch. Es dauert bis zum Ende des Jahrzehnts, bis das Projekt 901 beziehungsweise 911 konkrete Formen annimmt. Und von 911 kann zu diesem Zeitpunkt gar keine Rede sein. Die Projekte, die zu einem modernen, viersitzigen Fahrzeug führen sollen, hören auf die Ziffern 695 und 754. 1961 verordnet Ferry Porsche, der Sohn von Konstruktions-Genie Ferdinand Porsche und Nachkriegs-Unternehmensgründer der Sportwagen-

marke, dem neuen Modell mit zwei Meter 20 einen um 20 Zentimeter kürzeren Radstand als ursprünglich vorgesehen. Damit ist das Thema Viersitzer vom Tisch. 2+2 muss reichen. **»Vier Sitze können andere besser«, lässt sich Ferry Porsche zitieren.** Unter dem Projektcode 745 entsteht ein neues Aggregat mit sechs Zylindern und zwei Kühlluftgebläsen. Eine Sackgasse, aus der ein junger Ingenieur, Porsche-Enkel Ferdinand K. Piëch, ab 1963 herauszufinden hilft. Resultat ist ein neuer luftgekühlter Zweiliter-Sechszylinder-Boxer mit der Bezeichnung 821. Da das Triebwerk allerdings im September 1963 noch nicht fertig ist, klafft in dem champagnergelben IAA-Ausstellungsfahrzeug ein gähnendes Loch. Der Messewagen ist ein Standmodell. Doch dem Publikumszuspruch tut das keinen Abbruch – wengleich der neue Porsche nicht auf ungeteilte Zustimmung stößt. Im Mittelpunkt der Kritik steht, neben dem Preis, die Form des Wagens. Sie orientiert sich am 356 und ist dennoch vollkommen neu. **»Die nüchterne Form ist damals mutig, auch weil viele noch an der vorangehenden Modellform des 356 hängen«,** erinnert sich Wolfgang Porsche. Sein

Vater Ferry entgegnet den Kritikern kurzerhand: **»Wenn einem auf Anhieb etwas ungeheuer gut gefällt, hält das nicht lange vor.«** Die Linien tragen die Handschrift von Ferrys Sohn Ferdinand Alexander Porsche, Spitzname »Butzi«. Das Design entsteht 1961. **Im ersten Verkaufsprospekt beschreibt das Unternehmen den 901 folgendermaßen: »solide Verarbeitung gediegener Materialien auf beinahe handwerklicher Basis.«**

Tatsächlich entsteht der neue Sechszylinder-Sportwagen in homöopathischen Dosen. Und erst spät, denn die Nullserienfertigung beginnt im Frühjahr 1964. Am 27. Oktober kann Porsche dann endlich den ersten Serienwagen ausliefern. Mitte November wird der letzte von insgesamt 82 Porsche 901 komplettiert. Ausgeliefert werden die Sechszylinder-2+2 dann als 911. Am Ende des Kalenderjahres weisen die Porsche-Bücher gerade einmal 232 produzierte Exemplare des 911 aus. Und auch den Preis, den Porsche noch auf der IAA nennt, kann das Unternehmen so nicht durchsetzen. Statt der anfangs ausgelobten 23.900 Mark, wird der Preis zum Serienstart um 2.000 Mark reduziert. Ein holpriger Start.

#1967 erweitert Porsche die Modellpalette des 911 um den 911 T. **T steht für »Touring« und einen harmonischen Einstieg mit einem in seiner Leistung auf 110 PS reduzierten Sechszylinder.** Das reicht immer noch für eine damals beachtliche Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. Der Leistungsabbau wird durch eine gegenüber dem stärkeren Modell verringerte Brennraumverdichtung erzielt. Auch reichen dem Sechszylinder bereits 5.800 U/min für die Mobilisierung der Maximalleistung. Als weiteres Komfortmerkmal erscheint ein Automatikgetriebe auf der Bildfläche. Der Grund dafür ist einmal mehr in den USA zu finden, denn Untersuchungen ergeben, dass auf dem dortigen Markt eine Generation heranwächst, die den Umgang mit einem Kupplungspedal nicht mehr erlernt hat. Porsche weiß sich zu helfen: **Mithilfe des Zulieferers Sachs entwickelt der**

Sportwagenhersteller die sogenannte Sportomatic. Streng genommen handelt es sich dabei um eine Halbautomatik, bei der zwar das Kupplungspedal entfällt, der Fahrer jedoch die Gänge noch selbst zu wählen hat. Ein Servomotor trennt die Kupplung, sobald der Fahrer den Ganghebel des Vierganggetriebes berührt. Aufpreis: 990 Mark. Puristen schütteln den Kopf. Ihnen missfällt auch das um fünf Kilo höhere Gewicht sowie die um 5 km/h geringere Spitzengeschwindigkeit. Mit der Teilnahme eines Sportomatic-Elfers beim Marathon de la Route, einem 84-Stunden-Langstreckenrennen auf dem Nürburgring (dem Vorgänger des bis heute legendären 24-Stunden-Rennens auf der Nordschleife), versucht Porsche, der neuen Automatik einen sportlichen Anstrich zu verpassen. Jochen Neerpasch und Vic Elford beenden diese Mission mit einem Sieg. Ironie der Geschichte: Letzten

Endes ist die Automatikversion in Europa beliebter als jenseits des Großen Teichs.

Der bisherige 911 mit 130 PS bekommt eine neue Bezeichnung beziehungsweise das Anhängsel L für »Luxus«. In der Summe seiner Teile ist der 911 ein rundes Paket. Und dieses besteht aus exakt 9.675 Einzelteilen – so steht es zumindest in der damaligen Verkaufsliteratur.

Ein weiteres Zugeständnis an die Anforderungen der Neuen Welt ist die beachtenswerte Einführung einer Abgasreinigungsanlage, die Porsche ab Spätsommer des Jahres anbietet. Und das ohne Leistungseinbußen. Für Porsche ist die in Kalifornien obligatorische Abgasreinigung ein Muss, schließlich lebt das Unternehmen zu einem Gutteil vom US-Export.

#Harmonisch und gesittet



Buschgrün

Porsche 911 T, 1967
WhiteBox; Tennenloher Forst

#Terroristen und Avantgarde



911 S targa (2.2), 1969
Atlas; Regensburg

Burnusbraun



#Ende der 60er-Jahre ist der 911 das Trauma der Autonation Deutschland. Sein Tacho reicht bis 250, und tatsächlich ist der 180 PS starke 911 S mit 2,2-Liter-Motor und Benzineinspritzung gut für 225 Sachen. Er ist auf jeden Fall gut für die linke Autobahnspur, auf der er Konkurrenten nicht wirklich zu fürchten braucht. **Selbst für die linksradikalen RAF-Terroristen beziehungsweise die »Baader-Meinhof-Bande« ist der 911 erste Wahl: Andreas Baader nutzt gern einen 911 targa, den er zuvor dem namhaften Motorsportfotografen Rainer Schlegelmilch geklaut hat.** Nach der Festnahme von Baader und der Sicherstellung des Porsche durch die Polizei identifiziert Schlegelmilch seinen auberginefarbenen 911 umgehend: In der Türtasche befinden sich noch Unterlagen von seiner Reise zum Monaco-Grand-Prix. Die Stuttgarter Sportwagen eignen sich vorzüglich für die große Reise; Gran Turismo im wahrsten Sinne des Wortes.

Der targa mit seinem stabilen Bügel und der großen Panoramaheckscheibe passt optisch gut in die 70er, in denen der durch die 68er-Bewegung angestoßene Aufbruch Einzug in den Alltag hält. Der offene Elfer verkörpert eine gewisse Lässigkeit, die die Kunden zu schätzen wissen. Dafür nehmen targa-Fahrer auch die notwendige Fummelei beim Zusammenfallen und Verstauen des Dachteils in Kauf. Windgeräusche und leichte Undichtigkeiten gilt es ebenso zu akzeptieren. Doch das ist alles nichts, verglichen mit den Verdeckkonstruktionen von Roadstern und Cabriolets anderer Hersteller und Baujahre.

Was den Modellmix anbelangt, so kommen in den 70ern zwei targa auf knapp drei 911 Coupés. Zu den Wettbewerbern des 911 S zählen die achtzylindrigen Alfa Romeo Montreal und Lamborghini Urraco, die ebenfalls sechszylindrigen Mittelmotor-Italiener Maserati Merak und Ferrari Dino 206 beziehungsweise 246 oder auch etwas komfortbetontere Modelle wie die

Mercedes-Benz SL und SLC sowie BMW Coupés (3.0 CSL). Aber keines dieser Fahrzeuge ist so vielseitig wie der Porsche – rennstreckentaugliches Sportgerät und Alltagsfahrzeug in einem. Na ja, als targa ist seine Heimat eher die Autobahn als die Rennpiste; seine Karosserie ist spürbar weicher als die des Coupés. Aber mit der ab September 1969 realisierten Aufstockung des Hubraums auf 2,2 Liter wächst auch das Drehmoment, und damit verbessert sich die Fahrbereitschaft auch auf Landstraßen und in der Stadt. Bereits zuvor profitiert der Geradeauslauf des Elfers von dem im vorangegangenen Jahr um gut fünf Zentimeter verlängerten Radstand. Breitere Reifen und Felgen gehören ebenso zu den fahrstabilisierenden Maßnahmen. **Der 70er-Jahrgang des 911 S steht mit 29.980 Mark in der Preisliste. Für die targa-Variante ist ein Aufschlag in Höhe von 2.220 Mark dazuzuaddieren.**

#Kann denn Leistung Sünde sein?

#Zwei Jahre nach Erscheinen des 2,2-Liter-Modells lassen die Porsche-Ingenieure dem Sechszylinder eine weitere Hubraumkur angedeihen. **Nun verfügt das luftgekühlte Aggregat über 2.341 Kubikzentimeter Hubraum und leistet damit – je nach Modell – 130 (als 911 T), 165 (911 E) beziehungsweise 190 PS (911 S).** Hintergrund dieser Feinarbeit am Triebwerk ist dessen Anpassung an die Abgasgesetzgebung in Nordamerika, die den Betrieb mit Normalbenzin vorschreibt. Dank des vergrößerten Brennraumvolumens seiner Zylinder leistet der Motor des 911 S jetzt trotz Normalbenzin-Kost 190 PS und beschleunigt den Wagen damit auf bis zu 230 km/h. Ebenfalls positiv fällt die bessere Elastizität und Durchzugskraft der 2,4-Liter-Modelle

auf. Wie heißt es landläufig so passend: Hubraum ist eben doch durch nichts zu ersetzen – außer durch mehr Hubraum ...

Aber die gesteigerte Leistung bei gleichzeitig reduzierter Verdichtung hat auch ihren Preis, schließlich fließen auf 100 Kilometer durchschnittlich gut und gern zwischen 15 und 20 Liter Kraftstoff durch die Einspritzanlage. Als Antwort darauf bietet Porsche optional auch einen um fast 20 auf insgesamt 80 Liter vergrößerten Tank an. Der dafür notwendige Platz wird durch ein faltbares Reserverad geschaffen. Das Notrad lässt sich mithilfe einer kleinen Pressluftflasche aufpumpen. **Das auffälligste Detail des 2,4-Liter-911-S ist sein Frontspoiler.** Dieses zuvor auf der Rennpiste erprobte Aerodynamik-

bauteil wirkt sich positiv auf den Geradeauslauf aus und wird fortan gern auch bei den anderen 911 nachgerüstet. Neu ist auch eine gegossene Aluminiumfelge, deren scharfkantige Optik ihr den Spitznamen »Hackmesser« einbringt. Tatsächlich bevorzugt das Gros der Elfer-Kunden die geschmiedeten Fuchs-Alus.

Beim 2,4-Liter-Modell hat Porsche die Gänge des Fünfganggetriebes neu sortiert. Nun liegen die ersten beiden Gänge in einer Ebene. Neu ist außerdem der nun aus Edelstahl gefertigte Auspuff – auch eine Form von Nachhaltigkeit. Die Kunden wissen dieses nichtrostende und damit langlebige Detail zu schätzen.



Bahamagelb

911 S (2.4), 1971
Jouef; Straßburg

#»Seit 100 Jahren machen Autos unabhängig. Eins macht abhängig«, so titelt die Werbeanzeige zum Jubiläumsmodell des 911 anno 1993. Große Headline und knallige Farben, das ist die Machart der neuen Kampagne der frisch gewählten Kreativagentur Jung von Matt. Knallige Farben sind auch auffälliges Merkmal der Modellpalette Anfang der 90er-Jahre. Unter der Leitung von Chefdesigner Harm Lagaaij wird der Zeitgeist – umweltfreundlich auf wasserlöslicher Basis – auf die Karossen gespritzt. Himbeerrot-Metallic, Sternrubin, Veilchenblau-Metallic, Amazonasgrün-Perlcolor, Libelltürkis-Metallic, Rivierablau und Irisblau-Perlcolor-Metallic lauten die Bezeichnungen der modischen Lacktöne. Die Farbe der meisten »Jubi-Elfer« hört auf den Namen Viola-Metallic (mit einem Interieur in Rubikon), kommt dunkel und nobel daher, in

der Sonne lila leuchtend. Und das Leuchten wird betont durch die üppigen Rundungen dieses speziellen 911, schließlich trägt er das Gewand des Werksturbolook mit der um zwölf Zentimeter verbreiterten Karosserie. Die ausgestellten Kotflügel verstärken die beim 911 ohnehin schon betörenden Lichtreflexe auf seinem Blechkleid. **Auf die Heckflosse des turbo darf das Sondermodell »30 Jahre 911« verzichten.** Kann es auch, denn ihm ist – wie (fast) allen Saugmotor-964ern – ein elektrisch ausfahrbarer Spoiler eigen. Ab Tempo 80 reckt der sich automatisch dem Himmel entgegen. Oder auf Knopfdruck. Weil es gefällt oder um sicherzustellen, dass Ordnungshüter die ausfahrende »aerodynamische Fahrstabilitätshilfe« nicht etwa als unfreiwilligen Geschwindigkeitsnachweis für ein etwaiges Tempovergehens nutzen könnten. M096 lautet die

Bestellnummer des auf 911 Exemplare limitierten Sondermodells. Chronisten zählen gar nur 896 in den Modelljahren 1993 und 1994 produzierte Fahrzeuge, schließlich ist sein Nachfolger bereits enthüllt. **Als Preis für die Jubiläumsversion werden 145.900 Mark aufgerufen.**

#Abhängigkeits- erklärung



Viola-Metallic

Porsche 911 »30 Jahre 911« (964), 1993
Minichamps, Niederndorf

#Generation III (964) und Panamericana



Porsche 911 Carrera 4 (964), 1989



Porsche 911 Carrera 4 targa (964), 1990



Porsche 911 Carrera 2 Cabriolet (964), 1989



Porsche Panamericana, 1989

#Generation III (964) und Panamericana



Porsche 911 Carrera RS 3.8 (964), 1992



Porsche 911 Carrera RS (964), 1992



Porsche 911 turbo 3.6 (964), 1993



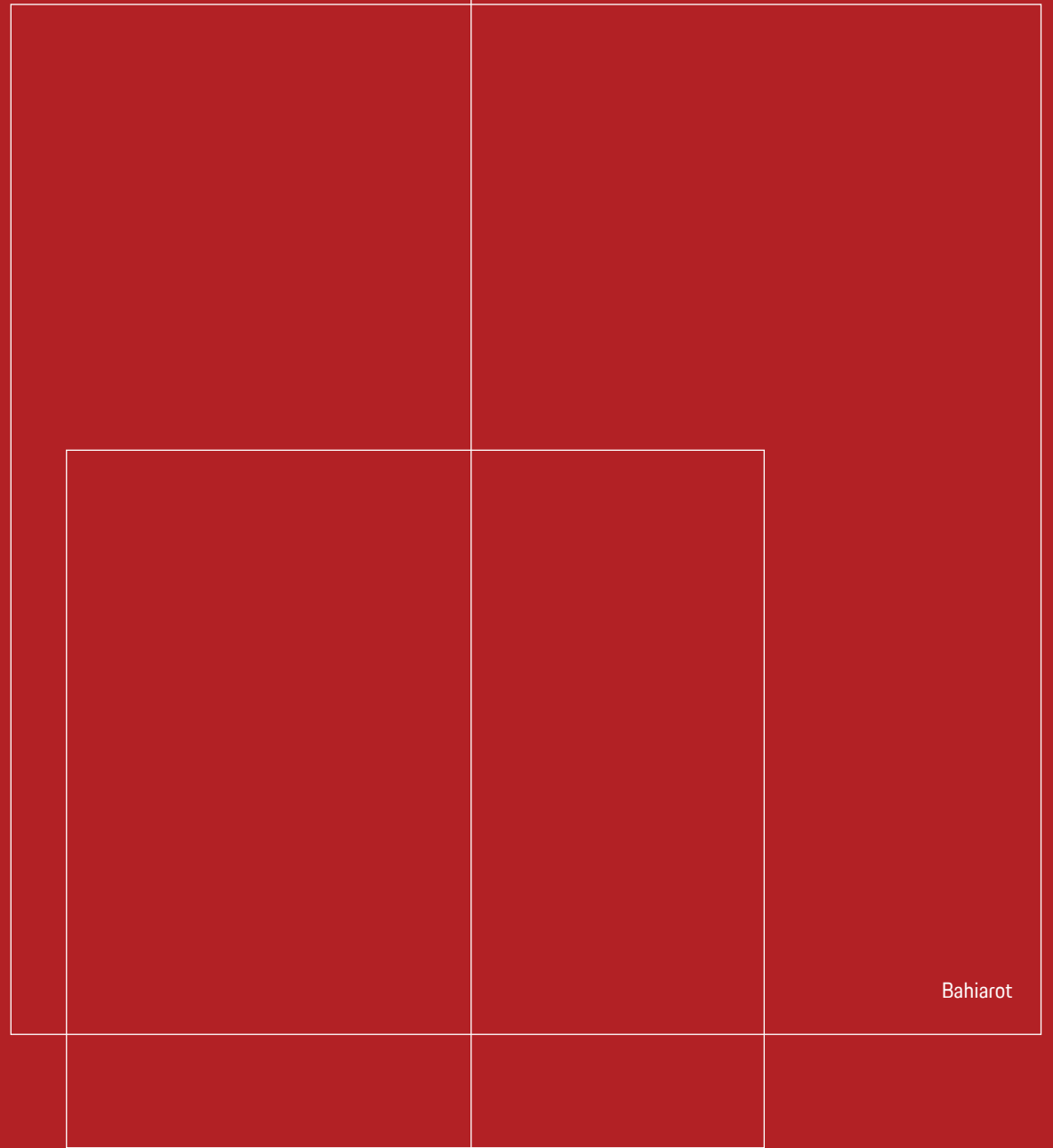
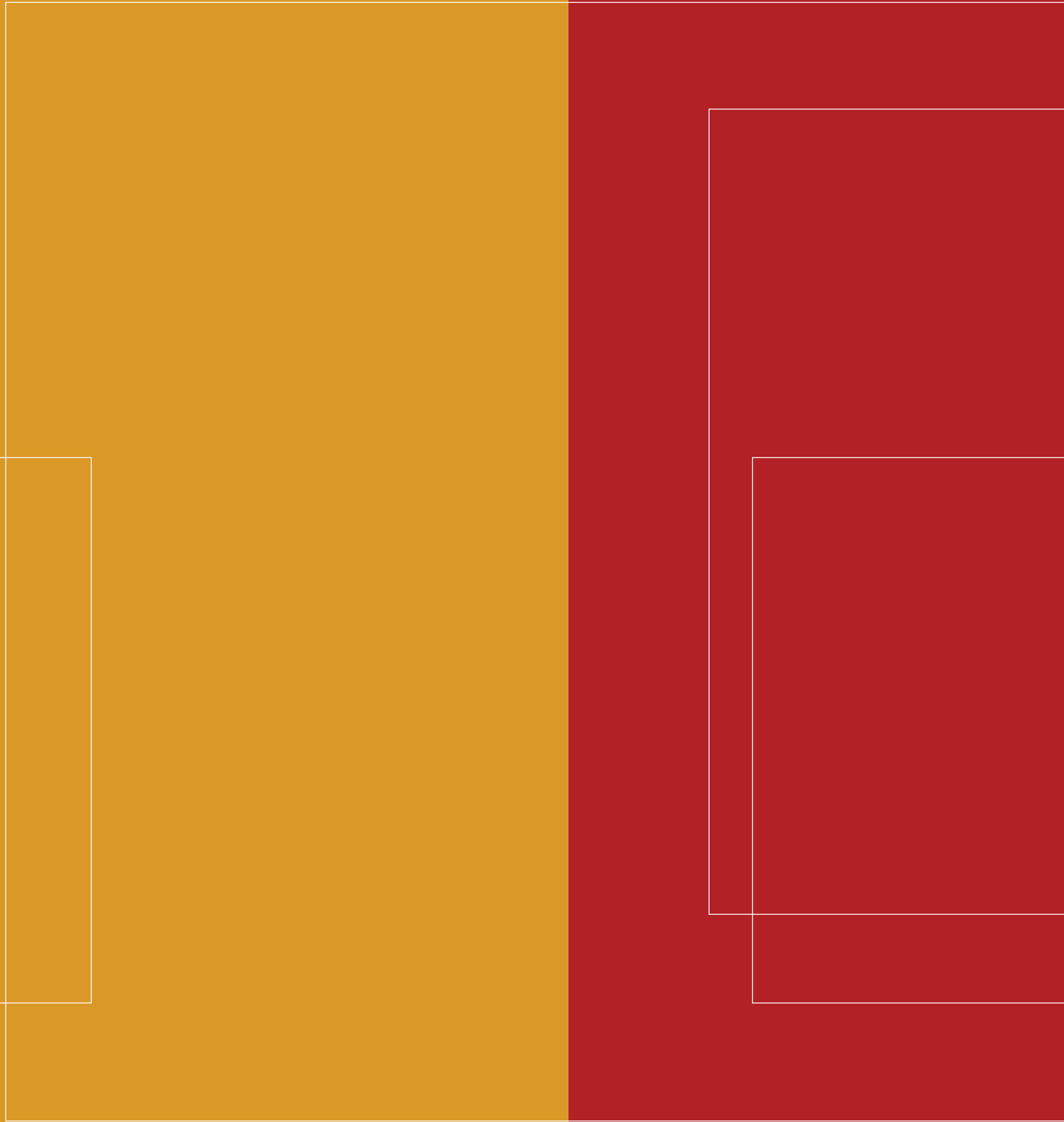
Porsche 911 turbo S Lightweight (964), 1992



Porsche 911 »30 Jahre 911« (964), 1993



Signalorange



Bahiarot