

Filmreihe „Porsche Heritage Moments“ gibt spannende Einblicke

17/12/2024 Vor mehr als fünf Jahrzehnten erprobt Porsche den Abgasturbolader im Motorsport. Wenig später zieht der Turbo in die Serie ein. 17 von 19 Porsche-Gesamtsiegen in Le Mans gelingen mit Turbomotoren. 2024 feiert das Unternehmen „50 Jahre Porsche Turbo“ in der Serie und widmet dem Thema vier Folgen der Reihe „Porsche Heritage Moments“.

In den frühen 1970er-Jahren wagt Porsche den Sprung in die Turbotechnologie. Erst im Rennsport, dann in der Serie. Mit der revolutionären Technologie fährt Porsche weltweit Siege ein, 17 der 19 Gesamtsiege in Le Mans gelingen mit Turbomotoren. Typisch für den Sportwagenhersteller ist der Transfer der im Rennsport bewährten Konzeption in die Serie. Am 3. Oktober 1974 präsentiert Porsche eine Serienversion des 911 Turbo auf dem Pariser Autosalon.

50 Jahre und acht 911 Turbo-Generationen später widmet der Sportwagenhersteller dem Jubiläum eine vierteilige Serie von „Porsche Heritage Moments“ auf dem Porsche YouTube-Kanal.

Timo Bernhard, Le-Mans-Sieger und Langstreckenweltmeister, führt durch die Folgen, zeigt

ausgewählte Porsche-Sportwagen und lässt spannende Gäste zu Wort kommen. So dürfen die Zuschauer unter anderem den Erinnerungen lauschen von: Thomas Krickelberg, Projektleiter in der Baureihe 911/718, Norbert Singer, ehemaliger Renningenieur, Frank Jung, Leiter Unternehmensarchiv, Hermann Burst, ehemaliger Leiter der Hauptabteilung Karosserieentwicklung und Walter Röhrl, zweifacher Rallye-Weltmeister und Porsche-Markenbotschafter.

Folge 1: „Turbo im Motorsport – Grundlage für den ersten 911 Turbo“

Für die erste Episode von „Porsche Heritage Moments“ hat sich Timo Bernhard einen ganz besonderen Gast eingeladen: Norbert Singer. Ein Aufeinandertreffen von Bernhard mit dem ehemaligen Renningenieur gleicht immer einer Reise in die Vergangenheit. Die beiden starten ihren Rückblick im Sommer 1970 mit dem Sieg beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans, dem ersten für Porsche. Kurze Zeit später entscheidet das Unternehmen, sich verstärkt im nordamerikanischen Canadian American Challenge Cup „CanAm“ zu engagieren und dort ein Triebwerk mit Abgasturbolader zu erproben. Die Entscheidung gegen einen 16-Zylinder-Sauger und für einen 12-Zylinder-Turbomotor ist schnell getroffen, schließlich mobilisiert ein 4,5-Liter-Turbo auf Anhieb 625 kW (850 PS).

„Vereinfacht gesagt, haben wir den Ladedruck erhöht und so mehr Leistungspotenzial erhalten. Der Turbo war zu Beginn der 1970er-Jahre der vielversprechendste Weg für die Zukunft im Motorsport“, erzählt Singer, der an 16 von insgesamt 19 Gesamtsiegen von Porsche in Le Mans beteiligt war.

Gemeinsam mit Bernhard spricht der ehemalige Renningenieur über die Besonderheiten des Porsche 917/30, der 1972 entstand und als Versuchswagen für die CanAm-Serie diente. Der weiterentwickelte Turbomotor kommt auf 735 kW (1.000 PS) aus 5,0 Liter Hubraum. Singer verrät in der knapp einstündigen Folge zudem einige Besonderheiten des Rennwagens. „Um das sehr agile Fahrzeug bequemer kontrollierbar zu bekommen, konnten wir Distanzstücke von 10, 20 oder 30 Zentimeter einsetzen und so den Radstand variieren“, erklärt Singer. Ein weiteres Modell, dem er sich anschließend mit Bernhard widmet, ist der Porsche 911 Carrera RSR Turbo 2.1 aus dem Jahr 1974, der erste Rennwagen mit Turbolader und Ladeluftkühlung in Le Mans.

Abschließend spricht das Duo über den für die Sportwagen-Weltmeisterschaft entwickelten Porsche 936 Spyder. Mit dem Zweisitzer fährt Porsche 1976 den ersten Gesamtsieg eines Turbomotors bei den 24 Stunden von Le Mans ein und gewinnt im selben Jahr die Sportwagen-Weltmeisterschaft. Ein Jahr später kehrt Porsche mit einem 936 Spyder und Biturbotechnik nach Le Mans zurück – und holt den vierten Gesamtsieg nach Zuffenhausen. Als Anschauungsmodell steht Bernhard und Singer ein Porsche 936/78 Spyder zur Verfügung. Der 700 Kilogramm leichte Rennwagen verfügt über ein 2,1-Liter-Aggregat mit Turbolader und Ladeluftkühlung.

Konzeption“

Mit einem weiteren Turbo-Mann der ersten Stunde trifft sich Timo Bernhard für die zweite Folge von „Porsche Heritage Moments“: Hermann Burst. Im Jahr 1969 beginnt der heute 84-Jährige als Aerodynamiker in der Rennsportabteilung von Peter Falk. Später arbeitet er als Leiter der Karosserieentwicklung. Gemeinsam mit seinem Team kümmert er sich Anfang der 1970er-Jahre um den Auftrieb des Elfers. Es entsteht der Heckspoiler des 911 Carrera RS 2.7, der schnell den Spitznamen „Entenbürzel“ erhält. Anschließend arbeitet Burst weiter an Formen, die zur Grundkarosserie eines Elfers passen, sich harmonisch einfügen und dennoch sofort als Evolution einer existierenden 911-Karosserie erkennbar sind. Im Jahr 1974 präsentiert Porsche den 911 Carrera RS 3.0. Am Heck trägt er die Weiterentwicklung des „Entenbürzels“, einen Heckspoiler, der später als „Walflosse“ bezeichnet wird.

Bernhard und Burst sprechen in der rund einstündigen Episode über die Anfänge des Turbo in der Serie. Hierfür schauen sie sich die Modelle 911 Turbo „Nr. 1“ und 911 Turbo 3.0 Coupé genauer an. Der erste 911 Turbo ist ein Geschenk zum 70. Geburtstag von Louise Piëch. Am 29. August 1974 erhält die Schwester von Ferry Porsche das Unikat mit schmaler Karosserie und einem 2,7-Liter-Motor. Das grüne Coupé aus dem Jahr 1976 war auf ihn selbst zugelassen. „Unser Ziel beim Elfer war es immer, den Hinterachsauftrieb niedrig zu halten. Das erreichten wir durch die verschiedenen Spoiler-Konfigurationen, die über viele Generationen hinweg entstanden sind. So kam es, dass die Ur-Idee der Elfer-Karosserieform, die zeitlos ist, bis heute hochgehalten werden kann“, fasst Burst zusammen. Nach seinem liebsten 911 Turbo-Modell gefragt antwortet er: „Der 911 Turbo der Generation 964 ist für mich die Vervollkommnung aller technischer Ziele, die wir bis dato über zwei Jahrzehnte verfolgt haben. Verzinkte Karosserie, automatische Heizungs- und Klimaregulierung, Aerodynamik – rein technisch gesehen ist er mein Favorit.“

Außerdem schwärmt der gebürtige Stuttgarter von der „kontrollierten Explosion“ und spielt damit auch auf den 50 Jahre alten Werbe-Slogan zum Turbo an: „Exclusive. Explosive. Expensive.“ So sei der Turbo für Burst die höchste Steigerung in Sachen Leistung, die möglich ist. „Ich mag den explosiven Moment, der so charakteristisch ist für die frühen Turbo-Modelle. Damit konnte ich immer gut umgehen“, sagt Burst, lacht und schließt noch einige Anekdoten an, die es in dieser Folge am zu sehen gibt.

Folge 3: „Turbo in neuen Sphären – Wasserkühlung“

Beim dritten Teil von „Porsche Heritage Moments“ anlässlich des Jubiläums „50 Jahre Porsche Turbo“ trifft Timo Bernhard zwei Männer, in deren Leben der Elfer schon immer eine große Rolle gespielt hat: Walter Röhrl und Thomas Krickelberg. Letzterer begann 1990 in der Abteilung Rennmotorenentwicklung und Motorenforschung bei der Porsche AG und ist heute als Projektleiter in der Baureihe 911/718 tätig. Gemeinsam mit dem zweifachen Rallye-Weltmeister und Porsche-Markenbotschafter widmet sich das Trio dem „Turbo in neuen Sphären“ – konkret dem Thema Wasserkühlung, veranschaulicht am Porsche 911 Turbo S der Generation 996, den Porsche vor genau

20 Jahren präsentiert hat. Der Turbo der Generation 996 ist der erste Elfer, der von einem wassergekühlten Vierventil-Sechszylinder-Boxermotor angetrieben wird. Ebenfalls ein Novum: Erstmals war er optional mit Fünfgang-Tiptronic S ausgestattet.

„Eines der Erfolgsgeheimnisse der 911-Baureihe ist die ständige technische Evolution, die auch den 911 Turbo dem Ideal von einem Sportwagen von Generation zu Generation immer näherbringt", sagt Krickelberg. Röhrl hat sich seinen ersten Turbo vor mehr als 45 Jahren gekauft. „Ich wollte sehen, ob ich einen Turbo bändigen kann", sagt Röhrl und lacht – denn er konnte es. „Einen Turbo zu fahren, war und ist der Traum schlechthin. Das habe ich mir bis heute bewahrt. Wenn ich ‚Turbo' höre, denke ich sofort an Dynamik, Präzision und Kraftentfaltung."

Folge 4: „Turbo – Beyond Performance"

Im vierten und letzten Teil der „Porsche Heritage Moments" spricht der Gastgeber mit Thomas Krickelberg und Frank Jung über das, was sich hinter der Bezeichnung „Beyond Performance" im Zusammenhang mit dem 50-jährigen Jubiläum des Turbo verbirgt. Im Detail geht es dabei um ikonisches Design, Porsche-DNA, Sportlichkeit und Alltagstauglichkeit. Als Anschauungsobjekte für die Folge dienen ihnen ein Porsche 911 GT2 der Generation 997 sowie das Jubiläumsmodell 911 Turbo 50 Jahre. Der 911 GT2 steht exemplarisch dafür, über das Gewöhnliche hinauszugehen und Herausforderungen zu meistern. Neben einer Biturboaufladung verfügt er auch über die Variable Turbinengeometrie, kurz VTG.

Krickelberg, der unter anderem die VTG mitverantwortete, geht zeitlich einen Schritt zurück: „Der 911 Turbo der Generation 997 war ein Meilenstein der Turbo-Geschichte von Porsche. Bei seiner Markteinführung 2006 war er das erste Serienfahrzeug mit Benzinmotor, das über VTG verfügte. Mit dieser Technologie gehörte das sogenannte Turbo-Loch der Vergangenheit an." Der 911 GT2 der Generation 997 ist heckgetrieben und wiegt 145 Kilogramm weniger als der 911 Turbo. Mit 390 kW (530 PS) ist der 2007 produzierte Sportwagen der stärkste Elfer seiner Zeit.

Den Sprung in die Jetztzeit wagen Bernhard, Jung und Krickelberg mit dem Jubiläumsmodell 911 Turbo 50 Jahre. Die serienmäßige seitliche Folierung greift das historische Dekor des 1973 auf der IAA als Studie des 911 Turbo vorgestellten Porsche 911 RSR Turbo auf. Gleichzeitig zeigt es anhand vieler Details den heute exklusiv den Turbo-Modellen vorbehaltenen Grauton Turbonit, unter anderem am Modellschriftzug, dem Tankdeckelverschluss und dem Porsche-Wappen. Auch im Innenraum sorgt die Farbe Turbonit für Kontraste. Über dem Handschuhfach ist eine Jubiläumsplakette aus Aluminium angebracht, die neben dem Schriftzug „turbo 50" auch die Limitierungsnummer des Sportwagens zeigt.

„Das hervorstechendste Merkmal im Interieur des Sondermodells ist für mich das Schottenkaro. Als der Turbo 1974 auf den Markt kam, gab es drei verschiedene Schottenkaros, die ihm bis 1976 exklusiv vorbehalten waren", sagt Jung über das ikonische Muster und die Hommage an die frühen Porsche 911 Turbo. Abschließend verrät der Leiter des Unternehmensarchivs noch, was „Turbo" für ihn bedeutet: „Wenn man sich mit der Geschichte von Porsche beschäftigt, ist ‚Turbo' nicht wegzudenken. Ein Turbo

war und ist immer die Speerspitze der Serie. Längst bezeichnet ‚Turbo' nicht mehr nur eine Technologie, sondern ist zum Markenbegriff geworden."

MEDIA ENQUIRIES



Sandro Kälin

Head of Communications Porsche Schweiz AG
+41 41 487 91 16
sandro.kaelin@porsche.ch

Consumption data

911 Turbo S (Vorgängermodell)

911 Turbo (Vorgängermodell)

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Image Sublines

Path: Filmreihe „Porsche Heritage Moments" bringt spannende Einblicke zusammen/Bilder/Bild_1.jpg
Title: Timo Bernhard, Walter Röhrl, Thomas Krickelberg (l-r), 911 Turbo S (996), 2024, Porsche AG
Subline: Timo Bernhard, Walter Röhrl und Thomas Krickelberg (l-r)

Path: Filmreihe „Porsche Heritage Moments" bringt spannende Einblicke zusammen/Bilder/Bild_2.jpg
Title: Norbert Singer, Timo Bernhard, Porsche Brand Ambassador, Porsche 911 Carrera RSR Turbo 2.1, 2024, Porsche AG
Subline: Norbert Singer erläutert den 911 Carrera RSR Turbo 2.1

Path: Filmreihe „Porsche Heritage Moments" bringt spannende Einblicke zusammen/Bilder/Bild_3.jpg
Title: Hermann Burst, Timo Bernhard, Porsche Brand Ambassador, 911 Turbo 'No. 1', 911 Turbo 3.0 (930), 2024, Porsche AG
Subline: Hermann Burst und Timo Bernhard

Path: Filmreihe „Porsche Heritage Moments" bringt spannende Einblicke zusammen/Bilder/Bild_4.jpg
Title: Hermann Burst, 2024, Porsche AG
Subline: Hermann Burst zeigt private Fotos und Unterlagen in Folge 2.

Path: Filmreihe „Porsche Heritage Moments" bringt spannende Einblicke zusammen/Bilder/Bild_5.jpg
Title: Thomas Krickelberg, Timo Bernhard, Porsche Brand Ambassador, 911 Turbo 50 Years, 911 GT2 (997), 2024, Porsche AG
Subline: Thomas Krickelberg steht Timo Bernhard in gleich zwei Folgen zur Entwicklung des Porsche Turbo Rede und Antwort.

Path: Filmreihe „Porsche Heritage Moments“ bringt spannende Einblicke zusammen/Bilder/Bild_6.jpg
Title: Thomas Krickelberg, Timo Bernhard, Porsche-Markenbotschafter, Frank Jung (l-r), Porsche 911 Turbo 50 Years, Porsche 911 GT2 (997), Porsche Museum, 2024, Porsche AG
Subline: Thomas Krickelberg, Timo Bernhard und Frank Jung (l-r)

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/de_CH/2024/historie/porsche-heritage-moments-filmreihe-50-jahre-porsche-turbo-38208.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/3305e671-4e8c-4982-a50f-296a4e7e02a6.zip

External Links
http://www.youtube.com/user/Porsche

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