

Der Typ 997: Technik-Offensive, neues Design und große Vielfalt beim Elfer

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

26/11/2018 Am 27. November feiert die achte Generation des Porsche 911 ihre Weltpremiere in Los Angeles – 55 Jahre nach dem Debüt des Ur-Elfers. Anlass, um die sieben Vorgänger-Generationen Revue passieren zu lassen. Teil 6: der Typ 997.

Ab 2004 präsentiert sich der Porsche 911 so vielfältig wie nie zuvor: Er steht als Coupé und Targa, Cabriolet und Speedster, mit Heck- und Allradantrieb, schlanker und verbreiteter Karosserie, mit wassergekühlten Saug- und Turbomotoren, als GTS sowie in den Sportversionen GT2, GT2 RS, GT3 und gleich zwei GT3 RS-Ausführungen zur Wahl. Inklusive Sondermodellen erreicht das Angebot 24 Modell-Varianten – ergänzt durch zahlreiche Individualisierungsmöglichkeiten.

Mit dem Design des 997 spitzt Porsche den 911-Charakter schärfer zu und verleiht ihm einen noch dynamischeren und kraftvolleren Auftritt. Bereits der Carrera wirkt mit seinem stärker modellierten Heck spürbar maskuliner, bei den S-, GT- und Turbo-Modellen kommen in der Breite weitere 44 Millimeter dazu. Zum Vorgänger grenzt sich der 997 durch die steiler stehenden, runden Klarglas-Scheinwerfer ab, die ein wichtiges Stilelement der luftgekühlten Elfer zitieren. Nach der Modellüberarbeitung im Juli 2008 prägen Bi-Xenon-Scheinwerfer und LED-Tagfahrlichter die Frontpartie.

Auch technisch eilt der Porsche 911 der Generation 997 neuen Bestmarken entgegen. Der 3,6 Liter große Sechszylinder des Carrera leistet zunächst 325 PS. Für die S-Modelle wird die Zylinder-Bohrung um drei Millimeter erweitert. Mit dann 3,8 Liter Hubraum kommt so der bislang größte Boxermotor in einem Serien-Elfer zum Einsatz.

Für die Modellpflege 2008 überarbeitet Porsche die Motorenpalette grundlegend und setzt erstmals auf Benzindirekteinspritzung. Verbrauch und Emissionen sinken signifikant, dennoch schnellen die Leistungswerte nach oben: 345 PS für den 3,6 Liter, 385 PS im 3,8-Liter-Sechszylinder. Im neuen 911 Carrera GTS, der die Lücke zwischen den S-Modellen und dem GT3 schließt, liegen sogar 408 PS an.

Auch der 911 Turbo profitiert von der Technologie-Offensive: Sein 3,6-Liter-Motor erhält, als erster Benziner überhaupt, Turbolader mit variabler Turbinengeometrie. Die spätere Umstellung auf 3,8 Liter Hubraum und Direkteinspritzung ermöglicht den Sprung von zunächst 480 auf 500 PS. Im 911 Turbo S stehen sogar 530 PS bereit, die erstmals serienmäßig mit einem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe kombiniert werden. Noch stärker und schneller ist nur der 911 GT2 RS: Sein Triebwerk leistet 620 PS, genug für eine Rundenzeit von 7:18 Minuten auf der Nürburgring-Nordschleife.

Die Leistungsspirale dreht sich auch für die GT3-Modelle weiter, von zunächst 415 auf 435 PS. Der RS 3.8 stellt sogar 450 PS zur Verfügung. Doch die Krönung ist der auf 600 Einheiten limitierte GT3 RS 4.0 – er setzt mit glatten 500 PS ein Glanzlicht.

Zugleich zeichnet sich die Generation 997 durch bemerkenswerte Sondermodelle aus, so etwa den 911 Sport Classic. Alle 250 Exemplare finden binnen 48 Stunden einen Käufer. Vom 911 Speedster – ebenfalls 408 PS stark – bietet Porsche 356 Stück an. Eine besondere Spezialität stellt der 911 Turbo S Edition 918 Spyder dar: Er verkürzt künftigen Besitzern eines neuen 918 Spyder die Wartezeit auf ihren Hybrid-Supersportler – nur diese 918 Glücklichen können das Sondermodell bestellen. Zwischen 2004 und 2012 produziert Porsche insgesamt 213.004 Sportwagen des Typs 997.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/historie/porsche-911-sieben-generationen-teil-6-typ-997-16457.html

Externe Links