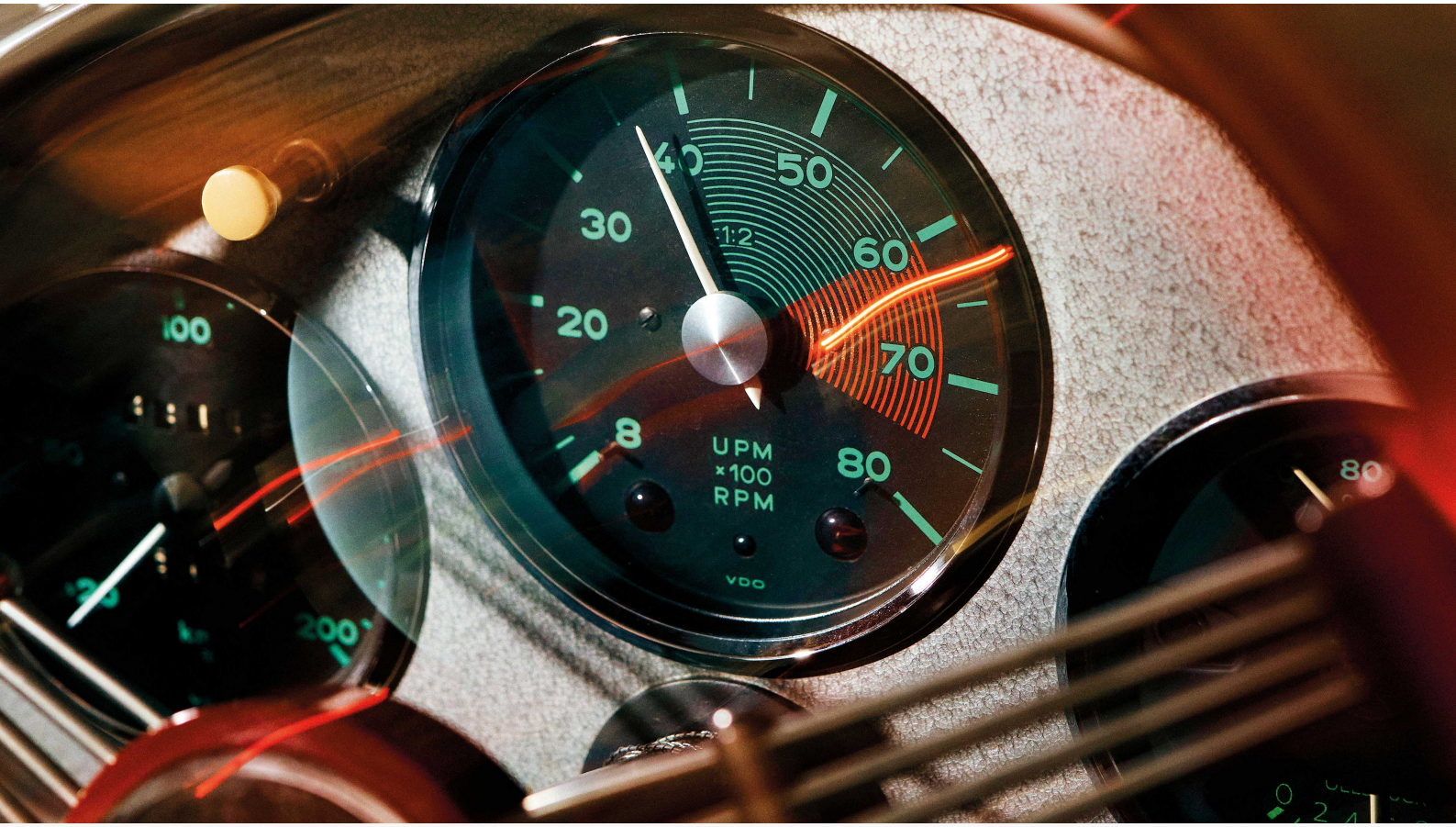


Rennsport DNA: Der zentrale Drehzahlmesser

09/02/2026 Seit dem 550 Spyder prägen die Rundinstrumente mit dem mittig angeordneten Drehzahlmesser das Porsche-Cockpit.

Vertraute Details im Porsche-Cockpit spannen seit mehr als sieben Jahrzehnten eine Brücke durch die Zeit: zum Beispiel die Rundinstrumente – und insbesondere der mittig angeordnete Drehzahlmesser. Dieser ist die Konstante in der Blickachse zahlreicher Porsche-Fahrer. Und wie so viele Entwicklungen des Sportwagenherstellers hat auch diese ihren Ursprung im Rennsport – im ersten speziell für den Motorsport konzipierten Porsche: dem 1953 vorgestellten 550 Spyder.

Rückblick, November 1953: Bei der Carrera Panamericana, einem öffentlichen Straßenrennen in Mexiko, gehen Hans Herrmann und Karl Kling mit zwei 550 Spyder an den Start. Die exakte Geschwindigkeit ist für die Rennfahrer nebensächlich – sie sind ohnehin stets so schnell wie möglich unterwegs. Von zentraler Bedeutung ist indessen die Drehzahl. Sie ist ausschlaggebend für die Gesundheit des Motors und den perfekten Schaltpunkt.

Und so rückt Porsche den Drehzahlmesser an Bord des 550 Spyder in das Zentrum der Rundinstrumente. Auf diese Weise registrieren die Fahrer die Drehzahl intuitiv und damit permanent. Im 550 blicken sie dabei auf eine in Chrom eingefasste Anzeige, die in hellgrünen Ziffern auf schwarzem Grund Markierungen von 0 bis 80 zeigt. Die Abkürzungen UPM und RPM x 100 transformieren die Werte in das Zündfeuerwerk der realen Drehzahlen: Zwischen 4.000 und 6.000 Touren schnellt der weiße Zeiger des Instruments in eine grün schraffierte Fläche. Darüber verlässt die Nadel den Wohlfühlbereich des Boxers – der rote Bereich mahnt zur Zurückhaltung.

Das neue Cockpit-Layout bewährt sich: Zwar reicht es in diesem Jahr noch nicht zum Sieg, doch bereits ein Jahr später wird Hans Herrmann bei der Panamericana im 550 Spyder Klassensieger und Dritter im Gesamtklassement. Auch dank des Drehzahlmessers ist er dabei materialschonend und mit maximaler Performance zugleich unterwegs.

Vom Rennsport auf die Straße

1955 erobert das zentral angeordnete Instrument den neuen 356 A. Als 1963 der 911 (noch unter der Bezeichnung 901) debütiert, ist der mittige Drehzahlmesser bereits Teil der Porsche-DNA. Setzten der 550, der 356 und der frühe 912 noch auf drei Rundinstrumente, steigt ihre Zahl im 911 auf fünf. Später werden die Mittelmotormodelle 914, Boxster und Cayman den Dreiklang als Hommage an den ebenfalls mit Mittelmotor konzipierten 550 wieder aufnehmen. Einen Sonderweg gehen allein die Transaxle-Modelle 924, 944, 968 und 928 sowie der erste Cayenne. Ihr Cockpit ist durch die Gleichberechtigung von Tachometer und Drehzahlmesser geprägt.

Mit der Digitalisierung lernt der Drehzahlmesser dazu. Immer noch in der Mitte, lässt sich hier zusätzlich auch das Tempo ablesen – fortan ist dieses Zusammenspiel der Informationen für Porsche-Fahrer eine intuitiv genutzte Selbstverständlichkeit. Bei alldem hat die Architektur der Rundinstrumente nichts an Klarheit verloren – im aktuellen 911 verschmilzt sie in perfektem Einklang von Form und Funktion als Display mit dem Cockpit der Neuzeit.

Info

Text erstmals erschienen im Christophorus Magazin, Ausgabe 417.

Text: Thomas Fuths
Titelbild: Constantin Mirbach

Copyright: Alle in diesem Artikel veröffentlichten Bilder, Videos und Audio-Dateien unterliegen dem Copyright. Eine Reproduktion oder Wiedergabe des Ganzen oder von Teilen ist ohne die schriftliche Genehmigung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG nicht gestattet. Bitte kontaktieren Sie christophorus@porsche.de für weitere Informationen.

MEDIA ENQUIRIES



Astrid Böttinger

Spokesperson Heritage and Porsche Museum
+49 (0) 170 / 911 2065
astrid.boettinger@porsche.de

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2026/historie/porsche-icon-christophorus-417-drehzahlmesser-41452.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/4473c6a4-8a45-475d-95e8-195126124a9d.zip

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