

60 Jahre Porsche 911: die Erfolgsgeschichte der Evolution

04/08/2023 Mit dem 911 schuf Porsche eine Sportwagen-Legende. Ein Status, den sich der Elfer verdienen musste. Kontinuierliche Weiterentwicklung über acht Generationen machte ihn zu dem, was er heute ist.

Sänger Udo Lindenberg, *Zeit* -Herausgeberin Marion Gräfin Dönhoff, Schauspieler Keanu Reeves: Sie alle fahren Porsche 911 und tragen dazu bei, eine einzigartige Geschichte zu schreiben. Die Geschichte einer Idee, die sich zu einem generationenübergreifenden Erfolg und zum Inbegriff eines Lebensgefühls entwickelt hat. Einer Idee für ein Fahrzeug, das es schafft, vermeintliche Gegensätze zu vereinen: Höchste Performance bei gleichzeitig uneingeschränkter Alltagstauglichkeit, gepaart mit modernem Luxus. Ausdruck für Erfolg, ohne den Anschein von Überheblichkeit. Zeugnis modernster Technik, das gleichzeitig eine zeitlose Skulptur darstellt. Oder wie es Ferry Porsche ausdrückte: „Der 911 ist das einzige Auto, mit dem man von einer afrikanischen Safari nach Le Mans, dann ins Theater und anschliessend auf die Strassen von New York fahren kann."

Die F-Serie, der Ur-Elfer

Die Anfänge

Für die Weltöffentlichkeit beginnt die Geschichte des Porsche 911 – damals noch als 901 – auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt am 12. September 1963. Die Ursprünge der zukünftigen Ikone liegen aber noch weiter zurück. Seit 1948 baut Porsche, zunächst im österreichischen Gmünd und ab 1950 in Stuttgart-Zuffenhausen, den 356 als Coupé und Cabriolet, das bis dahin erste und einzige Modell der Marke.

Ab Mitte der 1950er-Jahre macht man sich Gedanken über einen Nachfolger beziehungsweise ein Nachfolgemodell. Im Gespräch ist zunächst ein moderner Viersitzer. „Vier Sitze können andere besser", soll Ferry Porsche schliesslich gesagt und folgende Eckdaten für das neue Modell festgelegt haben: Ein kompakter 2+2-Sitzer mit einem Radstand von 2,2 Metern – 20 Zentimeter weniger als ursprünglich vorgesehen. Nach diesem Rezept wird das Modell 901 konstruiert, wie es 1963 präsentiert wurde.

Um den Wunsch nach mehr Leistung kümmert sich Ferrys Neffe, ein junger Ingenieur namens Ferdinand Piëch. Er konstruiert einen luftgekühlten Boxermotor mit sechs Zylindern, der aus zwei Litern Hubraum 130 PS schöpft. Das Design stammt aus der Feder von Ferdinand Alexander „Butzi" Porsche. Der 901, sein vierter Entwurf für ein Automobil, kommt allerdings nicht überall gut an. „Die nüchterne Form ist damals mutig, auch weil Viele noch an der Modellform des 356 hängen", erinnert sich Butzis Bruder Wolfgang Porsche später. „Wenn einem auf Anhieb etwas gut gefällt, hält das nicht lange vor", verteidigt Vater Ferry die Arbeit seines Sohnes. Und er sollte recht behalten. Wenn auch nicht sofort.

Der holprige Start des Ur-Elfers

Am 27. Oktober 1964 – mehr als ein Jahr nach der Präsentation in Frankfurt – liefert Porsche schliesslich den ersten 901 aus. Der französische Autobauer Peugeot hatte sich damals bereits die Namensrechte für alle dreistelligen Nummern mit einer Null in der Mitte gesichert. Eine 1 ersetzt die 0 des Anstosses, der Porsche 911 ist geboren.

Doch das ist nicht die einzige Hürde. Die Nachfrage nach dem neuen Modell fällt geringer aus als erhofft. Den ursprünglich genannten Preis von 23'900 D-Mark – umgerechnet rund 54'000 Franken – muss Porsche schon zum Serienstart um 2'000 D-Mark reduzieren. Zum Ende des ersten Kalenderjahres sind gerade einmal 232 Autos in Kundenbesitz.

Der Erfolg kommt ins Rollen

Der 911 überzeugt nicht auf Anhieb. Doch seine Talente sprechen sich herum. „Der neue Porsche verfolgt die Linie des zu höchst sportlichen Fahrleistungen befähigten, aber auch komfortablen Reisewagens", schreibt etwa die Schweizer Automobil Revue. Mit 130 PS, einer Beschleunigung von 0 bis 100 km/h in nur 9,1 Sekunden und einer Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h ist der 911 Mitte der 1960er-Jahre zudem eines der schnellsten Autos auf dem Markt. Bei dem 5-Gang-Getriebe liegt der erste Gang unten links, um den auf der Strasse oft benötigten Wechsel zwischen zweitem und drittem Gang zu erleichtern. Das ist damals genauso hochtechnologisch wie die Vorbereitung für einen

Sicherheitsgurt oder das 12-Volt-Bordnetz samt elektrischem, dreistufigem Scheibenwischer.

Allerdings gibt es auch Kritik. Durch seinen kurzen Radstand und die hecklastige Gewichtsverteilung ist der 911 anfällig für Seitenwind und im Grenzbereich schwer zu beherrschen. Doch Porsche setzt schon zu diesem frühen Zeitpunkt auf ein bestimmtes Prinzip, welches den 911 bis heute zum Erfolgsmodell macht: stetige Evolution. Der 911 wird laufend überarbeitet. Die Fahrwerksabstimmung wird verändert, Ballast in der vorderen Stossstange verbessert die Balance. Es folgen Varianten wie das Einstiegsmodell 912, der 911 S mit 160 PS oder das „Sicherheitscabriolet" 911 Targa mit elegantem Überrollbügel, das vor allem für den US-amerikanischen Markt konzipiert ist.

Die Verkäufe ziehen an: Bis Ende 1967 bringt Porsche 10'723 Elfer auf die Strassen. Und auch die Evolution setzt sich fort. Auf das Ur-Modell folgt ab Modelljahr 1967 die A-Serie mit neuen Varianten, Zweikreis-Bremssystem und optionalem, halbautomatischem „Sportomatic"-Getriebe. Für das Modelljahr 1969 werden der Radstand um 57 Millimeter verlängert und die Kotflügel verbreitert, um das Fahrverhalten zu beruhigen. Die Entwicklung gipfelt in der F-Serie für das Modelljahr 1973, die vom Homologationsmodell 911 Carrera RS 2.7 gekrönt wird. Der Begründer der legendären „RS-Dynastie" mit seinem charakteristischen Entenbürzel am Heck beeindruckt bis heute mit seinen Eckdaten: 960 kg leicht (Sport-Variante), 210 PS stark, 0 bis 100 km/h in 5,8 Sekunden – und mit 245 km/h Höchstgeschwindigkeit damals das schnellste Serienauto Deutschlands.

Die G-Serie, zweite Generation des 911

Der erste Generationenwechsel – und der erste Turbo
Nach rund einer Dekade ist im Modelljahr 1974 die Zeit reif für die erste grosse Überarbeitung des 911. Wichtigster Treiber dafür sind neue Gesetze in den USA. Die *bumper rules* fordern, dass Autos kleine Parkrempler mit bis zu fünf Meilen pro Stunde schadlos zu überstehen haben. Der neue Designchef bei Porsche ist Anatole Lapine, der später auch für die legendären Martini-Racing-Muster verantwortlich sein wird. Er löst die Aufgabe pragmatisch und stilvoll zugleich: durch lackierte Alu-Stossfänger mit Gummieinlagen. Faltenbalge an beiden Enden der Stossfänger federn leichte Einschläge ab und erfüllen damit die gesetzlichen Vorgaben. Ebenfalls auf US-amerikanische Gesetze gehen die mit der G-Serie eingeführten sogenannten Sicherheitssitze mit integrierter Kopfstütze zurück. Ein Merkmal, das sich bis heute in jedem 911 wiederfindet.

Auch im neu angebrochenen Modellzeitalter setzt Porsche den Rhythmus der jährlichen Weiterentwicklungen fort: Die Serien G, H, I, K, L, M (Modelljahr 1980) und A bis D (ab Modelljahr 1981) bringen mehr Hubraum, mehr Leistung und bessere Fahrleistungen. Der Carrera des Jahrgangs 1974 startet mit dem bekannten 2.7er-Motor und 210 PS, darunter sind Versionen mit 150 oder 175 PS zu haben. Doch trotz umfangreicher Anpassungen ist 1974 kein erfolgreiches Geschäftsjahr: Porsche bekommt die Ölkrise zu spüren. Die Verkäufe gehen von vormals gut 15'000 auf weniger als 10'000 Stück zurück.

Trotzdem zeigt Porsche auf dem Pariser Autosalon im Herbst 1974 eine echte Sensation: den ersten

911 Turbo. Mit Abgasturbolader samt Ladedruckregelung bringt das neue Spitzenmodell Motorsporttechnik auf die Strasse. Die Fahrleistungen des 260 PS starken Athleten sind schlichtweg atemberaubend: 5,5 Sekunden bis 100 km/h und über 250 km/h schnell. Und schon damals ist der 911 Turbo die luxuriöseste Art, einen 911 zu fahren. Er bietet nicht nur Lederpolsterung, sondern auch ein Radio mit elektrisch ausfahrbarer Antenne und elektrische Fensterheber.

Auferstanden von den Totgesagten
Trotz steter Überarbeitung und mittlerweile mehr als beeindruckender Leistung – ab 1978 gar 300 PS im Turbo – scheint die Ära des Porsche 911 gegen Ende der 1970er-Jahre zu Ende zu gehen. Die Transaxle-Modelle 924 und 928 sollen die Nachfolge antreten. „Es wird wohl noch zwei bis drei Jahre dauern, ehe die Fertigung des 911 eingestellt werden kann", erklärt der damalige Porsche-Chef Ernst Fuhrmann in einem Interview. Doch die Käufer bleiben dem 911 treu und der Klassiker überlebt nicht nur das ihm vorausgesagte Ende – er gibt sich vielseitiger denn je: Bei der Rallye Paris–Dakar geht 1984 ein um 28 Zentimeter höhergelegter Carrera mit Allrad an den Start, und 1982 wird das Angebot erstmals um ein Cabriolet erweitert. Spätestens jetzt ist klar: Der 911 hat nicht nur das Zeug dazu, er ist bereits ein zeitloser Klassiker.

Die Generation 964

Komplett neu: der 911 in der Generation 964
Der nächste Meilenstein in der 911er-Historie liegt im Jahr 1989. Mit der intern 964 genannten Reihen präsentiert Porsche erstmals einen von Grund auf neu entwickelten 911. Obwohl die von Ben Dimson gestaltete Karosserie die Formensprache der Vorgänger in weiten Teilen übernimmt, ist die Aerodynamik deutlich verbessert. Zudem hält jede Menge neue Technik Einzug: Erstmals verfügt der 911 über einen automatisch ausfahrenden Heckspoiler, ABS, Allradantrieb, Servolenkung und Airbag (ab 1991). Später ist optional ist ein Automatikgetriebe für den Carrera erhältlich.

Geblieben ist selbstverständlich der luftgekühlte Boxermotor im Heck. Hierbei handelt es sich allerdings um eine Neuentwicklung mit Doppelzündung, elektronischer Motorsteuerung und 3,6 Litern Hubraum. Damit kommt der neue Boxer auf 250 PS, womit die Fahrleistungen an die des ersten 911 Turbo heranreichen. Auch der 964 wird nach und nach als Coupé, Cabriolet und Targa angeboten.

Die Varianten des 964
Typisch 911: Die Vielseitigkeit des 911 zeigt sich auch beim 964 in zahlreichen Variationen. Auf dem Genfer Automobilsalon im Frühling 1991 präsentiert Porsche den 911 Carrera RS. Als Strassenversion des im seit 1990 ausgetragenen Carrera Cup eingesetzten Rennwagens verkörpert er das Erbe des Carrera RS 2.7. Der Motor erstarkt für diese Version auf 260 PS, dem Leichtbaugedanken fällt unter anderem die Servolenkung zum Opfer. Ein Sperrdifferenzial, zusätzliche Bremsenkühlung und eine kompromisslosere Fahrwerksabstimmung machen den RS fit für die Rennstrecke. Für Puristen ist der RS auch als NGT im Angebot: Der Verzicht auf grosse Teile der Schalldämmung und Teppiche im Innenraum senkt das Gewicht um 70 kg auf 1'150 kg. 1993 führt der RS 3.8 mit 300 PS die RS-Dynastie zu einem neuen Höhepunkt.

Und auch die Geschichte des 911 Turbo wird fortgesetzt: Ebenfalls 1991 debütiert der – mit Ausnahme einer Cabriolet-Kleinstserie von nur sechs Stück – ausschliesslich als Coupé erhältliche 911 Turbo 3.3 der Generation 964. Darin wirkt der 3,3-Liter-Motor aus dem Vorgänger, der nun 320 PS leistet. Im 1992 in Kleinserie aufgelegten Turbo S, der dank radikaler Diät rund 180 kg leichter als der Serien-Turbo ist, kitzeln die Ingenieure gar 381 PS aus dem Motor, bevor dieser 1993 durch den Turbo 3.6 mit 360 PS abgelöst wird.

Wie bei der Vorgänger-Generation wird auch beim 964 ein auf dem Cabrio basierender Speedster mit verkürztem Scheibenrahmen und besonders sportlichen Proportionen in Kleinserie aufgelegt.
Und den 30. Geburtstag des 911 feiert Porsche mit dem Jubiläumsmodell „30 Jahre 911“, einem Carrera 4 mit der breiteren Karosserie des 911 Turbo – streng limitiert auf 911 Stück.

Die Generation 993

Radikal neu: die Optik des 993
Schon 1993 präsentiert Porsche mit der intern 993 genannten vierten Modellgeneration des 911 den Nachfolger für den 964. An den Grundwerten verändert sich in dem 2+2-Sitzer mit im Heck verbautem Sechszylinder-Boxermotor wiederum nichts. Auch der Radstand bleibt mit 2'272 Millimetern identisch. Eine neue Mehrlenker-Hinterachse sorgt jedoch für ein deutlich gutmütigeres Fahrverhalten. Während der Innenraum grösstenteils vom 964 übernommen wird, erhält der 993 aussen eine komplett neue Optik: Glatter, runder und moderner kommt er daher. Beim Targa (ab Modelljahr 1996) verzichten die Designer sogar auf den ikonischen Sicherheitsbügel. Stattdessen sorgt ein grosses, nach hinten öffnendes Glasdach für viel Licht und Luft im Innenraum. Alternativ ist auch hier ein Cabriolet erhältlich.

Der Motor, nach wie vor mit 3,6 Litern Hubraum, leistet zunächst 272 PS. Für das Modelljahr 1996 wird die Leistung durch einen Ansaugtrakt mit variablem Querschnitt (Vario-Ram) auf 285 PS angehoben. Ab Werk ist eine zusätzliche Leistungssteigerung auf 300 PS bestellbar. Das 6-Gang-Schaltgetriebe ist serienmässig vorhanden, eine 4-Gang-Automatik gibt es gegen Aufpreis.

Wegweisende Varianten
Mit dem 993 baut Porsche ein Modellprogramm auf, das für die Baureihe 911 in grossen Teilen zukunftsweisend sein wird. Nach den Standard-Modellen Carrera (Heckantrieb) und Carrera 4 (Allrad) folgen Carrera S und 4S, die mit breiterer Karosserie sowie Bremsanlage und Fahrwerkskomponenten aus dem 911 Turbo mehr Sportlichkeit bieten.

Der 993 Turbo debütiert 1995 – und gibt für alle folgenden Turbo-Varianten die Richtung vor. Sein 3,6-Liter-Boxer wird erstmals von zwei Turboladern unter Druck gesetzt und leistet 408 PS, die – ebenfalls eine Premiere beim Turbo – über alle vier Räder auf die Strasse gebracht werden. Optional ist auch hier eine Leistungssteigerung zu haben, die den Wagen auf 430 PS bringt.

Diese Leistungsstufe kommt auch in einem weiteren, für die Zukunft wichtigen Modell zum Einsatz: Der

911 GT2 ist das erste Strassenmodell mit dem heute legendären „GT"-Kürzel am Heck. Ein kompromissloser Rennwagen mit Strassenzulassung, der auf Allradantrieb verzichtet und dafür auf Leichtbau und Aerodynamik setzt – wie die heutigen GT-Modelle.

Das Meisterwerk der luftgekühlten Ära erschafft Porsche mit dem 911 Turbo S der Generation 993: Mit 450 PS wird diese Turboversion zum ersten 911, der die 300-km/h-Marke erreicht.

Die Generation 996

Wasser statt Luft: eine neue Epoche
Am 27. November 1997 wird Los Angeles zum Schauplatz des grössten Umbruchs in der Geschichte des 911: Die Generation 996 wird vorgestellt. Aufgrund der Gleichbauteilestrategie orientiert sie sich aussen wie innen am 1996 eingeführten Mittelmotor-Sportler Boxster. Porsche muss sich Anfang der 1990er-Jahre nachhaltig profitabel aufstellen, deshalb werden die Produktionskosten optimiert. Dabei helfen Gleichteile in mehreren Modellen – und clevere Lösungen. Die Scheinwerfer-Einheit des 996 fasst sämtliche Leuchtelemente in einem Bauteil zusammen und erleichtert damit die Montage deutlich. Zum zweiten Mal in der Geschichte des 911 wird der Radstand gestreckt – diesmal gar um 80 Millimeter. Insgesamt wird der Elfer 18,5 Zentimeter länger und drei Zentimeter breiter, was für spürbar mehr Platz im Innenraum sorgt.

Die grösste Neuerung findet sich aber im Heck des 996: Um die strengeren Abgasvorschriften zu erfüllen und – wie es für jede 911-Weiterentwicklung gilt – mehr Leistung bei geringerem Verbrauch zu realisieren, müssen die Ingenieure von bislang zwei auf vier Ventile pro Zylinder aufrüsten. Das sorgt allerdings für mehr Hitze im Zylinderkopf, und damit kommt die bisher verwendete Luftkühlung nicht klar. In den neu gestalteten Anzeigen im Cockpit findet also erstmals in einem 911 eine Anzeige für die Kühlwassertemperatur ihren Platz.

Der neue wassergekühlte 3,4-Liter-Saugmotor kommt auf 300 PS. Allradantrieb kann auch beim 996 gegen Aufpreis bestellt werden, genauso wie eine 5-Gang-Tiptronic als Alternative zum Schaltgetriebe. Nebst Coupé und Cabriolet ist ab Modelljahr 2002 auch der Targa wieder im Angebot. Wie der Vorgänger bietet er ein grossflächiges Glasdach – und erstmals eine Heckscheibe, die sich nach oben öffnen lässt, wodurch die Rücksitze noch besser als Gepäckablage taugen. Der 911 war eben schon immer auch ein äusserst praktischer Sportwagen.

Mit der Modellpflege zum Modelljahr 2002 steigt der Hubraum auf 3,6 Liter, die Leistung auf 320 PS. Die optionale Werksleistungssteigerung, die für das Sondermodell „40 Jahre 911" (Modelljahr 2004) zum Serienumfang gehört, bringt den Wasser-Boxer auf 345 PS.

Leistung ohne Wenn und Aber
Mit deutlich geräumigerem Innenraum und neuem Motor spricht der 911 nun eine noch breitere Zielgruppe an – und muss sich gleichzeitig bei den eingefleischten Elfer-Fans beweisen. 1998 erbringt der 911 GT1 diesen Beweis und lässt weder Fragen noch Wünsche offen: Pünktlich zum 50-jährigen

Markenjubiläum fährt der GT1 einen Doppelsieg beim den 24 Stunden von Le Mans ein.

Und auch auf der Strasse lässt der 996 keine Zweifel aufkommen. Im Mai 1999 rollt der erste 911 GT3 vom Band: eine pure Fahrmaschine mit 360 PS starkem Saugmotor – auf Wunsch und ohne Mehrpreis mit Schalensitzen und Überrollbügel. Damit schlägt der GT3 die Brücke zwischen Strasse und Rennstrecke. Und sein Name steht bis heute genau dafür. Das Kürzel „GT3 RS" debütierte ebenfalls am 996 – ab 2004 mit 381 PS.

Der 911 Turbo ergänzt das Line-up ab Januar 2000 mit Allradantrieb und 420 PS starkem Biturbo-Boxermotor. Zum Modelljahr 2004 ist der Turbo erstmals in der offiziellen Serienproduktion als Cabriolet zu haben. Auch der optisch an den Turbo angelehnte Carrera 4S wird in der Coupé- und in der Cabrioletversion angeboten. Kurzum, beim 996 ist die Vielfalt so gross wie nie zuvor bei einem 911. Ein Faktor dafür, dass der 996 mit mehr als 175'000 verkauften Exemplaren zum bis dahin beliebtesten 911 wird. Krönung der Modellreihe ist der für das Modelljahr 2001 lancierte GT2 mit 462 PS (ab 2003 483 PS) – und erstmals serienmässig verbauter Karbon-Keramik-Bremsanlage.

Die Generation 997

Neues altes Gesicht
Mit der sechsten Generation kehrt das klassische 911-Gesicht mit runden Scheinwerfern zurück. Auch das Heck bekommt mit der Neuauflage wieder eine stärkere Kontur und die beliebten breiten Backen. Die Technik des 997 orientiert sich an der Vorgänger-Generation. Bei den Motoren handelt es sich um Weiterentwicklungen, wobei der Carrera S eine Hubraum-Erhöhung auf 3,8 Liter erfährt und nun 355 PS leistet. Der Targa (ab Modelljahr 2006) ist erstmals und ausschliesslich mit Allradantrieb und in zwei Leistungsstufen (Targa 4 und Targa 4S) erhältlich und verfügt weiterhin über ein Glasdach. Nach und nach wird das Modellangebot um den GT3, GT3 RS und GT2 ergänzt. In der Generation 997 ist der 911 Turbo (ab 2006) erstmals auch mit Tiptronic-S-Automatikgetriebe zu haben. Der 3,6-Liter-Biturbo-Boxer verfügt zudem über Turbolader mit variabler Turbinengeometrie – eine Weltneuheit für einen Benzinmotor.

Viel neue Technik im Facelift
Umfangreiche technische Neuerungen bringt die Modellpflege im Jahr 2008. Mit ihr lanciert Porsche elektronisch verstellbare Stossdämpfer, eine komplett neue Motorengeneration mit Benzin-Direkteinspritzung sowie das Porsche-Doppelkupplungsgetriebe PDK. Die Getriebetechnik hat bei Porsche eine lange Geschichte und taucht 1969 erstmals in den Entwicklungsakten auf. Porschetypisch wird das Getriebe zunächst im Rennsport eingesetzt. Die Gruppe-C-Renner 956 und 962 sind so bereits in den 1980er-Jahren mit Doppelkupplung unterwegs. In den Serienmodellen der Generation 997.2 sorgt es für bessere Beschleunigung und geringeren Verbrauch – und mausert sich auch für sportlich ambitionierte Fahrer zur Alternative zur klassischen Handschaltung: Der 911 Turbo S (ab 2010) beschleunigt mit 530 PS, 700 Nm und serienmässigem PDK-Getriebe in nur 3,3 Sekunden auf 100 km/h.

Auch wenn es um spektakuläre Sondermodelle geht, hat die Generation 997 einiges in petto: Speedster und Sport Classic, beide mit hinreissend dynamischer Optik und 408 PS starkem 3,8-Liter-Sauger. Die rundstreckenorientierten GT3 RS 4.0 und den ersten Serien-911 mit 4-Liter-Motor. Und natürlich den bislang stärksten 911 mit manuellem Schaltgetriebe, den GT2 RS mit 620 PS.

Die Generation 991

Grösser, aber leichter
Auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt 2011 ist es wieder so weit: Eine neue Generation des Porsche 911 wird enthüllt. Die 991 getaufte siebte Auflage der Sportwagen-Ikone. Erneut ist der Elfer etwas gewachsen, der Radstand legt um einen auf 245 Zentimeter zu. In der Länge sind es nun gut fünf Zentimeter mehr, nämlich 4,49 Meter. Die neuen Dimensionen kommen einmal mehr dem Platzangebot im Innenraum zugute. Auf der Waage zeigt sich, dass der 991 dennoch abgespeckt hat: Mit einem Leergewicht von 1'380 kg ist der 911 Carrera rund 35 kg leichter als sein Vorgänger. Erstmals werden nämlich Bodengruppe, Türen und Dach aus Aluminium statt aus Stahl gefertigt.

Zum Marktstart stehen der Carrera mit 3,4-Liter-Motor und 350 PS sowie der Carrera S mit 3,8-Liter-Motor und 400 PS bereit. Beide verfügen in dieser Generation zum ersten Mal über eine Start-Stopp-Automatik. Es folgen, wie inzwischen üblich, die Allrad-Varianten sowie das 911 Cabriolet – neu mit aktiv ausfahrenden Überrollbügeln. 2014 wird auch der Targa in die neue Modellgeneration integriert. Und zwar wieder mit seinem angestammten Erkennungsmerkmal, dem klassischen „Sicherheitsbügel". Das Dach muss selbstverständlich nicht mehr von Hand geöffnet werden. Es faltet sich, elektrisch angetrieben, in einer anmutigen Choreographie hinter die Sitze.

Erneuter Umbruch
Im 911 GT3 debütiert nicht nur ein noch heute für die GT-Modelle charakteristischer Hochdrehzahl-Motor, der Drehzahlen von bis zu 9'000 Umdrehungen verkraftet. Auch die für den 911 neue Hinterachslenkung wird eingeführt. Sie macht den Wagen, je nach Fahrsituation, agiler oder fahrstabiler. Zunächst ist diese Technik nur im GT3 und in den Turbo-Modellen verbaut.

Erst mit der Modellpflege, die auf der IAA 2015 präsentiert wird, ist die Hinterachslenkung auch für die meisten übrigen Versionen verfügbar. Diese Überarbeitung bringt noch eine weitere, bedeutende Veränderung in der 911-Historie mit sich: Die Carrera-Modelle wechseln – für mehr Leistung bei geringerem Verbrauch – vom klassischen Saugmotor auf einen kleineren 3-Liter-Motor mit doppelter Turboaufladung. Der Sauger bleibt von nun an den Modellen GT3 und GT3 RS sowie den limitierten Modellen 911 R und 911 Speedster vorbehalten.

Apropos Limitierung: In der Ära des 991 gibt es gleich zweimal Grund zum Feiern. 2013 ehrt Porsche den 50. Geburtstag des 911 mit einem auf 1'963 Stück limitierten Jubiläumsmodell. Es basiert auf dem Carrera S mit 400 PS, verfügt aber über die im Heckbereich breitere Karosserie des Allrad-Modells und kommt mit zahlreichen Anleihen an den Ur-Elfer, etwa besonderen Felgen oder Lüftungsgittern am

Heckdeckel.

2017 rollt der einmillionste 911 vom Band. Ein Einzelstück in Irischgrün mit Handschaltung, Interieurzierleisten und Lenkradkranz aus edlem Mahagoniholz sowie Sitzbezügen im legendären Pepitamuster. Diese einmalige Neuinterpretation des ersten Dienst-Elfers von Ferry Porsche aus dem Jahr 1964 ist Teil der Museumssammlung.

Und noch einen weiteren Superlativ hat die 991-Generation zu bieten: Der 911 GT2 RS von 2017 ist bis heute der stärkste Serien-911 aller Zeiten.

Die aktuelle Generation 992

Weiter verfeinert
Das jüngste Kapitel in der 911-Geschichte schlägt Porsche auf der L.A. Auto Show im November 2018 auf: Die achte Auflage der Sportwagen-Ikone wird unter der internen Bezeichnung 992 lanciert. Bei gleichem Radstand wird der 911 zwei Zentimeter länger und fünf Millimeter breiter. Die Spur wird um vier Zentimeter verbreitert, um das Fahrverhalten weiter zu verbessern. Die Carrera- und Targa-Modelle werden weiterhin von einem 3-Liter-Biturbo-Boxer mit 385 bis 450 PS angetrieben. Die Turbo-Modelle (580 oder 650 PS) nutzen einen 3,7-Liter-Biturbo-Motor, während im GT3 und im GT3 RS weiterhin ein 4-Liter-Saugmotor verbaut wird. Das Doppelkupplungsgetriebe der Carrera- und Turbo-Modelle bietet nun acht Gänge, wobei für einige Versionen weiterhin eine Handschaltung zur Wahl steht.

In der Modellgeneration 992 bereichert neue Elektronik wie ein aktiver Spurhalteassistent oder eine 360-Grad-Kamera den 911. Die Instrumentierung ist nun, bis auf den analogen Drehzahlmesser, komplett digital.

Zeitreise auf Rädern
Auch in der achten Modellgeneration lebt der Porsche 911 von seiner Vielfalt: 26 Modellvarianten umfasst das Angebot inzwischen. Und mehr denn je legt Porsche Wert darauf, die Verbindung zur Vergangenheit herzustellen. Der 911 Carrera T zitiert mit 385 PS und Heckantrieb den puristischen 911 T aus den 1960er-Jahren. Der 911 GT3 RS erinnert auf Wunsch mit roten Rädern und Zierstreifen nicht nur an den Carrera RS 2.7 von 1973, er ist auch sein legitimer Bruder im Geiste: Performance und Aerodynamik sind hier oberstes Gebot.

An den RS 2.7 erinnert auch der limitierte 911 Sport Classic, der den legendären Entenbürzel-Heckspoiler wieder aufleben lässt – und den Fahrer dank Heckantrieb und Schaltgetriebe maximal miteinbezieht. Der 911 Dakar ist eine Hommage an die Erfolge des 911 abseits befestigter Pfade. Er erinnert an die Safari-Rallye in Kenia 1978, bei welcher der 911 SC Safari auf Platz zwei fuhr. Oder an die berüchtigte Rallye Paris–Dakar, bei der Porsche 1984 und 1986 den Sieg holte. 1984 mit dem 911 Carrera 3.2 4x4 Paris–Dakar (953), 1986 mit dem 959 Paris–Dakar.

Dass der 911 nicht nur auf Asphalt schnell sein kann, sondern ein echter Allrounder ist, hat Ferry Porsche früh konstatiert. Und diese Vielfalt ist auch im heutigen Modellprogramm noch der beste Beweis dafür, wie treu sich der 911 in seiner 60-jährigen Geschichte geblieben ist. Er ist eben nach wie vor das einzige Automobil, mit dem man von einer afrikanischen Safari nach Le Mans, dann ins Theater und anschliessend durch die Strassen von New York fahren kann.

Stimmen zum Porsche 911

Ferdinand Alexander „F. A." Porsche
„Einen Porsche 911 kann man anfassen, er hat einen Körper. Er ist eine Sie."

Wolfgang Porsche, Aufsichtsratsvorsitzender Porsche AG
„Die besten Eigenschaften des Elfers sind menschliche Merkmale. Er ist ein soziales Wesen, das keine Perfektion vortäuscht, sondern seine Eigenschaften aus einer realen Vision ableitet."

Hans-Peter Porsche, Ingenieur und Unternehmer
„Der VW Käfer und der Typ 356 sind mit die Ur-Automobile der Menschheit. In diesem Sinn entstand der Elfer, und auch er sagt in der Sprache der Technik zu seinem Fahrer: Du bist nicht allein."

Wolfgang Porsche, Aufsichtsratsvorsitzender Porsche AG
„Der Elfer hatte und hat die Faszination des Unvollkommenen. Das ist eine Grundlage seines Erfolgs. Denn das Perfekte wird bewundert, das Unperfekte aber wird geliebt."

Walter Röhrl, Porsche-Markenbotschafter und Rallye-Legende
„Was mich fasziniert, ist die Tatsache, dass jede neue Elfer-Generation dem Vorgänger überlegen ist. Man ahnt immer noch nicht, wo und wann es einmal Grenzen geben wird."

Jeff Zwart, Regisseur und Rennfahrer
„911 zu fahren fühlt sich an wie mein Zuhause."

Jerry Seinfeld, US-amerikanischer Comedian
„Der 911 ist die Quintessenz eines Sportwagens – und meine Obsession."

Michael Mauer, Leiter Style Porsche
„Der Erfolg des 911 liegt unter anderem in der Kombination aus Sportlichkeit und Funktionalität; dass ich das Auto zum Brötchenholen und ebenso auf der Rennstrecke bewegen kann. Es ist dieses gewisse Understatement. Ein 911 muss Sportlichkeit ausdrücken, aber niemals Aggressivität. Das beeinflusst sein Design."

Hartmut Esslinger, Apple-Designer
„Der 911 hat ein Gesicht, einen Po, ein Profil. Er hat gute Proportionen."

Ross Lovegrove, Industriedesigner
„Der Porsche 911 ist das menschlichste aller Autos. Mensch und Maschine werden zu einer Einheit."

Alfredo Häberli, Schweizer Produktdesigner
„Das einzige Auto der Welt, das immer schöner geworden ist – oder geblieben ist. Auf jeden Fall das!"

MEDIA ENQUIRIES



Sandro Kälin

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

Consumption data

911 Carrera T (Vorgängermodell)

911 GT3 RS (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,2 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 299 g/km; CO_2-Klasse: G

911 GT3 (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: 60 Jahre Porsche 911 – Die Erfolgsgeschichte der Evolution/Bilder/Bild_1.jpg
Title: Porsche 911 (1963), 2023, Porsche Schweiz AG
Subline: F-Serie (1963–1974)

Path: 60 Jahre Porsche 911 – Die Erfolgsgeschichte der Evolution/Bilder/Bild_2.jpg
Title: 911 Carrera Coupé G-Serie, 1974, Porsche Schweiz AG
Subline: G-Serie (1974–1989)

Path: 60 Jahre Porsche 911 – Die Erfolgsgeschichte der Evolution/Bilder/Bild_3.jpg
Title: 911 Carrera 4, Typ 964, 1988, Porsche Schweiz AG
Subline: Typ 964 (1988–1994)

Path: 60 Jahre Porsche 911 – Die Erfolgsgeschichte der Evolution/Bilder/Bild_4.jpg
Title: 911 Carrera Coupé, Typ 993, 1994, Porsche Schweiz AG
Subline: Typ 993 (1993–1998)

Path: 60 Jahre Porsche 911 – Die Erfolgsgeschichte der Evolution/Bilder/Bild_5.jpg
Title: 911 Carrera Coupé, Typ 996, 1998, Porsche Schweiz AG
Subline: Typ 996 (1997–2005)

Path: 60 Jahre Porsche 911 – Die Erfolgsgeschichte der Evolution/Bilder/Bild_6.jpg
Title: 911 Carrera 4, Typ 997, 2006, Porsche Schweiz AG
Subline: Typ 997 (2004–2012)

Path: 60 Jahre Porsche 911 – Die Erfolgsgeschichte der Evolution/Bilder/Bild_7.jpg
Title: 911 Carrera Coupé, Typ 991, 2012, Porsche Schweiz AG
Subline: Typ 991 (2012–2018)

Path: 60 Jahre Porsche 911 – Die Erfolgsgeschichte der Evolution/Bilder/Bild_8.jpg
Title: P18_0842_a3_rgb.jpg
Subline: Typ 992 (seit 2018)

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/de_CH/2023/historie/porsche-60-jahre-porsche-911-32821.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/4cd6e4b9-d7ff-4aab-a110-ef4041c9ab17.zip