

Von Null auf 1.000.000: Sieben Generationen Porsche 911

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

11/05/2017 Fünf Jahrzehnte dauernde Evolution: Während aller sieben Modellgenerationen war der 911 immer modern, aber nie modisch. Ganz so, wie es sich für einen echten Klassiker gehört. Ein Rückblick.

Als Nachfolger des Porsche 356 erobert der 911 von Beginn an die Herzen der Sportwagenfans. Der Ur-Elfer startet 1963 auf der der Frankfurter IAA als Typ 901. Die Umbenennung in 911 erfolgt 1964 zur Markteinführung. Der luftgekühlte Sechszylinder-Boxermotor mit zwei Liter Hubraum leistet 130 PS – genug für echte 210 Kilometer pro Stunde. Wer es weniger schnell mag, kann ab 1965 den vierzylindrigen Porsche 912 ordern. 1966 stellt Porsche den 160 PS starken 911 S vor, der erstmals geschmiedete Fuchs-Leichtmetallfelgen trägt. Der 911 Targa kommt Ende 1966 auf den Markt und wird mit seinem markanten Edelstahl-Überrollbügel zum ersten Sicherheitscabriolet der Welt. Mit „Sportomatic“, einem halbautomatischen Viergang-Getriebe, ist der Elfer ab 1967 erhältlich. Und als

erster deutscher Hersteller erfüllt Porsche mit den Varianten 911 T, E und S die strengen amerikanischen Abgasentgiftungsvorschriften der EPA. Mit Hubraumerhöhungen auf 2,2 Liter (1969) und 2,4 Liter (1971) wird der Porsche 911 immer leistungsstärker. Bis heute der Traumwagen schlechthin: der 911 Carrera RS 2,7 aus dem Jahr 1972, 210 PS stark und 1.000 Kilogramm leicht. Sein charakteristischer „Entenbürzel" ist der weltweit erste serienmäßige Heckspoiler für Serienfahrzeuge.

Produzierte Fahrzeuge: 81.100

Ein Dauerbrenner geht in Serie: Zehn Jahre nach der Premiere haben die Porsche-Ingenieure den 911 gründlich überarbeitet. Das sogenannte „G-Modell" wird von 1973 bis 1989 gebaut – so lange wie keine andere Elfer-Generation. Besonderes Merkmal: Die markanten Faltenbalg-Stoßstangen – eine Innovation, um den damals neuesten Crashtest-Bedingungen der USA gerecht zu werden. Serienmäßige Dreipunkt-Sicherheitsgurte sowie Sitze mit integrierter Kopfstütze sorgen außerdem für erhöhten Insassenschutz. Ein Meilenstein in der Geschichte des Elfers: 1974 präsentiert Porsche den ersten 911 Turbo mit Dreiliter-Motor, 260 PS und auffälligem Heckspoiler. Mit seiner einzigartigen Verbindung aus Luxus und Performance wird der „Turbo" zu einem Synonym für die Marke Porsche. 1977 folgt die nächste Leistungsstufe: Der 911 Turbo 3.3 erhält einen Ladeluftkühler und ist mit 300 PS Klassenbester. Bei den Saugmotoren löst 1983 der 911 Carrera den SC ab und wird mit 3,2 Liter Hubraum und 231 PS zum beliebten Sammlerstück. Frischluftfreunde können den Elfer ab 1982 auch als Cabriolet erwerben. Mit dem 911 Carrera Speedster knüpft Porsche 1989 an einen Mythos an.

Produzierte Fahrzeuge: 198.414

Viele Fachleute prophezeiten schon das Ende einer Ära, da präsentiert Porsche 1988 den 911 Carrera 4 (Typ 964). Nach fünfzehn Jahren Bauzeit wird der 911 zu 85 Prozent überarbeitet, so dass Porsche wieder ein modernes und zukunftsfähiges Fahrzeug anbieten kann. Der luftgekühlte 3,6-Liter-Boxermotor leistet jetzt 250 PS. Äußerlich unterscheidet sich der 964 vom Vorgänger hauptsächlich durch die aerodynamischen PU-Stoßfänger und den elektrisch ausfahrbaren Heckspoiler, technisch sind sie aber kaum noch zu vergleichen. Das neue Modell sollte nicht allein durch seine sportlichen Werte begeistern, sondern auch mit Fahrkomfort überzeugen. Der Fahrer kann sich an ABS, Tiptronic, Servolenkung und Airbags erfreuen. Zudem vertraut der Elfer auf ein vollkommen neues Fahrwerk mit Leichtmetall-Querlenkern und Schraubenfedern statt der altehrwürdigen Drehstabfederung. Nahezu revolutionär: Der neue Elfer wird als Carrera 4 erstmals von Beginn an mit Allradantrieb angeboten. Der heckantriebene Carrera 2 kommt erst ein halbes Jahr später auf den Markt. Neben den Carrera-Varianten Coupé, Cabriolet und Targa können Kunden ab 1990 auch den 964 Turbo ordern. Zunächst mit dem bewährten 3,3-Liter-Boxermotor ausgeliefert, erhält der Turbo 1992 ein 360 PS starkes 3,6-Liter-Triebwerk. Als begehrte Sammlerfahrzeuge gelten insbesondere 911 Carrera RS, 911 Turbo S sowie 911 Carrera 2 Speedster.

Produzierte Fahrzeuge: 74.008

Dieser 911, intern 993 genannt, ist bis heute die große Liebe vieler Porsche-Fahrer. Zum einen liegt das

an der auffallend schönen Gestaltung. Die integrierten Stoßstangen unterstreichen den harmonischen Gesamteindruck. Die Frontpartie ist flacher als bei den Vorgängern, möglich gemacht durch den Wechsel von Rund- zu Polyellipsoid-Scheinwerfern. Daneben gilt der 993 als besonders ausgereift und zuverlässig. Und agil, denn als erster 911 erhält er ein neu konstruiertes Aluminiumfahrwerk. Erstmals ist die Turbo-Variante mit einem Biturbo-Aggregat ausgestattet, das 1995 als emissionsärmster Serien-Automobilantrieb der Welt gilt. Eine weitere Innovation der allradangetriebenen Turbo-Version sind die erstmals im Automobilbau verwendeten Hohlspeichen-Aluminiumfelgen. Für ganz schnelle Sportwagenfreunde bietet Porsche den 911 GT2 an. Eine Neuheit des 911 Targa ist das elektrisch hinter die Heckscheibe zurückfahrende Glasdach. Der wichtigste Grund aber, warum die „gusseisernen" Porsche-Enthusiasten den 993 bis heute schätzen: Die von 1993 bis 1998 gebaute Version ist der letzte Elfer mit luftgekühltem Motor.

Produzierte Fahrzeuge: 67.535

Die großer Zäsur in der 911-Historie: Der Typ 996, der von 1997 bis 2005 vom Band läuft, ist ein ganz neuer Elfer – ohne den Charakter des Klassikers aufzugeben. Als völlige Neuentwicklung wird diese Generation erstmals von einem wassergekühlten Boxermotor angetrieben. Dank Vierventiltechnik leistet er 300 PS und gilt in Punkto Emission, Geräusch und Verbrauch als zukunftsweisend. Das Design interpretiert die klassische Linie des 911 neu und zeichnet sich durch einen niedrigen cw-Wert von 0,30 aus. Die Linienführung des 996 ist zugleich ein Resultat des Gleichteilekonzeptes mit dem Erfolgsmodell Boxster. Auffälligstes Designmerkmal: die Frontscheinwerfer mit integrierten Blinkern – erst umstritten, dann von anderen Herstellern oft kopiert. Im Innenraum findet sich der Fahrer in einem völlig neuen Interieur wieder. Auch der Fahrkomfort spielt neben den typisch sportlichen Eigenschaften jetzt eine größere Rolle. Mit einer Vielzahl neuer Varianten startet Porsche mit dem 996 eine nie zuvor dagewesene Produktoffensive. Ein Höhepunkt des Modellprogramms ist ab 1999 der 911 GT3, der die Tradition des Carrera RS weiter führt. Als Extremsportler wird ab Herbst 2000 der 911 GT2 angeboten, der serienmäßig mit Keramik-Bremsen verzögert.

Produzierte Fahrzeuge: 179.163

Im Juli 2004 ist es soweit: Porsche präsentiert mit den Typen 911 Carrera und 911 Carrera S eine weitere Elfer-Generation, die intern als Typenreihe 997 bezeichnet wird. Seine ovalen Klarglas-Frontscheinwerfer mit den Zusatzleuchten im Bugteil knüpfen wieder an das traditionelle 911-Design an. Doch nicht nur beim Design, auch bei den Fahrleistungen kann der 997 überzeugen: Der 3,6-Liter-Boxermotor des Carrera leistet 325 PS, der neu entwickelte 3,8-Liter des Carrera S sogar 355 PS. Erheblich überarbeitet wird auch das Fahrwerk, das im Carrera S serienmäßig mit Porsche Active Suspension Management ausgeliefert wird. 2006 stellt Porsche einen 911 Turbo vor, der als erstes Serienautomobil mit Benzinmotor über einen Turbolader mit variabler Turbinengeometrie verfügt. Nach der Modellpflege im Herbst 2008 wird der 997 dank Benzin-Direkteinspritzung und Doppelkupplungsgetriebe nochmals effizienter. Nie zuvor wurde bei einem Elfer der Individualität der Fahrer in diesem Maße Rechnung getragen. Carrera, Targa, Cabriolet, Heck und Allradantrieb, Turbo, GTS, Sondermodelle und Straßenversionen von GT-Rennfahrzeugen – die Elfer-Familie umfasst am Ende 24 Modellvarianten.

Produzierte Fahrzeuge: 215.092

Der intern 991 genannte Sportwagen verkörpert den größten technischen Sprung in der Geschichte des Elfers. Seit Generationen Maßstab seiner Klasse, legt diese Elfer-Generation die Messlatte bei Performance und Effizienz noch einmal höher. Ein komplett neues Fahrwerk mit geändertem Radstand, größerer Spurbreite und mächtigeren Reifen sowie ein ergonomisch optimierter Innenraum sorgen für ein noch sportlicheres und komfortableres Fahrgefühl. Technisch steht der Elfer ganz im Zeichen der Porsche Intelligent Performance: noch weniger Verbrauch, noch mehr Leistung. Etwa durch die Hubraumverkleinerung auf 3,4 Liter beim Grundmodell Carrera (dennoch fünf PS mehr als der 997/II) und die Mischbauweise (Stahl/Aluminium), die zur deutlichen Gewichtsreduzierung führt. Außerdem neu: die Porsche Dynamic Chassis Control und das manuelle Siebengang-Schaltgetriebe. Großes Lob gibt es auch für das Design des 991. Mit seiner flach gestreckten Silhouette, seinen spannungsgeladenen Flächen und präzise gestalteten Details ist der Porsche 911 Carrera auch in der siebten Generation unverkennbar ein 911 und setzt damit einmal mehr Maßstäbe im Automobildesign.

2013 ergänzt der neue Targa die 911-Familie. Die jüngste Generation dieser extravaganten Elfer-Variante verbindet erstmals die klassische Targa-Idee mit modernstem Dachkomfort. Wie der legendäre Ur-Targa besitzt das Modell den charakteristischen breiten Bügel anstelle der B-Säulen, ein bewegliches Dachteil über den Vordersitzen und eine umlaufende Heckscheibe ohne C-Säule. Anders als bei den Klassikern wird indes das Dachsegment auf Knopfdruck geöffnet und geschlossen. Dabei lässt das vollautomatische Dachsystem das Verdeckelement auf spektakuläre Weise hinter der Fondsitzanlage verschwinden.

2015 geht der jüngste 911 in die neue Generation und baut seine Position als Klassenbester in Performance und Effizienz weiter aus. Die Weiterentwicklung der Boxermotoren zu Turbo-Triebwerken beschert dem meistverkauften Sportwagen der Welt ein Leistungsplus bei deutlich geringerem Verbrauch. Der neue Dreiliter-Sechszylinder mit Bi-Turbo-Aufladung leistet 370 PS (272 kW;Kraftstoffverbrauch kombiniert 8,3 – 7,4 l/100 km; CO_2-Emission 190 – 169 g/km) im 911 Carrera und 420 PS (309 kW; Kraftstoffverbrauch kombiniert 8,7 – 7,7 l/100 km; CO_2-Emission 199 – 174 g/km) im 911 Carrera S. Das sind jeweils 20 PS mehr als zuvor bei knapp zwölf Prozent weniger Kraftstoffverbrauch. Äußerlich zeigt der 911 Carrera den Innovationssprung durch ein geschärftes Design, innen durch das neue Porsche Communication Management mit multitouchfähigem Bildschirm. Vor allem aber legt der neue Elfer die Messlatte in der Sportwagenwelt wieder ein gutes Stück höher: Mehr Leistung, das weiterentwickelte PASM-Fahrwerk und die optionale Hinterachslenkung verbessern die Bestzeit des Elfers auf der Nürburgring-Nordschleife auf 7.30 Minuten. Zehn Sekunden schneller als der Vorgänger und mit noch mehr Vorsprung vor dem Wettbewerb.

Produzierte Fahrzeuge bis Modelljahresende 2016: 152.659

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/produkte/porsche-einmillionste-911-produktionsjubilaeum-sieben-generationen-13732.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/f18e6c1f-9cfb-4270-b295-2e215235fcb1.zip

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