

Porsche 911: Eine Ikone, zwei Extreme

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

22/03/2023 In welchen Lebenswelten bewegt sich der Elfer? Der Newsroom gibt Einblicke zum Portfoliomanagement bei Porsche.

Der 911 ist zeitlos, dabei stets jung und attraktiv. Das liegt zum einen an den starken Genen des Ur-Elfers von 1963. Zum anderen wurzelt das ungebrochene Momentum der Ikone 911 in einem Portfoliomanagement, das immer neue Wesenszüge freilegt. „Mit den 911-Derivaten bespielen wir die verschiedensten Lebenswelten“, sagt Entwicklungsvorstand Michael Steiner. „Unsere jüngsten Protagonisten heißen GT3 RS und Dakar. Kreativität und Können in Entwicklung und Baureihe sichern Einzigartigkeit und Begehrlichkeit unserer Marke.“

Ein 911 verschwindet in einem Schweif aus Staub. Am Steuer sitzt Achim Lamparter. Er fährt souverän die 40 Meter hohe Big Red hinauf. „Da kommt ihr nie hoch.“ Die Sprüche der Kollegen aus der Baureihe

Cayenne hat er dabei noch im Ohr – immerhin ist Big Red die größte aller Sanddünen der Vereinigten Arabischen Emirate. Doch Lamparter ist hart am Pedal, steuert gekonnt das Volant – er fährt spielerisch rauf und wieder runter. Sein 911 Dakar ist der erste serienmäßige Offroad-911 – und Fahrwerkspezialist Lamparter sein Gesamtprojektleiter: „Wir wollten erstklassige Fahreigenschaften auch für extreme Pisten, an die man beim Elfer bisher noch nicht einmal gedacht hat." Deshalb testen die Porsche-Experten in extremen Lagen und unter extremen Bedingungen. Immer den Kunden im Blick.

Dreieinhalb Jahre dauerte die Entwicklung des 911 Dakar. Die Seele des Offroad-Elfers liegt im Fahrwerk. Im Liftmodus addiert sich die maximale Bodenfreiheit auf 191 Millimeter und damit acht Zentimeter mehr als beim Sportfahrwerk des 911 Carrera. Das Ganze ist ausgelegt auf bis zu 170 km/h.

Für Robustheit sorgen mit Edelstahl verstärkte Bug- und Heckteile sowie Seitenschweller, rote Bergeösen aus geschmiedetem Aluminium, geschützte Querlenker und spezifische Federbeine. Fünf Fahrprogramme stehen zur Verfügung – neu sind der hecklastig ausgelegte Modus Rallye für spielerische Drifts auf Schotter sowie Offroad für maximale Traktion auf Sand- und Kletterpassagen. All-Terrain-Reifen als Teil der Serienausstattung sorgen auch bei widrigen Bedingungen für die nötige Traktion. Den schnellen Antritt auf Schotter garantiert eine speziell applizierte Rallye Launch Control.

Ein Teil der auf 2.500 Fahrzeuge limitierten Auflage wird im Rallye-Designpaket ausgeliefert. Der Look ist eine Hommage an den Porsche 953, Sieger der Rallye Paris-Dakar 1984, und dessen Nachfolger 959. Beide fuhren in der berühmten Rothmans-Lackierung. Die weiß-blaue Bi-Color-Lackierung zieren goldene und rote Folienapplikationen. Optional über Porsche Tequipment erhältlich ist auch ein Dachkorb mit LED-Lightbar für Klappspaten, Wasser- und Benzinkanister, Sandbleche und besonders robustes Gepäck.

6:49,328 Minuten: Eine Spitzenzeit auf der Nordschleife

Diese Ausstattung benötigt Jörg Bergmeister in seinem 911 am Nürburgring nicht. Der Porsche-Pilot absolviert die 20,8 Kilometer der Nordschleife in 6:49,328 Minuten. Eine Spitzenzeit für ein Serienfahrzeug. Bergmeister fährt sie mit dem neuen GT3 RS. Neben seinem 386 kW (525 PS, **911 GT3 RS (WLTP)*:** Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,2 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 299 g/km; CO_2-Klasse: G) starken Hochdrehzahl-Saugmotor und dem intelligenten Leichtbau ist es vor allem das Kühl- und Aerodynamikkonzept, das pure Rennsporttechnologie auf die Straße transferiert. Statt eines Kofferraums sitzt vorne beim 911 GT3 RS ein Mittenkühler.

Er senkt das Gewicht und schafft Bauraum für seitliche Flügelmodule. Passend dazu kommt am Heck der bis dato größte Heckflügel aller Porsche GT-Straßenfahrzeuge zum Einsatz. Dieser wird stufenlos entsprechend den Flaps an der Front verstellt. Für Abtriebswerte auf dem Niveau reinrassiger Rennfahrzeuge. Erstmals realisiert Porsche beim GT3 RS auch ein Drag Reduction System (DRS). Wie in der Formel 1 kann der Flügel auf Knopfdruck vom Fahrer flach gestellt werden, um auf der Geraden

maximale Geschwindigkeiten verwirklichen zu können.

Auf seltene Fahrzeuge wie den 911 Dakar und den 911 GT3 RS hat sich die Produktion in Zuffenhausen eingestellt. Hier entstehen alle zweitürigen Sportwagen von Porsche auf einer Fertigungslinie. Ob 718 Boxster und 718 Cayman mit Mittelmotor oder sämtliche 911-Varianten: Coupé, Cabriolet, Targa und Rennfahrzeuge. Mit Heck- und Allradantrieb, in verschiedenen Länderausstattungen und individuell konfiguriert bis zu handgenähten Leder-Türtafeln und Cockpitausstattungen aus der werkseigenen Sattlerei. Ein erstaunlicher Drang zur Perfektion macht es möglich, dass sich hier trotz aller Komplexität Unikat an Unikat reiht.

Beispiel 911 Dakar: Für seinen Bi-Color-Look wird der Wagen zunächst weiß lackiert und dann in eine Sonderlinie ausgesteuert. Die Karosse wird händisch angeraut, ihr oberer Teil mit Folien und Klebeband maskiert, der untere per Spritzpistole in Enzianblau lackiert. Anschließend fährt der 911 Dakar zweimal durch die Hauptlinie für die Klarlack-Lackierung, dazwischen wird wieder geschliffen. „So brechen wir vor dem dritten Durchlauf die Kante zwischen Blau und Weiß, damit sie später unter dem goldenen Streifen nicht erhaben ist“, erklärt Martin Krieger. Der 42-Jährige verantwortet Sonderfahrzeuge und Individuallackierungen als Prozessplaner in der Lackiererei. Erst danach kommt der Offroader zurück in die normale Linie. Später in der Montage erfordern die aktive Liftanlage mit Pumpe und Leitungen ebenso besondere Maßnahmen wie die längeren Federbeine bei der Hochzeit von Karosse und Chassis.

„Noch deutlich komplexer ist für uns der 911 GT3 RS“, sagt Andreas Mattes. Der 40-Jährige ist Leiter Planung Montage. Der neue straßenzugelassene Sportler ist das erste Serienfahrzeug mit CFK-Tür. Sie ist einer der Gründe, warum der GT3 RS normale Fertigungsstationen verlassen muss. Auch der Kohlefaserkäfig, das Einkühlerkonzept sowie die opulenten Aerodynamikanbauteile verändern die Aufbaureihenfolge.

„Trotz aller Besonderheiten“, betont Mattes, „haben wir den 911 Dakar und den 911 GT3 RS effizient, homogen und qualitativ abgesichert in unsere Fertigungslinie integriert.“

Der Regisseur und das Timing

Frank-Steffen Walliser ist bei Porsche der Herr der Matrix. Als Leiter Gesamtfahrzeug-Architektur und -Eigenschaften ist er in der Entwicklung für ein konsistentes Prämissen-Set und daraus abgeleitet die Gesamtkonzeption zukünftiger Porsche-Fahrzeuge verantwortlich. Umgesetzt werden diese Konzepte bei Porsche dann in der bewährten Baureihenorganisation. Ein Ansatz, der unter dem Begriff Systems Engineering firmiert.

Walliser war Praktikant, Diplomand und Doktorand bei Porsche, verantwortete danach den Supersportwagen 918 Spyder, den GT-Rennsport und die Baureihen 911 und 718. „In den Achtzigerjahren waren besondere 911-Modelle noch primär rennsportgetrieben“, erzählt der 53-Jährige. „So entstanden der 935/78 Moby Dick oder die Elfer für die Rallye Paris-Dakar. Es ging darum, neue Technologien zu etablieren – etwa Turboaufladung und Allradantrieb.“

Heute verortet Walliser alle Plattformen nebst den darauf aufsetzenden Fahrzeugkonzepten in seiner Matrix. In den Kategorien Allrounder, Sportler und Puristen bietet sie Rubriken für Bedarfe, Wünsche und Träume. Diese zu wecken, ist Teil der Aufgabe und mündet in Extremen, die sich kaum jemand vorstellen kann.

„Die Ecken austanzen", nennt Walliser die kreative Kompromisslosigkeit, in der wie beim 911 GT3 RS „jede Karosserievertiefung, jeder Luftauslass und auch die Finne auf dem Dach Performance liefern."

Welches Derivat ins Portfolio passt, ist die eine Frage. Die andere lautet: Wann passt es am besten? Der 911 schreibt sein eigenes Drehbuch, hält sich nicht an typische Absatzzyklen. Branchenüblich ist ein steiler Anstieg ab Markteinführung, gefolgt von schrumpfender Begehrlichkeit und einem Facelift für den zweiten Volumenhöhepunkt, ehe ein Nachfolger fällig wird. „Wenn wir eine neue Generation vorstellen, reagiert die in ihren derzeitigen Elfer verliebte Community teilweise skeptisch – und kauft erst recht das alte Modell", sagt Walliser: „Zwei Jahre später sind dann alle das neue gefahren, haben seine Vorzüge erkannt und bestellen." Dann ist die Zeit reif für die ersten Ableitungen: Turbo, Turbo S, GT3, GT3 RS, GTS, T, Targa – Neuigkeiten alle sechs bis acht Monate.

Portfoliomanagement durch Excitement. Die eigene Heritage wirkt als sportliches Anti-Aging-Programm, der Hauptdarsteller bleibt jung. Auf ewig.

Info

Text erstmals erschienen im Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht 2022.

MEDIA ENQUIRIES



Oliver Hilger

Spokesperson 911 and 718
+49 (0) 170 / 911 3915
oliver.hilger@porsche.de

Verbrauchsdaten

911 Carrera T (Vorgängermodell)

911 Carrera (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)

*Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.

Bildunterschriften

Pfad: Porsche 911: Eine Ikone, zwei Extreme/Bilder/Bild_1.jpg
Titel: 911 GT3 RS, 2023, Porsche AG
Bildunterschrift: Konsequent auf Performance ausgelegt: 911 GT3 RS

Pfad: Porsche 911: Eine Ikone, zwei Extreme/Bilder/Bild_2.jpg
Titel: 911 Dakar, 2023, Porsche AG
Bildunterschrift: Souveräne Fahrleistungen auf allen Untergründen: der 911 Dakar.

Pfad: Porsche 911: Eine Ikone, zwei Extreme/Bilder/Bild_3.jpg
Titel: 911 Dakar, 2023, Porsche AG
Bildunterschrift: Ungewohntes Terrain: 911 Dakar als Hommage an den Porsche 953

Pfad: Porsche 911: Eine Ikone, zwei Extreme/Bilder/Bild_4.jpg
Titel: 911 GT3 RS, 2023, Porsche AG
Bildunterschrift: Spitzenzeit für den 911 GT3 RS: 6:49,328 Minuten für die Nordschleife

Pfad: Porsche 911: Eine Ikone, zwei Extreme/Bilder/Bild_5.jpg
Titel: 911 Dakar, 2023, Porsche AG
Bildunterschrift: Limitierte Stückzahl: Porsche plant 2.500 Einheiten des 911 Dakar

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2023/produkte/porsche-911-eine-ikone-zwei-extreme-31659.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/f2f3d9b5-a243-4880-9231-0ea047caaca3.zip

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