

PORSCHE 911

DAS SPORTWAGENIDEAL

SERGE BELLU



DELIUS KLASING

PORSCHE 911

DAS SPORTWAGENIDEAL

SERGE BELLU

DELIUS KLASING VERLAG

VORWORT



Im erbarmungslosen Universum der Automobilindustrie lassen sich die Dynastien, die mehr als ein halbes Jahrhundert überlebt haben, an einer Hand abzählen. Unter den Meistern der Langlebigkeit ist der Käfer der große Sieger, wenn man alle Kategorien zusammennimmt. Zweifellos hält er mit seinen 65 Jahren (1938 – 2003) den absoluten Rekord. Dahinter folgt der Toyota Corolla, der bereits eine bemerkenswerte Karriere von bisher 48 Jahren hinter sich hat und auf dem noch Hoffnungen liegen, denn er wird weiter produziert. Mit seinen 40 Jahren seit 1974 befindet sich der Golf noch in der Morgenröte seiner Existenz.

Die Saga der Porsche 911-Modelle gehört ebenfalls zu dieser Legendenreihe und wurde stetig fortgeschrieben, weil diese Sportwagen sowohl im sportlichen als auch im seriellen Bereich immer weiterentwickelt wurden.

Die Geschichte des Porsche 911 verläuft in bisher acht großen Etappen, die acht klar identifizierbaren Generationen entsprechen. In diesem Buch werden die Entwicklungen in chronologischer Reihenfolge wie in einem »Tagebuch« präsentiert. Jede ästhetische Änderung und jede Überarbeitung der Modelle wird darin festgehalten. Auch die 911-Modelle, die von einem Künstler gestaltet wurden, sind hier erfasst.

Am Rande dieses chronologischen Jahr-für-Jahr-Verlaufs wird jeder Designer, der dem Stil des Porsche 911 eine Richtung gegeben hat, porträtiert. Auch die besonders herausragenden Modelle jeder Generation finden in diesem Werk breiten Raum.

1963
—
2014



DAS TAGEBUCH DES 911

INHALT

1963-1967 VOM 901 ZUM 911	6	1989-1992 GENERATION 964	90
Vom 356 zum 911	8	Harm Lagaay: Die sanfte Revolution	93
Ferdinand Alexander Porsche: Der Erfinder des 911	13	1989 Blick in die Zukunft	96
1963 UND DAVOR: Das Jahr Null	17	GANZ NAH: DER PORSCHE PANAMERICANA	98
GANZ NAH: DER PORSCHE 901	18	1990 Der Sportsgeist weht wieder	102
1964 Identitätswechsel	21	1991 Alles für den Auftritt	105
1965 Die Palette wird erweitert	23	1992 Individuelle Geschmacksrichtungen	106
1966 Leistungssteigerung	24	1993-1997 GENERATION 993	108
1967 Umstrukturierung	26	1993 Schon 30 Jahre	110
1968-1972 B- BIS F-MODELL	28	1994 Die Palette wird neu aufgebaut	112
1968 Verlängerung	30	1995 Platz da für die Sportwagen!	114
1969 Tourenwagen	32	1996 Argumente für den Tourenwagen	117
1970 Für Herrenfahrer	34	1997 Generationenkonflikt	118
1971 Leistungssteigerung	37	GANZ NAH: DER PORSCHE 911 GT1	120
1972 Gestatten: der Carrera RS	38	1998-2003 GENERATION 996	124
GANZ NAH: DER PORSCHE 911 CARRERA RS	40	1998 Generation 996	126
1973-1988 G- BIS K-MODELL	44	1999 Künstlervisionen	131
Anatole Lapine: Der amerikanische Geist	47	2000 Die gereifte 996-Generation	134
1973 Der Carrera RSR auf Langstrecke	50	2001 Perfektionierung	139
1974 Flüchtige Silhouette	52	GANZ NAH: DER PORSCHE CARRERA 4S	140
GANZ NAH: DER PORSCHE 911 TURBO	54	2002 Mit viel Elan	142
1975 Abschied vom 911 S	58	2003 Mit 40 Eroberungslustig	147
1976 Höhepunkte	60	2004-2010 GENERATION 997	148
1977 Schub für das K-Modell	62	Michael Mauer: Der Erbe	151
1978 Im Zeichen des Wals	64	2004 Die Generation 997	155
1979 Kremer mischt mit	66	2005 Das Cabriolet ist an der Reihe	156
1980 Kontinuitäten	69	2006 Gipfelstürmer	158
1981 Und wieder Titel	70	2007 Der 997 geht ins Rennen	161
1982 Das Cabriolet kommt	72	2008 Phase II für die 997-Reihe	162
1983 Erneuerung	75	2009 Sport steht ganz oben	164
GANZ NAH: DER PORSCHE 959	76	2010 Der Hybrid geht auf die Piste	166
1984 Der 911 spielt überall mit	80	GANZ NAH: DER PORSCHE 911 CARRERA GTS	168
1985 Das Blatt wendet sich	82	2011-2014 GENERATION 991	172
1986 Der 959 steht Kopf	84	2011 Neustart ... in Richtung 100. Geburtstag	174
1987 Die Renaissance des Speedster	86	2012 Aufschwung des 991	178
1988 Allrad	89	2013 Jubiläumsjahr	180
		GANZ NAH: DER PORSCHE 911 CARRERA 50 JAHRE	184
		2014 Der Targa kehrt zurück	188

1998

Generation 996

MÄRZ 1998

Der 996 mit offenem Dach

Ohne überraschende Neuheiten reiht sich das Cabriolet in die Carrera- und Carrera 4-Versionen ein.

Ende einer Epoche mit dem Turbo S

Während die Produktion des 911 Turbo 993, der seit März 1995 in einer Stückzahl von 6314 gefertigt worden ist, endet, bringt Porsche einen Turbo S heraus, um die Generation der luftgekühlten Modelle würdig zu beenden. Sein 3,6-Liter-Motor bringt es bei 5750 U/min auf 450 PS und bei 4500 U/min auf 585 Nm. Die aerodynamische Sonderausstattung erleichtert es, ihn von anderen zu unterscheiden: mit

der Spoilerlippe unter der Frontschürze, dem doppelten Heckflügel und dem Kühlluft einlass in den hinteren Kotflügel. Auf den Wagen werden Reifen der Größe 225/40 ZR 18 (vorn) und 285/30 ZR 18 (hinten) montiert. Die Produktion beschränkt sich auf 345 Exemplare.

APRIL 1998

Ein weiterentwickelter GT2

Eine neue Serie von 911 GT2 Evolution-Modellen – immer noch auf Grundlage der Generation 993 – wird produziert, um »gusseiserne« Porsche-Rennfahrer zufrieden zu stellen. Sein Gewicht wird auf 1100 kg gesenkt, der 3,6-Liter-Motor bringt dank zweier größerer KKK-Turbolader 600 PS bei 7000 U/min. Der hintere Flügel hat zwei Leitwerke.

911 Turbo S und der für den Jahrgang 1998 tiefgehend veränderte 911 GT1.





Der von Georges Wolinski auf Initiative von Hervé Poulain dekorierte GT2 und eine andere künstlerische Interpretation von Peter Klasan.

JUNI 1998

Mit Humor

Der von Elf Haberthur Racing an den Start gebrachte 911 GT2, der von den sogenannten Gentlemen Drivers Eric Graham, Jean-Luc Maury-Larivière und Hervé Poulain gelenkt wird, ist von Georges Wolinski verschönert. Wie schon bei einem Lamborghini Diablo SVR recken sich lasziv nackte Frauen auf der Karosserie. Der so verzierte Wagen beendet das Rennen auf dem 20. Platz.

JUNI 1998

Neu durchdacht, um zu gewinnen

Für seine dritte Teilnahme in Le Mans wird der 911 GT1 in aerodynamischer Hinsicht tiefgehend umgestaltet. Das jetzige Cockpit hat mit dem Straßenmodell 911 Carrera nichts mehr gemein. Die beiden von Porsche ins Rennen geschickten Autos erringen einen Doppelsieg: Den ersten Platz belegt Nr. 26 mit Allan McNish / Laurent Aiello / Stéphane Ortelli, den zweiten Platz Nr. 25 mit Bob Wollek / Jörg Müller / Uwe Alzen.

SEPTEMBER 1998

Ein Künstler tobt sich aus

Ein sehr spezieller Porsche 911 GT2 R siegt beim FIA-Championnat de France mit Jean-Pierre Jarier und François Lafon am Steuer. Er hat die Seriennummer 393012 und wurde von Peter Klasan verschönert. Der Künstler hat die untere Partie des Wagens mit roten und weißen Streifen schraffiert und die obere blau gefärbt.

OKTOBER 1998

Teil der Geschichte

Nach einem relativ zaghaften Beginn finden die neuartigen 911 Carrera der Generation 996 schließlich ihr Publikum und werden Teil der Porsche-Geschichte, im Augenblick ohne entscheidende Änderungen.

Die Palette des Jahrgangs 1999

911 Carrera	3,4 Liter, 300 PS	Coupé und Cabriolet
911 Carrera 4	3,4 Liter, 300 PS	Coupé und Cabriolet



1999

Künstlervisionen

MÄRZ 1999

Die 996-Generation wird sportlich

Beim Automobilsalon in Genf kündigt Porsche muskulöse Versionen der Generation 996 an: die GT3-Modelle in normaler Version, als Clubsport und als Supercup. Sie werden von einem 3,6-Liter-Motor mit 360 PS angetrieben und wiegen 1350 kg. Zwischen 1999 und 2001 produziert Porsche 1868 Exemplare. Unter den Autos, die am Supercup 1999 teilnehmen, fällt der rote Wagen von François Lafon auf, der sich farblich von einem 1970 von Klasen bemalten Wagen inspirieren lässt.

JUNI 1999

Der GT3 in Le Mans

Während es nach wie vor zahlreiche 993-Versionen des 911 GT2 in Le Mans gibt, schickt Porsche zwei neue 911 GT3 R der Generation 996 an den Start, und zwar durch die privaten Rennställe Champion Racing Dave Maraj und Manthey Racing. Letzterer setzt sich in der Kategorie LM GT durch.

Ein von Peter Klasen veränderter 911 GT3 R (linke Seite, oben links).

Der 911 Turbo schließt sich der Generation 996 an (linke Seite, oben rechts).

Der für den Straßengebrauch präparierte 911 GT3 (linke Seite, unten).

SEPTEMBER 1999

Der 911 Turbo zieht nach

Die Modelle 911 Carrera und Carrera 4 erfahren keine wesentlichen Änderungen, und nun erscheint auch der 911 Turbo wieder im Katalog – in 996-Konfiguration. Er zeigt sich mit vielen Lufteinlässen vorn und in den hinteren Kotflügeln aggressiver, will aber sanfter und besser nutzbar sein als sein Vorgänger. Dank eines neuen 3,6-Liter-Biturbo-Motors, der ebenfalls flüssigkeitsgekühlt ist, erreicht der Wagen 420 PS bei 6000 U/min. Das Drehmoment von 560 Nm ist, und das ist eine Premiere, ununterbrochen von 2700 bis 4600 U/min verfügbar.

Die Palette des Jahrgangs 2000

911 Carrera	3,4 Liter, 300 PS	Coupé und Cabriolet
911 Carrera 4	3,4 Liter, 300 PS	Coupé und Cabriolet
911 GT3	3,6 Liter, 360 PS	Coupé
911 GT3 R	3,6 Liter, 420 PS	Coupé
911 Turbo	3,6 Liter, 420 PS	Coupé



*Im Zeichen der Generation 996 kehrt
der 911 Carrera Targa zurück (oben).
Der 911 GT2 in der Version von 2001
(unten).*



2001 Perfektionierung

JANUAR 2001

Der 911 GT2 kommt wieder

Bei der Auto Show in Detroit lässt Porsche den GT2 wieder aufleben. Um 100 kg erleichtert, besitzt der neue Renner weder Vierradantrieb noch ESP oder Antischlupfregelung. Der 3,6-Liter-Turbomotor bringt 462 PS bei 5700 U/min und hat das variable Nockenwellen-System VarioCam Plus. Das maximale Drehmoment von 620 Nm ist zwischen 3500 und 4500 U/min verfügbar. Ein manuelles Sechsgang-Getriebe ist Serie. Der GT2 ist das erste Serienmodell von Porsche, das mit Keramik-Bremsscheiben ausgerüstet ist. Sein Gewicht liegt bei 1420 kg, er hat Reifen der Größe 235/40 ZR 18 vorn und 315/30 ZR 18 hinten. Er schafft es in 4,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht 315 km/h.

JUNI 2001

Der unbesiegbare GT3 RS

Für die Rennsaison 2001 hat sich der 911 GT3 R zum GT3 RS entwickelt, mit jetzt 445 PS in unter der Haube. Wieder treten zehn Wagen in Le Mans an, um in der Kategorie LM GT zu siegen. Der Wagen von Seikel Motorsport erringt nicht nur den Titel, sondern wird auch sechster in der Gesamtwertung. Mit Yokohama-Reifen versehen, wird der 911 GT3 RS, der mit einem gelb-schwarzen Schachbrettmuster verziert ist, von Luca Drudi, Gabrio Rosa und Fabio Babini gelenkt.

JULI 2001

Korrekturen

Für den Jahrgang 2002 werden beim 911 einige erwartete Änderungen vorgenommen. Ein neuer 3,6-Liter-Motor mit 320 PS ersetzt den 3,4-Liter-Motor mit 300 PS. Gleichzeitig wird die Frontpartie des Carrera überarbeitet: Die dem Boxster entlehnten Scheinwerfer werden durch solche ersetzt, die dem 911 Turbo ähneln. Gleichzeitig erlebt der 911 Carrera Targa, der weiterhin ein großes Glasschiebe-Panoramadach besitzt, seinen erneuten Auftritt.

Die Palette des Jahrgangs 2002

911 Carrera	3,6 Liter, 320 PS	Coupé, Cabriolet und Targa
911 Carrera 4	3,6 Liter, 320 PS	Coupé und Cabriolet
911 Turbo	3,6 Liter, 420 PS	Coupé
911 GT3	3,6 Liter, 360 PS	Coupé
GT3 RS	3,6 Liter, 445 PS	Coupé
911 GT2	3,6 Liter, 462 PS	Coupé

NOVEMBER 2001

Die Mischversion Carrera 4S

Wie auch bei der Generation 993 entwirft Porsche eine S-Serie für den Carrera 4, siehe dazu die folgenden Seiten.

2005 Das Cabriolet ist an der Reihe

JANUAR 2005

Platz für das 997 Cabriolet

Im sicheren Bewusstsein, dass die USA mit Florida und Kalifornien für Cabriolets geradezu prädestiniert sind, entscheidet sich Porsche, das neue 911 Carrera Cabriolet der Generation 997 im Rahmen der Auto Show von Detroit zu enthüllen.

Bei jeder neuen Entwicklung des 911 wird die Version mit faltbarem Verdeck ungeduldig erwartet.



SEPTEMBER 2005

Ehre für die Altvorderen

Für die Sportsaison 2005 hat das internationale Reglement neue Tourenwagen-Kategorien eingeführt: LM GT1 und LM GT2, die die alten Kategorien LM GT und GTS ersetzen. Die Porsche 911 GT3 RSR spielen in der GT2 mit (trotz ihrer Bezeichnung ...), und sowohl in Le Mans als auch bei den Le Mans Endurance Series (LMES), die im September auf dem Nürburgring enden, machen die alten Porsche-Modelle immer noch eine gute Figur.

SEPTEMBER 2005

Warteposition

Die neue 997-Serie platziert sich zunächst als Coupé auf dem Markt, die Varianten Targa, Turbo und GT3 erscheinen erst 2006 im neuen Gewand, werden aber als 996 parallel weiterhin produziert. Die Neuerungen gefallen der Kundschaft, die ein sanftes, bequemes und dabei sehr sportliches Auto haben möchte. Der Einstieg, die Rundumsicht, das Raumangebot und die Ergonomie wurden weiter optimiert.

Die Palette des Jahrgangs 2006

911 Carrera	3,6 Liter, 325 PS	Coupé und Cabriolet
911 Carrera S	3,8 Liter, 355 PS	Coupé und Cabriolet

