

Das Porsche 911 Jubiläum

Der Name und die Firma Porsche prägt seit Jahrzehnten die Sportwagen Klasse. Im Frühjahr 1948 entstand der erste Sportwagen mit dem Namen „**Porsche**“. Ferry Porsche und sein Team entwickelten den Roadster Prototyp „Nummer 1“ weiter – zum Leichtmetall-Coupé 356/2.

Ende der **1950er** Jahre wurde Erwin Komenda mit der Entwicklung des 356er Nachfolger betraut. Der Nachfolge Type 901 sollte einen Heckmotor und einen Radstand von maximal 2,20 Meter haben. Zeitgleich befasste sich Ferdinand Alexander Porsche mit dem Styling eines neuen Porsche. Die Idee vom 911 nimmt Form an. Der Karosserieentwurf „T7“ von Ferdinand A. Porsche war der Meilenstein des Erfolges. Der Prototyp Porsche Typ 754 „T7“ war ein Viersitzer Coupé. Der Porsche Chef Ferry Porsche lehnte den Viersitzer ab und veranlasste den Umbau auf einen Zwei-plus-Zwei-Sitzer. Durch die Notsitze bekam der 901 sein markantes Fließheck.



Der erste 356 Nachfolger wurde am **12. September 1963** auf der IAA in Frankfurt am Main mit der Bezeichnung Porsche 901 vorgestellt. Dreistellige Zahlen mit einer Null in der Mitte waren jedoch von Peugeot eine geschützte Markenbezeichnung. Nach 82 gebauten Exemplaren wurde der 901 auf 911 umbenannt.

1. Generation: Porsche 911 Urmodell 1963 – 1973

Ab September **1964** wurde der 911 in Serie gebaut. Er hatte einen 2-Liter Sechszylinder Boxermotor mit Luftkühlung und 130 Ps/95 kW. Parallel gab es den Porsche 912 von **1965 – 1969 und 1976** mit einem Vierzylinder Boxermotor mit 90 Ps/66 kW. Beide Modelle hatten eine selbsttragende Karosserie, Radaufhängungen mit Dreiecksquerlenkern, Dämpferbeinen vorn und Schräglenkern hinten sowie eine Zahnstangenlenkung.



Ab Sommer **1966** kam das Modell **1967** auf dem Markt als 911 S mit 160 Ps/118 kW. Das Basis Modell 911 hatte weiter 130 Ps/95 kW und wurde ab **1968** als 911 L vermarktet. Als Preisgünstigeres Einsteigermodell kam der 911 T mit 110 Ps/80 kW auf dem Markt.

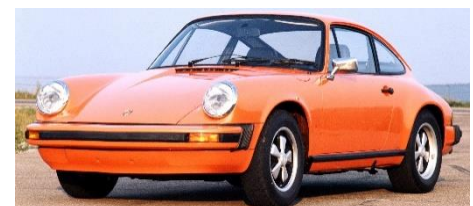
Der 911 L mit Vergasermotor wurde ab Modelljahr **1969** vom 911 E mit 140 Ps/103 kW Leistung und mechanischer Saugrohreinspritzung ersetzt. Die Porsche 911 S hatten mit der Saugrohreinspritzung 170 Ps/125 kW.

Um die Ölkühlung noch effizienter zu gestalten, verlegten die Porsche Ingenieure im Modelljahr **1972** den Einfüllstutzen für das Öl nach außen. Dazu erhielt das 2,4 Liter-Modell eine Art „Ölklappe“ hinten rechts vor dem Hinterrad. Der Ölklappen Porsche wurde nur ein Modelljahr gebaut.

Im Oktober **1972** wurde auf dem Mondial de l'Automobile in Paris der besondere Porsche 911 Carrera RS 2.7 als Sportversion vorgestellt.

2. Generation: Porsche 911 G-Modell 1973–1989

Mit dem Modelljahr **1974** wurde der 911 grundlegend überarbeitet. Auffälligstes äußeres Erkennungsmerkmal sind die höheren und wuchtigeren Stoßstangen, die über schwarze Kunststoff-Faltenbälge in die Karosserie übergehen.



Sie waren notwendig, um der neuen Vorschriften der US-amerikanischen NHTSA zu erfüllen. Diese bestimmten, dass ein Front- oder Heckaufprall auf ein festes Hindernis bis zu einer Geschwindigkeit von 5 mph (8 km/h) keine Karosserieschäden zur Folge haben dürfe.

Ab jetzt gab es noch die Varianten 911, 911 S und das Topmodell 911 Carrera. Weiterhin mit luftgekühlten Sechszylinder-Boxermotors der auf 2,7 Liter vergrößert wurde. Der 911 mit 150 Ps/110 kW, der 911 S mit 175 Ps/128 kW und der 911 Carrera mit 210 Ps/154 kW.

Zum Modelljahr **1976** wurde der Hubraum beim Carrera auf 3 Liter erhöht, erreichte eine Drehzahl von 6000 U/min und hatte jetzt 200 Ps/147 kW. Der Motor mit 150 Ps/110 kW wurde eingestellt. Das schwächste Modell war jetzt der 911 S mit 2,7 Liter Motor und 165 Ps/121 kW. Auf Wunsch gab es eine halbautomatische Sportmatic mit drei Gängen.

Durch die neuen Porsche Modelle 924 und 928 wurde das 911er Programm gestrafft. Es gab den 911 nur noch als SC und Turbo. Der 911 SC bekam die Carrera Karosserie, einen 3 Liter-Motor mit K-Jetronic und 180 PS/132 kW. Laut Porsche-Führung sollten die 924, 944 und 928 den erfolgreichen 911 **1981** Jahren ablösen.

Zum Jahresende **1980** wurde Ernst Fuhrmann durch Peter W. Schultz als Vorstandsvorsitzender abgelöst. Die Typenplanung wurde neu überarbeitet und der 911 soll wieder die Typenreihe anführen. Als Bestätigung für die Neuordnung wurde auf IAA in Frankfurt **1981** eine Studie des Porsche 911 Cabriolets mit Turbomotor und Allradantrieb vorgestellt.

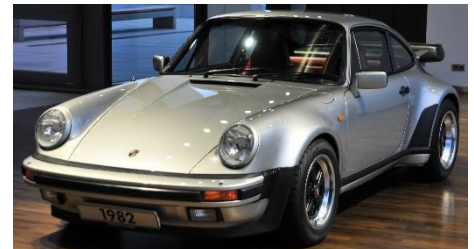
Ab Modelljahr **1983** wurde für den SC außer Coupé und Targa das Cabriolet als dritte Karosserievariante angeboten.

Ab dem Modelljahr **1984** wurde die SC Bezeichnung in Carrera umgewandelt. Es wurde nicht nur die Bezeichnung geändert, auch die Motorleistung wurde angehoben. Der 911 Carrera bekam einen 3,2 Liter-Motor mit 231Ps/170 kW. Statt der mechanischen K-Jetronic wurde die vollelektronische Motorsteuerung „Motronic“ (Digitale Motor Elektronik, DME) von Bosch verbaut.

Das G-Modell wurde 1989 als limitierte Kleinserie als Roadster Variante unter der Bezeichnung 911 Speedster verkauft. Durch den verkürzten Windschutzscheibenrahmen und den zwei Höckern auf der Verdeckklappe unterschied er sich wesentlich vom 911 Cabriolet.

Porsche 911 - 930 Turbo 1974–1989

In den frühen 1970er Jahren hat Porsche schon bei den Rennwagen 917/10 und 917/30 große Erfolge eingefahren. Diese Erfahrungen wurden in die Serienproduktion beim Porsche 911 Turbo angewendet. Am Pariser Automobil Salon **1974** wurde der 911 Turbo mit 3 Liter-Motor und 260 Ps/191 kW vor. Der Porsche 911 Turbo war der erste serienmäßigem Sportwagen mit Abgasturbo-lader und Ladedruckregelung. Im Modelljahr **1978** bekam der 911 Turbo einen 3,3 Liter-Motor mit 300 Ps/220 kW, sowie einen Ladeluftkühler.



3. Generation: Porsche 911 - 964 1988–1994

Durch die Absatzkrise in der Sportwagen Sparte liefen einige Typen aus. Man setzte auf eine neue 911 Strategie. Der 964 war ein völlig neues Fahrzeug, nur die Karosserieform blieb fast unverändert. Der luftgekühlte Sechszylinder Boxermotor hatte 3,6 Liter und 250 Ps/184 kW. Den 964 gab es in zwei Ausführungen: Carrera 2 mit Heckantrieb und Carrera 4 mit Allradantrieb und als Coupé, Targa

oder Cabriolet bestellen. Im letzten Produktionsjahr **1993** gab es den 964 auch als Speedster und alle Modelle mit einem 3,6 Liter-Motor mit 360 Ps/265 kW.

4. Generation: Porsche 911 - 993 1993–1998

Der Porsche 993 löste **1993** den 964 ab und war die letzte Type mit einem luftgekühlten Motor. Die Karosserie wurde von Harm Lagaay überarbeitet. Durch die kleinen Änderungen bei den

Stoßstangen, der Kotflügel, der Front- und Heckpartie erhielt der Sportwagen ein harmonisches Gesamtbild.



Die Leistung des 3,6 Liter-Motor hatte 272 Ps/220 kW und ab **1996** bei gleichen Hubraum 285 Ps/210 kW. Für die Rennstrecke und mit Straßenzulassung gab es den Porsche Carrera RS und 911 GT2 mit einem 3,8 Liter-Motor und 300 Ps/221 kW.

5. Generation: Porsche 911 - 996 1997–2006

Ab dem 996 verbaute Porsche einen Wassergekühlten Boxer-Heckmotor. Über fünfzig Jahre verwendete Porsche dieses Konzept und würde 1997 endgültig aufgeben.

Die neue Karosserieform der 5. Generation gestaltete wieder Harm Lagaay. Der Innenraum und die Karosserieform wurden komplett neugestaltet. Es begann eine neue Porsche Ära.



Wie bei Vorgängermodell wurden ein Coupé, ein

Serienversion	Leistung	Bauzeit
911 Carrera 2	300 Ps / 221 kW	1998 - 2001
	320 Ps / 235 kW	2001 - 2003
911 Carrera 4	300 Ps / 221 kW	1998 - 2001
	320 Ps / 235 kW	2001 - 2004
911 Carrera 4S	320 Ps / 235 kW	2001 - 2004
911 Targa	320 Ps / 235 kW	2001 - 2004
911 Turbo	420 Ps / 309 kW	2000 - 2006
911 Turbo S	450 Ps / 331 kW	2004 - 2009
Sport-/Straßenversion	Leistung	Bauzeit
911 GT3	360 Ps / 265 kW	1998 - 2001
	381 Ps / 280 kW	2002 - 2004
911 GT2	462 Ps / 340 kW	2001 - 2004
	483 Ps / 355 kW	2005 - 2006

Targa und ein Cabriolet waren Wahlweise als Carrera oder Turbo Modell erhältlich. Ein manuelles Sechsganggetriebe oder ein Tiptronic Automatikgetriebe konnte geordert werden.

Antrieb: Carrera – Hinterradantrieb, Carrera 4 und 4S – Allradantrieb, Turbo serienmäßig Allradantrieb.

6. Generation: Porsche 911 - 997 2004–2012



Mit dem Porsche 997 wollte man wieder mit der Karosserieform zum Urelfer anschließen. Die Frontpartie mit dem runden Scheinwerfer erinnert an den klassischen Porsche 911.

Seitens der Technik änderte sich gegenüber dem Vormodell nicht viel. Die Struktur der Motorpalette wurde dem Porsche Boxster und des Porsche Cayenne angepasst.

Die Modellreihe wurde **2008** einem Facelifting unterzogen und wurde zum Porsche 997 Mk 2.

Geändert wurden die Stoßfänger und die Lufteinlässe. Die Blinker, Bremslichter, Tagfahrlicht und Positionslichter wurden auf Leuchtdioden umgestellt.

Serienversion	Leistung	Bauzeit
911 Carrera	325 Ps / 239 kW	2004 - 2007
	345 Ps / 254 kW	2008 - 2011
911 Carrera 4	325 Ps / 239 kW	2005 - 2007
	345 Ps / 254 kW	2008 - 2012
911 Carrera S	355 Ps / 261 kW	2004 - 2007
	385 Ps / 283 kW	2008 - 2011
911 Carrera 4S	355 Ps / 261 kW	2005 - 2007
	385 Ps / 283 kW	2007 - 2011
911 Carrera GTS	408 Ps / 300 kW	2009 - 2012
911 Turbo	480 Ps / 353 kW	2005 - 2007
	500 Ps / 368 kW	2008 - 2012
911 Turbo S	530 Ps / 360 kW	2009 - 2012
Sport-/Straßenversion	Leistung	Bauzeit
911 GT3	415 Ps / 305 kW	2005 - 2007
	435 Ps / 320 kW	2009 - 2010
911 GT3 RS	450 Ps / 331 kW	2010 - 2011
911 GT3 RD 4.0	500 Ps / 368 kW	2010 - 2011
911 GT2	530 Ps / 360 kW	2006 - 2008
911 GT2 RS	620 Ps / 456 kW	2009 - 2011

Serienmodelle: 911 Carrera, 911 Targa, 911 Turbo, 911 GT2, 911 GT3, **Sondermodelle:** 911 Sport Classic, 911 Speedster, Black Edition, Turbo S Edition 918 Spyder,

7. Generation: Porsche 911 - 991 2011–2019

Der Porsche 991 wurde auf der 64. IAA in Frankfurt vorgestellt.



Es ist der erste Porsche der in einer Aluminium – Stahl – Mischbauweise karosseriert wurde. Bei der Rohkarosserie konnten so ca. 80 Kilogramm eingespart werden. Gegenüber dem Vorgängermodell 997 wurde kein wesentliches Facelifting durchgeführt.

Modell-Auswahl: 911 Carrera, 911 GT3, 911 GTS, 911 Turbo, 911 Targa, Sondermodell „50 Jahre 911“ (2013), Sondermodell 911 R, *Nach der Modellpflege 2015 auf 991 Mk2:* 911 GT2 RS, 911 Carrera T, 911 Targa 4 GTS Exclusive Manufaktur Edition,

Technische Daten: Motor 6 Zylinder Vier-Takt Boxermotor, 3,0–4,0 Liter, 350–700 Ps/ 257–515 kW, L x B x H: 4491–4562x1808–1880x1269–1303 mm, Radstand 2450-2457 mm, Leergewicht: 1370–1675kg,

8. Generation: Porsche 911 - 992 ab 2019



Das Coupé der 8. Generation wurde am **27. November 2018** am Vorabend der Los Angeles Auto Show feierlich vorgestellt. Das Cabriolet am **9. Jänner 2019**. Der Porsche Turbo S sollte am Genfer Auto-Salon **2020** vorgestellt werden, die Corona Pandemie hat das verhindert. Am **3. März 2020** war es dann bei einem Online-Event soweit.

Modell Auswahl: 992 Targa 4, 992 Turbo, 992 Turbo S, 992 GT3, 992 GT3 Touring und *13 Sondermodelle,*

Technische Daten: Motor 6 Zylinder Vier-Takt Boxermotor, 3,0–4,0 Liter, 384–950 Ps/ 283–478 kW, L x B x H: 4519–4573x1852–1900x1279–1338 mm, Radstand 2450-2457 mm, Leergewicht: 1493–1785kg,

Es gibt es eine Sonderausstellung bis **31. März 2023** über „Seltene Porsche Sportwagen“ bei [Familie Fehrs Oldtimer Museum](#) in Wr. Neustadt NÖ. In dieser Ausstellung befinden sich Exponate der 8 Generationen vom Porsche 911.

[Zu den Bildern >>>](#)

R.S. 15.01.2023

Bilder ID: 202303

© Porsche AG, VOZ, VOZ-Archiv,

Quellentext auszugsweise: Porsche AG, Wikipedia,