
Im Rückspiegel: Porsche 911 – 1997 neu ausgerichtet (5)

Porsche feiert morgen auf der Los Angeles Auto Show die Weltpremiere der achten Generation der Markenikone 911 – 55 Jahre nach dem Debüt des Ur-Elfers. Die Geburtsstunde eines der berühmtesten und bekanntesten Sportwagen überhaupt schlug am 12. September 1963 auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt. Mit der fünften Generation des 911, dem Typ 996, wagte Porsche 1997 den Bruch mit der Luftkühlung.

Nach 34 Jahren setzte der Sportwagenhersteller mit dem neuen Elfer eine umfassende Neuausrichtung seiner Ikone um und löste dringende Aufgaben. Im Fokus standen die beim Vorgänger begonnene Senkung der Produktionskosten über eine höchstmögliche Teile-Kompatibilität mit anderen Baureihen, wie dem neuen Boxster sowie aktualisierte Sicherheits- und Abgasvorschriften.

Der Weg in die Zukunft wurde auch von einer neu entwickelten Karosserie geprägt. 18,5 Zentimeter gewann der neue Elfer in der Länge hinzu, um 80 Millimeter und zum zweiten Mal in der Geschichte der Baureihe wird der Radstand gestreckt, und in der Breite legte die Baureihe um drei Zentimeter zu. Davon profitierte auch das Interieur: Der 911 der fünften Generation bot mehr Ellbogenfreiheit und ein großzügigeres Raumgefühl. Ebenfalls neu gestaltet wurde das Armaturenbrett: Die Formen der fünf Rundinstrumente gingen ineinander über.

Die größte Revolution aber vollzog sich im Heck: Das flach bauende Boxer-Prinzip des Motors bleibt – nicht aber seine Luftkühlung; denn ihr fehlen die Reserven für immer strengere Abgasvorschriften. Die neu entwickelte Wasserkühlung macht den Klassiker fit für die Zukunft. Der Vier-Ventil-Sechszylinder schöpft 300 PS aus 3,4 Litern Hubraum, so viel wie einst der legendäre 911 Turbo 3.3. Aus 3,6 Litern nach dem Motoren-Facelift folgen 320 PS, im Jubiläumsmodell „40 Jahre Porsche 911“ sind es dann 345 PS.

Der 911 Turbo erhält ebenfalls einen neuen wassergekühlten Boxermotor. Als 3,2 Liter großer Sechszylinder trieb das Aggregat schon den 911 GT1 zum Le-Mans-Sieg 1998. Dank doppelter Aufladung leistet er im Serien-Auto 420 PS. Damit war dieser 911 Turbo das erste Serienmodell von Porsche, das die 300-km/h-Marke durchbrach. Im 911 GT2 entwickelte das Aggregat sogar bis zu 483 PS. In dem Extremsportler feierte zudem die PCCB mit Keramikbrems scheiben Premiere und gehörte im GT2 zur Serienausstattung. Sie war 50 Prozent leichter als die Bremse mit Stahlbrems scheiben und hält bis zu 300.000 Kilometer.

Mit der gleichen Maschine, nur ohne Aufladung, läutete der 911 GT3 auf der Straße und bei Track Days auf der Rennstrecke eine neue Epoche ein. Außerdem diente er als Basis für die Markenpokale von Porsche und lieferte die Initialzündung für Porsche-Kundensport. Im Typ 996 warder 3,6-Liter-Saugmotor zunächst 360, dann 381 PS stark. 2003 folgte der nochmals schärfer abgestimmte 911 GT3 RS. Zwischen 1997 und 2005 stellte Porsche vom Typ 996 insgesamt 175 262 Fahrzeuge her.

Ab 2004 präsentierte sich der Porsche 911 in der sechsten Generation (Typ 997) so vielfältig wie nie zuvor: Er steht als Coupé und Targa, Cabriolet und Speedster, mit Heck- und Allradantrieb, schlanker und verbreiteter Karosserie, mit wassergekühlten Saug- und Turbomotoren, als GTS sowie in den Sportversionen GT2, GT2 RS, GT3 und gleich zwei GT3 RS-Ausführungen zur Wahl. Inklusive Sondermodellen erreichte das Angebot 24 Modellvarianten – ergänzt durch zahlreiche Individualisierungsmöglichkeiten.

Zum Vorgänger grenzte sich der 997 durch die steiler stehenden, runden Klarglas-

Scheinwerfer ab, die ein wichtiges Stilelement der luftgekühlten Elfer zitieren. Nach der Modellüberarbeitung im Juli 2008 prägten Bi-Xenon-Scheinwerfer und LED-Tagfahrlichter die Frontpartie. Bereits der Carrera wirkte mit seinem stärker modellierten Heck spürbar maskuliner, bei den S-, GT- und Turbo-Modellen kamen in der Breite weitere 44 Millimeter dazu.

Auch technisch eilte der Porsche 911 der Generation 997 neuen Bestmarken entgegen. Der 3,6 Liter große Sechszylinder des Carrera leistete zunächst 325 PS. Für die S-Modelle wird die Zylinderbohrung um drei Millimeter erweitert. Mit dann 3,8 Liter Hubraum kam so der bislang größte Boxermotor in einem Serien-Elfer zum Einsatz.

Für die Modellpflege 2008 überarbeitete Porsche die Motorenpalette grundlegend und setzte erstmals auf Benzindirekteinspritzung. Verbrauch und Emissionen sanken, dennoch stiegen die Leistungswerte. 345 PS für den 3,6 Liter, 385 PS im 3,8-Liter-Sechszylinder. Im neuen 911 Carrera GTS, der die Lücke zwischen den S-Modellen und dem GT3 schloss, lagen sogar 408 PS an.

Auch der 911 Turbo profitierte von der Technologieoffensive: Sein 3,6-Liter-Motor erhielt, als erster Benziner überhaupt, Turbolader mit variabler Turbinengeometrie. Die spätere Umstellung auf 3,8 Liter Hubraum und Direkteinspritzung ermöglichte den Sprung von zunächst 480 auf 500 PS. Im 911 Turbo S standen sogar 530 PS bereit, die erstmals serienmäßig mit einem Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe kombiniert werden. Noch stärker und schneller war nur der 911 GT2 RS: Sein Triebwerk leistete 620 PS, genug für eine Rundenzeit von 7:18 Minuten auf der Nürburgring-Nordschleife.

Die Leistungsspirale drehte sich auch für die GT3-Modelle weiter, von zunächst 415 auf 435 PS. Der RS 3.8 stellte sogar 450 PS zur Verfügung. Die Krönung war der auf 600 Einheiten limitierte GT3 RS 4.0 – mit glatten 500 PS.

Zugleich zeichnete sich die Generation 997 durch bemerkenswerte Sondermodelle aus, so etwa den 911 Sport Classic. Alle 250 Exemplare fanden binnen 48 Stunden einen Käufer. Vom 911 Speedster – ebenfalls 408 PS stark – bot Porsche 356 Stück an. Eine besondere Spezialität stellte der 911 Turbo S Edition 918 Spyder dar: Er verkürzte künftigen 918 Besitzern eines neuen 918 Spyder die Wartezeit auf ihren Hybrid-Supersportler – nur sie konnten das Exklusivmodell bestellen. Zwischen 2004 und 2012 produzierte Porsche insgesamt 213 004 Neun-Elfer des Typs 997. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Porsche 911, Typ 996 (1997–2005).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera (1997–2005).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 GT2, Typ 996.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Typ 996: Die fünfte Generation des Porsche 911 (1997–2005).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 (2004–2012).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera (2004–2012).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 GT2 RS, Typ 997.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Typ 997: Die sechste Generation des Porsche 911 (2004–2012).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche