

911

René Staud

Jürgen
Lewandowski

Porsche

**Die Kunst der
Geschwindigkeit**



Porsche 911

Die Kunst der
Geschwindigkeit

René Staud



Seit über sechs Jahrzehnten begeistert der Porsche 911 Autofans weltweit. Der renommierte Fotograf René Staud hat alle Generationen des Elfers in Szene gesetzt, von den frühen Prototypen bis zu den aktuellen Hochleistungsmodellen. Ergänzt durch die fundierten Texte des Porsche-Experten Jürgen Lewandowski, entfaltet sich ein faszinierendes Porträt der wohl berühmtesten Sportwagen-Ikone der Welt – auf der Straße wie auf der Rennstrecke. Ein Muss für alle Porsche-Enthusiasten und Liebhaber automobiler Legenden.



911

René Staud

Jürgen
Lewandowski

Porsche

**Die Kunst der
Geschwindigkeit**









911



911

René Staud

Jürgen
Lewandowski

Porsche

**Die Kunst der
Geschwindigkeit**

PRESTEL

MÜNCHEN • LONDON • NEW YORK











turbo





Inhalt

Vorwort	12
---------	----

911 / Die Vorläufer	14
T 7	16
901 – die Nummer Sechs	20

911 / Coupé	24
F-Modell, der Urelfer	26
911 S	30
Die G-Serie	34
911 Carrera 2 / Serie 964	40
911 Carrera 4 / Serie 964	42
911 Carrera / Serie 993	48
911 Carrera / Serie 996	54
911 Carrera GTS / Serie 997	56
911 / Serie 991	58
911 Carrera 4 S / Serie 992	62

911 / Targa	66
911 Targa	68
911 Targa / G-Serie	70
911 Turbo 3.3 Targa / G-Serie	74
911 Turbo 3.3 Targa „Karosserie“	76
911 Targa / Serie 993	78
911 Targa / Serie 991	80
911 Targa / Serie 992	84

911 / R / RS / RSR	88
911 R	90
911 Carrera RS 2.7	94
911 Carrera RSR 2.8	100
911 Carrera RSR 3.0	102
911 SC/RS	104
911 CS Clubsport	106

911 / Der Turbo kommt	108
911 Carrera RSR Turbo 2.1	110
911 Carrera Turbo RSR 934	112
911 935	114
911 935/78 „Moby Dick“	118
911 Carrera RS / Serie 993	120
911 GT1 / Serie 993	122
911 993 GT1 „Street Version“	124
911 GT3 R Hybrid	128
911 GT2 RS Clubsport	132

911 / Cabriolet	136
911 SC Cabriolet	138
911 Turbo 3.3 Cabriolet	142
911 Cabriolet / Serie 964	146
911 Cabriolet / Serie 993	150
911 Cabriolet / Serie 996	152
911 Cabriolet / Serie 997	154
911 Cabriolet / Serie 992	156
911 Turbo S Cabriolet / Serie 992	158

911 / Turbo	164
911 Turbo 3.0	166
911 Turbo 3.3	170
911 Turbo 3.3 / Serie 964	172
911 Turbo S „Leichtbau“ / Serie 964	174
911 Turbo 3.6 / Serie 964	176
911 Turbo / Serie 993	178
911 Turbo / Serie 996	180
911 Turbo / Serie 997	182
911 Turbo / Serie 991	186
911 Turbo / Serie 992	190

911 / Speedster	194
911 Carrera 3.2 „Speedster Studie“	196
911 Carrera Speedster „Turbo-Look“	198
911 Carrera Speedster „Aerokit“	200
911 Carrera Speedster / Serie 964	202
911 Speedster / Serie 964	204
911 Speedster / Serie 991	206

959	210
959 „Gruppe-B-Studie“	212
959	216

911 / GT2 / GT3	218
911 GT2 / Serie 993	220
911 GT3 / Serie 996	224
911 GT2 RS / Serie 996	226
911 GT3 RS / Serie 996	230
911 GT2 RS / Serie 997	234
911 GT2 RS / Serie 991	238
911 GT3 RS / Serie 992	242

911 / One-Off-Modelle	246
Porsche Exclusive	248
911 Turbo 2.7	250
911 Turbo Cabriolet / Serie 996 „Carlo Rampazzi“	256
911 Jubiläumsmodell 1.000.000 Exemplare	258

911 / Editionen / Sonderserien	262
911 30 Jahre 911	264
911 Millenium / Serie 996	268
911 Sport Classic / Serie 997	272
911 GT3 RS 4.0	274
911 R / Serie 991	278
911 Turbo S Exclusive / Serie 991	282
911 Dakar / Serie 992	286
911 Turbo 50 Jahre / Serie 992	290

911 / Making of	294
Impressum	304



Vorwort

**Wenn zwei mal zwei gleich vier ist,
dann ergibt Fahrspaß mal Design
genau 911.**

In keinem Automobil habe ich die Evolution von Fahren in seiner schönsten Form konsequenter erlebt als in den ersten 911ern der 70er Jahre bis zum heutigen 992. Und viele haben mich davon eng und nah begleitet, beruflich und privat.

Da war der erste 2.4 als T und dann sogar ein Targa, den ich für einen meiner Chefs Anfang der 70er zum Waschen und Tanken fahren durfte, meine Güte, war damals das Tankstellennetz noch dünn, nicht selten war ein Viertel der Tankfüllung schon wieder weg, bis der Targa in die Bürogarage zurückfand.

Der erste Turbo, den ich 1974 erleben durfte, war ein 3.0 in Weiß, zwar nicht der eigene, ein Vorführwagen von Otto Hahn, dem damaligen Vertragshändler der Porsche AG in Stuttgart. Trotzdem sahen sich Gefährt und Fahrer schon kurz vor dem Ableben, als das Geschoss bei vollem Ladedruck in dem mit Streugut überfluteten Tunnel zwischen Lech und Zürs ausbrach, ob das Auto mich oder ich das Auto aus dieser Situation rettete, nachdem ich es wieder in der Spur hatte, ist nicht überliefert.

Und 1981 stand dann endlich der erste eigene 930 in Oakgrün und als Turbo mit Kennzeichen S-EK 3838 auf meinem Parkplatz im noch jungen Unternehmen. Wahrscheinlich mehr als 50 Prozent des Firmenkapitals waren in meiner automobilen Leidenschaft gebunkert, aber Mobilität musste sein, und aus 3.0 wurde 3.3 und 3.6 und so ging es weiter, bis eben jetzt gerade die No. 25 wie ein Maßanzug meinen Körper begleitet, ein 992 Targa GTS.

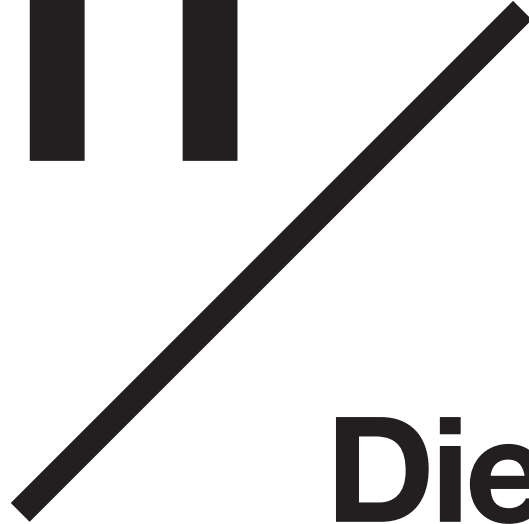
Ohne die direkte Gefühlsübertragung zwischen Mensch und Asphalt hätte ich sicher die bisweilen mehr als 500.000 Turbo-Kilometer und zwischendurch gefühlten 50.000 im 959 wahrscheinlich nicht schadlos überstanden.

Als ich nun über 50 Jahre später dem 911 das vorliegende Denkmal setzen wollte, glaubte ich allerdings anfangs, mit 50 der wichtigsten Ikonen zumindest fotografisch betrachtet auszukommen. Am Ende sind es jetzt über 80 geworden, aber nur weil ich keine der Wichtigsten weglassen wollte. Dürfte ich alle zeigen, dann wären hier rund 1,5 Millionen Elfer zusammengekommen, genau so viele wären es nämlich würdig, präsentiert zu werden, denn jeder einzelne bisher gebaute Elfer ist eine Ikone, heute, morgen und in Ewigkeit.

René Staud



911



Die Vorläufer

Im Sommer 1948 stand der erste Porsche Sportwagen auf vier Rädern – der 356/1 Roadster markiert den Beginn einer Erfolgsgeschichte, die den 356 in den nächsten 15 Jahren zu einem der begehrtesten Sportwagen der Welt machen sollte. Mit dem Serienanlauf des 911 am 1. August 1963 fand dann der Generationenwechsel statt: Nun definierte der Elfer das Porsche-Image.

Als Ferry Porsche 1948 seinen Typ 356/1 Roadster präsentierte, konnte niemand damit rechnen, dass dieses fragile Mittelmotormodell nicht nur zum Stammvater der legendären 356-Erfolgsgeschichte werden, sondern auch einen Sportwagen-Produzenten prägen und großmachen sollte, dessen Varianten die Straßen und die Rennstrecken der Welt erobern würden.

15 Jahre lang bezirzte der Porsche 356 die Herzen seiner Besitzer. Als Coupé, als Cabriolet und als Speedster – der 356 war heißbegehrt. Und Porsche sorgte mit immer größeren und stärkeren Triebwerken dafür, dass das Begehren anhielt. Doch der 356 hatte seine Grenzen: Der Innenraum konnte nicht vergrößert werden, der Wunsch nach mehr Raum konnte nicht erfüllt werden. Dazu kam das Problem, dass der ursprünglich vom Volkswagen Käfer abgeleitete Motor mit maximal zwei Liter Hubraum am Ende angelangt war – mehr als diese zwei Liter war aus der Konstruktion nicht herauszupressen, und nur weil sich Porsche auf den sensiblen und komplizierten „Fuhrmann“-Motor mit seinen vier von Königswellen gesteuerten Nockenwellen eingelassen hatte, standen im Renntrimm jene 190 PS zur Verfügung, die die Rennwagen aus Zuffenhausen immer öfter zu Plätzen auf dem Siegerpodest verhalfen.

Bereits in den frühen 50er Jahren war den Verantwortlichen diese Malaise bekannt – schon 1951 zeichnete Entwicklungs-Chef Erwin Komenda unter der Projektnummer 530 einen vier-sitzigen Porsche mit einem um 30 Zentimeter verlängerten Radstand. Ihm folgten jahrelang Papiere, in denen der Versuch unternommen wurde, einen Nachfolger des 356 zu definieren. 1957 oder 1958 wurde dann eine erste Leitlinie für einen 356-Nachfolger zu Papier gebracht. Hier forderte der Verkauf: „Kein grundsätzlich neuer Wagen. Sportlicher Charakter. Bei 2 Personen wesentlich grösser als jetzt. Besserer Einstieg. Bessere Rück-sicht“. Die Techniker forderten mehr praktische Dinge: „Bessere Sicht. Größere und senkrecht angeordnete Scheinwerfer. Bessere Stoßstangen“. Und Ferry Porsche stellte klar: „2-Sitzer mit 2 bequemen Notsitzen“. Mit diesen Vorschlägen für den Typ 695 war das Konzept schon ziemlich präzise definiert.

als Ur-Vater des 911 – seine Frontpartie mit den frei stehenden Scheinwerfern und der elegant nach vorne flach abfallenden Haube definiert bereits das Gesicht späterer Generationen. Im Innenraum ist die Evolution des Armaturenbretts ablesbar, auch wenn hier nur zwei große Rundinstrumente im Sichtfeld des Fahrers über die Befindlichkeiten des Gefährts berichten. Und die großen Glasflächen lassen die Abkehr von den kleinen, eher rudimentär wirkenden Fens-

Viele Jahre lang forderten die Kunden mehr Innenraum und mehr Leistung – ihre Wünsche legten den Grundstein für den Elfer.

Ein Modell wurde mit der Typbezeichnung T7 gebaut. Dass der für ihn konstruierte Sechszylinder-Boxermotor eine Fehlkonstruktion war, wurde rasch klar – die zentral liegende Nockenwelle hätte mit den langen Stoßstangen keine im Rennbetrieb erwünschten Drehzahlen erlaubt. Doch die Form des 911 lag jetzt greifbar in der Luft – heute gilt der T7 zu Recht

tern des 356 erkennen. Noch stimmt die Heckpartie nicht wirklich, noch wirken die kleinen Lufteinlässe links und rechts in den hinteren Kotflügeln eher verspielt, noch stört der Knick in der Heckpartie die Ästhetik für den Betrachtenden, der bislang den runden Buckel des 356 verehrte. Aber das waren eher Petitesse – der T7 definierte, wie der Elfer auszusehen hatte.

T7

Baujahr: 1960



Der T7 definiert den Elfer

Die aufrecht stehenden Scheinwerfer und die elegant nach vorne flach abfallende Haube sind bereits 911 pur – doch noch stört der Knick in der Heckpartie. Der T7 ist der entscheidende Schlüssel auf dem Weg von den ersten Design-Studien hin zu der Form, die den 911 bis heute definieren. Ein Weg, der bereits Mitte der 50er Jahre begonnen hatte und den Ferry Porsche immer wieder von seinen Mitarbeitenden eingefordert hatte. Immer wieder wurde über verschiedene Radstände und Motor-konzepte nachgedacht – letztlich sollte es bis 1958 dauern, bis Ferry Porsche einem Papier von Verkauf und Technik zustimmte und dazu schrieb: „2-Sitzer mit 2 bequemen Notsitzen“.



Eine schwere und lange Geburt

Heute wissen wir, dass die Genese des Porsche 901 – wie er zuerst titulierte wurde – eine ziemlich schwierige und langwierige war. Zu viele Menschen hatten dazu eine Meinung, und die Kundenwünsche differierten: Manche wollten einfach mehr Leistung, andere wollten ihre Kinder mit in den Urlaub nehmen können, und dritte wollten ihre Vorstellungen durchsetzen, obwohl in der Chefetage andere Entscheidungen gefallen waren. So hatte der langjährige und verdiente Technik-Chef Erwin Komenda – er hatte seit 1930 bereits mit Ferdinand Porsche zusammengearbeitet – andere Vorstellungen bezüglich der Technik und der Optik des neuen Modells als Ferry Porsche und sein Sohn „Butzi“ Porsche. Natürlich setzten sich Ferry Porsche und der Entwurf seines Sohns durch. Heute wissen wir, es war die richtige Entscheidung.





Der Knick in der Heckpartie gefiel nicht so sehr – Ferdinand Alexander „Butzi“ Porsche schuf dann die endgültige Linie (l.).
Noch mit zwei Rundinstrumenten: das Armaturenbrett des Porsche T7 (o.).

901 – die Nummer Sechs

Baujahr: 1963



Der älteste Überlebende

Der hellblaue 901-Prototyp (Chassis-Nummer 13 326) war erstmals vom 16. bis 26. Oktober 1963 auf der Earls Court Motor Show in London zu bewundern – es war der erste 901 mit fünf Rundinstrumenten am Armaturenbrett. Noch hatte der sechste gebaute 901 mit dem Spitznamen „Quickblau“ im Heck nur eine aus Holz gefertigte Attrappe. Seinen Sechszylinder-Motor bekam der älteste überlebende Prototyp erst im März 1964 und wurde dann im Versuch von Ferdinand Piëch gefahren, bis er ihn im Dezember 1965 an den Motoren-Konstrukteur Hans Mezger verkaufte. Alois Ruf, der Mann der heute seine RUF-Fahrzeuge baut, bekam „Quickblau“ vor 57 Jahren von seinem Vater geschenkt, ohne Motor und mit einem Blechschaden. Nach einer langen Restaurierung konnte der Prototyp und Ur-Ahn aller Porsche 911er-Modelle 2023 beim Concorso d'Eleganza in der Villa d'Este und in Pebble Beach seine Klasse gewinnen.





In manchen Punkten ist „Quickblau“ noch mit dem 356 verwandt, andererseits ist dies der erste 901, der das bis heute typische Armaturenbrett mit fünf Rundinstrumenten besitzt.



