60 Jahre Porsche 911

18/09/2025 Sechs Jahrzehnte pure Faszination und Fahrfreude

Sechs Jahrzehnte pure Faszination und Fahrfreude

Es ist der 12. September 1963. Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt am Main debütiert ein Fahrzeug, das die Sportwagenwelt nachhaltig prägen wird: Porsche präsentiert den 901 als Nachfolger des erfolgreichen 356. Obwohl der dynamische 2+2-Sitzer bei seinem Debüt noch nicht den heute ikonischen Namen 911 trägt, gibt er die Richtung für die folgenden 60 Jahre vor. Er ist die technische, optische und emotionale Blaupause für eine der längsten Modellgeschichten der Automobilwelt.

Getreu Porsches Leitmotiv „Fahren in seiner schönsten Form“ entwickeln Porsches Ingenieure den Sportwagen kontinuierlich, aber stets behutsam weiter. In mittlerweile acht Fahrzeuggenerationen optimieren und verbessern sie ihn. Dabei bewahren sie seinen Charakter und seine Silhouette. Wie kein anderes Modell verbindet der Porsche 911 Sportlichkeit und Alltagstauglichkeit, Tradition und Innovation, Exklusivität und soziale Akzeptanz sowie Design und Funktionalität.

Die erste Generation Porsche 911 (1963-1973)

Der Ur-Elfer bietet, was seinem Vorgänger 356 noch fehlt: Im ersten Porsche 911 gibt es zwei Notsitze im Fond. Außerdem einen großen Kofferraum und einen starken Boxer-Motor mit sechs Zylindern, verpackt in einer flachen und modernen Karosserie. Porsche behält das bewährte Heckmotor-Layout bei und kühlt die Aggregate weiterhin mit Luft. Beide technischen Lösungen werden zum Markenzeichen der Modellreihe, der Heckmotor ist es bis heute.

Der Sechszylinder-Motor im ersten 911 leistet zunächst 130 PS aus 2,0 Litern Hubraum. Das ermöglicht eine Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h. Später ergänzt Porsche weitere Leistungsstufen mit 110 PS, 140 PS und 160 PS. Ab 1970 vergrößern die Ingenieure den Hubraum auf 2,2 und 2,4 Liter, im Spitzenmodell 911 Carrera RS 2.7 sogar auf die namensgebenden 2,7 Liter. In seiner vorerst stärksten Serienversion leistet der Porsche 911 beeindruckende 210 PS. Die Varianten 911 T, E und S sind die ersten deutschen Fahrzeuge, die die strengen Abgasnormen der US-Umweltbehörde EPA erfüllen. Ab 1967 gibt es alternativ zum Handschalter zudem das halbautomatische Vierganggetriebe Sportomatic.

Porsche bietet den Ur-Elfer zunächst nur als Coupé an. 1967 folgt der 911 Targa, ein Sicherheitscabriolet mit breitem Überrollbügel. Im Lauf seiner zehnjährigen Bauzeit erhält der erste 911 eine dreiteilige Sicherheitslenkung, innenbelüftete Scheibenbremsen, eine mechanische Einspritzung und eine Hohlraumversiegelung gegen Rost. Zudem ist er der erste Serien-Pkw, der mit einem Heckspoiler zur Reduzierung des Auftriebs ausgestattet ist.

G-Serie: Die zweite Generation Porsche 911 (1973-1989)

Im Jahr 1973 überarbeitet Porsche den 911, bewahrt aber Silhouette und Design. Die Produktion des intern „G-Serie“ genannten Modells startet nach den Werksferien 1973, der 911 wird etwas länger und komfortabler. Seine neuen Kunststoffstoßstangen bewahren die Karosserie vor Parkschäden, automatische Sicherheitsgurte und Integralsitze schützen die Insassen. 1977 führt Porsche eine Karosserie mit breiterem Heck ein, 1983 ein 911 Cabriolet ohne Sicherheitsbügel. Der 911 Targa bleibt im Programm. Der 911 Speedster komplettiert ab 1988 das Karosserieportfolio.

Boxermotoren mit 2,7 Litern Hubraum gibt es in der G-Serie bereits im Basismodell. Dort leistet der Antrieb 150 PS. Technischer Höhepunkt der zweiten 911-Generation ist der 911 Turbo, intern als 930 bezeichnet. Der erste Porsche mit Abgasturbolader leistet zunächst 260, ab 1977 sogar 300 PS. Die Baureihe erhält außerdem Innovationen wie feuerverzinkte Bleche (ab 1975) und eine digitale Motorelektronik (1984).

964: Die dritte Generation Porsche 911 (1989-1994)

1989 verändert Porsche den 911 grundlegend. Fast 85 Prozent des intern 964 genannten Modells sind neu entwickelt, von der bulligen Front über die aerodynamisch optimierten Regenrinnen bis hin zum markanten Heck. Servolenkung, ABS, eine effizientere Heizung, eine Zentralverriegelung und höhenverstellbare Sitze sind nun Teil der Ausstattung. Ein neuentwickelter Sechszylinder-Boxer mit 3,6 Litern Hubraum leistet 250 PS. Das Spitzenmodell 911 Turbo S bringt es auf 381 PS. Es bleibt bei den Karosserieformen Coupé, Cabriolet, Targa und Speedster.

Erstmals fährt der 911 zudem mit Allradantrieb. Im 911 Carrera 4 setzt Porsche einen aus dem Supersportwagen 959 adaptierten, überarbeiteten Allradstrang ein. Zudem führt Porsche einen automatisch ausfahrbaren Heckspoiler sowie Doppelzündung und Klopfregelung ein. Ab 1989 gibt es den 911 erstmals mit der vollautomatischen Tiptronic, ab 1991 serienmäßig mit Airbags für Fahrer und Beifahrer. Der Typ 964 ist das erste Serienfahrzeug mit einem serienmäßigen Metallkatalysator.

993: Die vierte Generation Porsche 911 (1994-1998)

Rund 400 Millionen Mark investiert Porsche in die Entwicklung des neuen 911. Der Vorgänger spendet nur seine Dachlinie, die Designer verändern behutsam alle anderen Formen. Fahrerisch hebt sich das neue Modell ebenfalls deutlich vom Vorgänger ab: Eine Mehrlenkerhinterachse verbessert die Fahrdynamik und den Komfort. Die Boxermotoren leisten 272 PS im Basismodell bis 450 PS im 911 Turbo mit der Option „Werksleistungssteigerung 2“. Erstmals steht der leichte und puristische 911 GT2 auf Turbo-Basis in der Preisliste.

Im Typ 993 bringt Porsche das Abgaskontrollsystem OBD II, Hohlspeichen-Aluminiumfelgen (im 911 Turbo), die Biturboaufladung und das Varioram-Ansaugsystem mit verstellbarer Saugrohrlänge (ab 1996) in Serie. Zum ersten Mal trägt der 911 Targa ein elektrisch versenkbares Glasdach. Und zum letzten Mal sind die Motoren in einem Porsche 911 luftgekühlt.

996: Die fünfte Generation Porsche 911 (1998-2005)

Porsche erfindet den 911 neu. Der Typ 996 wird länger, breiter und leichter, zum ersten Mal sind seine Scheinwerfer nicht mehr rund. Die wichtigste Neuerung ist aber seine Wasserkühlung des Motors. Weiterentwickelte Emissionsstandards in Verbindung mit der Einführung der neuen Vierventil-Zylinderköpfe erfordern im 911 die Regulierung des Temperaturhaushalts der Boxermotoren mit Wasser. Mit dieser Maßnahme steigt die Leistung im Basismodell auf 300 PS. Das Leistungsspektrum reicht bis zu 462 PS im Spitzenmodell 911 GT2.

Im schnellsten 911 des Typs 996 debütiert eine besondere Bremsanlage: Die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) gehört zum Serienumfang des 911 GT2. Sie ist extrem hitzebeständig,

bedeutend leichter als eine Stahlbremse und mit einer Haltbarkeit von bis zu 300.000 Kilometern sehr ausdauernd.

997: Die sechste Generation Porsche 911 (2004-2012)

Im Typ 997 kehrt Porsche zu den klassischen runden Hauptscheinwerfern zurück. Der 911 zitiert wieder seine Wurzeln und unterscheidet sich so stärker vom Porsche Boxster. Alle Motoren erfahren Leistungssteigerungen. Das Spektrum streckt sich von 325 PS im 911 Carrera bis 620 PS im erstmals verfügbaren 911 GT2 RS. Der neue 911 GTS schließt die Lücke zwischen 911 Carrera S und 911 GT3. Zum ersten Mal ist ein schnell schaltendes Doppelkupplungsgetriebe im Porsche 911 verfügbar.

Porsche führt im Typ 997 das Porsche Active Suspension Management (PASM) ein, entwickelt eine Zahnstangenlenkung mit variabler Lenkübersetzung und installiert Turbolader mit variabler Turbinengeometrie (VTG) am Motor des 911 Turbo. Er ist der erste Serien-Benziner mit dieser Technik. Zudem debütieren im 997 eine Abgasanlage mit Klappenregelung und ein per Tastendruck aktivierbarer Sportmodus.

991: Die siebte Generation Porsche 911 (2011-2019)

Signifikant mehr Radstand, eine breitere Spur und raffinierte Technik: Der Typ 991 stellt für Porsche einen großen Entwicklungsschritt dar. Seine längere und breitere Karosserie wiegt dank Aluminium-Stahl-Bauweise 80 Kilogramm weniger als die des Vorgängers. Obwohl der 911 nun spürbar sportlicher fährt, bietet er mehr Komfort und Platz als je zuvor. Zu Produktionsbeginn leistet ein 3,4-Liter-Boxermotor im 911 Carrera 350 PS. Das Spitzenmodell 911 GT2 RS bringt es ab 2017 auf die doppelte Leistung.

Zur Modellpflege im Jahr 2015 stellt Porsche die Antriebe der Carrera- und GTS-Modelle von Saug- auf Turbomotor um. Die neuen Aggregate bieten mehr Kraft bei verbesserten Emissionswerten. Im Typ 991 führt Porsche außerdem die Wankstabilisierung PDCC, die Hinterachslenkung, eine aktive Aerodynamik und eine Wasseraufspritzung für die Ladeluftkühler in der Baureihe ein. Im Jahr 2013 feiert Porsche mit dem Sondermodell „50 Jahre 911“ ein großes Modelljubiläum.

992: Die achte Generation Porsche 911 (ab 2019)

Mit dem Modellwechsel auf den Typ 992 bereitet Porsche den 911 für eine teilelektrische Zukunft vor: Ein neu konstruiertes Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe lässt Platz für einen Elektromotor in der Getriebeglocke. Zusätzlich reduzieren innermotorische Verbesserungen den Schadstoffausstoß der Boxer-Triebwerke. Die leisten, Stand Sommer 2023, 385 PS im 911 Carrera (**911 Carrera** (Vorgängermodell)) und bis 650 PS im 911 Turbo S (**911 Turbo S** (Vorgängermodell)).

Nässe-Erkennung, Nachtsichtassistent und ein Drag-Reduction-System sind nur einige der Innovationen, die im neuen 911 debütieren. Während die Derivate des 911 stets moderner und besser werden, vergisst Porsche nicht den Blick in den Rückspiegel: Erstmals seit 1984 gibt es mit dem 911 Dakar wieder einen geländetauglichen Porsche 911. Der 911 Sport Classic zitiert den ikonischen Heckspoiler des 911 Carrera RS 2.7 von 1972. Mit dem 911 S/T feiert Porsche das Jubiläum 60 Jahre 911.

MEDIA ENQUIRIES

Oliver Hilger

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

Verbrauchsdaten

911 Turbo S (Vorgängermodell)

911 Carrera (Vorgängermodell)

911 GT3 mit Touring-Paket (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.

Video

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/pressemappen/911-s-t/60-Jahre-Porsche-911.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/e80ab848-f49b-430e-8bac-610b99bb1775.zip