

**EDITION**  
**PORSCHEFAHRER**

Peter Morgan

**Praxisratgeber**  
**Klassikerkauf**

# **Porsche 911**

## **Alle Modelle bis 1989**



**HEEL**

**EDITION**  
**PORSCHE FAHRER**

Peter Morgan

**Praxisratgeber**  
**Klassikerkauf**  
**Porsche 911**  
**Alle Modelle bis 1989**

**HEEL**

HEEL Verlag GmbH  
Gut Pottscheidt  
53639 Königswinter  
Telefon 0 22 23 / 92 30-0  
Telefax 0 22 23 / 92 30 13  
Mail: [info@heel-verlag.de](mailto:info@heel-verlag.de)  
Internet: [www.heel-verlag.de](http://www.heel-verlag.de)

© 2010 für die deutsche Ausgabe: HEEL Verlag GmbH, Königswinter

Der Originaltitel „Ultimate Buyers` Guide - Porsche 911 The classic models (1964-1989)“ ist erschienen bei:

PMM Books  
Peter Morgan  
PO Box 2561  
Marlborough, Wiltshire  
SN8 1YD  
Great Britain

© 2008 Peter Morgan

Deutsche Übersetzung: Tobias Kindermann  
Lektorat: Jürgen Schlegelmilch

Titelbildgestaltung: Axel Mertens, HEEL Verlag  
Satz und Gestaltung: F5 Mediengestaltung, Ralf Kolmsee

Alle Rechte, auch die des Nachdrucks, der Wiedergabe in jeder Form und der Übersetzung in andere Sprachen, behält sich der Herausgeber vor. Es ist ohne schriftliche Genehmigung des Verlages nicht erlaubt, das Buch und Teile daraus auf fotomechanischem Weg zu vervielfältigen oder unter Verwendung elektronischer bzw. mechanischer Systeme zu speichern, systematisch auszuwerten oder zu verbreiten.

Alle Angaben ohne Gewähr!

E-Book ISBN: 978-3-86852-298-3

**LESEN IN SEINER SCHÖNSTEN FORM**  
**JETZT AUCH DIGITAL!**

Holen Sie sich unser E-Paper Porsche Fahrer

Alle 3 Monate im Handel!

- Schöne Autos
- Scharfe Fotos
- Präzise Technik
- Klare Informationen
- Faszinierende Geschichten

Ab sofort auch für Smartphone und Tablet!

**PORSCHE**  
Das unabhängige Porsche Magazin

**FAHRT**



Chapeau! 911 Targa



964 Ruf CR4

Psst! Geheim!  
911 Turbo Allrad &  
Speedster-Studie

**PROTOTYPEN**

August 2014 • Juni / Juli / August 2014  
€ 6,90 (D) • € 7,50 (A) • € 8,50 (CH) • € 9,00 (UK)



Einer von Elf: Porsche 916 | Report: 924 S | Porträt: Jochen Mass | Neu: Macan

<http://www.pf-magazin.de/app.html>

# INHALT

Einleitung  
Zeittafel  
Zahlen und Fakten

## Die Story des klassischen 911

Die Geburt einer Legende - die frühen Porsche 911  
Die 2,7-Liter-911 und der Carrera 3,0  
Der 911 SC setzt einen neuen Standard  
Der Carrera 3,2  
Der 911 Turbo

## Einordnung und Details

### **Die frühen 911 S (1964 - 1973)**

Karosserie  
Motor  
Getriebe  
Federung, Räder und Bremsen  
Innenausstattung und Zubehör

### **Der Porsche 911 (1974 - 1978)**

Karosserie  
Motor  
Getriebe  
Federung, Räder und Bremsen  
Innenausstattung und Zubehör

### **Der Porsche 911 SC (1977 - 1983)**

Karosserie  
Motor  
Getriebe  
Federung, Räder und Bremsen  
Innenausstattung und Zubehör

### **Der Porsche 911 Carrera 3,2 (1983 - 1989)**

Karosserie  
Motor  
Getriebe  
Federung, Räder und Bremsen  
Innenausstattung und Zubehör

### **Der Porsche 911 Turbo (1975 - 1989)**

Karosserie  
Motor  
Getriebe  
Federung, Räder und Bremsen  
Innenausstattung und Zubehör

### **Sondermodelle**

## Der Kauf

Dokumentation

Die Karosserie

Der Motor

Das Getriebe

Ausstattung, Zierteile und Zubehör

Innenausstattung

Fahrwerk und Lenkung

Bremsen, Felgen und Reifen

## Anhang

Anhang 1

Produktionsdaten

Anhang 2

Zubehör und Farben





# **EINFÜHRUNG**

## **Porsche 911**

### ***Die Story des klassischen 911***

Diese Kaufberatung soll Ihnen als nützlicher Ratgeber beim Kauf eines klassischen Porsche aus der Zeit zwischen 1965 bis 1989 zur Seite stehen. Sie hilft, die verschiedenen Fahrzeugtypen zu identifizieren und zeigt die Punkte, auf die man vor dem Erwerb eines solchen Wagens achten sollte.

Der Porsche 911 gilt als eine Ikone unter den Hochleistungssportwagen. Der Prototyp wurde vom Werk erstmals im Jahr 1963 präsentiert, die Fahrzeuge aus der Serienproduktion gelangten Ende 1964 in die Verkaufsräume. Seit dieser Zeit ist der Porsche 911 jener Wagen, an dem alle anderen Sportwagen gemessen werden.

Der Porsche 911 wurde inzwischen in vielen Versionen gefertigt, die Modelle, wie sie bis Juli 1989 produziert wurden, gelten als die unverfälschtesten. Die folgenden Varianten wurden stark überarbeitet und entfernten sich vom ursprünglichen Konzept deutlich. Damit reagierte Porsche auch auf die Wünsche der Käufer, die inzwischen andere Ansprüche an Fahrgefühl und Komfort stellten.

Die Fahrzeuge aus den 1960er Jahren, der Porsche 912 mit seinem Vierzylinder-Motor kann da eingeschlossen werden, haben sich den Charme und das Lebensgefühl dieser Zeit erhalten. Das Lenkrad besaß einen hölzernen Kranz, die Sitze federten kräftig und besaßen die Anmutung von Club-Sesseln. Die ersten Wagen hatten ein eigenwilliges und nicht ungefährliches Fahrverhalten. Doch Porsche unternahm starke Anstrengungen, um das zu ändern, und bis 1973 verbesserte sich das Handling der Wagen deutlich.

Die 1970er Jahre brachten immer umfangreichere Sicherheitsvorschriften und das Öl-Embargo der OPEC veränderte die Einstellung zu Autos generell. Der Porsche 911 bekam stoßabsorbierende Stoßstangen und neue Technologien, um die schädlichen Abgase zu reduzieren und sich damit dieser Zeit anzupassen.

Unabhängig davon flossen die spektakulären Erfolge des alles überragenden Rennsportwagen Porsche 917 in Form von technologischen Sprüngen in die Serienfertigung bei Porsche ein. Ohne Zweifel war die Turbo-Aufladung die wichtigste davon. Der im Frühjahr 1975 präsentierte Porsche Turbo prägte neue Vorstellungen vom Konzept eines „Traumautos“ und wurde in den darauffolgenden Jahren das Flaggschiff der Marke.

Der 911 SC und der Carrera 3,2 führten den 911 auf ein neues Niveau als alltagstauglicher Hochleistungssportwagen. Der Carrera 3,2 erlangte in den 1980er Jahren eine hohe Reife, die letzten Modelle bieten den besten Gegenwert, wenn man einen zuverlässigen, klassischen Sportwagen sucht.

Diese Kaufberatung behandelt alle Varianten des Porsche 911 bis in das Jahr 1989 hinein und bietet in seinem handschuhkastentauglichen Format einen Leitfaden, der immer dabei sein kann, um das passende Auto zu finden.

Der Service für den Porsche 911 ist weltweit hervorragend. Das beginnt mit Porsches eigener Classic-Abteilung für Teile und Arbeiten. Dazu kommen unzählige Magazine, Foren und Vereine bis hin zu einem Netzwerk unabhängiger Spezialisten, die viel Erfahrung im Umgang mit den klassischen Modellen besitzen.

Noch ein wichtiger Rat: Wer nicht vertraut damit ist, worauf man beim Kauf eines klassischen 911 achten muss, sollte unbedingt zusätzlich auch fachmännischen Rat hinzu ziehen.

**Peter Morgan, Marlborough, England**

# ZEITTAFEL

## *Die klassischen Porsche 911*

**SEPTEMBER 1963:** Der Porsche 901 wird als Prototyp auf der IAA in Frankfurt präsentiert.

**SEPTEMBER 1964:** Die Produktion des Porsche 911 mit dem 130-PS-Motor (95 kW) und zwei Litern Hubraum beginnt. Im April 1965 folgt der Porsche 912 mit einer leicht leistungsreduzierten Maschine aus dem 356 SC. Der Motor hat 1,6 Liter Hubraum und 90 PS (66 kW).

**OKTOBER 1966:** Der Porsche 911 S mit 160 PS (117 kW) aus zwei Litern Hubraum wird präsentiert, im Dezember 1966 beginnt die Produktion der Targa-Modelle.

**AUGUST 1967:** Das vierstufige Sportomatic-Getriebe wird als Option angeboten, der 911 L (130 PS/95 kW) und der 911 T (110 PS, 81 kW) kommen ins Programm. Für den Targa ist optional eine Heckscheibe aus Glas lieferbar.

**AUGUST 1968:** Der 140 PS starke 911 E ersetzt den 911 L, der 911 S erhält 170 PS (125 kW). E und S verfügen über eine mechanische Einspritzung und Kondensatorzündung, der Radstand wächst um 67 auf 2271 mm. Die Produktion des 912 endet. Es ist das letzte Modelljahr, in dem der Targa mit dem Softwindow angeboten wird.

**AUGUST 1969:** Der Hubraum wird auf 2,2 Liter vergrößert. Das Angebot umfasst nun 911 T (125 PS/92 kW), 911 E (155 PS/114 kW) und 911 S (180 PS/132 kW).

**AUGUST 1971:** Der Hubraum wächst auf 2341 ccm, die Maschine wird allgemein als 2,4-Liter-Version bezeichnet. Der 911 T hat nun 130 PS (95 kW), der 911 E 165 PS (121 kW) und der 911 S 190 PS (139 kW).

**AUGUST 1972:** Die Produktion des 911 RS (210 PS/154 kW) mit der 2,7-Liter-Maschine beginnt.

**AUGUST 1973:** Der Hubraum aller Versionen wird auf 2,7 Liter vergrößert, alle Fahrzeuge erhalten neue Stoßstangen, die einen Aufprall von bis zu 8 km/h ohne Schaden absorbieren können. Die bisherige Aufteilung in T, E und S wird aufgegeben. Nun gibt es den 911 (150 PS/110 kW), 911 S (175 PS/128 kW) und den 911 Carrera (210 PS/154 kW).

**OKTOBER 1974:** Der 911 Turbo erscheint (260 PS/191 kW, US-Modelle: 245 PS/180 kW). Die US-Modelle und die rechtsgelenkten Versionen folgen 1975. Nur in diesem Jahr wird ein 912 mit einer 90 PS-Maschine (66 kW) von VW auf dem amerikanischen Markt angeboten. Zum Modelljahr 1975 legt Porsche ein Sondermodell des 911 auf, mit dem das 25-jährige Produktionjubiläum in Stuttgart gefeiert wird.

**AUGUST 1975:** Der Carrera 3,0 wird eingeführt. Er wird von einem 3-Liter-Motor mit 200 PS (147 kW), der auf dem Motor des Porsche Turbo basiert, angetrieben. Für die Karosserie kommen nun feuerverzinkte Bleche zum Einsatz. Das Programm wird gestrafft: Ein 165-PS-Motor (121 kW) ersetzt die 150-PS- und 175-PS-Versionen.

**AUGUST 1976:** Der Carrera 3,0 und der Turbo erhalten Bremskraftverstärker.

## ***von 1964 bis 1989***

**AUGUST 1977:** Der 911 SC mit 180 PS (132 kW) wird eingeführt und ersetzt alle bisherigen Saugmotor-Varianten. Der Porsche 911 Turbo wird in vielen Punkten überarbeitet. Er erhält eine 3,3-Liter-Maschine mit 300 PS (220 kW) und Ladeluftkühler sowie größere Bremsen.

**AUGUST 1979:** Der 911 SC ist für den amerikanischen Markt mit einer Lambda-gesteuerten Abgasanlage mit Katalysator lieferbar. Der Motor leistet 180 PS (132 kW). Für alle anderen Märkte steigt die Leistung auf 188 PS (138 kW).

**AUGUST 1980:** Die Leistung des 911 SC steigt durch eine höhere Verdichtung auf 204 PS, in den USA wird weiter die 180-PS-Variante angeboten.

**AUGUST 1981:** Das Sondermodell „50 Jahre Porsche“ erscheint in einer Auflage von 200 Einheiten in der Außenfarbe Meteor-Metallic und mit einer weinroten Innenausstattung.

**AUGUST 1982:** Das 911 SC Cabrio geht in Produktion.

**AUGUST 1983:** Der 911 Carrera 3,2 erscheint mit 231 PS (170 kW) und einer Motronic. Modelle für den US-Markt haben 207 PS/152 kW und einen Katalysator. Dieser Motor hat eine niedrigere Verdichtung und ein kürzeres Getriebe.

**AUGUST 1984:** Die Versionen 911 Carrera 3,2 Turbolook sind lieferbar als Coupé, Targa und Cabrio (WTL: Werks-Turbolook).

**AUGUST 1985:** Der Turbo ist mit einem geregelten Katalysator, der die Schadstoffe reduziert, für den US-Markt erhältlich (282 PS/210 kW) und nun auch als Targa und Cabrio lieferbar.

**AUGUST 1986:** Der 911 Carrera 3,2 bekommt ein neues Getriebe (G50) und eine hydraulisch betätigte Kupplung, die Leistung der niedrigverdichteten Motoren mit Katalysator ab Werk steigt auf 217 PS. Der Carrera 3,2 wird in der Ausstattungsoption „Clubsport“ angeboten.

**AUGUST 1987:** Der Carrera 3,2 ist in einer Sonderserie zum Verkauf des 250.000sten Porsche 911 lieferbar (Auflage 875 Stück). Er unterscheidet sich durch die Innenausstattung in silberblau-metallic von der Serie. Außenfarbe ist Diamantblau-Metallic.

**AUGUST 1988:** Der Turbo erhält ein 5-Gang-Getriebe (G50/50). Der Carrera 3,2 erscheint als Speedster-Version im WTL-Look. Einige Exemplare für den Export erhalten auch die schmale Carrera-Karosserie. Porsche bringt das Sondermodell „25 Jahre Porsche 911“ auf den Markt.

**JULI 1989:** Die Produktion aller 911 Carrera 3,2 und des Turbo wird eingestellt.

# ZAHLEN UND FAKTEN

Modelle 1964-1971				
Modell	911	912	911 S	911 T
Modelljahr	1964-1967	04/1965-1969	1967-1968	1968-1969
Motortyp	901/01, 901/05 (02/66) 901/06 (11/66)	616/06, 39, 40	901/02 901/08 Sportomatic	901/03 901/13 Sportomatic
Leistung	130 PS (95 kW) bei 6100/min	90 PS (66 kW) bei 5800/min	160 PS (117 kW) bei 6600/min	110 PS (81 kW) bei 5800/min
Drehmoment	174 Nm bei 4200/min	122 Nm bei 3500/min	179 Nm bei 5200/min	157 Nm bei 4200/min
Hubraum	1991 ccm	1582 ccm	1991 ccm	1991 ccm
Getriebe	5-Gang 902/1	4-Gang 902/0, 5-Gang (902/1), ab Mj. 68: 4-Gang 902.01 und 5-Gang 902.02, ab Mj. 69: 4-Gang 902.04, 5-Gang 902/05 und 902.06	5-Gang 901/02 (ab Mj. 68: auch 4-Gang Sportomatic 905/01)	4-Gang 901/10 (Mj. 69: 901/06), 5-Gang 901/02 (Mj. 69: 901/07), Sportomatic 905/01 (Mj. 69: 905/13)
Leergewicht (DIN)	1080 kg	970 kg (ab Mj. 69: 950 kg)	1030 kg	1080 kg, Mj. 69: 1020 kg
Leistungsgewicht	8,3 kg/PS	10,8 kg/PS (ab Mj. 69: 10,6 kg/PS)	6,4 kg/PS	9,82 kg/PS, Mj. 69: 9,27 kg/PS
0-100 km/h	9,1 s	13,5 s	7,6 s (Sportomatic 7,6 s)	10,0 s (Sportomatic 10,0 s)
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h	185 km/h	225 km/h (Sportomatic 220 km/h)	200 km/h (Sportomatic 195 km/h)
Folgen	4,5Jx15 (vh)	4,5Jx15 (vh), ab Mj. 68: 5, 4,5Jx15 (vh)	4,5Jx15 (vh), ab Mj. 68: 5,5Jx15 (vh)	5,5Jx15 (vh), Mj. 69: 6Jx15
Reifen	165/70-15 (vh)	6,95 H 15 (vh), 165 HR 15 (vh)	165 VR 15 (vh)	165 HR 15 (vh), Mj. 69: 185/70 HR15 (vh)
Bremsscheiben	282x12,7 mm (v), 285x10 mm (h)	282x12,7 mm (v), 285x10 mm (h)	282x20 mm (v), 285x20 mm (h), innenbelüftet	282x20 mm (v), 285x20 mm (h), innenbelüftet
Einmalkolben	Zwei-Kolben-Grauguss-	Zwei-Kolben-Grauguss-	Zwei-Kolben-Grauguss-	Zwei-Kolben-Grauguss-
Bremssattel	Festsattel (vh)	Festsattel (vh)	Festsattel (vh)	Festsattel (vh)
Tankvolumen	62 Liter	62 Liter	62 Liter	62 Liter
Benzinmarke	Super verbleit (98 ROZ)	Super verbleit (98 ROZ)	Super verbleit (98 ROZ)	Super verbleit (98 ROZ)
Länge/Breite/Höhe	4163/1610/1320 mm	4163/1610/1320 mm	4163/1610/1320 mm	4163/1610/1320 mm
Radsland	2211 mm	2211 mm	2211 mm	2211 mm, Mj. 69: 2268 mm
Spurweite	1337 mm (v), 1317 mm (h)	1337 mm (v), 1317 mm (h), Mj. 67: 1353/1321, Mj. 68: 1367/1335, Mj. 69: 1362/1343	1353 mm (v), 1324 mm (h), ab Mj. 68: 1367/1339	1367 mm (v), 1335 mm (h), Mj. 69: 1362 (v), 1343 (h)

911 L	911 E	911 S	911 T
1968	1969	1969	1970-1971
901/06 901/07 Sportomatic	901/09 901/11 Sportomatic	901/10	911/03 911/06 Sportomatic
130 PS (96 kW) bei 6100/min 174 Nm bei 4600/min 1991 ccm	140 PS (103 kW) bei 6500/min 175 Nm bei 4500/min 1991 ccm	170 PS (125 kW) bei 6800/min 182 Nm bei 5200/min 1991 ccm	125 PS (92 kW) bei 5800/min 176 Nm bei 4200/min 2195 ccm
4-Gang 902/0, 5-Gang 902/1, Sportomatic 905/00	5-Gang 901/07 (Coupé) und 901/13 (Targa), Sportomatic 905/13	5-Gang 901/07 (Coupé) und 901/13 (Targa)	4-Gang 911/00, 5-Gang 911/01, Sportomatic 905/20
1080 kg	1020 kg	1020 kg	1020 kg
8,31 kg/PS	7,29 kg/PS	6 kg/PS	8,16 kg/PS
9,1 s (Sportomatic 9,1 s)	9,0 s (Sportomatic 9,0 s)	8,0 s	10,0 s (Sportomatic 10,0 s)
210 km/h (Sportomatic 205 km/h)	215 km/h (Sportomatic 210 km/h)	225 km/h	205 km/h (Sportomatic 200 km/h)
5,5Jx15 (v.h)	6Jx15 (v.h)	6Jx15 (v.h)	5,5Jx15 (v.h)
165 HR 15 (v.h)	185/70 VR 15 (v.h)	185/70 VR 15 (v.h)	185/70 HR 15 (v.h)
282x20 mm (v), 285x20 mm (h), innenbelüftet Zwei-Kolben-Grauguss- Festsattel (v/h) 62 Liter Super verbleit (98 ROZ)	282x20 mm (v), 285x20 mm (h), innenbelüftet Zwei-Kolben-Grauguss- Festsattel (v/h) 62 Liter Super verbleit (98 ROZ)	282x20 mm (v), 285x20 mm (h), innenbelüftet Zwei-Kolben-Alu-Zangen (v), Zwei-Kolben Graugusszangen (h) 62 Liter Super verbleit (98 ROZ)	282x20 mm (v), 290x20 mm (h), innenbelüftet Zwei-Kolben-Grauguss- Festsattel (v/h) 62 Liter Super verbleit (98 ROZ)
4163/1610/1320 mm 2211 mm 1367 mm (v), 1339 mm (h)	4163/1610/1320 mm 2268 mm 1374 mm (v), 1355 mm (h)	4163/1610/1320 mm 2268 mm 1374 mm (v), 1355 mm (h)	4163/1610/1320 mm 2268 mm 1374 mm (v), 1355 mm (h)

**Modelle 1970-1975**

Modell	911 E	911 S	911 T	911 E
Modelljahr	1970-1971	1970-1971	1972-1973	1972-1973
Motortyp	911/01, 911/04 Sportomatic	911/02	911/57 911/67 Sportomatic	901/09 901/11 (Sportomatic)
Leistung	155 PS (114 kW) bei 6200/min	180 PS (132 kW) bei 6500/min	130 PS (96 kW) bei 5600/min	165 PS (121 kW) bei 6200/min
Drehmoment	191 Nm bei 4500/min	199 Nm bei 5200/min	196 Nm bei 4000/min	206 Nm bei 4500/min
Hubraum	2195 ccm	2195 ccm	2341 ccm	2341 ccm
Getriebe	5-Gang 911/01, Sportomatic 905/20	5-Gang 911/01	4-Gang 915/12 5-Gang 915/02 Sportomatic 905/21	4-Gang 915/12 5-Gang 915/02 Sportomatic 925/00
Leergewicht (DIN)	1020 kg	1020 kg	1050 kg (Sportomatic 1065 kg)	1075 kg (Sportomatic 1090 kg)
Leistungsgewicht	6,58 kg/PS	5,67 kg/PS	8,08 kg/PS (Sportomatic 8,19 kg/PS)	6,51 kg/PS (Sportomatic 6,6 kg/PS)
0-100 km/h	8,0 s (Sportomatic 8,0 s)	7,5 s	9,5 s (Sportomatic 9,5 s)	7,9 s (Sportomatic 7,9 s)
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h (Sportomatic 215 km/h)	230 km/h	205 km/h (Sportomatic 200 km/h)	220 km/h (Sportomatic 215 km/h)
Felgen	6Jx15 (v/h)	6Jx15 (v/h)	5,5Jx15 (v/h)	6Jx15 (v/h)
Reifen	185/70 VR 15 (v/h)	185/70 VR 15 (v/h)	185 HR 15 (v/h)	185/70 VR 15 (v/h)
Bremsscheiben	282x20 mm (v), 290x20 mm (h), innenbelüftet	282x20 mm (v), 290x20 mm (h), innenbel., Zwei-Kolben-Alu-Zangen (v).	282x20 mm (v), 290x20 mm (h), innenbelüftet	282x20 mm (v), 290x20 mm (h), innenbelüftet
Bremsskolben	Zwei-Kolben-Grauguss-	Zwei-Kolben-Alu-Zangen (v).	Zwei-Kolben-Grauguss-	Zwei-Kolben-Grauguss-
Bremssättel	Festsättel (v/h)	Zwei-Kolb.-Graugussz. (h)	Festsättel (v/h)	Festsättel (v/h)
Tankvolumen	62 Liter	62 Liter	62 Liter, ab Mj. 73: Option 85 Liter,	62 Liter, ab Mj. 73: 85 Liter,
Benzinsorte	Super verbleit (98 ROZ)	Super verbleit (98 ROZ)	Normal verbleit (91 ROZ)	Normal verbleit (91 ROZ)
Länge/Breite/Höhe	44163/1610/1320 mm	4163/1610/1320 mm	4127/1610/1320 mm	4127/1610/1320 mm
Radstand	2268 mm	2268 mm	2271 mm	2271 mm
Spurweite	1374 mm (v), 1355 mm (h)	1374 mm (v), 1355 mm (h)	1366 mm (v), 1342 mm (h)	1372 mm (v), 1354 mm (h)

911 S	911 Carrera RS Sportversion	911	911 S
1972-1973	1973	1974-1975	1974-1975
911/53 911/63 (Sportomatic)	911/83	911/92 911/97 Sportomatic	911/83 911/88 Sportomatic
190 PS (140 kW) bei 6500/min 216 Nm bei 5200/min 2341 ccm	210 PS (154 kW) bei 6300/min 255 Nm bei 5100/min 2687 ccm	150 PS (110 kW) bei 5700/min 235 Nm bei 3800/min 2687 ccm	175 PS (129 kW) bei 5800/min 235 Nm bei 4000/min 2687 ccm
4-Gang 915/12 5-Gang 915/02 Sportomatic 925/00	5-Gang 915/08	4-Gang 915/16 5-Gang 915/06 Sportomatic 925/02	4-Gang 915/16 5-Gang 915/06 Sportomatic 925/02
1075 kg (Sportomatic 1090 kg)	960 kg	1075 kg (Sportomatic 1090 kg)	1075 kg (Sportomatic 1090 kg)
5,65 kg/PS (Sportomatic 5,73 kg/PS)	4,57 kg/PS	7,16 kg/PS (Sportomatic 7,26 kg/PS)	6,14 kg/PS (Sportomatic 6,22 kg/PS)
7,0 s (Sportomatic 7,0 s)	5,8 s	8,5 s (Sportomatic 8,5 s)	7,6 s (Sportomatic 7,6 s)
230 km/h (Sportomatic 225 km/h)	245 km/h	210 km/h (Sportomatic 205 km/h)	225 km/h (Sportomatic 220 km/h)
6Jx15 (v,h)  185/70 VR 15 (v,h)	6Jx15 (v) und 7Jx15 (h)  185/70 VR 15 (v), 215/60 VR 15 (h)	5,5Jx15 (v,h), ab Mj. 75: 6Jx15 (v,h) 165/70 HR 15 (v,h) ab Mj. 75: 185/70 HR 15 (v,h)	6Jx15 (v,h)  185/70 VR 15 (v,h)
282x20 mm (v), 290x20 mm (h), innenbelüftet Zwei-Kolben-Alu-Zangen (v), Zwei-Kolben Graugusszangen (h) 62 Liter ab Mj. 73: 85 Liter Normal verbleit (91 ROZ)	282x20 mm (v), 290x20 mm (h), Zwei-Kolben-Alu-Zangen (v), Zwei-Kolben Graugusszangen (h) 85 Liter Normal verbleit (91 ROZ)	282x20 mm (v), 290x20 mm (h), innenbelüftet Zwei-Kolben-Grauguss- Festsättel (v/h) 80 Liter Normal verbleit (91 ROZ)	282x20 mm (v), 290x20 mm (h), innenbelüftet Zwei-Kolben-Grauguss- Festsättel (v/h) 80 Liter Normal verbleit (91 ROZ)
4127/1610/1320 mm 2271 mm 1372 mm (v), 1354 mm (h)	4102/1652/1320 mm 2271 mm 1372 mm (v), 1394 mm (h)	4291/1610/1320 mm 2271 mm 1360 mm (v), 1342 mm (h), ab Mj. 75: 1372 (v), 1354 (h)	4291/1610/1320 mm 2271 mm 1372 mm (v), 1354 mm (h)

**Modelle 1974-1989**

Modell	911 Carrera	911 Turbo 3.0	912 E	911
Modelljahr	1974-1975	1975-1977	1976	1976-1977
Motor Typ	911/83	930/50	923/02	911/81 Sportomatic 911/86
Leistung	210 PS (154 kW) bei 6300/min	280 PS (191 kW) bei 5500/min	90 PS (66 kW) bei 4900/min	165 PS (121 kW) bei 5800/min
Drehmoment	255 Nm bei 5100/min	343 Nm bei 4000/min	133 Nm bei 4000/min	235 Nm bei 4000/min
Höchst- geschwindigkeit	240 km/h	250 km/h	176 km/h	210 km/h (Sportomatic 210 km/h)
0-100 km/h	6,3 s	5,5 s	13,5 s	7,5 s (Sportomatic 7,5 s)
Leistungsgewicht	5,11 kg/PS	4,38 PS/kg ab Mj. 76: 4,59 PS/kg	13,48 kg/PS	6,78 kg/PS
Leertgewicht (DR)	1075 kg	1140 kg ab Mj. 76: 1195 kg	1160 kg	1120 kg
Getriebe	4-Gang 915/16 5-Gang 915/06	4-Gang 930/30, ab Mj. 77: 4-Gang 930/33, Mj. 76: auch 4-Gang 930/32 (Rellen mit 50er-Querschnitt)	5-Gang 923/05	4-Gang 915/49 5-Gang 915/44 Sportomatic 925/09
Einmassen	282x20 mm (v), 290x20 mm (h), innenbelüftet	282x20 mm (v), 290x20 mm (h), innenbelüftet	282,5x12,7 mm (v), 290x12,7 mm (h)	282x20 mm (v), 290x20 mm (h), innenbelüftet
Einmassen	Zwei-Kolben-Grauguss- Festsattel (vh)	Zwei-Kolben-Alu-Zangen (v), Zwei-Kolben-Graugusszangen (h)	Zwei-Kolben-Grauguss- Festsattel (vh)	Zwei-Kolben-Grauguss- Festsattel (vh)
Tankvolumen	80 Liter	80 Liter	80 Liter	80 Liter
Einmassen	Normal verbleit (91 ROZ)	Super verbleit (96 ROZ)	Normal verbleit (91 ROZ)	Normal verbleit (91 ROZ)
Längslenkerhöhe	44163/1610/1320 mm	4291/1775/1320 mm	4291/1610/1340 mm	4291/1610/1320 mm
Rachstand	2268 mm	2272 mm	2272 mm	2272 mm
Spurweite	1374 mm (v), 1355 mm (h)	1438 mm (v), 1511 mm (h)	1349 mm (v), 1330 mm (h)	1369 mm (v), 1354 mm (h)

911 Carrera 3.0 1976-1977	911 SC 1976-1983	911 Turbo 3.3 1976-1989	911 Carrera 3.2 1984-1989
930/02 Sportomatik 930/12	Mj. 76-79: 930/03, Sportomatik 930/13, Mj. 80: 930/09, Sportomatik 930/19, ab Mj. 81: 930/10	930/80 ab Mj. 83: 930/66	930/20, ab Mj. 87: 930/21, ab Mj. 87: 930/25
200 PS (147 kW) bei 6000/min 255 Nm bei 4200/min	Mj. 76-79: 180 PS (132 kW) bei 5500/min, Mj. 79: 188 PS (138 kW) bei 5500/min, ab Mj. 81: 204 PS (150 kW) bei 5000/min 255 Nm bei 5100/min	300 (221 kW) bei 5500/min 412 Nm bei 4000/min, ab Mj. 83: 430 Nm bei 4000/min	231 PS (170 kW) bei 5900/min, 207 PS (152 kW) bei 5900/min (930/21), 217 PS bei 5900/min (930/25) 284 Nm bei 4800/min, 260 Nm bei 4800/min (930/21), 265 Nm bei 4800/min (930/25)
2994 ccm	2994 ccm	3299 ccm	3164 ccm
4-Gang 915/49 5-Gang 915/44 Sportomatik 925/13	Mj. 76-79: 5-Gang 915/81, Mj. 80: 5-Gang 915/82, Mj. 78-80 Sportomatik 925/16, ab Mj. 80: 5-Gang 915/82 (USA 915/83)	4-Gang 930/34 ab Mj. 85: 930/36 ab Mj. 89: 5-Gang G5050	5-Gang 915/67, 5-Gang 915/68 (mit Motor 930/21), ab Mj. 84: 5-Gang 915/72, 5-Gang 915/73 (mit Motor 930/21), ab Mj. 87: 5-Gang G5000, 5-Gang G5001 (mit Motor 930/25)
1120 kg	1160 kg	1300 kg, ab Mj. 86: 1335 kg	1160 kg, ab Mj. 86: 1210 kg
5,6 kg/PS	6,44 kg/PS, Mj. 80: 6,17 kg/PS, ab Mj. 81: 5,68 kg/PS	4,33 kg/PS ab Mj. 86: 4,45 kg/PS	5,0 kg/PS, 5,6 kg/PS (930/21), ab Mj. 86: 5,24 kg/PS, 5,85 kg/PS (930/21), ab Mj. 87: 5,58 kg/PS (930/25)
6,3 s (Sportomatik 6,3 s)	7,0 Sec (Sportomatik 7,0 s), ab Mj. 81: 6,8 s	5,4 s, ab Mj. 89: 5,2 s	6,1 s, 6,5 s (930/21), 6,3 s (930/25)
230 km/h	225 km/h (Sportomatik 225 km/h), ab Mj. 81: 235 km/h	260 km/h	245 km/h, 235 km/h (930/21), 240 km/h (930/25)
6,1x15 (v), 7,2x15 (h)	6,1x15 (v), 7,2x15 (h)	7,2x16 (v), 8,1x16 (h) ab Mj. 86: 8,1x16 (h)	6,1x15 (v), 7,2x15 (h), ab Mj. 86: 7,2x15, 8,1x15 (h), ab Mj. 89: 6,1x16 (v), 7,2x16 (h)
185/70 VR 15 (v), 215/60 VR 15 (h)	185/70 VR 15 (v), 215/60 VR 15 (h)	205/55 VR16 (v), 225/50 VR16 (h), ab Mj. 86: 245/45 VR16	185/70 VR 15 (v), 215/60 VR 15 (h), ab Mj. 87: 195/65 VR 15 (v), 215/60 VR 15 (h), ab Mj. 88: 205/55 VR 16 (v), 225/50 VR 16 (h)
282x20 mm (v), 290x20 mm (h), innenbelüftet Zwei-Kolben-Grauguss-Feststößel (vh)	282x20 mm (v), 290x20 mm (h), innenbelüftet Zwei-Kolben-Grauguss-Feststößel (vh)	304x32 mm (v), 309x28 mm (h), innenbelüftet, geschliffen 4-Kolben-Alu-Zangen (vh)	282,5x24 mm (v), 290x24 mm (h), innenbelüftet Zwei-Kolben-Grauguss-Feststößel (vh)
80 Liter Normal verbleit (91 ROZ)	80 Liter Normal verbleit (91 ROZ), ab Mj. 81: Super verbleit (98 ROZ)	80 Liter Super verbleit (98 ROZ)	80 Liter, 930/20: Super verbleit (98 ROZ), 930/21: Normal (91 ROZ), 930/25: Super unverbleit (95 ROZ)
429/1652/1320 mm 2272 mm 1369 mm (v), 1380 mm (h)	429/1652/1320 mm 2272 mm 1369 mm (v), 1379 mm (h)	429/1775/1310 mm 2272 mm 1432 mm (v), 1501 mm (h), ab Mj. 86: 1492 (h)	429/1652/1320 mm 2272 mm 1372 mm (v), 1380 mm (h), ab Mj. 87: 1398 (v), 1405 (h), ab Mj. 89: 1372 (v), 1405 (h)



1967 wurden drei Porsche 911 mit einer Karosserie aus Edelstahl gebaut. Doch die hohen Kosten dafür machten eine Serienfertigung unwirtschaftlich.

# ***Die Story des klassischen 911***

## ***Die Geburt einer Legende - die frühen Porsche 911***

Der Prototyp des neuen Porsche wurde erstmals im September 1963 auf der Frankfurter IAA gezeigt, damals noch unter der Bezeichnung „901“. Nach einem Einspruch von Peugeot, wo man sich die Zahlenfolgen mit einer „0“ in der Mitte hatte schützen lassen, wählte Porsche die Bezeichnung „911“. Diese drei Zahlen sollten später zu einem Synonym für einen der faszinierendsten Sportwagen werden, die jemals gebaut wurden. Im Heck saß der neue luftgekühlte Sechszylinder-Motor mit zwei Litern Hubraum und 130 PS, auch dieser Motor sollte Geschichte machen. Der Porsche 911 hatte in den kommenden Jahren eine beeindruckende Karriere in der automobilen Welt vor sich.

Der Porsche 911 ist heute noch eine Ikone. Er wird immer noch produziert, rund 47 Jahre später, nachdem die ersten Fahrzeuge über die Straßen rollten. Die heutigen 911 teilen sich technisch gesehen nichts mehr mit den frühen Fahrzeugen, davon abgesehen, dass der Motor immer noch im Heck sitzt und sich das Design eine gewisse Konstanz erhalten hat. Doch der Geist der ersten Modelle ist auch in den neuen Autos zu spüren, und das ist der Grund, warum der 911 heute immer noch verehrt wird.



*Ferdinand Alexander „Butzi“ Porsche ist der älteste Sohn von Ferry Porsche. Er entwarf das zeitlose Design des Porsche 911*

Die Spannweite der Entwicklung, die der Wagen über die Zeit hinweg durchlaufen hat, überrascht viele Liebhaber. Das Design entwickelte sich kontinuierlich weiter, Porsche gönnte dem Wagen während seiner Bauzeit nur wenige Atempausen. Dann gibt es noch einen anderen Aspekt, der die Faszination des 911 ausmacht. Die frühen Modelle, nämlich jene, die vor Juli 1973 produziert wurden, sind unter den Sammlern sehr begehrt. Die 911 aus der Bauzeit zwischen 1974 und 1989 sind für Leute mit einem mehr praktischen Sinn die Autos der Wahl. Sie benötigen weniger Wartungsaufwand und bewegen sich technisch und qualitativ auf einem höheren Niveau.

Den „besten“ 911 gibt es nicht, man findet immer noch eine Version, die begehrenswerter erscheint als die, die man sich leisten kann. Aber alle Wagen vermitteln auf ihre eigene Art und Weise das Porsche-911-Gefühl, sei es den rauen Charme der Wettbewerbswagen oder die Eleganz eines

Langstreckenfahrzeuges. Was das Wichtigste ist: Sie alle bieten das, was Ferry Porsche als „Fahren in seiner schönsten Form“ bezeichnet hat.

Ferry Porsche hatte ganz eigene Ideen davon, was den neuen Gran Turismo auszeichnen sollte. Ein kleines Team aus Technikern und Designern begann Mitte der 1950er Jahre mit der Arbeit. Aber es sollte eine geraume Zeit dauern bis er bekam, was ihm vorschwebte.

Ferry Porsche wollte einen Sportwagen mit 2+2 Sitzen, mit einem Kofferraum in der Größe, um das Gepäck für eine Wochenendreise aufzunehmen. Der im Heck untergebrachte Motor sollte sechs Zylinder in Boxer-Anordnung besitzen. Und luftgekühlt sein, denn Porsche hatte große Erfahrung im Umgang mit dieser Bauweise. Diese Lösung besaß konstruktive Vorteile, weil sie weniger Gewicht als eine Lösung mit Wasserkühlung mit sich bringt.



*Die ersten Prototypen trugen noch das Kürzel 901, mit dem Beginn der Produktion bekam der neue Porsche die Bezeichnung 911.*

Verschiedene Designer entwarfen zunächst einige Karosserievarianten, doch am Ende war es der älteste Sohn von Ferry Porsche, Ferdinand (Butzi) Porsche, der das zeitlose Design, wie wir es heute kennen, zu Papier brachte. Die Form war windschlüpfig, alle Bauteile wurden geschickt im zur Verfügung stehenden Raum untergebracht.



*Dies sollte man so nicht unbedingt zu Hause versuchen: Ferry Porsche weist seinen Sohn Butzi auf ein Detail hin.*

Zwischen der ersten Präsentation im September 1963 und dem Beginn der Produktion im September 1964 fanden umfangreiche Modifikationen am Wagen statt. Sicher nicht die unerheblichste davon war die Umstellung von Nass- auf Trockensumpfschmierung mit einem separaten Öltank, eine Anleihe aus dem Rennsport, die auch dafür sorgte, dass der Motor flacher baute. Diese Änderungen im Motor-Layout kamen nicht zuletzt durch die Unzufriedenheit eines 28-jährigen Ingenieurs mit der vorherigen Konstruktion zustande. Der junge Mann hieß Ferdinand Piëch.

Piëch war der Neffe von Ferdinand Porsche und ein Enkel von Professor Ferdinand Porsche (dem Konstrukteur des VW Käfer und der Vorkriegs-Auto-Union-Rennwagen). Piëch hatte das technische Talent seines Großvaters geerbt. Ihm fiel auf, dass der ursprüngliche Motor, der für den Porsche 911 vorgesehen war, keine gute Basis für künftige Rennaktivitäten von Porsche bilden würde. Deshalb überarbeitete er fast das gesamte technische Layout des Triebwerks zusammen mit dem jungen Ingenieur Hans Mezger

innerhalb von nur zwölf Monaten, samt der Produktion neuer Werkzeuge für die Fertigung. Nur die Techniker unter den Lesern werden einschätzen können, was das für eine gigantische Aufgabe bedeutete, besonders in jenen Tagen, als es noch keine Computer zur Berechnung, Gestaltung und Fertigung gab und eine Entwicklungszeit wie heute von sechs bis neun Monaten unvorstellbar erschien.



*Der Porsche 912 mit seinem Vierzylindermotor sollte die Preislücke zwischen dem auslaufenden 356 und dem neuen, deutlich teureren 911 schließen.*

Piëch wurde ab 1965 Leiter der technischen Bereiche bei Porsche und war der führende Kopf hinter der beeindruckenden Entwicklung des Porsche 911 in der Zeit zwischen 1965 und 1972. Er bildete ebenso die treibende Kraft hinter der Porsche-Dominanz im Rennsport mit dem legendären Porsche 917. Er verließ das

Unternehmen 1972, als Porsche in eine AG umgewandelt wurde und keine Familienmitglieder mehr Leitungsfunktionen im Unternehmen ausüben sollten. Im Jahr 1990 wurde er Chef des Volkswagen-Konzerns mit seinen Tochtermarken. Heute ist er dort Aufsichtsratsvorsitzender.

Piëchs und Metzgers Überlegungen für den 911 -Motor waren wegweisend. In den darauffolgenden Jahren sollte er die Basis für alle Straßen- und Renntriebwerke des Unternehmens werden. Zwischen den 1960er und den 1980er Jahren wuchs der Hubraum der Straßenversion von gerade mal zwei Litern erst auf 2,2 Liter, dann auf 2,4 und 2,7 Liter. Der rennorientierte Carrera RS 3.0 hatte den ersten 3,0-Liter-Motor im Heck, während der Porsche Turbo im Herbst 1977 die Grenze auf 3,3 Liter Hubraum an hob.

Zunächst war der Erfolg des neuen Porsche 911 auf dem Markt der Sportwagen eher bescheiden. Sein Konzept wirkte ungewöhnlich und erst die kontinuierlichen Rennerfolge rückten den Wagen bei Sportwagenliebhabern ins Blickfeld.

Der erste 911, dessen Produktion spät im Jahr 1964 voll anlief, entwickelte muntere 130 PS (95 kW), über 30 PS mehr als der auslaufende 356 SC, aber er war auch um 30 Prozent teurer und das schreckte selbst loyale Porsche-Kunden ab. Das Unternehmen erkannte das Problem schnell und bot bald den billigeren 912 mit Vierzylinder-Motor an.

Der 912 entsprach in allen Punkten dem 911, abgesehen von der Maschine. Zum Einsatz kam ein modifizierter 90-PS-Stoßstangenmotor mit 1,6 Litern Hubraum aus dem 356 SC, ergänzt durch ein Viergang-Getriebe, das auf dem des 911 basierte. Innenraumgestaltung und Ausstattung wurden abgespeckt. In den ersten Jahren stellte der 912 eine reelle Alternative zum 911 dar. In den drei Jahren seiner Produktion wurden 30.300 Fahrzeuge hergestellt, 2562 davon als Targa. Etwa zwei Drittel der Produktion gingen in die USA.

Das Handicap des Wagens war seine spürbare Leistungsschwäche, aber weil die Vierzylinder-Maschine deutlich

leichter war (und näher Richtung Schwerpunkt des Wagens montiert werden konnte), bot der 912 ein viel gutmütigeres Fahrverhalten. Mitte der 1960er Jahre war der 912 ein populäres Modell, mit Ende des Modelljahrs 1968 endete auch seine Herstellung. Als 912 E erlebte er nur für das Jahr 1975 eine Neuauflage in den USA, kurz bevor dort der neue Transaxle-Porsche 924 eingeführt wurde. 2099 Fahrzeuge dieses Typs entstanden.



*Der Porsche 911 erwies sich von Beginn an als ein praktischer 2+2-Sitzer, der zudem einen bemerkenswert großen Kofferraum besaß. Dieses Bild zeigt eines der sehr seltenen 2-Liter-Modelle aus dem Jahr 1965.*

Nach einem eher verhaltenen Start fand das neue Fahrzeug recht schnell Akzeptanz auf dem Markt. Im Oktober 1966 wurde eine sportlichere Variante, der 911 S, präsentiert und von den Kunden mit großer Zustimmung aufgenommen. Zu dieser Phase stand vor allem die Verbesserung des Fahrverhaltens im Mittelpunkt der Weiterentwicklung. Die im Heck untergebrachte schwere Sechszylinder-Maschine verlieh dem Fahrzeug eine deutliche Neigung zum Übersteuern. Abgesehen davon bot der 911 S eine Mehrleistung von 30 PS (22 kW) gegenüber der Basis-Ausführung. Dreifach-IDS-Webervergaser verliehen dem Wagen einen viel

versprechenden Klang, auch wenn sich die Leistung von 160 PS (118 kW) nicht groß ausnimmt, gemessen an heutigen Standards. Was das Gesamtpaket so überzeugend machte, war das geringe Gewicht des 911 S von knapp über 1000 Kilogramm. Das sind über 40 Prozent weniger, als ein moderner 997 wiegt.

In den 1960er Jahren folgten jedes Jahr neue Varianten des Porsche 911. Der Targa führte eine besondere Form des Offenfahrens ein, mit einem Sicherheitsbügel als besonderes stilistisches Extra. Zum Modelljahr 1969 wurde der Radstand um 60 Millimeter verlängert, um das Fahrverhalten zu verbessern. Das Angebot umfasste inzwischen den 911 T, E und S. Die Entwicklung der Fahrzeuge ging weiter in großen Sprüngen voran.

Im Jahr 1973 erreichte die Reputation von Porsche einen Höhepunkt. Der fast 400 km/h schnelle Porsche 917 hatte Le Mans zweimal gewonnen, die Verkäufe in Nord-Amerika liefen dank der großen Erfolge des 917/30 in der populären Can-Am-Rennserie mit seinen unglaublichen 1100 PS blendend.

Der 2,4-Liter-911-S aus dem Modelljahr 1973 war einer der schnellsten Sportwagen im mittleren Preissegment, der seinen Erzrivalen Ferrari Dino 246 locker hinter sich lassen konnte. Übrigens konnten alle 2,4-Liter-Motoren nun mit Normalbenzin betrieben werden. Porsche reagierte damit auf die verschärften Abgasbestimmungen in einigen Exportländern, wo zudem hochoktaniges Benzin nicht verfügbar war.



*Die ersten Targa wurden mit einem hinteren Plastikfenster ausgeliefert, das sich mit einem Reißverschluss öffnen ließ. Dieses hervorragende Exemplar war 2007 auf dem Stand des Porsche Club of America in Daytona bei der Porsche Rennsport Reunion, die alle drei Jahre stattfindet, zu sehen.*

Der 911 E trat als ein überzeugender, schneller Reisewagen auf, während sich der 911 T als ideal für den Alltagsbetrieb erwies. Die amerikanischen Ausführungen des 911 T erhielten im Laufe des Modelljahrs 1973 statt der komplexen mechanischen Einspritzung die neue K-Jetronic von Bosch, die den Benzinverbrauch weiter reduzierte und die Fahrbarkeit verbesserte. Was Porsche immer von seinen Mitbewerbern unterschied, war der Ruf, besonders zuverlässige Fahrzeuge herzustellen.

Der in limitierter Auflage hergestellte 911 Carrera RS half Porsche, den 911 für internationale Rennen konkurrenzfähig zu machen. Viele verbesserte technische Details und eine größere 2,7-Liter-Maschine sorgten dafür, dass der RS die Messlatte für Hochleistungssportwagen noch einmal höher legte. Dieses Fahrzeug entwickelte sich später zu einem der meistgesuchtesten Serien-Porsche überhaupt.