



PORSCHE



50 Jahre Porsche 911 - Tradition Zukunft

Presse-Information

Das Design

Das Design

Ein wichtiger Bestandteil des Mythos 911 ist zweifellos das zeitlose Design der Baureihe. Aus jeder Perspektive ist ein Porsche 911 sofort zu erkennen und auch ohne Porsche-Wappen oder -Schriftzug zu identifizieren. In der frühen Anfangsphase der Entwicklung bestand bei Porsche jedoch große Unsicherheit über die Gestaltung des künftigen 356-Nachfolgers. Erst nach mehreren intern wie extern erstellten Studien lieferte Ferry Porsches Sohn Ferdinand Alexander seinen epochalen Entwurf. F.A. Porsche, wie er von seinen Mitarbeitern genannt wurde, trat 1958 in das Konstruktionsbüro der damaligen Dr. Ing. h.c. F. Porsche KG ein. Sein großes gestalterisches Talent stellte er dort schon bald unter Beweis, als er 1959 aus Plastilin ein zukunftsweisendes Modell eines Nachfolgers für die Baureihe 356 modellierte. Auf der Grundlage seiner Entwürfe entstand 1960 mit dem Prototyp 754 "T7" die vielversprechende Studie eines Viersitzers, deren Heckpartie jedoch noch nicht den Ansprüchen von Ferry Porsche genügte. Er entschied sich gegen die Weiterentwicklung des viersitzigen "T7" zu Gunsten eines "T8" genannten Fließheck-Coupés mit 2+2-Sitzanordnung, das ab 1962 unter dem Projektnamen "Typ 901" entwickelt wird.

Mit ihm gelang dem damals 27-jährigen F.A. Porsche der ganz große Wurf. Die gleichermaßen emotionale wie funktionale Form bildete Anfang der 1960er-Jahre erstmals eine Brücke zwischen Automobil- und Produktdesign, welche in der Designwelt jener Zeit noch strikt getrennt waren. Im Ur-911 destillierte F.A. Porsche die Design-DNA von Porsche zu einem meisterlichen Konzentrat. Er kreierte ein unverwechselbares Markendesign, welches bis heute für alle Porsche-Baureihen identitäts- und erfolgstiftend ist. Die archetypische Form wirkt wie eine organische Skulptur, die ihn auch ohne Porsche-Schriftzug aus jedem Blickwinkel sofort als 911 identifizieren lässt. Und bei keiner der inzwischen sieben 911-Generationen unterlagen die Porsche-Designer der Versuchung, sich von modischen Trends verlocken zu lassen. Stattdessen wurde das Design in einer behutsamen Evolution weiterentwickelt und die eigene Identität stets bewahrt. Dabei war es immer eine Selbstverständlichkeit, dass die Form der Funktion folgt. Stilistische Effekthascherei war dem Porsche 911 stets fremd. Während fünf Jahrzehnten hat er sich diese Eigenschaft bewahrt. Sein Design war zu jeder Zeit modern, aber nie modisch – so wie es sich für einen echten Klassiker gehört. Damit folgt er bis heute dem Credo seines Schöpfers F. A. Porsche, dessen Maxime war: "Gutes Design muss ehrlich sein."

Das Design des 911 ist zugleich auch immer ein Spiegel der Arbeit des jeweiligen Chef-designers. Nach F.A. Porsche, der 1972 sein eigenes Unternehmen "Porsche Design Studio" gründete, wurde Anatole Carl Lapine der oberste Designer des Sportwagenherstellers und blieb es bis 1989. Ihm folgte Harm Lagaay. Im Jahr 2004 übernahm Michael Mauer – und lieferte mit der aktuellen Baureihe 991 seine aktuelle Meisterleistung innerhalb von 50 Jahren 911-Historie ab.

Die Evolution des 911-Designs

Nach dem epochalen Urentwurf des 911 von F.A. Porsche ist jeder Designer in der Markenhistorie zudem mit der großen Herausforderung konfrontiert, das ikonografische des 911 beizubehalten, aber zusätzlich in einer zeitgemäßen Formensprache in die Zukunft zu überführen. In jeder Modellgeneration ist das gelungen – bis heute ist der 911 ein absolut unverwechselbarer Sportwagen. Der erste 911 gab die Grundform vor, die sich bis heute erhalten hat. Beispielsweise die Seitenlinien, die Gestaltung des Fließhecks, die Form der Seitenscheiben, die frei stehenden vorderen Kotflügel mit der dazwischen liegenden flachen Fronthaube – das sind einige Kernmerkmale seines Designs.

Das G-Modell markierte nach dem Urmodell im Jahr 1973 den nächsten großen Schritt. Auf den ersten Blick fiel seine Stoßfängergestaltung auf: Sie sind in Wagenfarbe lackiert, haben umlaufende Profilgummis, die vorderen Blinkleuchten sind integriert, und außerdem gibt es seitliche Kunststoff-Faltenbälge. Diese waren neuen Gesetzen in den USA geschuldet, dass bei Aufprallgeschwindigkeiten von weniger als 5 km/h keine Fahrzeugreparaturkosten entstehen durften. Porsche stellte die Stoßfänger daraufhin aus stabilem Leichtmetall her, bei den USA-Fahrzeugen waren sie über auswechselbare Prallrohre sowie eine versteckte Federkonstruktion nachgiebig am Rahmen befestigt. Ebenfalls in Wagenfarbe lackiert waren beim Carrera die Außenspiegel sowie die bis dahin verchromten Scheinwerferringe. Zwischen den beiden Rückleuchten befand sich eine dunkelrote Blende mit einem schwarzen Porsche-Namenszug. Innerhalb des G-Modells hat der 911 Turbo das Design dann weitergetrieben: Ganz markant ist sein großer Heckspoiler mit nachgiebiger Polyurethan-Umrandung. Zusammen mit den Kotflügel-Verbreiterungen und den in Wagenfarbe lackierten Außenspiegeln und Scheinwerferringen verschaffte der Heckspoiler dem Turbo einen absolut eigenständigen

Auftritt. Dieser Turbo-Look war später dann auch für andere 911-Typen lieferbar, in manchen Baujahren parallel auch ohne den großen Heckflügel. Auf Wunsch gab es den Turbo ab 1982 auch als "Flachbau", wie Porsche ihn zuvor schon im Motorsport eingesetzt hatte: Klappscheinwerfer ermöglichten eine flache Motorhaube. 1982 wurde zudem das richtungsweisende 911 SC Cabriolet vorgestellt. Das innovative Verdeck wurde in Spriegeltechnik konzipiert und bestand zu 50 Prozent aus geprägten Stahlblechprofilen. Dies gewährleistete sowohl Formstabilität selbst bei hohen Geschwindigkeiten als auch Unfallschutz.

Die Baureihe 964 wurde zum Modelljahr 1989 vorgestellt. Ihr Karosseriedesign ähnelte sehr dem bisherigen 911, war jedoch komplett neu gezeichnet. Zwei seiner Hauptmerkmale: die Front- und Heckteile waren nun in die Karosserieform integriert, und der Heckspoiler fuhr bei den Typen Carrera 2 und Carrera 4 automatisch in Arbeitsposition. Nicht auf den ersten Blick erkennbar, aber von großer funktionaler Bedeutung war die glattflächige Unterbodenverkleidung. Der Turbo erhielt die neue Karosserie zwei Jahre später.

Im Jahr 1993 wurde die Modellgeneration 993 vorgestellt. Im Vergleich zum bisherigen 911 hatte er überarbeitete Front- und Heckpartien. Neu waren die etwas flacher stehenden Scheinwerfer sowie ein breiter und flacher auslaufendes Heck. Die hinteren Seitenscheiben waren nun bündig mit der Karosserie verklebt. Vollständig überarbeitet zeigte sich das Cabriolet-Verdeck, das im rückwärtigen Bereich flacher ausgeführt war. Resultat: das Cabrio wirkte mit geschlossenem Verdeck sportlicher. Und der Targa wurde 1995 auf der IAA vorgestellt. Außerdem erhielt der 911 Turbo Feinretuschen an seiner Karosserie, beispielsweise mit neu gestalteter Front- und Heckpartie sowie einer Schwellergestaltung, die harmonischer zu den ausgestellten Kotflügeln auslief. Auch der feststehende Heckspoiler war neu gestaltet.

1997: Überarbeitetes Karosseriedesign mit besserem c_w -Wert

Die Baureihe 996 brachte im Jahr 1997 nicht nur erstmals wassergekühlte Motoren im 911, sondern auch ein neues Karosseriedesign. Die Dachlinie mit einer um fünf Grad flacher stehenden Windschutzscheibe zeigt sich in der Seitenansicht fließender. Außerdem wurde der Wagenkörper insgesamt geglättet, beispielsweise über geringere Spaltmaße und kom-

plett bündig in die Karosserie integrierte Scheiben. Sämtliche Maßnahmen zusammen ergeben zudem als funktionales Merkmal einen Luftwiderstandsbeiwert von 0,30 – die Baureihe 993 lag noch bei 0,34. Die beiden Außenspiegel sind nicht mehr an der Tür, sondern im Seitenscheiben-Dreieck montiert. Beim Cabriolet gehörte ein in Wagenfarbe lackiertes Leichtmetall-Hardtop zum Lieferumfang, das lediglich 33 Kilogramm wog und bequem von zwei Personen abgenommen und aufgesetzt werden konnte.

Der 911 Turbo erhielt zum Modelljahr 2001 eine umfangreiche Karosserieneugestaltung. Die wichtigsten Unterscheidungsmerkmale zu den Carrera-Typen waren eine andere Bug- und Heckverkleidung und ein Heckspoiler mit beweglichem Flügel und Lufteinlasskanäle zu den Ladeluftkühlern. Die Vorderkotflügel waren verbreitert und können Bi-Xenon-Scheinwerfer beherbergen. Der ausfahrbare Heckflügel des Turbo war eine komplette Neuentwicklung. Er beeinflusste bei höheren Geschwindigkeiten maßgeblich die Aerodynamik des Fahrzeugs und damit vor allem die Fahrstabilität. Der Heckspoiler bestand aus zwei aufeinanderliegenden Flügeln. Bis zu einer Geschwindigkeit von 120 km/h lagen beide Flügel aufeinander; darüber hob eine Hydraulik den oberen Flügel um 65 Millimeter an. Sank die Fahrgeschwindigkeit auf weniger als 60 km/h, fügte der Flügel sich wieder in den Grundspoiler ein. Zum Modelljahr 2002 erhielt die Baureihe 996 neue Scheinwerfer und damit eine leicht neu gestaltete Front inklusive der vorderen Kotflügel.

Eine völlig neue 911-Generation debütierte im Jahr 2004 in Form der Baureihe 997. Ein Hauptmerkmal waren die ovalen Hauptscheinwerfer. Aus größerem Abstand sahen sie nahezu rund aus – und näherten den 911 in diesem Element wieder an den Ur-Elfer an. Neben dem Fahrlicht waren hinter einer Scheibe aus klarem Kunststoff weitere Leuchten für Standlicht, Nebellicht und Blinker in die Einheit integriert, was der Fahrzeugfront insgesamt ein klar gegliedertes und sehr aufgeräumtes Aussehen gab. Der Windkanal war ein wichtiges Werkzeug bei der Konstruktion der Baureihe 997, und alle Aerodynamikmaßnahmen bescherten ihm mit einem Luftwiderstandsbeiwert von 0,28 den bis dato niedrigsten Wert für ein Serienfahrzeug von Porsche.

2011: Das 911-Design geht in eine neue Ära

Der Porsche 911 der Baureihe 991, die im Jahr 2011 vorgestellt wurde, ist die aktuelle Ausgabe dieses Sportwagens schlechthin. Kein Radius wurde beim Designentwurf unverändert gelassen. Dieser 911 tritt an mit einer flach gestreckten Silhouette, spannungsgeladenen Flächen, messerscharf modellierten Kanten und präzise gestalteten Details und bleibt doch auf den ersten Blick unverkennbar ein 911. Ausgangspunkt für das neue Design waren die veränderten Proportionen des Sportwagens. Der um 100 Millimeter verlängerte Radstand, die breitere Spur vorn und die reduzierte Höhe lieferten zusammen mit den bis zu 20 Zoll großen Rädern die Ausgangsbasis für ein neues Coupé mit noch athletischerem Auftritt. Die Designer entwickelten daraus die neue 911-Form mit einem optimierten Verhältnis von Höhe zu Breite. Ohne die Gesamtbreite zu verändern entstand so ein Sportwagen, der noch satter auf der Straße steht. Neu geformt sind die serienmäßigen Bi-Xenon-Scheinwerfer, sie greifen die traditionell runde Scheinwerfergrafik des 911 auf. Ebenso traditionell hat der neue 911 keinen Kühlergrill, sondern seitliche Lufteinlässe – ein charakteristisches Merkmal für die Porsche-Sportwagen mit Heckmotor. Die weiteren Frontleuchten (Blinker, Tagfahr- und Positionslicht in LED-Technik) sind ganz nach außen gerückt und bis auf die Seite um den Bug herumgezogen; sie verstärken dadurch die kraftvolle Breitenwirkung der Elfer-Front. Die Außenspiegel haben auf der Türbrüstung einen neuen Platz gefunden. In der Seitenansicht zeigt der 911 präzise Linien mit spannungsbetonter Dynamik. Die stärker gewölbte und flacher verlaufende Frontscheibe trägt dabei ihren Teil zu der flachen, schnellen Silhouette bei. Elfer-typisches Erkennungsmerkmal bleibt die charakteristische Seitenscheibengrafik mit dem hinten noch spitzer zulaufenden Dreiecksfenster. Damit bleibt auch die so genannte Porsche-Flyline erhalten, jene nach hinten abfallende Dachlinie, die über den Hinterrädern mündet und dadurch betont, wo ein 911 seine Kraft auf die Straße überträgt.

Am Heck gliedert erstmals eine umlaufende Kante oberhalb der neuen, auffallend schmalen Heckleuchten über der gesamten Fahrzeugbreite die Heckpartie und erzeugt an sich schon eine Breitenwirkung. Sie wird durch die kraftvollen Schultern der stark ausmodellierten hinteren Kotflügel nochmals verstärkt. Neu gestaltet und auch breiter ist der Heckspoiler unterhalb der Lufteinlässe des Motordeckels. Auch die Rückleuchten sind komplett in LED-Technik verwirklicht.

Das Cabriolet der Baureihe 911 ist ein weiteres Meisterstück des aktuellen Designs. Denn das Stoffverdeck folgt nahezu exakt der vom Coupédach vorgegebenen Form und lässt dieses 911 Cabriolet so perfekt dastehen wie als Coupé. Wobei dieses Verdienst vor allem den Dachkonstrukteuren gebührt, die eine Falt- und Spanntechnik entwickelt haben, mit der sich genau diese Form erzeugen lässt.