

PORSCHE



911 Sport Classic

Icons of Cool



Die dargestellten Fahrzeugmodelle zeigen die Ausstattung für die Bundesrepublik Deutschland. Sie enthalten zum Beispiel auch Individualausstattungen, die nicht zum serienmäßigen Lieferumfang gehören und nur gegen Aufpreis erhältlich sind. In verschiedenen Ländern sind aufgrund länderspezifischer Bestimmungen und Auflagen nicht alle Modelle bzw. Ausstattungen verfügbar. Bitte informieren Sie sich über den genauen Ausstattungsumfang bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler oder Ihrem Importeur. Die Angaben über Konstruktion, Lieferumfang, Aussehen, Leistung, Maße, Gewicht, Kraftstoffverbrauch und Betriebskosten entsprechen dem Kenntnisstand zum Zeitpunkt der Drucklegung (03/2022). Änderungen von Konstruktion, Ausstattung und Lieferumfang sowie Abweichungen im Farbton und Irrtümer bleiben vorbehalten. Den Disclaimer in allen Sprachen finden Sie unter www.porsche.com/disclaimer

VORWORT.

Liebe Enthusiastin, lieber Enthusiast,

Heritage – häufig wird dieser Begriff herangezogen, ohne genauer zu beleuchten, wofür er eigentlich steht. Dabei ist das sprichwörtlich übersetzte Erbe besonders für eine so geschichtenreiche Marke wie Porsche zeitlos relevant. Genauso wie für unsere Kunden, die ihre Fahrzeuge häufig mit ihrem ganz persönlichen Lebensstil und Lebensweg verbinden. Wir bei Style Porsche arbeiten kontinuierlich an neuen stilistischen Ideen, die dem Zeitgeist gerecht werden, ohne das Erbe der Marke zu vergessen. „Keine Zukunft ohne Herkunft“, sagen wir gerne, wenn wir die ersten Skizzen zu einem neuen Modell in Angriff nehmen. Jedes neue Modell zitiert Anleihen aus der vielschichtigen Historie unserer Marke und wirkt trotzdem absolut modern und zukunftsgerichtet. Mit der Heritage Design Strategie greifen wir bei Porsche diese Philosophie konsequent und kundenorientiert auf, interpretieren sie weiter und ergänzen sie mit modernen Facetten. Wir bringen die beliebtesten Designelemente, Farben und Materialien der 50er, 60er, 70er und 80er Jahre der Marke Porsche zurück. Ganz bewusst nicht 1:1, sondern mit viel Liebe zum Detail zusammengestellt und neu interpretiert, sodass sie den zeitlos modernen Charakter des 911 perfekt unterstreichen – und ergänzen. Jede Ära der Porsche Historie wird durch ein limitiertes Sammlermodell exklusiv inszeniert. Zusätzlich erzielen wir eine große Erreichbarkeit des Themas

durch Ausstattungspakete, die auch für viele andere 911 Modelle verfügbar sein werden. Auf der Basis des Erfolges des ersten limitierten Sammlermodells, der 911 Targa 4S Heritage Design Edition aus dem Jahr 2020, bin ich absolut überzeugt, dass der neue 911 Sport Classic (Typ 992) die Geschichte konsequent fortführen wird. Nicht nur wegen des legendären Entenbürzel-Spoilers als Verneigung vor dem 911 Carrera RS 2.7 oder dem typischen Pepitastoff der 1960er Jahre, sondern auch wegen der Vielzahl an Details und der Handwerkskunst, mit der sie von der PORSCHE Exclusive Manufaktur in jedes einzelne Kundenfahrzeug eingebracht werden. Neben der Formgebung nimmt die Auswahl von Farben und Materialien bei uns im Designteam einen sehr großen Stellenwert ein. Besonders bei der Ausarbeitung von Fahrzeugen mit historischem Bezug spüren wir Trends auf, die häufig zunächst polarisieren, um sich danach umso nachhaltiger sowie über mehrere Fahrzeuggenerationen weiterzuentwickeln. Die Farbe Sportclassicgrau des ersten 911 Sport Classic (Typ 997) ist so ein Beispiel. Inspiriert durch das Modegrau des Porsche 356 der 50er Jahre, war sie 2009 mit Erscheinen der Exclusive Manufaktur Kleinserie ein absolutes Novum in der Porsche Farbpalette. Aus dem exklusiven Farbton entwickelte sich der Farbton Kreide, der heute weltweit und in nahezu allen Porsche Baureihen unter den beliebtesten Farbtönen zu finden ist. Und die Geschichte ist noch lange nicht zu Ende erzählt. Grau ist eben nicht Grau, sondern so variantenreich wie die Charaktere

unsere Fahrzeuge und Kunden. Der neue 911 Sport Classic begründet das Zeitalter des Sportraumetallic. Egal wie oft wir das Fahrzeug im Entstehungsprozess im Design Studio in Weissach gemeinsam angeschaut haben, wir waren uns immer einig: Langweilig ist Grau nie, ein Statement sehr häufig und cool tatsächlich immer. Ganz gleich, welches Farbkonzept die Kundinnen und Kunden für ihr persönliches Fahrzeug wählen, das übergreifende Motto der Heritage Design Strategie wird am besten beschreiben, was sie hinter dem Steuer des 911 Sport Classic sein werden – echte **Icons of Cool**.

Viel Spaß und gute Fahrt wünscht
Ihr Michael Mauer



Michael Mauer leitet seit 2004 die Designabteilung von Porsche. Er studierte von 1982 bis 1986 Automobildesign an der Fachhochschule Pforzheim. Unter seiner Leitung entstanden neben den aktuellen Generationen aller Porsche Baureihen der 918 Spyder und der Elektrosportwagen Taycan.



IKONEN FOLGEN KEINEN TRENDS. SONDERN SETZEN SIE.



Die Zeit ist schnelllebig geworden. Was heute der letzte Schrei ist, findet morgen nur noch wenig Gehör. Trend folgt auf Trend. Season auf Season. Update auf Update. Fast alle hecheln den neuesten Entwicklungen hinterher. Und verlieren die wichtigen Dinge aus den Augen.

Es gab Zeiten, da war es anders. Da konnten Ikonen noch langsam reifen. Designer konnten Formen für die Ewigkeit schaffen. Und Ingenieure Fahrzeuge entwickeln, die bis heute Menschen rund um den Erdball begeistern. „Kompromiss“ war ein Fremdwort. Man konzentrierte sich auf das Wesentliche und ordnete diesem alles andere unter. Vor allem aber hatte man noch einen Geschmack, der mit Leichtigkeit Belangloses von Unvergänglichem unterscheiden konnte.

Zugegeben. Damals war es noch etwas leichter. Nicht alles musste sofort passen. Es wurde geschraubt und getüfelt. Autos

durften, ja, sollten etwas Unverwechselbares haben – und die Typen, die sie fuhren, Ecken und Kanten. Es war die Zeit eines Steve McQueen und eines James Garner. Mit ihrer unnachahmlichen Nonchalance wurden sie zu Ikonen. Sicherlich spielt dabei auch ihre Vorliebe für schnelle Autos und einen rasanten Lebensstil eine Rolle. Aber nicht nur. So wurden Legenden geboren: Filmlegenden, Rennfahrerlegenden und Sportwagenlegenden.

Es ist an der Zeit, diese Ära zurückzuholen – mit den Icons of Cool. Was 2020 mit der 911 Targa 4S Heritage Design Edition begann, findet jetzt mit dem 911 Sport Classic seine Fortsetzung. Streng auf 1.250 Stück limitiert, zelebrieren wir mit ihm den Stil der 60er und frühen 70er Jahre. Und zitieren den selbstbewussten Auftritt, die betonte Lässigkeit und das unvergängliche Design der ersten Elfer. Denn wir sind uns sicher: Was damals Herzen höherschlagen ließ, tut es heute mehr denn je.



Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emission und Effizienzklasse finden Sie ab Seite 94.

INHALT.

4

THE BIRTH OF ICONS

Die 60er & 70er

26

SHAPING ICONS

Vom Reißbrett auf die Straße

80

TIMELESS ICON

Porsche Design Timepieces

84

ICONS FOR YOUR 911

Heritage Design Paket Classic

18

ICONIC FEELINGS

Porsche in den 60ern & 70ern

38

AN ICON OF COOL

911 Sport Classic

82

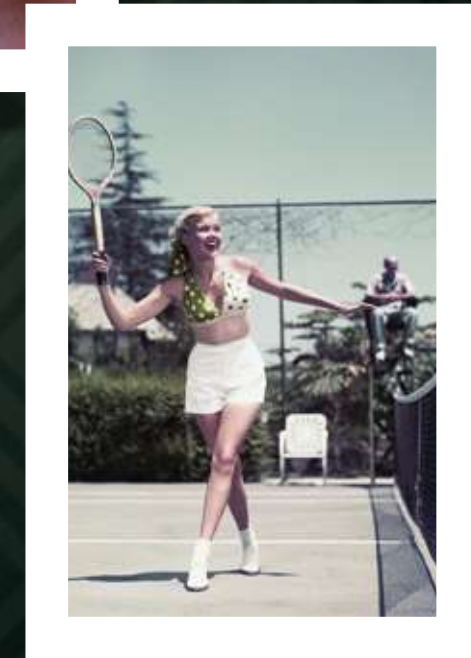
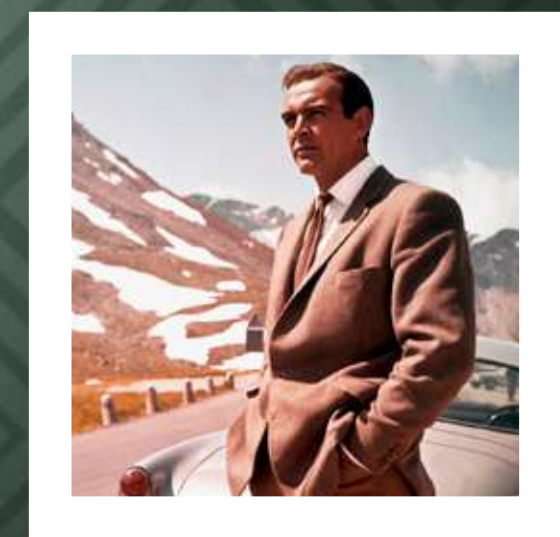
ICONIC STYLE

Porsche Lifestyle

92

ICONS CONTINUED

Fazit



Die 1960er: ein Jahrzehnt voller Dynamik, eine pulsierende Dekade, unruhig, aufregend, eindrucksvoll. Hin und her gerissen zwischen lauten Rufen nach grundsätzlicher Revolution auf der einen Seite und souveränem Optimismus und dem Wunsch nach entspanntem Wohlstand auf der anderen Seite – am besten mit einem Martini dazu, geschüttelt oder gerührt.

Alles und jeder ist in Bewegung. Ost und West liefern sich ein Rennen um die Eroberung des Weltalls, während es auf der Erde rumort. Amerika demonstriert und revoltiert, Deutschland teilt sich zu Beginn der 60er Jahre und blüht zumindest im Westen auf. London swingt und prägt die kommenden Jahre die weltweiten Musik-Charts. Und in Stuttgart-Zuffenhausen schickt Porsche sich an, die Sportwagengeschichte für immer zu verändern. Aber der Reihe nach ...

Die 1960er.

Anfang der 60er Jahre sortiert sich die Welt neu. Vieles ändert sich. In Europa und den USA herrscht vorsichtiger Optimismus. Es geht voran, vieles scheint besser zu werden. Klar, der Kalte Krieg und die damit verbundene Aufrüstung sorgen im Hintergrund für eine latente Verunsicherung und auch sonst gibt es weltweit einige gesellschaftliche Verwerfungen, von der Kulturrevolution in China bis zur Entkolonialisierung Afrikas mit all ihren Begleiterscheinungen – im Großen und Ganzen blickt man aber zuversichtlich in die Zukunft. Ende des Jahrzehnts werde der Mensch den Mond erobert haben, heißt es. Und so fühlen die frühen 60er sich an, als sei alles möglich.



JETSET

60

Freiheit ist die treibende Kraft dieses neu gewonnenen Lebensgefühls. Die ganze Welt scheint sich etwas unbeschwerter zu drehen und auch in Deutschland bekommt das Leben plötzlich eine ungekannte Leichtigkeit, die durch alle Bereiche fegt. Auch jene, die bisher außerhalb der eigenen 4 Wände tabu waren. Kein Wunder, dass man bei den 68ern auch sofort an die freie Liebe denkt. Noch so eine Revolution, diesmal eine moralische, eine sexuelle. 1968 erodiert die alte Ordnung, nie zuvor wurden die Partner so munter und flott gewechselt wie jetzt. Das schlägt durch – bis in die ganz große Politik: „Make love, not war!“ – der Slogan der amerikanischen Anti-Vietnamkriegs-Demonstranten wird 1968 auch zum Leitspruch der deutschen Studentenbewegung. Die jungen Linken protestieren nicht nur gegen die herrschende Ordnung, sondern auch gegen die erzkonservative Moral der 50er Jahre.

Das legendäre Foto der nackten an die Wand gelehnten Mitglieder der Westberliner Kommune 1 bringt das Lebensgefühl auf den Punkt und hält es für die Ewigkeit fest. Ein Schlüsselbild der Zeitgeschichte.

Die ganze Welt im eigenen Wohnzimmer.

Auch in der Musik, der Mode, der Philosophie, der Kunst, der Wissenschaft – überall brechen Menschen bis dato geltende Traditionen und Konventionen auf, überall stellt die Jugend Autoritäten in Frage und begehrt gegen die traditionelle Werteordnung ihrer Eltern auf. Die Gleichzeitigkeit der weltweiten Gefühle und Ereignisse ist letztlich auch einer auf den Kopf gestellten Medienwelt zu verdanken, die mit dem Fernsehapparat plötzlich eine Universalwaffe an der Hand hat. Die Welt findet fortan im nussbaumfurnierten Röhrenfernsehgerät statt, und selbst im hintersten Winkel erfährt man rasch, was in den vorderen Winkeln passiert. Ob Woodstock oder Mondlandung, ob Kalter Krieg oder heiße Liebe – alles kommt plötzlich ins heimische Wohnzimmer, auch schon mal live und seit 1967 sogar in Farbe. Alles so schön bunt hier. Überhaupt lässt sich das frühe Zeitalter des Fernsehens schön auf die jeweils allgemeine Stimmung übertragen: Waren die 50er noch sehr schwarz und weiß, lernten die 60er die Farben kennen, die die 70er dann in größtmöglicher Verschwendung versprühten.



1960

Die Geburt des Jetsets.

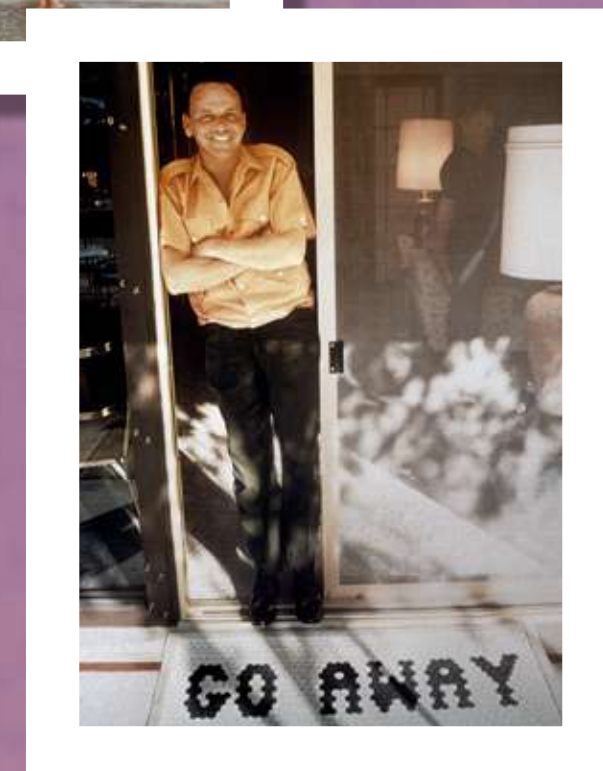
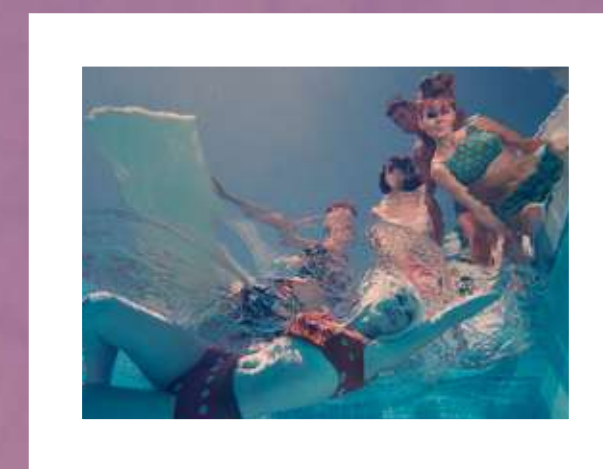
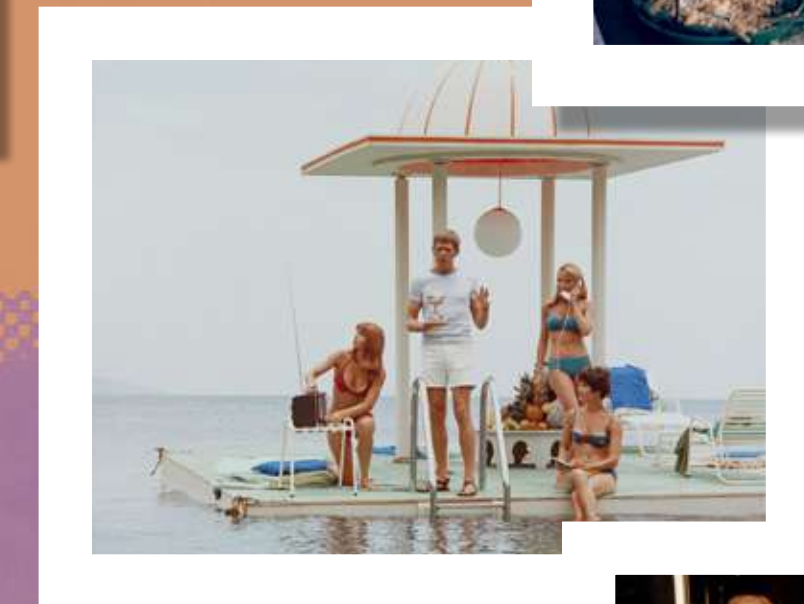
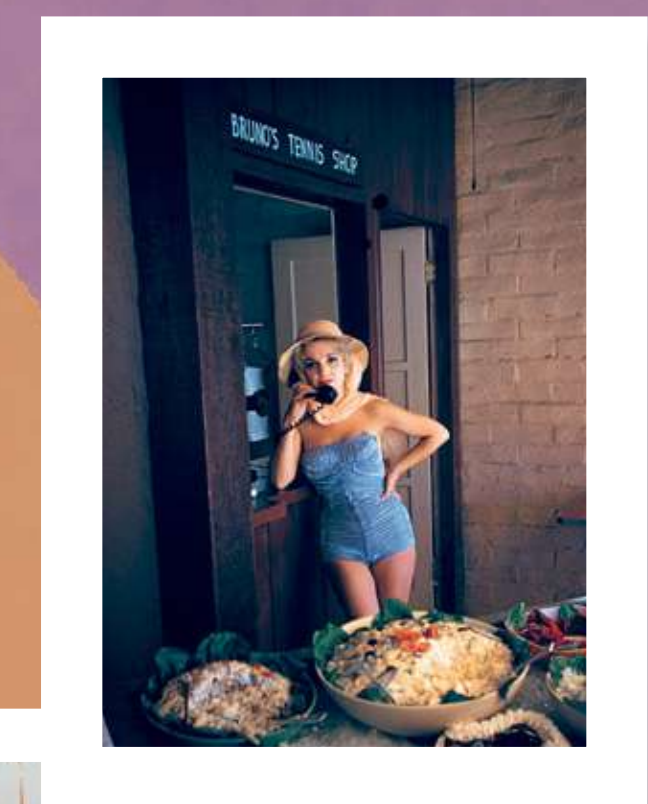
Und noch eine Neuerung, die viele zunächst nur aus dem Fernsehen kennen, lässt für einen erlauchten Kreis den Globus schrumpfen: kommerzielle Flugverbindungen. Wer kann, sieht die Welt nun mit anderen Augen, nämlich den eigenen. Gewissermaßen in der „First Class“ der neuen Reisefreiheit bildet sich eine kleine, aber unter weltweiter Beobachtung stehende neue Gesellschaftsschicht, die ihre Herkunft schon im Namen trägt: Jetset. 6 Buchstaben, die das schillernde Leben der Reichen und Schönen in all seinen Facetten widerspiegeln.

Das Mittelmeer ist dabei quasi die Zentrale. Am größten und zugleich exklusivsten Swimmingpool der Welt, von Nizza bis hin zu den griechischen Inseln, tummeln sich die Reichen und Schönen vor mediterraner Kulisse. Man trifft sich überall dort, wo die Sonne warm und der Champagner gut gekühlt ist. Schließlich ist es von Acapulco

nach Rimini nur noch eine Tagesreise. Und die Daheimgebliebenen träumen mit beim Blättern in bunten Magazinen. Dass die exaltierte Lebensform des Jetsets ein europäisches Phänomen ist, ist aber nur die halbe Wahrheit. Die Idee einer in sich geschlossenen Blase mit Rang und Namen kommt natürlich aus den USA, genauer gesagt aus Palm Springs. Die 2 Autostunden von Los Angeles entfernt gelegene Stadt im Coachella Valley gilt schon seit den 1930ern als Tummelplatz der Hautevolee, insbesondere der großen Filmstars und der kleineren Sternchen. Wer in Hollywood ein Big Shot ist oder sein will, der muss vor allem in Palm Springs eine Hauptrolle spielen.

Das Leben hier in der kalifornischen Wüste dreht sich tags wie nachts nur um eines: den Swimmingpool. Das liegt nur teilweise an der gnadenlosen Sonne und den entsprechenden Temperaturen. Am Pool kann man

eben der Welt am besten zeigen, was man tut, wenn man es zu etwas gebracht hat: nichts. Oder wie man in Europa sagt: Dolce far niente (noch so ein Fachausdruck aus den Jetset-Sixties). Dem täglichen Sichertreiben-Lassen am und im Hotelpool folgt unweigerlich das nächtliche Treiben an einem der zahlreichen privaten Pools. In ist, wer drin ist. Und die Welle schwappt bald nach Europa. Egal ob in Deutschland, Italien oder Frankreich – was zuvor ein Schwimmbecken war, in dem sich die Familie an heißen Sommertagen Abkühlung verschaffte, ist über Nacht zum sexy Swimmingpool geworden, an dem sich nicht nur die Gemüter erhitzen.





60

Vom Pool auf die Leinwand.

Warum das so gut funktioniert, kann man schön in einem der großartigsten Filme dieser Epoche sehen, in ... ja, genau: „La Piscine“, zu Deutsch „Der Swimmingpool“. Für eine gewisse Romy Schneider sollte die Hauptrolle neben Alain Delon der Karrieredurchbruch werden. Die Handlung eines der ersten sogenannten Erotikthriller der Filmgeschichte ist ziemlich schlicht gestrickt. Doch darauf kommt es überhaupt nicht an, hier am Beckenrand des entlegenen Pools in Ramatuelle an der französischen Riviera. Hitze en masse auf allen Ebenen. Ein Kultfilm, der auch heute noch als Stil-Ikone durchgeht.

An der Quelle des Mid-Century Modernism.

Doch kurz zurück nach Palm Springs. Das eigentlich Bezaubernde an dem Wüstenstädtchen ist vor allem die federleichte und sonnendurchflutete Architektur der Privathäuser, Pardon: Bungalows. Desert Modernism nennt man den modernistischen Stil heute, der von Architekturstars wie Richard Neutra, John Lautner und Albert Frey für Hollywoodstars wie Frank Sinatra oder Bob Hope inszeniert wurde. So konnte man nur hier in der Wüste bauen: klare reduzierte Formen, offen und eins mit der Natur, viel Glas, wenig Stein. Ein spätmoderner Traum im

spärlichen Schatten perfekt frisierter Palmen. Ein paar der Charakteristika des Mid-Century Modernism haben es auch nach Europa geschafft, meist in versteckten Lagen entlang der prominenten Mittelmeerküsten. Die an die Hänge über Saint-Tropez hingewürfelten Bungalows transportieren dieses ganz spezielle leichte und lebenslustige Sixties-Feeling. Erst recht, weil es in den Städten buchstäblich immer brutaler zugeht: Brutalismus heißt bezeichnenderweise der brachiale Stil, der die neu gewonnene Freiheit in Beton gießt. Gigantische Betonklötze entstehen mit unzähligen Wohnwaben oder Bürozellen. Für manche ein architekturgewordener Albtraum, für andere Sinnbild des urbanen Aufbruchs in die Zukunft. Schön geht anders, aber faszinierend dann doch.

Das aufblühende Europa ist ein Sehnsuchtsort und zumindest zu Anfang kulturelles Zentrum für die feinen Dinge des Lebens. London gilt – noch vor New York – als Weltstadt schlechthin und das Vereinigte Königreich dominiert den weltweiten Musikgeschmack mit Bands wie den Beatles und den Rolling Stones nach Belieben. Überhaupt, Musik ist das Lebenselixier der Swinging Sixties und frühen 70er. Vom Beat zum Pop zum Rock – weltweit wird zum gleichen Rhythmus der Befreiung getanzt und gegroovt.



Von den Swinging Sixties – auch auf Deutsch.

Musik war schon immer eine Sprache, die weltweit verstanden wurde. So finden nach und nach die Hits angelsächsischer Provenienz ihren Weg nach Kontinentaleuropa. Englische, immer öfter aber auch französisch- und italienischsprachige Chansons werden liebevoll übersetzt und bringen mondänes Flair in die bunten werdenden deutschen Wohnzimmer. Ein Hauch von Internationalität fegt durch die letzten verstaubten Ecken. Es sind diese häufig etwas anzüglichen Titel, die für die breite Masse die sexuelle Befreiung verdaulich machen. Kurz: Der Schlager hat sich gewandelt. Das persönliche Laissez-faire steht von nun an im Mittelpunkt.

Neben der Musik ist es vor allem die Mode, die die neue Freiheit nach außen trägt. Klar, Paris ist seit langem die unangefochtene Hauptstadt des guten Geschmacks und setzt auch alles daran, dies zu bleiben. Aber die eigentliche Revolution findet nicht in den Couture-Salons statt, sondern auf den Straßen. Es ist eine knallbunte und quietschfidele Rebellion gegen den spießigen Muff der

50er Jahre. Minimalste Miniröcke, freizügige Kleider mit Flower-Power-Muster, weite Pullis und Jeans mit immer größerem Schlag. Hauptsache anders, Hauptsache nicht wie die Eltern.

Die Bundesrepublik hat zwar nur wenige Strände und das Dolce Vita wird hier erst sehr viel später relevant, aber auch zwischen Nordsee und Alpen soll frischer Wind den Mief der 50er vertreiben. Jetzt gleich, möglichst schnell und am besten für immer. Während die Jugend daher auf der Straße zum Sturz der Institutionen aufruft, wollen und können die Eltern sich im boomenden Wirtschaftswunderland nach Jahren des Verzichts wieder etwas Luxus leisten. Vor allem das Auto steht ganz weit oben auf der Wunschliste der Deutschen. Und das hat auch mit einigen schwäbischen Ingenieuren zu tun. Die tragen nämlich – bewusst oder unbewusst – mit ihren typischen Tugenden dazu bei, dass mit dem Nachfolger des Porsche 356 nicht nur ein neuer Sportwagen entsteht. Sondern eine Ikone.

Shaping Icons.

Mit dem 356 hat Porsche in den 50ern weltweit Erfolg um Erfolg gefeiert. Auf der Rennstrecke und auf der Straße. In Kalifornien lieben die Menschen den Speedster als ideales Accessoire für ihr „easy going“. In Monte Carlo schätzt man die eleganten Linien des Coupés und zuhause zwischen Flensburg und Rosenheim das alles zusammen als Inbegriff des neuen deutschen Aufschwungs. Nichtsdestotrotz wird in Zuffenhausen bereits seit Jahren fleißig an einem Nachfolger gearbeitet.

6 Zylinder soll er haben, dazu einen Heckmotor und Platz genug für eine Golftasche. Ferry Porsche hat eigentlich überschaubare Anforderungen an den Nachfolger des 356, dennoch sind sie schwer zu vereinen. Nach heftigen Diskussionen erfüllt Ferdinand Alexander Porsche alle Ansprüche seines Vaters an den neuen Sportwagen, der so vom 12. bis 22. September 1963 seine Premiere auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt feiern kann.





DIE NACHFOLGEFRAGE.

Während der Wegbereiter und Stammhalter 356 nach wie vor für zufriedene Gesichter sowohl auf dem Fahrersitz als auch in den Sesseln der Konferenzräume in Zuffenhausen sorgt, setzt der 911 – zu diesem Zeitpunkt noch als 901 – nicht allzu klammheimlich zum Überholen an. Auf der IAA in Frankfurt am Main stehen beide noch einträchtig nebeneinander – der 356 als ausgereiftes Modell in seiner letzten Ausbaustufe, sein Nachfolger als nicht ganz fahrerfertiger Prototyp. Neben dem 6-Zylinder-Motor mit obenliegenden Nockenwellen besitzt der Thronfolger des zu diesem Zeitpunkt bereits legendären 356 ein Fahrwerk mit Schräglenker-Hinterachse und eine selbsttragende Karosserie – und eine interne Entwicklungsnummer, die für Stirnrundeln in Frankreich sorgt. Denn das neue Modell steht zunächst als Porsche 901 auf dem Messestand und kurz darauf in den Verkaufsräumen. Nach 82 bereits produzierten Exemplaren muss Porsche die Bezeichnung dann im Oktober 1964 ändern, da die französische Automarke Peugeot die Rechte an sämtlichen dreistelligen Zahlen mit einer „0“ in der Mitte zur Bezeichnung von Pkw-Modellen hält. Manchmal sind eben juristische Spitzfindigkeiten Geburtshelfer für eine Legende.

Was anschließend passiert, ist selbst für die erfolgsverwöhnten Schwaben schwer in Worte zu fassen – oft genug versucht wurde es. Das eben erst präsentierte „Urmodell“ gilt zunächst als (zu) teuer, doch spätestens mit der 4-Zylinder-Einstiegsversion 912, die kurz darauf angeboten wird, ist der Triumphzug des Zuffenhausener Sportwagens nicht mehr aufzuhalten. Der 911 mausert sich in kürzester Zeit zum weltweiten Inbegriff des alltagstauglichen Sportwagens. Man hatte quasi alles richtig gemacht: Motor, Antrieb, Fahrwerk, Ausstattung – der 911 traf nicht nur optisch den Zeitgeist, er war auch technisch auf einem Niveau, das weltweit Anerkennung fand.

10 Jahre lang wird der 911 im Detail kontinuierlich verbessert und mit unterschiedlichen Motorleistungen und Ausstattungen gebaut, zunächst ausschließlich als Coupé, ab September 1965 kommt das „Sicherheitscabriolet“ mit festem stählernem Überrollbügel – der legendäre Targa – hinzu. Als 1973 der Nachfolger in den Startlöchern steht, verbreiten weltweit über 80.000 Exemplare die Idee vom „Fahren in seiner schönsten Form“.





“

„Blicke ich auf den 911 zurück, so stellt dieser Typ zweifellos ein umstrittenes Konzept dar. Die lange, geradezu ungewöhnliche Lebensdauer dieses Modells macht mich doch stolz darauf, am Ende mit meiner Meinung zum 911 Recht behalten zu haben.“

FERRY PORSCHE, 1992

”

Mut gewinnt. Vor allem Freunde.

Dabei war das Konzept des 911 zu Anfang durchaus umstritten. Zu gewagt sei der Versuch, Sportlichkeit und Alltagstauglichkeit miteinander zu verbinden, der Markt nicht bereit, die Risiken zu groß. Ferry Porsche hatte es gegen zahlreiche interne Widerstände durchsetzen müssen – und am Ende Recht behalten.

Vielleicht auch dank dieses Erfolges fällt der revolutionäre Geist der 60er bei Porsche außerordentlich häufig auf fruchtbaren Boden. Besonders Ferry Porsche ist ungewöhnlichen und riskanten Ideen nicht abgeneigt und hat immer ein offenes Ohr für die mitunter kuriosen Einfälle seiner Ingenieure. Auch das trägt sicherlich dazu bei, dass aus Porsche Fahrern in den 60ern und 70ern Porsche Fans werden. Die Community wächst, allorten werden Porsche Clubs gegründet. Der 911 ist fest als Herzstück der Marke etabliert und nicht nur in den Garagen der Fahrer, sondern auch an den Wänden ihrer Kinder angekommen. Als perfektes Poster-Car. Ein Traumwagen, der nicht nur Traum bleiben, sondern irgendwann Realität werden soll.

Ein frischer Wind weht durch Zuffenhausen.

Und sonst? Denkt Ferry auch in die Breite. Sportwagen nicht nur als exklusives Hobby des Jetsets. Diese Idee reift in Zuffenhausen über die ganzen 1960er Jahre und führt schließlich 1969 zum 914. Der kleine Mittelmotor Roadster soll als Einsteigermodell eine neue Zielgruppe ansprechen. Jünger, moderner und möglicherweise aus sich heraus schon etwas „hipper“ als die 911 Anhänger-schaft. Ein Konzept, das nicht nur einen Nerv trifft. Von den einen belächelt, von den anderen als erfüllbarer Traum geliebt, verkauft sich der gemeinsam mit Karmann und Volkswagen gefertigte Einstiegssportwagen knapp 120.000 mal. Und hilft so, etwas vom Glanz der Ikone 911 und vom Nimbus ihrer Fahrer in die Einfahrten und auf die Parkplätze von Normalverdienern zu bringen.



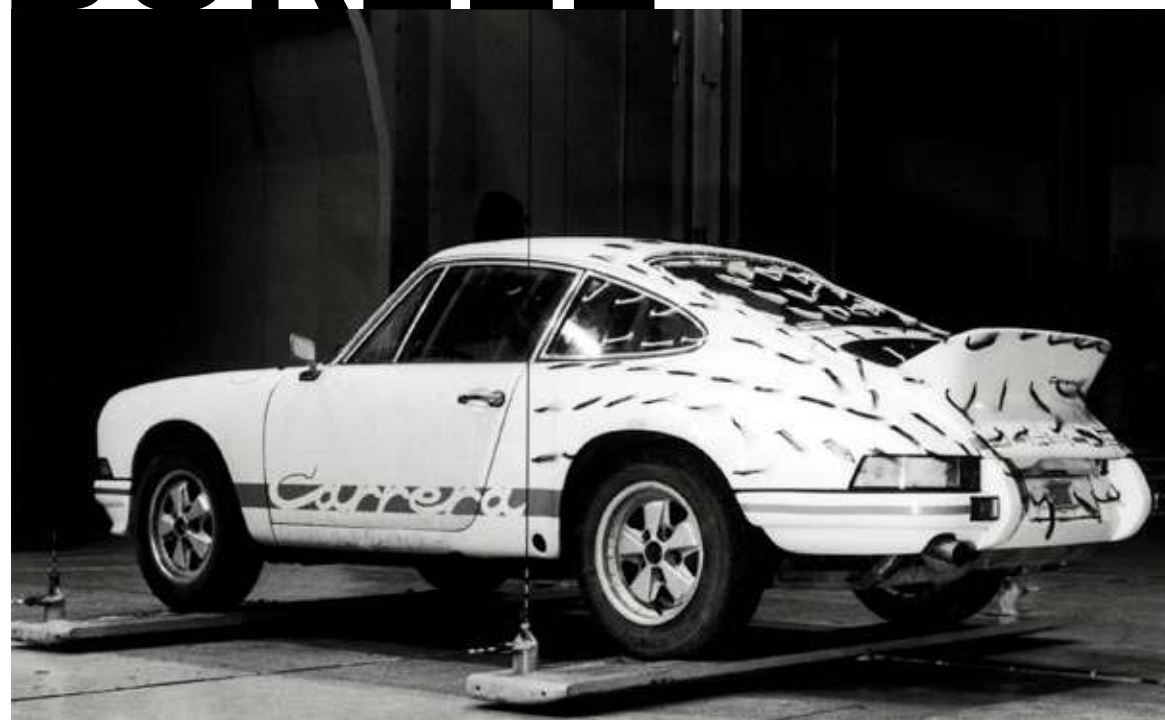


PORSCHE

Anekdoten aus Zuffenhausen.

Ein Spoiler mit eigenem Namen. Noch dazu einem aus dem Tierreich. Das ist eher selten, um nicht zu sagen: einmalig. Aber was steckt hinter dem Begriff „Entenbürzel“? Warum bekommt der Heckspoiler des legendären 911 Carrera RS 2.7 diesen Namen verpasst? Darüber gehen die Meinungen bis heute auseinander. Die wahrscheinlichste Version: eine abfällige Anmerkung des damaligen Porsche Vertriebs, dessen Begeisterung sich sehr in Grenzen hält, als er das Heck des RS 2.7 zum ersten Mal sieht. Heute ist der Name, der das Hinterteil der Ente bezeichnet, aus dem Porsche Vokabular nicht mehr wegzudenken. Und vor allem bei Porsche Enthusiasten in aller Munde.

DER ENTENBÜRZEL



Das Beste? Zum Schluss.

Zu Beginn des Jahres 1972 beschließen die Gesellschafter der Dr. Ing. h. c. F. Porsche KG, die bisherige Kommanditgesellschaft zum neuen Geschäftsjahr in eine Aktiengesellschaft mit einem Grundkapital von 50 Millionen D-Mark umzuwandeln. Den Aufsichtsratsvorsitz übernimmt Ferry Porsche. Während diese Entscheidung zusammen mit dem Erfolg des 914 und der anderen Modelle ein beruhigendes finanzielles Fundament schafft, tüfteln die Ingenieure fleißig – wie es sich für Schwaben gehört – am Nachfolger des jetzt schon legendären 911. Zum absehbaren Ende des Urmodells hin bringt man mit dem 911 Carrera RS 2.7 noch eine Ausnahmereise auf die Straße – und das quasi gezwungenermaßen. Der 911 Carrera RS 2.7 wird im Oktober 1972 auf dem Salon de l'Automobile in Paris vorgestellt und ist als erster 911 nach einem bekannten Autorennen in Mexiko, der Carrera Panamericana, benannt. Eigentlich ist der 911 Carrera RS 2.7 nur als Kleinserie mit 500 Fahrzeugen geplant, um die Homologation für den Rennsport zu erlangen, erweist sich dann aber als so beliebt unter einer nach Leistung und Prestige dürstenden Klientel, dass letztendlich insgesamt 1.580 Exemplare gebaut werden.

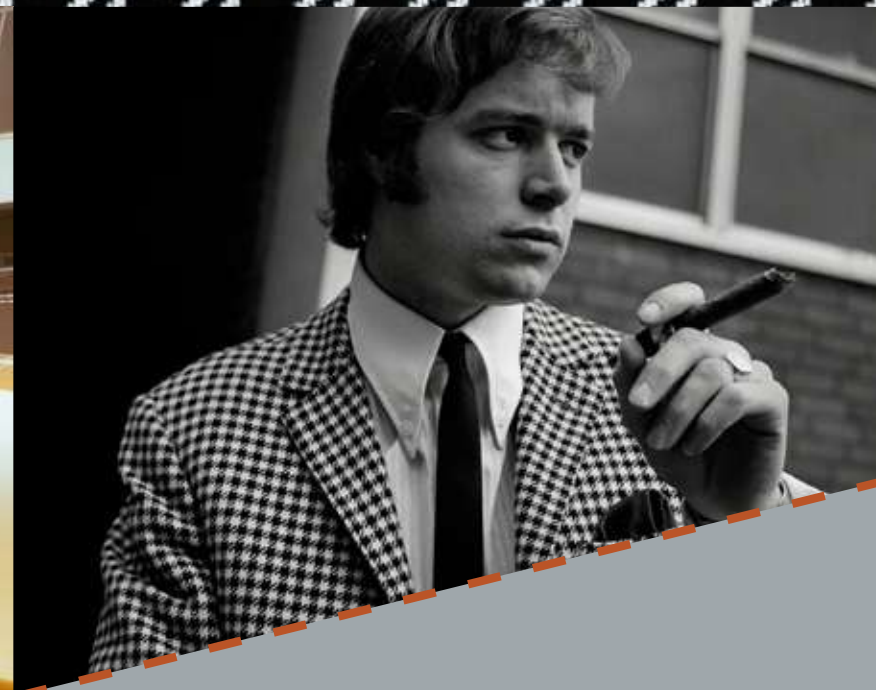
Der RS 2.7 verheißt durch den Zusatz Carrera jede Menge Freiheit, Abenteuer und kompromisslose Sportlichkeit und zeigt sich schon allein optisch deutlich rabiater als der bürgerliche 911 S dieser Zeit. Die vorn und hinten ausgestellten Kotflügel werden später charakteristisch für alle weiteren Carrera Modelle, der Frontspoiler verfügt für den Ölkühler über eine prägnante Öffnung in der Mitte. Am Heck sorgte erstmals ein kleiner Spoiler aus Fiberglas – bald Entenbürzel genannt – dafür, dass der 911 Carrera RS 2.7 über enorm viel Bodenhaftung verfügte.



Ein im Vergleich zu den teils massiven Spoilern und Flügeln der Jahrzehnte danach fast schon unscheinbares, aber dennoch revolutionäres Bauteil, das Geschichte schreibt. Wie zeitlos der Entenbürzel ist, zeigt der neue 911 Sport Classic. Wie aus einem Guss schmiegt sich der kleine Spoiler an die Karosserie des Elfers.

Nicht nur der 911 Carrera 2.7 RS, auch so ziemlich alle anderen Sportwagen aus Zuffenhausen werden weltweite Verkaufsschlager zu der Zeit. Sie gelten als schnell, schön und mondän. Steve McQueen hatte ihnen 1971 ein cineastisches Denkmal gesetzt und auch jetzt lassen sich Prominente von Hollywood über Rom bis Berlin gerne in einem schicken Flitzer aus Stuttgart fotografieren.





SCHNITTMUSTER

FÜR GENERATIONEN.



Während andere Hersteller im Kampf um die Aufmerksamkeit auf grelles Exterieur-Design und immer mehr Zylinder setzten, bleibt Porsche den eher bescheidenen 6-Zylinder-Motoren treu und auch im Design des Exterieurs eher vorsichtig – war man doch bisher mit der typisch deutschen, immer etwas unterkühlten Ingenieursästhetik weit gekommen. Angesichts dieser optischen Bescheidenheit außen überrascht es viele, welche ornamentale Experimentierfreude die doch eher konservativen Schwaben derweil gelegentlich im Interieur an den Tag legen. Als besonders beliebt stellt sich ein Muster heraus, das nach der spanischen Tänzerin Josefa de la Oliva benannt wurde: Pepita – die kleine Pepa, was wiederum die Verniedlichungsform für Josefina ist. Dabei ist nicht überliefert, ob die im 19. Jahrhundert äußerst prominente Dame das Muster jemals selbst trug.

Das zweifarbig, meist schwarz-weiße Karomuster mit schräg verlaufenden Streifen ist bis zum Zweiten Weltkrieg ausschließlich in der Herrenmode zu finden. Das ändert sich, als der französische Modedesigner Christian Dior 1947 den revolutionären „New Look“ kreiert und das Karomuster für seine Damenskolektionen nutzt. Schlagartig steht Pepita für Eleganz und Chic und ist in der Folge auf nahezu jedem Alltagsgegen-



Pepita de la Oliva

stand zu finden – von Polstermöbel und Parfumflakons bis hin zum Schokoladenpapier.

Anfang der 60er Jahre beginnt der Marsch durch die Institutionen. Die Nachkriegsgeneration übernimmt das Kommando – und den Zeitgeist – und macht auch vor Pepita nicht halt. Vom Mini-Kleid bis zum Zeltmantel erlebt Pepita eine kleine Renaissance, nun in den unterschiedlichsten Farbvarianten.

Stilikonen wie Audrey Hepburn oder Jackie Kennedy schätzen das gleichermaßen elegante wie verspielte Muster – und auch Porsche Fahrer finden Gefallen an den schwarzen und weißen Rauten. Das erste Mal in einem Porsche wird das Muster daher auf Wunsch einzelner Kunden bereits in einigen 356 verarbeitet. Im 911 wird es dann zu einem wichtigen Bestandteil der Porsche Geschichte

Jetzt feiern wir seine Wiederentdeckung. Wir verdichten Pepita mit anderen Elementen und Ideen dieser aufregenden, ja revolutionären Dekade zu einem Fahrzeug. Einer Ikone, die für die wilden 60er und 70er steht, das Leben und den Lifestyle feiert. Und schon allein deshalb zum Inbegriff des Extravaganten wird.

INSPIRATION ZUR INSPIRATION.

Landschloss Korntal, irgendwann 2006: In der Nähe des Porsche Stammwerks Zuffenhausen sitzen verschiedene Porsche Spezialisten zusammen, um über ein neues Fahrzeugkonzept zu diskutieren. Ziel ist die strategische Neuausrichtung der PORSCHE Exclusive Manufaktur. Der Ansatz: Statt einzelne Optionen in den Sonderausstattungen der Serienmodelle zu kommunizieren, sollen exklusive Sondermodelle die Kompetenz des Geschäftsfeldes unterstreichen – und die Idee der PORSCHE Exclusive Manufaktur Kleinserien in die Neuzeit transportieren. 1998 war der 911 Turbo S (Typ 993) die letzte exklusive Kleinserie, danach folgte die Ära der „Lean Production“: Modulbauweise – hoch-effizient oder gar nicht, hieß es damals. Komplexe Fahrzeuge mit großem Aufwand und kleinen Stückzahlen hatten keinen Platz in der Modellstrategie, der Fokus lag darauf, das Unternehmen Porsche aus unruhigem Fahrwasser zu führen.

IAA 2009.

3 Jahre nach der Besprechung in Korntal steht auf dem Messestand in Frankfurt der 911 Sport Classic – eine Kleinserie, limitiert auf weltweit gerade einmal 250 Einheiten, denn zu diesem Zeitpunkt ist die Unsicherheit über das Potential der Kleinserie noch recht groß. Die Produktsubstanz des 911 Sport Classic ist bereits ein Vorbote der Heritage Design Strategie. Die Exterieurfarbe Sportclassicgrau polarisiert – sowohl intern als auch auf der Messe. Helle Grautöne als Exterieurfarbe sind völlig unüblich, der eigene Vorstand hatte gescherzt, man habe aus Kostengründen wohl nur die Grundierung verwendet. Das Vorbild aber kommt aus der eigenen Historie: ein modegrauer 356 auf einer grünen Wiese in einem Bild aus dem historischen Archiv.

Die 2 Streifen und die seitliche Dekorfolie in einem dunkleren Grau benötigt das Konzept daher, um einen Kontrast für das Auge des Betrachters zu schaffen, genauso wie die schwarz lackierten Anbauteile und die schwarz lackierten Räder. Das legendäre Design der Fuchsfelge® mit angedeutetem Tiefbett und Hochglanzelementen ist damals noch nicht als Schmiederad machbar – für den neuen 911 Sport Classic 12 Jahre später allerdings schon.

Besonders. Besonders aufwendig vor allem.

Die Karosserie des 997 Sport Classic ist breit ausgelegt, was zu diesem Zeitpunkt den Allrad und Turbo Modellen vorbehalten ist. 2009 werden erstmals breite Karosserie, Heckantrieb, Schaltgetriebe und der extra entwickelte, leistungsgesteigerte Motor miteinander verbunden. Das Ergebnis ist so überzeugend, dass aus dem Konzept bereits während der Entwicklung das spätere GTS Derivat des 997 abgeleitet wird.

Der Entenbürzel am Heck ist authentisch dem Original nachempfunden, perfekt der 997 Form angepasst und spezifisch der Kleinserie zugeordnet. Noch heute muss man im Porsche Zentrum die Fahrgestellnummer eines 997 Sport Classic im eigenen Besitz nachweisen, um ein Originalersatzteil bestellen zu können.

Ebenso einzigartig ist das Doppelkuppeldach – oder „Double Bubble Roof“ –, das von der Studie des 911 Panamericana sowie den herausnehmbaren Dachhälften des Carrera GT inspiriert ist.

DIE IDEE 911 SPORT CLASSIC.

SCHEINWERFER:

Bi-Xenon-Hauptcheinwerfer mit schwarzer Umrandung

RÄDER: 19-Zoll Sport Classic Rad – angelehnt an das Design der klassischen „Fuchsfelge“®

CHASSIS: breite Karosserie im 911 Turbo Look

EXKLUSIVE EXTERIEURFARBE: Sportclassicgrau

FRONT: SportDesign Bugverkleidung mit schwarz lackierten Lufteinlassgittern und in Exterieurfarbe lackierter Frontspoilerlippe

DETAIL: PORSCHE Exclusive Manufaktur Plakette am rechten Kotflügel verchromt

NEUINTERPRETATION: Doppelkuppeldach

DESIGN: Dekorbeklebung in Dunkelgrau auf Kofferraumdeckel, Dachmittelteil, Heckmittelteil, Heckdeckel und Fondseitenteilen

HECK: feststehender Heckspoiler „Entenbürzel“, eigenständige Heckverkleidung und Heckleuchten in Klarglasoptik

MOTOR: 3,8-l-Boxermotor mit 300 kW/408 PS

CHROM: „PORSCHE“ Schriftzug und Modellbezeichnung aus Echtmetall verchromt

ANTRIEB: Heckantrieb, 6-Gang-Schaltgetriebe

997

Zudem ist die Dachform ein kleiner Seitenhieb auf frühere Rennfahrzeuge anderer Hersteller, bei denen großgewachsene Rennfahrer Beulen in die Dächer schlagen mussten, um mit Helm ausreichend Kopffreiheit beim Fahren zu haben. Das Doppelkuppeldach ist fest mit der Karosserie verbunden und dadurch nicht von freien Werkstätten kopierbar, sollte jemand versuchen einen Sport Classic nachzubauen.

Der Aufwand in der Produktion ist hoch, denn zur Montage sind nur Dachmittelteile mit oder ohne Schiebedach vorgesehen, keine zusätzlichen Doppelkuppeldach-Mittelteile. Statt die Logistikflächen aufwendig – und teuer – anzupassen, wird ein Mitarbeiter abgestellt, der jedes Mal, wenn die Produktionsnummer eines 911 Sport Classic angezeigt wird, ein solches Doppelkuppeldach-Mittelteil manuell in die Anlage einlegt. 2009 ist das bei 250 Einheiten noch möglich, heute undenkbar.

Details, Details, Details.

Der Schriftzug auf dem Heck des 911 Sport Classic ist wie die Manufakturplakette auf dem rechten Kotflügel aus Echtmetall verchromt, was schon lange nicht mehr üblich ist, da meist galvanisierter Kunststoff eingesetzt wird. Aufgrund der kleinen Stückzahl werden Prozesse und ein Lieferant aus dem Schmuck-

bereich eingesetzt. Liebe zum Detail eben. Das Exterieur wird abgeschlossen durch die großen verchromten Endrohre mit maximal möglichem Durchmesser und einem prägnanten Innengitter sowie den Hauptscheinwerfern mit schwarzer Umrandung, die vom 911 Carrera RSR Turbo 2.1 von 1974 inspiriert sind.

Im Interieur dominiert vor allem ein Gestaltungsmerkmal: Hochwertigkeit. Außen ein „lautes“ Fahrzeug mit markanten Bauteilen, innen dezent und elegant – „Gentlemen Driver“ sind als ebenso kernige wie authentische Zielgruppe erkoren. Pferdesättel, Pepitamuster und Winchester-Sofas stehen Pate für die Materialverarbeitung und die Lederauswahl. Das espressobraune Naturleder ist damals das Höchste der Gefühle und kommt später erst mit dem Panamera in die Serienproduktion.

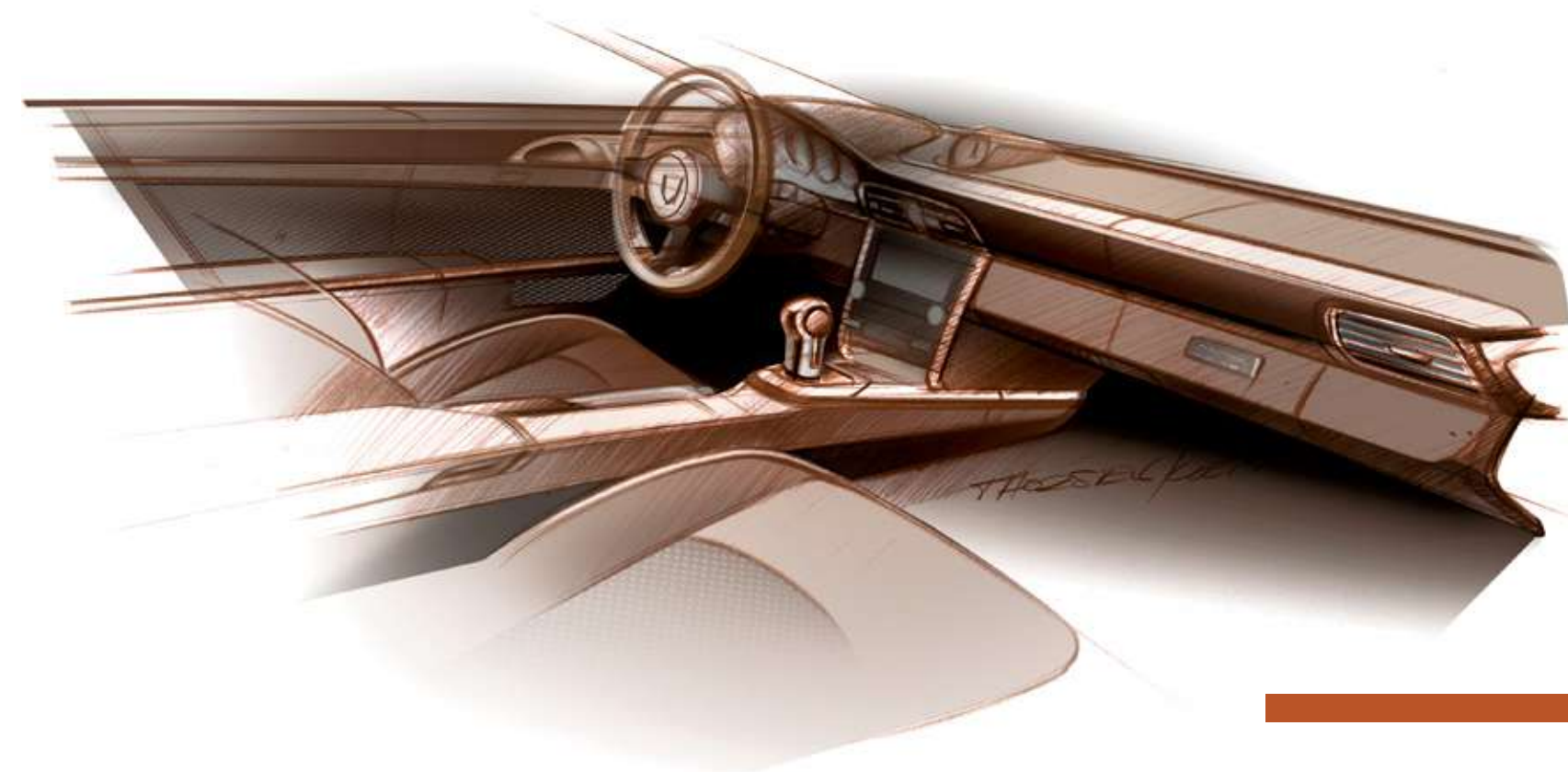
Das braune Leder wird mit einem spezifischen grauen Alcantara® Dachhimmel und einer eigenständigen Kräuselschlingen-Teppichanlage sowie marmorgrauen Lederkedern und Fäden an den Sitzen kombiniert. Die Sitze an sich sind durch die Betonung der Form mittels grauer Kedern und dem Flechtleder für sich genommen schon sehr besonders. Die hochwertige Prägung „911 Sport Classic“ in der Kopfstütze und die zurückgenommene Verwendung von sichtbaren Ziernähten sprechen für die Handwerkskunst und stilistische Auswahl. Dort, wo in der Serienversion 911 sichtbare Nähte Verwendung finden, werden

beim Sport Classic Kappnähte oder wie bei der Rückenschale gar keine Nähte verwendet, um das Interieur nicht zu überladen.

Nie zuvor sind so viele, im Fachjargon „Halbzeuge“ spezifisch für ein Sondermodell oder eine Kleinserie entwickelt worden. Formal gab es so gut wie kein unbehandeltes Kunststoffteil im damals üblichen Vulkangrau mehr im gesamten Interieur. Sogar das Porsche Communication Management war hauchdünn mit Leder bezogen.

Der Fahrer soll Echtmaterial finden, wo immer es nur geht, und auch nach Wochen noch Details entdecken, mit denen er nicht gerechnet hat. Legendär ist die Türtafel, die ursprünglich aus dem Boxster stammt, aufgrund ihres waagerechten Zuziehgriffes aber besser zum Türspiegel des Sport Classic mit seinem Flechtleder passt. „Form follows function“ ist bei Porsche schon immer Leitgedanke und der beste Weg, das exklusive Material in der Tür zur Geltung zu bringen.

Die Idee der Kleinserien hat sich in der PORSCHE Exclusive Manufaktur inzwischen etabliert. Hier dienen traditionelle Handwerkskunst und Liebe zum Detail als leitende Maximen. Prinzipien, die sich auch im 911 Sport Classic der Baureihe 992 wiederfinden.



DESIGN, TECHNIK UND GANZ VIEL GESCHICHTE.

EIN GESPRÄCH ÜBER DEN 911 SPORT CLASSIC.

Ein so außergewöhnlicher Sportwagen wie der 911 Sport Classic sagt im Grunde mehr als 1.000 Worte. Darüber reden kann man aber ja trotzdem. Ein Gespräch mit den Designern des 911 Sport Classic, Grant Larson, Daniela Milošević und Chris Holzinger, sowie Boris Apenbrink, damaliger Projektleiter des ersten 911 Sport Classic (1997) und heute Leiter PORSCHE Exclusive Manufaktur Fahrzeuge.

Mal allgemein: Wie hat das mit dem Sport Classic eigentlich angefangen?

Apenbrink: „Also, wichtig ist erst mal, dass das Ganze so nie vorgesehen war. 2009 haben wir in der PORSCHE Exclusive Manufaktur, damals noch Porsche Exclusive genannt, mit dem Sport Classic komplexe Fahrzeugprojekte wiederaufleben lassen. Wir haben gleich gesagt, dass wir das in der Zukunft wieder öfters machen. Eigentlich waren alle der Überzeugung – und so ist es bisher bei allen Exclusive Kleinserien gewesen –, jeder Anlass für ein Fahrzeug sei eine einmalige Sache. Denn das war die Strategie: Es gibt einen Anlass – und zwar genau einmal. Und beim nächsten Mal denken wir uns wieder ein neues Thema aus. Aber wir haben von Kunden ganz oft die Frage gehört: ‚Wann macht ihr denn mal wieder einen Sport Classic?‘“

Larson: „Obwohl vom ersten Sport Classic nur 250 Stück gebaut wurden, hat das Ding noch heute eine unfassbare Präsenz und sitzt in den Köpfen von extrem vielen – nicht nur bei Instagram oder Facebook –, sondern auch bei Porsche Treffen usw.“

Apenbrink: „Ja, das ist so ein Fahrzeug, da hört man immer wieder: ‚It turns your head.‘“



**BORIS
APENBRINK**

LEITER PORSCHE EXCLUSIVE
MANUFAKTUR FAHRZEUGE



**GRANT
LARSON**

LEITER DESIGN
SONDERPROJEKTE
STYLE PORSCHE



**CHRIS
HOLZINGER**

DESIGNER FARB- UND
MATERIALGESTALTUNG



**DANIELA
MILOŠEVIĆ**

DESIGNERIN FARB- UND
MATERIALGESTALTUNG

911 SPORT CLASSIC

Der Name „Sport Classic“: Was hat es damit auf sich? Gibt es da eine Geschichte dazu oder dürfen wir die nicht erzählen?

Apenbrink: „Das war eigentlich ein Arbeitstitel. Wir haben damals in einem Workshop 3 Konzepte für die erste Kleinserie ausgearbeitet – eines davon war ein ‚Classic Coupé‘. Der genaue Wortlaut war ‚ein klassisches Coupé mit den wichtigsten Design-Zitaten der Porsche Historie‘. Mit ‚klassisch‘ meinten wir damals eine pure Form des Porsche Sportwagens. Doch den Arbeitstitel zu übernehmen, wäre zu einfach gewesen und so gingen wir die Historie der Porsche Fahrzeugnamen durch. Bei SC, was damals Super Carrera hieß, blieben wir hängen, weil es perfekt zur Produktsubstanz des Fahrzeugs passte. Je kürzer ein Name auf dem Heckdeckel ist, desto besser und so träumten wir von 911 SC. Am Ende waren die Namensrechte an ‚SC‘ jedoch bereits vergeben und unser Fahrzeug war ja auch kein 1:1-Nachfolger des damaligen 911 Porsche SC. Daher suchten wir weiter und kamen von Super Carrera auf Sport Classic. Ein klassischer Sportwagen mit Schaltgetriebe, Heckantrieb, leistungsgesteigertem Motor und typischer Gran-Turismo-Ausstattung – ein Sport Classic eben.“



60

Als die Entscheidung für einen neuen Sport Classic gefallen war, gab es irgendwelche Schwierigkeiten oder besondere Hürden, die überwunden werden mussten? Oder stand die Idee, jeder war begeistert und los ging's?

Larson: „Schwierigkeiten würde ich es nicht nennen – die größte Herausforderung waren sicherlich die hinteren Kotflügel. Wir wollten unbedingt die breiten Backen haben, aber ohne den Lufteinlass. Dafür gab es aber gar keine Werkzeuge, also mussten wir mit dem Versuchswerkzeug etwas tricksen. Dürfen wir das sagen?“

Apenbrink: (lacht) „Ja, das dürfen wir sagen. Wie Grant gerade schon andeutete, wir wollten unbedingt diese skulpturale Form, die breite Karosserie mit den schönen Rundungen.“



Wir können aber keine Millionen an Entwicklungskosten aufrufen, sondern brauchen immer gute Ideen. Und da hatten wir die Idee, das Methodenwerkzeug, das eigentlich für Vorserien genutzt wird, für die tatsächliche Produktion zum Kleinserienwerkzeug weiterzuentwickeln und zu verwenden. Ein unüblicher Ansatz, der eigentlich Unmögliches möglich gemacht hat.

Aber grundsätzlich lässt sich sagen: Keines dieser Autos ist ein Home Run. Bis zu dem Tag, an dem die Fahrzeuge auf der Messe stehen, gibt es viel zu tun und viele Entscheider sind zu überzeugen. Kleinserienfahrzeuge polarisieren immer etwas – ganz bewusst. Sie sind oft auch nicht selbsterklärend. Das macht ja gerade den Reiz aus. Es braucht viel Herzblut und Überzeugungskraft diese Fahrzeuge von der Idee über die Entscheidung und Entwicklung ins Ziel zu bringen. Es braucht eine kleine eingeschworene Mannschaft, die daran glaubt, dafür kämpft und sich nicht davon abbringen lässt.“

Und doch steht er jetzt hier, der neue 911 Sport Classic, mit Entenbürzel und allem Drum und Dran. Gibt es Elemente, die eine eigene Entwicklungsgeschichte haben, oder ist das Heck am markantesten?

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emission und Effizienzklasse finden Sie ab Seite 94.

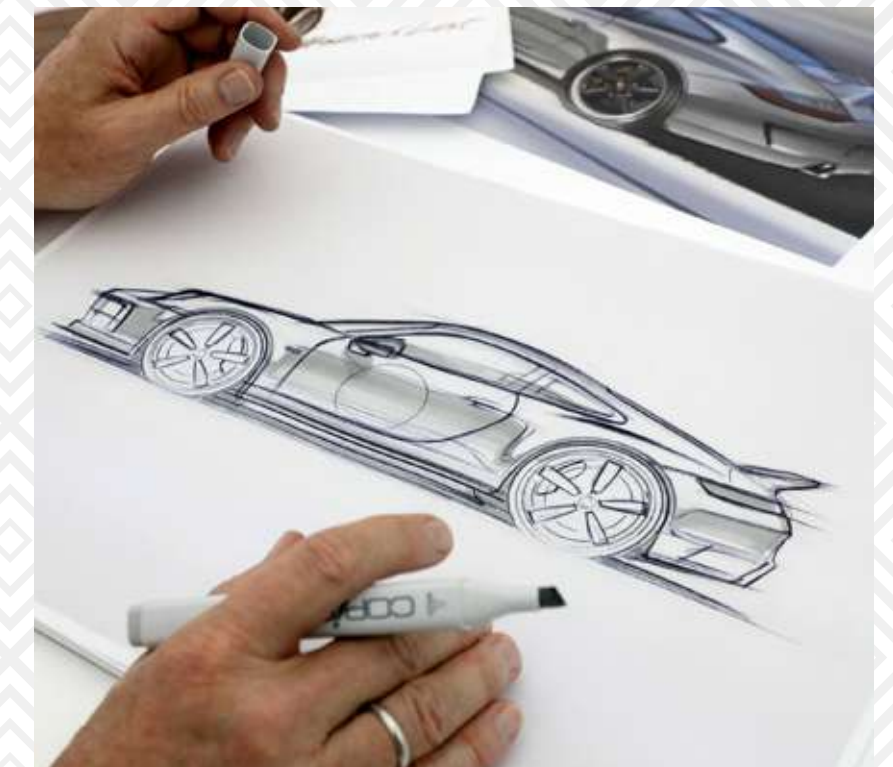
Larson: „Neben dem Entenbürzel haben wir noch das Design der Fuchsfelge® aufgenommen. Verschiedene Interpretationen davon gab es in der Vergangenheit zwar immer wieder, mit dem Sport Classic sind wir aber so dicht am Original wie selten zuvor. Die Vertiefungen im Dach sind ebenfalls ungewöhnlich. Die Verhinderten beim Original von 2009 damals den Verkauf in den USA.“

Apenbrink: „Oh ja, guter Punkt. Lasst uns mal über das Dach reden. Das gab es so ja vor dem ersten Sport Classic nicht bei Porsche.“

Larson: „Den 997 Sport Classic haben wir in den USA nicht auf den Markt gebracht – deswegen auch die kleine Stückzahl von 250 Einheiten damals. Denn für das Dach mit den Vertiefungen hätten spezifische Tests gemacht werden müssen, die in den USA gesetzlich gefordert sind. Diese waren für die kleine Stückzahl und die angestrebte Wirtschaftlichkeit aber einfach zu teuer. Deswegen ist der 997 Sport Classic auch eines der begehrtesten Sammlerautos in den USA.“

Apenbrink: „Es gibt da mittlerweile einige, die es geschafft haben, einen 997 Sport Classic zu importieren, und die auch auf den diversen Automobil-Shows und Concours-d'Elegance-Veranstaltungen stolz präsentieren. Aber jetzt ist das ‚Double-Bubble‘ im neuen 911 Sport Classic erstmals regulär in den USA verfügbar – das ist ein Riesenschritt.“

Milošević: „Auch ein Riesenschritt: Sowohl beim ersten Sport Classic als auch jetzt beim neuen haben wir ein Streifen-Design, passend zu den ‚Double Bubbles‘, sehr subtil, Ton in Ton, beim 997 war es ein relativ heller Grauton mit dunkleren Streifen, jetzt ist es genau umgekehrt: Die Exterieurfarbe ist dunkler und moderner, die Streifen sind etwas heller. Aber – und das ist der Punkt – nicht mehr als Aufkleber auf dem Fahrzeug angebracht wie das letzte Mal, sondern lackiert. Das ist ein großer Sprung gegenüber dem Vorgänger. Streicht man mit den Fingern über die beiden Streifen, fällt die schöne glatte Oberfläche sofort auf. Das ist deutlich aufwendiger gemacht und sehr edel.“



60

Sprechen wir über das Interieur. Hier gibt es ja auch einige Besonderheiten – das Interieur Paket Paldao zum Beispiel. Steckt da mehr dahinter als die reine Optik?

Holzinger: „Von 1964 bis 1967 haben wir in den Porsche Modellen das Furnierholz Mahagoni in Naturfarbe matt auf der Blende der Instrumententafel und dem Lenkradkranz angeboten. Das war die historische Vorlage. Wir wollten natürliche Materialien, neben Leder wird auch Holz als hochwertiges und nachwachsendes Naturprodukt im Fahrzeuginterieur verwendet. Die Bestandteile des Innenraums werden durch die Verarbeitung hochwertiger Materialien aufgewertet.“

Apenbrink: „Wir haben damals ja den einmillionsten 911 gebaut, als Verneigung vor dem ‚Dienstwagen‘ von Ferry Porsche, außen irischgrün, innen mit Pepitamuster an den Sitzen und klassischem Holz. Das assoziieren Kunden auch heute noch mit den frühen Elfern. Bei modernen 911 wird Holz sehr selten gewählt, in den 4-Türern wie dem Macan deutlich häufiger, da der Kunde diese Modelle viel stärker mit Fahrzeugen anderer Hersteller vergleicht. Da ist es normal, aber im 911 eher selten. In den Optionslisten war Holz stets enthalten, weil man damit den einen oder anderen Fahrer eines Wettbewerbsfahrzeugs aus der Stuttgarter Umgebung oder aus England ansprechen wollte (lacht). Paldao hat – so nehme ich das zumindest wahr –

für unsere Kunden das erste Mal diese Coolness, sodass sie bei einem Blick ins Interieur sagen: ‚Oh, jetzt denke ich das erste Mal ernsthaft darüber nach, einen 911 mit Holz im Interieur zu nehmen.‘“

Holzinger: „Das liegt auch daran, dass es ein offenesporiges Dekor ist. Dieses Offenesporige gibt dem Ganzen eine zeitgemäße Optik mit einem natürlichen Griff, was es eben modern macht. Gleichzeitig ist es eine Hommage an die 60er.“

Apropos Hommage. Nächstes Stichwort ist: Pepita. Das wurde auch wieder aus historischer Bewandnis aufgegriffen, oder?

Holzinger: „Ja, das kommt direkt aus der Porsche Historie. Pepita wurde ursprünglich in der Endphase des 356 als Sonderwunsch angeboten. Aber sehr vereinzelt, nur auf Nachfrage. Offiziell wurde es zum ersten Mal 1965 im Ausstattungskatalog zum Ur-Elfer erwähnt.“

Apenbrink: „Pepita ist heute noch eines der gefragtesten Muster, wenn Kunden Sonderwunsch-Optionen nachfragen, die nicht im normalen Katalog aufgeführt sind, weil der Stoff von vielen mit Porsche assoziiert wird. Dazu finden sich in diesem Coffee Table Book ja noch eine Menge Informationen.“

Stimmt, dann sprechen wir über das Kombiinstrument. Wie beim Targa ist der Drehzahlmesser an den des 356 angelehnt. Diese Parallelen und die Farbgebung in Grün – was ist da die Bedeutung?

Larson: „Die Ziffern waren schon im 356 grün und im 911 bis 1967. Danach dann nicht mehr. Die Technik war damals simpel: Es gab in den Instrumenten einen Versatz zwischen Chromring bzw. Glas und dem Zifferblatt. Durch diesen Spalt wurden die Instrumente natürlich von außen beleuchtet. Die Zeiger waren mit grünem Phosphor behandelt, so wie man es von diesen Spielzeugen kennt, die im Dunkeln leuchten.“

Apenbrink: „Oder wie bei Sekundenzeigern in klassischen Uhren.“

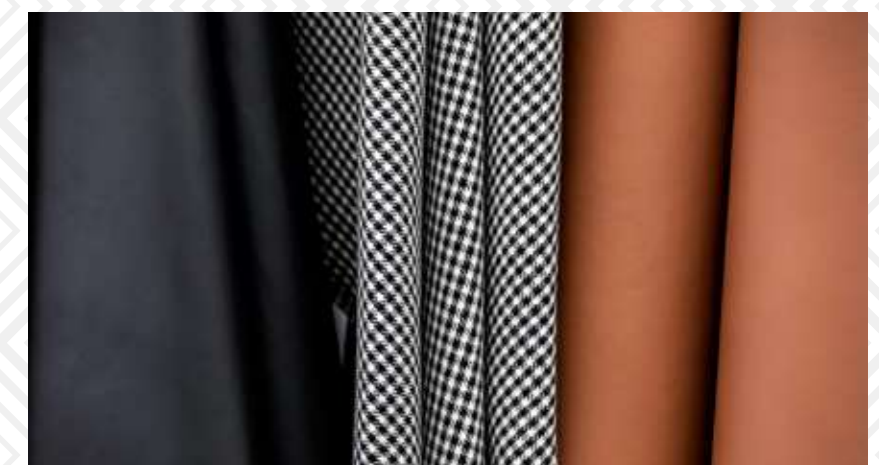
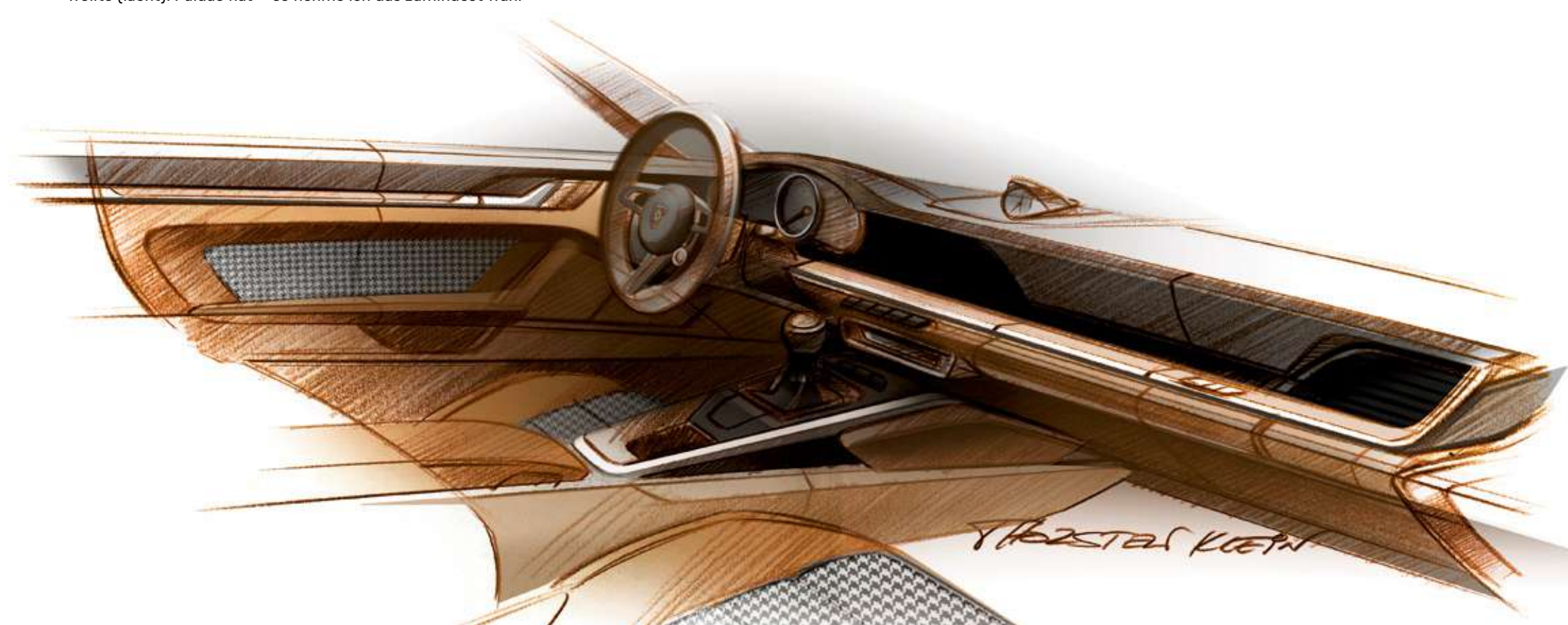
Holzinger: „Die Technik war damals einfach noch nicht so weit, dass man die Hinterleuchtung mit einer eigenen Lichtquelle bewerkstelligen konnte, und da wurde mit dem Phosphor nachgeleuchtet.“

Apenbrink: „Ich erinnere mich, dass ich schon in historischen Porsche gesessen habe und dachte, ‚die Zeiger erkennt man ja kaum‘. Aber logisch, wenn der Phosphor nicht mehr wirkt, dann leuchtet da auch nichts mehr“.

Larson: „Auch bei den neueren Modellen finden sich diese grünen Elemente in den Instrumenten oft wieder. Das ist ein Klassiker geworden, obwohl natürlich schon lange kein Phosphor mehr verwendet wird.“

Apenbrink: „Ist ja auch ein schönes Beispiel dafür, wie technische Innovation und Tradition ganz natürlich miteinander verschmelzen.“

Vielen Dank für das Gespräch.





Der frühere Rennfahrer und heutige Markenbotschafter Jörg Bergmeister ist seit ca. 2 Jahren in die Erprobung der künftigen Sportwagenmodelle und damit in die Entwicklungsarbeit eingebunden.

„Den 911 Sport Classic habe ich in einem Entwicklungsstadium kennengelernt, da war das Projekt bereits weit fortgeschritten und die Abstimmung von Antrieb und Fahrwerk schon auf einem sehr hohen Niveau. Das Fahrzeug ist wie jeder Porsche sehr sportlich und auf absoluten Fahrspaß ausgelegt.“

Ich war mit dem 911 Sport Classic während der Erprobung sowohl auf dem Prüfgelände in Weissach als auch in Spanien auf öffentlichen Straßen unterwegs. Die Fahrten auf dem Prüfgelände ähneln dem Rennstreckeneinsatz, und das ist natürlich deutlich anders als im normalen Straßenverkehr. Ein Porsche muss aber eben immer auch auf der Rennstrecke funktionieren.

Das Feedback auf den Erprobungsfahrten gebe ich in Gesprächsform. Da bin ich noch ein bisschen altmodisch (lacht), aber das ist die direkteste Art, sich auszutauschen und den Ingenieuren Feedback zu geben. Im Austausch können wir auf Nachfragen unmittelbar antworten und auch Zwischentöne vermitteln. Ich versuche dabei immer das Fahrzeug aus Kundensicht zu sehen. Ich schaue mir vorher an, wie das Modell positioniert ist und was dem Kunden versprochen wird, und gleiche das dann mit meinen Eindrücken ab. Dabei ist das Große, das Gesamtbild wichtig, auch wenn ich mich als Rennfahrer hier umstellen muss.



JÖRG BERGMEISTER
MARKENBOTSCHAFTER,
 ERPROBER SPORTWAGEN-
 MODELLE

TECHNIK



„Mein persönliches Highlight: die Kombination aus 550 PS, Heckantrieb und Schaltgetriebe.“

60



Der 911 Sport Classic ist ein typisches Beispiel für eine Kleinserie der PORSCHE Exclusive Manufaktur. Außergewöhnliche Optik mit hoher Eigenständigkeit aus jeder Perspektive trifft auf große technische Leistung. Dabei ergeben sich die schönsten Kombinationen oft erst im Entwicklungsprozess, indem die Dinge einfach ausprobiert werden, wie zum Beispiel den verkürzten Schalthebel aus dem 911 GTS zu verwenden, die Auto-Blip-Funktion aus dem GT3 Touring oder auch die Elemente des Turbo Leichtbaupaketes zur Emotionalisierung des Sounds. Wegen des Leichtbaupaketes ist der Innenraum des 911 Sport Classic weniger gedämmt. Das ist wirklich ein Erlebnis und zaubert mir ein Lächeln ins Gesicht, wenn ich auf das Gaspedal trete.

Der 911 Sport Classic macht speziell über Land viel Spaß, egal ob auf anspruchsvollen Pass- oder normalen Straßen. Die 550 PS sind dabei stets beherrschbar, auch dank der zahlreichen Assistenzsysteme. Ein echtes Genießer-Fahrzeug, wirklich traumhaft schön.“

**AUCH DIE LIEBE
AUF DEN ERSTEN BLICK**



LIMITIERUNG AUF 1.250 EXEMPLARE

**KANN MAN EIN
ZWEITES MAL ERLEBEN.**

EINE FASZINIERENDE EPOCHE.

HIGHLIGHTS EXTERIEURDESIGN.

FRONT: historisches Porsche Wappen auf Fronthaube

EXKLUSIVE EXTERIEURFARBE:

Sportgrümetallic. Weitere Farben: Achatgrümetallic, Enzianblau-metallic, Schwarz, Farbe nach Wahl (Entfall der Dekorgrafik lackiert)

DETAIL: PORSCHE Exclusive Manufaktur Plakette goldfarben auf seitlichen Kotflügeln

DESIGN: Dekorgrafik (Sport Classic Streifen) über Fronthaube, Dach und Heckspoiler lackiert in Sportgrau hell

CARBON: Fronthaube und Dach aus Carbon mit Sicke

RÄDER: 20-/21-Zoll Sport Classic Rad mit Zentralverschluss und historischem Porsche Wappen auf Radnabenabdeckung

LOLLIPOP: Exterieurbelegung auf Fahrzeugseiten in historischem Design – farblich angepasst an die Dekorgrafik in Sportgrau hell gehalten (wahlweise Entfall möglich), individuelle Startnummer (separat und ohne Aufpreis bestellbar)

ANTRIEB: Heckantrieb, 7-Gang-Schaltgetriebe mit verkürztem Schalthebel mit Hinterachs-Quersperre

PLAKETTE: Porsche Heritage Plakette auf Heckdeckelgitter

MOTOR: 3,7-Liter-6-Zylinder-Boxermotor und 405 kW (550 PS) im Heck

HECK: feststehender Heckspoiler „Entenbürzel“ aus Carbon

GOLD: „PORSCHE“ Schriftzug und Modellbezeichnung goldfarben

DESIGN SCHWARZ: Sportabgasanlage mit schwarzen Endrohren, SportDesign Heckunterteil lackiert in Schwarz (hochglanz), Seitenscheibenleisten schwarz, Lamellen Luftein-/auslassgitter lackiert in Schwarz (hochglanz)

CHASSIS: breite Karosserie im 911 Turbo Look ohne seitliche Lufteinlässe

SEITE: SportDesign Schwellerverkleidungen

IN JEDEM DETAIL.

Alle Detailinformationen zur Serien- und Individualausstattung finden Sie online unter www.porsche.com/911SportClassic oder im Porsche Car Configurator unter porsche.com



Die erfolgreiche Geschichte von Porsche hat schon immer einen ganz einfachen Grund: den Motor. Denn egal, ob unsere Ingenieure den Motor vorn, hinten oder in die Mitte integrieren und ob dieser mit Benzin oder Strom angetrieben wird – er ist und bleibt das Herzstück eines jeden Porsche Sportwagens. Das Motor-Layout wird stetig optimiert, immer wieder hinterfragt, verworfen oder neu angeordnet. Mit dem Ziel: einen vollkommenen Sportwagen zu entwickeln.

HERZ. RASEN.

405 KW (550 PS)
7 GÄNGE, HANDGESCHALTET
600 NM MAXIMALES DREHMOMENT
315 KM/H HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT
4,1 SEK VON 0 AUF 100 KM/H
12,0 SEK VON 0 AUF 200 KM/H

Beim neuen 911 Sport Classic sitzt das Herzstück – ein 3,7-Liter-6-Zylinder-Biturbo-Motor – tief im Heck. Gegenüber den anderen 911 Modellen verfügt er jedoch über einen im Wettbewerbsumfeld ungewöhnlichen, im 911 Portfolio sogar einzigartigen Antriebsstrang. Das Stichwort: Heckantrieb. Den gibt es in der Porsche Historie zwar häufig – allerdings nicht in Kombination mit 405 kW (550 PS), 600 Nm maximalem Drehmoment und Schaltgetriebe. Das macht den 911 Sport Classic zum aktuell stärksten handgeschalteten 911 Modell überhaupt und sorgt für ein äußerst direktes und souveränes Fahrgefühl.

Ein weiteres Meisterwerk ist die Karosserie. Der 911 Sport Classic erhält die breiteste Karosserieform der aktuellen 911 Modellpalette. Diese ist sonst nur den 911 Turbo Modellen vorbehalten. Während jedoch bei den 911 Turbo Modellen 2 seitliche Lufteinlässe in den hinteren Kotflügeln für das Ansaugen der Motorluft zuständig sind, erfolgt diese Prozessluft-Ansaugung im 911 Sport Classic ausschließlich über die Öffnung unterhalb des Heckflügels – die seitlichen Lufteinlässe können zugunsten einer einzigartigen Optik entfallen.

Im Zusammenspiel entsteht so die bis dato höchste Leistungsstufe, die ein handgeschalteter 911 bietet. Soweit die Erklärung der Ingenieure. In der Realität bedeutet das: jederzeit können, nie müssen. Eben spürbar überlegen.

Das Resultat ist ein waschechtes „driver's car“ mit herausragenden Tourer-Eigenschaften, das seine Kraft mit breiter Spur und breiten Reifen souverän auf die Straße bringt. Gerade einmal 4,1 Sekunden benötigt der 911 Sport Classic, um 100 km/h zu erreichen, die 200-km/h-Marke fällt nach 12,0 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit: 315 km/h. Beeindruckende Zahlen, sicherlich. Der daraus resultierende Fahrspaß lässt sich allerdings kaum in Zahlen fassen – und auch nicht in Worte.

ZEIT FÜR ECHTE HANDARBEIT.

Manchmal muss man die Dinge einfach selbst in die Hand nehmen. Bei der Firmengründung. Beim ersten Date. Oder am Steuer des 911 Sport Classic. Stilecht und epochengerecht wird der 911 Sport Classic ausschließlich von Hand geschaltet. Jedoch mit 3 Gängen mehr als das Urmodell. Charme und charakteristisches Schaltgefühl bleiben dabei unverändert und pur – dank ähnlicher Antriebsausprägung wie auch schon 1974 im ersten 911 Turbo.

Das 7-Gang-Schaltgetriebe steht für die besonders direkte Verbindung von Fahrer und Fahrzeug. Dank kurzen Wegen und einer optimalen Anbindung der einzelnen Gänge. Die sich dank verkürztem Schalthebel übrigens noch knackiger einlegen lassen und so viel direkter anfühlen. Diese Kombination aus präzisiertem Schaltgetriebe, Heckantrieb und leistungsstarkem Motor in einer besonders breiten Karosserie wurde übrigens in der Kleinserie des ersten 911 Sport Classic (Typ 997) zum ersten Mal umgesetzt – sehr erfolgreich.

Ebenfalls sehr beeindruckend – funktional wie akustisch – ist die automatische Zwischengasfunktion. Sie reduziert den Verschleiß und verbessert die Fahrzeugstabilität beim Herunterschalten. Die Aktivierung der Auto-Blip-Funktion erfolgt über die Fahrmodi oder per Direktwahl im Porsche Communication Management System (PCM).

Das Fahrwerk wiederum ist die direkte Verbindung zur Straße. Deshalb ist es bei Porsche auch von Anfang an elementarer Bestandteil der Erfolge, die die Modelle auf der Rennstrecke –

und auf der Straße – feiern. Basiert das Fahrwerk des 356 noch auf dem des VW Käfer wird mit dem ersten 911 alles anders – und besser. Die selbsttragende Karosserie des 911 sitzt auf Einzelradaufhängungen mit Dreiecksquerlenkern und Dämpferbeinen vorn und Schräglenkern hinten. Trotz straffer Abstimmung werden kleine Schlaglöcher wie große Bodenwellen sehr gut „geschluckt“, wie die Fachpresse angenehm überrascht feststellt.

Der 911 Sport Classic setzt die damals begründete Tradition der herausragenden Fahrwerkskonstruktion und -abstimmung natürlich konsequent fort. Durch das Porsche Active Suspension Management Sportfahrwerk (PASM Sportfahrwerk) wird das Fahrzeug 10 mm tiefer gelegt. Mit straffen Federn, angepassten Stabilisatoren und einer neuen Abstimmung der PASM Dämpfer wird für hohe Fahrstabilität, hohen Komfort und vor allem hohe Sportlichkeit in jeder Fahrsituation gesorgt.

Die Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) zur aktiven Wankstabilisierung verbessert die Fahrdynamik und ermöglicht ein noch neutraleres Fahrverhalten sowie mehr Komfort auf der Straße – bei jeder Geschwindigkeit.

Die Hinterachslenkung steigert Performance und Alltagstauglichkeit gleichermaßen. Und das Liftsystem an der Vorderachse ermöglicht mehr Bodenfreiheit an der Front des 911 Sport Classic. Genauer gesagt: 40 mm mehr bis zu einer Geschwindigkeit von ca. 35 km/h.



BREMSEN.

„Win on sunday, sell on monday“. Über Jahrzehnte gelingt es Porsche, Rennsiege direkt in steigende Verkaufszahlen zu überführen. Der stetige Serientransfer hochleistungsfähiger Rennsporttechnologie vom Nürburgring auf den Kölner Ring macht Porsche Modelle in dieser Zeit zum Inbegriff des alltagstauglichen Sportwagens.

Ein gutes Beispiel: die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Die gelochten Keramikbrems scheiben haben nicht nur einen Durchmesser von 420 mm vorn bzw. 390 mm hinten, sondern ihren Ursprung auch direkt im Motorsport. Ihre Vorteile? Eine enorme Bremsleistung, ein konstanter Bremsdruck während der Verzögerung, eine besonders hohe Fadingstabilität und ein extrem niedriges Gewicht, das für enorme Bodenhaftung sowie gesteigerten Fahr- und Abrollkomfort sorgt. Und auch optisch schlagen sie die Brücke in die Vergangenheit: Die 10-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel an der Vorderachse und die 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel an der Hinterachse sind schwarz lackiert und mit einem „PORSCHE“ Schriftzug in Weiß versehen. Da in den 60ern und 70ern noch niemand an rote oder gelbe Bremssättel dachte.



Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emission und Effizienzklasse finden Sie ab Seite 94.

SOUND.

Bei aller Liebe zu technischen Details, zu Beschleunigungs- und Verzögerungswerten, zu Millisekunden, die der Nordschleife abgerungen werden – zur emotionalen Bindung zwischen Fahrer und Fahrzeug gehört nicht zuletzt auch der gute Ton. Denn was wäre ein 911 ohne seinen speziellen Sound? Wir wissen es nicht. Woher auch? Seit dem ersten heiseren Husten des Boxermotors im Heck eines Porsche 901 liefern die Stuttgarter Ingenieure stets akustischen Ohrenschmaus.

Darum wurde bei der Sportabgasanlage des 911 Sport Classic am Klangbild gefeilt, um ein typisches Soundkonzept zu entwickeln. Das übrigens auch im Innenraum für puristischen Sound sorgt. Der Grund dafür: das Leichtbau-Dämpfpaket (-2,343 kg) – weniger Dämmstoff, weniger Gewicht. Mehr Emotion. Denn: Der einzigartig satte Klang dringt nicht nur durch die 2 ovalen Endrohrblenden in Schwarz (hochglanz) nach außen, er überträgt sich auch direkt in den Innenraum – und sorgt dort genauso direkt für Gänsehaut.





Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emission und Effizienzklasse finden Sie ab Seite 94.

LEIDENSCHAFT. AUF SCHWÄBISCH.

Ehrlich, fleißig, präzise. Porsche ist, auch in den 60ern und 70ern, bodenständig. Man könnte sagen „typisch deutsch“. Geprägt von Ingenieuren, die das technisch Machbare ausloten. Auch bei den Lackierungen wird fleißig experimentiert. Hier sind die Zuffenhausener offener, manchmal sogar verspielt und schaffen so einen Kontrast zur Technik und zur deutschen Sachlichkeit. Allein Grün wird Porsche in den kommenden Jahren in 84 verschiedenen Farbtönen entwickeln und verwenden, von Ferry Porsches Lieblingsfarbe Irischgrün bis hin zu grellen Signalfarben wie Vipergrün. Dieses Bekenntnis zur Farbe ist bis heute bestehen geblieben – und trägt noch immer Früchte. Von Weiß bis Frozenberry-metallic, von gedeckt bis laut reicht die Bandbreite der Exterieurfarben.

OPTIMAL ABGESTIMMT. ABER NIEMALS ANGEPASST.

Der 911 Sport Classic nähert sich dem Thema traditions- und selbstbewusst mit 4 verschiedenen Farben: Sportgrau-metallic, Achatgrau-metallic, Enzianblau-metallic oder Schwarz (uni). Alle Farben wurden bewusst von unseren Experten im Designstudio in Weissach ausgesucht, da sie bis ins Detail perfekt zum Interieur des 911 Sport Classic passen. Eine Besonderheit ist, dass die Farbe Sportgrau-metallic exklusiv dem 911 Sport Classic vorbehalten ist – und durch das Modegrau des Porsche 356 aus den 50er Jahren inspiriert ist. Auch der 911 Sport Classic aus dem Jahre 2009 eroberte die Straßen der Welt bereits in einem Farbton, der als Neuinterpretation von Modegrau galt und der für die damalige Zeit ein absolutes Novum war: Sportclassicgrau. Die Farbe eroberte die Herzen der Porsche Enthusiasten im Sturm – und wirkte sich auch auf andere Farbtöne im Porsche Universum, wie zum Beispiel die heutige Serienfarbe Kreide, aus. Das für den neuen 911 Sport Classic exklusiv erhältliche Sportgrau-metallic interpretiert den „alten“ Farbton neu und zeitgemäß – in einer Metallic-Ausführung.

Wer seinen 911 Sport Classic farblich offensiver interpretieren will, kann sich bei der Gestaltung natürlich voll austoben – mit mehr als 100 Farben nach Wahl* aus der PORSCHE Exclusive Manufaktur, die beweisen, dass es satte Töne nicht nur beim Motorsound gibt.

Bei der Option Farbe nach Wahl entfällt die Dekorgrafik auf Fronthaube, Dach und Heckspoiler lackiert in Sportgrau hell.

*Frühestens verfügbar ab 10/2022



Sportgrau-metallic

Achatgrau-metallic

Enzianblau-metallic

Schwarz

Farbe nach Wahl: z. B. Gemimetallic

EXTERIEURFARBEN

Dass man auch ohne Signalfarbe auffallen kann, beweisen die in einem kontrastierenden, hellen Sportgrau abgesetzten Doppelstreifen, die bei Bestellung der Exterieurfarben Sportgrau-metallic, Achatgrau-metallic, Enzianblau-metallic und Schwarz Teile der Fronthaube, das Dach und das Heck zieren. Das Besondere: Die Streifen sind nicht geklebt, sondern lackiert.

BREITE KAROSSERIE.

Der 911 Sport Classic bringt das Flair vergangener Zeiten zurück. Klar, dass dazu ein gewisser Auftritt gehört, eine gewisse Ästhetik. Denn es ist immer der erste Anblick, der unser Fühlen und Denken bestimmt – und das Gesehene verortet. Aber, und auch das ist eben typisch Porsche, dieses Aussehen drängt sich nicht auf, ist kein Blendwerk. Die pure Form ergibt sich aus der Funktion.

TYPISCHE TURBO KAROSSERIE. VON WEGEN.

Satt liegt der 911 Sport Classic auf der Straße und sieht dank der skulpturalen Karosserie aus allen Perspektiven markant und performant aus. Die breite Karosserie im 911 Turbo Look, mit den deutlich ausgestellten Kotflügeln hinten, ist unverkennbar. Typisch Turbo, denkt man. Doch die eigentlich obligatorischen seitlichen Lufteinlässe fehlen. Dadurch wird die Form der hinteren Kotflügel des 911 Sport Classic einzigartig.



DOPPEL- KUPPELDACH.

LEICHT GEMACHT.

Sowohl die Fronthaube als auch das Dach und der Heckspoiler sind aus Carbon gefertigt. Leichtbau, wie man ihn bei Porsche gerne bei den besonders sportlichen Modellen zelebriert. Nur: Der 911 Sport Classic ist anders. Weitergedacht. Detailverliebter. Zum Beispiel so: Die Serienmodelle der aktuellen 911 Generation spielen mit ihrer Sicke in der Haube auf die luftgekühlte Vergangenheit an. Eine wunderbare Reminiszenz, die man einfach übernehmen könnte. Oder man macht die Liebe zum Detail zu seiner Mission. So wie die PORSCHE Exclusive Manufaktur. Und designt eine neue Fronthaube aus Carbon, deren Sicke perfekt den lackierten Doppelstreifen und dem Dachmittelteil angepasst ist. Sieht gut aus. Und spart über 2,1 kg Gewicht. Wo wir gerade über die Streifen sprechen: Das sind keine Dekorfolien. Das ist Lack, sportgrau hell – und fast schon ein Klischee schwäbischer Detailversessenheit. Denn die Lackierung der Doppelstreifen erfolgt per Hand, von der Maskierung bis zum Lackauftrag. Dabei wird mit mehreren Decklackschichten mit Zwischenschliffen gearbeitet, um den perfekten Übergang über sämtliche Karosserieteile hinweg sicherzustellen.

LEICHTBAU.



Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emission und Effizienzklasse finden Sie ab Seite 94.

Die Doppelstreifen* führen von der Fronthaube weiter zum Dach. Auch hier zeigt sich, wie Geschichte und Fortschritt, Technologie und Tradition im 911 Sport Classic zueinander finden. Denn das Carbondach ist nicht flach. Wie die Fronthaube macht es Platz für die lackierten Doppelstreifen. Und wird zum Doppelkuppeldach. Eine Form, die Rennsportfans bekannt sein dürfte. Sie verschafften groß gewachsenen Piloten und ihren Helmen in den GT-Fahrzeugen der 60er und 70er Jahre die nötige Kopffreiheit. Bei Porsche ging dieses Design ursprünglich in den montierten Dachhälften des Carrera GT in Serie. Der 911 Sport Classic aus 2009 war das erste Serienderivat des 911, das dieses Designmerkmal aufwies. Aus leichtem Carbon gefertigt reduziert es das Gewicht um 1,4 kg. Und zwar an der höchsten Stelle des Fahrzeugs – was für einen niedrigeren Schwerpunkt sorgt.

Den krönenden Abschluss finden die Doppelstreifen dann ein Stück weiter hinten auf dem 911 Sport Classic. Oder gleich auf der nächsten Seite.

*Dekorgrafik entfällt i. V. m. Farbe nach Wahl.

LACKIERTE DOPPEL- STREIFEN.



EIN HECK SORGT FÜR FURORE.

Das Beste kommt zum Schluss, heißt es oft. Im Falle des 911 Sport Classic heißt es: am Heck. Und ja, hier zeigt der 911 Sport Classic seine Gene besonders deutlich, denn der Heckdeckel mit dem markanten „Entenbürzel“ hat eine lange Porsche Geschichte: 1972 ging damit erstmals der 911 Carrera RS 2.7 an den Start. Der mit ihm eingeführte „Entenbürzel“ wurde schnell zum legendären Porsche Heckspoiler.

Die damals erhöhte Flügelform sorgte zusammen mit der dazu passenden Frontspoilerlippe nicht nur für eine besonders prägnante Optik, sondern verbesserte auch das Fahrverhalten deutlich. Trotz allem fand man den Entenbürzel bisher neben dem 911 Carrera RS 2.7 von 1972, dem 911 Carrera RSR 2.8 von 1973 und der US-Variante des 911 Carrera 2.7 Coupé von 1973 nur in seltenen Modellen wie dem 911 Sport Classic von 2009, dem 911 Club Coupé von 2012 und dem 911 GTS Club Coupé aus dem Jahr 2015.

Der Porsche 911 Sport Classic holt dieses legendäre Stück Porsche Historie aus den frühen 1970ern direkt ins Hier und Jetzt. Mit einem Unterschied: Früher aus Fiberglas, ist der Heckspoiler heute aus kohlefaserverstärktem Kunststoff gearbeitet und beherbergt zudem die dritte Bremsleuchte. Selbstverständlich ist die lackierte Dekorgrafik, die Doppelstreifen, auch auf dem Heckspoiler fortgeführt. Neu interpretiert und kraftvoll umgesetzt ist der 911 Sport Classic damit bereit, die Straßen der Welt zu erobern – und die Herzen der „Entenbürzel“-Fans gleich mit.



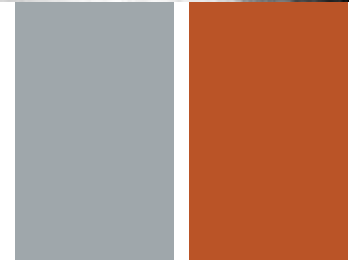
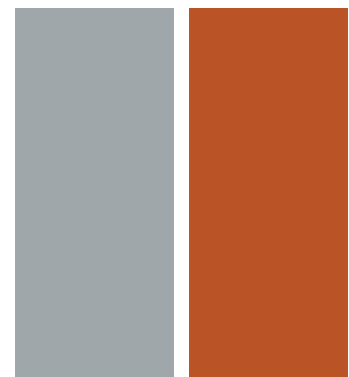
911 Carrera RS 2.7 (links) und 911 Carrera RSR 2.8 (rechts)



911 Sport Classic (2009)

*Warum eigentlich
Spoiler und nicht
Flügel? Weil die Luft
durch ihn umgeleitet
wird und nicht durch
ihn hindurchströmt.*

EINE KLEINE RUNDE IN DIE VERGANGENHEIT.



Im Rennsport zählt bekanntlich jedes Hundertstel. Umso besser also, dass Porsche seit Sekunde 1 eine große Nummer ist. Erstmaliger, rollender Beweis dafür: der 356 SL, der sich 1951 beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans beweist. Und der – mit der Startnummer 46 versehen – den Startschuss für eine glorreiche Motorsporthistorie abfeuert. In Anlehnung an diese frühen Motorsporterfolge findet sich daher – wie schon bei der 911 Targa 4S Heritage Design Edition auch – eine optional und ohne Aufpreis wählbare, individuelle Startnummer an den Fahrzeugseiten wieder, perfekt ergänzt durch den seitlichen „PORSCHE“ Schriftzug.

PORSCHE

Was auf den ersten Blick gleich aussieht, unterscheidet sich aber doch. Denn anders als beim Modell aus den 50er Jahren sind sowohl der Lollipop als auch der Schriftzug nicht in Weiß gehalten, sondern farblich angepasst an die Doppelstreifen – und daher in Sportgrau hell gehalten. Der Ursprung des sogenannten IROC-Schriftzugs, der die Seite ziert, liegt in der gleichnamigen Rennserie „International Race of Champions“. Ein weiterer Unterschied: Die Laufweite des „PORSCHE“ Schriftzugs wurde hier dem Radstand angepasst. Das Ergebnis: eine noch prägnantere Optik. Beide Elemente können auf Wunsch übrigens entfallen.



911 Sport Classic ohne Dekorfolie



Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emission und Effizienzklasse finden Sie ab Seite 94.



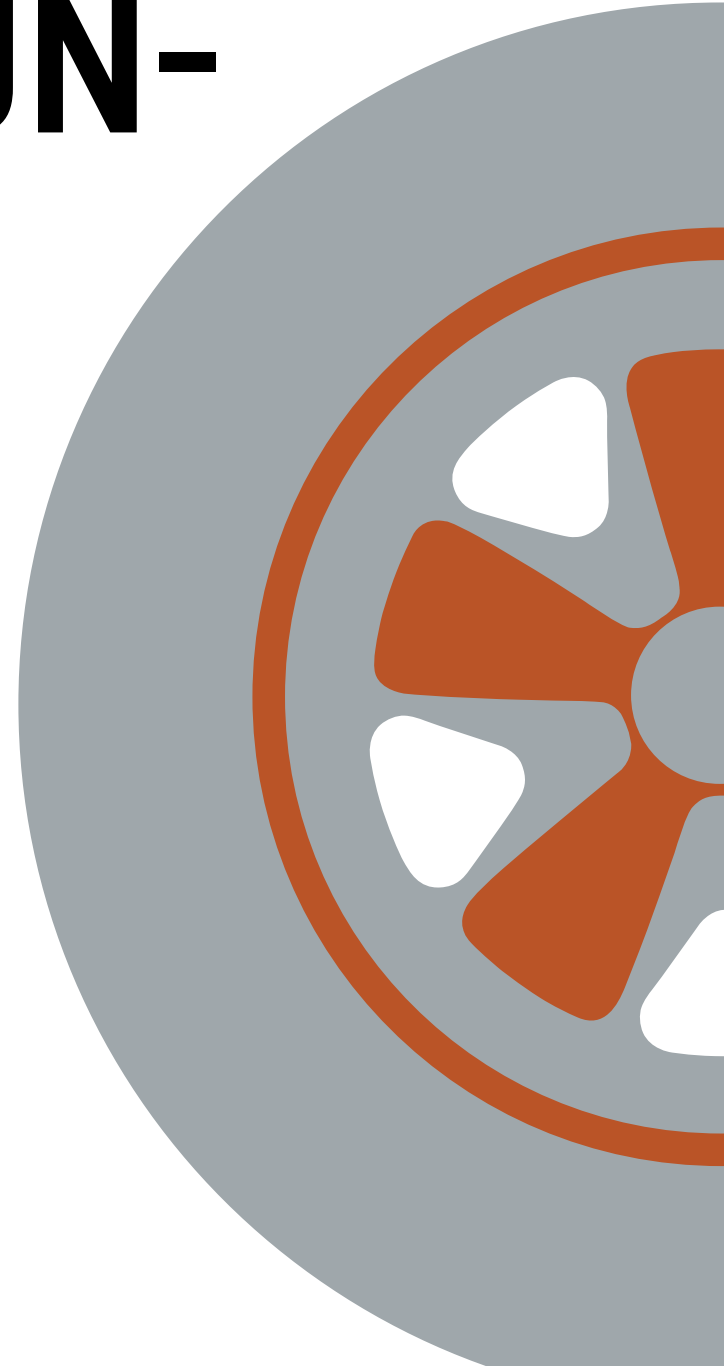
Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emission und Effizienzklasse finden Sie ab Seite 94.

Der 911 Sport Classic ist kein gewöhnlicher 911. Seine breitere Karosserie, seine Lackierung mit Doppelstreifen, sein Heckspoiler, aber auch seine Räder machen ihn zu einem besonders sportlichen Vertreter seiner Baureihe. Denn das Design des Sport Classic Rades ist an die legendäre Fuchsfelge® angelehnt. Vorn in 20 und hinten in 21 Zoll ausgeführt, verbindet das Schmiederad höchste Performance und klassische Optik gekonnt miteinander. Weitere Besonderheit: Das 20-/21-Zoll 911 Sport Classic Rad lackiert in Schwarz (hochglanz) wird zum ersten Mal in der Porsche Historie bei einem Serienfahrzeug mit einem Zentralverschluss versehen. Dank spezieller Radnabenabdeckungen in Schwarz (matt) und historischem Porsche Wappen fährt die Vergangenheit auf dem Weg in Richtung Zukunft immer mit.



20-/21-Zoll Sport Classic Rad lackiert in Schwarz (hochglanz)

DAS RAD. NEU ERFUNDEN.



MYTHOS FUCHSFELGE®.

Erster sein. Von Anfang an eine Leidenschaft für Porsche. Für den 911 S präsentiert man 1967 zusammen mit der Otto Fuchs KG auch das erste Schmiederad aus Leichtmetall für Automobile. Das Flügelrad ist deutlich leichter, aber genauso robust wie die bis dato üblichen Stahlräder. Auch das Design überzeugt, wird schnell als Fuchsfelge® bekannt und avanciert in den kommenden Jahren zum wahrscheinlich berühmtesten Felgendesign der Automobilgeschichte.

Ausgewählte Fuchsfelgen® der Historie sind heute bei Porsche Classic als Neuauflagen verfügbar. Doch nicht nur Porsche setzt in den folgenden Jahren und Jahrzehnten immer wieder auf das klare Design. Da Porsche sich kein exklusives Nutzungsrecht zusichern lässt, ziehen auch andere Hersteller die Pneu ihrer besonders sportlichen Fahrzeuge – oder derer, die zumindest so wirken sollen – gern auf die unverkennbaren Felgen mit den 5 Speichen.

Das Wappen, das die Fronthaube des 911 Sport Classic ziert, ist nahezu identisch mit dem Wappen, das 1963 auf dem ersten 911, damals noch unter der Bezeichnung 901 bekannt, prangte. Es ist zudem auf dem GT Sportlenkrad, dem Fahrzeugschlüssel und den Radnabenabdeckungen der 20-/21-Zoll 911 Sport Classic Räder zu finden und als Prägung auf den Kopfstützen und dem Schlüsseletui.

Wie bei der Konstruktion des 356 nimmt Ferry Porsche auch bei der Gestaltung des Porsche Wappens 1952 die Zügel lieber selbst in die Hand. Angeblich ist es ein Treffen mit dem damaligen US-Importeur Max Hoffman, das Ferry zu dem dann realisierten Wappen mit örtlichem Bezug inspiriert, denn Hoffman hatte sich eine Art deutsches Qualitätssiegel gewünscht, um die Fahrzeuge in den USA besser verkaufen zu können. „Made in Germany“ war begehrt, „Made in Zuffenhausen“ sollte das noch weit übertreffen.

Schwäbisch by Nature.

Bis heute ist das Wappen ein Tribut an die Wurzeln der Marke, eine kleine Liebeserklärung an die schwäbische Heimat. In der Mitte das Wappen der Stadt Stuttgart, das wiederum über das Wappen von Württemberg-Hohenzollern gelegt wurde. Und auch die Farben verweisen „aufs Ländle“. So stehen die schwarzen Streifen für Württemberg, die orangefarbenen symbolisieren Baden.

Glänzender Auftritt.

Klassisch und ein echter Verweis auf die frühe Porsche Historie sind, neben dem Wappen, die goldfarbenen Schriftzüge. Sie haben mit dem 911 Speedster mit Heritage Design Paket 2018 und der 911 Targa 4S Heritage Design Edition 2020 ihren Weg zurück ins Hier und Jetzt gefunden, sind Teil einer Tradition, die bis zum 356 zurückreicht – und werden künftig alle limitierten Modelle aus der Heritage Design Strategie kennzeichnen.

Zeichen der Zeit: das Porsche Wappen von 1954 bis 2008



MAN SOLLTE
NIE VERGESSEN,
WO MAN
HERKOMMT.



Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emission und Effizienzklasse finden Sie ab Seite 94.



P O R S C H E



Historische Porsche Plakette

Porsche Kenner werden es auf den ersten Blick sehen. Denn genau wie die 911 Targa 4S Heritage Design Edition schmückt die Lamellen des Heckdeckels eine Porsche Heritage Plakette. Die historische Porsche Plakette war in den 50ern ein echtes Qualitätssiegel, das treue 356 Fahrer erfreute, die es als besondere Auszeichnung für exzellente Motorleistung und das Erreichen der 100.000-Kilometer-Marke erhielten. Bereits die 911 Targa 4S Heritage Design Edition war mit diesem charmanten Detail versehen, das ein Erkennungsmerkmal aller Heritage Design Fahrzeuge sein wird.

AUSGEZEICHNET. AUS TRADITION.



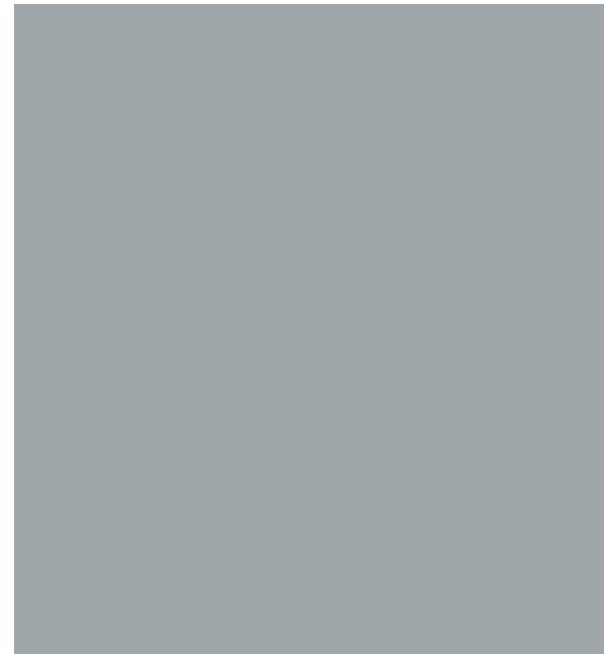
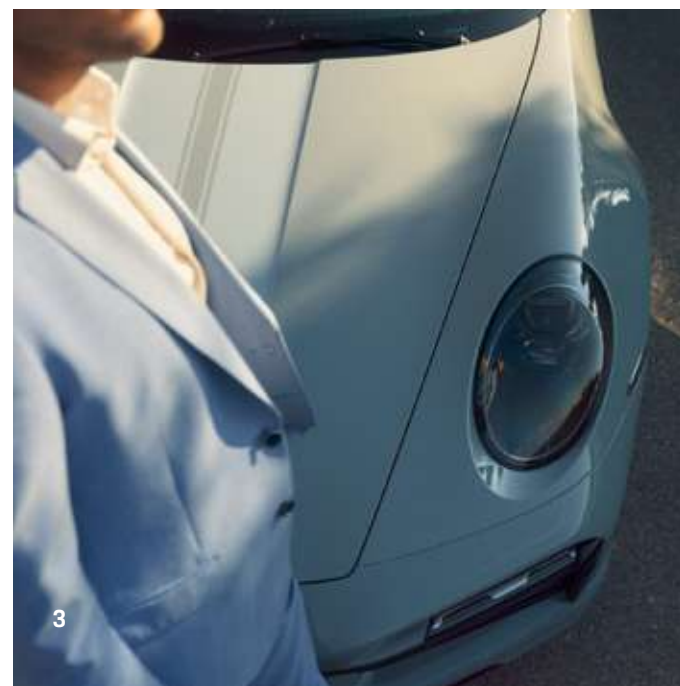
ZEICHEN DER ZEIT. UND DER EXKLUSIVITÄT.

Die Heritage Plakette ist nicht die einzige Auszeichnung am 911 Sport Classic. Prominent an den vorderen Kotflügeln angebracht, strahlt die goldfarbene PORSCHE Exclusive Manufaktur Plakette. Sie hat ebenfalls ihre Wurzeln in der Porsche Historie. Denn mit dem 911 Sport Classic aus dem Jahr 2009 wurde die Tradition der klassischen Manufakturplaketten auf den Kotflügeln wiederbelebt – und fortgeführt. Deuteten diese Plaketten früher auf die Karosseriehersteller wie zum Beispiel Reutter oder Karmann hin, sind sie heute eindeutige Herkunftsbezeichnung der PORSCHE Exclusive Manufaktur im historischen Rössle-Bau des Werks II der Porsche AG – und die Signatur für jede hier entstandene Kleinserie.

ZEIT FÜRS WESENTLICHE: DIE DETAILS.

Das Ganze ist immer die Summe der einzelnen Teile. Deshalb zählt auch beim 911 Sport Classic jedes noch so kleine Detail. Jedes Finish, jedes Element, alles ist wohlgedacht – von der Sportabgasanlage mit schwarzen Endrohren über das SportDesign Heckunterteil lackiert in Schwarz (hochglanz) und die Seitenscheibenleisten in Schwarz bis hin zu den Lamellen der Luftein- und -auslassgitter und dem Spiegelfuß lackiert in Schwarz (hochglanz).

Auch die Seite und die Front lassen keinen Raum für Kompromisse. Sportliche Details wie z. B. SportDesign Schwellerverkleidungen und die Veredelung der seitlichen Blenden der Lufteinlässe im Bugteil in Schwarz (hochglanz) zeugen vom Perfektionismus, auf den die PORSCHE Exclusive Manufaktur großen Wert legt. Und auch die LED-Matrix-Hauptscheinwerfer schwarz inkl. PDLS Plus passen perfekt ins Gesamtkonzept. Sie verteilen das Licht so, dass der Fahrer stets die maximal mögliche Fahrbahnausleuchtung hat, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu blenden oder zu beeinträchtigen. Durch die intelligente Steuerung der Lichtverteilung können weitere Funktionen integriert werden, die den Fahrkomfort und die Fahrsicherheit deutlich erhöhen. So ist das System in der Lage, stark reflektierende Verkehrsschilder mittels Kamera zu erkennen und selektiv abzublenzen.



- 1) Außenspiegel lackiert mit Spiegelfuß lackiert in Schwarz (hochglanz)
- 2) Sportabgasanlage mit geändertem Endschalldämpfer und 2 ovalen Endrohrblenden in Edelstahl schwarz (hochglanz)
- 3) LED-Matrix-Hauptscheinwerfer schwarz inkl. PDLS Plus





1



Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emission und Effizienzklasse finden Sie ab Seite 94.

3



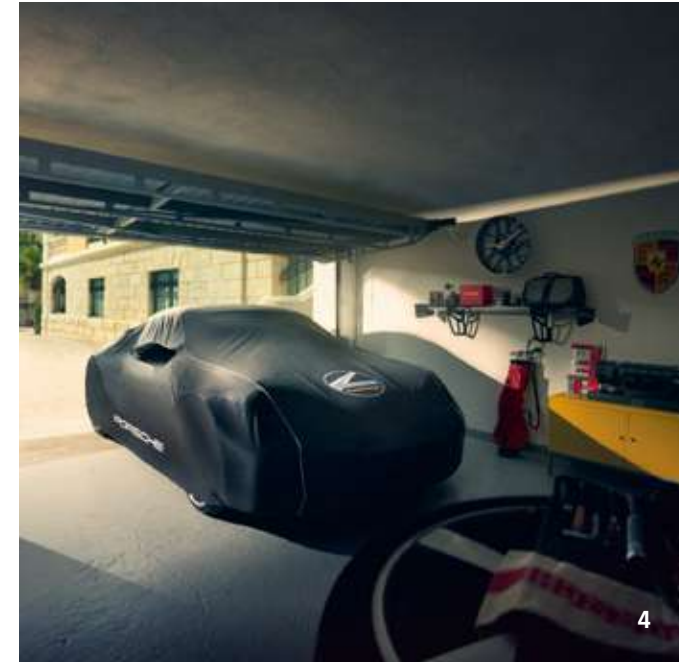
2



ES DARF ETWAS MEHR SEIN.



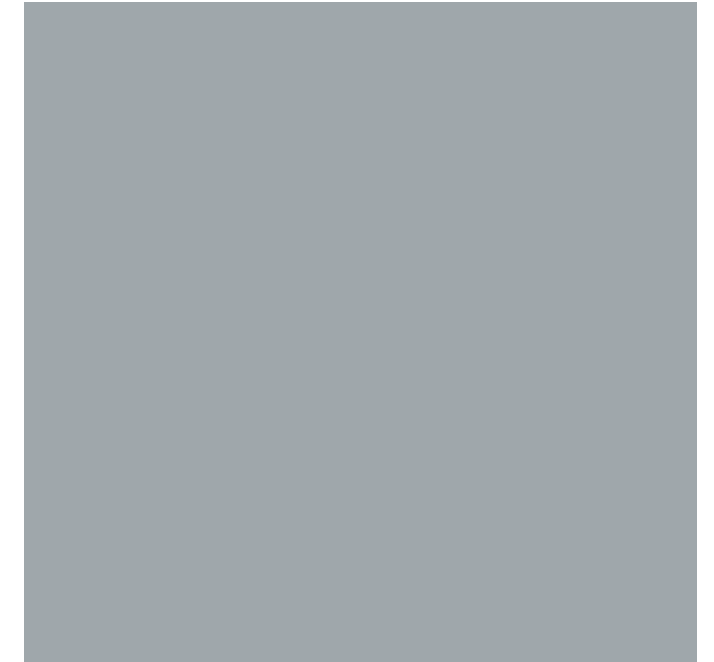
6



4



5



Der 911 Sport Classic steht ganz im Zeichen der 60er Jahre, als ein gewisses Maß an Luxus selbstverständlich wurde. Das Motto der High Society war damals dementsprechend: Es darf gerne etwas mehr sein. Der 911 Sport Classic steht daher auch für ein deutliches Plus an allem, was einen exklusiven Sportwagen auszeichnet. Vor allem an Möglichkeiten. Das zeigt sich in den vielen verfügbaren Exterieur-Optionen. Dafür reicht ein einzelnes Buch allerdings nicht aus. Deshalb finden Sie die gesamte

Ausstattung des 911 Sport Classic mitsamt allen Optionen, mit und ohne Aufpreis, online im Car Configurator. Ein Detail begeistert sogar, wenn der 911 Sport Classic in der Garage steht. Ein eigens gestaltetes Indoor-Car-Cover schützt ihn vor Staub und Schmutz. Und ist – „passion for detail“ lässt grüßen – perfekt abgestimmt auf die Indoor-Car-Cover der weiteren Heritage Design Modelle.

- 1) Sportendrohre silber (Bestandteil des Exterieur-Akzentpakets silber)
- 2) Einleger Lamellen im Heckdeckel lackiert in Lightsilver (Bestandteil des Exterieur-Akzentpakets silber)
- 3) Exterieur-Akzentpaket silber (Seitenscheibenleisten in Silber, Lamellen Heckdeckelgitter in Lightsilver, Sportendrohre der Sportabgasanlage in Silber)
- 4) Indoor-Car-Cover
- 5) SportDesign Heckunterteil lackiert in Schwarz (hochglanz)
- 6) Tankdeckel in Aluminium-Optik



Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emission und Effizienzklasse finden Sie ab Seite 94.

EXKLUSIVE INTERIEUR AUSSTATTUNG:

Bi-Color-Lederausstattung schwarz/classic cognac (Semianilin-Leder). Wahlweise auch in Lederausstattung schwarz verfügbar

PERSPEKTIVENWECHSEL: Dachhimmel inkl. A-/B-/C-Säulen in Race-Tex perforiert

WAPPEN: historisches Porsche Wappen von 1963 auf Kopfstützen und Lenkrad

MUSTER: Sitzmittelbahnen und Türspiegel in Textil Pepita

ANZEIGE: historisch inspiriertes Kombiinstrument, Zifferblatt Sport Chrono Stoppuhr im Heritage Design

DEKOR: Interieur-Paket Paldao dunkel offenporig, wahlweise auch als Interieur-Paket Leder verfügbar

EINZIGARTIG: goldfarbene Limitierungsplakette auf Zierblende der Schalttafel

AUSZEICHNUNG: Deckel Ablagefach geprägt mit „PORSCHE Exclusive Manufaktur“ Schriftzug

ES ZÄHLEN VOR ALLEM AUCH DIE INNEREN WERTE.
HIGHLIGHTS INTERIEURDESIGN.

FUSSRAUM: Fußmatten im Heritage Design

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emission und Effizienzklasse finden Sie ab Seite 94.

ZURÜCK ZUR NATUR.

Christian Dior liebte es. Und sogar Konrad Adenauer vermochte Pepita, getragen als Hut im Sommerurlaub am Comer See, einen Hauch von Dolce Vita zu verleihen. Klar ist: In der Mode kommt es eben immer auf die Kombination an. Im Fall des 911 Sport Classic bedeutet das: Muster mit Fläche. Stoff mit Leder. Und vor allem – Damals mit Heute.

Das Interieur in der Bi-Color-Lederausstattung aus schwarzem Walknappa-Leder und Classic-Cognac-farbenem Semianilin-Leder ist eine Reminiszenz an die gute alte Zeit. Aber auch ein Blick in die Zukunft. Wie das funktioniert? Durch den Einsatz innovativer Materialien. Konkret: die Verwendung von Semianilin-Leder, das Kennern aus dem 918 Spyder bekannt ist und im 911 Sport Classic erstmals im charakteristischen Farbton Classic Cognac das Interieur schmückt.

Was höchst technisch klingt, ist eigentlich das Gegenteil davon. Jedes Leder erhält für den Einsatz in Automobilinterieurs eine sogenannte Zurichtung. Diese soll die Lederoberfläche schützen und veredeln. Je dünner diese Zurichtung appliziert wird, desto natürlicher, feiner und weicher werden Anmutung und Haptik des Leders. Die natürliche Porenstruktur und die „Geschichte“ des Leders kommen stärker durch, sodass nur die hochwertigsten Rohhäute zur Gerbung dieser Lederqualität in Frage kommen.



Interieur-Paket Leder

Das Ergebnis aber spricht für sich: eine natürliche Optik, die sich deutlich von herkömmlichem Leder unterscheidet. Und ein besonders weiches, natürliches Griffgefühl, vergleichbar mit einem perfekt eingetragenen Lederblouson. Selbstverständlich ohne dabei auf die gewohnt hohen Porsche Qualitätsstandards zu verzichten.

Apropos Verzicht: Auf Wunsch steht auch die gedecktere Variante der Lederausstattung in Schwarz zur Verfügung. Sie erzeugt in Zusammenspiel mit Pepita einen reduziert-monochromen Look.





Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emission und Effizienzklasse finden Sie ab Seite 94.



TYPISCH SCHWÄBISCH – ALLES MUSTERGÜLTIG.

Die Geschichte von Porsche ist auch eine Geschichte ikonischer Stoffmuster. Absoluter Klassiker und stets eine stilsichere Wahl: Pepita, bestehend aus kleinen Karos, die durch schräg verlaufende Streifen miteinander verbunden sind.

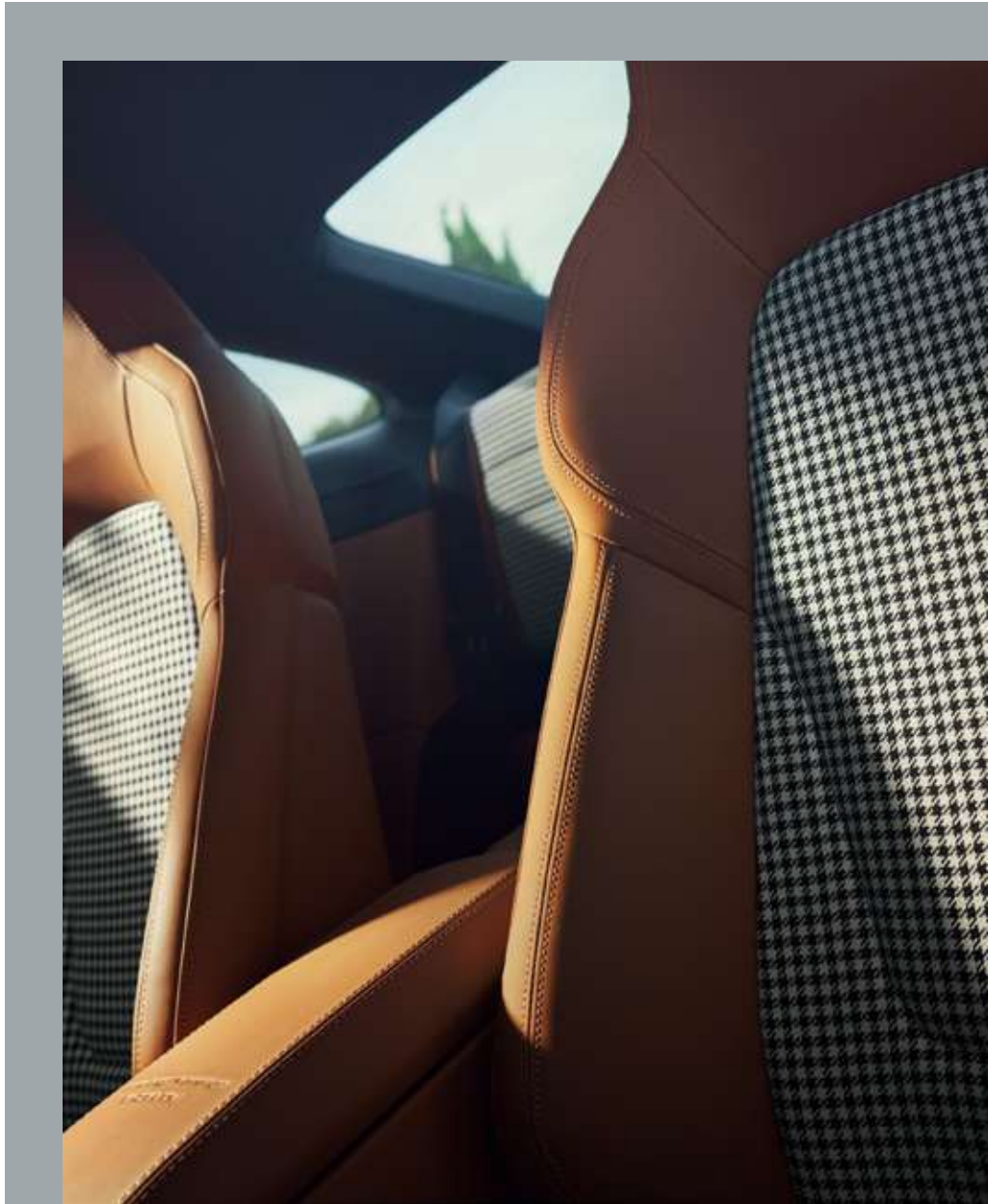
1965 ist Pepita erstmals als offizielle Ausstattung in einem 911 erhältlich. Das Muster schmückte den Innenraum in 3 verschiedenen Ausführungen: schwarz-rot-weiß, schwarz-weiß und schwarz-braun-weiß.

Ein erstes Comeback erlebte das Muster 2013 im Zuge des Sondermodells 50 Jahre 911: Die Stoff-Mittelbahnen der Sitze zitierten das historische Pepitamuster erstmals in der Neuzeit. Und auch im Leichtbau Sport Paket im Cayenne Coupé ist das klassische Karomuster seit 2019 zu finden.

Einen besonderen Auftritt hatte das Original-Pepita zudem im Interieur des 911 Nr. 1.000.000 – einem extra angefertigten Einzelstück.

Es ist naheliegend, dass das für die 60er Jahre so charakteristische Muster jetzt auch im 911 Sport Classic ein neues Zuhause findet – optisch dem Original nachempfunden, qualitativ nach aktuellen Sicherheits- und Komfortanforderungen entwickelt. Der Stoff schmückt als stilprägendes Element die Türspiegel und kleidet die Sitzmittelbahnen aus.* In Kombination mit der edlen Lederausstattung ein absolutes Highlight – optisch und haptisch.

*In Verbindung mit der optionalen Sitzbelüftung entfallen die Pepita-Umfänge.





DESIGNSPRACHE LEBT VON STILZITATEN.

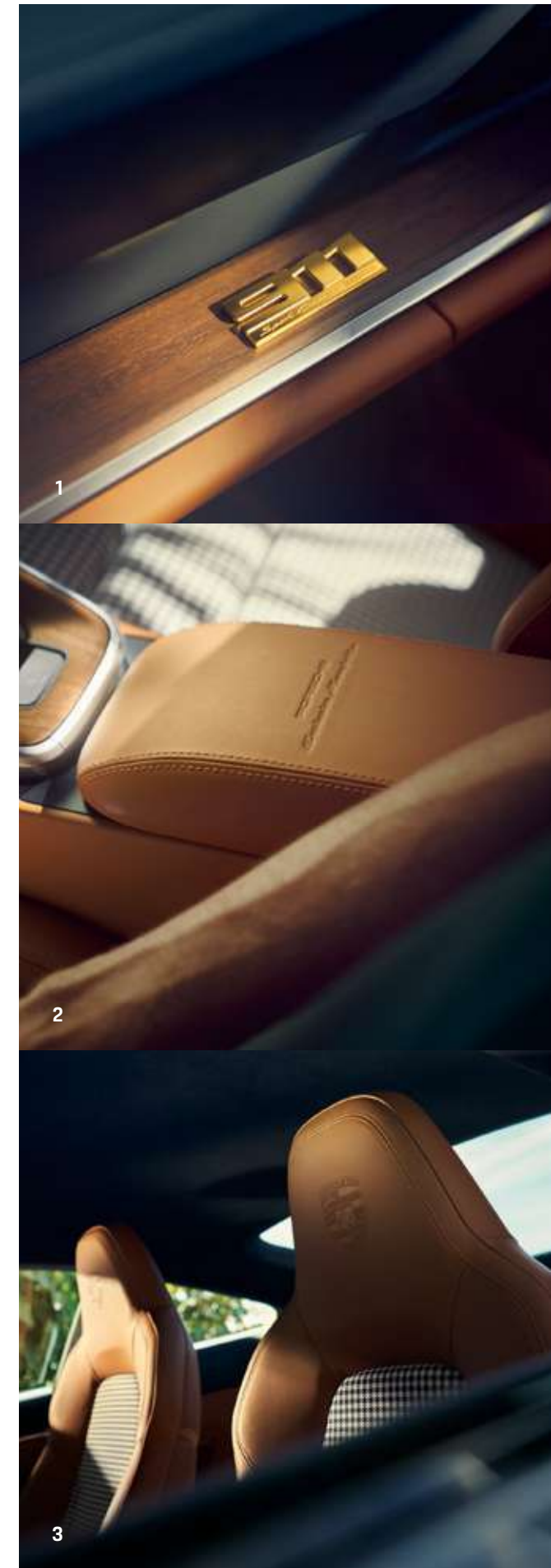
Es sind die unzähligen Details, die den 911 Sport Classic einzigartig machen. Hommagen an Automobil gewordene Nonchalance. Diese Idee wird im Interieur konsequent fortgesetzt. Hier werden Motorsport-Referenzen und Stilzitate zum Best-of einer ganzen Epoche. Warmes, offenporiges Holz, dezent an den Zierleisten eingesetzt, erinnert an Midcentury-Klassiker. Und verleiht dem Interieur, zusammen mit dem charakteristischen Pepita, einen edlen Sixties-Touch.

Von Eames zu Le Mans: Richtet man den Blick vom Interieur-Paket Palado dunkel offenporig in Richtung Dachhimmel, bemerkt man, dass es mit perforiertem Race-Tex ausgeschlagen ist. Ein Designdetail, das bereits in der 911 Targa 4S Heritage Design Edition zu finden war. Und eine Hommage an die Interieurs der Rennwagen, in denen Steve McQueen, in seiner Rolle als Michael Delaney, und andere Teufelskerle an der Sarthe um den Sieg kämpften. Bei Porsche gab es Rennsport natürlich stets auch in Serie: Schon im 356 A wurde der perforierte Dachhimmel als besonderes Designelement eingesetzt. Damals noch aus Kunstleder in Grau, Beige oder – bei Entscheidungsschwierigkeiten – in Bi-Color Beige/Grau.

Dass die Inspiration für den 911 Sport Classic aus einer Epoche voller Ikonen kommt, ist klar. Dass er selbst von einem Ort kommt, an dem individuellen Wünschen keine Grenzen gesetzt sind, zeigt sich beim Blick auf die Mittelkonsole. Das Ablagefach trägt stolz ins Leder geprägt den „PORSCHE Exclusive Manufaktur“ Schriftzug. Ein Verweis auf die Produktionsstätte Stuttgart-Zuffenhausen.

Die goldfarbene Limitierungsplakette mit „911“ Schriftzug, Modellbezeichnung und persönlicher Limitierungsnummer befindet sich prominent auf der Zierblende der Schalttafel. Die Signatur unter einem Meisterwerk. Und ein weiteres Detail, das bestätigt: Im 911 Sport Classic sitzt man in etwas Besonderem. In einem von insgesamt nur 1.250 Exemplaren, die aus der PORSCHE Exclusive Manufaktur hinaus in die Welt rollen.

- 1) Goldfarbene Limitierungsplakette, Interieur-Paket Paldao dunkel offenporig
- 2) Deckel Ablagefach in der Mittelkonsole, geprägt mit „PORSCHE Exclusive Manufaktur“ Schriftzug
- 3) Dachhimmel perforiert





Anzughosen mit Schlag. Pastelltöne und knallige Farben. Dass Stilmixe bestens funktionieren, zeigt sich nicht nur in der Mode, sondern auch im hochmodernen Kombiinstrument. Denn ausgestattet mit 2 hochauflösenden 7-Zoll Displays und analogem Drehzahlmesser mit klassischer Nadel und „Sport Classic“ Schriftzug, beweist es, dass analog und modern keineswegs ein unvereinbarer Gegensatz sein müssen. Sondern ganz im Gegenteil.



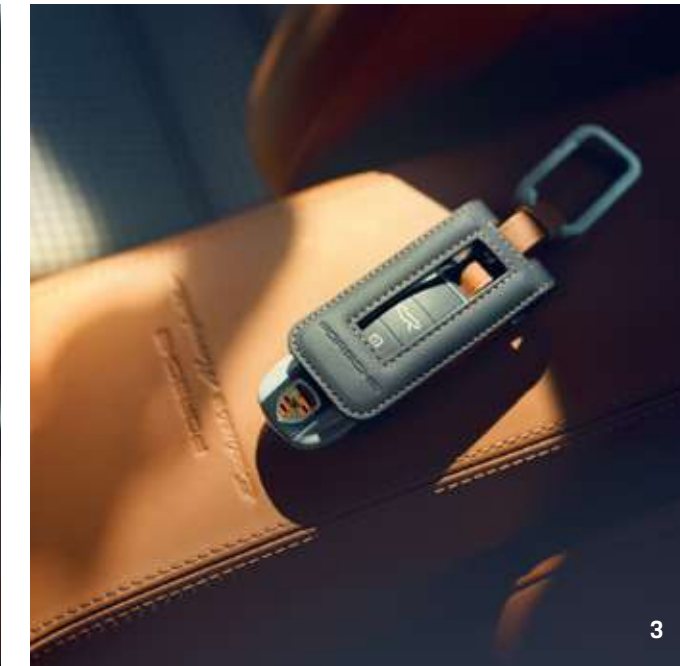
Die weißen Zeiger und Skalenstriche im Kombiinstrument und in der Sport Chrono Stoppuhr sorgen für maximale Kontraste – die grünen Ziffern sind eine Hommage an den legendären Porsche 356. Doch das ist nicht das Einzige, was ein Stück Porsche Historie zurückbringt. In Analogie zum historischen Drehzahlmesser findet auch im 911 Sport Classic eine edle Reliefprägung ihren Platz auf den Zifferblättern des Kombiinstrumentes und der Sport Chrono Stoppuhr.

**FAST SO,
ALS
WÜRD
MAN
DER ZEIT
DAVON-
FAHREN.**





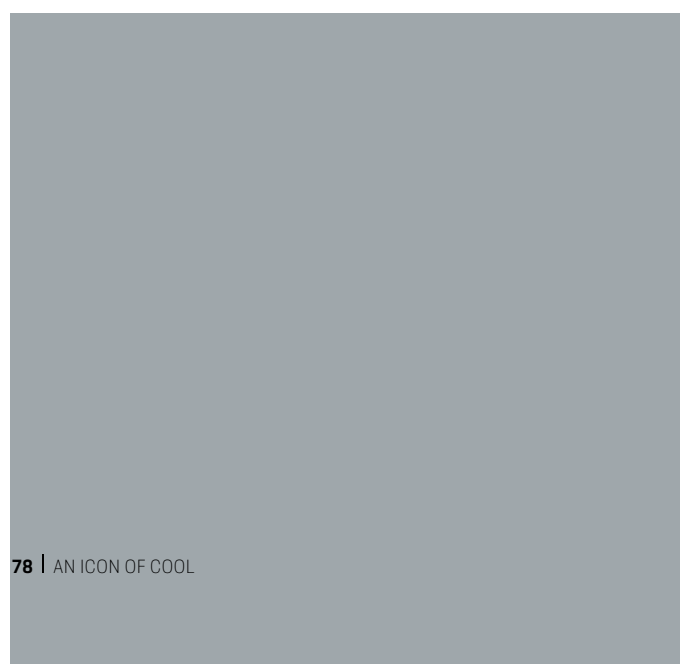
Der 911 Sport Classic ist eine Verneigung vor unserer Vergangenheit. Das heißt aber nicht, dass wir uns ausruhen. Oder Sie gar auf etwas verzichten müssen. Im Gegenteil. Sorgsam gewählte Ausstattung und exklusiv gefertigte Details schaffen die perfekte Symbiose aus Gestern und Heute. Geschichte, zum Greifen nahe: Das GT Sportlenkrad inklusive Lenkradheizung zielt ein historisches Porsche Wappen von 1963 – mehr zu dessen Hintergrund auf Seite 58.



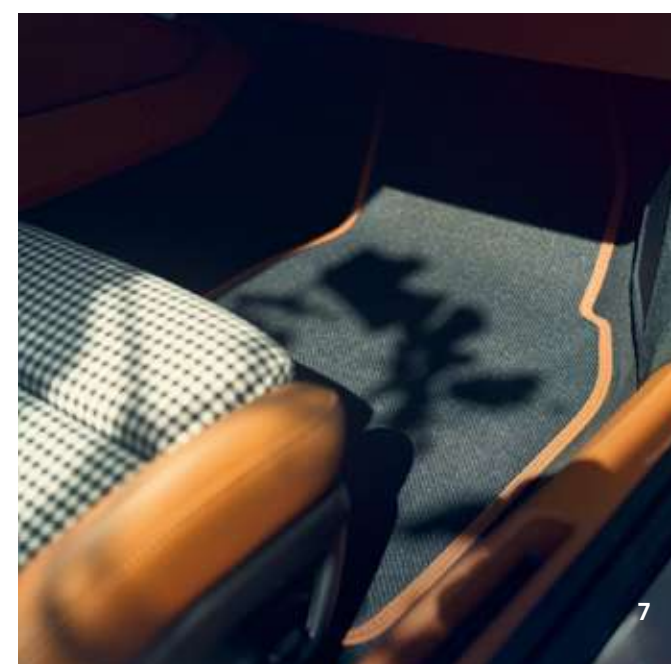
Woran denkt man bei einem Porsche? Klar: Fahrleistung, Performance, Design. Doch Kennern kommt noch etwas anderes in den Sinn: die einzigartige Verarbeitung von Leder. Das liegt daran, dass wir auf eine eigene Sattlerei setzen. Um einzigartige Ergebnisse zu erzielen und besondere Wünsche zu erfüllen. Zum Beispiel, indem wir Leder auf nur noch 0,4 mm Dicke spalten. Und somit auch kleinste Bauteile beledern können. Das zeigen wir gerne – am liebsten an einem Fahrzeug wie dem neuen 911 Sport Classic, der serienmäßig mit zahlreichen belederten Umfängen aufwartet.



WIE DAMALS. ABER ZEITGEMÄSS.



Die besten Plätze, um eine Epoche zu erleben: 18-Wege elektrisch verstellbare adaptive Sportsitze Plus für besten Seitenhalt und zeitgemäßen Sitzkomfort. Ein geprägtes historisches Porsche Wappen auf den Kopfstützen schlägt die Brücke in unsere Vergangenheit. Türeinstiegsblenden in Lightsilver, mit beleuchtetem Schriftzug „911 Sport Classic“ veredelt, sind ein weiteres exklusives Detail, das sich harmonisch ins Gesamtkonzept einfügt.



- 1) GT Sportlenkrad inkl. Lenkradheizung mit historischem Porsche Wappen
- 2) Sonnenblenden Leder, Luftdüsen Leder mit Lamellen Leder, Verkleidung Lenksäule Leder, Konsole Innenspiegel Leder, Deckel Sicherungskasten Leder, Cupholderblende Leder
- 3) Fahrzeugschlüssel lackiert mit Schlüsselteil in Leder
- 4) Türeinstiegsblenden in Lightsilver mit beleuchtetem Schriftzug „911 Sport Classic“
- 5) Adaptive Sportsitze Plus mit historischem Porsche Wappen auf den Kopfstützen
- 6) Bordmappe Leder
- 7) Fußmatten im Heritage Design

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emission und Effizienzklasse finden Sie ab Seite 94.

DER SPIRIT DER SIXTIES. AM HANDGELENK.



Das aufregende Flair der 60er und frühen 70er Jahre, ein Stück Porsche Historie und vor allem: klassischer Zeitgeist – neu interpretiert. Der Chronograph 911 Sport Classic trägt die Faszination Porsche weit über die Grenzen der Straßen hinaus. Um genau zu sein: bis an das Handgelenk der Fahrzeugbesitzer, denen dieser Zeitmesser exklusiv vorbehalten ist.

Was auf den ersten Blick ins Auge fällt? Die unzähligen Design-details und historisch inspirierten Analogien, die direkt aus dem 911 Sport Classic abgeleitet sind. Sie machen den Chronographen zu einem ganz besonderen Zeitmesser – und zu einem, wie für Porsche Design üblich, echten „Sportwagen am Handgelenk“. So sind beispielsweise das Zifferblatt – mit grünen Ziffern sowie Skalenstrichen – und der weiße Chronographenzeiger an den Drehzahlmesser im Heritage Design angelehnt. Weitere exklusive Besonderheit: Das Zifferblatt kann erstmals für dieses Uhrenmodell individualisiert werden. Neben dem klassischen, mattschwarzen Zifferblatt im Heritage Design stehen sowohl die ikonischen Sport Classic Streifen in Sportgrau hell oder das charakteristische Pepitamuster zur Auswahl. Passend zu den Schriftzügen am und im Fahrzeug sind das Porsche Design Icon

auf dem Zifferblatt und der Schriftzug auf der laufenden Sekundenscheibe ebenfalls in Gold gehalten. Auch die 4 im Lieferumfang enthaltenen Armbänder in Schwarz und Classic Cognac leiten sich direkt vom Interieur des 911 Sport Classic ab – und sind aus echtem Porsche Fahrzeugleder gefertigt. Eine Limitierungsnummer, die analog zur Fahrzeuglimitierungsnummer auf der Rückseite graviert ist, rundet den ikonischen Chronographen ab. Und unterstreicht den individuellen Charakter noch einmal.

Trotz all der historischen Bezüge ist der Zeitmesser technisch ganz im Jetzt. Denn im Inneren arbeitet das mechanische Porsche Design Chronographenkaliber WERK 01.200 mit Flyback-Funktion, das für seine hohe Ganggenauigkeit COSC-zertifiziert wurde. Der 360-Grad-Aufzugsrotor ist abgeleitet vom Design der Räderoptionen des 911 Sport Classic. Gefertigt wird der Zeitmesser in der Porsche eigenen Uhrenmanufaktur, der Porsche Design Timepieces AG im schweizerischen Solothurn. Kurz: Der Chronograph 911 Sport Chrono bringt zurück, was einst als cool galt. Und treibt es mit Vollgas in Richtung Zukunft.



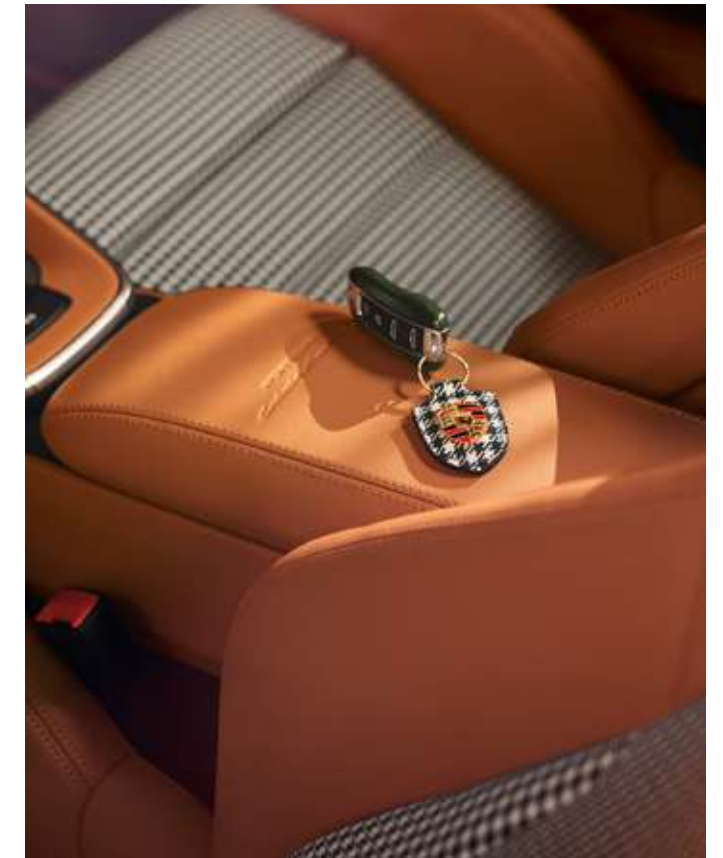
SO FUHLT SICH DIE VERGANGENHEIT AN.

CHARAKTERISTISCHES PEPITA.
GOLDFARBENE PORSCHE SCHRIFTZÜGE.
HISTORISCHES WAPPEN.

Bereit für eine Zeitreise auch abseits der Straße? Gestatten: die neue Heritage Collection von Porsche Lifestyle, die die 60er nicht nur in den Alltag bringt, sondern auch in die Herzen der Fans und Porsche Enthusiasten. Denn die moderne Retro-Kollektion beweist, dass Trends kommen und gehen. Aber echter Stil bleibt.

Die neue Kollektion greift ausgewählte Designelemente auf – und zollt damit gleich 2 Ikonen Tribut: dem neuen 992 Sport Classic und seinem historischen Vorbild, dem 911 Carrera RS 2.7. Denn das legendäre Pepitamuster, das sich in den 60er Jahren häufig als klassisches Muster bei Damenkostümen zeigte und an dem schließlich auch Porsche Fahrer Gefallen gefunden hatten, hielt nicht nur Einzug im Innenraum des neuen 992 Sport Classic – sondern findet sich auch in ausgewählten Teilen der Kollektion wieder.

Doch das ist noch nicht alles: Ein goldener Faden zieht sich sprichwörtlich durch die gesamte Kollektion – in Form von goldfarbenen Schriftzügen, die die Outfits zieren. Und einem „ICONS OF COOL“-Badge, das die Verbindung auf den ersten Blick deutlich macht. Was ebenfalls direkt ins Auge fällt, ist die Farbigkeit, mit der die neue Kollektion an den Start geht und die sowohl die Exterieurfarbe Sportraummetallic als auch das cognacfarbene Leder des Interieurs zitiert. Kurz: Die neue Heritage Collection bringt den Lifestyle und den Zeitgeist einer vergangenen Dekade zurück. Und haucht den 60ern neues Leben ein.





HERITAGE DESIGN PAKET CLASSIC



Wie ein Haken in der Ausstattungsliste aus Ihrem Traum Elfer eine Ikone der Coolness macht, erleben Sie im Porsche Car Configurator. Dort ist das Heritage Design Paket für viele 911 Modelle verfügbar.

911 Turbo Cabriolet: Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 15,2 · außerorts 8,9 · kombiniert 11,3 (NEFZ); kombiniert 12,5–12,1 (WLTP); CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 257 (NEFZ); 284–275 (WLTP); Stand: 03/2022
911 Sport Classic: Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 18,7 · außerorts 9,3 · kombiniert 12,8 (NEFZ); kombiniert 12,6 (WLTP); CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 292 (NEFZ); 285 (WLTP); Stand: 04/2022



911 Turbo Cabriolet: Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 15,2 · außerorts 8,9 · kombiniert 11,3 (NEFZ);
kombiniert 12,5–12,1 (WLTP); CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 257 (NEFZ); 284–275 (WLTP); Stand: 03/2022

Die 60er Jahre sind zurück. Und das nicht nur für Besitzer des 911 Sport Classic, sondern für viele 911 Enthusiasten. Denn mit dem für die meisten 911 Modelle optional verfügbaren Heritage Design Paket Classic* kommt das Flair der 60er und frühen 70er auch in andere Karosserieformen – sodass die 60er Jahre immer mitfahren.

So wird im Heritage Design Paket Classic die Bi-Color-Leder- ausstattung in Schwarz/Classic Cognac (Semianilin-Leder) oder die Lederausstattung in Schwarz durch Pepita harmonisch abgerundet. Der nostalgische Stoff schmückt als stilprägendes Element Sitze und Türspiegel. Weitere exklusive Details sind das geprägte Porsche Wappen auf den Kopfstützen, der „PORSCHE Exclusive Manufaktur“-Schriftzug auf dem Deckel des Ablagefachs und die silberfarbene „911“ Plakette auf der Zierblende der Schalttafel.

Und wenn es doch lieber die 50er und frühen 60er mit dem Textil Kordsamt sein sollen: das Heritage Design Paket Pure ist ebenso nach wie vor im Angebot für viele 911 Modelle.

*Frühestens verfügbar ab 09/2022

HERITAGE DESIGN PAKET CLASSIC.





Ebenfalls ein Zitat aus der Vergangenheit, das dem Innenraum Ihres Porsche noch mehr Individualität verleiht, sind das Kombiinstrument und die Sport Chrono Stoppuhr im Heritage Design.

Kurz: viele kleine Details, die von unseren Designern für die 911 Modelle konzipiert und mit großer Handwerkskunst und Liebe zum Detail in der PORSCHE Exclusive Manufaktur umgesetzt werden. Und die Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft in perfekter Harmonie bringen.

- 1) Kombiinstrument im Heritage Design
- 2) Deckel Ablagefach mit geprägtem „PORSCHE Exclusive Manufaktur“ Schriftzug
- 3) Sport Chrono Stoppuhr im Heritage Design (nur i. V.m. Sport Chrono Paket)
- 4) Fußmatten im Heritage Design
- 5) „911“ Plakette in Silber
- 6) Türeinstiegsblenden in Lightsilver mit Schriftzug „911“

Das Heritage Design Paket Classic ist frühestens ab 09/2022 verfügbar.

911 Turbo Cabriolet: Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 15,2 · außerorts 8,9 · kombiniert 11,3 (NEFZ); kombiniert 12,5–12,1 (WLTP); CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 257 (NEFZ); 284–275 (WLTP); Stand: 03/2022

SONDERWUNSCH.

Sie fragen sich also, ob man etwas Besonderes noch einzigartiger gestalten kann? Man kann. Durch Individualität und Inspiration. Von Beginn an: bei der Beratung. Und mit Blick auf das Besondere: Sie und Ihre Wünsche.

Die Individualisierung Ihres Sportwagens ist eine Herzensangelegenheit. Für Sie – und für uns. Deshalb freuen sich unsere Sonderwunsch-Experten auf Ihre erste Fahrzeugkonfiguration, die gemeinsam mit Ihrem Verkaufsberater im Porsche Zentrum entwickelt wurde, und betreuen Sie bei all Ihren weiterführenden Fragen und der Vielfalt an Individualisierungsmöglichkeiten. Individuell und kompetent.

Persönlich, telefonisch oder auch als digitale Live-Beratung. Denn unser Team von Experten verfügt über ein umfangreiches Wissen um alle Optionen und Fahrzeugmodelle. Und arbeitet mit Herzblut an High-End-Individualisierungen für Ihren ganz persönlichen Porsche.

Der Ort, an dem Sie gemeinsam mit uns Ihre Leidenschaft ausleben können? Das Werk in Zuffenhausen, direkt am Puls der Marke. Hier können Sie hautnah erleben, was Liebe zum Detail für uns bedeutet. Wir bieten Ihnen eine weltweit einzigartige Sammlung an Material- und Farbmustern. Darunter zahlreiche Lederfarben und Lacke. Ein exklusiver Zugriff auf unsere aufwendig veredelten Fahrzeuge in unserem Showroom vervollständigt unser Angebot. Und das nicht nur in Zuffenhausen, sondern auch an weiteren internationalen Standorten, wie Atlanta oder Los Angeles.

Ganz gleich, wie außergewöhnlich die Fragen und Wünsche sind – wir haben immer eines im Fokus: Sie und Ihren Traumwagen.

Erfahren Sie unter www.porsche.com/exclusive-manufaktur alles über Individualisierungsmöglichkeiten und die Konfiguration einzigartiger Fahrzeuge.





911 TARGA 4S HERITAGE DESIGN EDITION

911 SPORT CLASSIC

2 von 4. Der 911 Sport Classic führt fort, was die 911 Targa 4S Heritage Design Edition begonnen hat. Und ist ein Ausblick auf das, was mit 2 weiteren Modellen in Zukunft konsequent weiter umgesetzt wird: den Stil und das Erbe vergangener Epochen ins Hier und Heute holen.

TO BE CONTINUED ...

IKONEN LASSEN SICH KAUM MIT WORTEN BESCHREIBEN. ABER IN ZAHLEN AUSDRÜCKEN.

911 SPORT CLASSIC

| | |
|--|--|
| Motor | |
| Zylinderzahl | 6 |
| Hubraum | 3.745 cm ³ |
| Leistung (DIN) bei Drehzahl | 405 kW (550 PS) 6.750 1/min |
| Max. Drehmoment bei Drehzahl | 600 Nm 2.000–6.000 1/min |
| Kraftübertragung | |
| Antrieb | Heckantrieb |
| Getriebe | 7-Gang-Schaltgetriebe |
| Fahrwerk | |
| Vorderachse | McPherson-Vorderachse mit Stabilisator |
| Hinterachse | Mehrlenker-Hinterachse mit Stabilisator und Hinterachslenkung |
| Lenkung | Elektromechanische Servolenkung mit variabler Lenkübersetzung und Lenkimpuls |
| Wendekreis | 10,9 m |
| Bremsanlage | Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) schwarz lackiert mit „PORSCHE“ Schriftzug in Weiß 10-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel vorn und 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel hinten |
| Räder | VA: 9,5 J × 20 ET 44 HA: 12 J × 21 ET 70 |
| Reifen | VA: 255/35 ZR 20 HA: 315/30 ZR 21 |
| Abmessungen/c_w-Wert | |
| Länge | 4.535 mm |
| Breite (mit Außenspiegeln) | 1.900 mm (2.024 mm) |
| Höhe | 1.299 mm |
| Radstand | 2.450 mm |
| Kofferraumvolumen | 132 l |
| Tankinhalt | 67 l |
| Luftwiderstandsbeiwert (c _w) | 0,35 |
| Leergewicht | |
| DIN | 1.570 kg |
| Nach EG-Richtlinie ¹⁾ | 1.645 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 1.955 kg |

| | |
|--|-----------------|
| Fahrleistungen | |
| Höchstgeschwindigkeit | 315 km/h |
| Beschleunigung 0–100 km/h | 4,1 s |
| Beschleunigung 0–200 km/h | 12,0 s |
| Verbrauch/Emissionen²⁾/Effizienzklasse | |
| Effizienzklasse Deutschland ³⁾ | G |
| Partikelfilter | ja |
| Abgasnorm | Euro 6d-ISC-FCM |
| NEFZ-Werte | |
| Kraftstoffverbrauch innerorts, in l/100 km | 18,7 |
| Kraftstoffverbrauch außerorts, in l/100 km | 9,3 |
| Kraftstoffverbrauch kombiniert, in l/100 km | 12,8 |
| CO ₂ -Emissionen kombiniert, in g/km | 292 |
| WLTP-Werte | |
| Kraftstoffverbrauch kombiniert, in l/100 km | 12,6 |
| CO ₂ -Emissionen kombiniert, in g/km | 285 |

1) Nach EG-Norm gilt das Leergewicht für Fahrzeuge in serienmäßiger Ausstattung. Sonderausstattungen erhöhen diesen Wert. Im angegebenen Wert sind 75 kg für den Fahrer berücksichtigt.
2) Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Seit dem 1. September 2018 ersetzt das weltweit harmonisierte Prüfverfahren für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP) den neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ). Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach WLTP ermittelten Werte zum Kraftstoff-/Stromverbrauch und zu den CO₂-Emissionen in vielen Fällen höher als die nach NEFZ ermittelten. Aktuell sind unabhängig vom angewendeten Typisierungsverfahren noch die NEFZ-Werte verpflichtend zu kommunizieren. Werden zusätzlich WLTP-Werte angegeben, erfolgt dies freiwillig. Alle von Porsche angebotenen Neufahrzeuge sind nach WLTP typgenehmigt, weshalb die angegebenen NEFZ-Werte von den WLTP-Werten abgeleitet wurden. Soweit die Werte als Spannen angegeben werden, beziehen sie sich nicht auf ein einzelnes, individuelles Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebots. Sie dienen allein dem Zweck des Vergleichs zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Zusatzausstattungen und Zubehör (Anbauteile, Reifenformat usw.) können relevante Fahrzeugparameter wie z. B. Gewicht, Rollwiderstand und Aerodynamik verändern und neben Witterungs- und Verkehrsbedingungen sowie dem individuellen Fahrverhalten den Kraftstoff-/Stromverbrauch, die CO₂-Emissionen, die Reichweite und die Fahrleistungswerte eines Fahrzeugs beeinflussen. Weitere Informationen zu den Unterschieden zwischen WLTP und NEFZ finden Sie unter www.porsche.com/wltp. Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT unentgeltlich erhältlich ist. Stand: 04/2022
3) Nur gültig im genannten Land.



Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emission und Effizienzklasse finden Sie ab Seite 94.



Behind the Scenes: eine Woche an der Côte d'Azur. 2 Models und 4 Fahrzeuge im Rampenlicht.



Behind the Scenes: Eine Woche an der Côte d'Azur. 2 Models und 4 Fahrzeuge im Rampenlicht.

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emission und Effizienzklasse finden Sie ab Seite 94.



© Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG, 2022

Alle Texte, Bilder und sonstigen Informationen in diesem Katalog unterliegen dem Urheberrecht der Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG.

Jede Vervielfältigung, Wiedergabe oder sonstige Nutzung ohne vorherige schriftliche Zustimmung der Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG ist unzulässig.

Die Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG unterstützt die Verwendung von Papieren aus nachhaltiger Waldbewirtschaftung. Das hier verwendete Papier wurde mit mineralölfreien Farben bedruckt und ist nach den strengen Regeln des FSC® (Forest Stewardship Council®) zertifiziert.

Die beim Druck dieser Publikation verursachten CO₂-Emissionen wurden durch ein zertifiziertes Klimaschutzprojekt kompensiert.

Porsche, das Porsche Wappen, 911, Targa, PDK und weitere Kennzeichen sind eingetragene Marken der Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG.

Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG
Porscheplatz 1
D-70435 Stuttgart, Germany
www.porsche.com

Gültig ab: 04/2022
Printed in Germany
WSLC22005710 DE/WW



Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emission und Effizienzklasse finden Sie ab Seite 94.