

EDITION  
PORSCHE FAHRER

Peter Morgan

Praxisratgeber  
Klassikerkauf

# Porsche 911

## Alle Modelle bis 1989

HEEL

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

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

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

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

© 2008 Peter Morgan

Deutsche Übersetzung: Tobias Kindermann  
Lektorat: Jürgen Schlegelmilch

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

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

Alle Angaben ohne Gewähr!

Printed in Germany

ISBN: 978-3-86852-298-3

# INHALT

Einleitung	5	Der Porsche 911 Carrera 3,2 (1983 – 1989)	80
Zeittafel	6	Karosserie	81
Zahlen und Fakten	8	Motor	83
Die Story des klassischen 911		Getriebe	86
Die Geburt einer Legende – die frühen Porsche 911	14	Federung, Räder und Bremsen	86
Die 2,7-Liter-911 und der Carrera 3,0	24	Innenausstattung und Zubehör	88
Der 911 SC setzt einen neuen Standard	30	<b>Der Porsche 911 Turbo (1975 – 1989)</b>	90
Der Carrera 3,2	34	Karosserie	92
Der 911 Turbo	42	Motor	93
Einordnung und Details		Getriebe	96
<b>Die frühen 911 S (1964 – 1973)</b>	46	Federung, Räder und Bremsen	97
Karosserie	49	Innenausstattung und Zubehör	99
Motor	52	<b>Sondermodelle</b>	100
Getriebe	57	Der Kauf	
Federung, Räder und Bremsen	59	Dokumentation	117
Innenausstattung und Zubehör	62	Die Karosserie	121
<b>Der Porsche 911 (1974 – 1978)</b>	65	Der Motor	132
Karosserie	66	Das Getriebe	138
Motor	68	Ausstattung, Zierteile und Zubehör	141
Getriebe	70	Innenausstattung	144
Federung, Räder und Bremsen	70	Fahrwerk und Lenkung	148
Innenausstattung und Zubehör	71	Bremsen, Felgen und Reifen	150
<b>Der Porsche 911 SC (1977 – 1983)</b>	73	Anhang	
Karosserie	74	Anhang 1	
Motor	75	Produktionsdaten	155
Getriebe	77	Anhang 2	
Federung, Räder und Bremsen	77	Zubehör und Farben	164
Innenausstattung und Zubehör	78		





## Porsche 911

### Die Story des klassischen 911

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

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

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

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

Die 1970er Jahre brachten immer umfangreichere Sicherheitsvorschriften und das Öl-Embargo der OPEC veränderte die Einstellung zu Autos generell. Der Porsche 911 bekam stoßabsorbierende Stoßstangen

und neue Technologien, um die schädlichen Abgase zu reduzieren und sich damit dieser Zeit anzupassen.

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

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

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

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

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

**Peter Morgan, Marlborough, England**

## Die klassischen Porsche 911

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

# von 1964 bis 1989

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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