

Dieses Dokument gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.



PORSCHE



Der neue Porsche 911 Speedster

Pressemappe

Inhalt

Zusammenfassung

Der neue Porsche 911 Speedster	4
---------------------------------------	----------

Kurzversion

510 PS stark und limitiert – der neue 911 Speedster geht in Serie	6
--	----------

Design und Innenausstattung

Puristisch und charakterstark	9
--------------------------------------	----------

Heritage Design-Paket

Individuelle Reminiszenz an die Motorsport-Tradition der Marke	12
---	-----------

Motor und Getriebe

Asketischer Hochleistungssportler	14
--	-----------

Fahrwerk und Assistenzsysteme

Pure Performance	16
-------------------------	-----------

Historie

Die Geschichte der Speedster-Modelle von Porsche beginnt in den USA	19
--	-----------

Porsche Design präsentiert: „Chronograph 911 Speedster“

Tribut an einen Traum: Porsche Intelligent Performance für das Handgelenk	22
--	-----------

911 Speedster: Kraftstoffverbrauch innerorts 20,6 l/100 km, außerorts 9,9 l/100 km, kombiniert 13,8 l/100 km; CO₂-Emissionen 317 g/km

Die Verbrauchs- und CO₂-Emissionswerte wurden nach dem neuen Messverfahren WLTP ermittelt. Vorerst sind noch die hiervon abgeleiteten NEFZ-Werte anzugeben. Diese Werte sind mit den nach dem bisherigen NEFZ-Messverfahren ermittelten Werten nicht vergleichbar.

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.

Zusammenfassung

Der neue Porsche 911 Speedster

Die Serienversion des neuen Porsche 911 Speedster fährt in die Startaufstellung. Erstmals in der über 70-jährigen Geschichte des Hauses basiert der offene Zweisitzer mit der flachen Dachlinie auf einem GT-Modell der legendären 911-Familie. Damit bringt der neue Speedster die Markenwerte von Porsche auf den Punkt: Purismus, Leichtbau, Effizienz und ungefilterten Fahrspaß. Er vereint den hochdrehenden, nunmehr 375 kW (510 PS) starken Vierliter-Boxer-Saugmotor und das Fahrwerk des 911 GT3 der Baureihe 991 mit einem athletischen Auftritt, der schon den Urahn aller Sportwagen von Porsche auszeichnete: den 356 „Nr. 1“ Roadster von 1948. Aus dieser Jahreszahl leitet sich auch die limitierte Auflage des neuen 911 Speedster: Ab Mitte 2019 werden im Stammwerk in Zuffenhausen 1.948 Exemplare gefertigt – auf Wunsch mit Heritage Design-Paket, einem weiteren Novum von Porsche.

- | | |
|--------------------|--|
| Design | Puristischer, auf 1.948 Exemplare limitierter Leichtbau-Sportwagen auf Basis der Baureihe 991 mit zwei Sitzen und verkürztem Scheibenrahmen. Gewichtsoptimiertes Speedster-Verdeck, CFK-Verdeckkastendeckel mit charakteristischen „Double Bubble“-Streamlinern. Optionales Heritage Design-Paket greift historische Speedster-Elemente der 50er und 60er Jahre auf. |
| Antrieb | Porsche 911 Speedster mit vier Liter großem und 375 kW (510 PS) starkem, Hochdrehzahl-GT-Boxer-Saugmotor mit sechs Zylindern; maximales Drehmoment 470 Nm; modifizierte Ansaugseite mit Einzeldrosselklappen; Leichtbau-Abgasanlage mit zwei Partikelfiltern (OPF). Manuelles Sechsgang-GT-Schaltgetriebe mit zuschaltbarer Zwischengasfunktion. |
| Performance | Mit einem Leistungsgewicht von 2,87 kg/PS sprintet der 1.465 Kilogramm leichte 911 Speedster in 4,0 Sekunden auf 100 km/h und wird bis zu 310 km/h schnell. |

Fahrwerk

Auf Basis des 911 GT3 der Baureihe 991 mit Hinterachslenkung, dynamischen Motorlagern sowie den Regelsystemen Porsche Active Suspension Management (PASM), Porsche Stability Management (PSM) und Porsche Torque Vectoring (PTV); PCCB-Keramikbremsen (Porsche Ceramic Composite Brake) serienmäßig; geschmiedete 20-Zoll-Leichtmetallräder.

Kurzversion

510 PS stark und limitiert – der neue 911 Speedster geht in Serie

Als Konzeptfahrzeug sorgte der 911 Speedster bereits für Aufsehen. Jetzt bringt Porsche den offenen Zweisitzer in die Serie. Der 911 Speedster vereint in sich den Anspruch eines puristischen, Fahrer-orientierten Genussfahrzeugs mit alltagstauglicher Motorsporttechnik. Bei der Entwicklung standen der 911 R (2016) und der 911 GT3 Pate. Für das emotionale Sounderlebnis im Cockpit sorgt ein hochdrehender, 375 kW (510 PS) starker Vierliter-Boxer-Saugmotor. Das Sechsgang-GT-Getriebe wird von Hand geschaltet. Optisch schlägt der neue Speedster die Brücke in die eigene Historie – zum Urahn aller Porsche Sportwagen, dem 356 „Nr. 1“ Roadster von 1948. Daran erinnert auch die limitierte Auflage des neuen 911 Speedster: Ab Mitte 2019 werden im Stammwerk in Zuffenhausen exakt 1.948 Exemplare gefertigt.

Als Konzeptfahrzeug feierte der 911 Speedster 2018 seine Weltpremiere beim Festakt zum Jubiläum „70 Jahre Porsche Sportwagen“ in Zuffenhausen. Weitere Auftritte folgten im Rahmen des Goodwood Festival of Speed und der Rennsport Reunion VI im kalifornischen Laguna Seca sowie auf dem Pariser Automobilsalon im Oktober. Zahlreiche Speedster-Elemente, die das Konzeptfahrzeug auszeichnen, charakterisieren nun in gleicher oder ähnlicher Ausführung auch das Serienmodell.

Im Mittelpunkt steht dabei der ästhetisch geformte Verdeckkastendeckel mit seinen „Double Bubble“-Streamlinern – spätestens seit dem 911 Speedster von 1988 ein klassisches Merkmal dieser Sportwagen-Bauart. Er ist das größte und komplexeste Bauteil, das Porsche bis dato in einem Stück aus karbonfaserverstärktem Kunststoff (CFK) für ein Straßenmodell einsetzt. Zwei Blenden in den Doppelhutzen machen bei Bedarf den Weg für die Bügel des Überrollschutz-Systems frei, das analog zum 911 Carrera Cabriolet auch für den Zweisitzer zur Serienausstattung gehört.

Eine gewichtsoptimierte Dachkonstruktion ersetzt das schlichte Tonneau-Cover des Konzeptautos. Trotz seiner puristischen Ausführung ist das Stoffverdeck alltagstauglich. Zusammen mit dem verkürzten Scheibenrahmen und dem abgesenkten Windlauf sowie entsprechend verkleinerten Seitenscheiben verleiht es dem 911 Speedster sein charakteristisch athletisches Profil. Die aufregend niedrige Fly-Line prägte schon historische Vorbilder wie den Porsche 356 Speedster von 1954.

Leichtbau bestimmt auch weitere Karosseriekomponenten des Speedster. Die gegenüber dem 911 GT3 nochmals zwei Kilogramm leichtere CFK-Fronthaube sowie die CFK-Kotflügel stammen vom 911 R. Die Frontschürze steuert der GT3 bei, während die Bugspoilerlippe eine Neuentwicklung ist. Anstelle der Talbot-Spiegel der Studie erhält die Serienversion des Speedster elektrisch verstell- und beheizbare SportDesign-Außenspiegel. Den ausfahrbaren, aerodynamisch angepassten Heckspoiler und die Heckschürze übernimmt der Speedster vom 911 GT3 Touring.

Das Interieur ist geprägt von den schwarzen Lederelementen für die Wangen und Kopfstützen der CFK-Vollschalensitze sowie für die Armauflagen in den Türverkleidungen und den verkürzten Schalthebel. Die Sitzmittelbahnen erhalten perforierte Lederbezüge, die leichten Türtafeln mit den schwarzen Öffnerschlaufen und Ablagenetzen sparen Gewicht.

Den neuen 911 Speedster bietet Porsche auf Wunsch auch mit einem Heritage Design-Paket an. Preis in Deutschland: 21.634,20 Euro inklusive Mehrwertsteuer. Diese Ausstattungsversion – kreiert von Style Porsche und umgesetzt von der Porsche Exclusive Manufaktur – greift klassische Elemente aus den 50er und 60er Jahren auf. Dazu gehört die Farbgebung des Interieurs in Schwarz/Cognac mit goldenen Details. Eine spezielle „Spears“-Lackierung in Weiß für die Frontmaske und die vorderen Kotflügel wird auf die grundlegende Fahrzeug-Lackierung in GT-silbermetallic aufgetragen. Motorsport-Grafiken im Heritage-Design für Türen und Frontdeckel runden das Paket ab. Die auf den Fotos abgebildete, maximal zweistellige Startnummer kann frei gewählt werden. Die historischen Porsche-Wappen sowie die goldfarbigen Schriftzüge entsprechen den Vorbildern aus den 50er und 60er Jahren.

Sein Herzstück übernimmt der neue Speedster vom 911 GT3. Der Sechszylinder-Boxer-Saugmotor mit vier Liter Hubraum ist ein lupenreines GT-Triebwerk: Die Spitzenleistung von 375 kW (510 PS) liegt bei 8.400/min, die Höchstdrehzahl ist bei 9.000 Touren erreicht und das maximale Drehmoment von 470 Newtonmetern steht bei 6.250/min zur Verfügung. Der neue 911 Speedster beschleunigt in 4,0 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 310 km/h.

Gegenüber dem bisherigen 911 GT3 besitzt das Aggregat im Speedster zwei Ottopartikelfilter (OPF) und erfüllt die Abgasnorm Euro 6d TEMP-EVAP-ISC (EU6 DG). Dennoch leistet der Vierventilmotor zehn PS mehr. Dies verdankt er Detailverbesserungen wie etwa Hochdruck-Einspritzinjektoren mit optimiertem Strahlbild und einer modifizierten Sauganlage mit Einzeldrosselklappen, die ein noch spontaneres Ansprechen auf Gasbefehle ermöglichen. Die neu entwickelte Leichtbau-Edelstahl-Sportabgasanlage bringt zehn Kilogramm weniger auf die Waage – inklusive der beiden Partikelfilter.

Gemäß seinem Status als Driver`s Car bietet Porsche den 911 Speedster ausschließlich mit manuellem Sechsgang-Sportschaltgetriebe an. Es besitzt eine sogenannte „Auto-Blip“-Funktion, die Drehzahlunterschiede zwischen den Gängen beim Herunterschalten gezielt und eigenständig mit Zwischengasstößen ausgleicht. Auto-Blip kann jederzeit, also auch unabhängig von der gewählten Einstellung des Variablen Dämpfersystems PASM (Porsche Active Suspension Management) aktiviert werden. Eine mechanische Hinterachs-Quersperre mit asymmetrischer Sperrwirkung rundet die sportlich ausgelegte Kraftübertragung ab.

Die GT-Philosophie hinter dem neuen Speedster spiegelt auch das Fahrwerk wider. Mit seiner sportlich ausgelegten Hinterachslenkung und dynamischen Motorlagern basiert es auf der Technik des 911 GT3 und des 911 R. Regelsysteme wie Porsche Torque Vectoring (PTV), Porsche Stability Management (PSM) und das PASM mit Sportabstimmung samt 25 Millimeter Tieferlegung wurden präzise den neuen Rahmenbedingungen angepasst. Der offene Zweisitzer rollt auf 20 Zoll großen, geschmiedeten Speedster-Leichtmetallrädern mit Zentralverschluss. Zur Serienausstattung zählt die PCCB-Bremsanlage (Porsche Ceramic Composite Brake) mit gelochten und innenbelüfteten Keramik-Verbund-Bremsscheiben.

Design und Innenausstattung

Puristisch und charakterstark

Mit ihrem eigenständigen Exterieurdesign zählten Speedster-Varianten von jeher zu den besonders charakterstarken und begehrten 911-Modellen. Dies gilt auch für den offenen Zweisitzer auf Basis der Baureihe 991 mit seiner um 50 Millimeter niedrigeren Frontscheibe, dem puristischen Verdeck und den Streamlinern auf dem Heckdeckel. Sie lassen den kernigen Sportwagen, der auf dem 911 Speedster Concept aus 2018 basiert, äußerst kraftvoll und athletisch wirken.

Zahlreiche Designelemente, die bereits das Konzeptfahrzeug auszeichneten, prägen nun in gleicher oder ähnlicher Ausführung auch das Serienmodell. Im Mittelpunkt steht dabei der ästhetisch geformte Heckdeckel. Er ist das größte und komplexeste Bauteil, das Porsche bis dato in einem Stück aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CFK) bei einem Straßenmodell eingesetzt hat und bringt inklusive aller Anbauteile lediglich zehn Kilogramm auf die Waage. Seine „Double Bubble“-Streamliner zählen spätestens seit dem 911 Speedster von 1988 zu den klassischen Merkmalen dieser Sportwagen-Bauart. Sie verlängern die Kopfstützen optisch in Richtung Heck und optimieren die Aerodynamik. Zwei spezielle Blenden in den Doppelhutzen machen im Notfall den Weg für die Bügel des Überrollschuttsystems frei, das analog zum 911 Carrera Cabriolet auch für den Zweisitzer zur Serienausstattung gehört.

Eine gewichtsoptimierte Dachkonstruktion ersetzt das schlichte Tonneau-Cover des Konzeptautos. Trotz seiner puristischen Ausführung ist das Stoffverdeck alltagstauglich. Zusammen mit dem verkürzten Scheibenrahmen und dem abgesenkten Windlauf sowie entsprechend verkleinerten Seitenscheiben verleiht es dem 911 Speedster sein charakteristisch athletisches Profil. Die aufregend niedrige Fly-Line prägte schon historische Vorbilder wie den Porsche 356 Speedster von 1954.

Die Verdeckbetätigung gelingt mühelos: Per Knopfdruck entriegeln sich der zentrale Sicherungshaken am Windschutzscheiben-Rahmen und die beiden seitlichen Finnen des Stoffdachs elektrisch. Der große Heckdeckel aus leichter Kohlefaser gleitet selbständig zurück, wird dann von Hand aufgestellt und macht Platz für das Stoffdach, das sich Z-förmig hinter den Vordersitzen zusammenfaltet.

Anschließend lässt sich die Abdeckung mit geringem Kraftaufwand wieder schließen. Umgekehrt verläuft der Vorgang analog, nur die beiden Dachfinnen links und rechts der Streamliner müssen per Hand in ihre Halterungen gedrückt werden, bis sie spürbar einrasten.

Leichtbau: auf das Wesentliche konzentriert

Leichtbau bestimmt auch weitere Karosseriekomponenten des Speedster. Die gegenüber dem 911 GT3 nochmals um zwei Kilogramm gewichtsreduzierte CFK-Fronthaube sowie die CFK-Kotflügel stammen ursprünglich vom 911 R. Die aus speziellem Leichtbau-Polyurethan gefertigte Frontschürze mit großen Kühlluftöffnungen steuert wiederum der 911 GT3 bei, während die schwarze Spoilerlippe eine Neuentwicklung ist – auch sie signalisiert, dass es sich beim neuen 911 Speedster um ein besonders sportliches Fahrzeug handelt. Anstelle der Talbot-Spiegel der Studie erhält die Serienversion des Speedster elektrisch verstell- und beheizbare Sport Design-Außenspiegel. Den ausfahrbaren, aerodynamisch angepassten Heckspoiler übernimmt der Zweisitzer vom 911 GT3 Touring. Die Leichtbau-Heckschürze zieren zusätzliche Entlüftungsöffnungen mit titanfarbigen Gittern; die beiden zentralen Endrohre bestehen aus schwarzem Edelstahl.

Das Interieur umfasst eine dunkel gehaltene Innenausstattung mit schwarzen Lederelementen und auf Wunsch inklusive roter Ziernähte für die Wangen und Kopfstützen der Sichtcarbon-CFK-Vollschalensitze, die Armauflagen in den Türverkleidungen und den verkürzten Schalthebel. Die Sitzmittelbahnen erhalten perforierte Lederbezüge, die leichten Türtafeln schwarze Öffnerschlaufen und ein Ablagenetz. Das 360-Millimeter-Sportlenkrad verfügt über eine 12-Uhr-Markierung.

„Speedster“-Schriftzüge schmücken die Kopfstützen und die Sichtcarbon-Türeinstiegsblenden sowie den zentralen Drehzahlmesser. Er erhält ebenso wie die anderen Instrumente schwarze Zifferblätter mit weißen Zeigern sowie grünen Ziffern und Skalenstrichen – eine Reminiszenz an den berühmten Urahn, den Porsche 356 Speedster. Eine Plakette auf der Querstruktur hinter den Vordersitzen zeigt die laufende Nummer des auf 1.948 Exemplare limitierten 911 Speedster.

Serienmäßig besitzt der puristische 911 Speedster ein Ablagefach in der Mittelkonsole. Auf Wunsch und ohne Mehrkosten stehen für den offenen Zweisitzer das Porsche Communication Management inklusive Online-Navigation, Sprachbedienung und Smartphone-Vorbereitung sowie das Connect Plus Modul, die Porsche Track Precision App und das 150 Watt starke Sound Package Plus mit acht Lautsprechern, integriertem Verstärker und digitaler Signal-Verarbeitung zur Wahl.

Heritage Design-Paket

Individuelle Reminiszenz an die Motorsport-Tradition der Marke

Der neue 911 Speedster auf Basis der Baureihe 991 kommt als erstes Modell von Porsche in den Genuss der neu kreierten Heritage Design-Pakete. Diese besonderen, von Style Porsche kreierten und mit höchster Handwerkskunst gefertigten Ausstattungslinien der Porsche Exclusive Manufaktur führen Besitzer des offenen Zweisitzers zurück zu den Wurzeln der Sportwagenmarke und ermöglichen einen nochmals gesteigerten Individualisierungsgrad. Das Heritage Design-Paket für den 911 Speedster greift historische Elemente aus den 1950er und 60er Jahren auf – etwa die klassische Bi-Color-Lederausstattung des Interieurs, das mit zahlreichen Elementen in Cognac optische Akzente setzt sowie goldenen Details. Dies betrifft zum Beispiel die Lederbezüge der CFK-Vollschalensitze, das Gangschema des Schalthebels und das Schalttafel-Unterteil, die Armauflagen der Tür sowie die 12-Uhr-Markierung des GT-Sportlenkrads und den Deckel des Mittelkonsolen-Ablagefachs – letzterer trägt zudem die Prägung „Porsche Exclusive Manufaktur“. Das Porsche Wappen im historischen Design schmückt die Kopfstützen und das Lenkrad, während der erhabene Schriftzug „Speedster“ die Blende der Schalttafel ziert. Er wird ebenso goldfarben ausgeführt wie die Limitierungsplakette zwischen den Sitzen.

Nostalgische Erinnerungen weckt auch die spezielle Außenlackierung des 911 Speedster mit Heritage Design-Paket. Sie kombiniert das klassische GT-Silbermetallic mit einem partiell in Weiß abgesetzten Vorderwagen im sogenannten „Spears“-Look, welcher sich über die Kotflügel bis zu den A-Säulen fortsetzt – eine Hommage an die Pionierzeit des Motorsports. Auch die weißen Motorsport-Grafiken im Heritage-Design auf den Türen und der Fronthaube verleihen dem 911 Speedster einen eigenständigen, extrovertierten Charakter. Sie erinnern an historische 356 Speedster, die ihre Besitzer seinerzeit bei Porsche Club-Rennen gefahren haben. Die in der Grafik abgebildeten, maximal zweistelligen Startnummern können frei gewählt werden. Das zweidimensionale Porsche Wappen sowie die goldfarbenen „Speedster“-Schriftzüge für die Heckabdeckung und die seitlichen Crossbars entsprechen den Vorbildern aus den 50er und 60er Jahren.

Die 20-Zoll-Leichtmetallräder stehen in Silber oder seidenglänzendem Platinum zur Wahl. Die sonst gelben Bremssättel der PCCB werden hier in schwarz lackiert und tragen einen weißen „Porsche“-Schriftzug.

Starke Partner: beste Performance trifft feine Handwerkskunst

Die Kooperation zwischen Porsche Motorsport und der Exclusive Manufaktur begann schon beim 911 Speedster Concept und hat historische Wurzeln – beide Geschäftsbereiche entsprangen der gleichen Keimzelle: Die Porsche Exclusive Manufaktur verwirklichte einst Sonderwünsche von Rennsportkunden, so etwa den legendären 935 „Street“ mit flacher Fahrzeugfront. Das bislang letzte und in den Augen vieler Experten besonders gelungene gemeinsame Projekt zwischen Porsche Motorsport und der Porsche Exclusive Manufaktur war der Porsche 911 Turbo S Leichtbau (Typ 964) von 1992.

Mit dem Ausbau des Motorsports im Entwicklungszentrum Weissach trennten sich die Wege der beiden Geschäftsbereiche. Als handarbeitsorientierte Manufaktur innerhalb des Unternehmens konzentrierte sich die Porsche Exclusive Manufaktur mit viel Liebe zum Detail auf individuelle Kundenanfragen und limitierte Kleinserien wie den 911 Sport Classic von 2009 oder auch den nur 356 Mal gebauten 911 Speedster der Baureihe 997 von 2010. Dabei gilt: Im Rahmen des gesetzlich Zulässigen und unter Berücksichtigung der Porsche Ansprüche an Qualität und Langlebigkeit sind Einzelanfertigungen fast immer möglich. In den letzten Jahren ist eine besondere Nachfrage nach der Individualisierung von GT-Modellen zu verzeichnen.

Motor und Getriebe

Asketischer Hochleistungssportler

Sein Herzstück, den Sechszylinder-Boxer-Saugmotor mit vier Liter Hubraum, übernimmt der neue Speedster vom 911 GT3. Dass es sich dabei um einen lupenreinen und hochemotionalen GT-Motor handelt, stellt bereits sein Hochdrehzahlkonzept unter Beweis: Die Spitzenleistung von 375 kW (510 PS) liegt bei 8.400/min an, die Höchstdrehzahl ist bei 9.000 Touren erreicht und das maximale Drehmoment – 470 Newtonmeter – steht bei 6.250/min zur Verfügung. Bei einem Fahrzeug-Leergewicht von 1.465 Kilogramm notiert das Leistungsgewicht mit extrem sportlichen 2,87 kg/PS. Das garantiert ein überlegenes dynamisches Temperament: Der neue 911 Speedster beschleunigt in 4,0 Sekunden von null auf 100 km/h, absolviert die Viertelmeile (400 m) aus dem Stand in 11,9 Sekunden und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 310 km/h.

Gegenüber dem bisherigen 911 GT3 besitzt das Aggregat im Speedster zwei Ottopartikelfilter (OPF) und erfüllt so die Abgasnorm Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC. Trotzdem leistet der Vierventilmotor zehn PS mehr. Dies verdankt er zahlreichen Detailverbesserungen wie etwa Hochdruck-Injektoren mit bis zu 250 bar Einspritzdruck und optimiertem Strahlbild sowie einer modifizierten Sauganlage mit Einzeldrosselklappen. Diese zeichnet auch für ein noch spontaneres Ansprechverhalten auf Gasbefehle verantwortlich.

Neu ist auch die hochmoderne Dünnwand-Abgasanlage: Das Hightech-Bauteil profitiert von einer innovativen Löttechnik und wiegt dank integrierter Vorschalldämpfer und inklusive beider Partikelfilter zehn Kilogramm weniger. Gerade im Motorumfeld wirkt sich die Gewichtsersparnis positiv auf die Balance zwischen Vorder- und Hinterachse aus. Gleichzeitig sorgt die Abgasanlage für geringere Emissionen, schärft den unverwechselbaren Motorklang und gibt mit ihrem Leichtbau-Doppelendrohr – Durchmesser jeweils 90 Millimeter – auch optisch ein unverkennbares Leistungsversprechen ab.

Seine Hochdrehzahl-Festigkeit verdankt der Boxer-Saugmotor zahlreichen Technologien, die sich bei Porsche auch im Rennsport bewährt haben. So kommen die Schlepphebel der Ventile ohne hydraulischen Ventilspielausgleich aus. Ein starrer Ventiltrieb mit angepasster Ventildederauslegung – von der VarioCam-Nockenwellenverstellung stets exakt auf Drehzahl und Lastzustand abgestimmt – sorgt

selbst bei verschärften Einsatzbedingungen für Standfestigkeit. Auch die Ölversorgung des Sechszylinders greift auf Motorsport Erfahrung zurück: Die Trockensumpfschmierung arbeitet mit insgesamt sieben Absaugstufen, während die Ölpumpe für jeden Betriebszustand den optimalen Öldruck sicherstellt. Hochbelastete Komponenten wie die Pleuellager werden über eine zentrale Öleinspeisung in die Kurbelwelle direkt von der Ölpumpe aus versorgt.

Getriebe: per Hand geschaltet mit automatischem Zwischengas

Entsprechend seinem Status als besonders fahraktiver Sportwagen bietet Porsche den 911 Speedster ausschließlich mit manuellem Sechsgang-GT-Schaltgetriebe an. Dieses bindet den Fahrer maximal ein und bietet ein hoch emotionales Fahrerlebnis. Die manuelle Schalteinheit besitzt gegenüber dem Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) einen Gewichtsvorteil von rund 17 Kilogramm und ist gut vier Kilogramm leichter als das Siebengang-Schaltgetriebe des 911 Carrera der Baureihe 991. Dies verdankt sie dem Entfall des siebten Gangs und des Fliehkraftpendels am Zweimassen-Schwungrad.

Für sportliche Gangwechsel sorgt die automatische Zwischengas-Funktion. Sie gleicht Drehzahlunterschiede beim Herunterschalten mit gezielten Zwischengasstößen aus und reduziert so den Einfluss des Motorschleppmoments auf das Fahrverhalten – dies steigert den Fahrspaß und erhöht die Sicherheit. Neu ist auch: Das System kann jederzeit und unabhängig vom variablen Dämpfersystem PASM (Porsche Active Suspension Management) aktiviert werden. Eine mechanische Hinterachs-Quersperre mit asymmetrischer Sperrwirkung rundet die sportlich ausgelegte Kraftübertragung ab.

Fahrwerk und Assistenzsysteme

Pure Performance

Die GT-Philosophie hinter dem neuen 911 Speedster spiegelt auch das Fahrwerk wider. Mit der sportlich ausgelegten Hinterachslenkung und dynamischen Motorlagern basiert es auf der Technik des 911 GT3 und des 911 R. Regelsysteme wie Porsche Torque Vectoring (PTV), Porsche Stability Management (PSM) und das Porsche Active Suspension Management (PASM) mit Sportabstimmung samt 25-Millimeter-Tieferlegung wurden präzise auf die neuen Rahmenbedingungen angepasst.

Der offene Zweisitzer rollt auf 20 Zoll großen, geschmiedeten Speedster-Leichtmetallrädern mit straßenzugelassenen Sportreifen. Wie bei Rennwagen verfügen sie über einen Zentralverschluss. Zur Serienausstattung zählt zudem die besonders leistungsfähige PCCB-Bremsanlage (Porsche Ceramic Composite Brake) mit gelochten und innenbelüfteten Keramik-Verbund-Bremsscheiben.

Im Zusammenspiel ermöglichen diese Fahrwerkkomponenten eine beeindruckende Performance mit hohem mechanischem Grip, herausragender Lenkpräzision und geringen Karosseriebewegungen – die besten Voraussetzungen für einzigartigen Fahrspaß auf kurvigen Straßen.

Hinterachslenkung: Agilität und Stabilität in Perfektion

Die serienmäßige Hinterachslenkung verleiht den Fahreigenschaften des 911 Speedster zusätzliche Agilität und Stabilität. Das System arbeitet dreistufig und mit elektromechanischen Aktuatoren, die Lenkwinkel von bis zu 1,5 Grad ermöglichen. Bis zirka 50 km/h lenken die Hinterräder dabei gegenläufig zur Vorderachse ein. Dies verkürzt virtuell den Radstand und somit auch den Wendekreis. Gleichzeitig spricht der Speedster noch gieriger auf Lenkbefehle an. Zwischen 50 und 80 km/h reagiert die Hinterachslenkung situationsabhängig. Über 80 km/h wiederum lenken die hinteren Räder in die gleiche Richtung wie die Vorderachse – dies führt zu einer virtuellen Radstandverlängerung und stabilisiert das Fahrverhalten zum Beispiel bei Spurwechseln im Hochgeschwindigkeitsbereich.

Dynamische Motorlager: Motorsport-Technologie für die Serie

Einen bedeutenden Beitrag zur Dynamik und Beherrschbarkeit des 911 Speedster leisten die dynamischen Motorlager, eine aus dem Rennsport abgeleitete Technologie. Das elektronisch geregelte System vereint die Vorteile von harter und weicher Motorlagerung, wirkt sich also auf Fahrstabilität und -komfort gleichermaßen positiv aus. Bei gemäßigter Fahrweise dämpfen die dynamischen Motorlager dank weicherer Einstellung die Übertragung von Schwingungen und Vibrationen aus dem Antriebsstrang auf die Karosserie und verbessern so den Komfort. Im sportiven Einsatz wiederum reduziert eine harte Motorlagerung die Massebewegung der Motor-Getriebe-Einheit. Auf diese Weise sorgt sie bei Lastwechseln sowie in schnellen Kurven für ein exakteres, berechenbareres und spürbar stabileres Fahrverhalten im Grenzbereich.

Hinzu kommt: Bei voller Beschleunigung reduzieren die dynamischen Lager die vertikalen Schwingungen des Motors. Dies ermöglicht eine gleichmäßigere und höhere Antriebskraft an der Hinterachse und somit eine bessere Traktion und schnellere Beschleunigung.

Elektronische Regelsysteme: hoch performant und sicher

Porsche hat die aktiven Fahrwerksysteme des 911 Speedster präzise auf die besonderen Anforderungen abgestimmt. Das variable Dämpfersystem PASM mit Sportabstimmung bietet dem Fahrer die Wahl zwischen zwei Programmen. Der Normalmodus ist für sportliches Fahren auf öffentlichen Straßen ausgelegt und ermöglicht bei wechselnden Fahrbahnverhältnissen und unebener Strecke bereits eine hohe Dynamik. Die Abstimmung des „Sport“-Modus unterstützt maximale Querschleunigung und bestmögliche Traktion auf ebener Straße. Durch ein Minimum an Aufbaubewegungen garantiert sie ein besonders präzises Fahrverhalten. Unabhängig vom gewählten Modus senkt die 25-Millimeter-Tieferlegung den Schwerpunkt des 911 Speedster und schärft so den sportlichen Auftritt.

Das Porsche Stability Management (PSM) des 911 Speedster regelt sehr sensibel und präzise dosiert. In der Grundabstimmung bietet es eine hohe aktive Sicherheit und wird längsdynamisch von den Unterfunktionen ASR (Antriebs-Schlupfregelung) und MSR (Motor-Schleppmomentregelung) sowie

ABS (Antiblockiersystem) und ABD (Automatisches Bremsendifferenzial) unterstützt. Querdynamisch kommt vor allem die Electronic Stability Control (ESC) zum Einsatz. ESC wirkt einem über- beziehungsweise untersteuerndem Fahrverhalten durch radselektive Bremseingriffe entgegen.

Auf Wunsch lässt sich PSM in zwei Stufen deaktivieren. Der ESC OFF Modus schaltet die Querdynamikregelung ESC aus und lässt Driftwinkel durch gezielte Lenk- und Gaspedalbewegungen zu. Die Traktionskontrolle TC mit ABD, ASR und MSR ist weiterhin aktiv. In der ESC+TC OFF Einstellung bleiben auch diese Regelsysteme deaktiviert. So können routinierte Fahrer ungefilterten Fahrspaß genießen – beispielsweise auf abgesperrten Strecken.

Das Porsche Torque Vectoring (PTV) arbeitet mit einer mechanischen Hinterachs-Quersperre inklusive asymmetrischer Sperrwirkung und gezielten Bremseingriffen an den Hinterrädern. Hierdurch erzielt das System auch auf wechselhaften Straßenoberflächen eine hohe Traktion, steigert die Agilität sowie die Fahrstabilität des 911 Speedster und unterstützt die Lenkpräzision.

Keramikbremsen: leichter, leistungsstärker, belastbarer und verschleißfester

Der 911 Speedster setzt serienmäßig auf die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Gegenüber konventionellen Grauguss-Komponenten bringen ihre gelochten Keramik-Verbund-Bremsscheiben nur rund die Hälfte des Gewichts auf die Waage und reduzieren die ungefederten Massen deutlich. An der Vorderachse sind sie 410 und an der Hinterachse 390 Millimeter groß. Die gelb lackierten Aluminium-Monobloc-Festsattelbremsen packen vorn mit je sechs und hinten mit vier Kolben zu. Weitere Vorteile der PCCB: Sie vereint eine höhere Brems-Performance mit größerer Dauerbelastbarkeit und Verschleißfestigkeit.

Historie

Die Geschichte der Speedster-Modelle von Porsche beginnt in den USA

Speedster-Varianten gehören seit 1952 zur Unternehmenshistorie von Porsche. Sie vereinen offenes Fahrvergnügen mit besonders ausgeprägter Fahrdynamik. Als Urvater gilt der 356 America Roadster. Dessen handgefertigte Aluminiumkarosserien entstehen bei der Erich Heuer Karosseriefabrik in Ullersricht bei Weiden in der Oberpfalz. Dank der kostspieligen Leichtbau-Karosserie wiegt er 160 Kilogramm weniger als das 356 Coupé und erreicht mit dem 70 PS starken Vierzylinder-Boxermotor eine für die damalige Zeit imposante Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h. Mit Steckscheiben für die Türen, Not-Klappverdeck und leichten Schalensitzen prägt der exklusive, für den US-Markt entwickelte und nur 16 Mal gebaute Sportwagen bereits wesentliche Speedster-Merkmale.

Es ist der US-Importeur Max Hoffman, der die Zuffenhausener fordert und auf die richtige Spur bringt. Er wünscht sich einen günstigen Porsche mit reduzierter Ausstattung, der weniger als 3.000 Dollar kostet. Im Herbst 1954 lässt Porsche eine gegenüber dem 356 America Roadster deutlich preisgünstigere Version folgen, die erstmals den Begriff „Speedster“ im Modellnamen trägt und schnell auch im Motorsport für Furore sorgt. Sie kombiniert die Stahlblechkarosserie des Cabriolets mit einer flachen Frontscheibe, reduzierter Innenausstattung und einem Notverdeck. In den USA kostet der 356 1500 Speedster gerade einmal 2.995 US-Dollar und wird in den sonnigen Küstenstaaten zum Renner. Auch Hollywood-Ikone und Hobby-Rennfahrer James Dean entscheidet sich für dieses puristische, allein dem Fahrspaß verpflichtete Modell. Es folgen weitere Generationen des 356 Speedster. Der vorläufige Höhepunkt ist 1957 mit dem 356 A 1500 GS Carrera GT Speedster erreicht: Dessen 1,5 Liter großer Königswellenmotor leistet 110 PS. Es ist das erste Serienmodell von Porsche, das eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h erreicht.

In der 911-Modellreihe hält eine Speedster-Variante 1988 Einzug und krönt die auslaufende G-Serie. Der offenste aller Elfer entsteht auf Basis des 231 PS starken 911 Carrera im breiten Turbo-Look. Wahlweise ist er in Exportmärkten auch mit schmaler Karosserie lieferbar. So entstehen 161 Exemplare mit schlanker Carrera-Karosserie. Die Windschutzscheibe ist verkürzt, ein manuell bedienbares Notverdeck verschwindet unter einer großen, in Wagenfarbe lackierten Hutze aus Kunststoff. Anders

als die 1987 auf der IAA in Frankfurt gezeigte Studie „911 Speedster Clubsport“ debütiert der Serien-Speedster erst 1988. Die Preise für den Speedster starten damals bei rund 110.000 Mark. Insgesamt entstehen 2.103 Speedster der G-Serie.

Genau anders herum ist es beim Nachfolgemodell: Vom „schmalen“ 911 Carrera Speedster der Generation 964 laufen zwischen 1992 und 1993 immerhin 930 Einheiten vom Band. Hinzu kommen 15 Fahrzeuge mit turbobreiter Karosserie. Die neuen Speedster-Modelle bekommen einen überarbeiteten Verdeckmechanismus, der die manuellen Arbeitsabläufe beim Öffnen und Schließen erleichtern soll. Auch die Verriegelung der großen Kunststoffabdeckung im Heckbereich wird optimiert. In Wagenfarbe lackierte Schalensitze aus dem 911 Carrera RS und spezielle Lederpolster setzen optische Akzente. Bei Markteinführung im Februar 1993 kostet der Speedster 131.500 Mark. Dabei muss der Käufer allerdings auf Klimaanlage, elektrische Fensterheber und zunächst auch auf einen Airbag verzichten.

Noch seltener ist der 911 Carrera Speedster auf Basis der 993-Generation: Von ihm existieren exakt zwei Exemplare. Das erste hat die Exclusive-Abteilung 1995 eigens für Ferdinand Alexander Porsche entwickelt. Es ist grün, besitzt 17-Zoll-Leichtmetallräder sowie ein Tiptronic S-Getriebe und basiert auf der Carrera-Karosserie. Später entsteht ein zweites Exemplar für den US-amerikanischen Schauspieler Jerry Seinfeld. Der Sitcom-Star – ein glühender Fan des Hauses und Besitzer einer beachtlichen Porsche Sammlung – erhält einen silbernen Speedster mit manuellem Schaltgetriebe und als turbobreites 4S-Modell mit 18-Zoll-Rädern.

Regulär in Kundenhand kommt erst wieder die bislang letzte Speedster-Version des 911: Sie ist im Jahr 2010 eine Variante der Modellgeneration 997. Der 911 Speedster leitet das 25-jährige Jubiläum von der Porsche Exclusive Manufaktur ein, das im Jahr 2011 gefeiert wird. In bester Tradition der puristischen Sportwagen formen die 60 Millimeter niedrigere, stärker geneigte Frontscheibe, die flache Kontur des sportlich geschnittenen manuellen Verdecks und die charakteristische Doppelhute auf dem Verdeckkastendeckel das markante Profil des neuen 911 Speedster. Dadurch kommt die im Heckbereich 44 Millimeter breitere Karosserie des hinterradgetriebenen Zweisitzers noch eindrucksvoller zur Geltung. Seine Weltpremiere feiert der Porsche 911 Speedster Anfang Oktober 2010 auf

dem Automobilsalon in Paris. Der Sportwagen mit 300 kW (408 PS) starkem und 3,8 Liter großem Sechszylinder-Boxermotor entsteht in einer limitierten Auflage von 356 Exemplaren. In Deutschland kommt der Speedster im Dezember 2010 zum Preis von 201.682 Euro auf den Markt.

Der 911 Speedster Concept: sportlich und puristisch im Zentrum des Markenkerns

Das wohl schönste Geschenk zum Geburtstag bereitet sich Porsche 2018 selbst: Der 911 Speedster Concept – die fahrbereite Studie eines besonders offenen und aufregenden Sportwagens – feiert seine Weltpremiere anlässlich des Jubiläums „70 Jahre Porsche Sportwagen“ in Zuffenhausen. Das in der „Heritage“-Version gezeigte Einzelstück schlägt die Brücke von den frühen Jahren des 1948 von Professor Ferdinand Porsche gegründeten Unternehmens, als die Marke mit leichten Speedster-Varianten des Porsche 356 erste Motorsporterfolge errang, bis in die Moderne.

Mit seiner puristischen Konzeption und in historisch korrekter Ausführung spiegelt der 911 Speedster Concept den Markenkern von Porsche in präziser Klarheit wider – steht er doch für maximale Freude am Fahren. Erstmals in der Neuzeit basiert dieser zweisitzige Speedster wieder auf einem GT-Modell und wurde von den Rennsportexperten der Marke entwickelt. Begeisternde Auftritte absolviert das Konzeptfahrzeug beim Goodwood Festival of Speed und der Rennsport Reunion VI im kalifornischen Laguna Seca sowie auf dem Pariser Automobilsalon. Nun lässt die Serienversion den Traum zur Wirklichkeit werden.

Porsche Design präsentiert: „Chronograph 911 Speedster“

Tribut an einen Traum: Porsche Intelligent Performance für das Handgelenk

Porsche Design hat für den neuen 911 Speedster zwei besondere Zeitmesser kreiert: den Chronograph 911 Speedster sowie den Chronograph 911 Speedster Heritage Design. Die klassischen Uhren vereinen die Gestaltungsmerkmale, Materialien und Leistungseigenschaften des Sportwagens und erweitern dadurch das einzigartige Porsche-Gefühl bis ans Handgelenk des zukünftigen Besitzers. Der Chronograph wurde gemeinsam mit den Ingenieuren aus Fahrzeugbau und Motorsport sowie den Uhrmachermeistern von Porsche Design Timepieces entwickelt. Das Fahrzeugkonzept konnte so konsequent auf das exakt dazu passende Uhrenmodell übertragen werden. In Anlehnung an das Jahr der Zulassung des Porsche 356 „Nr. 1“ Roadster ist die Auflage auf 1.948 Stück limitiert.

Porsche Design „Chronograph 911 Speedster“ – Der Antrieb

Inspiziert von der „Intelligent Performance“ des 911 Speedster, überzeugt der Chronograph durch seine technologische Besonderheit. Als Antrieb dient das erste eigens entwickelte Porsche Design Werk 01.200. Drei Jahre wurden in die Entwicklung des Kalibers mit Flyback-Mechanismus investiert, welche das Stoppen, Nullstellen und Starten von aufeinanderfolgenden Zeitintervallen in einem Vorgang zusammenfasst. In ihm steckt fundierte Ingenieurs- und Uhrmacherkompetenz aus dem eigenen Haus, gepaart mit Know-how aus dem Fahrzeugbau. Das Werk 01.200 ist nicht nur das erste eigenständig entwickelte Manufaktur-Uhrwerk von Porsche, es besitzt auch ein Chronometerzertifikat der COSC, das beste Gangwerte in allen Lagen attestiert. Die Federhausbrücke des Uhrwerks ist lastpfadoptimiert – nicht nur, um die Sicht auf die Flyback-Funktion und das Räderwerk zu gewähren, sondern auch um das Leichtbauprinzip konsequent umzusetzen. Der energieoptimierte Rotor, der dem Design der Fahrzeugfelge nachempfunden ist, besteht partiell aus Wolfram und sorgt bei dem feingliedrigen Design des Rotors für das notwendige Gewicht, um einen kraftvollen Aufzug zu gewährleisten. Der Rotor ist analog des Speedster-Rades in schwarz-seidenglanz lackiert und mit einem Zentralverschluss mit Porsche Wappen am Uhrwerk befestigt.

Die Karosserie

Wie bei Porsche Design seit 1980 üblich, ist das Gehäuse – 42,0 x 15,3 Millimeter groß und druckgeprüft bis fünf bar – aus Titan gefertigt. Das Hightech-Material, das bei Porsche seit Jahrzehnten erfolgreich unter anderem im Antriebsbereich eingesetzt wird, ist rund 40 Prozent leichter als Edelstahl und bietet neben optimaler Hautverträglichkeit und hoher Belastbarkeit auch höchsten Tragekomfort. Die schwarze Titancarbid-Beschichtung unterstreicht zudem die sportliche Gestaltung des Zeitmessers.

Das Dashboard

Das Prinzip Porsche kommt auch beim Zifferblatt zum Ausdruck: Aus leichtem Karbon gefertigt, bietet es hervorragende Ablesbarkeit aus jedem Blickwinkel. Analog zu den Kombi-Instrumenten im 911 Speedster sind alle Anzeigen mattschwarz gestaltet, um Reflexionen zu vermeiden. Als Hommage an den ersten 356 sind die Zahlen und Skalenstriche in Grün ausgeführt und entsprechen damit dem Drehzahlmesser im Fahrzeug-Cockpit. Bis ins letzte Detail thematisiert der „Chronograph 911 Speedster“ die Verwandtschaft mit dem ersten Porsche Sportwagen durch weitere Merkmale: Zum Beispiel ist die „70“ auf der Tachymeterskala farblich hervorgehoben und die Funktionsscheibe bei neun Uhr trägt den „911 Speedster“-Schriftzug.

Die Ausstattung

Jeder „Chronograph 911 Speedster“ wird mit jeweils einem schwarzen und einem roten Lederarmband in zwei unterschiedlichen Größen ausgeliefert (Größen M und L). Beide Bänder sind aus exakt demselben Leder gefertigt, das auch im Interieur des 911 Speedster verarbeitet wird. Auch die Nähte entsprechen dem Originalgarn des Interieurs. Dank des Selbstwechselmechanismus können die Lederbänder ohne Werkzeug problemlos ausgetauscht und an das Handgelenk angepasst werden.

Porsche Design Chronograph 911 Speedster im Heritage Design – Zeitlose Tradition

Wie sein Fahrzeugpendant orientiert sich der Porsche Design „Chronograph 911 Speedster im Heritage Design“ mit optischen und haptischen Details am 356 Speedster von 1954. Das Gehäuse ist aus leichtem Titan und spiegelt die Farbgebung des Sportwagens im Heritage Design wider, welches

die klassischen Farbtöne der frühen Rennwagen von Porsche zitiert. Das mattschwarze Zifferblatt ist, analog zu den Instrumenten im 911 Speedster, mit grünen und silberfarbenen arabischen Ziffern versehen. Eine grün markierte „70“ zielt die Tachymeterskala und verweist auch hier auf sieben Jahrzehnte Porsche Sportwagen. Das Porsche Design-Logo bei drei Uhr sowie der „Speedster“-Schriftzug auf der Funktionsscheibe bei neun Uhr sind goldfarben veredelt.

Wie auch bei dem „Chronograph 911 Speedster“ tickt im Inneren des Zeitmessers das Porsche Design Manufakturkaliber Werk 01.200. Dieses garantiert maximale Leistung durch exklusive Technik. Der Aufzugsrotor ist passend zum Felgendesign des Heritage Design-Pakets in Platinum Seidenglanz lackiert. Am Uhrwerk befestigt ist er durch den Zentralverschluss mit Porsche Wappen, welches dem historischen Design gewidmet ist. Analog zum Fahrzeug-Interieur sind die Lederbänder aus cognacfarbenem Fahrzeugleder mit farblich abgestimmten Nähten gefertigt. Was beide Chronographen eindeutig mit den Sportwagen verbindet, ist die Limitierungsnummer auf dem Gehäuseboden, die der des Fahrzeugs entspricht.

Individualität bis ins letzte Detail

Genau wie der 911 Speedster in der Porsche Exclusive Manufaktur ganz nach den Wünschen der zukünftigen Besitzer veredelt wird, so können auch die Chronographen entsprechend individualisiert werden. Im Exterieur kann die Ausführung des Aufzugsrotors analog zur gewählten Fahrzeugfelge angepasst werden. Damit richtet sich das Angebot „Porsche Design für Porsche“ an Liebhaber und Sammler, die genau wissen, was sie wollen: einzigartigen Luxus in individueller Ausführung, kompromisslos in Form und Funktion, perfekte technische und optische Umsetzung.

Der Porsche Design „Chronograph 911 Speedster“ und der „Chronograph 911 Speedster im Heritage Design“ sind ab Mai 2019 exklusiv für zukünftige Besitzer des Porsche 911 Speedster oder Porsche 911 Speedster im Heritage Design-Paket in Porsche Zentren weltweit bestellbar.