

PORSCHE

Der neue Porsche 911 S/T

Pressemappe

Kraftstoffverbrauch und Emissionen

Porsche 911 S/T: Kraftstoffverbrauch kombiniert 13,8 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 313 g/km

Alle Angaben beziehen sich auf das EU-Modell.

Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Alle von Porsche angebotenen Neufahrzeuge sind nach WLTP typgenehmigt. Offizielle von den WLTP-Werten abgeleitete NEFZ-Werte liegen für Neufahrzeuge seit dem 1. Januar 2023 nicht mehr vor und können daher nicht mehr angegeben werden.

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.

Inhalt

Highlights	4
Der neue Porsche 911 S/T: Highlights.....	4
Kurzfassung	5
Fahrspaß garantiert: Der neue Porsche 911 S/T.....	5
60 Jahre Porsche 911	8
Historie: 911 S (ST) (1969 bis 1972)	13
Leichtbau und Purismus	15
Antrieb und Performance	17
Fahrwerk und Dynamik	19
Design und Ausstattung	20
Heritage Design Paket	22
Exklusiv: Der Porsche Design Chronograph 1 - 911 S/T	24

Highlights

Der neue Porsche 911 S/T: Highlights

- **Sondermodell zum 60. Modelljubiläum des 911**

Sechs Jahrzehnte Porsche 911: Am 12. September 2023 jährt sich die erstmalige Vorstellung der Sportwagenikone zum 60. Mal.

- **Auf 1.963 Exemplare limitiert**

In Anlehnung an das Debütjahr 1963 des 911 limitiert Porsche den 911 S/T auf 1.963 Exemplare.

- **Der leichteste 911 des Typs 992**

Mit dem großflächigen Einsatz von CFK und vielen modellexklusiven Bauteilen erreicht der 911 S/T ein Leergewicht von nur 1.380 Kilogramm.

- **4,0 Liter, 525 PS, 9.000/min, Handschaltgetriebe**

Der Porsche 911 S/T kombiniert den Hochdrehzahl-Boxermotor des 911 GT3 RS exklusiv mit einem Sechsgang-Handschaltgetriebe.

- **Leichtbaukupplung und Einmassenschwungrad**

Signifikante Gewichtsreduzierungen in den rotierenden Massen verschaffen dem 911 S/T ein besonders spontanes Ansprechverhalten.

- **Puristische Fahrwerkskonstruktion**

Der 911 S/T kombiniert eine Doppelquerlenker-Vorderachskonstruktion mit einer Mehrlenker-Hinterachse ohne Hinterachslenkung

- **Optional: Heritage Design Paket**

Das Heritage Design Paket greift die Tradition des Modells optisch an Karosserie und im Innenraum auf.

Kurzfassung

Fahrspaß garantiert: Der neue Porsche 911 S/T

Stuttgart. Porsche feiert das 60. Jubiläum des 911 mit einer auf maximalen Fahrspaß ausgelegten Sonder-Edition. Der auf 1.963 Exemplare limitierte Porsche 911 S/T setzt auf konsequenten Leichtbau und ein puristisches Fahrerlebnis. Das exklusive Jubiläumsmodell verbindet die Stärken der Modelle 911 GT3 mit Touring-Paket und 911 GT3 RS und bietet eine einmalige Verbindung aus Agilität und Fahrdynamik. Es kombiniert den frei saugenden, 386 kW (525 PS) starken Vierliter-Boxermotor aus dem 911 GT3 RS mit einem kurz übersetzten Schaltgetriebe. Hinzu kommen konsequenter Leichtbau bis ins kleinste Detail und eine auf Agilität und Fahrbarkeit optimierte Fahrwerksabstimmung. Der 911 S/T wiegt lediglich 1.380 Kilogramm (DIN leer) und ist damit das leichteste Modell der Generation 992. Das Heritage Design Paket verdeutlicht optional die Anleihen an der Wettbewerbsversion des 911 S, die Ende der 1960er- und Anfang der 1970er-Jahre zahlreiche Erfolge im Motorsport erzielte.

In die Konzeption des Jubiläumsmodells floss ein hohes Maß an GT- und Motorsport-Kompetenz von Porsche ein. Dies zeigt sich in einem besonders leichtfüßigen und agilen Handling, das auf maximalen Fahrspaß auf kurvigen Landstraßen ausgelegt ist. Die reduzierte Trägheit der rotierenden Massen sorgt für ein besonders spontanes Ansprechverhalten auf alle Eingaben des Fahrers. Jede Lenkbewegung, jeder Druck auf Gaspedal oder Bremse werden unmittelbar umgesetzt. Anders als beim 911 GT3 RS lag der Schwerpunkt der Entwicklung des 911 S/T nicht auf dem Rundstreckeneinsatz, sondern auf Fahrten auf öffentlichen Straßen.

Die Namensgebung identifiziert den neuen 911 S/T als Nachfahren einer besonders sportlichen Version der ersten 911-Generation. Ab 1969 bot Porsche den 911 S in einer speziellen Wettbewerbsausführung an. Intern hießen diese Fahrzeuge 911 ST. Modifikationen an Fahrwerk, Rädern, Motor und Karosserie verbesserten ihre Längs- und Quer-Performance signifikant. Große Spoiler oder andere aerodynamische Verbesserungen kamen bei diesen Modellen noch nicht zum Einsatz. Der neue 911 S/T greift den Geist des ursprünglichen 911 S (ST) auf und überträgt ihn in die aktuelle Modellgeneration des Porsche 911. Das Jubiläumsmodell kombiniert Elemente des 911 GT3 RS mit der

Karosserie des 911 GT3 und ergänzt sie um exklusive Bauteile. So entsteht ein einmaliges Fahrerlebnis innerhalb des GT-Portfolios der 911-Palette.

Leichtbau von Kotflügel bis Kupplung

Sein besonders agiles und direktes Fahrverhalten erreicht der 911 S/T unter anderem mit konsequentem Leichtbau. Der Frontdeckel, das Dach, die vorderen Kotflügel sowie die Türen mit ihren markanten Einzügen bestehen ebenso aus leichtem Kohlenstofffaser-verstärktem Kunststoff (CfK) wie Überrollkäfig, Hinterachsstabilisator und Schubfeld. Serienmäßig stattet Porsche das Jubiläumsmodell außerdem mit Felgen aus Magnesium, der Keramik-Bremsanlage PCCB, einer Lithium-Ionen-Starterbatterie und Leichtbau-Glas aus. Mit reduzierter Dämmung, dem Entfall der Hinterachslenkung sowie Gewichtseinsparungen im Antriebsbereich erreicht der 911 S/T ein Leergewicht nach DIN von lediglich 1.380 Kilogramm. Damit wiegt er noch einmal knapp 40 Kilogramm weniger als ein 911 GT3 Touring mit Schaltgetriebe.

Exklusiv für den 911 S/T entwickelten die Porsche-Ingenieure eine neue Leichtbau-Kupplung. In Verbindung mit einem Einmassenschwungrad senkt sie das Gewicht der rotierenden Massen um 10,5 Kilogramm. Dies verbessert das Ansprechverhalten des frei saugenden Boxermotors spürbar: Das Aggregat dreht besonders schnell und unmittelbar hoch. Gekoppelt an ein Sechsgang-Handschaftgetriebe mit kürzerer Übersetzung als beim 911 GT3 erreicht der Hochdrehzahlmotor im 911 S/T eine nochmals spontanere Dynamik. Er beschleunigt den 911 S/T in 3,7 Sekunden auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 300 km/h (abgeregelt). Als einziger 911 der aktuellen Generation kombiniert der 911 S/T eine Doppelquerlenker-Vorderachskonstruktion mit einer Mehrlenker-Hinterachse ohne Hinterachslenkung. Dämpfer und Regelsysteme erhielten eine darauf angepasste Abstimmung. Die serienmäßige Leichtbau-Sportabgasanlage bereichert das Fahrerlebnis um ein markantes Klangbild.

Auch bei den aerodynamischen Maßnahmen am 911 S/T steht der Einsatz auf der Straße im Vordergrund. Der 911 S/T ist serienmäßig mit einer Abrisskante („Gurney“) am ausfahrbaren Heckspoiler ausgestattet. In Kombination mit den Modifikationen an Front und Unterboden ist der neue Porsche 911 S/T optimal ausbalanciert. Zur Serienausstattung

gehören außerdem Leichtbau-Magnesium-Räder in 20 Zoll vorne und 21 Zoll hinten mit Zentralverschluss. An der Vorderachse sorgen Ultra-High-Performance-Reifen in der Dimension 255/35 ZR 20 für ein hohes Maß an mechanischem Grip. An der Hinterachse rollt der 911 S/T auf Pneus der Dimension 315/30 ZR 21. Cfk-Vollschalensitze sind serienmäßig. Der Vierwege-Sportsitz Plus ist alternativ ohne Aufpreis erhältlich. Das Kombiinstrument und die Uhr des Sport-Chrono-Pakets führt Porsche in historischer Farbgebung in Grün aus.

Optional bietet Porsche den 911 S/T mit einem exklusiven Heritage Design Paket an. Für diese besonders edle Variante sind exklusiv die neue Exterieurfarbe Shorebluemetalllic sowie die Felgenfarbe Ceramica erhältlich. Auf den Türen können auf Wunsch ein Dekorfoliensatz sowie eine Startnummer von 0 bis 99 aufgebracht werden. Porsche-Wappen im klassischen Design des Ur-Elfers an Front, Radzierdeckeln, Lenkrad, Kopfstützen sowie auf dem Fahrzeugschlüssel unterstreichen die historischen Wurzeln des 911 S/T. Zusätzlich gehören eine Bi-Color- Semianilin-Lederausstattung in Schwarz/Classic Cognac mit erweiterten Lederumfängen, ein Dachhimmel in perforiertem Dinamica und weitere Elemente aus der Porsche Exclusive Manufaktur zum Paket. Der Schriftzug „Porsche“ und die Modellbezeichnung „911 S/T“ am Fahrzeugheck sind in Gold ausgeführt.

Als besonderes Extra bietet Porsche Kunden des 911 S/T exklusiv den ebenfalls auf 1.963 Exemplare limitierten Chronograph 1 – 911 S/T an. Ausgestattet mit einem Gehäuse aus Titan, aus Gewichtsgründen unbeschichtet und gestrahlt, greift diese exklusive Armbanduhr das Leichtbaukonzept des puristischen 911-Sondermodells auf. Das Herzstück des Chronographen ist das Porsche Design WERK 01.240 mit COSC-Zertifizierung und Flyback-Funktion. Es wird von einem Rotor angetrieben, der das Design des Magnesiumrads des 911 S/T aufgreift.

60 Jahre Porsche 911

Sechs Jahrzehnte pure Faszination und Fahrfreude

Es ist der 12. September 1963. Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt am Main debütiert ein Fahrzeug, das die Sportwagenwelt nachhaltig prägen wird: Porsche präsentiert den 901 als Nachfolger des erfolgreichen 356. Obwohl der dynamische 2+2-Sitzer bei seinem Debüt noch nicht den heute ikonischen Namen 911 trägt, gibt er die Richtung für die folgenden 60 Jahre vor. Er ist die technische, optische und emotionale Blaupause für eine der längsten Modellgeschichten der Automobilwelt.

Getreu Porsches Leitmotiv „Fahren in seiner schönsten Form“ entwickeln Porsches Ingenieure den Sportwagen kontinuierlich, aber stets behutsam weiter. In mittlerweile acht Fahrzeuggenerationen optimieren und verbessern sie ihn. Dabei bewahren sie seinen Charakter und seine Silhouette. Wie kein anderes Modell verbindet der Porsche 911 Sportlichkeit und Alltagstauglichkeit, Tradition und Innovation, Exklusivität und soziale Akzeptanz sowie Design und Funktionalität.

Die erste Generation Porsche 911 (1963-1973)

Der Ur-Elfer bietet, was seinem Vorgänger 356 noch fehlt: Im ersten Porsche 911 gibt es zwei Notsitze im Fond. Außerdem einen großen Kofferraum und einen starken Boxer-Motor mit sechs Zylindern, verpackt in einer flachen und modernen Karosserie. Porsche behält das bewährte Heckmotor-Layout bei und kühlt die Aggregate weiterhin mit Luft. Beide technischen Lösungen werden zum Markenzeichen der Modellreihe, der Heckmotor ist es bis heute.

Der Sechszylinder-Motor im ersten 911 leistet zunächst 130 PS aus 2,0 Litern Hubraum. Das ermöglicht eine Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h. Später ergänzt Porsche weitere Leistungsstufen mit 110 PS, 140 PS und 160 PS. Ab 1970 vergrößern die Ingenieure den Hubraum auf 2,2 und 2,4 Liter, im Spitzenmodell 911 Carrera RS 2.7 sogar auf die namensgebenden 2,7 Liter. In seiner vorerst stärksten Serienversion leistet der Porsche 911 beeindruckende 210 PS. Die Varianten 911 T, E und S sind die ersten deutschen Fahrzeuge,

die die strengen Abgasnormen der US-Umweltbehörde EPA erfüllen. Ab 1967 gibt es alternativ zum Handschalter zudem das halbautomatische Vierganggetriebe Sportomatic.

Porsche bietet den Ur-Elfer zunächst nur als Coupé an. 1967 folgt der 911 Targa, ein Sicherheitscabriolet mit breitem Überrollbügel. Im Lauf seiner zehnjährigen Bauzeit erhält der erste 911 eine dreiteilige Sicherheitslenkung, innenbelüftete Scheibenbremsen, eine mechanische Einspritzung und eine Hohlraumversiegelung gegen Rost. Zudem ist er der erste Serien-Pkw, der mit einem Heckspoiler zur Reduzierung des Auftriebs ausgestattet ist.

G-Serie: Die zweite Generation Porsche 911 (1973-1989)

Im Jahr 1973 überarbeitet Porsche den 911, bewahrt aber Silhouette und Design. Die Produktion des intern „G-Serie“ genannten Modells startet nach den Werksferien 1973, der 911 wird etwas länger und komfortabler. Seine neuen Kunststoffstoßstangen bewahren die Karosserie vor Parkschäden, automatische Sicherheitsgurte und Integralsitze schützen die Insassen. 1977 führt Porsche eine Karosserie mit breiterem Heck ein, 1983 ein 911 Cabriolet ohne Sicherheitsbügel. Der 911 Targa bleibt im Programm. Der 911 Speedster komplettiert ab 1988 das Karosserieportfolio.

Boxermotoren mit 2,7 Litern Hubraum gibt es in der G-Serie bereits im Basismodell. Dort leistet der Antrieb 150 PS. Technischer Höhepunkt der zweiten 911-Generation ist der 911 Turbo, intern als 930 bezeichnet. Der erste Porsche mit Abgasturbolader leistet zunächst 260, ab 1977 sogar 300 PS. Die Baureihe erhält außerdem Innovationen wie feuerverzinkte Bleche (ab 1975) und eine digitale Motorelektronik (1984).

964: Die dritte Generation Porsche 911 (1989-1994)

1989 verändert Porsche den 911 grundlegend. Fast 85 Prozent des intern 964 genannten Modells sind neu entwickelt, von der bulligen Front über die aerodynamisch optimierten Regentrinnen bis hin zum markanten Heck. Servolenkung, ABS, eine effizientere Heizung, eine Zentralverriegelung und höhenverstellbare Sitze sind nun Teil der Ausstattung. Ein neuentwickelter Sechszylinder-Boxer mit 3,6 Litern Hubraum leistet 250 PS. Das Spitzenmodell 911 Turbo S bringt es auf 381 PS. Es bleibt bei den Karosserieformen Coupé, Cabriolet, Targa und Speedster.

Erstmals fährt der 911 zudem mit Allradantrieb. Im 911 Carrera 4 setzt Porsche einen aus dem Supersportwagen 959 adaptierten, überarbeiteten Allradstrang ein. Zudem führt Porsche einen automatisch ausfahrbaren Heckspoiler sowie Doppelzündung und Klopfregelung ein. Ab 1989 gibt es den 911 erstmals mit der vollautomatischen Tiptronic, ab 1991 serienmäßig mit Airbags für Fahrer und Beifahrer. Der Typ 964 ist das erste Serienfahrzeug mit einem serienmäßigen Metallkatalysator.

993: Die vierte Generation Porsche 911 (1994-1998)

Rund 400 Millionen Mark investiert Porsche in die Entwicklung des neuen 911. Der Vorgänger spendet nur seine Dachlinie, die Designer verändern behutsam alle anderen Formen. Fahrerisch hebt sich das neue Modell ebenfalls deutlich vom Vorgänger ab: Eine Mehrlenkerhinterachse verbessert die Fahrdynamik und den Komfort. Die Boxermotoren leisten 272 PS im Basismodell bis 450 PS im 911 Turbo mit der Option „Werksleistungssteigerung 2“. Erstmals steht der leichte und puristische 911 GT2 auf Turbo-Basis in der Preisliste.

Im Typ 993 bringt Porsche das Abgaskontrollsystem OBD II, Hohlspeichen-Aluminiumfelgen (im 911 Turbo), die Biturboaufladung und das Varioram-Ansaugsystem mit verstellbarer Saugrohrlänge (ab 1996) in Serie. Zum ersten Mal trägt der 911 Targa ein elektrisch versenkbares Glasdach. Und zum letzten Mal sind die Motoren in einem Porsche 911 luftgekühlt.

996: Die fünfte Generation Porsche 911 (1998-2005)

Porsche erfindet den 911 neu. Der Typ 996 wird länger, breiter und leichter, zum ersten Mal sind seine Scheinwerfer nicht mehr rund. Die wichtigste Neuerung ist aber seine Wasserkühlung des Motors. Weiterentwickelte Emissionsstandards in Verbindung mit der Einführung der neuen Vierventil-Zylinderköpfe erfordern im 911 die Regulierung des Temperaturhaushalts der Boxermotoren mit Wasser. Mit dieser Maßnahme steigt die Leistung im Basismodell auf 300 PS. Das Leistungsspektrum reicht bis zu 462 PS im Spitzenmodell 911 GT2.

Im schnellsten 911 des Typs 996 debütiert eine besondere Bremsanlage: Die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) gehört zum Serienumfang des 911 GT2. Sie ist extrem hitzebeständig, bedeutend leichter als eine Stahlbremse und mit einer Haltbarkeit von bis zu 300.000 Kilometern sehr ausdauernd.

997: Die sechste Generation Porsche 911 (2004-2012)

Im Typ 997 kehrt Porsche zu den klassischen runden Hauptscheinwerfern zurück. Der 911 zitiert wieder seine Wurzeln und unterscheidet sich so stärker vom Porsche Boxster. Alle Motoren erfahren Leistungssteigerungen. Das Spektrum streckt sich von 325 PS im 911 Carrera bis 620 PS im erstmals verfügbaren 911 GT2 RS. Der neue 911 GTS schließt die Lücke zwischen 911 Carrera S und 911 GT3. Zum ersten Mal ist ein schnell schaltendes Doppelkupplungsgetriebe im Porsche 911 verfügbar.

Porsche führt im Typ 997 das Porsche Active Suspension Management (PASM) ein, entwickelt eine Zahnstangenlenkung mit variabler Lenkübersetzung und installiert Turbolader mit variabler Turbinengeometrie (VTG) am Motor des 911 Turbo. Er ist der erste Serien-Benziner mit dieser Technik. Zudem debütieren im 997 eine Abgasanlage mit Klappenregelung und ein per Tastendruck aktivierbarer Sportmodus.

991: Die siebte Generation Porsche 911 (2011-2019)

Signifikant mehr Radstand, eine breitere Spur und raffinierte Technik: Der Typ 991 stellt für Porsche einen großen Entwicklungsschritt dar. Seine längere und breitere Karosserie wiegt dank Aluminium-Stahl-Bauweise 80 Kilogramm weniger als die des Vorgängers. Obwohl der 911 nun spürbar sportlicher fährt, bietet er mehr Komfort und Platz als je zuvor. Zu Produktionsbeginn leistet ein 3,4-Liter-Boxermotor im 911 Carrera 350 PS. Das Spitzenmodell 911 GT2 RS bringt es ab 2017 auf die doppelte Leistung.

Zur Modellpflege im Jahr 2015 stellt Porsche die Antriebe der Carrera- und GTS-Modelle von Saug- auf Turbomotor um. Die neuen Aggregate bieten mehr Kraft bei verbesserten Emissionswerten. Im Typ 991 führt Porsche außerdem die Wankstabilisierung PDCC, die Hinterachslenkung, eine aktive Aerodynamik und eine Wasseraufspritzung für die

Ladeluftkühler in der Baureihe ein. Im Jahr 2013 feiert Porsche mit dem Sondermodell „50 Jahre 911“ ein großes Modelljubiläum.

992: Die achte Generation Porsche 911 (ab 2019)

Mit dem Modellwechsel auf den Typ 992 bereitet Porsche den 911 für eine teilelektrische Zukunft vor: Ein neu konstruiertes Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe lässt Platz für einen Elektromotor in der Getriebeglocke. Zusätzlich reduzieren innermotorische Verbesserungen den Schadstoffausstoß der Boxer-Triebwerke. Die leisten, Stand Sommer 2023, 385 PS im 911 Carrera und bis 650 PS im 911 Turbo S.

Nässe-Erkennung, Nachtsichtassistent und ein Drag-Reduction-System sind nur einige der Innovationen, die im neuen 911 debütieren. Während die Derivate des 911 stets moderner und besser werden, vergisst Porsche nicht den Blick in den Rückspiegel: Erstmals seit 1984 gibt es mit dem 911 Dakar wieder einen geländetauglichen Porsche 911. Der 911 Sport Classic zitiert den ikonischen Heckspoiler des 911 Carrera RS 2.7 von 1972. Mit dem 911 S/T feiert Porsche das Jubiläum 60 Jahre 911.

Historie: 911 S (ST) (1969 bis 1972)

Gerüstet für den Wettbewerb

In der zweiten Hälfte der 1960er Jahre entwickelt Porsche eine rennsporttaugliche Version des 911. Der 911 R erreicht mit umfangreichen Gewichtseinsparungen ein Leergewicht von nur 800 Kilogramm. Für die Serienproduktion eines derart reduzierten 911 ist es zwar zu früh. Aber die Erfahrungen aus der Konstruktion fließen in ein neues Projekt ein: Porsche bietet ab 1969 eine Wettbewerbsausrüstung für den 911 S an. Um die aufwendige Typisierung eines neuen Modells zu umgehen, trägt das Auto offiziell weiter seine reguläre Verkaufsbezeichnung. Intern nennt Porsche ihn 911 ST.

Leichtbau ist ein Kernthema des Fahrzeugs. Porsche homologiert eine Kombination aus dem 911 S mit 2,2-Liter-Motor und der reduzierten Innenausstattung des 911 T für die Gruppe 3 der FIA. Zur Gewichtsreduktion tragen unter anderem Scheiben aus Plexiglas sowie Karosserieteile aus Aluminium und GFK bei. Das Auto fährt bereits im Januar 1970 erste Erfolge ein: Bei der Rallye Monte Carlo sichern sich gleich drei Porsche 911 S 2.2 (ST) die Plätze 1, 2 und 4. Im Laufe der Bauzeit fahren 911 S (ST) in verschiedenen Ausbaustufen unter anderem bei der Akropolis Rallye (1969), auf dem Nürburgring (1970), bei der East African Safari (1971) und bei den Langstreckenrennen von Le Mans (1972) und von Daytona (1973).

Ab Oktober 1970 führt Porsche den 911 S (ST) als „Sport-Standard-Ausführung“ mit Straßenzulassung unter der Mehr-Minder-Ausstattungsnummer M471. Mit dieser Nummer lässt sich das ST-Paket bei jedem Händler bestellen, es ist regulärer Bestandteil des 911-Portfolios. Die Motorsport-Version für die Rundstrecke erhält die Nummer M491, in der Rallye-Variante die Nummer M494.

Porsche entwickelt das Konzept kontinuierlich weiter. Das FIA-Reglement erlaubt eine Hubraumsteigerung um 0,1 Liter gegenüber dem Serienaggregat. Die Wettbewerbsausführungen erhalten Motoren mit 2,3 Litern (Januar 1971), 2,4 Litern (März 1971) und schließlich 2,5 Litern Hubraum (September 1971). Ab Januar 1970 schaffen Kotflügelverbreiterungen aus Kunststoff Platz für breite Reifen auf Felgen in 7 und 9 Zoll.

Da die FIA für die Saison 1972 den Austausch von Karosserieteilen gegen solche aus Kunststoff verbietet, baut Porsche die Verbreiterungen ab September 1971 aus Stahl.

Während der Bauzeit verändert sich das Erscheinungsbild des 911 S (ST). Dennoch verfügt er stets über einige prägende Merkmale: In der „Sport-Standard-Ausführung“ entfallen Stoßstangenhörner, Befestigung für Zusatzscheinwerfer, Zier- und Schutzleisten an den Türen sowie Gummi- und Zierleisten an den Stoßstangen. Gummistraps ersetzen die Deckelschlösser vorn und hinten. Im Innenraum weichen Chromschmuck, Beifahrersonnenblende, Aufnahmepunkte für Gurtbefestigungen, Entdröhpappen, Gummi-Fußmatten, Ascher, Heizung und Handschuhfach. Dafür installiert Porsche einen Tourenzähler bis 10.000 1/min, ein kleineres Lenkrad, die Schalensitze „Scheel“ oder „Recaro“ mit Hosenträgergurten, reduzierte Türverkleidungen, einen dünnen Nadelfilzteppich und eine Fußablage für den Fahrer. Auf Wunsch gehören außerdem eine Stoppuhr-Zeituhr-Kombination, das Rechengerät Twin-Master mit Leselampe, ein Hupenknopf für den Beifahrer und eine Sprechanlage für beide Insassen zur Ausstattung.

Neben dem größeren Hubraum setzt Porsche zudem weitere Maßnahmen an den Motoren des 911 S (ST) um: Vergaser mit spezifischen Ansaugrohren, scharfe Nockenwellen und eine Doppelzündanlage steigern die Leistung. Für die Wettbewerbsvarianten entwickeln die Ingenieure eine gegendruckoptimierte Abgasanlage und modifizierte Zylinderköpfe mit dazugehörigen Zylindern. In seiner letzten Evolutionsstufe leistet der 2,5-Liter-Boxermotor 270 PS. Ein zusätzlicher Kühler reguliert die Temperatur des Motorölkreislaufs. Stoßdämpfer von Koni oder Bilstein und Verstärkungen an der Karosserie verbessern das Fahrverhalten.

Die Produktion des 911 S (ST) endet nach rund drei Jahren. Auf ihn folgt ein weiteres Modell mit Motorsport-Fokus und der Ausstattungsnummer M471: Fortan bildet der 911 Carrera RS 2.7 mit seiner ausgefeilten Aerodynamik, weiteren Leichtbau-Maßnahmen und mehr Motorleistung die sportliche Spitze der Porsche-Palette.

Leichtbau und Purismus

Der leichteste Porsche 911 der Generation 992

Der neue 911 S/T fokussiert sich auf die Straße, er entstammt aber dem Motorsport. Wie für alle anderen GT-Fahrzeuge von Porsche gilt für ihn die Maxime des intelligenten Leichtbaus. Das Fahrzeuggewicht beeinflusst ganz wesentlich das Fahrgefühl: Jedes gesparte Gramm muss nicht beschleunigt, gebremst oder gelenkt werden. Deshalb steht für die Porsche-Ingenieure bei der Konstruktion des 911 S/T der Leichtbau im Vordergrund. Sie realisieren ein sensationell geringes Gesamtgewicht von nur 1.380 Kilogramm (DIN leer).

„Mit konsequenter Gewichtsreduktion erreichen wir einen enormen Zugewinn an Dynamik, den man dem Auto in jeder Kurve anmerkt. Der 911 S/T ist spürbar das leichteste Modell aus der aktuellen 911-Baureihe“, sagt Andreas Preuninger, Leiter Porsche GT-Fahrzeuge.

Ein besonderes Augenmerk liegt beim 911 S/T auf der Reduktion der rotierenden Massen rund um den Kurbeltrieb des Boxermotors. Auf diese Weise verbessern die Ingenieure das Ansprechverhalten. Speziell für den 911 S/T entwickelten sie eine Leichtbaukupplung nach Zweischeiben-Prinzip. In Kombination mit dem serienmäßigen Einmassenschwungrad sinkt das Gewicht der direkt an der Kurbelwelle positionierten Bauteile um 10,5 Kilogramm. Eine Maßnahme, die die Spontanität des Antriebs fördert. Gekoppelt mit dem Sechsgang-Handschaltgetriebe entsteht ein unvergleichlich aktives, begeisterndes Fahrgefühl.

Für einen Sportwagen besitzt außerdem das Gewicht der ungefederten Massen eine elementare Bedeutung. Eine Reduzierung wirkt sich direkt und sofort spürbar auf das Fahrverhalten aus. Porsche stattet den 911 S/T deshalb serienmäßig mit Magnesiumrädern und der Karbon-Keramikkbremse (PCCB) aus. Zudem besteht der Hinterachs-Stabilisator nicht aus Federstahl, sondern aus leichterem CfK. Die Hinterachslenkung entfällt im 911 S/T. Insgesamt sinkt das Gewicht an den für das Fahrverhalten relevanten Stellen deutlich. Daraus ergibt sich ein besonders agiles und präzises Handling.

Wie im Motorsport üblich, spart die Karosserie des 911 S/T mit der Verwendung von CfK-Teilen Gewicht ein. Die vorderen Kotflügel bestehen aus dem leichten Werkstoff, ebenso der vom 911 GT3 Touring übernommene Frontdeckel. Die CfK-Türen aus dem 911 GT3 RS, sind noch einmal leichter als die Leichtbau-Aluminiumtüren der Schwestermodelle. Des

Weiteren trägt der Einsatz von CfK in strukturellen Bauteilen zur Reduktion des Gesamtgewichts bei. Das Material kommt bei Dach Überrollkäfig, dem erwähnten Stabilisator und dem im ~~Vorderwagen~~ Hinterwagen zur Versteifung zwischen Achsanlenkpunkten und Bodengruppe eingesetzten Schubfeld zum Einsatz.

Viele der im Sondermodell 911 S/T eingesetzten Mittel zur Gewichtsreduktion haben im 911 eine lange Tradition. Wie für GT- und RS-Modelle üblich, reduzieren die Ingenieure im 911 S/T anteilig die Dämmung, um das Gewicht zu senken und die Verbundenheit zur Straße zu intensivieren. Seine Fenster bestehen aus Dünnglas, ähnlich wie die Frontscheibe des 911 R von 1967. Die Türöffner im Innenraum sind auf charakteristische Schlaufen reduziert, eine Maßnahme, die Porsche 1972 im 911 Carrera RS 2.7 einführte. Wie schon im 911 Carrera RS der Baureihe 993 ist eine leichte Starterbatterie installiert. Im 911 S/T verfügt der Lithium-Ionen-Akku „Track“ über eine Kapazität von 40 Ah und wiegt nur 9,5 Kilogramm. Er ist damit 3 Kilogramm leichter als die Lithium-Ionen-Batterie des 911 GT3 Touring.

Antrieb und Performance

Saugmotor, Leichtbaukupplung, Schaltgetriebe

Der emotionale und technische Höhepunkt des 911 S/T ist sein Antrieb. Der frei saugende 4,0-Liter-Boxermotor mit einer Nennleistung von 386 kW (525 PS) basiert auf einer Entwicklung für den Motorsport, die für den Einsatz auf der Straße nur wenige Modifikationen erfuhr. Der aus dem 911 GT3 RS bekannte Sechszylinder verfügt über sechs Einzeldrosselklappen, eine Trockensumpfschmierung, eine Abregeldrehzahl von 9.000/min und einen unvergleichlich intensiven Charakter. Zum ersten Mal und exklusiv im 911 S/T koppeln die Ingenieure den Motor an ein manuelles Sechsgang-Getriebe. Damit fördern sie die Verbundenheit zwischen Fahrer und Fahrzeug und realisieren ein besonders direktes Fahrgefühl. Zudem statten sie ihn mit einer Leichtbaukupplung und einem Einmassenschwungrad aus.

Die Kupplung und das Schwungrad entwickelte Porsche exklusiv für den 911 S/T. Sie sparen im Vergleich zu den entsprechenden Serien-Bauteilen 10,5 Kilogramm ein. Auf diese Weise steigern die Ingenieure die Drehfreudigkeit des Antriebs: Die Gewichtskur in der Getriebeglocke reduziert die Trägheit im Antriebsstrang. Sie lässt den Boxermotor freier und leichter hochdrehen. Aus dem 911 GT3 Touring erhält der 911 S/T außerdem das manuelle Sechsgang-Schaltgetriebe. Für den neuen, straßenfokussierten GT-Sportwagen kürzte Porsche die Achsübersetzung um 8 Prozent. Mit dem modifizierten Übersetzungsverhältnis und den reduzierten rotierenden Massen steht in allen Gängen mehr Agilität zur Verfügung. Das Auto beschleunigt drehfreudiger und mit einer spürbar gesteigerten Dynamik.

„Der 911 S/T zieht mit einer ungeheuren Kraft und Spontanität vorwärts. Er fühlt sich noch viel schneller an, als er ohnehin schon ist“, sagt Motorsport-Legende Walter Röhrl. Tempo 100 erreicht der 911 S/T nach nur 3,7 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit ist bei Tempo 300 km/h elektronisch abgeregelt.

Der charakteristische Saugmotor erreicht sein maximales Drehmoment von 465 Nm bei 6.300/min, seine Höchstleistung von 386 kW (525 PS) bei 8.500/min. Hohe Drehzahlen von bis zu 9.000/min bedeuten hohe Ansprüche an den Ventiltrieb des Motors. Anders als die meisten Serienaggregate verzichtet der Rennmotor im 911 S/T deshalb auf einen

hydraulischen Ventilspielausgleich. Porsche setzt starre Schleppebel ein und stellt das Ventilspiel einmalig bei der Produktion des Aggregats mit austauschbaren Plättchen ein. Eine spätere Korrektur ist nicht nötig. Auf diese Weise halten die Vierventil-Zylinderköpfe den Drehzahlen stand. Des Weiteren sorgen geschmiedete Kolben, Pleuel aus Titan und eine Trockensumpfschmierung mit einer vollvariablen Druckpumpe, sieben Absaugstufen und einer zusätzlichen Ölversorgung über die Kurbelwelle für Stabilität bei hohen Kolben- und Kurvengeschwindigkeiten. Eine Plasmabeschichtung an den Zylinderwänden reduziert die innermotorische Reibung. Die Leichtbau-Abgasanlage aus Edelstahl steuert eine charakter- und klangstarke Akustik bei. Die Auto Start-Stopp-Funktion entfällt im 911 S/T.

Fahrwerk und Dynamik

Modellexklusive Fahrwerkskonstruktion im 911 S/T

Für eine optimale Kurvenperformance und ideale Bremspräzision rüstet Porsche den 911 S/T mit einer Doppelquerlenker-Vorderachse aus. Die aus den Modellen 911 GT3 Touring und 911 GT3 RS bekannte Konstruktion entstammt dem Motorsport und zeichnet sich durch eine hohe Sturzstabilität beim Einfedern aus. Zudem reduziert sie bei scharfen Bremsmanövern die Nickbewegungen der Karosserie und verbessert so die Fahreigenschaften vor allem in hochdynamischen Situationen spürbar. Im 911 S/T kombiniert Porsche sie erstmals mit einer Mehrlenker-Hinterachse ohne Hinterachslenkung.

„Ziel des 911 S/T ist es, eine möglichst direkte Verbindung zur Straße herzustellen und ein einzigartiges Fahrerlebnis umzusetzen. Deshalb bekommt das Auto viele Elemente aus dem Motorsport bei gleichzeitig verschlanktem Technikumfang“, sagt Frank Moser, Leiter der Baureihen 718 und 911. Neben einer Gewichtsersparnis erreichen die Ingenieure mit dem Verzicht auf die Hinterachslenkung ein traditionelles, puristisches Fahrverhalten. Mit der Verwendung von Uniball-Lagern an der Vorderachse (komplett) und an der LSA-Fünflenker-Hinterachse (Innen- und Außenseite am unteren Querlenker) erreichen sie außerdem eine gesteigerte Fahrpräzision. Auf dieser Basis erhält der 911 S/T eine spezifische Dämpfer- und Lenkungsabstimmung, die sämtliche individuelle Parameter berücksichtigt und dem 911 S/T einen einmaligen Charakter verleiht.

Porsche rüstet den 911 S/T serienmäßig mit der leichten und belastbaren Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) aus. Sie beinhaltet Bremsscheiben mit einem Durchmesser von 410 Millimetern an der Vorderachse und 390 Millimetern an der Hinterachse. Wie im 911 GT3 Touring ist das Angebot der Fahrassistenzsysteme auf den puristischen Charakter des 911 S/T angepasst. So lässt sich das agil abgestimmte Porsche Stability Management (PSM) vollständig oder mit Ausnahme der Traktionskontrolle (TC) deaktivieren.

Design und Ausstattung

Reduziertes, sportliches Exterieur

Zahlreiche Referenzen zur 911-Historie und zum Motorsport kennzeichnen den Porsche 911 S/T. Der Fokus seines Exterieurdesigns liegt auf seiner dynamischen und aerodynamischen Funktionalität, die Porsche hier jedoch mit reduziert-puristischen Mitteln erreicht. Dies betont den Charakter des Fahrzeugs als Sportwagen für den anspruchsvollen Straßeneinsatz. Der Verzicht auf äußere Merkmale anderer GT-Modelle des 911, die den Fokus auf die Rennstrecke legen, ist in Kombination mit dem hochdrehenden Sportmotor das besondere Merkmal des 911 S/T. Zudem stellt Porsche eine exklusive Farbauswahl zusammen: Serienmäßig stehen die Lackfarben Schwarz und Weiß zur Verfügung. Kunden können optional aus den fünf Tönen Sternrubin Neo, Enzianblau metallic, Shadegreen metallic, GT-Silber metallic und Eisgrau metallic wählen. Zusätzlich besteht die Option auf „Farbe nach Wahl“ sowie im Heritage Design Paket auf den Farbton Shoreblu metallic.

Die Leichtbau-Magnesium-Schmiederäder führt Porsche mit Zentralverschluss und Radnabenabdeckung aus, darauf findet sich der Schriftzug „S/T“. Ihre Größe beträgt an der Vorderachse 20 Zoll und an der Hinterachse 21 Zoll. Die Räder sind in den Farben Schwarz Matt, Brillantsilber oder Darksilver erhältlich.

Am Bugteil weist der 911 S/T ein dunkelgrau lackiertes Gitter auf, seitlich sorgt der Schriftzug „Porsche“ in Silber für einen sportlichen Akzent an der Fahrzeugflanke. Am Heck ergänzt Porsche im 911 S/T den ausfahrbaren Heckspoiler mit einem Lufteinlassgitter in Farbe des Gitters im Bugteil sowie mit einer Plakette „60 Jahre 911“.

Im Vergleich zu anderen Sportwagen seiner Leistungsklasse fiel die Entscheidung beim 911 S/T bewusst auf dezente Maßnahmen, die für eine bestens ausbalancierte Aerodynamik sorgen. Die Kotflügel führt Porsche im Unterschied zum 911 GT3 RS ohne obenliegende Radhausentlüftung und stattdessen mit seitlicher Blade zur Entlüftung des Radhauses aus.

Außerdem ergänzt eine Abrisskante („Gurney“) den ausfahrbaren Heckspoiler. Porsche setzt Gurneys regelmäßig zur Verbesserung der Aerodynamik bei GT-Sportwagen ein. Diese aerodynamische Technik stammt aus dem amerikanischen Indycar-Sport und bezeichnet eine Abrisskante, die winklig am Ende des Spoiler-Flügels befestigt ist. Während

Gurneys bei Flugzeugen an der Unterseite des Spoilers den Auftrieb steigern, erfüllen sie im Motorsport und an sportlichen Straßenfahrzeugen die umgekehrte Funktion: An der oberen Seite des Spoilers montiert, steigern sie den Abtrieb und damit die Traktion des Fahrzeugs, indem sie den Druck auf der Überdruckseite der Kante erhöhen sowie ihn auf der Unterdruckseite senken. Im 911 S/T arbeitet die Abrisskante so effizient, dass der Spoiler erst bei 120 km/h ausfährt und sich nicht so steil aufstellt wie bei den Schwestermodellen. Bereits bei Tempo 105 fährt der Spoiler wieder ein.

Interieur: Zeitloser Stil, sportliche Funktion

Das Interieur des 911 S/T inszeniert das direkte und emotionale Fahrerlebnis im 911 S/T, indem es stilvoll eine puristische Ausstattung mit sportlicher Eleganz kombiniert. Der serienmäßige Türzuziehgriff aus CfK (Sichtcarbon) ist regulär nur im 911 GT3 RS mit Weissach-Paket verfügbar. Gemeinsam mit der Textil-Türöffnerschlaufe demonstriert er beispielhaft die Auslegung des Sondermodells: Beide Merkmale sind ebenso ein traditionsreiches stilistisches Mittel wie auch Teil des Leichtbau-Konzeptes des Fahrzeugs. Aus CfK bestehen zusätzlich die Türeinstiegsleisten und die Zierleisten, in denen eine goldene Plakette die Limitierung des 911 S/T anzeigt. Den optional verfügbaren Überrollkäfig fertigt Porsche ebenfalls aus CfK.

Serienmäßig stattet Porsche den 911 S/T in Teilleder aus. Die gesteppten Ziernähte bilden einen Kontrast in GT-Silber. Die grünen Ziffern auf dem Kombiinstrument und der Chrono-Uhr sowie weiße Zeiger mit silbernen Kappen entsprechen dem Design im Ur-911 von 1963. Der schwarze Lederbezug des Lenkradkranzes verfügt über eine 12-Uhr-Markierung sowie über eine besonders griffige Perforierung im 3- und 9-Uhr-Bereich. Ein um etwa einen Zentimeter gekürzter Schalthebel und in Teilleder bezogene Vollschalensitze aus CfK garantieren ein sportliches und sicheres Fahrerlebnis. Alternativ zu Vollschalensitzen stehen ohne Aufpreis vierfach verstellbare Sportsitze zur Wahl. Auf den Kopfstützen beider Sitzvarianten findet sich ein in das Leder geprägtes Porsche-Wappen. Im Rahmen des konsequenten Leichtbaukonzepts entfällt die Rücksitzbank. An ihrer Stelle befindet sich analog zur Innenausstattung des 911 GT3 RS eine Abdeckung.

Heritage Design Paket

Exklusiv: Heritage Design Paket im 911 S/T

Wie schon bei vorangegangenen limitierten 911-Auflagen zeichnet die Porsche Exclusive Manufaktur beim 911 S/T für das exklusive Heritage Design Paket verantwortlich. Es verbindet klassische und besonders luxuriöse Details und Ausstattungen zu einem stimmigen und stilvollen Gesamtbild. Klassisches Design, edle Materialien und höchste Handwerkskunst stehen im Zentrum der Arbeit der Porsche Exclusive Manufaktur.

Das optionale Heritage Design Paket bringt zahlreiche exklusive und sportliche Merkmale und Stilelemente in den 911 S/T, die nur in diesem Paket erhältlich sind. Dies zeigt sich bereits am Exterieur: Die Lackfarbe Shorebluemetalllic bietet Porsche ausschließlich für den 911 S/T mit Heritage Design Paket an. Gleiches gilt für die Dekorfolierung, die den berühmten motorsporttypischen Lollipop an die Fahrzeugflanke bringt. In der kreisrunden Fläche stehen im Motorsport die Startnummern. Im Lollipop des 911 S/T bringt die Porsche Exclusive Manufaktur auf Wunsch ebenfalls eine Startnummer (0 – 99) an. Der Verzicht auf den ganzen Foliensatz oder einen Teil des Foliensatzes ist ebenfalls möglich.

Das Paket steuert weitere liebevolle Details zum Erscheinungsbild des Porsche 911 S/T bei: Auf der Fronthaube und auf den Radzierdeckeln sitzt das historische Porsche-Wappen von 1963. Die Gittereinsätze in der Mitte des Bugteils und in der Fronthaube sowie das Heckgitter sind diskret silberfarben gefertigt. Am Heck führt Porsche zudem die Modellbezeichnung „911 S/T“ und den Schriftzug „PORSCHE“ in der Reflektorleiste in Gold aus. Speziell dem 911 S/T mit Heritage Design Paket vorbehalten ist außerdem die Felgenfarbe Ceramica, die Felgenfarbe Brillantsilber steht optional zur Wahl.

Im Interieur sorgt das Heritage Design Paket für ein besonders klassisches und hochwertiges Ambiente. Die elegante Innenausstattung mit erweiterten Lederumfängen in Bi-Color kombiniert schwarzes Leder mit Semianilin-Leder im Farbton Classic Cognac. Die Ziernähte sind Ton-in-Ton ausgeführt. Ebenso sind die Sitzmittelbahnen in Stoff in Classic Cognac mit Nadelstreifen in Schwarz farblich abgestimmt und stellen einen besonderen Bezug zur Porsche Historie her. Das Designpaket umfasst zahlreiche weitere Lederumfänge. So führt die Porsche Exclusive Manufaktur die Zierleisten, die

Türöffnerschlaufe, den Türzuziehgriff, die Luftdüsen, die Schwellerverkleidung innen und die Cupholderblende in Leder aus. Die Lederverkleidung der Lenksäule zählt ebenso zum Umfang des Pakets wie die Lederverkleidung der Schalttafel und der Türtafeln. Das Bicolor-Design zeigt sich zudem am GT-Lederlenkrad mit der 12-Uhr-Markierung in Classic Cognac. Auf der ebenfalls mit Leder bezogenen Abdeckung der Mittelkonsole findet sich die Prägung „Porsche Exclusive Manufaktur“.

Zusätzliche traditionsbewusste Details werten das Interieur weiter auf: Auf den beleuchteten Einstiegsleisten aus gebürstetem und schwarz eloxiertem Aluminium befindet sich der Schriftzug „911 S/T“. Auf den Lederbezug der Kopfstützen prägt die Manufaktur das historische Porsche-Wappen von 1963, das ebenfalls auf der Abdeckung des Airbags angebracht ist. LED-Türprojektoren projizieren das „Icons of Cool“ Logo auf den Asphalt neben den Türen. Unter diesem Motto greift Porsche den Zeitgeist der 1950er, 1960er, 1970er und 1980er Jahre im Rahmen der Heritage Design Strate auf.

Zum Gesamterlebnis des Porsche Heritage Design Pakets zählt im 911 S/T zusätzlich zur Gestaltung des Fahrzeugs eine passende, wertige Ausstattung des Fahrzeugzubehörs. So trägt der in Wagenfarbe lackierte Fahrzeugschlüssel ebenfalls das historische Porsche-Wappen und wird in einem exklusiven Leder-Schlüsseletui übergeben. Eine exklusive Lederhülle für die Bordmappe gehört ebenfalls dazu. Kunden erhalten zudem ein individuell für den Porsche 911 S/T angefertigtes Indoor Car Cover.

Exklusiv: Der Porsche Design Chronograph 1 - 911 S/T

Zwei Design-Ikonen untrennbar vereint

Porsche Design legt zum 60. Jubiläum des ikonischen Porsche 911 eine Jubiläumsedition des Chronograph 1 auf: den Chronograph 1 – 911 S/T. Wie der neue Porsche 911 S/T ist der Jubiläumsschronograph auf exakt 1.963 Stück limitiert, denn er ist exklusiv den Besitzern des Fahrzeuges vorbehalten. Der Porsche 911 und der Porsche Design Chronograph 1 sind zwei Ikonen gleichen Ursprungs: Beide wurden von Ferdinand Alexander Porsche entworfen. Der Firmengründer von Porsche Design folgte im Jahr 1972 der Prämisse: „Mir ging es darum, eine Uhr passend zum Auto zu kreieren.“ Das gilt heute wie damals, denn der Chronograph 1 – 911 S/T greift das Design des namensgebenden Sondermodells in zahlreichen Details auf.

Das Gehäuse des Chronograph 1 – 911 S/T besteht aus unbeschichtetem und gestrahltem Titan, eine Reminiszenz an das Leichtbaukonzept des Porsche 911 S/T. Das Ziffernblatt und der Rehaut der Uhr zitieren den Stil der historischen Anzeigeeinstrumente des Porsche 911 S/T, wobei die in Rot gehaltene Zahl „60“ auf das Jubiläum des 911 hinweist. Die Zahlen und die Anzeige für Tag und Datum sind in leuchtendem Phosphorgrün gehalten, der Stoppsekundenzeiger greift die Farbe des Drehzahlmessers auf. Eine weitere Reverenz an den handgeschalteten 911 S/T ist ein aufgedrucktes Schaltschema. Beim Chronograph 1 – 911 S/T ist es in Silber ausgeführt, beim Chronograph 1 – 911 S/T Heritage in Gold.

Ein siebenfach entspiegelter Saphirglasboden schützt das hochpräzise Uhrwerk mit COSC-Zertifizierung und Flyback-Funktion. Hier zitiert der Rotor das Design des Magnesiumrads des 911 S/T, je nach gewählter Fahrzeugvariante in den Farben Brillantsilber, Darksilver oder Schwarz. Für Fahrzeuge mit Heritage Design Paket steht als abgestimmte Farbgestaltung Ceramica oder Brillantsilber bereit. Die Rotorkappe zeigt in der Heritage-Ausführung das historische Porsche-Wappen, in anderen Ausstattungen eine gedruckte „S/T“-Grafik. Auf der Gehäuserückseite findet sich die Limitierungsnummer des Fahrzeugs als Lasergravur wieder. Der Chronograph 1 – 911 S/T wird – wie alle Uhren von Porsche Design - in der Porsche-eigenen Uhrenmanufaktur im Schweizer Solothurn von Hand gefertigt.