Es folgte die Turbo-Ära. 1974 startete Porsche mit den von der Serie abgeleiteten Turbos in der Prototypen-Klasse und wurde hinter reinrassigen Rennwagen Zweiter in Watkins Glen und in Le Mans. Reglementsgemäß hatte der Motor 2142 ccm, die Leistung lag bei 500 PS. Dies waren die Vorläufer der Modelle 934 und 935, die für das internationale Regelwerk ab 1976 geschaffen wurden.

Der 911 wuchs in die Breite, die Frontpartie wurde flach, mächtiges Flügelwerk optimierte die Aerodynamik. Der von Ingenieur Norbert Singer entwickelte 935 war so leicht, dass ein Mindestgewicht von 970 Kilogramm ohne Bleigewichte unterschritten worden wäre. Der Hubraum betrug 2,8 Liter, um in eine vom Gewicht her günstige Klasse eingestuft zu werden. Der Motor leistete 590 PS. Die Teams Rolf Stommelen/Manfred Schurti und Jochen Mass/Jacky Ickx gewannen für Porsche die Marken-WM. Weitere imponierende Zahlen: Die Höchstgeschwindigkeit des 935 von 1976 betrug in Le Mans 336 km/h, er beschleunigte von 0 auf 200 km/h in 8,2 Sekunden.

Ein optimierter 935 siegte 1977 bei drei Rennen zur Marken-WM, private 935 sicherten Porsche erneut den Titel. In die 935-Familie passt auch das so genannte „Baby“. Wegen des Reglements der damaligen Deutschen Rennsportmeisterschaft kam 1977 ein 1,4-Liter-Triebwerk zum Zug. Dennoch leistete der Motor 370 PS. Ohne Zusatzgewichte wog dieser 935 nur 710 Kilogramm. Jacky Ickx gewann mit dem „Baby“ in Hockenheim.

Das andere Extrem: der „Moby Dick“ des Jahres 1978. Äußerlich unterschied er sich von allen anderen Versionen des 935. Er war flacher und fiel wegen des langen Hecks auf. Der „Moby Dick“ war auf Höchstgeschwindigkeit getrimmt. Gemessen wurde ein Topspeed von 366 km/h. Erstmals in der Geschichte des 911 erhielt der Motor wassergekühlte Zylinderköpfe, in denen pro Zylinder vier Ventile angeordnet waren. Die Zylinder selbst blieben luftgekühlt. Bis zu 845 PS leistete der aufgeladene 3,2-Liter-Sechszylinder-Motor. Er siegte beim Lauf zur Marken-WM in Silverstone und wurde in Le Mans Achter.

Im Jahr 1979 gelang einem Elfer auch das Kunststück, die 24 Stunden von Le Mans zu gewinnen. Hinter dem siegreichen 935 von Klaus Ludwig/Bill Whittington/Don Whittington verbarg sich nichts anderes als die Rennversion des 911.

Nach dem Ende der Gruppe C (Motorsport mit Prototypen) war Porsche in den internationalen GT-Serien mit dem GT2 erfolgreich. Bis zu 600 Turbo-PS leisteten die von Privatteams eingesetzten Elfer. Für Werkseinsätze wurde 1996 der erste 911 GT1 entwickelt, der zwei Jahre später in den 911 GT1 '98 mündete. Erstmals kam bei Porsche ein Sportwagen mit Kohlefaserchassis zum Einsatz. Der Sechszylinder stammte nicht direkt vom 911-Urahn ab. Motorblock und Zylinderköpfe des 3,2-Liter-Triebwerks bestanden aus Aluminium. Dieser Motor war wassergekühlt, mit Hilfe von zwei KKK-Abgasturboladern wurden mehr als 500 PS erzielt. Seit 1990 wird auch in den schnellsten Markenpokalen der Welt mit Elfern gefahren. Zunächst entstand der deutsche Carrera Cup, 1993 folgte der internationale Porsche-Pirelli-Supercup. Längst ist die Idee der nationalen Carrera-Wettbewerbe erfolgreich auf andere Erdteile exportiert worden. Das Cup-Fahrzeug wurde parallel zur Serie immer weiterentwickelt.

Jubiläumsjahre begeht Porsche übrigens gerne auch mit Siegen auf der Rennstrecke. Und der Elfer ist stets bereit, für die nötigen Feierlichkeiten zu sorgen. Zum 50sten der Porsche-Produktion im Jahr 1998 fuhren zwei 911 GT1 '98 bei den 24 Stunden von Le Mans zu einem Doppelsieg. Den 40. Geburtstag des 911 in diesem Jahr feierte Porsche mit Gesamtsiegen bei den Langstrecken-Klassikern 24 Stunden von Daytona Beach (USA) und Spa-Francorchamps. Die Fahrzeuge waren passenderweise seriennahe 911 GT3 RS.

Der Elfer im Rennsport – ein Fahrzeug mit vielfältigsten Möglichkeiten. Und ein Ende des legendären Tempomachers auf internationalen Rennstrecken ist noch lange nicht in Sicht. ◄

Der Ausdauertest: Drei 959 belegten 1986 bei der Rallye Paris–Dakar die Plätze eins, zwei und sechs

Der Jubiläumssieg: Zum 50sten der Porsche-Produktion im Jahr 1998 feierten zwei GT1'98 in Le Mans einen Doppelsieg

Der Aufstieg: 1970 gewann ein Elfer zum dritten Mal in Folge die traditionsreiche Rallye Monte Carlo