CLASSIC DRIVER

Porsche 911: 40. Jubiläum

Der „Elfer“ – wie ihn seine Fahrer und Fans nennen – feiert 40. Geburtstag. Das sind vier Jahrzehnte Porsche-Sportwagen-Tradition, die immer neue und zukunftweisende Variationen hervorbrachten. Bei der Internationalen Automobil Ausstellung (IAA) im September wird die Porsche AG, Stuttgart, offiziell den 40. Geburtstag der Sportwagen-Ikone 911 feiern.

1963 war Porsche ein kleines Unternehmen, das rund 1000 Mitarbeiter zählte. Die Premiere des neuen Modells 911 auf der Internationalen Automobilausstellung IAA in Frankfurt war für den Sportwagenhersteller aus Stuttgart-Zuffenhausen ein großer und einschneidender Schritt. Das Grund-Konzept dieses Sportwagens, den Porsche zum ersten Mal der Öffentlichkeit vorstellte, ist seither nahezu unverändert geblieben: Ein leistungsstarker Motor ist im Heck des Fahrzeugs untergebracht. Das verschafft dem 911 Agilität, ein optimales Bremsverhalten und den Hinterrädern gute Traktion.

Die Form schuf ein damals 25jähriger Designer mit Namen Ferdinand Alexander Porsche, ältester Sohn des damaligen Firmenchefs Ferry Porsche. F. A. Porsche erinnert sich an die große Aufgabe, einen Nachfolger für den Porsche 356 zu schaffen: „Es ging nicht darum, einfach irgendein neues Auto innerhalb einer großen Modell-Palette zu schaffen. Hier sollte der Nachfolger eines Automobils entstehen, das nach mehr als eineinhalb Jahrzehnten zum Klassiker geworden war.“ Er selbst beschrieb den 911 als einen Sportwagen mit einer klaren, ehrlichen Form. Sein Grundsatz: „Ein gutes Produkt muss dezent gut sein. Design ist keine Mode“.

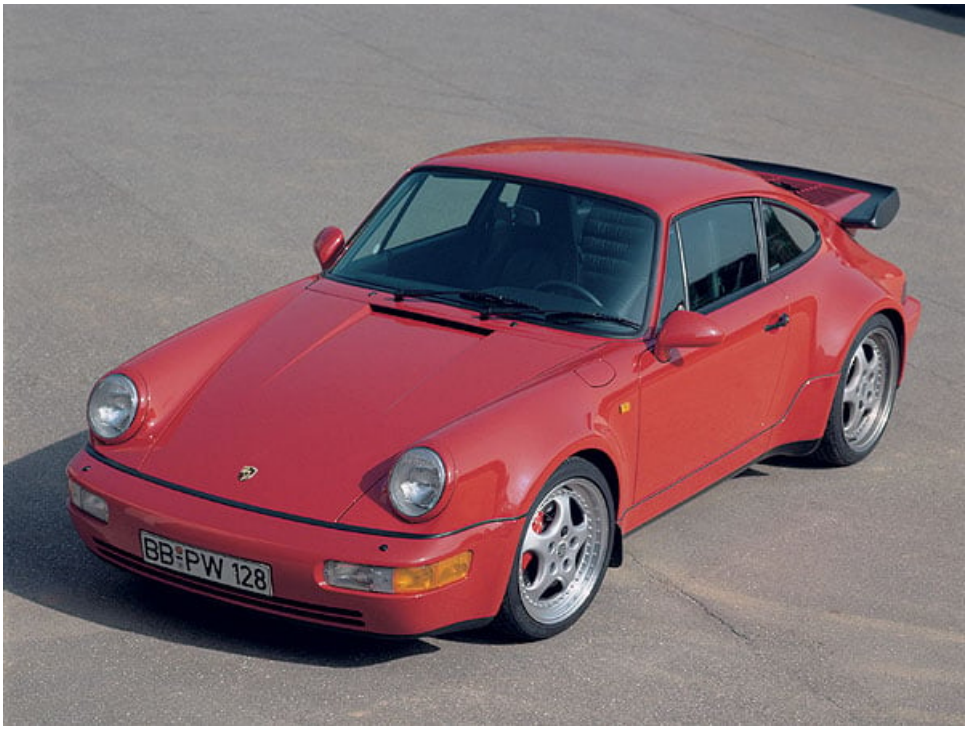
Damals wie heute handelt es sich beim Triebwerk des 911 um einen Sechszylinder-Boxer mit unverwechselbarem Sound, auch wenn die Leistung auf aktuell 320 PS beim Carrera oder 420 PS beim 911 Turbo angestiegen ist. Ein einschneidendes Jahr war 1997: Porsche entwickelte für den 911 einen neuen Motor, nur das Prinzip des Sechszylinder-Boxers blieb gleich. Auffallender Unterschied: Dieses zunächst 300 PS starke 3,4 Liter-Triebwerk ist wassergekühlt. Das bisher verfolgte Prinzip der Luftkühlung, das beim VW-Käfer und später bei allen 356- und 911-Varianten angewandt wurde, haben die Techniker nicht mehr eingesetzt. Wichtigster Grund für diese technische Lösung ist eine optimale Kühlung für die vier Ventile jedes Zylinders.

Zudem sind die weltweit gültigen Abgasvorschriften per Wasserkühlung leichter zu erfüllen. Aktuell leistet der Sechszylinder im 911 Carrera 320 PS aus 3,6 Liter Hubraum. Wichtige Eigenschaften waren schon beim Vorgänger des 911, dem Typ 356, für Porsche Pflicht-Programm: ein Porsche-Sportwagen muss zuverlässig und schnell, aber gleichzeitig auch alltagstauglich, sozial akzeptiert und wertbeständig sein. Auch daran hat sich bis heute nichts geändert. Der 911 war in den vergangenen vier Jahrzehnten stets modern, technisch in vielen Bereichen wegweisend und damit seiner Zeit oft einen Schritt voraus.

Mitte der 70er Jahre wurde das noch etwas anders gesehen. Im Unternehmen gab es einige Zweifel an der langfristigen Zukunft des 911. Im Herbst 1977 präsentierte Porsche den 928. Der 8-Zylinder-Sportwagen mit Frontmotor wurde als das neue Spitzenmodell und designierter Nachfolger des 911 bezeichnet. Die Kritiken für den 928 waren gut, aber die Kunden hielten dem 911 die Treue. Das Modell 928 haben die Ingenieure zwar über viele Jahre hinweg weiterentwickelt, doch die Optimierung des Elfers stellten sie wieder in den Mittelpunkt ihrer Tätigkeit.

Überlegene Fahrleistungen zeichneten den 911 bei seiner Premiere aus und bleiben ein Markenzeichen des Sportwagens aus Stuttgart-Zuffenhausen. 1963 hieß dies: 9,1 Sekunden in der Beschleunigung von null auf 100 km/h, Höchstgeschwindigkeit 210 km/h. Die Werte des 911 Carrera der aktuellen Baureihe „996“ lesen sich wie folgt: 5,0 Sekunden von null auf 100 km/h, Höchstgeschwindigkeit 285 km/h.

Der Porsche 911 – damit ist eng auch die Motorsport-Geschichte des Hauses verbunden, die wesentlich zum Image des Elfers beitrug. Nicht alle Porsche-Erfolge auf den Rennstrecken und Rallye-Pisten der Welt sammelte der 911 ein. Unbestritten ist dennoch, dass von gut 23.000 Siegen in Porsches Rennsportgeschichte über die Hälfte auf das Konto des Elfers gehen.



PORSCHE
IBM
Mobil
H&R
MICHELIN
BILSTEIN
BILSTEIN

PORSCHE
S-PS 160

\[page\]

BB PW 128

S LT 7965

PORSCHE
S EK 8076

S CU 902

911 GT
S LZ 4088

\[page\]

Shell
MARTINI PORSCHE
1
Shell
BOSCH
Shell
DUNLOP
SCHMITTHELM

S-UV 333
S-PR 991

LB-ZT 111

MARTINI PORSCHE
41
DUNLOP
Shell
MARTINI PORSCHE
BOSCH
SILSTEIN

PORSCHE
S-SR 201

S LW 7858

MARTINI RACING
MARTINI
2

S KX 7066

Rothmans
PORSCHE
DUNLOP
BILSTEIN
186
Shell
DUNLOP
BILSTEIN

\[page\]

147

PORSCHE
S-US 912

Text & Fotos: Porsche

Galerie

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/porsche-911-40-jubil%C3%A4um
© Classic Driver. All rights reserved.