
Im Rückspiegel: Nummer acht steht in den Startlöchern (1)

Porsche feiert am 27. November auf der Los Angeles die Weltpremiere der achten Generation der Markenkone 911 – 55 Jahre nach dem Debüt des Ur-Elfers. Die Geburtsstunde eines der berühmtesten und bekanntesten Sportwagen überhaupt schlug am 12. September 1963 auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt.

Der zunächst 901 genannte und mit Spannung erwartete Nachfolger des 356 tritt von Anfang an in einer höheren Liga an: Er hat einen Sechs- statt Vier-Zylinder-Motor, in bester Firmentradition luftgekühlt und mit Boxerantrieb, aber von vornherein 130 PS stark. Als das neue Modell 1964 auf den Markt kommt, heißt es schon 911 – Folge einer Namensrechtsdiskussion mit Peugeot. Die Franzosen erhoben einen alleinigen Anspruch auf die Null in der Mitte ihrer Modellbezeichnungen. Der Neun-Elfer wird schnell als „echter“ Porsche akzeptiert, denn die Fahrleistungen des neuen Sportwagens übertreffen alle Erwartungen.

Die Ausweitung der Modellpalette nimmt rasch Fahrt auf. 1965 antwortet Porsche auf eine Diskussion in den USA, die Cabriolets als gefährlich brandmarkte, auf typisch pragmatische Weise: Das Unternehmen präsentiert auf der IAA den 911 Targa als das erste „Sicherheits-Cabriolet“ der Welt mit einem gut 20 Zentimeter breiten Überrollbügel, herausnehmbarem Dachteil und hinterem Ministoffverdeck. Es wird Soft-Window genannt. Wenig später folgt eine Panorama-Heckscheibe mit beheizbarem Glas. Der Name der offenen Variante – „Targa“ – leitet sich von dem zuvor vier Mal gewonnenen Langstreckenrennen Targa Florio auf Sizilien ab.

Zusammen mit dem 160 PS starken 911 S feiert 1966 eine weitere Design-Ikone Weltpremiere: die Fuchs-Felge. Das wohl berühmteste Rad der Autogeschichte betritt technologisches Neuland: Es wird aus einem Teil geschmiedet und ist viel leichter.

Im Herbst 1967 stehen weitere Modellvarianten bereit: Der 110 PS starke 911 T rundet das Programm unterhalb des Topmodells 911 S und des 911 E – der Zusatz „E“ steht für Benzineinspritzung – ab. Eine saubere Sache: Als erster deutscher Autohersteller erfüllt Porsche mit diesen drei Varianten die strengen US-Abgasvorschriften.

Die kontinuierliche Verbesserung des 2+2-sitzigen Porsche erreicht Mitte 1968 einen Meilenstein: Ab Modelljahr 1969 wächst der Radstand der ersten 911-Generation um 57 Millimeter auf 2268 Millimeter. Dies beruhigt in erster Linie das Fahrverhalten des Heckmotor-Sportwagens.

1969 endet die 2,0-Liter-Ära: Eine um vier Millimeter größere Bohrung hebt den Hubraum auf 2195 Kubikzentimeter Hubraum an. Zum Modelljahr 1972 steigt der Hubraum sogar auf 2,4 Liter, dafür akzeptiert der Sportwagen jetzt auch Normalbenzin. Das neue Leistungsspektrum erstreckt sich von 130 PS bis zu 190 PS im 911 S.

Der 911 Carrera RS 2.7 wird mit seinem Entenbürzel-Heckspoiler zu einer ganz eigenen Legende. Der 1000 Kilogramm leichte, 210 PS starke und über 245 km/h schnelle Sportler rollt 1525-mal aus den Werkstoren in Zuffenhausen. Er setzt der ersten 911-Generation die Krone auf. Vom Ur-Elfer werden zwischen 1963 und 1973 insgesamt 111 995 Fahrzeuge produziert. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Porsche 911 (Typ 901, Bj. 1964).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 (Typ 901, Bj. 1964).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



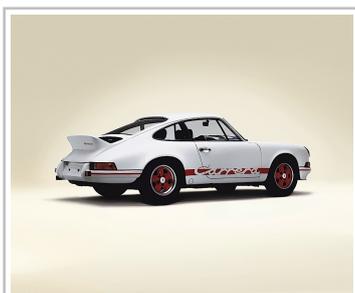
Porsche 911 der ersten Generation (1963 – 1973).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Targa.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera RS 2.7 (1972).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Die Geschichte des Porsche 911 der ersten Generation (1963 - 1973).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche