
Im Rückspiegel: Porsche resümiert das G-Modell (2)

Die achte Generation des Porsche 911 feiert in Kürze ihre Weltpremiere in Los Angeles (27. November bis 9. Dezember). 55 Jahre nach dem Debüt des Ur-Elfers lässt Porsche die Vorgänger-Generationen Revue passieren. In den Fokus rückt das G-Modell, das 1973 begonnen, seine Fortsetzung nach der Transaxle-Strategie bis 1989 erfährt.

1973 startet der Elfer in das zehnte Jahr. Porsche setzt beim Spitzenmodell auf leistungsstarke Turbomotoren, generell auf eine verzinkte Karosserie und bringt zusätzlich zum Targa eine Cabriolet-Version des 911 sowie den Speedster auf den Markt. Die strengeren Sicherheitsvorschriften in den USA verlangen von allen Neuwagen, dass sie beim Vorwärts- und Rückwärtssetzen einen Aufprall mit acht Kilometer pro Stunde ohne Schaden überstehen. Porsche führt die, für die G-Serie charakteristischen, Faltenbalg-Stoßfänger mit der Gummilippe vor der Kofferraumhaube ein. Sie lassen sich bis zu 50 Millimeter eindrücken ohne wichtige Fahrzeugteile im Mitleidenschaft zu ziehen.

Die Aufprallenergie wird bei den US-Versionen von elastischen Pralldämpfern absorbiert, die Porsche für alle anderen Märkte als Option anbietet. Auch darüber hinaus spielt Sicherheit für die zweite 911-Generation eine bedeutende Rolle. Darüber hinaus wird der Elfer mit serienmäßigen Dreipunkt-Sicherheitsgurten über Vordersitze mit integrierten Kopfstützen bis hin zu Prallflächen in den neu gestalteten Sportlenkrädern ausgestattet.

Der zunächst 2,7 Liter große Sechszylinder im Basis-Elfer übernimmt bereits zu Beginn das Hubraumvolumen des 911 Carrera RS der Vorgänger-Generation. Wenig später steigt der Hubraum auf 3,0 Liter an. Ab 1983 sind es 3,2 Liter und im Falle des 911 SC RS bis zu 250 PS. Deutlich höhere Leistungsgipfel erklimmt der 3,0-Liter-Boxer ab 1974 im Heck des 911 Turbo, der zunächst 260 PS leistet. Ab 1977 wird die Leistung mittels eines zusätzlichen Ladeluftkühlers und einer Hubraumerweiterung auf 3,3 Liter und 300 PS gesteigert. 5,2 Sekunden für den Sprint von null auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 260 km/h sind für die damalige Zeit sensationell.

Die folgenden Transaxle-Modelle 924, 944, 928 und 968 setzen sich nicht nachhaltig durch. Porsche entscheidet sich deshalb für den Strategiewechsel zurück zum 911. Ab 1982 steht neben Coupé und Targa erstmals auch eine Cabriolet-Variante bereit. 1989, zum Abschied von der zweiten 911-Generation, folgt ein 911 Carrera Speedster – 2103 Exemplare mit breiter Karosserie, nur 171 in der schlanken Export-Ausführung werden gebaut. Die G-Serie wird zwischen 1973 und 1989 gebaut, in den 16 Jahren stellt Porsche 198 496 dieser Fahrzeuge her. (ampnet/deg)

Bilder zum Artikel



Porsche 911 SC.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Turbo 3.3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 G-Modell (1974-1989).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Zeitleiste Porsche 911 G-Modell.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche