

Die G-Serie: Der Elfer startet mit technischen Innovationen durch

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

22/11/2018 Am 27. November feiert die achte Generation des Porsche 911 ihre Weltpremiere in Los Angeles – 55 Jahre nach dem Debüt des Ur-Elfers. Anlass, um die sieben Vorgänger-Generationen Revue passieren zu lassen. Teil 2: die G-Serie.

1973 startet der Elfer in das zehnte Jahr – mit den tiefgreifendsten Veränderungen, die Porsche bei seiner Erfolgsmodellreihe bis dahin eingeführt hatte. Der Stuttgarter Automobilhersteller 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. Sein Weg zur Ikone ist spätestens jetzt vorgezeichnet.

Zunächst muss der Dauerbrenner aber beweisen, wie anpassungsfähig er ist. Die strengeren Sicherheitsvorschriften in den USA verlangen von allen Neuwagen, dass sie beim Vorwärts- und

Rückwärtssetzen einen Aufprall mit acht km/h ohne Schaden überstehen. Zuffenhausen 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. Das zeigen viele Details – von serienmäßigen Dreipunkt-Sicherheitsgurten über Vordersitze mit integrierten Kopfstützen bis hin zu Prallflächen in den neu gestalteten Sportlenkrädern.

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 sogar 3,2 Liter und im Falle des 911 SC RS bis zu 250 PS. Das große Entwicklungspotenzial des luftgekühlten Boxermotors überrascht immer wieder aufs Neue.

Deutlich höhere Leistungsgipfel erklimmt der 3,0-Liter-Boxer ab 1974 im Heck des 911 Turbo. Die aus dem Motorsport transferierte Aufladungs-Technologie treibt den Supersportler zunächst mit 260 PS an. Ab 1977 beflügelt ihn ein zusätzlicher Ladeluftkühler und die Hubraumerweiterung auf 3,3 Liter – das Ergebnis sind 300 PS. So kommt es zu Fahrleistungswerten, die Mitte der 1970er Jahre nahezu beispiellos sind: 5,2 Sekunden für den Sprint von null auf 100 km/h klingen ebenso unglaublich wie eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 260 km/h. Mit dem Turbo ist ein weiterer Mythos geboren.

Trotzdem ziehen dunkle Wolken am Horizont auf: Neue Sportwagen von Porsche mit Trans-Axle-Technik (Motor vorn, Getriebe an der Hinterachse) wie die Modellreihen 924 und 944 mit vier sowie der 928 mit acht Zylindern sollen das Erbe des 911 antreten. Doch die Transaxle-Thronfolger setzen sich nicht nachhaltig durch und die Nachfrage nach dem Evergreen bleibt ungebrochen hoch. Porsche entscheidet sich für das Richtige: den Strategiewechsel. Die Zukunft des Elfers ist erst einmal gesichert. Ab 1982 steht neben Coupé und Targa erstmals auch eine Cabriolet-Variante bereit. 1989, zum Abschied von der zweiten 911-Generation, folgt sogar ein 911 Carrera Speedster – 2.103 Exemplare mit turbobreiter Karosserie, nur 171 in der schlanken Export-Ausführung. Die G-Serie wird zwischen 1973 und 1989 gebaut, in den 16 Jahren stellt Porsche 198.496 dieser Fahrzeuge her.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/historie/porsche-911-sieben-generationen-teil-2-g-serie-16453.html

Externe Links
https://porsche.withspotify.com/

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart