

Der Porsche 911

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

12/05/2017 Seit mehr als fünf Jahrzehnten gilt der Porsche 911 als Automobilikone und Sportwagen schlechthin. Gestern hat der Elfer Produktionsjubiläum gefeiert.

Der Porsche 911 begeistert seit seiner Präsentation als Typ 901 auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) im September 1963 Automobilfreunde auf der ganzen Welt und gilt heute als Urmeter für alle anderen Sportwagen. Auch für die weiteren Baureihen der Marke Porsche ist er die zentrale Referenz – jeder Porsche ist in seinem jeweiligen Marktsegment das sportlichste Auto, und zugleich steckt in jedem Porsche ein Stück 911.

Ohne Unterbrechungen wurde die Baureihe seit ihrem Debüt im Jahr 1963 kontinuierlich weiterentwickelt. Der einzigartige Charakter des 1964 in 911 umbenannten Modells wurde stets beibehalten. Jetzt hat der moderne Klassiker einen neuen Höhepunkt erreicht: Eine Million Neunelfer wurden seit 1963 in Stuttgart-Zuffenhausen hergestellt. Viel - und zugleich wenig: Mancher Premiumhersteller produziert in einem einzigen Jahr mehr als doppelt so viele Fahrzeuge. Anders

ausgedrückt: Ein Porsche 911 war, ist und bleibt ein exklusiver Sportwagen.

In der Welt der Automobile ist der Porsche 911 einzigartig

Der besondere Charakter des 911 spiegelt sich auch in seinem Käuferkreis wider. Zahlreiche bekannte Künstler, Schauspieler, Modeschöpfer, Sportler oder Unternehmer aus der ganzen Welt wurden zu begeisterten 911-Piloten, die der Sportwagenbaureihe zum Teil über Jahrzehnte die Treue hielten. Aber auch in Film und TV war der Porsche 911 immer wieder präsent. Ein regelrechtes Denkmal setzte Steve McQueen als Hauptdarsteller und Co-Produzent dem 911 im Jahr 1970 in seinem Filmmeisterwerk „Le Mans". Die ersten Minuten zeigen fast ausschließlich den dunkelgrünen 911 S des Schauspielers.

Über das Erfolgsgeheimnis des Porsche 911 ist viel diskutiert und geschrieben worden. Allein mehr als 300 Bücher wurden über ihn verfasst, und jährlich kommen neue Titel hinzu. Dabei ist die Antwort auf diese Frage eigentlich ganz einfach: In der Welt der Automobile ist der Porsche 911 einzigartig. Wie kein anderes Fahrzeug vereint er scheinbare Gegensätze wie Sportlichkeit und Alltagstauglichkeit, Tradition und Innovation, Exklusivität und soziale Akzeptanz oder Design und Funktionalität. Ferry Porsche hat die außergewöhnliche Vielseitigkeit seines Meisterstücks auf den Punkt gebracht: „Der 911 ist das einzige Auto, mit dem man von einer afrikanischen Safari nach Le Mans, dann ins Theater und anschließend auf die Straßen von New York fahren kann."

Bauplan eines Bestsellers: Wie der 911 entstand

Der Porsche 911 trat kein leichtes Erbe an. Immerhin war der Vorgängertyp 356 Anfang der 1960er Jahre bereits eine Legende, an der sich der neue Sportwagen messen lassen musste. Als Nachfolger sollte der 911 an den Erfolg des immerhin fast 78.000 mal verkauften Typ 356 anschließen, aber technisch auf dem aktuellen Stand oder besser noch seiner Zeit voraus sein. Und größer sollte er sein, damit trotz 2+2-Innenraumkonzept auch noch ein Golfbag im Kofferraum Platz findet.

In aller Konsequenz wagten die Porsche-Techniker daher einen konstruktiven Neuanfang – und schufen damit die Basis für den großen Erfolg. Für den Typ 901, so die interne Konstruktionsnummer, wurden Rahmen und Fahrwerk völlig neu konstruiert. Dem Kofferraum zuliebe wurden vorne Platz sparende Radaufhängungen nach dem McPherson-Prinzip vorgesehen, die Hinterräder führte eine Schräglenkerachse.

Bei der Konzeption des Triebwerks stand von vorn herein fest, dass der Nachfolger des 356 wieder einen Heckmotor haben sollte. Unter der Leitung des Neffen von Ferry Porsche, Ferdinand Piëch, entstand ein luftgekühlter Sechszylinder-Boxermotor mit Axialgebläse und – aufgrund der höheren Drehzahlreserven und verbesserten Laufruhe – einer obenliegenden Nockenwelle pro Seite. Der Nockenwellenantrieb erfolgte über Ketten, nachdem Königswellen oder Zahnriemen ausgeschieden waren. Als Hubraum wurden zunächst 2 Liter definiert und eine mögliche Erhöhung auf bis zu 2,7 Liter von vornherein eingeplant. Dieser Motortyp wurde in seiner Grundform bis ins Jahr 1998 weitergeführt

und letztendlich auf 3,8 Liter Hubraum gebracht.

Das Design des 911: Sternstunde des Automobildesigns

Ein wichtiger Bestandteil des Mythos 911 ist das zeitlose Design der Baureihe. Aus jeder Perspektive ist ein Porsche 911 sofort zu erkennen und auch ohne Wappen oder Schriftzug zu identifizieren. In der frühen Anfangsphase der Entwicklung bestand bei Porsche jedoch große Unsicherheit über die Gestaltung des künftigen 356-Nachfolgers. Erst nach mehreren intern wie extern erstellten Studien lieferte Ferry Porsches 27-jähriger Sohn Ferdinand Alexander seinen epochalen Entwurf.

F.A. Porsche, wie er von seinen Mitarbeitern genannt wurde, trat 1958 in das Konstruktionsbüro der damaligen Dr. Ing. h.c. F. Porsche KG ein. Sein großes gestalterisches Talent stellte er dort schon bald unter Beweis, als er 1959 aus Plastilin ein zukunftsweisendes Modell eines Nachfolgers für die Baureihe 356 modellierte. Auf der Grundlage seiner Entwürfe entstand 1959 mit dem Prototyp 754 „T7" die vielversprechende Studie eines Viersitzers, deren Heckpartie jedoch noch nicht den Ansprüchen von Ferry Porsche genügte. Er entschied sich gegen die Weiterentwicklung des viersitzigen „T7" zu Gunsten eines „T8" genannten Fließheck-Coupés mit 2+2-Sitzanordung, das ab 1962 unter dem Projektnamen „Typ 901" entwickelt wurde.

Die gleichermaßen emotionale wie funktionale Form schlug Anfang der 1960er-Jahre erstmals eine Brücke zwischen Automobil- und Produktdesign, welche in der Designwelt jener Zeit noch strikt getrennt waren. Im Ur-911 destillierte F.A. Porsche die Design-DNA von Porsche zu einem meisterlichen Konzentrat. Er kreierte ein unverwechselbares Markendesign, welches bis heute für alle Porsche-Baureihen identitäts- und erfolgsstiftend ist.

Wie der 911 zu seinem Namen kam

Bei der Namensgebung des neuen Modells orientierte sich Porsche zunächst an den Ersatzteil-Nummernkreisen von Volkswagen. Angesichts möglicher zukünftiger Kooperationen mit VW-Werk sollte der neue Porsche bereits kompatibel zu den dortigen Nummernkreisen sein. Da in Wolfsburg die 900er-Zahlen noch nicht belegt waren, entschied man sich in Zuffenhausen für die Projektbezeichnung 901 für die Sechszylindervariante und 902 für einen späteren Vierzylinder. Am 12. September 1963 war der große Tag gekommen: Porsche präsentiert den Prototypen des 901 auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt/Main, die Markteinführung war ein Jahr später geplant.

Anfang Oktober 1964 erreichte die Porsche-Geschäftsleitung jedoch der Einspruch des französischen Herstellers Peugeot, der hinsichtlich der Typenbezeichnung 901 auf eine Verletzung des französischen Urheberrechts und Warenzeichenschutzes hinwies. Peugeot berief sich darauf, schon seit 1929 dreistellige Ziffernfolgen mit einer Null in der Mitte zu verwenden und daher in Frankreich einen rechtlichen Schutz für alle ähnlichen Zahlenreihen zu besitzen.

Porsche blieb somit nichts anderes übrig, als den 901 inmitten der Modelleinführungsphase umzubenennen. Nach verschiedenen Überlegungen wie zum Beispiel einen Namenszusatz wie „GT“ zu verwenden, entschied Ferry Porsche am 22. November 1964 eine Umbenennung in Typ 911. Der Grund hierfür war ganz pragmatisch: Prospekte, Preislisten und Betriebsanleitungen sowie die Typenbezeichnung auf dem Heckteil und Handschuhkastendeckel befanden sich bereits in der Endphase der Vorbereitung, so dass die zweifache Verwendung der bereits existierenden Schrifttype Eins die einfachste Lösung war. Um eine neue Zifferntype oder gar einen Namensschriftzug zu produzieren, war schlicht keine Zeit vorhanden. Dass aus dieser Notlösung einmal der weltweit bekannte „Neunelfer“ werden sollte, konnte 1964 niemand ahnen.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/produkte/porsche-einmillionste-911-produktionsjubilaeum-automobilikone-sportwagen-13736.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/aa0ab488-1ea6-4746-9068-76a3256719db.zip

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