

Der Ur-Elfer: das Meisterstück aus Zuffenhausen

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

21/11/2018 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 1: der Ur-Elfer.

Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt schlägt die Geburtsstunde einer Legende. Es ist der 12. September 1963: Porsche präsentiert den mit Spannung erwarteten Nachfolger des 356. Der neue, zunächst 901 genannte Sportwagen, tritt ein großes Erbe an. Er spiegelt den Ehrgeiz der Marke wider, denn mit dem neuen Modell tritt Porsche in einer höheren Liga an: Sechs- statt Vierzylindermotor, 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 dem französischen Automobilhersteller Peugeot. Der Elfer wird schnell als „echter“ Porsche akzeptiert, denn die Fahrleistungen des neuen Sportwagens übertreffen alle

Erwartungen. Die Weichen für eine beispiellose Weltkarriere sind gestellt.

Die Ausweitung der 911-Modellpalette nimmt weiter 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 auf 2.268 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 2.195 ccm. Zum Modelljahr 1972 steigt der Hubraum sogar auf 2,4 Liter, dafür akzeptiert der Sportwagen jetzt auch Normalbenzin. Das neue Leistungs-Spektrum: von 130 bis zu 190 PS im 911 S.

Der 911 Carrera RS 2.7 wird mit seinem Entenbürzel-Heckspoiler zu einer ganz eigenen Legende. Der 1.000 Kilogramm leichte, 210 PS starke und über 245 km/h schnelle Sportler rollt 1.525 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.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/historie/porsche-911-sieben-generationen-teil-1-ur-elfer-16451.html

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

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