50 Jahre Porsche 911: "Urmeter für alle Sportwagen

50 Jahre Porsche 911: "Urmeter" für alle Sportwagen

Seit seiner Präsentation noch als Typ 901 auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) im September 1963 begeistert er Automobilfreunde auf der ganzen Welt und gilt damals wie heute als "Urmeter" für alle anderen Sportwagen: der Porsche 911. Er bildet den Kern der Marke Porsche und liefert auch für die anderen Baureihen der Zuffenhausener die zentrale Referenz - jeder Porsche, vom Cayenne bis zum Panamera, ist in seinem jeweiligen Marktsegment das sportlichste Auto und Ausdruck der Philosophie des 911.
Ferry Porsche hat die Eigenschaften des 911 treffend beschrieben: "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." Wie kein anderes Fahrzeug vereint der 911 scheinbare Gegensätze wie Sportlichkeit und Alltagstauglichkeit, Tradition und Innovation, Exklusivität und soziale Akzeptanz oder Design und Funktionalität. Mit über 820 000 gebauten Einheiten ist der 911 der erfolgreichste Sportwagen der Welt.
Neben dem ebenso klassischen wie einzigartigen Design ist es auch zu jeder Zeit seine richtungweisende Technologie gewesen, die den Porsche 911 auszeichnete. Viele der im Porsche 911 erstmals eingesetzten Ideen haben ihren Ursprung auf der Rennstrecke. Schließlich war der 911 dem Leistungsprinzip schon immer verpflichtet und der Rennsport sein wichtigstes Prüflabor. Von Beginn an war er auf allen Rennkursen der Welt zuhause und erwies sich als ein ebenso vielseitiges wie zuverlässiges Siegerfahrzeug. Gut zwei Drittel der inzwischen 30 000 Porsche-Rennsiege gehen auf das Konto des 911.
Für Porsche ist das 50-jährige Jubiläum des Elfers das zentrale Thema des Jahres 2013. Das Spektrum der Jubiläumsaktivitäten ist breit gefächert: Den Auftakt bildet die Stuttgarter Automobilmesse "Retro Classics". Vom 7. bis 10. März wird das Porsche-Museum dort mit vier besonderen Exponaten das Jubiläumsjahr einläuten. Neben einem Vorserien-911 Turbo 3.0 aus dem Jahr 1973, einer 911 Turbo Cabriolet-Studie aus dem Jahr 1981 und der Straßenversion des 911 GT1 (1997) wird auch der Prototyp 754 "T7" zu sehen sein. Dieser Karosserieentwurf von Ferdinand Alexander Porsche aus dem Jahr 1959 gilt als ein Meilenstein auf dem Weg zum 911-Design.
Darüber hinaus schickt der Sportwagenhersteller einen originalen und unrestaurierten 911 aus dem Jahr 1967 auf Weltreise. Dieser "Elfer" bereist im Laufe dieses Jahres fünf Kontinente und wird unter anderem in Kalifornien (Pebble Beach), Shanghai, Goodwood (Großbritannien), Paris und Australien zu sehen sein. Als Botschafter der Marke Porsche wird er verschiedene internationale Veranstaltungen, Messen, historische Rallyes und Motorsportveranstaltungen im Jubiläumsjahr begleiten. Auf www.porsche.com/follow-911 können Fans und Interessierte ab Ende Februar die einzelnen Stationen mitverfolgen.
Das Porsche-Museum würdigt das Jubiläum "50 Jahre Porsche 911" zudem mit einer großen Sonderausstellung. Vom 4. Juni bis 29. September 2013 blickt Porsche auf die Historie und Entwicklung des "Elfers" zurück. Der Eigenverlag "Edition Porsche-Museum" bringt zudem im Frühjahr den Jubiläumsband "911x911" auf den Markt.
Der Ur-Elfer startete 1963 auf der Frankfurter IAA als Typ 901. Die Umbenennung in 911 erfolgte 1964 zur Markteinführung. Der luftgekühlte Sechszylinder-Boxermotor leistete 130 PS - genug für 210 km/h. Wer es weniger schnell mochte, konnte ab 1965 den vierzylindrigen Porsche 912 ordern. 1966 stellte Porsche den 160 PS starken 911 S vor, der erstmals mit geschmiedeten Fuchs-Leichtmetallfelgen ausgestattet war.
Der 911 Targa kam Ende 1966 auf den Markt und wurde mit seinem markanten Edelstahl-Überrollbügel zum ersten Sicherheitscabriolet der Welt. Mit "Sportomatic", einem halbautomatischen Vier-Gang-Getriebe, war der Elfer ab 1967 erhältlich. Und als erster deutscher Hersteller erfüllte Porsche mit den Varianten 911 T, E und S die strengen amerikanischen Abgasentgiftungsvorschriften der EPA. Mit Hubraumerhöhungen auf 2,2 Liter (1969) und 2,4 Liter (1971) wurde der Porsche 911 immer leistungsstärker. Bis heute der Traumwagen schlechthin: der 911 Carrera RS 2,7 aus dem Jahr 1972, 210 PS stark und 1000 Kilogramm leicht. Sein charakteristischer "Entenbürzel" war der weltweit erste serienmäßige Heckspoiler für Serienfahrzeuge.
Zehn Jahre nach der Premiere hatten die Porsche-Ingenieure den 911 gründlich überarbeitet. Das sogenannte "G-Modell" wurde von 1973 bis 1989 gebaut, so lange wie keine andere Elfer-Generation. Besonderes Merkmal: Die markanten Faltenbalg-Stoßstangen - eine Innovation, um den damals neuesten Crashtest-Bedingungen der USA gerecht zu werden. Serienmäßige Dreipunkt-Sicherheitsgurte sowie Sitze mit integrierter Kopfstütze sorgten außerdem für erhöhten Insassenschutz.
Ein Meilenstein in der Geschichte des Elfers: 1974 präsentierte Porsche den ersten serienmäßigen 911 Turbo mit Drei-Liter-Motor, 260 PS und auffälligem Heckspoiler. Mit seiner einzigartigen Verbindung aus Luxus und Performance wurde der "Turbo" zu einem Synonym für die Marke Porsche. 1977 folgte die nächste Leistungsstufe: Der 911 Turbo 3.3 erhielt einen Ladeluftkühler und war mit 300 PS Klassenbester. Bei den Saugmotoren löste 1983 der 911 Carrera den SC ab und wurde mit 3,2 Liter Hubraum und 231 PS zu einem beliebten Sammlerstück. Frischluftfreunde konnten den "Elfer" ab 1982 auch als Cabriolet erwerben. Mit dem 911 Carrera Speedster knüpfte Porsche 1989 an einen Mythos an.
Viele Fachleute prophezeiten schon das Ende einer Ära, da präsentierte Porsche 1988 den 911 Carrera 4 (Typ 964). Nach fünfzehn Jahren Bauzeit wurde der 911 zu 85 Prozent überarbeitet, so dass Porsche ein zukunftsfähiges Fahrzeug anbieten konnte. Der luftgekühlte 3,6-Liter-Boxermotor leistete jetzt 250 PS. Äußerlich unterschied sich der 964 vom Vorgänger hauptsächlich durch die aerodynamischen PU-Stoßfänger und den elektrisch ausfahrbaren Heckspoiler. Technisch waren sie aber kaum noch zu vergleichen.
Das neue Modell sollte nicht allein durch seine sportlichen Werte begeistern, sondern auch mit Fahrkomfort überzeugen. Der Fahrer konnte sich an ABS, Tiptronic, Servolenkung und Airbags erfreuen. Zudem vertraute der "Elfer" auf ein vollkommen neues Fahrwerk mit Leichtmetall-Querlenkern und Schraubenfedern statt der altehrwürdigen Drehstabfederung. Nahezu revolutionär: Der neue "Elfer" wurde als Carrera 4 erstmals von Beginn an mit Allradantrieb angeboten. Neben den Carrera-Varianten Coupé, Cabriolet und Targa konnten Kunden ab 1990 auch den 964 Turbo ordern. Zunächst mit dem bewährten 3,3-Liter-Boxermotor ausgeliefert, erhielt der Turbo 1992 ein 360 PS starkes 3,6-Liter-Triebwerk. Als begehrte Sammlerfahrzeuge der Typenreihe 964 gelten insbesondere 911 Carrera RS, 911 Turbo S sowie 911 Carrera 2 Speedster.
Dieser 911, intern 993 genannt, ist bis heute die große Liebe vieler Porsche-Fahrer. Dies liegt nicht zuletzt am auffallend schönen Design. Die integrierten Stoßstangen unterstreichen den harmonischen Gesamteindruck. Die Frontpartie war flacher als bei den Vorgängern, was durch den Wechsel von Rund- zu Polyellipsoid-Scheinwerfern möglich wurde. Daneben galt der 993 von Beginn an als besonders ausgereift, zuverlässig und agil, denn als erster 911 erhielt er ein neu konstruiertes Aluminiumfahrwerk. Erstmals wurde die Turbo-Variante mit einem Biturbo-Aggregat ausgestattet, das 1995 als emissionsärmster Serien-Automobilantrieb der Welt galt. Eine weitere Innovation der allradangetriebenen Turbo-Version waren die Hohlspeichen-Aluminiumfelgen. Für ganz schnelle Sportwagenfreunde baute Porsche den 911 GT2. Eine Neuheit des 911 Targa war das elektrisch hinter die Heckscheibe zurückfahrende Glasdach. Der wichtigste Grund aber, warum die "gusseisernen" Porsche-Enthusiasten den 993 bis heute schätzen: Die von 1993 bis 1998 gebaute Version war der letzte Elfer mit luftgekühltem Boxermotor.
Die große Zäsur in der 911-Historie: Der Typ 996, der von 1997 bis 2005 vom Band lief, war ein ganz neuer Elfer mit dem Charakter des Klassikers. Als völlige Neuentwicklung wurde diese Generation erstmals von einem wassergekühlten Boxermotor angetrieben. Dank Vierventiltechnik leistete er 300 PS und galt in Punkto Emission, Geräusch und Verbrauch als zukunftweisend. Das Design interpretierte die klassische Linie des 911 neu und zeichnete sich durch einen niedrigen cw-Wert von 0,30 aus. Die Linienführung des 996 war zugleich ein Resultat des Gleichteilekonzeptes mit dem Erfolgsmodell Boxster.
Auffälligstes Designmerkmal: die Frontscheinwerfer mit integrierten Blinkern - erst umstritten, dann von anderen Herstellern oft kopiert. Im Innenraum fand sich der Fahrer in einem völlig neuen Interieur wieder. Auch der Fahrkomfort spielte neben den typisch sportlichen Eigenschaften jetzt eine größere Rolle. Mit einer Vielzahl neuer Varianten startete Porsche mit dem 996 eine nie zuvor dagewesene Produktoffensive. Ein Höhepunkt des Modellprogramms war ab 1999 der 911 GT3, der die Tradition des Carrera RS weiter führte. Als Extremsportler wurde ab Herbst 2000 der 911 GT2 angeboten, der erstmals serienmäßig mit Keramik-Bremsen verzögerte.
Im Juli 2004 war es soweit: Porsche präsentierte mit den Typen 911 Carrera und 911 Carrera S eine weitere Elfer-Generation, die intern als Typenreihe 997 bezeichnet wurde. Seine ovalen Klarglas-Frontscheinwerfer mit den Zusatzleuchten im Bugteil knüpften wieder an das traditionelle 911-Design an. Doch nicht nur beim Design, auch bei den Fahrleistungen konnte der 997 überzeugen: Der 3, 6-Liter-Boxermotor des Carrera leistete zunächst 325 PS, der neu entwickelte 3,8-Liter des Carrera S sogar 355 PS. Erheblich überarbeitet wurde auch das Fahrwerk, das im Carrera S serienmäßig mit Porsche Active Suspension Management ausgeliefert wurde.
2006 stellte Porsche einen neuen 911 Turbo vor, der als erstes Serienautomobil mit Benzinmotor über einen Turbolader mit variabler Turbinengeometrie verfügte. Nach der Modellpflege im Herbst 2008 wurde der 997 dank Benzin-Direkteinspritzung und Doppelkupplungsgetriebe nochmals effizienter. Nie zuvor wurde bei einem "Elfer" der Individualität in diesem Maße Rechnung getragen. Carrera, Targa, Cabriolet, Heck und Allradantrieb, Turbo, GTS, Sondermodelle und Straßenversionen

von GT-Rennfahrzeugen - die Elfer-Familie umfasste am Ende 24 Modellvarianten.
Der intern 991 genannte Sportwagen verkörpert den größten technischen Sprung in der Geschichte des Elfers. Ein komplett neues Fahrwerk mit geändertem Radstand, größerer Spurbreite und mächtigeren Reifen sowie ein ergonomisch optimierter Innenraum sorgen für ein noch sportlicheres und komfortableres Fahrgefühl. Technisch steht der Elfer ganz im Zeichen der Porsche Intelligent Performance: noch weniger Verbrauch, noch mehr Leistung. Etwa durch die Hubraumverkleinerung auf 3,4 Liter beim Grundmodell Carrera (dennoch fünf PS mehr als der 997/II) und die Hybrid-Bauweise (Stahl/Aluminium), die zur deutlichen Gewichtsreduzierung führt. Außerdem neu: die Porsche Dynamic Chassis Control und das weltweit erste manuelle Sieben-Gang-Schaltgetriebe. Großes Lob gibt es auch für das Design des 991. Mit seiner flach gestreckten Silhouette, seinen spannungsgeladenen Flächen und präzise gestalteten Details ist der Porsche 911 Carrera auch in der siebten Generation unverkennbar ein 911 und setzt damit einmal mehr Maßstäbe im Automobildesign. Auch deshalb ist er der beste Elfer aller Zeiten - bis die nächste Generation am Start steht.

Auto-Medienportal.Net
Enzer Strasse 83
31655 Stadthagen
Deutschland
Telefon: +49(0)5721 9383988
Telefax: +49(0)5721 92175
Mail: newsroom@auto-medienportal.net
URL: http: //www.auto-medienportal.net/
<img src="http://www.pressrelations.de/new/pmcounter.cfm?n_pinr_=522914" width="1" height="1">

Pressekontakt

Auto-Medienportal.Net

31655 Stadthagen

auto-medienportal.net/
newsroom@auto-medienportal.net

Firmenkontakt

Auto-Medienportal.Net

31655 Stadthagen

auto-medienportal.net/
newsroom@auto-medienportal.net

Unsere Arbeit wird bestimmt von dem Ziel, Dienstleistung für Redakteure und Autoren zu bieten. Dafür bereiten Fachjournalisten Fotos und Texte für Auto-Medienportal.Net so auf, dass sie deren fachliche Ansprüche erfüllen. Das Material steht allen Medien für die redaktionelle Berichterstattung honorarfrei zur Verfügung(siehe unsere AGB), weil unsere Arbeit von Sponsoren getragen wird.