

50 Jahre Porsche 911 (G-Serie) – Der Dauerbrenner von Porsche

30/07/2024 1973 ist ein bewegtes Jahr: Ölpreiskrise, Watergate-Skandal und Jom-Kippur-Krieg.

1973 ist ein bewegtes Jahr: Ölpreiskrise, Watergate-Skandal und Jom-Kippur-Krieg. Aber es gibt vor genau 50 Jahren auch gute Nachrichten: Die Bahamas werden unabhängig von Großbritannien und Porsche stellt seine zweite Generation des 911 vor.

Zehn Jahre produziert Porsche den 911 der ersten Generation, als die Stuttgarter im August 1973 den Sportwagen tiefgreifend ändern. Neben einem modifizierten Design unterscheidet sich vor allem die Technik der G-Serie genannten 911-Generation vom Vorgänger. Was vor 50 Jahren noch keiner ahnen kann: Die G-Serie produziert Porsche bis einschließlich 1989 – fast 16 Jahre lang. Absoluter Rekord in der nicht an Rekorden armen Porsche-Geschichte.

Auffälligstes Merkmal an der neugestalteten Karosserie sind die breiten Faltenbälge an den Stoßfängern. Ein technisches Zugeständnis: Strengere Sicherheitsvorschriften in den USA verlangen von allen Neuwagen, dass sie beim Vorwärts- und Rückwärtssetzen einen Aufprall mit 5 mph,

umgerechnet 8 km/h, ohne Schaden überstehen. Porsche muss reagieren und entwickelt dafür die charakteristischen Faltenbalg-Stoßfänger mit der Gummilippe vor der Fronthaube. Sie lassen sich bis zu 50 Millimeter eindrücken, ohne dass wichtige Fahrzeugteile in Mitleidenschaft gezogen werden. Die Aufprallenergie wird bei den US-Versionen von elastischen Pralldämpfern absorbiert, die Porsche für alle anderen Märkte als Option anbietet. Die typischen vorderen runden Kotflügel mit den integrierten stehenden Scheinwerfern modifiziert Porsche hingegen leicht. Am Heck kennzeichnet ein rotes Leuchtband mit Porsche-Schriftzug zwischen den Rückleuchten das neue 911-Modell. Für mehr Sicherheit der Frontpassagiere sorgen im größeren Innenraum serienmäßige Dreipunkt-Sicherheitsgurte und Vordersitze mit integrierten Kopfstützen. Im neuen Sportlenkrad integriert Porsche eine großflächige Prallfläche, an den Türen neue Ablagekästen mit Klappdeckel. Der 911 Carrera erhält ein Dreispeichen-Lederlenkrad und elektrische Fensterheber.

Auch wenn das moderne Design und die breiten Stoßfänger anfangs nicht bei allen Porsche-Fans gut ankommen, die Veränderung ist überfällig. Mit den vielen Chromzierteilen der ersten Generation wirkt der seit 1963 gebaute erste 911 optisch leicht angestaubt. Die 1970er-Jahre verlangen statt Chrom einen dynamischeren und moderneren Look. Neben dem Faltenbalg vorne und hinten unterstreicht das eine 4.291 Millimeter lange Karosserie – ein Plus von 144 Millimetern zum Vorgänger. Porsche gelingt bei der neuen Generation das Kunststück, dass sich die klassische Silhouette nicht verändert. Evolution statt Revolution.

Technische Veränderungen erhält der neue 911 besonders unter der Motorhaube im Heck. Ab August 1973 setzt Porsche bei jedem Elfer für Europa auf einen Sechszylinder mit 2.7 Litern Hubraum, die Leistung liegt anfangs je nach Variante bei 110 kW (150 PS), 129 kW (175 PS) und 148 kW (210 PS). Preis: 26.980 Mark für den 911 mit 150 PS. Zum Vergleich: Der Standard-VW-„Käfer" mit 34 PS kostet damals 5.650 Mark. Für die USA bietet Porsche ab 1975 zusätzlich eine Vierzylinder-Version als 912 E ab 10.845 US-Dollar an. Der Porsche 911 Turbo, gebaut ab 1974, mit 191 kW (260 PS) spielt in einer anderen Liga: 65.800 Mark.

Der Marktstart der zweiten Generation des 911 fällt wegen der Ölpreiskrise im Herbst 1973 in einen ungünstigen Zeitraum. 1974 gehen die Bestellungen bei Porsche um 40 Prozent zurück, der deutsche Automarkt bricht komplett ein. Beim 911 sind es immerhin 30 Prozent weniger Bestellungen als im Vorjahr – für den Sportwagenhersteller eine große Herausforderung. Zudem setzt die Bundesregierung Tempo 100 auf Autobahnen und autofreie Sonntage durch. Kunden und mögliche Käufer sind irritiert und wissen nicht, wie es auf deutschen Straßen weitergeht.

Porsche lässt sich nicht von seinem 911-Plan abbringen, modifiziert den 911 in den nächsten Jahren in behutsamen Schritten. Der nächste technische Höhepunkt und damit das künftige Spitzenmodell wird im Oktober 1974 auf dem Pariser Autosalon präsentiert: der 911 Turbo. Der 3.0-Liter-Sechszylinder mit Einspritzung und Abgasturbolader leistet 260 PS und kommt als Coupé ab März 1975 auf die Straßen. „Turbo" wird in den folgenden Jahren zum Synonym für Porsche, Sportwagen und Leistung. Optisch unterscheidet sich der neue Sportwagen von den übrigen 911-Modellen durch eine um zwölf Zentimeter breitere Karosserie und einen auffällig breiten Heckflügel auf der glasfaserverstärkten Motorhaube.

Fast jährlich modifiziert Porsche den 911, optimiert ihn weiter. 1975 verbessert Porsche die Langlebigkeit seiner Fahrzeuge: Neben der schon seit 1969 eingesetzten Hohlraumkonservierung bestehen beim 911 nun Karosserie und Bodengruppe aus feuerverzinkten Blechen – idealer Rostschutz und ein großer Schritt in Richtung Nachhaltigkeit.

1976 erhalten 911 Carrera 3.0 und 911 Turbo serienmäßig eine automatische Heizungsregulierung, die als Sonderausstattung optional für den Standard-911 erhältlich ist. Dazu verbessert sich der Diebstahlschutz und Carrera sowie Turbo erhalten eine Servobremse. Bis August 1977 verkauft Porsche den 911 mit 2.7-Liter-Sechszylinder mit einer schmalen Karosserie. Mit Einführung des 911 SC ab 1977 übernimmt Porsche die verbreiterten Kotflügel des bisherigen Saugmotor-Spitzenmodells Carrera, dessen Name nun entfällt. Zumindest augenscheinlich: Denn SC setzt sich zusammen aus Super und Carrera. Einige Medien munkeln angesichts der beiden verbleibenden 911-Varianten schon vom Ende des Sportwagens. Weit gefehlt.

Trotz schwieriger Wirtschaftslage hält Porsche am 911 fest, entwickelt neue Modellvarianten. Neben dem 911 Coupé präsentiert Porsche 1973 der 911 Targa als Sicherheitscabrio, ein Jahr später zeigt Porsche das 911 Turbo Coupé in Paris. Neben der zweiten Ölpreiskrise 1979 macht interne Konkurrenz dem Hecktriebler das Leben schwer. Eine neue Generation von Porsche-Sportwagen mit Transaxle-Bauweise, bei dem der Motor vorne liegt und das Getriebe an der angetriebenen Hinterachse, soll die Nachfolge des 911 antreten. Die Modellreihen 924 und 944 mit vier sowie der 928 mit acht Zylindern können aber die Faszination des 911 mit luftgekühlten Boxermotor nicht ersetzen.

Porsche entscheidet sich für den Strategiewechsel. Die Zukunft des Elfers ist erst einmal gesichert. Ab 1982 steht neben Coupé und Targa erstmals auch eine Cabriolet-Variante bereit, wichtig für den absatzstarken US-Markt. 1989, zum Abschied von der zweiten 911-Generation, folgt 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. Die Bezeichnung G-Serie gehört eigentlich nur zum Modelljahr 1974, ein Jahr später heißt der Elfer intern H-Serie, 1976 J-Serie, 1977 K-Serie und so weiter. Ab 1980 nennt Porsche die Fahrzeuge intern A-Programm, 1981 B-Programm und so weiter. Eingebürgert hat sich für die zweite der insgesamt acht Generationen des 911 aber G-Serie.

Mit dem Ende der G-Serie endet für Porsche auch die Karosserieherstellung im ehemaligen Reutter-Werk, dort, wo wenige Zeit später die Endmontage des Mercedes-Benz 500E stattfindet. Für die G-Serie steht indes schon ein Nachfolger bereit, der 964.

Motoren und Getriebe

Bei den Motoren setzt der Stuttgarter Sportwagenhersteller auf einen nun 2.7 Liter großen luftgekühlten Sechszylinder-Boxermotor für Normal-Benzin, den es in der Vorgängerversion nur im

kompromisslosen 911 Carrera RS 2.7 gibt. Die Leistung liegt anfangs beim 911 bei 110 kW (150 PS), beim 911 S bei 129 kW (175 PS) und beim 911 Carrera bei 154 kW (210 PS). Serienmäßig sitzt ein manuelles Vierganggetriebe am Motor, auf Wunsch auch eins mit fünf Gängen.

Ab Modelljahr 1976 steigt beim 911 Carrera 3.0 der Hubraum auf 3.0 Liter, das Triebwerk leistet nun 200 PS. Den 911 SC mit 3.0 Liter Hubraum verkauft Porsche ab 1977, anfangs leistet der Motor 132 kW (180 PS), ab September 1979 nun 138 kW (188 PS) und ab 1980 sogar 150 kW (204 PS).

Mit dem Basis-Motor fährt 1974 der 911 bis zu 210 km/h schnell und beschleunigt von 0 auf 100 km/h in 8,5 Sekunden. Der 911 S mit 175 PS sprintet in 7,6 Sekunden auf 100 km/h und fährt bis zu 225 km/h schnell. Beim Spitzenmodell 911 Carrera liegt die Höchstgeschwindigkeit bei 240 km/h und es vergehen lediglich 6,3 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h.

Deutlich höhere Leistungsgipfel erklimmt der 3.0-Liter-Boxer ab 1974 im Heck des 911 Turbo mit der internen Bezeichnung 930. Die aus dem Motorsport transferierte Aufladungstechnologie treibt den Supersportler zunächst mit 260 PS an. Ab 1977 beflügeln ihn ein zusätzlicher Ladeluftkühler und die Hubraumerweiterung auf 3.3 Liter und 300 PS. So kommt es zu Fahrleistungswerten, die Mitte der 1970er-Jahre nahezu beispiellos sind: 5,4 Sekunden für den Sprint von 0 auf 100 km/h klingen ebenso unglaublich wie eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 260 km/h. Der 911 Turbo erhält stärkere Bremsen, die technisch aus dem Rennwagen 917 abgeleitet sind. Die 4-Kolben-Festsattel-Bremszange aus Leichtmetall setzt Porsche erstmals beim 911 Turbo in einem Serienfahrzeug ein.

Für das Modelljahr 1984 nennt Porsche den 911 SC wieder wie Anfang der 1970er-Jahre 911 Carrera, der Sechszylinder erhält eine Vergrößerung auf 3.2 Liter Hubraum und leistet ohne Katalysator 231 PS. Bei den US-Modellen und ihren strengeren Emissionsregeln installiert Porsche einen Katalysator, die Leistung liegt bei den Motoren bei 207 PS. Für eine zuverlässige und saubere Einspritzung dient statt der bisherigen K-Jetronic eine Digitale Motor Elektronik (DME) mit L-Jetronic Einspritzanlage und Luftmengenmesser. Zur besseren Füllung der Zylinder bei hohen Drehzahlen ist eine Resonanzansauganlage eingebaut. Die reduziert nebenbei noch den Kraftstoffverbrauch. Bei sorgsamer Pflege und regelmäßiger Wartung gilt der 3.2-Liter-Motor als nahezu unverwüstlich. Laufleistungen deutlich über 300.000 Kilometer ohne Motorrevision sind eher die Regel als die Ausnahme.

Serienmäßig wechseln Piloten beim 911 die Gänge manuell im Vier- oder Fünfganggetriebe, beim 911 Turbo sind es vier Gänge. Als Option bietet Porsche ab August 1975 die Halbautomatik Sportomatic mit drei Gängen an. Größte Neuerung erfährt der Antrieb 1986 mit dem G50-Getriebe und einer hydraulischen Kupplung. Die Schaltung des Rückwärtsgangs erfolgt links vorn statt wie bisher rechts unten.

Modellvarianten

Innerhalb der 16-jährigen Bauzeit bietet Porsche für den 911 eine Reihe an Varianten an. Anfangs heißen die Modelle 911, 911 S und das Topmodell 911 Carrera. Dazu kommt ab 1974 der 911 Turbo.

Im Juli 1976 wechselt Porsche die Bezeichnung des 911. Fortan gibt es die beiden Varianten 911 SC und 911 Turbo. Eine dritte Variante folgt im September 1981, als Porsche eine Studie des 911 Cabriolet präsentiert – die Auslieferung als Porsche 911 SC Cabriolet folgt im Januar 1983. Es ist das erste Mal nach 18 Jahren, dass Porsche wieder ein Cabriolet im Programm hat.

Ein halbes Jahr später nennt Porsche den 911 SC um, in 911 Carrera, der 911 Turbo behält seinen Namen. Optional bietet Porsche für den 911 ab Modelljahr 1983 den Heckspoiler an, der beim 911 Turbo zur Serienausstattung zählt. In Verbindung mit dem beliebten und oft nachgerüsteten vorderen Frontspoiler sollte der Heckflügel aus aerodynamischen Gründen montiert sein.

Ab Modelljahr 1983 offeriert die Porsche Reparaturabteilung für die turbobreite Karosserie einen Flachbau. Statt der runden Kotflügel mit integrierten Scheinwerfern besitzt die neue Front flache Kotflügel mit Klappscheinwerfern des Porsche 944. Der Umbau wird im Werk bei neubestellten Fahrzeugen an der Rohkarosserie durchgeführt, so dass sämtliche Garantien weiter gelten.

Ab Februar 1987 können besonders leistungshungrige Kunden den Porsche 911 Turbo auch in den Karosserievarianten Targa und Cabriolet ordern. Im September 1987 zeigt Porsche auf der IAA in Frankfurt den Prototyp des 911 Carrera Speedster – produziert ab Anfang 1989 bis zum Produktionsende der G-Serie im Juli 1989.

Einige Sondermodelle wie unter anderem „25 Jahre Porsche Stuttgart-Zuffenhausen“, „50 Jahre Porsche“, „250.000 Elfer“ oder 911 Carrera Club Sport feiern Marke und Modell über den breiten Produktionszeitraum.

Innovationen

Zu den Innovationen der G-Serie zählen unter anderem die Faltenbalg-Stoßfänger, die eine Aufprallgeschwindigkeit von bis zu 8 km/h absorbieren können. Ab 1975 schützt Porsche Karosserie und Bodenbleche mit feuerverzinkten Blechen vor Rost. Mit der seit 1969 eingeführten Hohlraumkonservierung wird das zu einem umfangreichen Rostschutz. Ab Modelljahr 1981 erhöht Porsche die Langzeitgarantie gegen Durchrostung auf sieben Jahre, ab Modelljahr 1986 sogar auf zehn Jahre. Damit ist Porsche der erste Hersteller, der zehn Jahre Garantie auf Durchrostung gibt. Eine weitere Innovation stellt Porsche mit der Studie Gruppe B auf der IAA 1983 aus – ein Supersportwagen mit Turbo-Motor und Allradantrieb. Die Serienversion produziert Porsche ab 1985 als 959. Für das 911 Cabriolet entwickelt Porsche ein elektrisches Verdeck und bietet es ab April 1986 an. Für das gleiche Modelljahr vertreibt Porsche zudem für den deutschen Markt einen Motor mit Katalysator, der mit bleifreiem Normalbenzin läuft und 207 PS leistet, ab Modelljahr 1987 kommt der Antrieb auf 217 PS.

Design

Runde Kotflügel, steil stehende Scheinwerfer und ein gefälliges Heck. Die zwischen 1973 und 1989

gebaute Porsche G-Serie besitzt weiter die klassische Form des Ur-Modells 911. Auf 4,29 Meter Länge und mit einem Radstand von 2,27 Meter finden vorne zwei Erwachsene Platz und hinten immerhin noch Kinder, Jugendliche oder reichlich Gepäck.

Der damalige Porsche Design-Chef Anatole Lapine, von 1969 bis 1988 Leiter des Designstudios „Style Porsche", folgte keiner Mode, sondern setzte mit seinen Entwürfen immer wieder neue Trends. Der Chefdesigner entwirft die Faltenbälge und Prallflächen der Amerika-Version. Unter seinem Einfluss verändert sich der 911: weniger Chromschmuck, mattschwarze Fensterrahmen und Türgriffe sowie ein von tiefschwarzem Gummi umrahmter Heckspoiler.

Wie bei seinem Vorgänger wurde die Karosserie des neuen Carrera zur Aufnahme der größeren Bereifung an den hinteren Kotflügeln um insgesamt 42 Millimeter verbreitert. Wo die Zulassungsvorschriften es erlaubten, war der Carrera außerdem mit einer Frontspoilerlippe und einer markanten, auf der Motorhaube aufgesetzten Abrisskante ausgerüstet.

Porsche 911 G-Serie im Motorsport

Seit Firmengründung stehen bei Porsche der Motorsport und sportliches Fahren im Vordergrund. Auch von der zweiten Generation des 911 planen die Ingenieure Wettbewerbsfahrzeuge für Rundstrecke und Rallye. Nach dem erfolgreichen 911 Carrera RS 2.7 entwickelt Porsche wieder 911-Rennfahrzeuge auf Basis der G-Serie mit breitem Heck, breiter Spur und großem Spoilerwerk, wie den 911 Carrera RS 3.0 und 911 Carrera RSR 3.0.

Bei der East African Safari 1978, dem dritten Rallye-Lauf zur Rallye-Weltmeisterschaft 1978, starten zwei Werks-Porsche 911 SC. Die Rallyewagen belegen den zweiten und vierten Platz, Porsche führt danach in der Herstellerwertung.

Auch in den folgenden Jahren setzen einige Privatteams die G-Serie bei Rallyes ein. Walter Röhrl startet 1981 auf der San-Remo-Rallye mit einem 911 SC, legt eine sensationelle Aufholjagd hin, bis eine Antriebswelle reißt. 1983 fährt Jürgen Barth mit Roland Kussmaul im 911 SC die Rallye Monte Carlos und wird 11. des Gesamtklassements.

1983 stellt Porsche ein Lastenheft für ein neues Wettbewerbsfahrzeug aus, den 911 SC/RS 3.0, intern Typ 954. Beschreibung: „Auf Basis des Fahrzeugs 911 SC soll als Evolutionsserie ein straßenzulässiges Wettbewerbsfahrzeug entwickelt werden. Dieses Fahrzeug dient als Basistyp für Sportzwecke. Die Homologationsforderung für Evolutionsserien wie Gruppe-B-Fahrzeugen müssen berücksichtigt werden." Die Gruppe B gilt seit 1982 innerhalb des Reglements der FIA für Rallyefahrzeuge als die Speerspitze der GT-Fahrzeuge.

1984 stellt Porsche daher den 911 SC/RS eher für Rallyes als für die Rundstrecke vor. Mit Erfolg: 1984 und 1985 gewinnt Porsche die Middle East Championship. Henri Toivonen siegt mit dem 911 SC RS an der Costa Smeralda und bei den 24 Stunden von Ypern in Belgien. Den größten Sieg erlangt der 911

Carrera 3.2 4x4 Paris Dakar als Typ 953 bei der Rallye Paris-Dakar 1984.

Doch der Übermacht der Gruppe-B-Fahrzeuge mit Allrad und Turbolader kann der heckgetriebene Sechszylinder-Saugboxer nicht mehr viel entgegenhalten. Porsche entwickelt daher einen Über-Elfer, den Porsche 959. Er kommt bei der Wüstenrallye Paris-Dakar 1986 zum Einsatz und siegt. Doch der Rallyewagen kommt zu spät für seinen Einsatz in der Gruppe B, die 1986 nach schweren Unfällen zu Ende geht. Der Technologie-Träger und Supersportwagen 959 wird bis 1988 insgesamt 292 Mal gebaut.

MEDIA ENQUIRIES



Astrid Böttinger

Spokesperson Heritage and Porsche Museum
+49 (0) 170 / 911 2065
astrid.boettinger@porsche.de

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/pressemappen/60-Jahre-Porsche-911/50-Jahre-Porsche-911-(G-Serie)---Der-Dauerbrenner-von-Porsche-33398.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/7c3d43ea-6def-4054-8c2b-b16d74fe112a.zip