Jahrzehnte auf dem Buckel

20 Jahre Porsche 911.

Von Hans Kaufmann

Mit Spoilern und gewaltigen Breitreifen rollt er heute aus den Zuffenhausener Werkstoren. Ist er noch das gleiche Auto, das 1963 auf der IAA in Frankfurt stand? Der Prototyp mit der Bezeichnung 901 zog damals nicht nur andächtige Blicke auf sich. Daß die Fans das neue Auto eher mißtrauisch beäugten, lag unter anderem am Preis, der mit 23 900 Mark doch reichlich überhöht schien. Die Porsche-Leute waren von dieser Kritik so beeindruckt, daß sie bei der Markteinführung ein Jahr später auf 21 900 Mark heruntergingen.

1963 in Frankfurt vorgestellt: erster Porsche 911

Daß dieses Auto mit Sechszylindermotor und McPherson-Vorderachse ein echter Porsche sein konnte, bezweifelten viele Porsche-Insider. Gerade hatte der 356 seinen höchsten Entwicklungsstand erreicht, und nun sollte es den Ur-Porsche, den Porsche als solchen schlechthin, nicht mehr geben? Viele kauften schnell noch einen, und noch heute werden die 356 C und SC der Jahrgänge 1964 und 1965 zu Spitzenpreisen gehandelt.

Fotos: Seufert

Insbesondere jene Leute hatten recht getan, die damals ein Cabriolet kauften. Denn wer im Porsche offen fahren wollte, mußte bis 1982 auf jene ehrwürdigen 356-Jahrgänge zurückgreifen. Die Coupé-Käufer aber akzeptierten das neue Auto – nicht zuletzt wegen seiner Porsche-typischen Form. Hier zahlte sich aus, was Firmenchef Ferry Porsche seinem Sohn Butzi eingeschärft hatte: „Jeder neue Porsche muß ein Porsche bleiben." Butzi, mit bürgerlichem Namen Ferdinand Alexander, hatte das Designer-Handwerk erlernt und durfte als erste große Aufgabe Vorschläge für einen neuen Porsche erarbeiten. Er bewies zum Erstaunen jener, die in ihm nur das Söhnchen sahen,- professionelle Qualitäten und wurde zum Schöpfer der 911-Form. Für F.A. Porsche, den heutigen Chef von Porsche Design in Zell am See, ist jedoch nicht der 911, sondern der 904 (Carrera GTS) die reinste Verwirklichung seiner damaligen Formvorstellungen: „Beim 911 wollten zu viele mitreden."

Sein Entwurf galt ursprünglich einem Viersitzer mit Stufenheck, dem Prototyp 695. Vom Bug bis zur Frontscheibe wurde er fast unverändert für den 901/911 übernommen. Vater Ferrys Auffassungen (Butzi: „Er hat Geschmack, ist aber kein Designer") kamen deutlich zum Ausdruck: Ein Porsche muß Vorderkotflügel mit betonten Scheinwerfern haben. Als dann das Viersitzer-Projekt als Verwässerung der Porsche-Idee verworfen wurde (Ferry: „Solche Autos können auch andere bauen"), trat das gewohnte Fastback an die Stelle des Stufenhecks, und die Seitenfenster erhielten ihre charakteristische Form.

Es muß zu jener Zeit ein Trauma der Porsche-Verkäufer gewesen sein, daß sie keinen Viersitzer mit großem Gepäckraum anbieten konnten. Offenbar hatten sie Angst, daß der Markt für echte Sportwagen zu begrenzt sei. Solche Angst spukt in regelmäßigen Abständen wieder in Zuffenhausen – obwohl man davon lebt, daß Porsche-Autos anders sind als andere. Ferry Porsche, zu Unrecht als unentschlossen geltend, verharrte stets zäh auf dem 2+2-Standpunkt: Notsitze ja, vollwertige Rücksitze nein.

Als segensreiche Auswirkung des Viersitzer-Projekts blieb ein annehmbarer Gepäckraum unter der vorderen Haube. ▷

Vorläufig letzte Entwicklungsstufe: Porsche 911 Carrera mit 231 PS

20 Jahre Porsche

Auch geriet der 901 für damalige Verhältnisse geräumig – entschloß man sich doch zur Radstands-Verlängerung von 2,10 auf 2,20 Meter, womit man immer noch ein ganzes Stück unter dem VW Käfer-Wert von 2,40 Meter blieb, der für den Viersitzer ins Auge gefaßt worden war. Dem Front-Kofferraum mußte ein liebgewordenes Stück Porsche-Technik weichen: Die Kurbellenker-Vorderachse. Das als Merkmal billiger US-Großserientechnik geltende McPherson-Prinzip wurde in langen Versuchsreihen von einem jungen Ingenieur porschetauglich gemacht: von Helmuth Bott, dem heutigen Chef der Weissacher Denkfabrik. Bott brachte McPhersons Querlenker und Dämpferbeine in Einklang mit des alten Professors Lieblingsfedern, den Torsionsstäben. Sie wurden vorn in Längsrichtung und hinten quer im 911 installiert.

Daß Amerikanisches bei Porsche Eingang fand, war nicht ungewöhnlich, hatte sich doch schon Butzis Lehrmeister Erwin Komenda bei der Käfer-Karosserie vom Detroiter Styling inspirieren lassen. Und 1956 hatte Ferry Porsche den stellvertretenden Chefingenieur von Studebaker, Claus von Rücker, als Entwicklungsleiter nach Zuffenhausen geholt. Zu seinen ersten Taten bei Porsche zählte die Überarbeitung des Viernockenwellen-Motors (Fuhrmann-Motor) der, wie man sagte, mit Hilfe mehrerer Schuhlöffel, im 356 Carrera eingebaut war.

Porsche-Konstrukteur Dr. Ernst Fuhrman, später Chef in Zuffenhausen, hatte sich damals zur Dichtungsfirma Goetze verdingt, deren Inhaber Rolf Goetze ein begeisterter Porsche-Rennfahrer war. Daß Fuhrmann nach seiner Rückkehr den 911 nicht mit der rechten Liebe weiterpflegte, führen Insider auf seine Nicht-Mitwirkung beim Enstehen dieses Autos zurück. Auch von Rücker verließ das Haus, ehe der neue Wagen seine endgültige Gestalt erlangte. Unter seiner Regie entstand jedoch Porsches erster Sechszylinder-Boxermotor – ein Zweiliter mit der Typnummer 745, der für den Viersitzer-Porsche 695 vorgesehen war und zur Basis des 911-Motors wurde. Er hatte Ähnlichkeit mit dem Achtzylinder-Grand-Prix-Motor Typ 753: Je eine Nockenwelle über und unter der Kurbelwelle betätigte über Stoßstangen die Ein- und Auslaßventile. Um den luftgekühlten Boxer besonders flach zu halten, bekam er zwei kleine Axial-Kühlgebläse, die je eine Zylinderreihe kühlten.

Wie die Form dem Butzi Porsche, so gab der Motor einem anderen Porsche-Enkel Gelegenheit, seine erste Talentprobe abzulegen: Unter von Rükkers Nachfolger Hans Tomala wurde Ferdinand Piech, Sohn der Porsche-Schwester Luise, mit der Überarbeitung des Sechszylinders beauftragt. Piech änderte den Motor von Grund auf: Die bisher vierfach gelagerte Kurbelwelle wurde an jeder Kröpfung mit Lagern versehen, also insgesamt sieben. Sie erhielt damit jene Steifigkeit, die den gewaltigen Leistungszuwachs der folgenden Jahre erst möglich machte. Die Nockenwellen wurden von der Mitte in die Zylinderköpfe verlegt – damit verschwanden die altertümlichen Stoßstangen. Mit Piech arbeitete der junge Ingenieur Hans Mezger am neuen Motor – heute kennt man ihn als Projektleiter der TAG-Motorenentwicklung für den McLaren Formel 1. Die Fahrversuche auf dem gerade fertiggewordenen Weissacher Skidpad fuhr Peter Falk, der heutige Sportchef von Porsche: Mit F.A. Porsche und Ferdinand Piech, mit Helmuth Bott, Hans Mezger und Peter Falk standen lauter Leute an der Wiege des 911, die heute auf ihrem Gebiet eine führende Rolle spielen.

Mit den Details des Sechszylinders wuchsen ganze Generationen von Porsche-Ingenieuren auf, die ihn änderten, verbesserten, vergrößerten, verstärkten – je nach Lage. Oftmals, so erzählt man in Weissach, führte

Motor-Konstrukteur Mezger

Bestand auf seinem Sportwagenkonzept: Ferry Porsche

Unausgeglichenes Fahrverhalten: Porsche 911 der ersten Generation

die nächste Generation das wieder ein, was die vorige verworfen hatte. So zum Beispiel bei dem unerschöpflichen Thema der Kettenspanner für die Antriebskette der obenliegenden Nockenwellen: Gerade wird vermeldet, daß mit einem druckölversorgten Kettenspanner eine neue Lösung gefunden ist. Nicht auszudenken, was passiert wäre, hätte man sich statt für die Kette für den Zahnriemenantrieb entschieden – eine Pioniertat, die damals der ländlich-bayerischen Firma Glas vorbehalten blieb.

Der endgültige Sechszylinder bekam eine neue Konstruktionsnummer: 901. Daß Porsche von den Siebenern gleich auf die Neuner überging, hängt mit der seinerzeit engen Liaison Zuffenhausen-Wolfsburg zusammen: Im Volkswagen-Ersatzteilsystem waren nur noch die mit 9 beginnenden Nummern frei. So blieb es bei nur zwei Porsche-Eigenentwicklungen mit einer Acht: dem Grand-Prix-Fahrgestell 804 und dem Motor 821, einem Zwischenstadium von 745 und 901. Bis 1968 wurden Motoren und Getriebe des 911 unter der Nummer 901 registriert – die Reihe reicht von 901/0 (Fünfganggetriebe) bis 901/30 (150 PS Rallye-Motor). Dann beginnen die 911-Nummern: 911/00 war das Vierganggetriebe der verbilligten Version 911 T von 1969, unter 911/98 ist eine der vielen 911-Versionen mit Sportomatic verzeichnet.

901 hieß das neue Auto noch bei Serienbeginn im Spätsommer 1964. Die Umtaufe verdankt es Peugeot: Die Automobilbauer aus Sochaux, die damals gerade den 404 herausgebracht hatten, fühlten sich durch die Null in der Mitte gestört. Sie hatten sich – trotz BMW 501, DKW F 102 oder Tatra 603 – für solche Ziffernfolgen Rechte gesichert und hätten Porsche auf dem Frankreich-Markt Schwierigkeiten bereiten können. Ohne die Franzosen wäre der Elfer nie zum Elfer geworden.

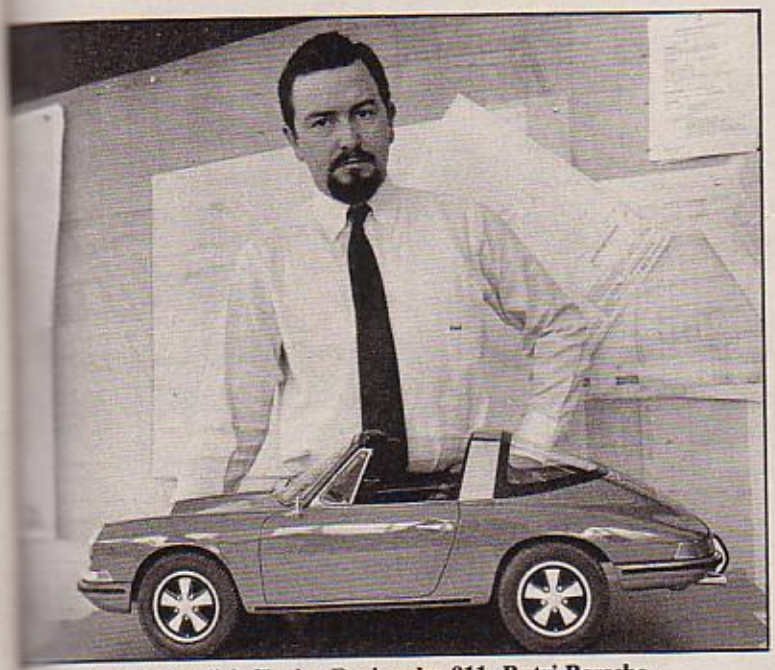
Als 1965 der 356 auslief, zeigte sich, daß zahlreichen Porsche-Fahrern zwei Liter und sechs Zylinder zuviel waren. So entschloß man sich in Zuffenhausen, den Vierzylinder des 356 SC in einer von 95 auf 90 PS reduzierten Ausführung in das neue Auto einzubauen. Der so entstandene Typ 912 war ursprünglich nur für den deutschen Markt gedacht – als Renner erwies er sich dann in den USA. 1968 wurden vom 912 – mit Hilfe der Osnabrücker Karosseriefabrik Karmann – über 12 000 Stück gebaut, rund 2 000 mehr als vom 911. Dann kam der 914, den nur die Amerikaner als echten Porsche akzeptierten. Als er acht Jahre später auslief, legte Porsche 1975 noch einmal eine 912-Serie auf: den 912 E mit VW-Motor und Benzineinspritzung.

Nicht nur für den Preis – auch für das Fahrverhalten und die Lenkung des 901 mußten die Porsche-Leute zu Anfang viel Kritik einstecken. „Sowie ein seitlich gerichteter Einfluß auftritt", so stand es 1964 in auto motor und sport, „so daß mit der Lenkung ausgeglichen werden muß, reagiert das Wagenheck darauf mit einer Eigenbewegung". Bei Seitenwind und bei hoher Geschwindigkeit attestierte jener erste Testbericht dem 901 einen unbefriedigenden Geradeauslauf.

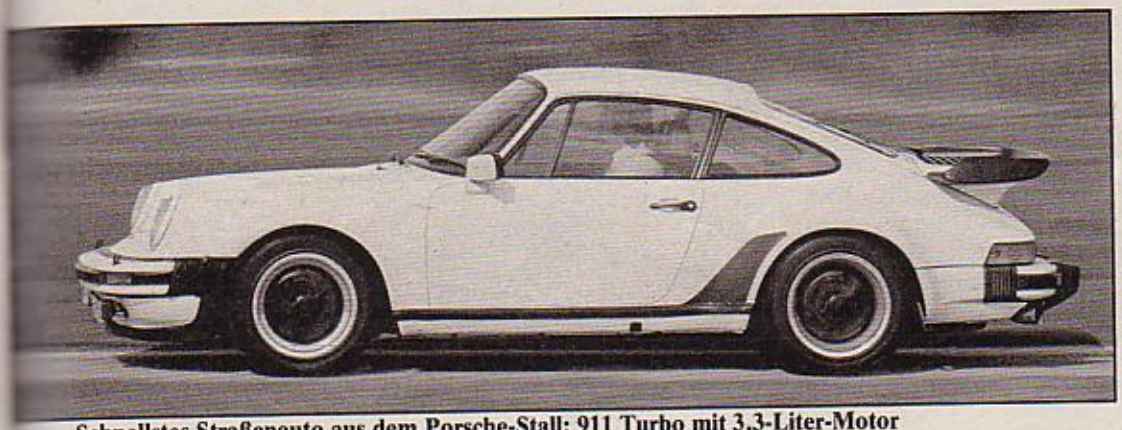
Bei Porsche reagierte man darauf zunächst mit einer Primitivlösung: In die vorderen Kotflügel wurden Bleigewichte eingebaut. Mit der Zeit fand man dann bessere Lösungen: Radstands-Verlängerung auf 2,27 Meter, breitere Spur, breitere Reifen, Änderungen an Gewichtsverteilung, Stabilisatoren, Lenkung und Vorderachsgeometrie.

Auch die Neigung zum Übersteuern wurde damit gemildert, jene Heckmotor-typische Eigenschaft, mit der Porsche-Fahrer zu leben gelernt hatten. Stimulierend wirkte sich bei Porsche jener Gerichtsprozeß aus, mit dem 1969 in den USA dem Chevrolet Corvair der Garaus gemacht wurde – ein reichlich unbedarft konstruiertes Sechszylinder-Heckmotorauto, mit dem die Detroiter GM-Firma das Porsche-Rezept kopieren wollten. Es war die große Zeit des Käfers, der – ebenso wie Porsche – ungeschoren davonkam. Auf dem Rund des Weissacher Skidpads – vom Durchmesser her die größte Kreisfahranlage der Welt – drehten damals auch Käfer ihre Runden, deren Fahrwerk im Wolfsburger Auftrag auf Vordermann gebracht wurde. Der große Anstellwinkel des 911 im Grenzbereich, mit Blick nach vorn durch das Seitenfenster, wich einer Annäherung der Längsachse an die Fahrtrichtung.

Eine entscheidende Rolle spielte dabei Helmuth Bott, der mit Leidenschaft die Vereinbarkeit von Heckmotor und Fahrsicherheit vertrat. Bott erzog dem 911 nicht nur für Straßenfahrzeuge fast unglaubliche Querbeschleunigungs-Werte, sondern auch die nötige Fahrstabilität bei hoher Geschwindigkeit an. Dennoch blieb es dabei, daß der 911 einer aktiven, wachen Fahrweise bedarf. ▷



Verantwortlich für das Design des 911: Butzi Porsche

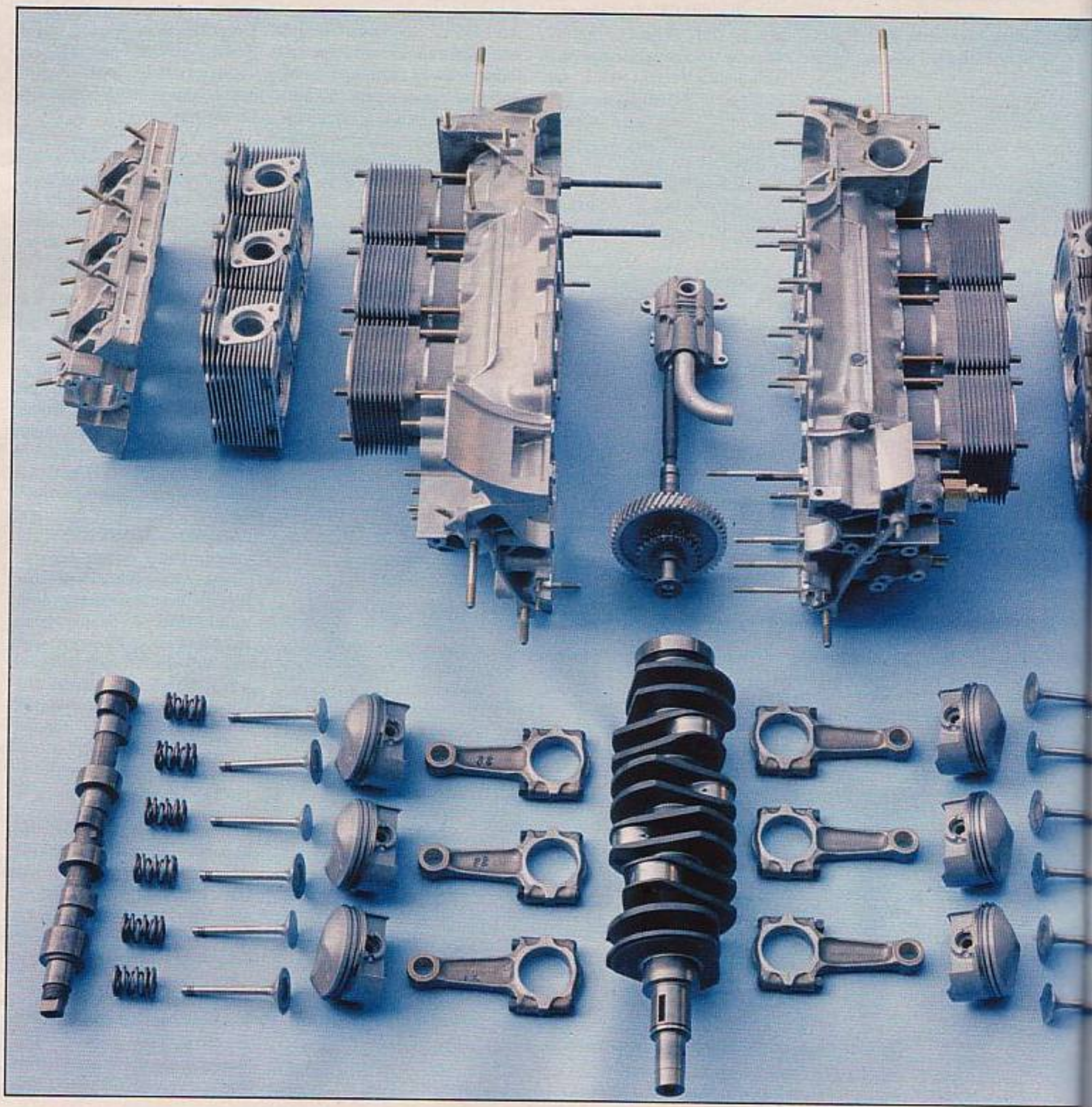


Schnellstes Straßenauto aus dem Porsche-Stall: 911 Turbo mit 3,3-Liter-Motor

Die dadurch bewirkte Adrenalin-Ausschüttung beim Fahrer gilt als einer der unterschwelligen Kaufgründe für den 911 – mit braven und leisen Frontmotorautos läßt sich dergleichen nicht realisieren.

Porsche bot frühzeitig Möglichkeiten, diese Wirkung individuell abzustufen: 1966 kam der 911 S mit 160 PS, die Höchstgeschwindigkeit betrug 225 km/h, der rote Bereich auf dem Drehzahlmesser begann erst bei 7 200/min. Milder in Leistung und Preis war der 911 T mit 110 PS, bei dem die 20 000 Mark-Schwelle gedrückt wurde. Als Extra gab es die Sportomatic, ein Vierganggetriebe mit automatischer Kupplung. Sie stieß auf großes Interesse, denn nicht nur in Amerika zeigte sich damals der Trend, auf das Kupplungspedal zu verzichten. Ein bald aufgegebener Vorstoß waren jedoch hydropneumatische vordere Federbeine.

Als Volltreffer dagegen erwies sich der halboffene Targa, der schon 1965 auf der IAA stand. Zwar blieb es nicht beim ursprünglichen zusammenlegbaren Heckfenster, das Cabrio-Nähe bringen sollte, aber die verglaste Scheibe, alsbald mit der damals neuen Beheizung, und der zunächst unlackierte Sturzbügel wurden als stilistische Besonderheiten empfunden. Der Targa-Bügel machte Schule – wobei bald vergessen war, daß dieser Name ebenso



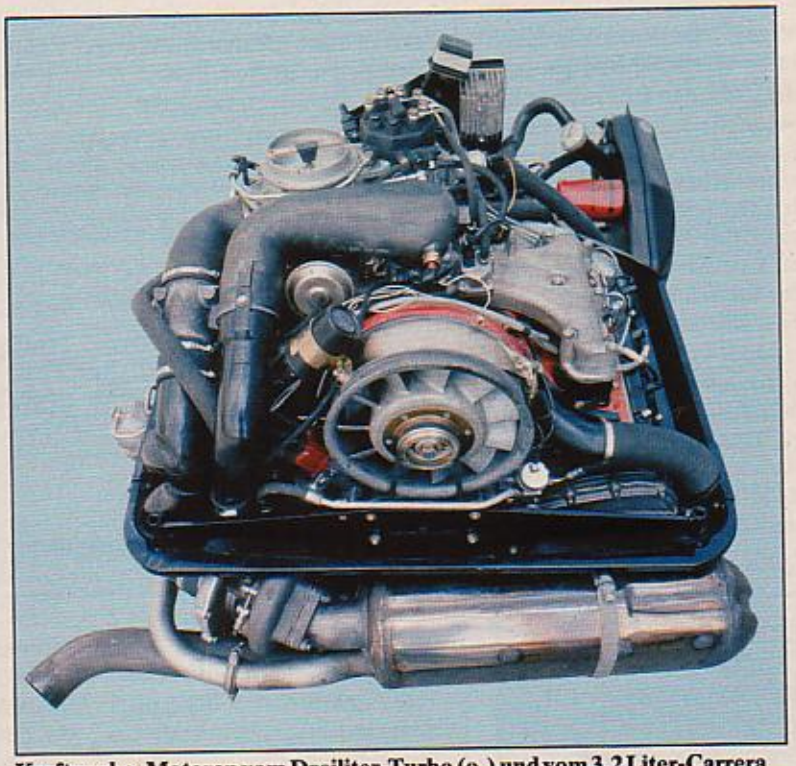
Immer mehr Leistung: Sechszylinder-Motor des 911

wie das Wort Carrera einem berühmten Straßenrennen entstammte. Der Targa entwickelte sich eher zum zivilsten 911 und zum Nachfolger der braven 356 „Dame" von einst.

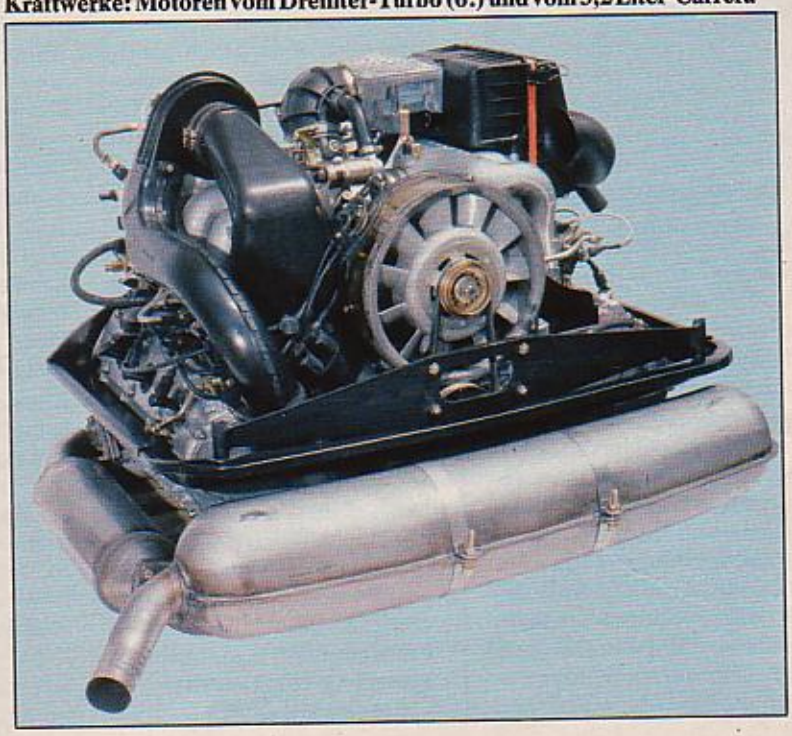
Trotz des Komfort-Trends stieg schier unaufhaltsam die Motorleistung: Mit der 1968 erstmals eingeführten mechanischen Saugrohr-Einspritzung brachten es der 911 E auf 140 und der S auf 170 PS. Der Hubraum stieg 1969 auf 2,2 Liter, 1971 auf 2,4 Liter. Es war die Zeit des Trends zum Normalbenzin – heute noch bringt es Tankwarte in Verwirrung, wenn ein Porsche-Fahrer Normal verlangt.

Dennoch kletterte die Leistung beim S auf 190 PS – und die Spitze auf über 230 km/h. 1973 gab es mit 2,7 Liter nochmals mehr Volumen: Es kam der Carrera mit 210 PS. Das war die Zeit der Ölkrise, und Porsche machte mit der serienmäßigen Einführung der Bosch K-Jetronic von sich reden.

Der Carrera bekam 1975 drei Liter Hubraum – aus ihm entstand 1978 das in der Leistung auf 180 PS reduzierte Modell 911 SC, in dessen Buchstaben die Worte Super Carrera versteckt sind. Es war nunmehr der einzige Saugmotor-911: Im Zeichen der Dreigleisigkeit 924/911/928 mußte das Angebot gestrafft werden. Zu jener Zeit ließ Porsche-Chef Professor Fuhrmann durchblicken, daß man den 911 eines Tages zugunsten der anderen Modelle einstellen werde. Dennoch wurden, verbunden mit abnehmenden Verbrauchswerten, aus den 180 PS des SC alsbald 188, dann 204.



Kraftwerke: Motoren vom Dreiliter-Turbo (o.) und vom 3,2 Liter-Carrera



Mit dem Carrera Turbo von 1973 spaltete sich eine Seitenlinie vom 911 ab: Der Turbo, der als Typ 930 in den Listen steht, offiziell jedoch als 911-Version gilt. Während vorher die Rallye- und Rennversionen direkt vom 911 abstammten, dominierten künftig Turbo-Derivate auf den Rennstrecken – als erfolgreichste der 935. Der Serien-Turbo übernahm die Rolle des schnellsten Straßenautos im Porsche-Stall – ein Superautomobil, das schnell zur Legende wurde und eine Turbo-Welle auslöste. In der 911-Story brachte es die bisher besten Fahrleistungen, die größten Reifendimensionen und die höchsten Preise.

Mit dem Einzug von Fuhrmanns Nachfolger Peter W. Schutz war die Notzeit für den 911 zu Ende: Das traditionsreiche Auto avancierte wieder zum zentralen Modell im Porsche-Programm. Es bekam einen Extra-Etat für die Weiterentwicklung. Und die Bezeichnung Carrera, vorübergehend für die sportliche Turbo-Variante des 924 entlehnt, ging an den 911 zurück, der nun nicht nur in alter Cabrio-Herrlichkeit, sondern auch mit der Karosserie und dem Fahrwerk des Turbo zu haben ist. In Leistung, Look und Luxus weit entfernt von jenem schmalen Coupé, das 1963 in Frankfurt gestanden hatte, Gegenstand neuer Projekte wie Vierradantrieb und variabler Bodenfreiheit, ist er dennoch in Stil und Konzeption das gleiche Auto geblieben – nunmehr im dritten Jahrzehnt.