

# 50 JAHRE PORSCHE 911 (G-SERIE)



## → Fakten

\*Der Vorgänger war zehn Jahre lang auf dem Markt; diese stolze Zeit übertraf die G-Serie noch mit insgesamt 16 Jahren Produktionszeit bis 1989 – so lange wurde übrigens kein anderes Porsche-Modell gebaut

\*Eigentlich gehörte die Bezeichnung G-Serie nur zum Modelljahr 1974, bürgerte sich aber für die zweite 911-Generation ein

\*Insgesamt liefen 198.496 Fahrzeuge vom Band

\*Wegen der Ölpreiskrise im Herbst 1973 bricht der deutsche Automobilmarkt 1974 ein, selbst beim neuen 911 musste Porsche einen Absatzrückgang von 30 Prozent hinnehmen

\*Mit Features wie den serienmäßigen Dreipunkt-Sicherheitsgurten, Vordersitzen mit integrierten Kopfstützen oder der großflächigen Prallfläche im neuen Sportlenkrad genießt die Sicherheit eine hohe Priorität

\*Wie von Porsche gewohnt, spielte der Motorsport – Rundstrecke und Rallys – ebenfalls eine wichtige Rolle; dies gilt auch für den bis 1988 nur 292 Mal gebauten 959, der 1986 die Wüstenralleye Paris-Dakar gewonnen hat

## → Favoriten

### TOP 1

Die klassische Silhouette des Ur-Modells mit steil stehenden Scheinwerfern sowie runden Kotflügeln wurde bei der G-Serie (mit 4,29 Meter war sie 14,4 Zentimeter länger als der Vorgänger) beibehalten. Daher zogen insbesondere die Faltenbälge an den Stoßfängern oder das rote Leuchtband mit Porsche-Schriftzug zwischen den Rückleuchten die Blicke an. Obwohl das neue **DESIGN** nicht alle auf Anhieb überzeugte, war es mit Blick auf den Zeitgeist der 1970er-Jahre überfällig, da die vielen Chromzierteile der ersten 911-Generation inzwischen antiquiert wirkten. Stattdessen fuhr die G-Serie mit mattschwarzen Fensterrahmen und Türgriffen sowie dem von tiefschwarzem Gummi umrahmten Heckspoiler vor. Für einen markanteren Auftritt sorgten die zur Aufnahme der größeren Bereifung um 42 Millimeter verbreiterten hinteren Kotflügel sowie – wo es die Zulassungsvorschriften erlaubten – die Frontspoilerlippe und die Motorhaube mit prägnanter aufgesetzter Abrisskante.



## **TOP 2**

Bei der **TECHNIK** machte Porsche mit der G-Serie einen großen Schritt: Dies begann bei den Motoren, bei denen es sich in Europa zunächst jeweils um 2,7-Liter-Sechszylinder handelte. Und zwar mit 150 PS (dieses Einstiegsmodell kostete damals übrigens 26.980 DM), 175 PS oder 210 PS. Das Top-Modell 911 Carrera beschleunigte damit in 6,3 Sekunden auf Tempo 100 und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 240 km/h. Gekoppelt wurden die Triebwerke serienmäßig mit manuellen Viergang-, auf Wunsch mit Fünfganggetrieben. Die Zuffenhausener dachten aber auch an die Haltbarkeit ihres Musterschülers: Nachdem bereits seit 1969 eine Hohlraumkonservierung erfolgte, kamen bei der G-Serie zudem feuerverzinkte Bleche bei der Karosserie und Bodengruppe zum Einsatz und verbesserten den Rostschutz weiter. Bei einem auch von Langfingern begehrten Modell wie dem 911 ebenfalls wichtig: Porsche verbesserte den Diebstahlschutz. Den Komfort steigerten dagegen – teils optional – elektrische Fensterheber.

## **TOP 3**

Die 911-**MODELLPALETTE** deckte bei der G-Serie (fast) alle Kundenwünsche ab: Neben dem Coupé war zum Start ab 1973 auch das Sicherheitscabrio Targa erhältlich. 1982 ergänzte das attraktive „richtige“ Cabriolet das Portfolio, das ab 1986 auch mit einem elektrischen Verdeck ausgeliefert wurde. Ein Highlight der G-Serie setzte ab 1975 das erste Turbo-Modell (930): Dieser stieß mit 260 PS aus einem 3,0-Liter-Turbo in neue Dimensionen vor. Dank Ladeluftkühler und einer Hubraumerweiterung auf 3,3 Liter leistete das Kraftwerk ab 1977 sogar 300 PS. Eine Beschleunigung in 5,4 Sekunden auf 100 km/h sowie das maximale Tempo von 260 km/h trieben damals (nicht nur) Automobilisten den Puls gewaltig hoch. Die G-Serie hatte aber noch viel mehr zu bieten: So war ab 1983 für die turbobreite Karosserie ein attraktiver Flachbau lieferbar, der statt der runden Kotflügel mit integrierten Scheinwerfern mit flachen Kotflügeln und den Klappscheinwerfern des Porsche 944 vorfuhr. Nach dem Motto „das Beste kommt zum Schluss“ erschien 1989 zum Abschluss der G-Serie noch der nur 2.274 Mal gebaute 911 Carrera Speedster. Und wenn wir schon dabei sind, sollten wir auch den bis zu 450 PS starken Über-Elfer 959 keinesfalls vergessen ...



## → Fazit

Der „Mythos“ Porsche 911 baut entscheidend auf der G-Serie auf. Die erste Elfer-Generation war quasi der Türöffner, die G-Serie hingegen der Wegbereiter zur Ikone. Mit einer breit aufgestellten Modellpalette, die beinahe alle Wünsche der 911-Fans abdeckte: Mit dem Coupé, Targa, Cabriolet, Speedster, Turbo, Flachbau, 959, ... Dabei begleiteten die G-Serie während ihrer 16-jährigen Produktionszeit schwierigste Rahmenbedingungen: Neben den Ölpreiskrisen ist hier vor allem die starke Porsche-interne Konkurrenz durch die Transaxle-Modelle 924, 944, 968 und 928 zu nennen. Obwohl sie allesamt Top-Sportler waren, erreichten sie dennoch zu keinem Zeitpunkt die Faszination des 911. Die G-Serie setzte mit ihren zahlreichen Varianten Meilensteine, an denen sich über die Marke hinaus auch und gerade die italienischen (Super-)Sportwagen messen lassen mussten. Dass der 911 heute bereits in der achten Modellgeneration erfolgreich gebaut wird, dazu leistete die G-Serie einen entscheidenden Beitrag!



(Alle Bilder: Porsche)