

Der Porsche 911 ist Millionär: Von der Notlösung zum Welterfolg

Von Markus Gersthofer

Porsche hat gestern die Fertigstellung des einmillionsten 911 und einen Sportwagen gefeiert, der seit unglaublichen 54 Jahren in derselben Grundform verkauft wird, der seit 54 Jahren einen Sechs-Zylinder-Boxermotor im Heck hat, dessen Vierzylinder-Vorgänger im Erstlings-Porsche 356 noch Käfer-Gene in sich trug. Eine Million „Elfer“ – der seit 54 Jahren ganz anders ist als fast alle anderen. Der, so Porsche-Chef Oliver Blume „die Keimzelle des heutigen Erfolges“ und „mit Abstand der erfolgreichste Premium-Sportwagen aller Zeiten“ ist. Der seit Jahrzehnten geradezu als Ikone verehrt wird – und noch lange nicht am Ende ist.

Da rollt er vor das applaudierende Journalisten-Publikum, der „Neun-Elfer“ mit der Nummer 1.000.000: in der Individualfarbe Irischgrün, mit 331 kW / 450 PS, 312 km/h schnell, handgearbeitete Ledersitze mit Pepita-Mittelbahnen. Sie sollen, wie die silbern veredelten Instrumente, die grüne Instrumentenbeleuchtung, das Mahagoni-Lenkrad oder das historische Wappen auf der Fronthaube an den ersten 911-Dienstwagen (Fahrgestellnummer 300.003) von Ferry Porsche erinnern. Vorn und hinten prangt die vergoldete Ziffer „1.000.000“. Verkauft wird das Goldstück nicht: Es geht erst auf Weltreise, unter anderem in die USA, nach China und natürlich zum Nürburgring – und kommt dann ins Museum.

Als 1964 die ersten Serienmodelle fertig waren, sollte die interne Konstruktionsnummer „901“ als Typenbezeichnung übernommen werden. Was Protest bei Peugeot auslöste: Hier hatte man sich schon 1929 alle dreistelligen Nummern mit einer „0“ in der Mitte schützen lassen. Mitten in der Phase der Modelleinführung musste ein neuer Name her, Prospekte, Preislisten sowie die Ziffern für die Typenbezeichnungen vorn und hinten befanden sich in der Endphase der Vorbereitung. „Einsen waren genug vorhanden“, erinnert sich ein Insider, so ersetzte man einfach die Null in der Mitte durch eine Eins.

Die Notlösung wurde ein Welterfolg. Von Anfang an engagierte sich Porsche im Sport. Die Historie verzeichnet 30 000 Rennsiege, mehr als die Hälfte davon mit dem 911. Sie gipfelten in Klassensiegen in Le Mans, in Gesamtsiegen bei der berühmten Rallye Paris-Dakar. „Win on Sunday, buy on Monday“: Die Überlegenheit auf Rennstrecken aller Art machte den damals für amerikanische Verhältnisse winzigen Hersteller aus Germany rasch populär in den USA. Und die Produktionszahlen erreichen jedes Jahr neue Höhen: 3300 Stück im Jahr 1965, schon das Doppelte 1968, 20 000 Einheiten im Jahr 1991, 30 000 im Jahr 2003. Im laufenden Jahr sind sogar 47 000 Exemplare geplant.

Die 911-Zahlen sind freilich nur der (kleine) Teil von Porsche. Die Sportwagen-Ikone wird längst von den SUV-Modellen Macan und Cayenne überflügelt. „Der 911 ist aber weiter unser emotionales Herz“, betont Oliver Blume. „Der Zweitürer ist das strategisch wichtigste Modell in der Produktpalette und trägt maßgeblich dazu bei, dass Porsche einer der profitabelsten Automobilhersteller der Welt ist“, ergänzt der Presstext.

Das war nicht immer so: Die Geschichte in Zuffenhausen ist, wie überall, nicht frei von Umwegen und Irrungen. So etwa beim 914, in der Form eher skurril und mit einem wenig fashionablen Motorensponder namens VW 411. Schon besser war der 924 mit dem Motor vorn (von Audi) und dem Getriebe an der Hinterachse (Transaxle). Vor allem die letzte Form als 968 ist ein gesuchter Oldtimer – mit dem seinerzeit größten Vier-Zylinder-Motor

(drei Liter Hubraum). Dann der große 928 mit 5,0-Liter-V8: Der Porsche als Chauffeur-Limousine floppte, auch weil sich Mitfahrer durch zwei enge Türen drücken mussten. „Heute beim Panamera geht das Konzept“, bemerkt ein Insider dazu – der hat vier Türen (und kam 40 Jahre später). Auch heute gibt es wieder Einstiegermodelle für rund den halben Preis: Boxster und Cayman haben wie das große Vorbild den boxenden Motor im Heck (heute als Vierzylinder). Sie sind in Leistung, Klang und Fahrspaß nahe genug am Original, so dass die wohlfeileren Modelle die Reputation nicht beeinträchtigen.

„Seit 54 Jahren setzt unser Elfer immer wieder Maßstäbe“, blickt Porsche-Chef Oliver Blume auf eine lange Reihe technischer Neuerungen, mit denen sich die Zuffenhausener in das Goldene Buch der Automobilgeschichte eintrugen. Ab 1991 rüstete man als erster Hersteller alle Modelle serienmäßig mit Airbags für Fahrer und Beifahrer aus. 1966 kamen innenbelüftete Scheibenbremsen, 2001 noch leistungsfähigere Scheiben aus Keramik. Und schon 1975 führte Porsche ein Detail ein, das heute einen 911 zum vergleichsweise problemlosen Oldtimer macht: die feuerverzinkte und damit weitgehend rostfreie Karosserie. 70 Prozent aller je gebauten „Elfer“ sind noch in Betrieb – eine Zahl, die ihresgleichen sucht. Die Preise für frühe Muster sind stolz – und erreichen bei raren Sonderserien und erst recht bei Rennwagen Millionen Euro.

Für strahlenden Glanz des Namens sorgten vor allem die motorischen Fortschritte. Mit 96 kW / 130 PS aus seinem 2,0-Liter-Boxer erschien der erste 911. Heute sind es bis zu 427 kW / 580 PS im Turbo S 3.8. Turbos gibt es seit 1973, seit 1977 mit Ladeluftkühlung, seit 1995 als Biturbo. Seit 1988 gibt es Modelle mit Allradantrieb, ein Jahr später folgte die „Tiptronic“, das automatische Getriebe – 2008 zum Doppelkupplungsgetriebe (PDK) weiter entwickelt. 2011 erschien das Schaltgetriebe mit sieben Gängen – wieder ein „first“ in der Automobilgeschichte. 1997 verließ Porsche die letzten Käfer-Gene und ging von der traditionellen Luft- auf Wasserkühlung über. Sehr zum Missfallen einiger Fahrer: Es dauerte Jahre, bis sich der frühere bissige Sound wieder einstellen wollte. Und schon 2005 kam ein Schritt, mit dem die Motorenbauer ihren Kollegen wieder zehn Jahre voraus sein sollten: der VTG-Lader für Benzinmotoren. Seine verstellbare Turbinengeometrie – ein alter Hut beim Diesel, aber absolut neu beim Benziner mit seinem viel heißeren Auspuff – sorgt in idealer Weise für Drehvermögen und sehr hohe Leistung wie für üppiges Drehmoment bereits bei ganz niedrigen Drehzahlen.

1965 leitete Porsche mit dem Targa einen neuen Trend im Karosseriebau ein: Das als fester Überrollbügel konzipierte Dach mit herausnehmbarem Mittelteil vereinte Coupé und Cabrio zum „ersten serienmäßigen Sicherheitscabriolet der Welt“, so die Ankündigung zur IAA 1965. Seit 2014 öffnet sich dieses Targa-Dach sogar automatisch auf Knopfdruck. Die schon seit 1972 verwendeten Spoiler an Front und Heck wurden 2013 zur adaptiven Aerodynamik weiter entwickelt, die sich je nach Geschwindigkeit automatisch auf maximale Bodenfreiheit oder minimalen Luftwiderstand einstellt.

„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.“ So brachte Ferry Porsche die außergewöhnliche Vielseitigkeit seines Meisterstücks auf den Punkt. In der Tat. Es gibt wenig Sportwagen, die Acht-Minuten-Runden auf der Nürburgring-Nordschleife genau so souverän meistern wie den täglichen Büroweg – und bei beidem die Fahrer glücklich lächeln lassen. Und dazu höchste Ansprüche in der Zuverlässigkeit erfüllen: Es gibt Elfer mit siebenstelliger Kilometerzahl.

Porsche hat die Million ohne großen Pomp gefeiert, ohne Stadt- und Staatsoberhäupter, ohne Minister, sogar ohne Grußbotschaft des Dachkonzerns im Norden. Vielleicht wollte man trotz allem Stolz die Million nicht zu breit treten. Exklusivität ist schließlich auch ein Verkaufsargument. Aber Bange ist durchaus unnötig: Auf der Welt gibt es bald eine Milliarde Automobile. Eine Million 911 bedeutet dabei gerade ein Promille: Jedes 1000.

Auto, das einem weltweit entgegen kommt, ist statistisch ein Elfer aus Zuffenhausen.
(ampnet/fer)

Bilder zum Artikel



Der einmillionste Porsche 911: goldener Schriftzug am Heck.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Aufsichtsratsvorsitzender Dr. Wolfgang Porsche mit dem einmillionsten 911.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Aufsichtsratsvorsitzender Dr. Wolfgang Porsche im einmillionsten 911.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Der einmillionste Porsche 911.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Der einmillionste Porsche 911 im Lager des Museums.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Der einmillionste Porsche 911.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Der einmillionste Porsche 911: Cockpit.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



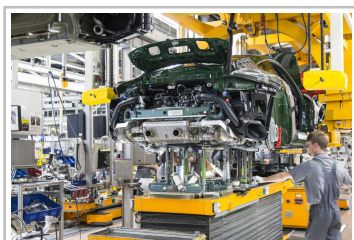
Von Journalisten umlager: der einmillionste Porsche 911.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Der einmillionste Porsche 911 in der Montage.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Der einmillionste Porsche 911 bei der „Hochzeit“ von Karosserie und Motor.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Der einmillionste Porsche 911 in der Lackiererei.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Feiern den einmillionsten Porsche 911 (v.l.):
Aufsichtsratsvorsitzender Wolfgang Porsche,
Vorstandsvorsitzender Oliver Blume und Betriebsratchef
Uwe Hück.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Feiern den einmillionsten Porsche 911 (v.l.):
Aufsichtsratsvorsitzender Wolfgang Porsche,
Vorstandsvorsitzender Oliver Blume und Betriebsratchef
Uwe Hück.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Aufsichtsratsvorsitzender Wolfgang Porsche (r.) mit
Pressesprecher Dr. Josef Arweck.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche-Chef Oliver Blume.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche-Chief Oliver Blume.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Dr. Wolfgang Porsche.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Produktion des Porsche 911.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 der ersten Serie.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche
