

# CLASSIC DRIVER



## Porsche 911 Carrera 2.7

13. Januar 2010 | Classic Driver

### Black and White

Text: [Jan Richter](#)

Fotos: Axel Schmies

**Schlafende Hunde soll man nicht wecken? Classic Driver tut es trotzdem und rüttelt in dieser Woche einen „Sleeper“ aus Zuffenhausen wach: den 911 Carrera 2.7 der G-Baureihe. Im Schatten des legendären und momentan etwa dreimal so teuren Vorgängers, dem RS von 1972, blieb er bislang unentdeckt. Zu Unrecht. Um das Marktpotenzial dieses Sportwagens zu erörtern, haben wir ein Treffen der Generationen arrangiert. Ein Kontrastprogramm in schwarz-weiß.**

RS, bei diesen Buchstaben reiben sich Autosammler weltweit die Hände. Der 1972er Porsche 911 Carrera RS 2.7 der ersten Generation hat einen Kultstatus erreicht, für den Liebhaber mittlerweile 200.000 Euro und mehr zahlen. Der Nachfolger blieb dagegen bislang im Schatten des RS und das, obwohl sich die beiden Brüder doch nur durch wenige Äußerlichkeiten unterscheiden. Die Änderungen ergaben sich, nachdem die Sicherheitsvorschriften in den USA gestrafft wurden und folglich aufprallverstärkte Stoßstangen am Fahrzeug Pflicht wurden. In den Augen des Betrachters erlebte die Form des Carreras damit einen Stilbruch. Doch unter der Karosserie der neuen Generation verbarg sich die leistungsfähige Technik des Ur-RS. Sieht man von dem Mehrgewicht ab, das sich beim ab 1973 nachfolgenden G-Modell durch die Karosserie-Modifikationen sowie neue Komfort- und Sicherheitsfeatures ergaben, war das Fahrerlebnis nahezu gleich.



Trotz der anfänglichen Diskrepanz verkauften sich bereits im ersten Produktionsjahr 1.449 Exemplare des 2.7 G-Modells, davon 423 Targa-Varianten. Offiziell wurde das G-Modell mit 2,7-Liter-Boxermotor zum Modelljahr 1976 eingestellt und von der 3.0-Variante abgelöst. Grund dafür waren die neuen Bestimmungen und Abgasnormen, die der scharfe 2.7 nicht erfüllen konnte. Doch unter der Hand wurden immer noch Fahrzeuge für den Rennsport verkauft, deren Karosserieteile mittlerweile vollverzinkt waren, also resistent gegen Rost. Laut Branchen-Magazin *Porsche Fahrer* „der beste Carrera 2.7 überhaupt“. Insgesamt 113 Coupés und 20 Targas rollten so 1976 noch vom Band. Dass es einige der inoffiziellen 1976er dennoch auf die Straße schafften, beweist unser weißer Sleeper.



## Rennsport für die Straße

Der legendäre 1972er RS basiert auf einem reinrassigen Gruppe 4-Rennwagen. Um eine Starterlaubnis in der Rennserie zu erhalten, mussten 500 Homologationsmodelle für den Straßeneinsatz produziert werden. Letztlich wurden aufgrund großer Nachfrage knapp 1.600 Exemplare verkauft. Doch zurück zur Technik: Der RS versprach also reinrassige Rennsportgene für den Straßeneinsatz. Der 2,7-Liter-Boxermotor war mit 210 PS und 255 Nm bei 5.100/min der bisher stärkste Motor in einem Serien-Porsche. Er beförderte Sportwagen in 5,5 Sekunden von Null auf 100 km/h und auf eine Vmax von 245 km/h. Unklar ist, ob sich diese Werte auf den Rennwagen (960 kg) oder die Straßenversion (1.075 kg), dem RS Touring, beziehen.

Zum Auftakt der G-Baureihe im Herbst 1973 markierte der neue 911 Carrera mit dem Antrieb des Ur-RS weiterhin die Leistungsspitze unter den Serien-Porsche. Alternativ gab es nur den 911 mit 150 PS und den 911 S mit 175 PS sowie 111 Homologationsmodelle des 3.0 RSR, die allerdings dem Rennsport vorbehalten blieben. Erst als 1974 der 260 PS starke 911 Turbo erschien, wurde der 2.7 an der Spitze abgelöst. Der Carrera 2.7 bot trotz höheren Gesamts ähnliche Fahrleistungen wie sein Vorgänger: 0 auf 100 km/h in 6,3 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit lag bei 240 km/h. Den feinen Unterschied, so unser Fazit nach einer Überland-Testfahrt, erkennt wohl nur ein 911-Experte. Das Röhren des luftgekühlten Boxermotors, die gestochen scharfe Lenkung und das launische Übersteuern bei ungeschickter Führung – einiges deutet beim G-Modell auf einen waschechten RS hin.



Das Porsche-Magazin *Christophorus* formulierte es damals so: „Im Modelljahr 1974 wird der Carrera vornehmer und komfortabler, ohne an Spitzenleistung einbüßen zu müssen. Außerdem gibt es ihn jetzt auch als Targa. Die spartanische Ausführung findet ihre Fortsetzung in der reinen Sportversion des Carrera RSR-Typen.“



## Designvergleich

Stellt man die Generationen Rücken an Rücken, erscheint der Ur-RS auf den ersten Blick attraktiver. Bei genauerem Hinsehen wird jedoch die Ähnlichkeit sichtbar. Den Entenbürzel gab es übrigens auch beim G-Modell weiterhin optional. Ausschließlich in Deutschland wurde der markante Heckspoiler zum Modelljahr 1974 verboten, weil man ihn als Gefährdung bei Verkehrskollisionen einstufte. Stellt man sich den Weißen nun mit Heckspoiler vor, dann bleiben Front- und Heckstoßfänger, das rote Lichtband am Heck und die lackierten Chromelemente als Unterscheidungskriterien. Chromteile wie Türgriffe und Scheibenrahmen konnten damals ebenfalls gegen Aufpreis auch in Chrom geliefert werden. Zum Glück blieben dem „G“ auch die geschmiedeten Fuchsräder im Format 6 x 15 und 7 x 15 Zoll erhalten.

Die Stoßstangen mit den berühmten Ziehharmonika-Ecken wurden damals aufgrund neuer US-Bestimmungen eingeführt. Für Stoßstangen bei Straßenfahrzeugen galt dabei, dass ein Aufprall mit etwa 8 km/h keine Schäden an der Stoßstange und an anderen Fahrzeugteilen hervorrufen durfte. Das damals frisch von Opel zu Porsche konvertierte Design-Team, bestehend aus Anatole Lapine, Dick Soderberg und Wolfgang Möbius, entwickelte nach diesen Vorgaben das G-Modell. Es war im Vergleich zum ersten Carrera – dem RS – mehr auf Sicherheit und Komfort ausgelegt. Auch für das Interieur gab es neue Standards und Optionen, wie etwa serienmäßige Kopfstützen, elektrische Fensterheber und hintere Ausstellfenster.



Im Ergebnis blieb der Carrera 2.7 der G-Baureihe ein echter RS, der jedoch bis heute nicht den Ruhm erreicht hat, der ihm eigentlich gebührt. Fahrzeuge im guten Zustand sind aktuell deutlich unter 100.000 Euro zu haben. Doch die Preise ziehen bereits an. Dass der verkannte Bruder aus dem Schatten des Ur-RS hervortritt, ist demnach nur noch eine Frage der Zeit.

**Im Classic Driver-Automarkt finden Sie unter den G-Modellen auch verschiedene Exemplare des 911 Carrera 2.7, [klicken Sie hier](#).**



## Die Fakten

---

<b>Motor:</b>	Sechszylinder-Boxermotor, luftgekühlt mit einer oben liegenden Nockenwelle pro Seite
<b>Hubraum:</b>	werksseitig aufgebohrt auf 2.687 ccm
<b>Kraftstoffanlage:</b>	mechanische Einspritzung
<b>Kraftübertragung:</b>	Fünfganggetriebe
<b>Max. Leistung:</b>	210 PS bei 6.300/min.
<b>Max. Drehmoment:</b>	255 Nm bei 5.100/min.
<b>Vmax:</b>	240 km/h

<b>Beschleunigung:</b>	in 6,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h
<b>Tankinhalt:</b>	80 Liter
<b>Treibstoff:</b>	Normalbenzin
<b>Abmessungen:</b>	Länge: 4.291 mm Breite: 1.652 mm Höhe: 1.320 mm Radstand: 2.271 mm
<b>Leergewicht:</b>	1.075 kg
<b>Baujahre:</b>	1973 bis 1976
<b>Stückzahl:</b>	1.647 (Coupé), 630 (Targa) 1976: 113 (Coupé), 20 (Targa) vollverzinkt



## Fotogalerie





---

<https://www.classicdriver.com/de/article/porsche-911-carrera-27>  
© Classic Driver. All rights reserved.