Porsche 911 Carrera RS 2.7

Eleven Heaven

Text: Mathias Paulokat
Fotos: Jan Baedeker

Mit dem 210 PS starken Carrera RS machte Porsche 1972 ernst. Der Porsche Carrera RS 2.7 war dabei ab Werk weniger als Verkaufserfolg geplant, denn vielmehr als potentes Fahrzeug für den Motorsport. Die erforderliche Homologation in der damaligen Gruppe 4 erforderte eine Kleinauflage von 500 Fahrzeugen. Doch siehe da: Die puristischen und beinahe 250 km/h schnellen Zweisitzer waren bereits im November desselben Jahres restlos vergriffen. Beste Bedingungen für eine späte Klassiker-Karriere. Heute erzielen Porsche 911 Carrera RS Modelle, erkennbar am „Entenbürzel“-Heck, tatsächlich Verkaufspreise von weit über 200.000 Euro – hundertprozentige Originalität und lupenreine Vorgeschichte vorausgesetzt. Und genau das ist meistens die Achillesferse dieser Sportwagen-Legende.

Ausverkauft! Damit hatten selbst die Stuttgarter Porsche-Mannen nicht gerechnet. Binnen vier Wochen war die Kleinserie von exakt 500 Porsche 911 Carrera RS restlos vergriffen. Erst im Oktober 1972 feierte das leichte Sportmodell auf dem Pariser Automobilsalon seine Weltpremiere. Und schon im November war das Orderbuch der Homologations-Serie randvoll mit Vorbestellungen. Wie konnte das angehen? Radikale Abspeckung, angewandter Leichtbau, der Verzicht auf Dämmstoffe und Komfortmerkmale ließen den Carrera RS objektiv weniger attraktiv erscheinen als die kultivierten Serienbrüder. Porsche setzte deswegen in der Vermarktung bewusst auf die Angebots-Verknappung und ferner auf die Wiederbelebung der ruhmreichen „Carrera“-Bezeichnung. Die Werber texteten im Herbst 1972 testosterongeladen: „Nur 500 Männer werden ihn fahren“.

Der RS verfolgte von Anfang an eine andere Philosophie als der klassische 911 oder auch die 911 Targa-Modelle: nämlich die des Leistungssportlers mit optimalem Gewichtsverhältnis. „Reduziert bis zum Maximum!“ könnte Porsche bei der Entwicklung des neuen Carrera als Leitspruch gegolten haben. Denn der RS maximierte mit seinem auf 2,7 Liter Hubraum aufgebohrten Sechszylinder-Boxermotor die wichtigsten Sportwagen Attribute: Beschleunigungsvermögen, Handling, Direktheit, Fahrfreude, Wettbewerbsfähigkeit. Und das kam damals so an wie heute eine aufgezogene Adrenalin-Injektion, die einem Porsche-Petrolhead an der Startampel intravenös verabreicht wird. Keine Frage, heute symbolisieren frühe Porsche 911 Carrera RS 2.7 Coupés die reine Lehre der besonders sportlichen 911-Varianten. Sie sind begehrenswerte Markenikonen und bieten ihren Insassen ultimative Sportwagen-Askese.

Hofierte Homologationsmodelle

500 Exemplare – verkauft binnen eines Monats. Porsche reagierte. Umgehend wurde die Produktion ausgeweitet – auf letztlich 1.580 Exemplare. Diese Anzahl ermöglichte Porsche sogar eine Homologation in der Gruppe 3 nach dem damals gültigen Motorsport-Reglement. Den Spurt von 0 auf 100 km/h absolvierten die schnellen Neun-Elfer mit der auf Normalbenzin ausgelegten Boxer-Maschine mit der mechanischen Einspritzung in gerade einmal 5,8 Sekunden – und das in den frühen 1970er Jahren! Die Höchstgeschwindigkeit des 960 Kilogramm leichten Sportwagens gibt Porsche heute offiziell mit 245 km/h an. Per manuellem Fünfganggetriebe lädt der Fahrer dabei konsequent bis zur Höchstgeschwindigkeit nach. Mit Einzelradaufhängung an Querlenkern und Dämpferbeinen mit längs liegenden Torsionsfedern und Stabilisatoren vorne und Einzelradaufhängung an Schräglenker-Hinterachsen verfügen RS-Modelle über ein äußerst agiles Fahrwerk, was sie noch heute bei historischen Motorsport-Veranstaltungen zu Erfolgstypen macht.

Der Ernstfall – leicht genommen: Eine spartanische Leichtbauversion des Porsche Carrera RS 2.7 krönte den Mythos des schnellen Zuffenhausener Straßensportwagens. Zugunsten des optimalen Fahrzeuggewichts zwängten sich die Passagiere bei den raren Leichtbauversionen in primitive Sitzwannen. Der Verzicht auf Teppichboden reduzierte zwar Gewicht und Dämmung, nicht aber das Wohlbefinden der Insassen, die frohlockten, wenn beim Drift am Kurvenende der Schotter in den Radkästen prasselte. Porsche hatte sogar bei einigen Karosserieteilen die Wandstärke der Bleche reduziert – ebenfalls um Gewicht einzusparen. Zudem wurde die Standardverglasung entfernt und ein leichteres Sicherheitsglas der belgischen Firma Glaverbel eingesetzt. Die Crew verzichtete beim Leichtbau-Carrera-RS auch gerne auf die hinteren Notsitze sowie die Zeituhr im Cockpit – schließlich wollte man hier die Fortbewegung in Sekunden messen, weniger in Minuten und schon gar nicht in Stunden. Für die Zeitnahme eignete sich somit die Heuer oder Omega Speedmaster am Handgelenk besser. Insgesamt erzielte der Wagen somit eine Gewichtsersparnis von rund 100 Kilogramm gegenüber dem Porsche 911 S.

Unser Foto-Fahrzeug ist auch eine echte Porsche RS-Pretiose. Es handelt sich um ein unverkäufliches Ersthand-Auto mit einer Laufleistung von knapp unter 100.000 Kilometer. Die Auslieferung erfolgt 1973 bei der Firma Mahag in München. Noch heute zeugen die vollständigen Fahrzeugdokumente von der originalen Historie des Elfers. Bemerkenswert ist auch der äußerst rare Farbton Aubergine, den vermutlich nur wenige Dutzend RS-Modelle ab Werk zierten – die meisten Fahrzeuge in diesem Farbton gingen übrigens direkt nach Italien, vermutlich zu reichen Oliven-Bauern, die nicht nur Miura fahren wollten.

Gute Gene: Die Erben

Das Porsche Archiv meldet zu den Produktionszahlen: Von den insgesamt 1.580 Fahrzeugen wurden 1.308 als komfortable Touring-Version ausgeliefert, 217 als Leichtbauversion und nur 55 als knallharte Rennversion für die Gruppe 4, die sogenannten RSR-Modelle. Hinzu kommen noch zehn Prototypen, was eine Gesamtstückzahl von 1.590 Fahrzeugen macht. Vergleichsweise häufig sieht man RS-Modelle bei Klassikerveranstaltungen. Doch man sollte sich nicht täuschen lassen, viele sind nachträglich durch entsprechende Body-Kits aus herkömmlichen 911er Coupés entstanden. Bemerkenswert dabei: Auch gut gemachte „Lookalikes“ erzielen nennenswerte Kaufpreise.

Der originale 2.7 RS war ein derartiger Überraschungserfolg, dass er Porsche veranlasste, im Jahr 1974 ein noch sportlicheres Modell aufzulegen: den RS 3.0. Dieses Auto leistete 230 PS und verfügte über eine breiter gebaute, leichtere Karosserie mit Turbo-Heckflügel. Das Trockengewicht konnte auf nur rund 900 Kilogramm gesenkt werden, was den RS 3.0 auf 250 km/h beschleunigen ließ. Nur 109 Exemplare dieses faszinierenden Coupés mit echter Renntechnik entstanden – überflüssig zu erwähnen, dass es sich hierbei um höchst dotierte Sammlerobjekte handelt. Erst 1992 griff Porsche die RS-Ahnenreihe mit einem neuen 911 RS-Modell der Baureihe 964 auf. Genau genommen gab es sogar zwei Modelle: das Porsche Carrera RS Coupé und das Carrera RS Coupé N/GT, für die gleichnamige Gruppe im Motorsport. Zum Einsatz kamen auch wieder Dünnblechteile und Dünnglasscheiben nebst Leichtbau-Felgen aus gegossenem Magnesium. Die Aggregate leisteten bis zu 260 PS, wobei jede einzelne PS für einen Kilometer pro Stunde Vortrieb verantwortlich scheint: 260 km/h Höchstgeschwindigkeit notiert das Porsche-Logbuch für die RS-Modelle der Baureihe 964.

Enorme 270 km/h sollten die ab 1993 in Handarbeit in Weissach gebauten Porsche Carrera RS 3.8 Modelle erzielen, die ab April 1993 im ADAC GT-Cup eingesetzt wurden. Diese Fahrzeuge gab es nur in den Farben Indischrot, Grandprixweiß, Maritimblau, Speedgelb und Schwarz. Allen gemein war indes die Möglichkeit der Straßenzulassung. Wer sich für die aktuelle Leistungselite der Porsche 911 Familie interessiert, dem seien an dieser Stelle vor allen Dingen die GT3 RS Modelle der Baureihe 997 empfohlen. Sie greifen das große Erbe des Carrera RS 2.7 auf konsequente und zeitgemäße Weise auf. Der Boxermotor ist mittlerweile auf 3,6-Liter Hubraum angewachsen und leistet beinahe doppelt soviel, wie das Aggregat des Ahnen: 415 PS bei 7.600 Umdrehungen pro Minute.

Die Fakten

Motor:	Sechszylinder-Boxermotor, luftgekühlt mit einer oben liegenden Nockenwelle pro Seite
Hubraum:	werksseitig aufgebohrt auf 2.687 ccm
Kraftstoffanlage:	mechanische Einspritzung
Kraftübertragung:	mechanisches Fünfganggetriebe
Max. Leistung:	210 PS bei 6.300/min.
Vmax:	245 km/h
Beschleunigung:	in 5,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h
Tankinhalt:	85 Liter
Treibstoff:	Normalbenzin
Abmessungen:	Länge: 4.102 mm Breite: 1.652 mm Höhe: 1.320 mm Radstand: 2.271 mm
Leergewicht:	960 kg
Stückzahl:	1.580
Baujahre:	1972/1973

Tipp: Entdecken Sie hier zahlreiche klassische Porsche 911, darunter eine feine Auswahl RS und RSR-Modelle, in unserem Classic Driver Automarkt.

Galerie

Hide gallery
Hide gallery
Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/porsche-911-carrera-rs-27
© Classic Driver. All rights reserved.