

Pressemitteilung

## **Porsche-Jubiläum: sieben Rekordmodelle und 70 Fakten aus der Porsche-Geschichte**

**Berlin/Dreilinden, 7. Juni 2018 – Am 8. Juni 1948 begann mit dem 356 Roadster die einzigartige Sportwagengeschichte von Porsche. Zum 70. Geburtstag haben mobile.de und MOTOR-TALK sieben Rekordmodelle und 70 Fakten aus der Porsche-Geschichte zusammengestellt. Darunter einige echte Überraschungen.**

Alle fünf Minuten wird auf mobile.de ein Porsche inseriert. Und die Sportwagen kommen an. Sie werden knapp doppelt so oft angeklickt wie der Durchschnitt aller Marken. „Porsche ist für sehr viele Menschen der Inbegriff des Sportwagens. Auch bei unseren Nutzern genießt Porsche eine absolute Sonderrolle“, so Malte Krüger, Geschäftsführer von mobile.de.

### **Rekordmodelle auf mobile.de**

Insgesamt sind 32.921 Porsche-Sportwagen auf mobile.de. Darunter echte Raritäten und Exoten! Welche das sind, sehen Sie hier.

### **[Porsche 356 Roadster](#) – der älteste Porsche auf mobile.de**

Mit ihm begann es: Der Roadster trug als erstes Modell überhaupt den Namen Porsche. Dieser 356er-Porsche von 1955 ist der aktuell älteste von 278 gelisteten Exemplaren dieses Modells auf mobile.de.

### **[Porsche 918 Spyder](#) – der teuerste und meistgesuchte Porsche**

Der 889 PS starke Porsche ist aktuell das teuerste Modell auf mobile.de. Wer den Hypersportler besitzen möchte, muss etwa 1,4 Millionen Euro aufwenden und kann unter 29 Fahrzeugen wählen. Der stark limitierte Schwabe ist jedoch auch der meistgesuchte Porsche: Im Schnitt wurden die Inserate 3.529-mal aufgerufen.

### **[Porsche 959](#) – der seltenste Porsche**

Der Porsche 959 ist rar und beliebt. Gerade einmal drei Modelle sind auf mobile.de im Angebot und kosten im Schnitt knapp über 1,0 Million Euro. Interessant: Mit nur zehn Tagen Standzeit fand sich über sechs Mal schneller ein Käufer als bei allen anderen Porsche-Modellen.

### **[Porsche 911](#) – der originalste Ur-Porsche**

Er steht noch im Erstlack da! Die Patina dieses irisichgrünen Porsche 911 von 1965 steht ihm gut. Frühe 911er mit kurzem Radstand sind aktuell sehr gefragt. Ihr Durchschnittspreis beträgt zurzeit 95.331 Euro auf mobile.de.

### **Porsche 944 – der günstigste Porsche**

Der günstigste Einstieg in die Porsche-Welt. Im Schnitt kostet der Porsche 944 genau 20.043 Euro. Momentan stehen auf mobile.de 302 Angebote zur Auswahl.

### **Porsche 964 Carrera RS 3.8 – der prototypischste Porsche**

Dieses Vor-Serie-Homologationsfahrzeug wurde vom Ingenieur und Projektverantwortlichen Roland Kussmaul persönlich gefahren und kostet 890.000 Euro. Im Schnitt muss man für einen Serien-964er derzeit 100.763 Euro auf den Tisch legen.

### **Porsche 996 – der ungeliebte Liebling**

Nur 2.410 km auf dem Tacho: Damit ist dieses Modell der sonst so ungeliebten 996er-Plattform das fabrikneueste Exemplar weltweit! Knapp 1,0 Million Euro kostet der Sportwagen. Im Schnitt muss jedoch deutlich weniger bezahlt werden – ein guter Porsche 996 kostet aktuell 48.850 Euro.

### **70 Fakten aus der Porsche-Geschichte**

Die Autos von Porsche sind bekannt. Zum Ehrentag hat MOTOR-TALK 70 Fakten zusammengestellt, darunter Kuriositäten und einige echte Überraschungen. Hier kommen die Details, Zahlen und Geschichten!

### **Firmengeschichte**

1. Der „Ur-Porsche“ heißt Typ 64. Ferdinand Porsche baute ihn für das geplante Langstreckenrennen Berlin-Rom 1939. Das Rennen fand nie statt.
2. Im Typ 64 leistete ein 1,0-Liter-Boxermotor 32 PS. Die Karosserie trug bereits Züge des späteren 356er-Designs.
3. 1948 handelte Ferdinands Sohn Ferry Porsche einen Vertrag mit VW aus: Pro gebautem Käfer erhielt Porsche eine Lizenzgebühr von 5 DM.
4. Plattform- und Gleichteile-Strategie anno dazumal: Schon 1948 lieferte VW Bauteile für Porsche-Sportwagen und stellte das Vertriebsnetz.
5. Porschisti lieben Heckmotoren, sie sind schließlich das wichtigste Merkmal der Baureihen 356 und 911. Der 356 Nr. 1 Roadster trug seinen Vierzylinder-Boxer aber vor der Hinterachse.
6. Das Serienmodell des 356 bekam einen Heckmotor – ein getuntas Käfer-Aggregat.
7. Pragmatischer Porsche-Name: Der 356er war das 356. Fahrzeugprojekt, das Ferdinand Porsche entwickelte.
8. 9.800 DM kostete der Porsche 356er im ersten Baujahr. Gewinn pro Auto: 970 DM vor Zinsen und Steuern.
9. Preisverhältnis VW Käfer zu Porsche 356: 1 zu 2 – ein Käfer kostete zu Beginn der 1950er-Jahre 5.450 DM. Preisverhältnis VW Golf zu Porsche 911 im Jahr 2018: 1 zu 5.

10. Leichtbau in den Genen: Die erste 356er hatten eine Aluminium-Hülle. Später stellte Porsche auf Stahlblech um.
11. Von 1948 bis 1965 entstanden insgesamt 77.818 Exemplare des Porsche 356.
12. Erst seit 1954 tragen Porsche-Modelle das berühmte Logo. Es wurde erst 1952 gestaltet – ein Jahr nach Ferdinand Porsches Tod. Es zierte zunächst nur die Lenkradnabe.
13. Der Porsche 550 (ab 1953, 110 PS, Basis 356er) kostete 24.000 DM – doppelt so viel wie ein 356 mit 40 PS.
14. Der Autohändler Max Hofmann machte Porsche erfolgreich in den USA, indem er Rennen fuhr und gewann. Er drängte Porsche zum 356 Speedster und überredete Mercedes zu 190 SL und 300 SL.
15. Als James Dean in seinem 550 Spyder (Spitzname: „Little Bastard“) verunglückte, galt Porsche noch als Exot. Deans Beifahrer hieß Rolf Wütherich, war Porsche-Rennmechaniker und überlebte den Unfall im September 1955.
16. Zwölf „Porsche“ fuhren auch in der DDR. Es waren Nachbauten des 356er der Zwillinge Knut und Falk Riemann. Ihr Auto ist als „Lindner-Coupé“ bekannt, benannt nach den Karosseriebauern.
17. Heute undenkbar: Ferry Porsche schickte Kolben und Zylinder an die Riemann-Brüder. Im Anschreiben ließ er darum bitten, dass die Brüder die Frachtkosten übernehmen.
18. Der Porsche 911 sollte ursprünglich 901 heißen. Peugeot protestierte und Ferry Porsche wählte aus pragmatischen Gründen den Namen 911 – die 1 für den Schriftzug war bereits als Bauteil vorhanden. Einen Rechtsstreit gab es nicht.
19. Vom Porsche 901 entstanden 82 Autos. Einige wurden vor der Auslieferung noch schnell umbenannt.
20. Der Porsche 928 (ab 1977) sollte ursprünglich den 911 ablösen. Mit V8-Frontmotor, vier Sitzen und Komfort. Die Fans wollten lieber den 911 behalten.
21. Am 15. Juli 1996 baute Porsche das einmillionste Auto. Der 911 Carrera ging an die Autobahnpolizei Baden-Württemberg.
22. Elf Jahre später, am 11. Mai 2017, lief der einmillionste Porsche 911 vom Band.
23. 2011 baute Porsche den Boxster zum Elektroauto um: Drei Versuchsfahrzeuge entstanden. Das erste vollelektrische Serienauto der Marke startet 2019.
24. Dauerbrenner Porsche: etwa 70 Prozent aller jemals gebauten Porsche sind noch zugelassen.
25. Der 356 ist deutlich seltener: Etwa 8.000 Autos sind weltweit noch zugelassen. Das sind gut 10 Prozent der kompletten Produktion.
26. Ferdinand Porsche entwarf im Jahr 1900 den Semper Vivus – den weltweit ersten seriellen Hybrid mit elektrischem Vorderradantrieb und zwei Einzylinder-Verbrennern. Porsche arbeitete damals für Lohner, nicht in seiner eigenen Firma.
27. Ferdinand Porsche konstruierte und baute im Jahr 1898 ein Elektroauto, das Egger-Lohner-Elektromobil C.2 Phaeton, kurz: P1. Heute steht es im Porsche-Museum.

## Details und Besonderheiten bei Porsche-Serienmodellen

28. Die ersten Porsche 356 besaßen eine nur vierstellige Fahrgestellnummer. Erst 1951 stellte Porsche auf eine fünfstelligen Nummer um.
29. Im Porsche 550 Spyder steckte der sogenannte Fuhrmann-Motor, ein Vierzylinder-Boxer mit vier Nockenwellen und 100 PS, entwickelt von Ernst Fuhrmann. 1953 gewann Porsche damit den Klassensieg bei der Carrera Panamericana. Später kam der Motor in „Carrera“-Versionen des 356 zum Einsatz. Der Name „Carrera“ ziert heute noch die kleinen 911-Modelle.
30. Die Modellbezeichnung der 911er folgt keinem festen Schema. Man unterscheidet zwischen 911 (umgangssprachlich Urmodell oder F-Modell ab 1963), G-Modell (ab 1973, Jahreskennung „G“ in der Fahrgestellnummer), 964 (ab 1988), 993 (ab 1993), 996 (ab 1997), 997 (ab 2004) und 991 (ab 2011). Das Modell 992 startet zum Jahresende 2018.
31. Wichtige technische Neuerungen im Porsche 911: 1975 startete die beidseitige Feuerverzinkung der Karosserie. Ab 1982 gab es das erste Cabrio. 1988 folgt der Allradantrieb („Carrera 4“), ein Jahr später die Wandlerautomatik („Tiptronic“), 1997 wassergekühlte Heckmotoren. Ab 2008 ersetzt ein Doppelkupplungsgetriebe die Automatik. Seit 2015 haben die meisten Motoren einen Turbo.
32. Teurer Ölwechsel: Die Trockensumpfschmierung im Ölkreislauf der 911-Modelle braucht massig Öl, zum Teil mehr als zehn Liter.
33. Weil in den 1960er-Jahren ein Verbot von Cabrios in den USA drohte, entwickelte Porsche den „Targa“, benannt nach der Targa Florio.
34. 1974 stellte Porsche den Typ 930 vor, einen 911 mit Turbobenzinmotor. Damals eine Sensation, aber nicht der erste: Chevrolet Corvair Monza und Oldsmobile Jetfire hatten schon 1962 bzw. 1963 Benzinmotoren mit Turboaufladung.
35. Der Porsche 911 der Baureihe 997 sollte mit dem Mercedes SL konkurrieren und komfortabler werden. Seine weiche Abstimmung an der Vorderachse missfiel Cheftester und Rallye-Legende Walter Röhrl. Er protestierte beim Boss. Die weichen Dämpfer flogen raus, Röhrl blieb.
36. Die Über-Porsche: Vom Porsche 959 entstanden 292 Exemplare. Sie kosteten 420.000 bis 747.500 DM. Den Carrera GT baute Porsche 1.270-mal – geplant waren 1.500 Stück (452.960 Euro). Den Porsche 918 Spyder limitierte Porsche auf 918 Exemplare (ab 768.026 Euro).
37. Der 959 gilt als teuerstes Werbegeschenk der Firmengeschichte: Die Einnahmen deckten nicht die Entwicklungskosten.
38. Trickspiel: Der erste Gang im Supersportler Porsche 959 ist offiziell ein „Geländegang“. Weil das Auto sonst zu laut gewesen wäre, durfte es so in einem höheren Gang Geräuschprüfungen fahren.

39. Die Felgen des Carrera GT haben Zentralmuttern. Je nach Fahrzeugseite mit links- oder rechtsdrehendem Gewinde. Damit die Muttern eindeutig zugeordnet werden können, sind sie für die linke Fahrzeugseite rot und für die rechte Seite blau gefärbt.
40. Der Porsche 918 trägt seine Auspuff-Endrohre in der Motorabdeckung, ungefähr auf Höhe der Kopfstützen. Es gibt nur ein weiteres Auto mit diesem Prinzip: das Batmobil aus den 1960er-Jahren.
41. Optional bot Porsche den Lack „Liquid Metal Chromblau“ für den Porsche 918 Spyder an. Kostenpunkt für die Farbe: 47.600 Euro.

### **Porsche-Prototypen**

42. 1951 begann die Entwicklung des Porsche Typ 530. Ein Viersitzer auf Basis des 356, als Coupé oder Cabriolet.
43. 1953 entwickelte Porsche im VW-Auftrag den Typ 597 „Jagdwagen“ für die Bundeswehr. Die entschied sich jedoch für einen DKW.
44. Unter dem Arbeitstitel 965 erprobte Porsche einen V8-Heckmotor von Audi in einem 911-Chassis der Baureihe 964 und optischen Anleihen beim 959. Es blieb beim Sechszylinder-Boxer.
45. Die Idee eines Familienautos mit Front-Mittelmotor gibt es bei Porsche schon lange. Prototypen fuhren mit einer verbreiterten Mercedes-W124-Karosserie, einem neu konstruierten Fahrwerk und Motoren aus der US-Rennserie Nascar.
46. Aus diesen Testwagen entstand der Porsche-Prototyp 989 von 1988 – optisch ein gestreckter 911 und technisch ein Mercedes- und BMW-Konkurrent. Die Entwicklung wurde zu teuer, Entwicklungschef Ulrich Bez und Vorstandschef Arno Bohn mussten gehen.
47. Der Porsche C88 war ein Kleinwagen-Prototyp von 1994 für den chinesischen Markt. Der damalige Porsche-Chef Wendelin Wiedeking stellte das Auto in Peking auf Mandarin vor – gebaut wurde das Auto aber nicht.

### **Porsche im Motorsport**

48. Hollywood-Stars starteten auf Porsche, Beispiele: Steve McQueen im Kino (1971), Paul Newman in Le Mans (1979), Patrick Dempsey in Le Mans (insgesamt viermal).
49. Formel-1-Porsche: Der 804 von 1962 wurde vollständig von Porsche entwickelt und gebaut. Sein 1,5-Liter-V8 leistete 185 PS und bewegte 461 Kilogramm Leergewicht.
50. Als Motorenlieferant gewann Porsche dreimal die Formel 1. Der „TAG-Turbo“-Motor von Hans Metzger holte 1.000 PS aus 1,5 Liter Hubraum.
51. Der stärkste und schnellste Porsche: Der 5,3-Liter-V12-Turbo im 917/30 leistete 1973 je nach Quelle 1.100 bis 1.200 PS. Je nach Spoilerstellung fährt er 385 bis 409 km/h schnell. Er beschleunigt in 2,1 Sekunden auf Tempo 100.

52. Der größte Porsche-Motor ist ein 6,6-Liter-V16 mit 750 PS. Er wurde in einem Prototyp des Porsche 917/16 Spyder getestet.
53. Ein Porsche hält den Rekord am Nürburgring: Stefan Bellof umrundete am 28. Mai 1983 mit einem 956 in 6:11,13 Minuten die 20,832 Kilometer lange Nordschleife. Durchschnittstempo: mehr als 200 km/h.
54. Porsche hält auch den Rekord für Straßenwagen auf der Nordschleife. Werksfahrer Lars Kern raste mit einem 911 GT2 RS (700 PS, Heckantrieb) in 6:47,25 Minuten um die Strecke (20,6 km).
55. Das Zündschloss sitzt im Porsche links, weil das eine Le-Mans-Tradition ist? Jein. 1951 startete Porsche mit dem 356 an der Sarthe und gewann dessen Klasse. Das Auto hatte ein Zündschloss links vom Lenkrad – angeblich, um Kosten für die Verkabelung gering zu halten. Der Anlasser saß ebenfalls links im Auto.
56. In den Le-Mans-Rennwagen Porsche 904, 906, 910 saß die Zündung rechts, bei 907 und 908 links vom Lenkrad – es handelt sich aber um Rechtslenker. Gleiches gilt für den Porsche 917K. Das Zündschloss auf der Türseite ist bei Le-Mans-Porsche also die Ausnahme.
57. Ferdinand Piëch entwickelte den Le-Mans-Renner Porsche 917. 25 Stück mussten für die Abnahme fertig sein. Die waren angeblich längst nicht alle einsatzbereit. Gerüchte beschreiben Antriebswellen aus Traktoren und Bremsklötze aus Holz. Einige Autos hatten keinen Motor. Piëch bestätigte das nie, bezeichnete die Präsentation aber als größtes Risiko seines Lebens.
58. Porsche hat 19-mal das 24-h-Rennen gewonnen. Konzernschwester Audi fuhr 13 Siege ein. Beide Hersteller treten derzeit nicht mehr in der Königsklasse LMP1 an.
59. Zum ersten Mal siegte Porsche in Le Mans 1970 mit einem 917K, zuletzt 2017 mit einem 919 Hybrid. 1969 fuhr Porsche mit nur 2 Sekunden Rückstand auf Platz 2.
60. Während eines einzelnen 24h-Rennens sendete ein Porsche 919 Hybrid 14 Gigabyte Daten an die Box.
61. Porsche wollte in der Rallye-Klasse Gruppe B antreten und entwickelte dafür den 959. Die FIA beendete die Rennserie allerdings, bevor das Auto fertig wurde.

### **Porsche-Trivia**

62. Die berühmten fünfspeichigen „Fuchsfelgen“ sind Klassiker an frühen 911-Modellen. Sie werden bei der Otto Fuchs KG in Meinerzhagen geschmiedet.
63. Porsche führte stets Auftragsarbeiten für andere Hersteller durch. Zu den bekanntesten gehören der Sportkombi Audi RS2 und die Topversion des Mercedes W124 (500 E).
64. Porsche arbeitete nicht nur an flotten Mittelklasseautos, sondern auch am Seat Ibiza (erste Serie, 1,2- und 1,5-Liter-Benziner), dem Lada Samara und dem V2 der Harley-Davidson V-Rod.
65. 1975 startete Porsche die Entwicklung des Systems „SAVE“ (Schnelle Ambulante Vorklinische Erstversorgung) – ein Krankenwagen-Aufbau für Fahrgestelle von VW und

Mercedes. Die Porsche-Krankenwagen wurden bis 1984 weiterentwickelt und getestet. Es waren die ersten Rettungswagen mit Kofferaufbau.

66. Porsche gestaltete zwischen 1980 und 1984 ein Flugzeug-Cockpit für Airbus.
67. Flugzeugmotoren kamen ebenfalls von Porsche: Der Antrieb PFM 3200 steckte in leichten Flugzeugen von Robin, Mooney und Cessna. Es handelt sich um einen 3,2-Liter-Boxer mit sechs Zylindern und 200 PS Reiseleistung.
68. Ferdinand Porsche baute in seiner Zeit bei Austro-Daimler einen Sportwagen mit dem Namen Sascha, benannt nach seinem Besteller Sascha Kolowrat-Krakowsky. Ein Kleinwagen. Das Auto gewann insgesamt 43 Rennen – fast alle, bei denen es startete.
69. Kleiner Gruß in Richtung Zündschloss auf der Türseite: Im Porsche-Museum Stuttgart führt die linke Rolltreppe nach oben, nicht die rechte.
70. Symbolischer Akt: Der damalige Bundeskanzler Gerhard Schröder zog die letzte Schraube am ersten produzierten Porsche Cayenne fest. Porsche zeigte das Auto bei der Einweihung der Porsche Leipzig GmbH am 20. August 2002.

### **Über mobile.de**

mobile.de bietet mit mehr als 1,4 Millionen inserierten Pkw, Nutzfahrzeugen und Motorrädern das größte Angebot für den An- und Verkauf von Fahrzeugen in Deutschland (Quelle: CAR-Institut). Zur mobile.de GmbH gehört neben dem deutschen Marktführer mobile.de u. a. Europas größte Autocommunity MOTOR-TALK. Zusammen erreichen beide Plattformen rund 14,46 Millionen Unique User (Quelle: AGOF daily facts 2017-12). Das 1996 gegründete Unternehmen beschäftigt 290 Mitarbeiter an zwei Standorten in Deutschland und ist ein Tochterunternehmen der eBay Classifieds Group. Zu den mobile.de Nutzern gehören sowohl Privatkunden als auch mehr als 42.000 registrierte Fahrzeughändler, während MOTOR-TALK über 2,6 Millionen registrierte Nutzer verzeichnet.

Weitere Informationen erhalten Sie:

mobile.de GmbH, Christian Maas, Unternehmenskommunikation,  
Marktplatz 1, 14532 Europarc-Dreilinden,  
Tel: 030 8109-7226, E-Mail: [chmaas@team.mobile.de](mailto:chmaas@team.mobile.de)