

# A LEGEND IS BORN

1959–1963



## A LEGEND IS BORN

In the mid-1950s, the professionals at Porsche began thinking about a successor to the 356. It was clear that in the long term the four-cylinder engine in the 356 would not be able to grow beyond a 2-liter engine capacity and 130 hp in everyday driving—while on the other hand the desire for a roomier interior and luggage compartment was heard more often. People began organizing their thoughts on the subject in 1957, and by 1959 the prototype had been built: the green T7 that later evolved into the 901, a model designed by Ferdinand Alexander Porsche and unveiled in a world premiere on September 12, 1963, at the IAA in Frankfurt. By mid-1964, exactly 82 specimens had been built of this near-series pilot model, a model that was never offered for sale. Series production began on September 14, 1964—under the model name that remains to this day: 911.

## DIE GEBURT DER LEGENDE

*Mitte der 1950er Jahre begann man sich bei Porsche Gedanken über einen Nachfolger für den 356 zu machen, denn es wurde klar, dass der Vierzylinder des 356 langfristig nicht über 2 Liter Hubraum und 130 alltagstaugliche PS wachsen konnte – andererseits wurde immer öfter der Wunsch nach mehr Innen- und Kofferraum geäußert. 1957 begann man, die Ideen zu ordnen und 1959 entstand als Prototyp*

*der grüne T7, aus dem dann der von Ferdinand Alexander Porsche gestaltete 901 wurde, der am 12. September 1963 auf der IAA in Frankfurt Weltpremiere feierte. Von diesem seriennahen Vorserienmodell, das nie in den Verkauf kam, entstanden bis Mitte 1964 exakt 82 Exemplare, bevor am 14. September 1964 die Serienproduktion begann – nun mit der bis heute gültigen Bezeichnung 911.*

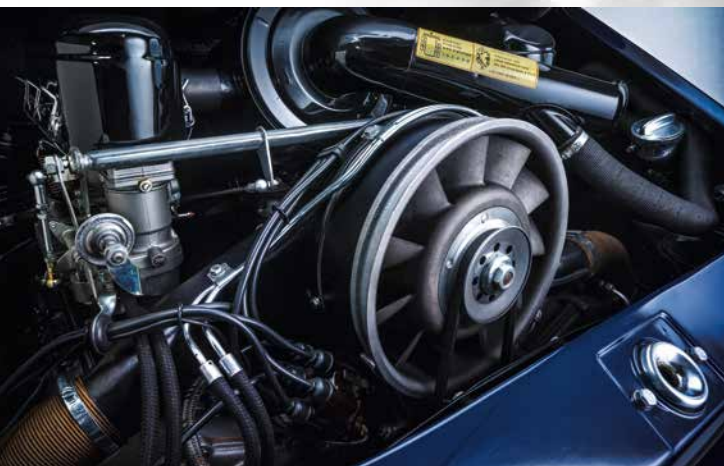
## LA NAISSANCE D'UNE LÉGENDE

Chez Porsche, au milieu des années 50, on commença à penser à un successeur pour le modèle 356, car il était clair que le quatre cylindres de la 356 ne pourrait pas, à long terme, dépasser les 2 litres de cylindrée et les 130 CH au quotidien. D'autre part, la demande de plus d'espace dans l'habitacle et dans le coffre se faisait de plus en plus fréquente. En 1957, on commença à rassembler et mettre en ordre les idées et en 1959, le prototype vert T7 vit le jour, puis devint par la suite le modèle 901, dessiné par Ferdinand Alexander Porsche, qui fêta sa première mondiale le 12 septembre 1963 au salon IAA de Francfort. Ce modèle de pré-série proche de la série, qui ne fut jamais commercialisé, a été construit en exactement 82 exemplaires jusqu'au milieu de l'année 1964, avant que ne démarre la production en série, le 14 septembre 1964, avec la désignation qu'on lui connaît aujourd'hui encore, la 911.

Year of manufacture	1959
Engine capacity	2,195 cc
Power	120 hp / 88 kW
Transmission	four-speed transmission
Weight	1080 kg / 2,380 lbs.
Acceleration	not measured
Top speed	not measured
Quantity produced	1 model



Year of manufacture	1963-1964
Engine capacity	1,991 cc
Power	130 hp / 96 kW
Transmission	five-speed transmission
Weight	1080 kg / 2,380 lbs.
Acceleration	0-100 km/h in 9.1 seconds
Top speed	approx. 210 km/h / 130 mph
Quantity produced	82 pilot models



# THE 911 SAGA BEGINS

1963–1973



## THE 911 SAGA BEGINS

A year after the world premiere in Frankfurt, the time had come: the first, long-awaited 911 models were delivered, with 130 hp of power and a top speed of 130 mph—and by December 31, 1964, another 235 specimens had been delivered to their new owners. At a base price of DM 21,900, though, the 911 was considerably more expensive than the 356 SC that had been available for DM 16,500 until 1965. So in 1965, the 912 was added to the program that linked the contours of the new coupé with the 90-hp four-cylinder engine of the 356. Priced at DM 16,250, it served

as an entry-level model. And with calls for a convertible 911 growing louder all the time, 1966 witnessed the issue of the first Targa, with a stowaway plastic rear window that was replaced by fixed glass in the 1969 model year. Then, in 1969, the engine capacity rose to 2.2 liters, and beginning in 1971 a 2.4-liter engine with up to 190 hp in the S version provided speeds of nearly 145 mph. Thanks to limited-edition models such as the 911 R, the 911 S 2.4 TdF or the 911 S 2.5, the 911 was successful in racing sports right from the start, helping fuel the myth of the brand with hundreds of victories in rallies and circuit races.

## DER BEGINN DER 911-SAGA

*Ein Jahr nach der Weltpremiere in Frankfurt war es so weit: Die ersten lange erwarteten 911 wurden ausgeliefert, nun mit 130 PS Leistung und einer Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h – und bis zum 31. Dezember 1964 konnten noch 235 Exemplare ausgeliefert werden. Doch der 911 war mit einem Basispreis von 21 900 Mark deutlich teurer als der bis 1965 für 16 500 Mark angebotene 356 SC – deshalb kam 1965 der 912 ins Programm, der die Form des neuen Coupés mit dem 90 PS starken Vierzylinder-Motor des 356 verband und für 16 250 Mark als Einstiegsmodell fungierte. Und da der Ruf nach einem offenen Elfer immer lauter wurde, erschien 1966 auch der erste Targa, noch mit einer herunterklappbaren Kunststoff-Heckscheibe, die im Modelljahr 1969 durch eine feste Glasscheibe ersetzt wurde. 1969 stieg dann der Hubraum auf 2,2 Liter, und von 1971 an sorgten 2,4 Liter Hubraum und bis zu 190 PS in der S-Variante für 230 km/h. Dass der 911 auch von Anfang an im Rennsport erfolgreich agierte, war limitierten Modellen wie dem 911 R, dem 911 S 2.4 TdF oder dem 911 S 2.5 zu verdanken, die mit Hunderten von Siegen bei Rallyes und bei Rundstreckenrennen für den Mythos der Marke sorgten.*

## LE DÉBUT DE LA SAGA 911

Un an après la première mondiale au salon de Francfort, on y est : les premières 911 tant attendues sont livrées ; elles développent maintenant 130 CH de puissance et une vitesse maximale de 210 km/h. 235 exemplaires sont livrés jusqu'au 31 décembre 1964. Mais la 911, dont le prix de base atteint 21 900 Marks, est nettement plus chère que la 356 SC qui se vendait jusqu'en 1965 au prix de 16 500 Marks. C'est pourquoi la 912 fait son apparition dans la gamme en 1965. Elle allie la forme du nouveau coupé au moteur quatre cylindres développant une puissance de 90 CH de la 356 au prix de 16 250 Marks pour le modèle d'entrée de gamme. Et comme la demande pour une 911 cabriolet se fait de plus en plus pressante, la première Targa apparaît en 1966, à l'époque avec une vitre arrière en plastique rabattable, qui est remplacée dès 1969 par une vitre en verre. En 1969, la cylindrée passe à 2,2 litres, et à partir de 1971, une cylindrée de 2,4 litres assure jusqu'à 190 CH de puissance et 230 km/h pour la variante S. Dès le début, la 911 rencontre un vif succès dans le domaine du sport automobile grâce à des modèles limités tels que la 911 R, la 911 S 2.4 TdF ou la 911 S 2.5, qui remportent des centaines de victoires en rallye comme sur circuit et font naître le mythe de la marque.

Year of manufacture	1964
Engine capacity	1,991 cc
Power	130 hp / 96 kW
Transmission	five-speed transmission
Weight	1080 kg / 2,380 lbs.
Acceleration	0–100 km/h in 9.1 seconds
Top speed	210 km/h / 130 mph
Quantity produced	6,607 models



Year of manufacture	1965
Engine capacity	1,582 cc
Power	90 hp / 66 kW
Transmission	four-speed transmission
Weight	970 kg / 2,140 lbs.
Acceleration	0-100 km/h in 13.0 seconds
Top speed	185 km/h / 115 mph
Quantity produced	2,562 models



## 911 2.0 TARGA 1966

Year of manufacture	1966
Engine capacity	1,991 cc
Power	130 hp / 96 kW
Transmission	five-speed transmission
Weight	1080 kg / 2,380 lbs.
Acceleration	0-100 km/h in 9.1 seconds
Top speed	210 km/h / 130 mph
Quantity produced	236 models



Year of manufacture	1971
Engine capacity	2,341 cc
Power	190 hp / 140 kW
Transmission	five-speed transmission
Weight	1050 kg / 2,310 lbs.
Acceleration	0-100 km/h in 7.0 seconds
Top speed	230 km/h / 145 mph
Quantity produced	1,894 models







Year of manufacture	1967
Engine capacity	1,991 cc
Power	210 hp / 154 kW
Transmission	five-speed transmission
Weight	800 kg / 1,760 lbs.
Acceleration	not measured
Top speed	approx. 230 km/h / 145 mph
Quantity produced	19 models + 4 prototypes



Year of manufacture	1972
Engine capacity	2,466 cc
Power	270 hp / 199 kW
Transmission	five-speed transmission
Weight	960 kg / 2,120 lbs.
Acceleration	0-100 km/h in 5.6 seconds
Top speed	up to 250 km/h / 155 mph (depending on gear ratio)
Quantity produced	21 models

911 S 2.5 1972



# THE “DUCKTAIL” MAKES THE DIFFERENCE

1973–1985



## THE “DUCKTAIL” MAKES THE DIFFERENCE

Porsche had always been a company driven by motor sports—this was an area in which the company could make its mark and cultivate its image. The 911 had already earned the respect of its peers in 1967 with the 911 R; then, in 1973, came the Carrera RS, which opened up a new chapter to the story. No fewer than 500 homologation models had to be sold before the car could join the others in Group 4—and in the end the tally was 1,580 specimens that made the Carrera name famous all over the world. Beginning in 1974, from the first RSR 2.1 Turbo, the engineers in Zuffenhausen relied on supercharged engines—the 935/78 version of which delivered no less than 845 hp. This represented an explosion in engine power that had to be tamed by aspirated engines that were mandated by law beginning in 1978. The engine appeared in a number of racing versions that were very successful in rallies and captured numerous titles.

## DER „ENTENBÜRZEL“ SETZT ZEICHEN

*Porsche war stets ein vom Motorsport getriebenes Unternehmen – hier konnte die Firma Zeichen setzen und fürs Image sorgen. Nachdem sich der 911 bereits 1967 als 911 R Respekt verschafft hatte, eröffnete der Carrera RS 1973 ein neues Kapitel. Nicht weniger als 500 Homologationsmodelle musste man verkaufen, um in der Gruppe 4 mitfahren zu können – letztlich sollten es 1580 Exemplare werden, die den Namen Carrera in alle Welt*

*trugen. Ab 1974 setzte man in Zuffenhausen vom ersten RSR 2.1 Turbo an auf aufgeladene Triebwerke, die im Typ 935/78 nicht weniger als 845 PS ablieferten. Eine Leistungsexplosion, die von 1978 an reglementbedingt durch Saugmotoren zurückgefahren wurde und sich in einer Vielzahl von Rennvarianten niederschlug, die sehr erfolgreich bei Rallyes eingesetzt wurden und etliche Titel gewannen.*

## LA « QUEUE DE CANARD » SE DISTINGUE

Porsche a toujours été une entreprise motivée par le sport automobile ; c’est dans ce domaine qu’elle a pu se distinguer et assurer son image de marque. En 1967, la 911 avait suscité le respect dans sa version 911 R ; en 1973, la Carrera RS ouvre un nouveau chapitre. Il faut vendre pas moins de 500 modèles d’homologation pour pouvoir participer en groupe 4. Finalement, il s’en vend 1580 exemplaires, qui font connaître le nom de Carrera dans le monde entier. À partir de 1974, à Zuffenhausen, on parie dès la première RSR 2.1 turbo sur des motorisations turbocompressées qui fournissent pas moins de 845 CH pour le type 935/78. Une explosion de la performance qui, conformément à la réglementation, est réduite à partir de 1978 par l’utilisation de moteurs atmosphériques. Ces moteurs équipent alors un grand nombre de variantes sportives qui rencontrent un grand succès dans les rallyes et remportent d’innombrables titres.

## 1973 911 CARRERA RS 2.7



Year of manufacture	1973
Engine capacity	2,687 cc
Power	210 hp / 154 kW
Transmission	five-speed transmission
Weight	1045 kg / 2,300 lbs.
Acceleration	0-100 km/h in 5.8 seconds
Top speed	245 km/h / 150 mph
Quantity produced	1,580 models