

Motor
Klassik

Kauf-Ratgeber

Deutschland 9,90 € Österreich 10,90 € | Schweiz 15,90 sfr | BeNeLux 11,50 € | Italien 12,50 € | Spanien 12,50 €



300 aktuelle
Porsche-
Preise

Porsche

Alle klassischen Baureihen
mit Modell- und Kaufberatung



- ▶ **Service** Die besten Werkstätten und Ersatzteilhändler
- ▶ **Szene** Clubs, Porsche-People und das Museum
- ▶ **Tipps** Renn-Porsche und die Klassiker von morgen



Porsche 964

Die 964-Baureihe behält die im Detail veränderte Karosserie des Vorgängers. Das Fahrwerk mit optionalem Allradantrieb ist jedoch komplett neu, der 250-PS-Motor stark überarbeitet.

Text Franz-Peter Hudek **Fotos** Uli Jooss, Hardy Mutschler, Arturo Rivas, Porsche



AUF EINEN BLICK

PREISE* 40000 bis 60000 Euro

BAUZEIT Ende 1988 bis Sommer 1993

STÄRKEN Klassische, kompakte Elfer-Form. Sinnvolle Verbesserungen wie Airbag und Servolenkung. Standfester Motor, rostresistente Karosserie

SCHWÄCHEN Sensible Regel-Elektronik, Technik zum Teil schwer zugänglich

* Preis in ordentlichem Zustand; alle Porsche-Preise ab Seite 80

Das der 1988 als Carrera 4 präsentierte Porsche 911 zu 85 Prozent ein komplett neu konstruiertes Auto sein soll, sieht man dem Heckmotor-Sportcoupé nun wirklich nicht an. Der 964 besitzt noch immer die inzwischen über 30 Jahre alte Karosserie des Urmodells – und noch immer röhrt und zischt der luftgekühlte Sechszylinder-Boxer im Heck. Auch das Interieur wurde praktisch unverändert vom Vorgänger übernommen. Immerhin erhielt der Nachfolger des G-Modells andere Felgen und eine Nasen-Korrektur: Die bisherigen Stoßstangen mit den seitlichen Faltenbälgen wurden an Front und Heck durch einteilige, mehr in die Karosserie integrierte Kunststoffverkleidungen ersetzt. Außerdem vergrößerte sich der Hubraum von 3,2 auf 3,6 Liter, die Leistung stieg

von 231 auf 250 PS. Und es gab jetzt serienmäßig Allradantrieb. Doch wo sollen die vielen Neuteile denn verbaut sein?

► Historie

Allradantrieb war Ende der 80er-Jahre das Gebot der Stunde. Audi Quattro, Lancia Delta Integrale oder Subaru Legacy machten es als wilde Rallye-Boliden vor und wurden zum Vorbild für viele Modelle der meisten Marken – bis zum Ford Scorpio 4x4. Da konnte Porsche nicht zurückstehen, zumal man mit dem 1987 präsentierten Technologieträger 959 bereits demonstrierte, was machbar war. Und dazu gehörte der Allradantrieb, der auch das giftige Heckschleuder-Fahrverhalten des Elfers bei vollem Leistungseinsatz etwas mildern sollte.

DIE KAROSSERIEN

Coupé, Cabriolet und Targa gibt es sowohl mit Heck- als auch mit Allradantrieb. Den extrem seltenen Speedster dagegen nur mit Heckantrieb.

Das Coupé besitzt die alte 911-Form. Produktion: Carrera 2/4 mit 18219/13353 Einheiten



Cabrio-Grundform vom Vorgänger. Sondermodell im Turbo-Look. Insgesamt 16517 Stück



Zum letzten Mal Targa im alten Look. Wie das Cabriolet als Carrera 2/4, insgesamt 4863 Stück

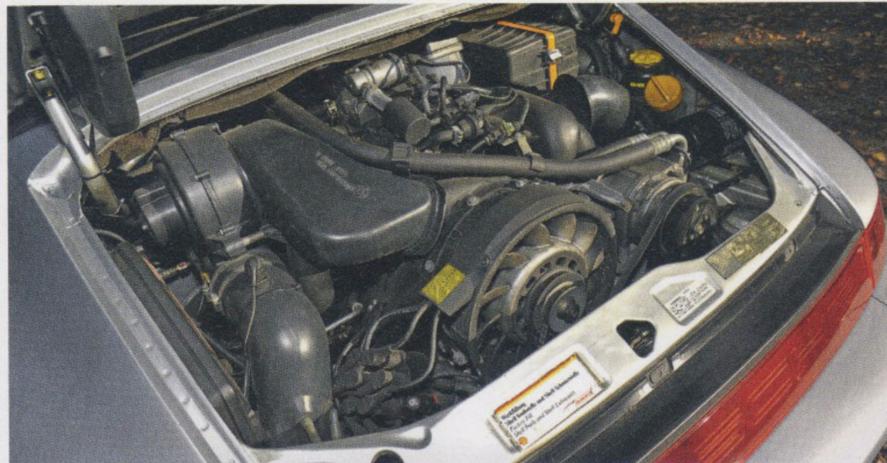


Speedster auf Basis des Carrera 2 mit reduzierter Ausstattung. Ab 1993 mit nur 930 Einheiten

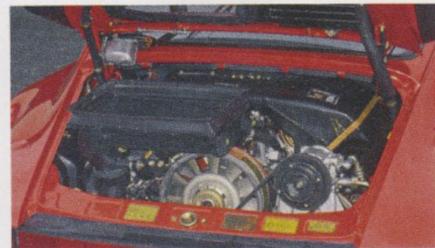


DIE MOTOREN

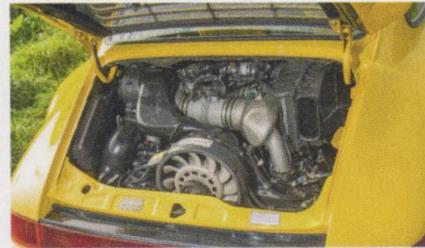
Das Leistungsspektrum der verschiedenen 964-Modelle reicht von 250 bis 381 PS. Damit zählt man noch immer zu den ganz Schnellen auf der Straße.



Der im Carrera 4 und Carrera 2 eingesetzte **3,6-Liter-Motor** leistet in beiden Modellen 250 PS



Ein großer **Ladeluftkühler** kennzeichnet die Modelle mit dem PS-starken Turbomotor



Der für den **Rennsport** konzipierte 3,8-Liter-Sauger des RS 3.8 und RSR 3.8 mit 300/325 PS

Porsche Carrera 2/4 Sechszylinder-Boxermotor, Bohrung x Hub: 100 x 76,4 mm, 3600 cm³, 250 PS bei 6100/min, 310 Nm bei 4800/min, 0-100 in 5,7 s (Tiptronic 6,6 s), Vmax 260 km/h (Tiptronic 256 km/h)

Porsche 911 Carrera RS Sechszylinder-Boxermotor, Bohrung x Hub: 100 x 76,4 mm, 3600 cm³, 260 PS bei 6100/min, 325 Nm bei 4800/min, 0-100 in 5,4 s, Vmax 260 km/h

Porsche 911 Turbo Sechszylinder-Boxermotor mit Turbo-Aufladung, Bohrung x Hub: 97 x 74,4 mm, 3299 cm³, 320 PS bei 5750/min, 450 Nm bei 4400/min, 0-100 in 5 s, Vmax 270 km/h

Porsche 911 Turbo S Sechszylinder-Boxermotor mit Turbo-Aufladung, Bohrung x Hub: 97

x 74,4 mm, 3299 cm³, 381 PS bei 6000/min, 490 Nm bei 4800/min, 0-100 in 4,7 s, Vmax 290 km/h

Porsche 911 Turbo 3.6 Sechszylinder-Boxermotor mit Turbo-Aufladung, Bohrung x Hub: 100 x 76,4 mm, 3600 cm³, 360 PS bei 5500/min, 520 Nm bei 4200/min, 0-100 in 4,8 s, Vmax 280 km/h

Porsche 911 Carrera RS 3.8 Sechszylinder-Boxermotor, Bohrung x Hub: 102 x 76,4 mm, 3746 cm³, 300 PS bei 6500/min, 360 Nm bei 5250/min, 0-100 in 5,2 s, Vmax 271 km/h

Porsche 911 Carrera RSR 3.8 Sechszylinder-Boxermotor, Bohrung x Hub: 102 x 76,4 mm, 3746 cm³, 325 PS bei 6900/min, Nm k.A., 0-100 in 3,6 s, Vmax 260-280 km/h

Beste Voraussetzung für Allradantrieb im Elfer war der in Fahrtrichtung montierte Heckmotor. Völlig ungeeignet dagegen das alte Drehstabfahrwerk, das der Allrad-Technik im Weg stand und den Komfort-Anforderungen der Zeit nicht mehr gewachsen war. Porsche konstruierte deshalb auch das Fahrwerk neu. Dass die bewährte Elfer-Karosserie dabei praktisch unangetastet blieb, lag an ihrer ungebrochenen Beliebtheit. Während die Modelle 944 und 928 sich damals nur schleppend verkauften und Porsche beinahe in den Ruin trieben, hielten viele Sportwagenkäufer dem 911 in seiner bekannten Form die Treue.

► Technik

Um Platz für den Allradantrieb zu schaffen, musste die altgediente, bisweilen etwas störisch agierende Drehstabfederung modernen Komponenten weichen: vorne McPherson-Federbeine und hinten eine Schräglenkerachse mit Schraubenfedern. Zusammen mit dem Einbau des Allradantriebs entstand eine komplett neue Bodengruppe. Zur besseren Gewichtsverteilung wurde dabei der Öltank der Trockensumpfschmierung vor das rechte Hinterrad platziert. Den Einfüllstutzen beließ man aber im Motorraum.

Das Mittendifferenzial des Allradantriebs verteilt die Kraft auf die Vorder- und Hinterräder im Verhältnis 31:69 Prozent. An den Achsen sorgen zwei hydraulisch gesteuerte Sperren für die optimale Verteilung der Antriebskraft auf alle vier Räder. Über die ABS-Sensoren passt die Regel-Elektronik den Kraftfluss auf die wechselnden Fahrsituationen und Straßenzustände an.

Wer auf Allradantrieb verzichten und dabei gut 10000 Euro und 80 Kilogramm Gewicht einsparen wollte, der wählte den Ende 1989 präsentierten 911 Carrera 2. Mit identischem 250-PS-Motor ist er dem Carrera 4 im Sprint leicht überlegen. Den Carrera 2 konnte man auch mit der neuen Viergangautomatik Tiptronic bestellen.

► Motoren

Der vergrößerte, weiterhin luftgekühlte Motor erhielt viele Verbesserungen und basierte auf dem bewährten Vorgänger. Neu hinzu kamen Doppelzündung, Saugrohrein-spritz-

Wartungsdienst mit Spezialöl mehr, neue Felgen im Cup-Design.

1993 Sondermodell Porsche Speedster auf Basis des Carrera 2 mit 930 Einheiten. Turbo jetzt mit aktuellem 3,6-Liter-Motor und 320 PS. Carrera RS 3.8 als Basis für den Rennsport mit 300 PS, RSR mit 325 PS.

1993 Produktionsstopp der 964-Baureihe und damit auch des Targa in alter Form.



Insgesamt 63 762 Exemplare des 964 wurden von 1988 bis 1993 gebaut

Die Gestaltung von Innenraum und **Armaturenbrett** wurde vom Vorgänger übernommen. Neue **Frontverkleidung** mit großer Nebel/Blinker-Leuchteinheit. Serienmäßig bei allen Karosserie-Varianten: **ausfahrbarer Heckspoiler**



PORSCHE-964-CHRONIK

1988 Produktionsstart der Baureihe 964 als 911 Carrera 4 mit Allradantrieb. Vorgänger Carrera 3.2 mit Heckantrieb wird noch weitergebaut.

1989 Carrera 2 mit Heckantrieb, jetzt alle drei Karosserie-Varianten: Coupé, Targa und Cabrio (elektrisches Dach). Tiptronic-Automatik nur im Carrera 2.

1991 Sondermodell Carrera RS auf Basis des Carrera 2 mit 260 PS. Identischer

Motor, aber nur 1220 kg Gewicht, spartanische Ausstattung, Modifikationen an Fahrwerk und Lenkung. Produktion bis Ende 1992 mit 2832 Einheiten.

1991 Porsche Turbo auf Carrera-2-Basis mit 3,3-Liter-Motor vom Vorgänger und 320 PS. Verbreiterte Karosserie, starrer Heckflügel. Sondermodell Turbo S mit 381 PS und nur 1290 kg Gewicht

1992 Zum Modelljahr 1992 kein Einfahr-





SONDERMODELLE

Mehr Sondermodelle als jemals zuvor hat Porsche auf Basis des 964 produziert. Hier die vier wichtigsten, heute sehr begehrten Modelle.



Carrera RS Abgespeckte Sportversion des Carrera 2 mit 260 PS, 2282 Einheiten



Jubiläumsmmodell „30 Jahre 911“ Carrera 4 mit breiter Turbo-Karosserie, 896 Einheiten



Carrera RS America US-Version des Carrera RS mit großem Heckspoiler, 701 Einheiten



Turbo S Abgespeckte Sportversion des Turbo mit 1290 kg und 381 PS. Nur 86 Einheiten

DATEN & FAKTEN

MOTOR Luftgekühlter Sechszylinder-Boxermotor, Typ M64, hinten längs, Bohrung x Hub 100 x 76,4 mm, Hubraum 3600 cm³, Leistung 250 PS bei 6100/min, max. Drehmoment 310 Nm bei 4800/min, zwei Ventile je Brennraum, betätigt über jeweils eine obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle, Kurbelwelle achtfach gelagert, Motorblock und Zylinder-

köpfe aus Leichtmetall, Trockensumpfschmierung, Doppelzündung, elektronische Benzineinspritzung Bosch Motronic M 2.1

KRAFTÜBERTRAGUNG Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe, permanenter Allradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Coupé mit 2+2 Sitzplätzen, rundum

Einzelradaufhängung, vorn Federbeine mit Dreiecksquerlenker, hinten Schräglenker, rundum Schraubenfedern, Stabilisatoren und Teleskopstoßdämpfer, Scheibenbremsen, Zahnstangenlenkung mit Servo-Unterstützung, Reifen vorn 205/50 ZR 17, hinten 255/40 ZR 17

MASS E UND GEWICHTE Radstand 2270 mm, Länge x Breite

x Höhe 4250 x 1650 x 1310 mm, Spurweite vorne/hinten 1380/1375 mm, Gewicht 1450 kg

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH Vmax 260 km/h, 0–100 km/h in 5,7 s, Verbrauch 9–18 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL Baureihe 964 von 1988 bis 1993, 63 762 Exemplare

zung und eine Zweistufen-Resonanzansauganlage, um die Luftzufuhr zu beschleunigen. Alle Bauteile von Zündung und Luftzufuhr sind elektronisch geregelt – einschließlich einer Klopfregelung zum Schutz des mit 11,3:1 sehr hoch verdichteten Motors.

Der zum Modelljahr 1991 eingeführte Porsche 911 Turbo erhielt zunächst den bewährten 3,3-Liter-Motor mit 320 PS, ab 1993 die 3,6-Liter-Maschine mit 360 PS. Eine Sonderstellung nahm der 290 km/h schnelle Turbo S ein. In der um 180 Kilogramm abgespeckten Leichtbau-Version leistet der 3,3-Liter-Turbo 381 PS. Der Aufpreis zum normalen Turbo, der 178 500 Mark kostete, lag bei 116 500 Mark. Alle Turbo-Varianten besitzen verbreiterte Radhäuser und einen großen Heckspoiler, verzichteten aber auf Allradantrieb und Doppelzündung.

► Karosserie-Varianten

Die aerodynamisch optimierte 964-Karosserie erhielt einen verkleideten Wagenboden und einen ab 80 km/h hochfahrenden Heckspoiler. Durch die bündig eingesetzte Frontscheibe, optimierte Regenrinnen, glattflächige Aluräder und einiges mehr reduziert sich beim 964 Coupé der c_w-Wert gegenüber dem G-Modell von 0,39 auf 0,32. Dadurch genügen den Carrera 2 und 4 jeweils nur 250 PS, um ihre Höchstgeschwindigkeit von 260 km/h zu erreichen.

Den 911 Carrera 4 und Carrera 2 gab es ab Produktionsstart in den Karosserie-Varianten Coupé, Targa und als Cabriolet mit elektrisch betätigtem Verdeck. Die verschiedenen Turbo-Modelle liefen jedoch nur als Coupé vom Band. Eine Sonderstellung nahm der 1993 eingeführte 911 Speedster ein. Das Carrera 2 Cabrio bekam als Speedster eine verkürzte Frontscheibe und ein niedrigeres Verdeck, das unter einer glattflächigen Kunststoffabdeckung Platz findet. Es entstanden nur 930 Stück.

► Fahren

Das neue Leichtmetall-Fahrwerk, der bullige 3,6-Liter-Boxermotor, Servolenkung, ABS sowie der Allradantrieb machen das Fahren im 911 komfortabler und sicherer. Damit rückte vor allem der Carrera 4 in die Nähe der Business-Coupés wie Mercedes SL, Jaguar XJS

und Porsche 928. So etablierte sich der 911 mit der 964-Baureihe zum zuverlässigen Alltags-Sportcoupé für jedermann.

Doch keine Sorge, auch der kernsanierte 964 ist ein echter 911 geblieben: Die altbekannten fünf Rundinstrumente und eine exzellente Sicht nach vorne auf die Straße erfreuen wie gewohnt den Piloten. Und noch immer röhrt und zischt der Boxermotor leicht bedrohlich im Nacken. Das Fahren mit Servolenkung und durchzugskräftigem Motor gestaltet sich müheloser als im G-Modell. Der Motor zeigt in allen Drehzahlbereichen mehr Engagement bei einem deutlich reduzierten Lärmpegel.

► Der 964 als Klassiker

Schon seit einigen Jahren ist der 964 durch seine optische Nähe zur ersten Elfer-Generation und durch seine zuverlässige Mechanik ein gesuchter Porsche-Klassiker. Die Baureihe bietet außerdem viele limitierte Sonderversionen, für die inzwischen hohe Liebhaberpreise erzielt werden.

► Ersatzteilversorgung

In der Regel durch das örtliche Porsche-Zentrum. Das Preisniveau ist hoch. Besonders teuer und manchmal auch schwierig ist der Ersatz für ausgefallene Steuergeräte und Sensoren für das komplexe Motor- und Chassis-Management. Auch online unter www.classicshop.porsche.com

► Preise

Für ein Basis-Coupé der Zustandskategorie 2 müssen bis zu 60 000 Euro investiert werden. Carrera-4- und Tiptronic-Modelle sind 3000 Euro günstiger, das Cabrio etwa 5000 Euro teurer. Sondermodelle wie der Speedster erzielen zum Teil das Dreifache der Basisversionen. Ein Turbo S von 1993 kam bei einer Sotheby's-Auktion sogar für 1,15 Millionen Euro unter den Hammer. ■

Motor Klassik TIPP

■ Den Allradantrieb des Carrera 4 und die Tiptronic-Automatik im Carrera 2 besser meiden. Beide Systeme nerven gelegentlich durch ihre Regel-Elektronik. Beim Carrera 4 kommt noch ein Hydrauliksystem für das Sperren der Achsdifferenziale hinzu. Ein **Fünfgang-Carrera-2** ist die beste Wahl. Auf die inzwischen nicht mehr bezahlbaren Sondermodelle sollte man besser verzichten. Nicht aber auf einen für die 964-Baureihe typischen **grellen Lackfarbton** wie Maritimblau, Signalgrün oder Cadmiumgelb. Und bloß kein Silbermetallik!

KAUFBERATUNG

PORSCHE 964

Trotz seiner wuchtig gestalteten Frontstoßstange ist der 964 inzwischen ein gesuchter Klassiker mit solider Langzeit-Technik.

KAROSSERIE-CHECK

■ Durchrostungen sind beim 964 aufgrund der sauberen Verarbeitung und der komplett verzinkten Karosserie kaum zu erwarten, jedoch kann man durch einen Blick unter die vorderen und hinteren Heckverkleidungen manche Rostnester entdecken. Die kritischen Punkte der Karosserie verbergen sich nämlich zum Großteil hinter den voluminösen Front- und Heckverkleidungen aus GFK. Hier sollte man außerdem wie am ganzen Fahrzeug auf gleiche Spaltmaße und ordentlichen Sitz der Keder (Kunststoffprofilschnüre zwischen den Bauteilen) achten. Der Zustand der **Hitzeschutzbleche** sowie die gesamte Bodenverkleidung geben ebenfalls Auskunft über den Wartungszustand, Aufsetz- und Unfallschäden. **Türen sowie Front- und Heckdeckel** müssen einwandfrei schließen und gleiche Spaltmaße ergeben. Auch sind die Ecken der **Front- und Heckscheibenabschlüsse** aufgrund von Reibungen oder schlecht montierten Ersatzscheiben rostgefährdet. Bei allen An- und Einbauteilen wie Lenkrad, Sitze, Felgen etc. auf **Originalität** achten und gegebenenfalls nur original Porsche-Nachrüstteile akzeptieren. Das Gleiche gilt für getunte Fahrzeuge.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

Porsche Fan Forum PFF, Internet-Forum, alle 911-Typen, rund 50 000 Mitglieder, www.pff.de
Britisches 964-Forum, viele Basis-Infos, FAQs und praktische Hilfen, www.911uk.com
Porsche Classic Partner, 15 offizielle Porsche-Klassik-Werkstätten, www.porsche.com/germany

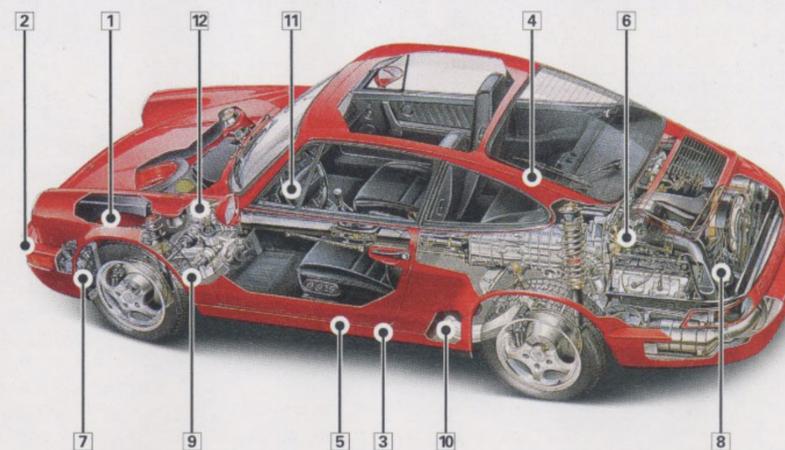
TECHNIK-CHECK

■ Die Mechanik des ausgereiften Typs 964 genießt einen **sehr guten Ruf**. Vor allem der spezifisch eher niedrig belastete 3,6-Liter-Motor (Literleistung 69,5 PS) mit der relativ bescheidenen Nenndrehzahl von 6100/min hält bei **regelmäßiger Wartung** mindestens 300 000 km ohne Komplettüberholung. Es sollten folgende Arbeiten durchgeführt worden sein: **Ventilspielkontrolle** nach 20 000 km, Kontrolle des **Doppelverteilers** mit Zahnriemen nach 80 000 km oder sieben Jahren, Wechsel der **Steuerketten-Gleitschienen** nach 150 000 km. Ein vollgestempeltes Wartungsheft (KD-Heft) mindert das Schadensrisiko erheblich, es ist beim Porsche 911 Typ 964 wichtiger denn je. Trotzdem können folgende Bereiche Probleme bereiten: **Benzinpumpen-Relais** und andere Elektrik-/Elektronik-Bauteile, Klimaanlage, ausgeschlagene Spurstangen, Motor- und Getriebe-Aufhängungen sowie **Ölverlust** am Motor. Hier kann auch das komplexe Leitungssystem der **Trockensumpfschmierung** mit vorn untergebrachtem Ölkühler undicht werden – auch durch unsachgemäßes Fahrzeug-Aufbocken. Generell ist das Arbeiten an der stark verbauten Technik sehr **zeitintensiv**.

PEW-Sportwagen, 71032 Böblingen, Tel. 070 31/256 08, www.pew-sportwagen.de
Automobilservice Kücke, 45143 Essen, Tel. 02 01/62 33 80, www.kueke.com
Probst Motorsport GmbH, 63110 Rodgau, Tel. 061 06/257 88, www.probst-motorsport.de

SCHWACHPUNKTE

Karosserie, Motor und Getriebe sind ohne Probleme. Nebenaggregate und Elektronik können Ärger und Kosten bereiten. Dazu eng verbaute Technik



1 Stehbleche und Radhäuser
 2 verdeckte Unfallschäden
 3 Schweller in Höhe B-Säule
 4 Scheibenrahmen v./h.

5 Tür- und Haubenkanten
 6 Motor-Elektronik
 7 Ölverlust Motor/Leitungen
 8 Doppelverteiler-Zahnriemen

9 Traggelenke/Spurstangen
 10 Fahrwerksbuchsen
 11 Tiptronic-Elektronik
 12 Allradantriebs-Regelung