

ClassicCars

3,90€



Die 9

Zum 1 Mio. Jubiläum

besten Porsche 911

Vom Ur-Elfer bis zum 996 Turbo

RATGEBER



KAUFBERATUNG
Opel Kadett Rallye



V8-UMBAU ODER ORIGINAL?
Mercedes Pagode



Fahrbericht
Cadillac DeVille



BMW 1600



Ford Escort XR3i

4 x Cabrio-Kaufberatung & Vergleichstest



Vergleich
Alfa Junior Zagato gegen S.Z.



VW Golf



Peugeot 205 GTi

Citroën 2CV6



Opel Rekord C



Mercedes 230 E



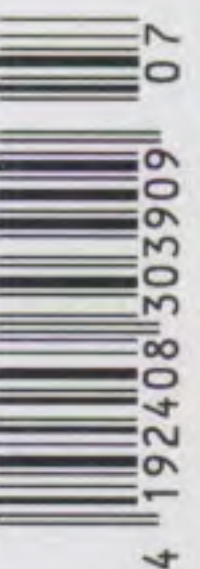
VW 411 LE



Klassiker für den Alltag? Kaufberatung

Kultlimousinen um 10.000€

AT 4,50 €; CH 7,80 CHF; BE, LU 4,60 €;
NL 4,80 €; ES, IT, PT (Cont.) 5,60 €;
SK 5,80 €; GR 5,70 €; DK 45 dkk;
FI 6,90 €; CZ 199 Kč





911 FÜR ALLE FÄLLE

Elfer-Treffen

- 911 S COUPÉ 1966
- 911 T TARGA 1971
- 911 E COUPÉ 1972
- 911 CARRERA RS 1972
- 911 CARRERA 3.0 1976
- 911 TURBO 1977
- 911 CARRERA 4 1988
- 911 CARRERA RS 1995
- 911 (996) TURBO 2000

Das Gas ist rechts, wer bremst, verliert: Neun Porsche 911 aus fünf Generationen trafen sich in freier Wildbahn zur Geschichtsstunde und zum lustvollen Abfackeln fossiler Brennstoffe

[TEXT Jürgen Gassebner FOTOS Charlie Magee, Rory Game, scoutsource]



911 S COUPÉ 1966

Der erste 911 S aus dem Jahr 1966 verfügte noch über den kurzen Radstand von 2211 Millimetern und als erster Elfer serienmäßig über Fuchs-Räder. Auf lediglich 1030 Kilogramm Leergewicht trafen 160 PS, die für beachtliche 225 km/h Höchstgeschwindigkeit und eine Beschleunigung von null auf 100 km/h in 7,6 Sekunden sorgten

911 S Coupé

B6-Zylinder, 2-Ventiler, 1991 cm³, 118 kW/160 PS bei 6600/min, 179 Nm bei 5200/min, Fünfgang-Getriebe, Hinterradantrieb, L/B/H: 4163/1610 1320 mm, Radstand: 2211 mm, Leergewicht: 1030 kg, 0-100 km/h in 7,6 s, 225 km/h, Bauzeit: 1966 bis 1968, Preis (1966): 24.480 Mark¹



¹Werkangaben



MARKTLAGE¹

Zustand 2	290.000 €
Zustand 3	240.000 €
Zustand 4	180.000 €

Wertentwicklung stagnierend ▶

¹Porsche 911 S Coupé Bj. 1966/1967



Instrumententräger und Interieur des 911 S zeigen noch den typischen Charme der späten 1960er-Jahre. Der auf 9,8 verdichtete S-Motor trägt zwei 40er-Weber-Dreifachvergaser und produziert seine Nennleistung bei 6600 Umdrehungen



Er hat längst Kultstatus, ist Objekt lustvoller Begierde und verkörpert seit mehr als fünf Jahrzehnten die Seele der Marke: der Porsche 911. Bedauerlicherweise sind die Zeiten, in denen sich Normalsterbliche für kleines Geld einen gebrauchten 911 zulegen konnten, längst vorbei. Erst recht dann, wenn es um die luftgekühlten, bis 1998 gebauten Generationen geht. Und ganz generell stehen Highend-Modelle wie RS, GT2 und GT3 sowie der Turbo besonders hoch im Kurs. Doch von der deutschen Sportwagen-Ikone zu träumen, ist ganz unabhängig vom Füllstand des Portemonnaies ja auch eine schön

ne Sache. Also träumen wir mal. Vom allerersten 901 und von den leistungsstärkeren Nachfolgern wie etwa dem 911 S Coupé aus dem Jahr 1966. Oder vom 911 T Targa mit 2,2-Liter-Boxermotor von 1971 und dem 2,4-Liter-Pendant 911 E aus dem Jahr darauf. Diese Elfer stehen synonym für die 911 der frühen Jahre und finden ihren absoluten Meister im ab August 1972 gebauten 911 Carrera RS mit 2,7-Liter-Triebwerk. Diesen so genannten „F-Modellen“ der ersten Generation folgten im August 1973 die Elfer der G-Serie – oder ganz salopp formuliert die „G-Modelle“. Aufgrund einer neuen Gesetzgebung in den USA verfügten sie insbesondere



911 T TARGA 1971

Erbaulichen Frischluftgenuss garantiert der 911 T Targa. Wengleich er mit 125 PS nicht gerade üppig motorisiert ist, rennt er bei Bedarf doch 205 km/h schnell. Das ist allemal flott genug, um sich das Haupthaar kräftig durchlüften zu lassen. Die Farbe Vipergrün zählt zu den bekanntesten Porsche-Farben und steht dem Targa gut

911 T Targa

B6-Zylinder, 2-Ventiler, 2195 cm³, 92 kW/125 PS bei 5800/min, 176 Nm bei 4200/min, Vier-, a. W. Fünfgang-Getriebe, Hinterradantrieb, L/B/H: 4163/1610/1320 mm, Radstand: 2268 mm, Leergewicht: 1020 kg, 0-100 km/h in 10,0 s, 205 km/h, Bauzeit: 1969 bis 1971, Preis (1971): 24.200 Mark¹



¹Werkangaben



MARKTLAGE¹

Zustand 2	92.000 €
Zustand 3	69.000 €
Zustand 4	42.000 €

Wertentwicklung stagnierend ▶

¹Porsche 911 T Targa Bj. 1969 bis 1971



Das beleidete Lenkrad verfügt bereits über einen Pralltopf aus Kunststoff im Stil der 1970er-Jahre. Der mit Weber-Vergasern vom Typ 40 IDT 3C bestückte und auf 8,6 verdichtete Sechszylinder-Boxer besitzt 2195 Kubikzentimeter Hubraum



über neue, höher angebrachte und voluminösere Stoßfänger, die gemäß Vorschrift in der Lage waren, Stöße bis zu einer Anprallgeschwindigkeit von fünf Meilen pro Stunde ohne Blessuren am Fahrzeug zu verdauen. Zwei besonders leckere Exemplare der G-Serie sind der 911 Carrera 3.0 aus dem Jahre 1976 sowie der legendäre 911 Turbo (Typ 930) mit bärenstarkem 3,3-Liter-Sechszylinder, wie er vom Sommer 1977 an angeboten wurde. Angesichts von mehr als 50 Produktionsjahren und sieben Generationen spricht die beeindruckende Fertigungszahl von 196.392 Einheiten der G-Serie für sich. Das entspricht fast 20 Prozent al-

ler jemals gebauten 911. Es sind Zahlen, die der direkte, 1988 präsentierte Nachfolger vom Typ 964 nicht erreichte. Er wurde bis Ende 1993 gebaut und kam auf 63.750 Exemplare. Allerdings gebührt ihm das Prädikat, eben jener 911 zu sein, der den Allradantrieb bei Porsche in die Großserie brachte. Vor diesem Hintergrund lohnt die Betrachtung des 911 Carrera 4. Für die Allermeisten ein Traum wird vermutlich der 911 Carrera RS der Nachfolge-Modellreihe 993 bleiben. Im Bereich der luftgekühlten Saugmotoren stellte er die fahrdynamische Speerspitze dar und erfreute sich – sehr zum Leidwesen weniger gut betuchter Fans – einer fulminanten Wertstei-



911 E COUPÉ 1972

Mit mechanischer Bosch-Saugrohrspritung und 6-Stempel-Doppelreihenspritzpumpe ausgerüstet, liefert der 2,4-Liter-Boxer des 911 E trotz der geringen Verdichtung von 8,0 stramme 165 PS. 220 Stundenkilometer Höchstgeschwindigkeit sind das Resultat. Auf Sonderwunsch gab es nicht nur ein Fünfgang-Getriebe, sondern auch ein Sperrdifferential mit 80 Prozent Wirkung



911 E Coupé

B6-Zylinder, 2-Ventiler, 2341 cm³, 121 kW/165 PS bei 6200/min, 206 Nm bei 4500/min, Vier-, a. W. Fünfgang-Getriebe, Hinterradantrieb, L/B/H: 4127/1610/1320 mm, Radstand: 2271 mm, Leergewicht: 1075 kg, 0-100 km/h in 7,9 s, 220 km/h, Bauzeit: 1971 bis 1973, Preis (1971): 25.980 Mark¹



¹Werksangaben



MARKTLAGE¹

Zustand 2	109.000 €
Zustand 3	82.000 €
Zustand 4	49.500 €
Wertentwicklung	stagnierend ▶

¹Porsche 911 E Coupé Bj. 1971 bis 1973

gerung in den vergangenen Jahren. Unterhalb von 250.000 Euro ist ein guter 993 RS gegenwärtig kaum zu bekommen. Doch träumen dürfen wir ja. Etwa von einem segensreichen Lotteriegewinn – oder von einem 911 Turbo der ersten 911-Modellreihe mit wassergekühltem Motor, der Baureihe 996. Im Januar 2000 vorgestellt, sind viele dieser 420 PS starken und 305 km/h schnellen Elfer zu noch halbwegs vorstellbaren Preisen um die 50.000 Euro auf dem Markt. Ein weiterer großer Vorteil, der für einen 911 Turbo der Baureihe 996 spricht: Zum 1. Mai 2017 weitete die Porsche AG ihr Garantieangebot in Europa aus. Bisher konnten lediglich Gebrauchtwagen bis zu einem Alter von zehn Jahren über das Pro-

gramm „Porsche Approved“ abgesichert werden – nun ist dies auch für Fahrzeuge bis zu einem Alter von 15 Jahren möglich. Und damit auch für einen 911 Turbo Typ 996 des Baujahres 2002 oder jünger. Damit bietet der Sportwagenhersteller aus Zuffenhausen seinen Gebrauchtwagen-Kunden eine Sicherheit, die mit einer Neuwagen-garantie vergleichbar ist und für die Freunde junger Porsche-Klassiker ein höchst segensreiches Angebot darstellt.

Doch an welchen unserer neun exemplarisch ausgewählten Elfer aus fünf Generationen werden wir unser Herz verlieren? Dem eingefleischten Fan der Marke mit dem springenden Stuttgarter Rössle im Firmenwappen können akribisch unternommene Fahrversuche und unter amtlicher Aufsicht ermittelte Messdaten hierauf nur höchst unzureichende Antworten geben. Einen Elfer zu fahren, ist weit mehr, als sich besonders schnell von A nach B zu bewegen, den Stammtischsprint von 0 auf 100 Stundenkilometer in kürzest möglicher Zeit zu absolvieren oder wie ein Projektil mit atemberaubender Höchstgeschwindigkeit über eine leere Autobahn zu jagen. Elfer fahren ist mehr. Das beginnt für den Porsche-Lustwandler bereits beim Öffnen des Garagen-

Der erste 911 Carrera RS zählt heute zu den wertvollsten Elfern überhaupt

911 CARRERA RS 1973

Das Cockpit lässt die dramatische Performance des heute kaum mehr bezahlbaren ersten RS nicht errahnen



Der 911 Carrera RS gilt als Elfer-Ikone schlechthin. 1308 Mal wurde er in der Touring-Version M 472 gebaut. Lediglich 200 Exemplare sowie zusätzliche 17 Homologationsfahrzeuge entstanden von der Sportversion M 471. Der Kunststoff-Heckdeckel mit Entenbürzel und die Karosserie mit Dünoblechteilen tragen zum niedrigen Gewicht von 1075 Kilo bei

tors. Wird er noch genauso schön darin stehen, wie ich ihn abgestellt habe? Wie fühlt er sich an? Möchte er jetzt gerne herumtoben? Diese und ähnliche Fragestellungen erinnern bisweilen tatsächlich an die Interaktion mit liebgewonnenen Haustieren. Wie ein Hund benötigt ein Elfer regelmäßigen Auslauf, und ganz wie ein Kätzchen bedarf er liebevoller Streichel-sprich Pflegeeinheiten, sonst droht der Liebesentzug in Form von

Standschäden, Defekten oder einem stumpfen Fell, pardon, matten Lack. Dem Kapitel „Aufzucht und Hege“ kommt beim Porsche 911 also ein weitaus höherer Stellenwert zu, als es bei Automobilen gemeinhin üblich ist. Die verbindende Gefühlsebene ist das A und O. Und gerade hier hält der 911 seit mehr als 50 Jahren übergreifende Gemeinsamkeiten wie die einzigartige Karosserielinie und das un-



911 Carrera RS 2.7
 B6-Zylinder, 2-Ventiler, 2687 cm³, 154 kW/210 PS bei 6300/min, 255 Nm bei 5100/min, Fünfgang-Getriebe, Hinterradantrieb, L/B/H: 4147/1652/1320 mm, Radstand: 2271 mm, Leergewicht: 1075 kg, 0-100 km/h in 6,3 s, 240 km/h, Bauzeit: 1972 bis 1973), Preis (1972): 34.000 Mark¹



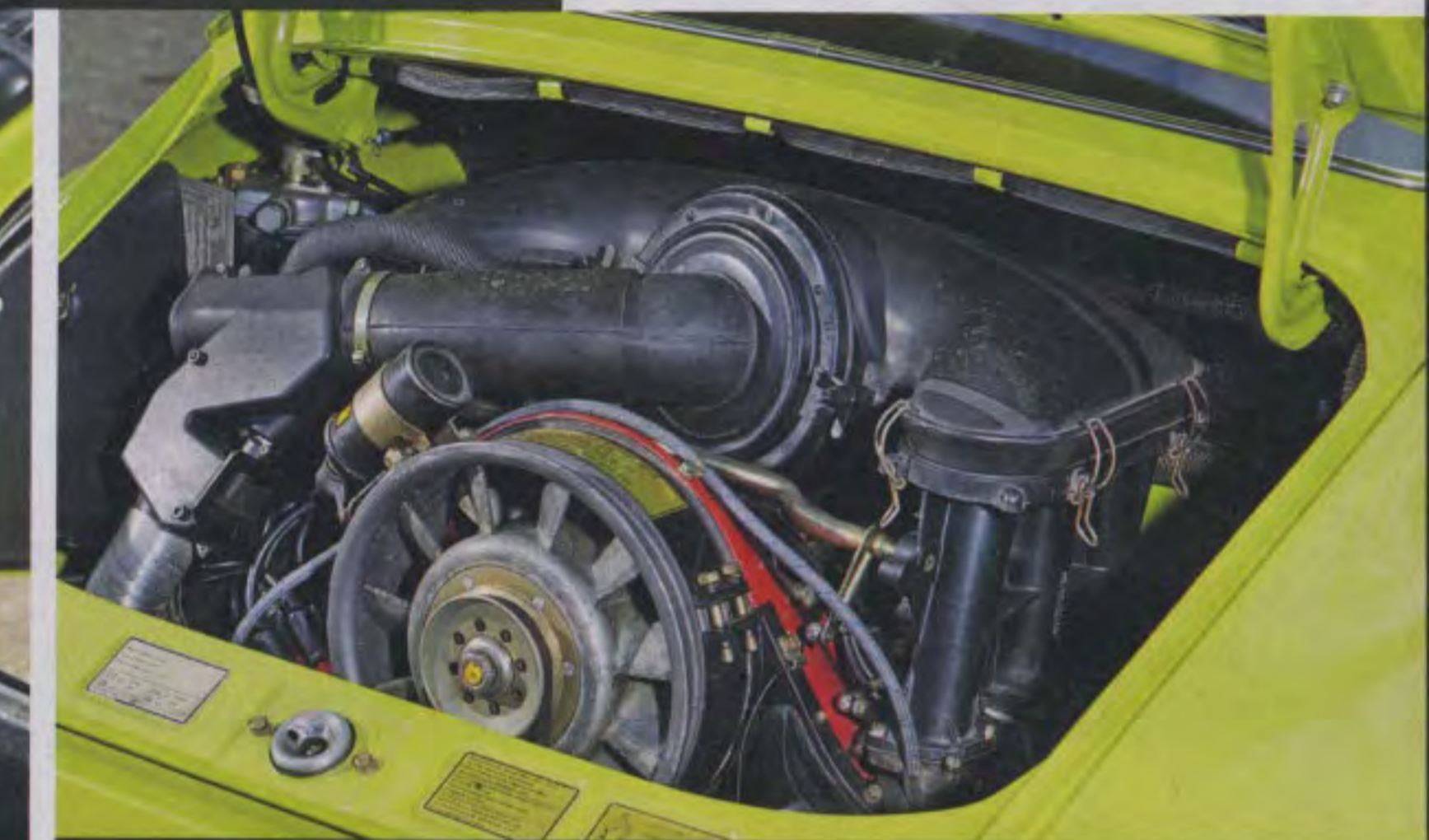
¹Werksangaben



MARKTLAGE¹

Zustand 2	510.000 €
Zustand 3	360.000 €
Zustand 4	k. A.
Wertentwicklung	fallend ▼

¹Porsche 911 Carrera RS (Touring) Bj. 1972/1973



Aus 2687 Kubikzentimetern schöpft der RS-Motor 210 PS, die für gut 240 km/h reichen. Der 911 Carrera RS diente als Basis für die 1973 erstmals eingesetzte Rennversion RSR 2.8. Der RSR-Prototyp siegte 1973 bei der Targa Florio und festigte den Mythos der 911 RS-Serienfahrzeuge damit nachhaltig





911 CARRERA 3.0 1976

Vom 911 Carrera 3.0 Coupé wurden in den beiden Modelljahren 1976 und 1977 lediglich 2546 Exemplare gebaut, dazu entstanden noch 1105 Targa-Versionen. Mit 200 PS Leistung sind mehr als 230 Stundenkilometer Höchstgeschwindigkeit möglich



Besonders am Carrera 3.0 ist sein fünfblügeliges Lüfterrad. Bis dahin waren elfblügelige Räder üblich. Beim Nachfolger 911 SC ging man wieder auf elf Flügel zurück

911 Carrera 3.0

B6-Zylinder, 2-Ventiler, 2994 cm³, 147 kW/200 PS bei 6000/min, 255 Nm bei 4200/min, Vier-, a. W. Fünfgang-Getriebe, Hinterradantrieb, L/B/H: 4291/1652/1320 mm, Radstand: 2272 mm, Leergewicht: 1120 kg, 0-100 km/h in 6,3 s, 230 km/h, Bauzeit: 1975 bis 1977, Preis (1977): 47.700 Mark¹



¹ Werksangaben

MARKTLAGE¹

Zustand 2	69.000 €
Zustand 3	47.500 €
Zustand 4	25.500 €
Wertentwicklung	stagnierend ▶

¹ Porsche 911 Carrera 3.0 Bj. 1975 bis 1977

verzichtbare Heckmotor-Prinzip bereit. Aber er bietet dem Fan über unsere fünf zu betrachtenden Generationen hinweg auch mehr als ausreichend Spielraum, um sich ganz den persönlichen Vorlieben hinzugeben. Als Porsche am 12. September 1963 den neuen Porsche 901 auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt vorstellte, begann in der Sportwagenwelt gewissermaßen eine neue Zeitrechnung. Die Fachwelt war begeistert. Nach einer Erprobungsphase wurde der Porsche 901 im Oktober 1964 auf dem Pariser Automobilsalon schließlich ein weiteres Mal gezeigt. Doch dort wurde man bei Peugeot auf die Null in der Ziffernfolge aufmerksam und verwies auf den

Schutz derartiger Kombinationen für die hauseigenen Autos. Porsche reagierte und benannte den neuen Sportwagen in 911 um. Nachdem bereits 82 als 901 benannte Fahrzeuge gebaut waren, erfolgte 1965 schließlich die Herstellung des endgültigen 911. Der für die Porsche-Historie und obendrein archaische Technik entflammte Porsche-Purist wird sich daher sogleich in den 911 S aus dem Jahre 1966 verlieben. Fünf klassische Rundinstrumente, ein spindeldürrer Lenkrad und Reifen, deren Dimension 165 VR 15 aus heutiger Sicht eher an Trennscheiben als an eine Sportwagenbereifung erinnert, ziehen ihn in seinen Bann. Rein fahrdynamisch betrachtet, erwacht die Begeisterung angesichts des sensationell geringen Leergewichts von gerade mal 1030 Kilogramm. In Anbetracht dessen sind die 160 PS, die der von zwei Weber-Dreifachvergäsern gespeiste 2,0-Liter-Sechszylinder-Boxer abgibt, allemal geeignet, um besonders in kurvigem Geläuf den Serotonin-Spiegel anzuheben. Die Ausschüttung von Glückshormonen jeglicher Art unterstützt der 225 Stundenkilometer schnelle Ur-Elfer dabei vor allem auch in akustischer Hinsicht. Nutzt man das Drehvermögen des Boxers bis in den Bereich seiner Nenndrehzahl von 6600 Touren, so stellt

sich das arttypische „Sägen“ ein, das tatsächlich ungefähr so klingt, als schiebe jemand mit schneller Hand Hölzer in eine Kreissäge. Immer wieder erstaunlich sind angesichts der aus heutiger Sicht überschaubaren Leistungsdaten die auf Landstraßen möglichen Tempi. Leicht wie eine Feder lässt sich dieser klassische Elfer dirigieren, wenngleich er in Kurven eine deutliche Seitenneigung zeigt und bei provozierten Lastwechseln stets gewillt ist, deftig mit dem Heck auszuweichen.

911 TURBO 1977

Mit dem von 3,0 auf 3,3 Liter Hubraum erweiterten 911 Turbo zündete Porsche im 7.0 angehobene Verdichtung sowie ein mächtiger Ladeluftkühler waren weitere Gleichzeitig erhielt der Turbo für noch bessere Brems-Performance eine neue, vom

Sommer 1977 die zweite Turbo-Ausbaustufe. Geänderte Pleuel, eine von 6,5 auf Maßnahmen zur Steigerung von Leistung, Drehmoment und Standfestigkeit. Rennwagen 917 abgeleitete Bremsanlage mit Vierkolben-Festsattel-Zangen

911 Turbo 3.3

B6-Zylinder, 2-Ventiler, 3299 cm³, 221 kW/300 PS bei 5500/min, 412 Nm bei 4000/min, Viergang-Getriebe, Hinterradantrieb, L/B/H: 4291/1775/1310 mm, Radstand: 2272 mm, Leergewicht: 1300 kg, 0-100 km/h in 5,4 s, 260 km/h, Bauzeit: 1977 bis 1988, Preis (1977): 78.500 Mark¹



¹ Werksangaben

MARKTLAGE¹

Zustand 2	115.000 €
Zustand 3	83.000 €
Zustand 4	50.000 €
Wertentwicklung	leicht steigend ▲

¹ Porsche 911 Turbo 3.3 Bj. 1977 bis 1988



Als einziger Porsche verfügte der 911 Turbo 3.3 bei seinem Debüt 1977 über eine Tachometerskala, die bis 300 km/h reicht. Der Ladeluftkühler thront majestätisch über dem 300 PS starken 3,3-Liter-Boxermotor. Die Kraftübertragung erfolgt wie beim ersten 911 Turbo über ein Viergang-Getriebe



911 (964) CARRERA 4 1988

Mit dem 911 Carrera 4 des Typs 964 hielt bei Porsche 1988 die Allradtechnik in der Großserie Einzug. Eine optimierte Aerodynamik sowie ein neues 3,6-Liter-Triebwerk mit einer hohen Verdichtung von 11,3 und Doppelzündung sind weitere Highlights



Beim 250 PS starken 964-Motor kam erstmals ein Metallkatalysator zum Einsatz. Nur auf Kundenwunsch konnte der 964 ohne die Abgasreinigung bestellt werden. Die Digitale Motor Elektronik (DME) steuert Doppelzündung, Klopfregelung und Einspritzung

Bereits deutlich erwachsener fühlen sich der 911 T Targa aus dem Jahre 1971 sowie der 911 E von 1972 an. Wie vom Modelljahr 1969 an üblich, bieten sie mit 2268 Millimetern Radstand 57 mehr als die Ur-Elfer bis dahin, was sich in verbessertem Geradeauslauf sowie in einem etwas neutraleren Kurvenverhalten äußert. Unsensible Grobmotoriker mit einem Hang dazu, in schnell gefahrenen Kurven unnötig mit dem Gaspedal zu spielen, bestrafen die beiden schwäbischen Beaus der frühen Siebziger jedoch nach wie vor in recht rustikaler Manier. Während der 911 E aus seinem 2,4-Liter-Boxer satte 165 PS schöpft und 220 km/h Höchstgeschwindigkeit generiert, stellt die 2,2-Liter-Maschine des 911 T Tar->

911 (964) Carrera 4

B6-Zylinder, 2-Ventiler, 3600 cm³, 184 kW/250 PS bei 6100/min, 310 Nm bei 4800/min, Fünfgang-Getriebe, Allradantrieb, L/B/H: 4250/1652/1310 mm, Radstand: 2272 mm, Leergewicht: 1450 kg, 0-100 km/h in 5,7 s, 260 km/h, Bauzeit: 1988 bis 1993, Preis (1988): 114.500 Mark¹



¹ Werksangaben

MARKTLAGE¹

Zustand 2	59.200 €
Zustand 3	37.200 €
Zustand 4	19.900 €
Wertentwicklung	leicht steigend ▲

¹ Porsche 911 (964) Carrera 4 Bj. 1988 bis 1993





911 (993) CARRERA RS 1995

Beim 911 Carrera RS des Typs 993 treffen 300 PS auf lediglich 1270 Kilogramm Leergewicht. Leichtbaumaßnahmen wie eine Fronthaube aus Aluminium und der Verzicht auf Dämmmaterial ermöglichten eine Gewichtsreduzierung gegenüber dem 911 Carrera von 100 Kilo. Ein tiefergelegtes, straffer abgestimmtes Fahrwerk sowie die Bremsanlage aus dem 911 (993) Turbo tragen dem Kürzel RS für „Rennsport“ Rechnung. Die vierteiligen Speedline-Räder verfügen über jeweils 40 Felgenringschrauben

ga mit 125 PS eine der schwächsten jemals verfügbaren 911-Motorisierungen dar. Doch auch er schafft mit 205 km/h einen durchaus respektablem Topspeed, der angesichts des herausnehmbaren Targadaches für Frischluftgenießer auch mehr als ausreichend ist. Deutlich stärker konturierte Sitze lassen das sportliche Porsche-Erlebnis in beiden Elfern noch intensiver ausfallen, wenngleich das Interieur ansonsten weitestgehend noch der Formensprache und Ergonomie des Ur-Elfers gehorcht. Während zumindest der 911 T und der 911 E heutzutage in hohen fünfstelligen beziehungsweise niedrigen sechsstelligen und damit noch halbwegs vorstellbaren Preisregionen gehandelt werden, eröffnet die Porsche-Ikone schlechthin – der 911 Carrera RS – diesbezüglich völlig andere Dimensionen. Als Grundregel gilt gegenwärtig: Die Skala für gute Exemplare beginnt bei 500.000 Euro und ein wirklich traumhafter RS kostet mehr als eine Million. Womit sich das Thema „Carrera-RS-Suche“ für die allermeisten Porsche-Fans weitestgehend erledigt haben dürfte.

Doch wie schon gesagt: Träumen dürfen wir ja! Etwa von diesem sensationellen 2,7-Liter-Motor, der dank mechanischer Saugrohrein-spritzung und der Gesamtauslegung für den Motorsport 210

Von jeher vermitteln die leichten, starken 911-RS-Modelle ein fahrdynamisches Erlebnis der besonders intensiven Art



Während das Cockpit im gewohnten 993-Stil gehalten ist, offenbart der Motor drastische Änderungen: 3,8 statt 3,6 Liter Hubraum, vergrößerte Ein- und Auslassventile sowie das Varioram-Ansaugsystem



911 (993) Carrera RS

B6-Zylinder, 2-Ventiler, 3746 cm³, 221 kW/300 PS bei 6500/min, 355 Nm bei 5400/min, Sechsgang-Getriebe, Hinterradantrieb, L/B/H: 4245/1735/1270 mm, Radstand: 2272 mm, Leergewicht: 1270 kg, 0-100 km/h in 5,0 s, 277 km/h, Bauzeit: 1995 bis 1996, Preis (1995): 147.900 Mark¹



¹ Werksangaben



MARKTLAGE¹

Zustand 2	220.000 €
Zustand 3	k. A.
Zustand 4	k. A.
Wertentwicklung	stagnierend ▶

¹ Porsche 911 (993) Carrera RS Bj. 1995/1996

PS bei 6300 Touren generiert. 1972 war das ausreichend für 240 km/h Höchstgeschwindigkeit. Lediglich 1075 Kilogramm Leergewicht in der Touring-Variante sowie nur 960 in der „Sportversion“ sorgen selbst aus heutiger Sicht für eine gehörige Fahrdynamik. Während engagierter Leichtbau – unter anderem in Form des Heckdeckels mit Entenbürzel aus Kunststoff und Dünneblech für die Karosserie – und ein auf Sporteinsätze hin getrimmter Saugmotor zentrale Faszinationspunkte der

AUTO ZEITUNG CLASSIC CARS 7/2017



LIQUI MOLY

60 Jahre Qualität
Made in Germany
seit 1957

VENI, VIDI, LIQUI
LIQUI MOLY erneut zum Sieger gekürt!

Auch 2017 sind wir Deutschlands beste Schmierstoffmarke.
Herzlichen Dank vom Seriensieger!



6 Jahre in Folge
die Nr. 1 bei den Lesern
der Auto Bild



7 Jahre in Folge
die Nr. 1 bei den
Lesern von auto
motor und sport



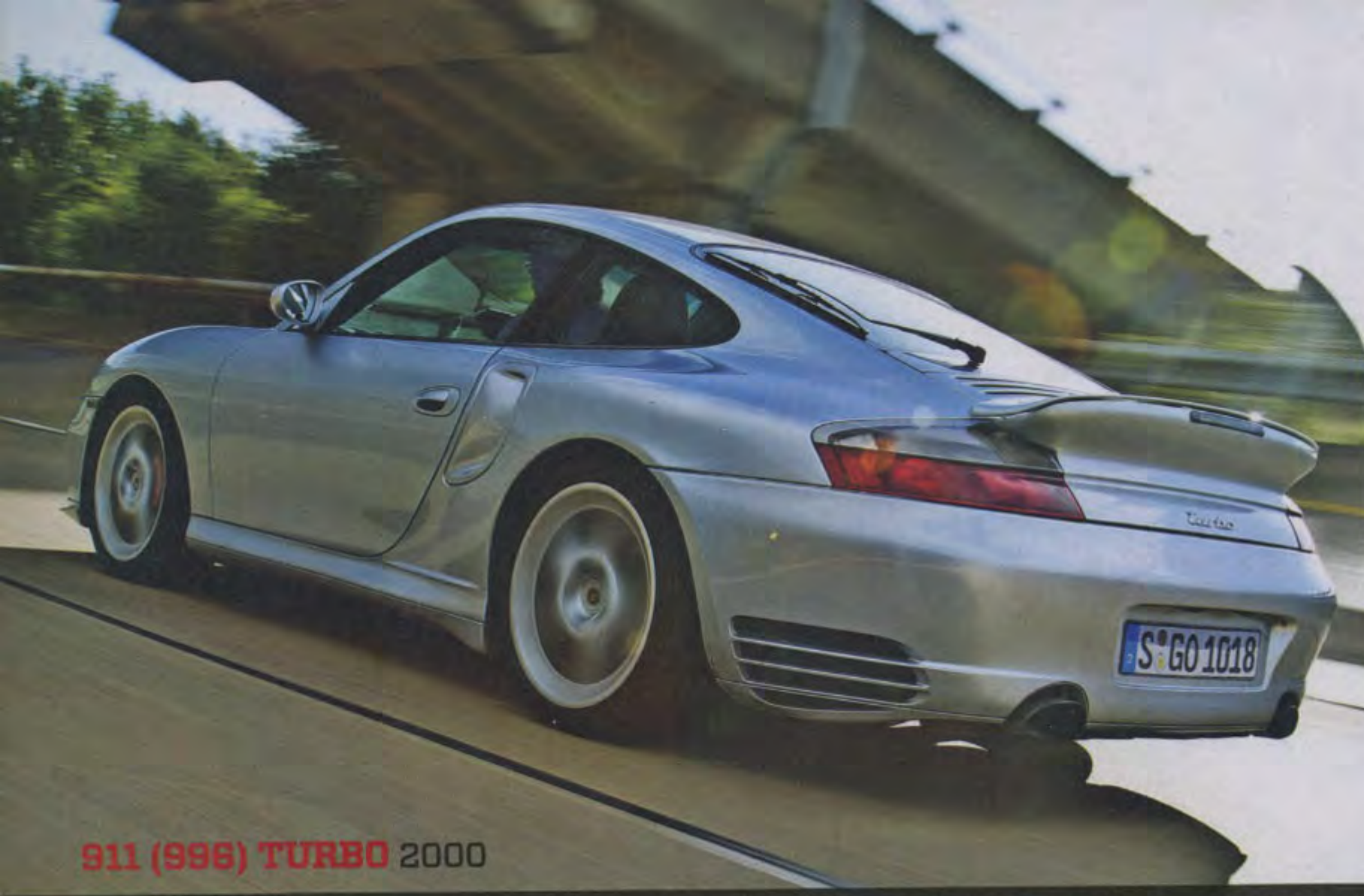
6 Jahre in Folge
die Nr. 1 bei den
Lesern der
Motor Klassik



7 Jahre in Folge
die Nr. 1 bei den
Lesern der
Auto Zeitung



Eine Marke, alles aus einer Hand: über 4.000 Produkte rund um Schmierstoffe, Additive, Pflegemittel, chemische Problemlöser und Serviceprodukte. Für Pkw, Zweiräder, Nutzfahrzeuge, Boote und Gartengeräte.



911 (996) TURBO 2000

Mit dem 911 Turbo Typ 996 erhielt der aufgeladene Elfer erstmals Wasserkühlung und Vierventiltechnik mit zwei obenliegenden Nockenwellen. Mit 420 PS Leistung und einer Höchstgeschwindigkeit von 305 km/h markierte dieser Turbo neue Bestwerte. Große Lufteinlässe in den Seitenwänden, der Heckflügel sowie die Abluftschlitze in der Heckschürze sind optische Kennzeichen



FAZIT
Jürgen Gassebner



Die Faszination 911 hat viele Quellen. Ob Frischluftvergnügen à la Targa, brachialer Schub Marke Turbo oder waschechtes Rennsport-Feeling in einem Porsche 911 RS: Es ist für jeden Elfer-Fan der mächtig Fahrspaß bringende Sportwagen dabei

911 (996) Turbo

B6-Zylinder, 4-Ventiler, 3600 cm³, 309 kW/420 PS bei 6000/min, 560 Nm bei 2700 - 4600/min, Sechsgang-Getriebe, Allradantrieb, L/B/H: 4435/1830/1295 mm, Radstand: 2350 mm, Leergewicht: 1540 kg, 0-100 km/h in 4,2 s, 305 km/h, Bauzeit: 2000 bis 2006, Preis (2000): 234.900 Mark¹



Anders als die 996-Sauger basiert der Turbo-Motor noch auf dem Kurbelgehäuse der luftgekühlten Vorgänger und besitzt Trockensumpfschmierung



¹Werkangaben



Auch das Cockpit des 996 Turbo war eine vollständige Neuentwicklung. Elfer-typisch besitzt es nach wie vor fünf Rundinstrumente, die jedoch nicht mehr einzeln, sondern ineinander verschränkt angeordnet sind

MARKTLAGE¹

Zustand	Preis
Zustand 2	51.300 €
Zustand 3	37.900 €
Zustand 4	k. A.
Wertentwicklung	leicht steigend ▲

¹Porsche 911 (996) Turbo Bj. 2000 bis 2002



911-Carrera-RS-Technik sind, lösen unsere beiden G-Modelle andere Begeisterungstürme aus. So darf sich das 911 Carrera 3.0 Coupé aus dem Jahre 1976 rühmen, abgesehen vom 1973 nur 110 Mal gebauten 911 Carrera RS 3.0 der erste 3,0-Liter-Carrera der Großserie zu sein. 200 PS Leistung und mehr als 230 km/h Höchstgeschwindigkeit sind seine bekannteren Eckdaten. Weniger bekannt ist indes, dass der Wagen lediglich

in den Modelljahren 1976/77 in der geringen Stückzahl von 2546 Einheiten (Coupé) gebaut wurde und wie die zeitgleich produzierte 2,7-Liter-Version über ein Lüfterrad mit nur fünf Flügeln verfügte. Bis dahin besaß das Lüfterrad elf Flügel und danach erneut. Vor lauter Leistungsdurst mit der Zunge zu schnalzen beginnt man freilich beim 911 Turbo (930) mit 3,3-Liter-Motor. Dank Aufladung und im Gegensatz zum 3,0-Liter-Turbo auch noch Ladeluftkühlung reicht er stramme 300 PS und bietet mit 260 Stundenkilometern Topspeed das, was selbst abgebrühte Auto-Afficionados Ende der 70er-Jahre zu einer etwas dezenten Grundhaltung veranlasste. Soll heißen: So ein 911 Turbo 3.3

geht selbst heute noch wie die sprichwörtliche Pest! Weniger das Brachiale, sondern eher das Universelle ist das Ding des 911 Carrera 4 vom Typ 964. 1988 stellte Porsche mit ihm die neue Modellgeneration und gleichzeitig auch den ersten Serien-Elfer mit Allradantrieb vor. Ein 250 PS starker 3,6-Liter-Motor mit Doppelzündung, eine neue McPherson-Vorderachse sowie eine stark optimierte Aerodynamik machten den 964 zum mit Abstand besten Elfer, den es bis dahin gab. Allerdings waren auch rund 85 Prozent aller Teile dieses Elfers neu. Als Gegenwert erhielt der Fan mit dem 911 Carrera 4 zudem einen Wagen, der das Elfer-Fahren auf nasser Fahrbahn sowie bei Eis

und Schnee um Welten einfacher werden ließ. Last but not least folgt im Kreis der luftgekühlten Modelle der 911 Carrera RS (Typ 993) aus dem Jahr 1995. Nur 1014 Mal gebaut, zählt auch er zu den absoluten Porsche-Ikonen und bleibt für die Allermeisten ein Traum. Schade eigentlich, denn mit satten 300 PS und 277 km/h Topspeed geht dieser RS nicht nur auch nach heutigen Maßstäben richtig gut, sondern bietet mit der 993-typischen Mehrlenker-Hinterachse nach dem LSA-Prinzip (Leichtbau-Stabilität-Agilität) auch ein für den Durchschnittsfahrer gut zu beherrschendes Fahrverhalten. Mit 1270 Kilogramm Gewicht ist er oben drein nicht zu schwer geraten.

Deutlich gewichtiger schiebt sich der ab Januar 2000 produzierte Porsche 911 Turbo des Typs 996 ins Feld. 1540 Kilo Leergewicht sind ein Wort – 420 PS und 305 km/h Topspeed aber auch. Hinzu kommt der Allradantrieb, der den brachialen Vorwärtsdrang des Turbo zuverlässig in geordnete Bahnen lenkt. Dass ausgerechnet der stärkste und fahrdynamischste Elfer in unserem Feld noch mit am günstigsten zu haben ist, eröffnet Perspektiven. In wenigen Jahren werden seine „Spiegel-Scheinwerfer“, die ihm seine Designer Harm Lagaaaj und Grant Larson mit auf den Weg gaben, nämlich Kult sein. „Schau mal, der erste wassergekühlte Turbo“ wird es dann heißen.

Frei nach Robert Lembke „Welches Elferl hätten's denn gern?“ gefragt, lautet meine Antwort: „Jedes!“ Der urwüchsige Charme der F-Modelle begeistert mich ebenso wie der brachiale Dampf eines Porsche 911 Turbo 3.3 oder schnelle, lustvolle Runden mit dem 993 RS auf der Rennstrecke. Technisch und historisch betrachtet finde ich den nur kurz gebauten Carrera 3.0 mit seinem fünfflügeligen Lüfterrad spannend. Ganz pragmatisch würde mir der 964 Carrera 4 als tolles Winterauto gefallen. Der 996 Turbo wiederum ist für mich einer der kommenden Elfer-Klassiker schlechthin.