

MotorKlassik

DIE FASZINIERENDE WELT DER OLDTIMER UND YOUNGTIMER VON



30 Jahre

Porsche 964

Fahrbericht mit
Kauf- und
Modellberatung



**Plus
Booklet
Alle Termine
2018!**



Limousinen-Vielfalt der 70er
BMW 520, Citroën CX & Rover SD1



Große Kaufberatung
5 Italo-Klassiker ab 3500 Euro



Mercedes-Maybach mit 19-Liter-Luftschiffmotor

So fährt der Monster-Maybach!

Preis-Check: Aston Martin DB5, Borgward Isabella & Mercedes 190 SL



Mein Fahr-Elfer

TEXT Heinrich Lingner // FOTOS Hardy Mutschler

Ich habe ihn vor über zehn Jahren gekauft, weil er billiger war als ein 993 und alltags-tauglicher als ein Carrera 3.2. Heute ist er ein Sammlerstück, das nur selten rausdarf.



Gut zu wissen

PORSCHE 964 CARRERA 2

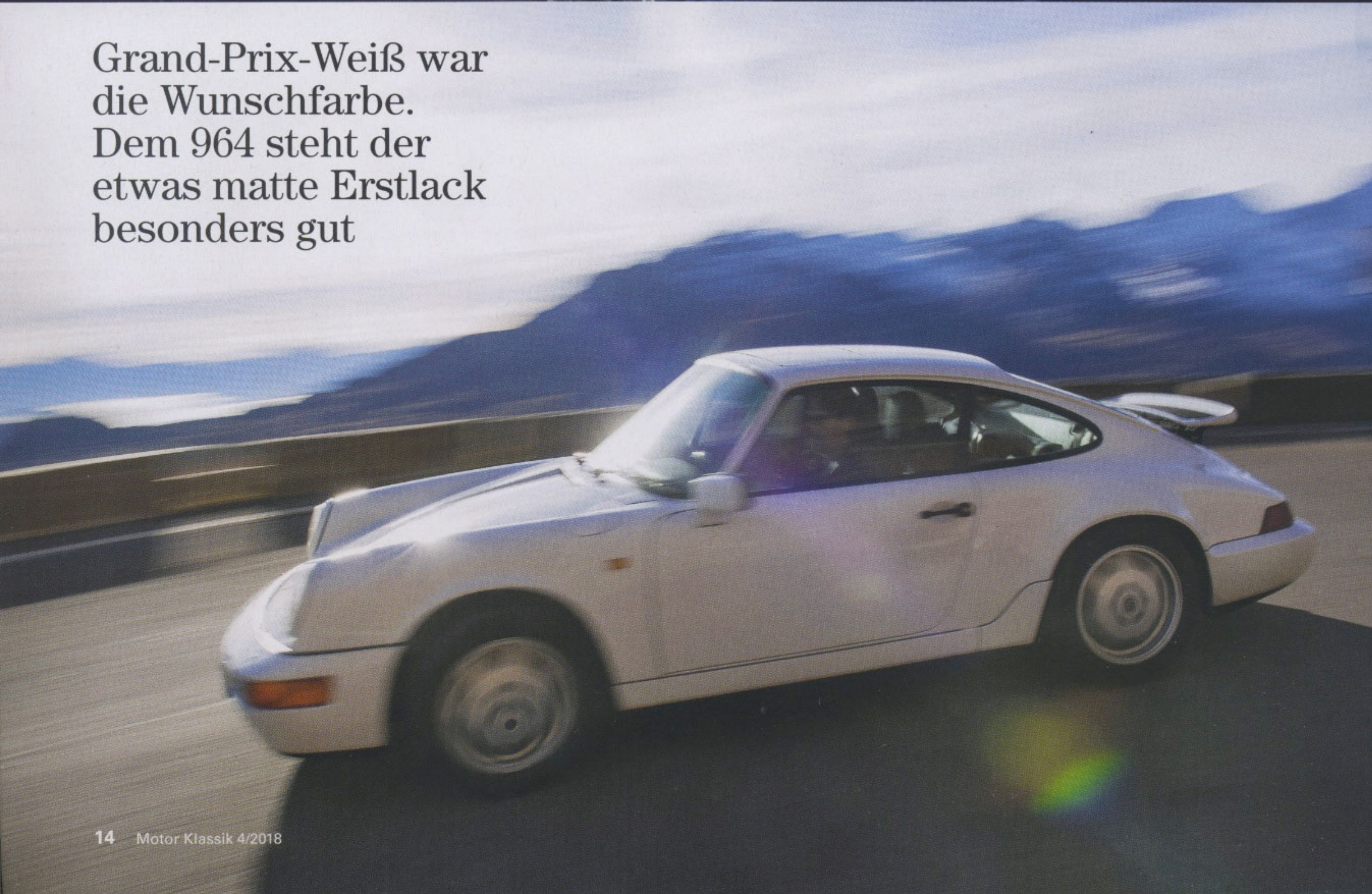
Eckdaten: Sechszyl.-Boxermotor, 3600 cm³, 250 PS, 1350 kg, 260 km/h, 1989 bis 1994
Preis: 70 000 Euro (guter Zustand)

Charakter: Sportcoupé mit tollen Fahrleistungen und intensivem Handling, zu Recht heute eine der gesuchtesten 911-Versionen



Nicht original ist das Becker Indianapolis. Es wird kaum benutzt, der Boxer macht die Musik

Grand-Prix-Weiß war die Wunschfarbe. Dem 964 steht der etwas matte Erstlack besonders gut



An den Tag kann ich mich gar nicht mehr so genau erinnern. Irgendwann suchte ich nicht mehr nach irgendeinem Elfer, ich wollte einen 964. Womöglich war es jener Wintertag, an dem ich mit meiner schwarzen Alfa Gummilippe im Stau an einem weißen 964 Carrera 4 vorbeischlich. Er knirschte neben mir durch den Schnee – gedrunge, kompakt und wunderschön.

Danach habe ich diverse 911 angeschaut und auch Probe gefahren, bei den wenigsten bereue ich es, sie nicht gekauft zu haben. Vielleicht bei dem irischgrünen Carrera 3.2 aus erster Damenhand und mit einer Viertelmillion Kilometer auf dem Zähler. Oder dem schlanken silbernen 2.7er aus Bonn mit den Schottenkaro-Sitzen.

Irgendwann steht er dann vor mir, eingeparkt in einer Halle zwischen einem Aston Martin DB7, einem Carrera 4 sowie einem kleinen Rudel MX-5 in diversen Abnutzungsstadien. Wahrscheinlich bin ich bereits verloren, als ich durch das Hallentor gehe und den Grand-Prix-weißen 964 umrunde. Es ist ein sehr frühes Exemplar, zugelassen im September 1989, unmittelbar nach der IAA, auf welcher der Carrera 2 präsentiert wird. Die ersten Jahre verbringt der weiße 964 bei einem Reifenhändler in Reutlingen, danach verliert sich die Spur in Jersey – der britischen Kanalinsel, nicht New Jersey, USA. Aus jener Zeit hat er ein Tachoziffernblatt mit gelben Meilenmarkierungen, das bis heute Spezialisten und solche, die sich dafür halten, irritiert.

Kein Leder, keine Klima

„Kauf bloß keinen Frühen“, raten damals Experten; die frühen 964 hätten den Motor ohne Kopfdichtung, 16-Zoll-Räder, oft keine Klima, keine Airbags, keinen Bordcomputer. Genau. Nur so einen will ich, denke ich im April 2007 in Haßloch. D90-Räder, keine Cup-Spiegel, kein Cup-Rohr und schon etwas ermatteter Erstlack. Schiebedach, Blaupunkt Bremen und Grünkeil-Frontscheibe zählen zu den wenigen Extras, schwarze Teilledersitze möblieren den Innenraum.

Ich fahre den 964 kurz Probe, einmal um den Ort, durch die Zwiebfelder und zurück auf den Händlerhof. Zu Hause überlege ich, telefoniere mit dem Händler, feilsche noch etwas um den Preis. Eine Woche später bin ich zurück, mit einem Briefumschlag voller Geldscheine und einem Herzen voller Vorfreude. Mehr als zehn Jahre sind seither vergangen, keine einzige Sekunde bedauere ich diesen Moment, in dem ich den Umschlag über den Tisch schob und den Kaufvertrag unterzeichnete. Der Händler war freundlich, schickte mir später ohne Nachfragen Scheinwerfergläser zu, als sich bei der TÜV-Prüfung herausstellte, dass mein Auto noch über Rechtslenkerlampen verfügte.

Alles, was ich vorher über den 964 las, hat sich bewahrheitet: Er ist teuer und aufwendig in Wartung und Unterhalt, eine klei-



Der Flügel fährt bei Tempo 80 aus, 1988 war das eine Sensation. Geht übrigens auch manuell


**DATEN
UND
FAKTEN**
**Porsche 911 Carrera 2 (964),
Baujahr 1989**

MOTOR Gebläsegekühlter Sechszylinder-Viertakt-Boxermotor, hinten längs, Bohrung x Hub 100,0 x 74,8 mm, Hubraum 3600 cm³, Leistung 250 PS bei 6100/min, max. Drehmoment 310 Nm bei 4800/min, Verdichtung 11,3:1, zwei Ventile je Brennraum, betätigt über zwei kettengetriebene, obenliegende Nockenwellen und Kipphebel, Kurbelgehäuse und Zylinder aus Leichtmetall, Zylinderköpfe aus Leichtmetall, acht Kurbelwellenlager, Bosch-DME-Einspritzung, Trockensumpfschmierung

KRAFTÜBERTRAGUNG Fünfgang-Schaltgetriebe, Hinterradantrieb, auf Wunsch Viergang-Tiptronic

KAROSSERIE UND FAHRWERK Coupé mit zwei Türen und 2+2 Sitzen, selbsttragende Ganzstahlkarosserie, vorn Einzelradaufhängung an doppelten McPherson-Federbeinen und Stabilisator, hinten Dreieckslenker mit Schraubenfedern und Stabilisator, hydraulische Scheibenbremsen und Teleskopstoßdämpfer rundum, Zahnstangen-Servolenkung, Reifen 205/55-16 und 225/55-16

MASSE UND GEWICHTE Radstand 2272 mm, Länge x Breite x Höhe 4250 x 1652 x 1320 mm, Gewicht 1350 kg

FAHRLLEISTUNGEN UND VERBRAUCH Vmax 260 km/h, Beschl. 0 bis 100 km/h in 5,7 s, Verbrauch 11,5 l S/100 km (Drittelmix)

BAUZEIT UND STÜCKZAHL 1988 bis 1994, insgesamt ca. 63 000 Exemplare (gesamte Baureihe)



Der Motor ist überholt. Fragen Sie nicht, was so was kostet. Doch beim 964 ist jeder Euro gut investiert

ne Inspektion mit Ölwechsel ist kaum unter 1000 Euro zu haben – wenn nichts weiter dran ist am 964. Meistens ist aber was dran. Denn auch das hat sich bewährt: Am 964 ist einiges, was kaputtgehen kann. Und vieles davon tut es irgendwann auch. Bei meinem Auto sind es im Laufe der Jahre und ohne Anspruch auf Vollständigkeit: das ABS-Steuergerät, der Umlenkbolzen des Kuppungspedals, das Kontrollrädchen des Keilriemens, der Leerlaufregler, das Ölthermostat und die Servopumpe.

Irgendwann wird er undicht

Hinzu kommen zwei Sätze Reifen, die sind billig, denn 16-Zoll-Bereifung ist ja heutzutage nicht einmal mehr Golf-Format. Einen Satz Winterreifen samt D90-Rädern im Originalformat erstehe ich für einen lächerlichen Betrag über ein Internet-Auktionshaus. Von dort stammt auch der Leerlaufsteller, den ich selbst auswechsele. Das funktioniert, ist aber so ziemlich das Einzige, was ich an diesem Auto eigenhändig instand setzen kann.

Der wichtigste Freund des 964-Fahrers ist ja der vertrauenswürdige Schrauber, da hab ich viel Glück. Einer von ihnen lötet das ABS-Steuergerät wieder heil, die Rechnung fällt – verglichen mit dem Ersatzteilpreis – beschämend niedrig aus. Er repariert ebenso das Kupplungspedal und weiteren Kleinkram, den ich vergessen habe. Weil es noch viel größere Reparatur- und Instandsetzungsrechnungen gibt – über den zart aufblühenden Scheibenrahmen vorn, den Kupplungswechsel, Fahrwerkslagertausch und eine komplette Motorüberholung.

Die ist nicht etwa nötig, weil der Sechszylinder nach rund 150 000 km irgendwelche Ermüdungserscheinungen zeigen würde, sondern weil nach beinahe 30 Jahren die Dichtungen an Zylinderfüßen und der Gehäusemittelnahnt mürbe geworden sind. Und die Überholung ist teuer. Doch nun weiß ich, dass das Triebwerk fit ist für die nächsten 30 Jahre, ganz gleich, wie viele Kilometer ich auf meinen Elfer draufahre. Wenn Sie mich fragen, was das denn alles gekostet hat: Ich weiß es nicht. Die Rechnungen liegen fein gestapelt in einer Mappe, zusammengerechnet habe ich die Summen auf den Computerausdrucken nie. Ich weiß nur, dass der Wertzuwachs meines 964 darüberliegt. Wenn auch nicht um so viel, wie ich wünschte.

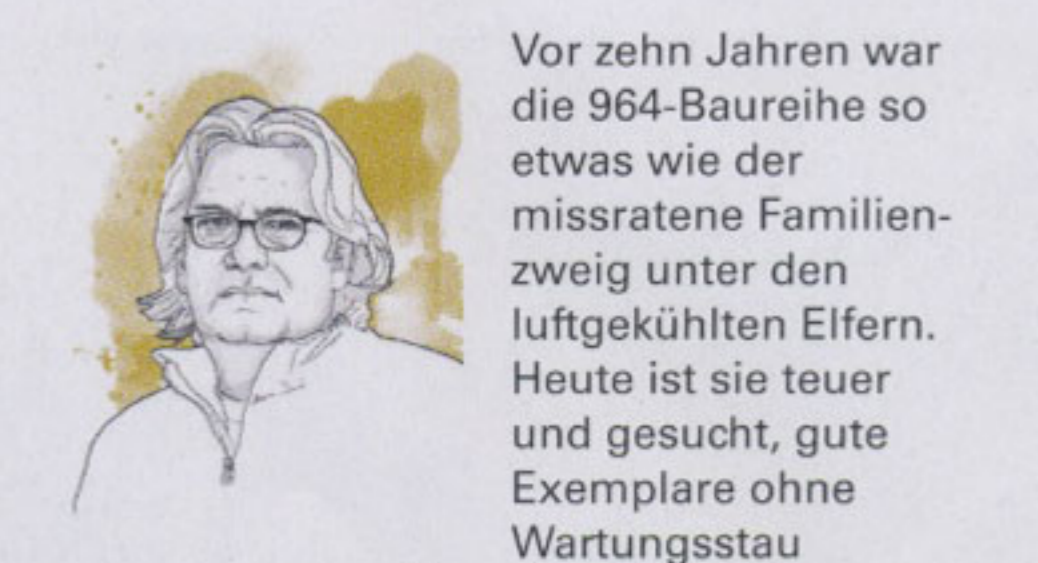
Wolken im Passeiertal

Zum Glück denke ich so gut wie nie darüber nach. Auch nicht jetzt, als ich neben dem Auto auf einem Felsen am Timmelsjoch sitze und ins Passeiertal blicke. Hinter mir knistert sich der 964 kühl. Die Anfahrt aus Stuttgart hat er lässig gemeistert, das Reisegepäck im Kofferraum vorn, die Fotoausrüstung auf den vorgeklappten Rücksitzen. Einmal tanken, eine Wagenwäsche, Ölkontrolle überflüssig, denn zum einen zeigt ja der Ölstandsanzeiger am Armaturenbrett den Vorrat im Öltank an, und zum anderen kleckert seit der Über-

holung nichts mehr raus. An diesem Wochenende ist der Pass noch geöffnet, dann kommt die Wintersperre. Es ist wenig los so früh am Morgen, ein paar Urlauberautos trödeln vorbei. An solchen Tagen weiß ich, warum ich dieses Auto haben wollte. Und wieso es bis heute bei mir ist. Die kompetente Selbstverständlichkeit, mit der es aus dem Ötztal auf 2474 Meter hochgestürzt ist, dabei auf den kurzen Geraden einige modernere Autos lässig überholt hat. Wie er sich in die Kurven stürzt, die Lenkung jeden Millimeter Rutschen auf Splittresten in die Handgelenke meldet, so fährt nur ein 964.

Doch am meisten beeindruckt mich immer wieder der 250 PS starke Sechszylinder-Boxer: Wie kontrolliert, doch kontinuierlich und gewaltig er seine Kraft abgibt. Ab 4000 Umdrehungen powert er zur Nenndrehzahl bei 6100 Umdrehungen, jederzeit per millimeterfeinem Gasbefehl beeinflussbar. Das macht kein Turbotriebwerk auf dieser Welt so nach, erst recht keines, das auch nur annähernd so gut geht. Hatte ich den Sound bereits erwähnt? Cup-Rohr, Klappenauspuff – benötigt mein Elfer alles nicht. Er schnurrt leise beim Start, wird lauter, wenn die Saugrohrklappe öffnet, röhrt voll und lustvoll bei Volllast – auch das per Gaspedal kontrollierbar wie an einem Mischpult.

Vielleicht sollte ich doch öfter zu einer kleinen Pässefahrt starten, denke ich, während die Wolken unter uns durch Südtirol wallen. Denn so schön die Wertsteigerung der Luftgekühlten in den letzten zehn Jahren auch ist, eines ist mein Porsche dadurch nicht mehr: ein einfacher Fahr-Elfer. Er würde heute mehr kosten als ein neuer Cayman und ist unter Langfingern äußerst gefragt. Aus dem preiswerten Sportwagen für Kenner und Genießer ist ein Sammel- und Anlageobjekt geworden. Kein Auto mehr, das man nach der Ausfahrt am Straßenrand übernachten lässt. Und keines, dem man bei Schneefall die Winterräder unterschnallt. Mir fehlt der Herumfahr-Elfer. Auf meinem mobile.de-Parkplatz stehen drei 996er-Targa. Schauen wir mal, wohin das führt. ■

Fazit


Vor zehn Jahren war die 964-Baureihe so etwas wie der misstratene Familienzweig unter den luftgekühlten Elfern. Heute ist sie teuer und gesucht, gute Exemplare ohne Wartungsstau

entsprechend begehrt. Für mich ist der 964 nach wie vor der beste aller Elfer: Er sieht klassisch aus, ist jedoch deutlich schneller und fahrsicherer als ein älterer 911. Noch Fragen? **Heinrich Lingner**

Kaufberatung auf Seite 22 ►►►

Neue Elfer-Vielfalt

Mit der Baureihe 964 erlebt die 911-Palette eine vorher nicht gekannte Modellvielfalt. Es gibt Rennsportmodelle, Targa, Allradler, Roadster und rare Sonderserien. Hier ein kleiner Überblick.

TEXT Heinrich Lingner // FOTOS Archiv



Carrera 4

Im Herbst 1988, ein Jahr vor dem Carrera 2, erscheint der Carrera 4. Er hat als erster Serien-Elfer ein Fahrwerk mit Schraubenfedern und Allradantrieb. Neu auch die Karosserie mit integrierten Stoßfängern sowie selbsttätig ausfahrendem Heckflügel.

Stärken: hohe Fahrsicherheit, ist günstiger zu haben als der Carrera 2
Schwächen: trägeres Handling, höheres Gewicht, zum Teil anfällige Antriebstechnik



Cabrio

Selbstverständlich gibt es den 964 auch als Cabriolet, mit elektrohydraulischem Verdeck sowie auf Wunsch mit Wandlerautomatik oder mit Allradantrieb. Die Produktion beginnt mit dem Modelljahr 1990, über 17 000 werden gebaut.

Stärken: solide, verwindungssteife Karosserie, langlebiges Stoffverdeck
Schwächen: höheres Gewicht, umständliche Verdeck- und Persenning-Bedienung



Turbo

Eigentlich heißt er ja 965, dennoch gehört er hier dazu. Die erste Serie hat noch den 3,3-Liter-Boxer des Vorgängers mit 320 PS, später kommt der 3,6-Liter mit 360 PS. Ebenfalls verfügbar sind S-Varianten mit 381 und 385 PS, knapp über 5000 Exemplare insgesamt werden gebaut.

Stärken: sehr gute Fahrleistungen, sehr selten, Top-Fahreigenschaften
Schwächen: extrem hohes Kostenniveau

Targa

Die letzte Version des echten Targa mit Überrollbügel und herausnehmbarem Dachmittelteil. Ebenso wie das Cabrio ist der Targa auch mit Tiptronic oder Allradantrieb lieferbar. Knapp 4000 Kunden entscheiden sich für den Targa.

Stärken: wintertaugliches Cabrio, hohe passive Sicherheit, sehr selten
Schwächen: anfälliges Dachteil, teure Ersatzteile (Dichtungen), Windgeräusche



America Roadster

Lange Zeit gilt der America Roadster als wenig bemerkenswerte Ausstattungsvariante des 964 Cabrio. Welch ein Irrtum: Breite Turbo-Karosserie, keine Rücksitzanlage und nur 250-mal gebaut, der Roadster ist heute der begehrtesten Offen-964.

Stärken: hohe Exklusivität durch die sehr niedrige Stückzahl
Schwächen: geringe Verfügbarkeit, reiner Zweisitzer, meist mit Tiptronic



NIGRIN
 Autopflege leicht gemacht!

VON HERZEN
 LIEBEN,
 VON HAND
 PFLEGEN.



Vielseitige Produkte, um Wert und Fahrspaß langfristig zu erhalten. Das ist der **#NIGRINEFFEKT**.





Carrera RS

Das Basismodell für den Motorsport ist bei jeder 911-Generation ein sicherer Tipp, auch der 260 PS starke 964 RS. Nur wenige überstanden unbeschadet die ersten wilden Jahre, entsprechend gesucht sind unfallfreie, original geliebene RS. 2282-mal gebaut.

Stärken: sehr gute Fahreigenschaften, extrem direkte und gefühlvolle Lenkung

Schwächen: straffe Fahrwerksabstimmung, hohes Geräuschniveau, kaum verfügbar



Carrera RS America

Ähnlich wie der America Roadster wurde der RS America lange als wenig interessante Modellvariante angesehen. Heute wissen wir es besser. Nur 701 US-RS wurden gebaut, die meisten sind inzwischen in festen Sammlerhänden, entsprechend teuer sind sie heute.

Stärken: seltene Modellvariante, weitere Wertsteigerung nicht ausgeschlossen

Schwächen: ist dennoch kein echter RS, in Europa kaum zu finden

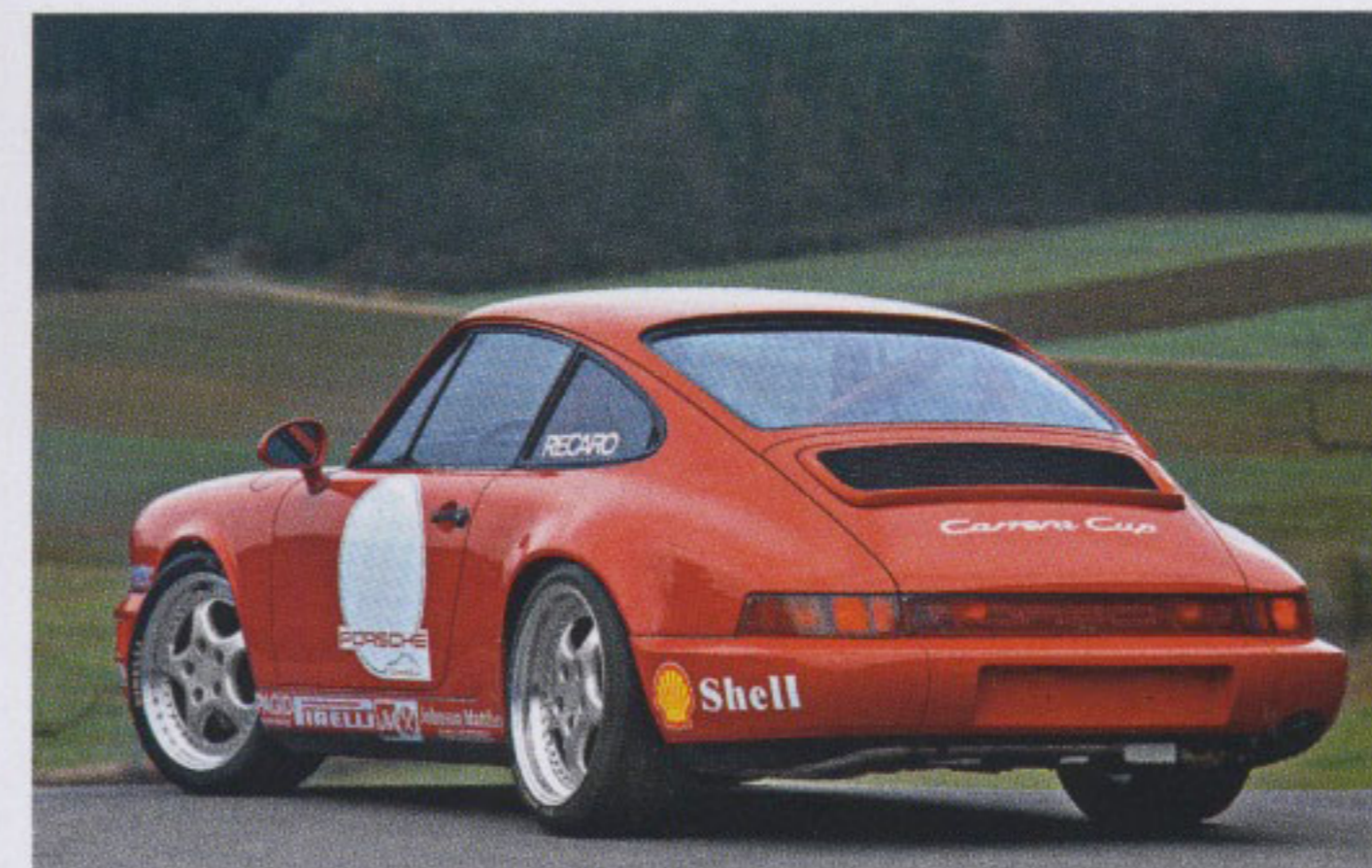


Carrera RS 3.8

Der Über-964, nur 107 Exemplare des RS 3.8 und der Rennsport-Variante RSR entstehen als Basisautos für den Kundensport und als Homologations-Straßenautos, offiziell 350 PS stark, inoffiziell waren es ein paar mehr. Ein silberner RSR 3.8 wurde kürzlich für zwei Millionen Euro versteigert.

Stärken: sehr selten, sehr schnell, sehr teuer

Schwächen: zu selten, zu schnell, zu teuer



Carrera RS Cup

Porsche-Wettbewerbsautos sind teuer und begehrt, das gilt auch für die 964-Markensport-Fahrzeuge. Rund 300 Rundstrecken-RS werden gebaut, sie sind mit verschweißtem Käfig, ABS und Kat ausgerüstet. Heute sind gute Exemplare über 350 000 Euro wert.

Stärken: rennstreckentauglich, zuverlässige Antriebstechnik, hohe Wertsteigerung

Schwächen: Unfallschäden, meist im Rennstreckenbetrieb eingesetzt

Speedster

Der Speedster ist kein Erfolg, statt der geplanten 3000 Exemplare in zwei Modelljahren entstehen nur 936, die Hälfte natürlich in den USA verkauft. Anders als der Speedster 3.2 verzichtet der 964 auf die breite Turbo-Karosserie und kostet heute rund 175 000 Euro.

Stärken: seltene Modellvariante, intensives Offroad-Vergnügen

Schwächen: umständlich zu bedienendes Roadster-Verdeck, reiner Zweisitzer



Techno-Classica Essen
21. 3. 2018 - 25. 3. 2018
Halle 2.0 · Stand 542

Nimm Dir die Freiheit!

Kabellos polieren ohne Kompromisse

Volle Leistung, optimale Balance. Die Akku-Technologie von FLEX macht das Polieren so unabhängig und flexibel wie nie. Jetzt mit unbegrenzten Möglichkeiten: Exzentrisch oder rotativ, für alle Anwender, für jede lackierte Oberfläche, für perfekte Ergebnisse.

www.flex-tools.com



Porsche 964

Auch ohne Chrom sind der Porsche Carrera 2 und 4 unverkennbar echte Elfer der ersten Stunde. Denn noch immer zischt und röhrt der luftgekühlte Boxer im Heck. Wer ihn gut pflegt, bekommt kaum Probleme.

KAROSSERIE-CHECK

Die vollverzinkte und im Detail exzellent verarbeitete 964-Baureihe gehört zu den am wenigsten problematischen Elfern überhaupt. Man kann jedoch unter den voluminösen Front- und Heckverkleidungen aus GFK durchaus Rostnester entdecken, oft als Folge von nachlässigen Unfallreparaturen. Hier sollte man außerdem wie am ganzen Fahrzeug auf gleiche Spaltmaße und ordentlichen Sitz der Keder (Kunststoffprofilsnüre zwischen den Bauteilen) achten. Ungepflegte Exemplare mit entsprechend hohen Laufleistungen können noch an weiteren Stellen Rostansätze aufweisen: an den Schwellern in Höhe der B-Säule, der Zone des Batteriekastens im Kofferraum oder an den Schwellern im Bereich der Wagenheberaufnahmen. Weitere kritische Zonen sind die Stehbleche und Radhäuser des Vorderwagens, der Längsträger im Heckbereich sowie Haubenkanten und Türböden. Zuletzt sind die Ecken der Front- und Heckscheibenabschlüsse aufgrund von Reibungen oder fehlerhaft montierten Ersatzscheiben rostgefährdet. Der Zustand der Hitzeschutzbleche sowie der gesamten Bodenverkleidungen geben Auskunft über den Wartungszustand. Fehlende oder verbogene Bleche weisen auf ein hartes Autoleben hin. Bei allen An- und Einbauteilen wie Lenkrad, Sitz oder Felgen ist auf unbedingte Originalität zu achten. Falls Zubehör- oder Tuningteile verbaut sind, sollte es sich primär um Porsche-Komponenten handeln.



Schwarzer Keder zwischen Plastiknase und Karosserieblech

Sollte bei 80 km/h nach oben fahren: integrierter Heckspoiler

TECHNIK-CHECK

Die Mechanik des ausgereiften Typ 964 genießt einen hervorragenden Ruf. Im 964 blickt der luftgekühlte Sechszylinder-Boxer auf immerhin 24 Jahre Alltagspraxis zurück. Außerdem ist der 3,6-Liter-Motor (Literleistung 69,5 PS) mit der relativ bescheidenen Nenndrehzahl von 6100/min eher niedrig belastet und hält deshalb bei regelmäßiger Wartung mindestens 300 000 Kilometer ohne eine grundlegende Komplettüberholung. Es sollte ein Fachbetrieb jedoch neben den üblichen Wartungsstandards regelmäßig folgende Arbeiten ausgeführt haben: Ventilspielkontrolle nach 20 000 Kilometern, Kontrolle des Doppelverteilers mit Zahnriemen nach 80 000 Kilometern, Wechsel der Steuerketten-Gleitschienen nach 150 000 Kilometern. Trotzdem können besonders bei hohen Laufleistungen folgende Probleme bereiten: Benzinpumpen-Relais und andere Elektrik-/Elektronik-Bauteile, Klimaanlage, ausgeschlagene Spurstangen, verschlissene Fahrwerksbuchsen, Motor- und Getriebeaufhängungen sowie Ölverlust am Motor. Es kann auch das komplexe Leitungssystem der Trockensumpfschmierung mit vorn eingebautem Ölkühler undicht werden – zum Beispiel durch unsachgemäßes Fahrzeugaufbocken bei Bastelreparaturen. Generell ist das Arbeiten an der im engen Elfer-Kleid verbauten Technik sehr zeitintensiv und entsprechend teuer.



Im Inneren des Doppelzündverteilers läuft ein Zahnriemen

Neue Fahrwerksbuchsen verbessern spürbar die Straßenlage

PREISE

Bei Einführung 1990 (Porsche 911 Carrera 2)..... 103 500 Mark
Classic-Analytics-Preis 2018 (Zustand 2/4)..... 62 000 / 20 000 Euro
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)* 150 / 1246 Euro

Bei Einführung 1989 (Porsche 911 Carrera 4)..... 116 000 Mark
Classic-Analytics-Preis 2018 (Zustand 2/4)..... 59 000 / 19 500 Euro
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)* 150 / 1246 Euro

Bei Einführung 1991 (Porsche 911 Turbo)..... 178 500 Mark
Classic-Analytics-Preis 2018 (Zustand 2/4)..... 115 000 / 24 000 Euro
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)* 161 / 1780 Euro

Bei Einführung 1990 (Porsche 911 Carrera 2 Cabrio) 118 000 Mark
Classic-Analytics-Preis 2018 (Zustand 2/4)..... 68 000 / 24 000 Euro
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)* 150 / 1246 Euro

Bei Einführung 1992 (Porsche 911 Carrera RS)..... 145 450 Mark
Classic-Analytics-Preis 2018 (Zustand 2/4)..... 180 000 / 85 000 Euro
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)* 157 / 2425 Euro

* Quelle: OCC, Jahresprämie, Auto in Zustand 2, mit Garage, jährliche Fahrleistung 5000 km

ERSATZTEILE

Ein gewisses Handicap des Porsche 911 Typ 964 sind die hohen Ersatzteilpreise, die am Porsche-Tresen verlangt werden. Selbst profane Dinge wie Dichtungen, Filtereinsätze, Bremsbeläge oder Silentbuchsen kosten richtig Geld. Das gilt besonders für spezifische Allrad-Ersatzteile des Carrera 4. Hinzu kommen technische Finessen wie Trockensumpfschmierung und Doppelzündung, welche die Unterhaltskosten in die Höhe treiben. So kommt ein Ölwechsel mit Filter auf rund 350 Euro, ein Zwölfer-Kerzenwechsel am schwer zugänglichen Motor auf rund 500 Euro. Für die Montage neuer Antriebswellen an der Hinterachse muss man mit Material mindestens 1500 Euro investieren. Porsche-Spezialisten wie Freisinger Motorsport in Karlsruhe (www.m-freisinger.de), Sportwagen Eckert (www.sportwagen-eckert.com) oder MST-Mechanik bei Regensburg (www.mst-mechanik.de) bieten zumindest für die Ersatzteile oft preiswertere Alternativen. Preisgünstigere Schlacht-964 vom Autoverwerter gibt es kaum, dafür ist die Baureihe inzwischen zu wertvoll.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

Porsche Club für den klassischen 911 Südwest e.V., Ringweg 42, 73061 Ebersbach, www.porsche911club.de

Independent Porsche Owners Club Germany, Drosselstraße 8, 63263 Neu-Isenburg, www.pocg.eu

Porsche Classic Partner, bundesweit 18 Porsche-Klassiker-Spezialisten, Adressen unter „Service & Zubehör“ auf www.porsche.com/germany

Porsche Classic Originalteile Katalog mit Preisangaben, ebenfalls unter „Service & Zubehör“ auf www.porsche.com/germany

Auto Ahrens, Kfz-Meisterbetrieb, Patrick Ahrens, Reiserweg 18, 47269 Duisburg, Tel. 02 03/76 55 01, www.autoahrens.de

Automobilservice Kücke, Michael Kücke, Unterdorfstraße 27, 45143 Essen, Tel. 02 01/62 33 80, www.kueke.com

Classic-Power GmbH, Dürrwiesen 5, 73614 Haubersbronn, Tel. 07 181/ 21890, www.classic-power.com

Freisinger Motorsport, Printzstraße 7–9a, 76139 Karlsruhe, Tel. 07 21/55 49-26 und -27, www.m-freisinger.de

Karosserie Stimming, Lindhofstraße 6, 23795 Bad Segeberg, Tel. 045 51/825 71, www.stimming.de

Manfred Rugen Motorentechnik, Zum Buchenholz 12, 27412 Hepstedt, Tel. 042 83/18 30, www.rugen.de

Manufaktur 964, Otto-Hahn-Straße 18, 55435 Gau-Algesheim, Tel. 01 71/771 55 32, gebildete Kaufberatung, www.manufaktur964.de

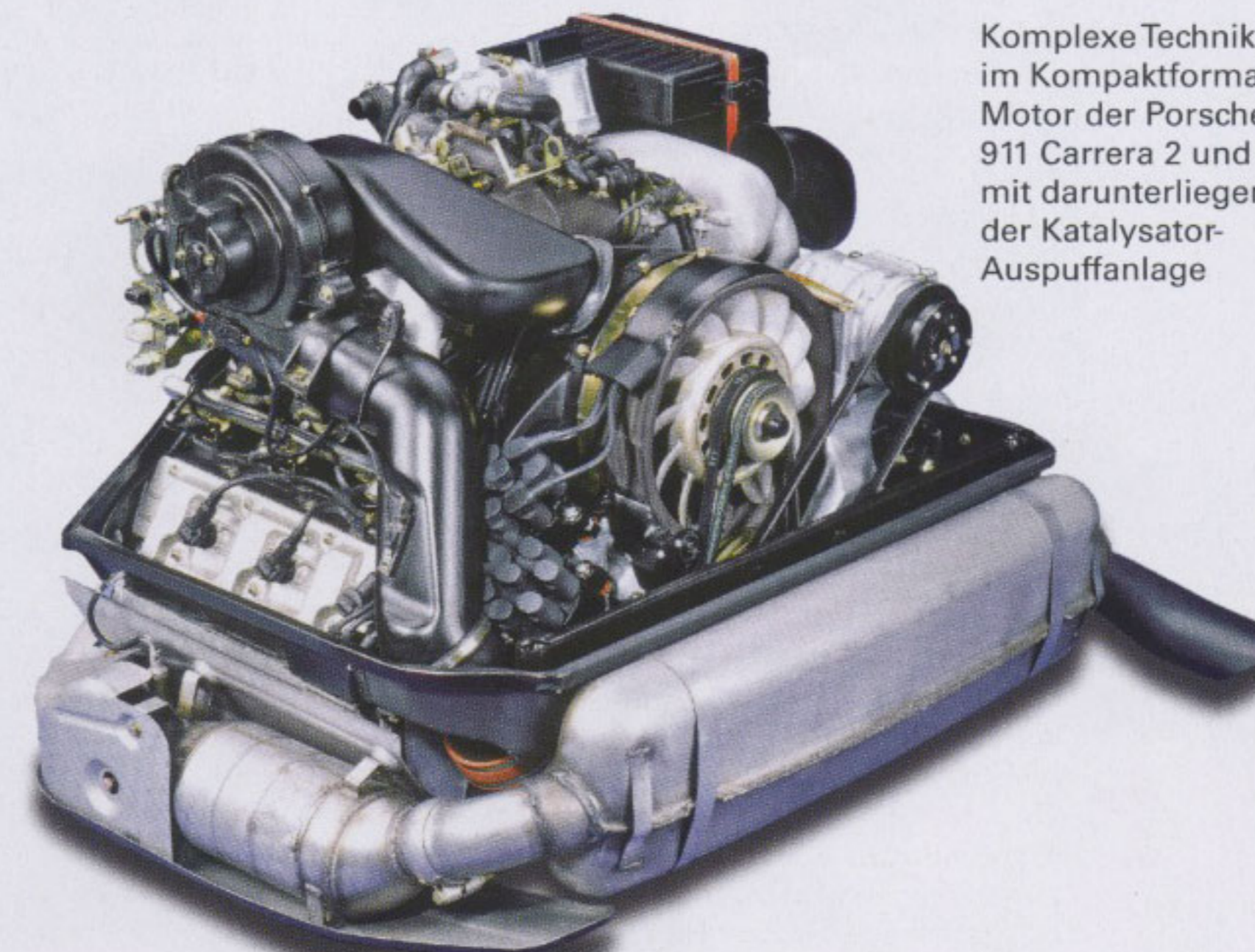
Mittelmotor GmbH, Werner Hellweg 27, 44803 Bochum, Tel. 02 34/935 14 14, www.mittelmotor.de

Ruf Automobile GmbH, Mindelheimer Straße 21, 87772 Pfaffenhausen, Tel. 082 65/91 19 11, www.ruf-automobile.de

Sportwagen Eckert, Ambergstraße 3, 86633 Neuburg/Donau, Tel. 084 31/407 40, www.sportwagen-eckert.com

DIE MOTOREN

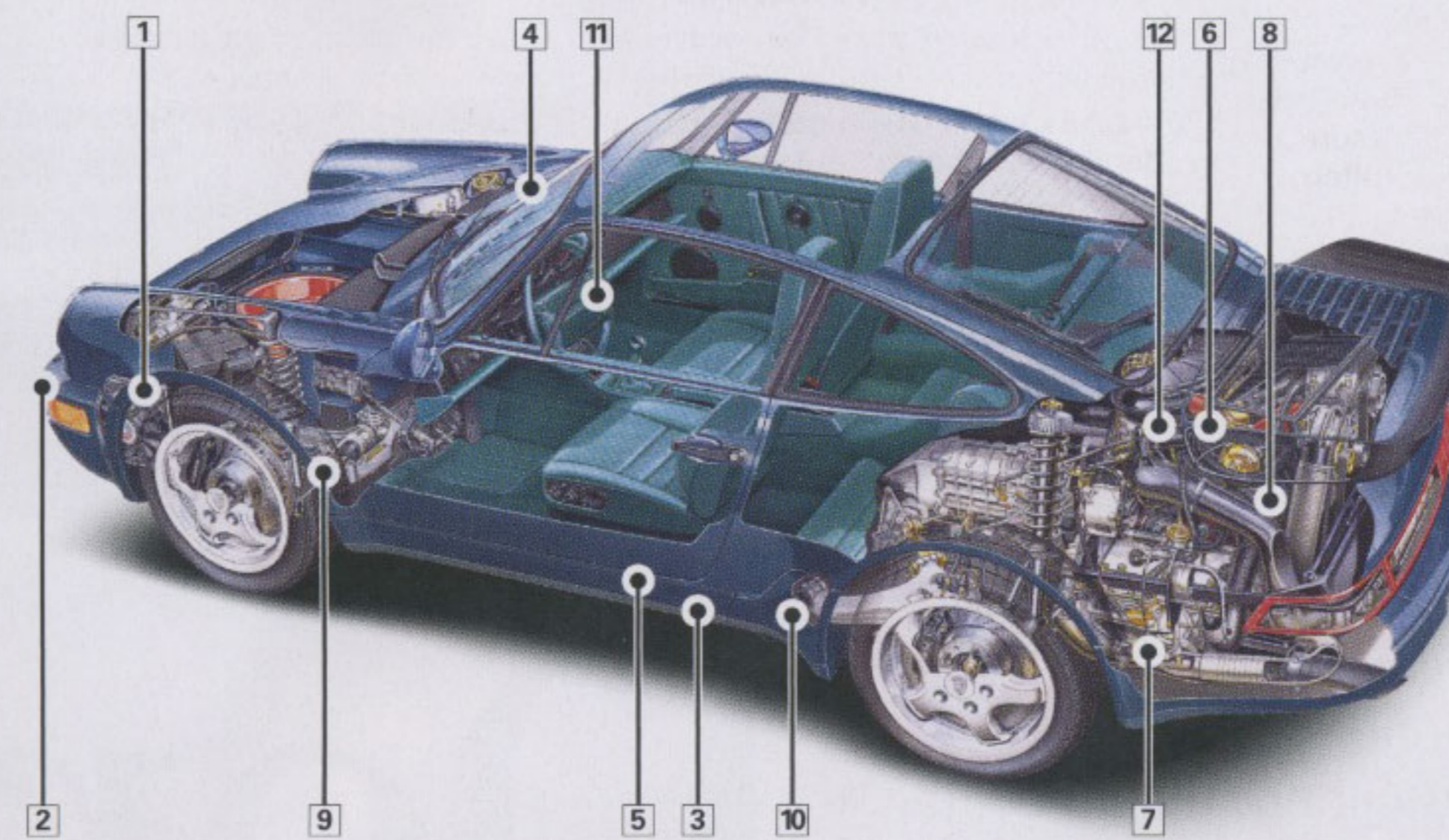
Der 250 PS starke luftgekühlte Basismotor der 964-Baureihe erhielt einige Verbesserungen wie Doppelzündung und eine Zweistufen-Resonanz-Ansauganlage. Alle Bauteile sind elektronisch geregelt und aufeinander abgestimmt – einschließlich einer Klopfregelung zum Schutz des 11,3:1 verdichteten Motors. Der Turbo besitzt keine Doppelzündung und zunächst nur 320 PS aus 3,2 Litern Hubraum. Ab 1993 auch 3,6-Liter mit 360 PS.



Komplexe Technik im Kompaktformat: Motor der Porsche 911 Carrera 2 und 4 mit darunterliegender Katalysator-Auspuffanlage

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|-------------------------------|------------------------------|
| 1 Stehbleche und Radhäuser | 7 Ölverlust Motor/Leitungen |
| 2 Unfallschäden | 8 Zahnriemen Doppelverteiler |
| 3 Schweller in Höhe B-Säule | 9 Traggelenke/Spurstangen |
| 4 Scheibenrahmen vorne/hinten | 10 Fahrwerksbuchsen |
| 5 Tür- und Haubenkanten | 11 Tiptronic-Elektronik |
| 6 Motorelektronik | 12 Wartungsstau |



Alltagstauglichkeit	★★★★★	Unterhaltskosten	★★★★★
Ersatzteillage	★★★★★	Verfügbarkeit	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★	Nachfrage	★★★★★



ALBERTO
SUMMER PANTS

Pants We Love

alberto-pants.com