Porsche 911, Typ 996
1997–2005, ab 25 000 Euro

Porsche 911, Typ 993
1993–98, ab 55 000 Euro

TEXT Alf Cremers FOTOS Hardy Mutschler

LUFT ODER WASSER?

Der Wandel der Elemente von Luft zu Wasser steht für die größte Zäsur der Elfer-Geschichte. Der Typ 993 fährt am Limit der Tradition, das Modell 996 blickt mutig in die Zukunft.

Im Profil zeigt sich das 993 Cabriolet als **sanfte Evolution** des Porsche-Stils. Die Kotflügel vorn wurden flacher, und die Stoßfänger integrieren sich vollends

Den grünen Porsche 911 fahre ich zuerst. Ich mochte ihn schon immer, trotz der Boxster-Spiegeleier im Gesicht und der ständig kolportierten Motor-Malaise. Vor dem silbernen, dem Typ 993, habe ich noch zu viel Respekt, alle schwärmen von ihm, er hat das unumstößliche, ewig geltende Prädikat, der letzte echte Elfer zu sein. Er ist 25 Jahre nach seinem Debüt längst eine Ikone im Elfer-Himmel. Porsche-Freaks haben sich ihn, den letzten Luftgekühlten, den 285 PS starken doppelt zündenden Schlussakkord im wilden Furor des heulenden und kreischenden Boxers, schon zu Produktionszeiten weggestellt.

Der Silberne ist taschentuchgepflegt und 88 000 Euro teuer, er ist erst 39 000 Kilometer gelaufen. Ich werde mir später Handschuhe überstreifen und meine Mokassins ausziehen müssen, um ihn zu betreten, nein, ihn zu entweihen. Er ist perfekt, ein einziger klitzekleiner Makel auf seiner glänzenden polarsilbernen Weste ist seine US-Herkunft, wehe, ein aufgewirbelter Kiesel träfe seinen Lack. Der Grüne zeigt die Spuren von 100 000 Kilometern, innen mehr als außen. Die typische ehrerbietende 911er-Hemmschwelle ist beim 996 weniger spürbar, vielleicht liegt es auch am Preis. Als frühes Coupé mit 272 PS und der zu Unrecht verpönten Tiptronic ist der 996 der billigste aller Elfer. Runde 27 000 Euro machen selbst den offenen Porsche-Traum nicht zur Utopie. Das edle Dschungelgrün-Metallic schillert verführerisch in der Sonne.

Das neue Lebenselixier

Es ist heiß, beide Autos sind offen, keine Verdeckkapuze stört die Linie. Beiden Porsche gab Designer Harm Lagaay eine skulpturenhafte Schönheit mit auf den Weg, beim 993 erschließt sie sich sofort, beim Nachfolger entfaltet sie sich mit Verzögerung. Vorsichtig betätige ich den Türgriff des 996, ich fahre nicht alle Tage Porsche. Plötzlich kommt sie doch, die Schwellenangst. Ist es wegen der Leistung? Satte 300 PS aus 3,4 Litern Hubraum bei 6800/min sind schon eine gewaltige Ansage. Dazu vier Nockenwellen, 24 Ventile, gute acht Liter Motoröl der Sorte 5W-50 und 22,5 Liter mit Glykol verdünntes Wasser. Es bestimmt das ausgleichende Wesen des 996, es ist Symbol für den Paradigmenwechsel bei Porsche. Vielleicht hat er deshalb vorne gleich zwei Kühler. Aber Wasser ist kein Verrat an der Porsche-Philosophie, Wasser sorgt für eine optimale Wärmeabfuhr. Wasser steigert die Literleistung noch mehr, verbessert die Abgas- und Geräuschemissionen. Während ich so über das Lebenselixier des M96-Motors philosophiere, stochere ich mit dem symbolträchtigen Zündschlüssel ins Leere, um dieses technische Wunderwerk von Sechszylinder zum Leben zu erwecken.

Ach so, das Zündschloss ist ja beim Elfer stets links. Ein Dreh, und das flache Power-Sixpack im Heck erwacht. Sein dumpfer, kraftvoller Sound klingt schon bei doppelter Leerlaufdrehzahl verheißungsvoll, der Fahrer im maßgeschneiderten, lederbezogenen Sportsitz spürt, es liegt jede Menge Leistung in der Luft. Aber er tastet sich vorsichtig über die Tiptronic heran, in Fahrstufe D bei mäßigem Pedaldruck beschleunigt der offene Sportwagen mit dem sanften Schub eines gut motorisierten Mercedes. Erst wenn ich mit den Minustasten der Schaltwippen spiele, schaltet die Fünfgang-Wandlerautomatik um zwei

22,5 Liter

Kühlmittel enthält der **Kühlkreislauf** des Sechszylinder-Wasserboxers Typ M96 im 996. Diese große Menge erklärt sich aus den beiden in der Wagenfront platzierten Kühlern, die weit weg vom Motor sind. Der Wassermantel hat Vorteile, er wirkt geräuschdämmend und temperaturausgleichend. Vor allem die Zylinderköpfe bleiben so von thermischen Spitzen verschont

Größer, flacher, aggressiver: Das 996 Cabriolet zitiert vertraute Stilelemente, spiegelt aber den **Wandel in der Technik** in einer dynamischeren Form wider

Das Radialgebläse kennzeichnet den **luftgekühlten Boxer,** im 993 hat er Doppelzündung und leistet 285 PS. Klassisches 911-Interieur in grauem Leder, Alu-Zifferblätter in modischem Weiß

DATEN & FAKTEN Porsche 911 Carrera 2 Cabriolet, Typ 993, Baujahr 1996

Motor Typ M64/21, gebläsegekühlter Sechszylinder-Boxermotor, hinten längs, Bohrung x Hub 100 x 76,4 mm, Hubraum 3600 cm³, Leistung 285 PS bei 6100/min, max. Drehm. 340 Nm bei 5250/min, Verdichtung 11,3:1, zwei Ventile pro Brennraum, betätigt über eine Zwischenwelle und je eine obenliegende kettengetr. Nockenwelle pro Zylinderreihe u. Kipphebel, Hydrostößel, Nockenwellenverstellung Variocam, 8 Kurbelwellenlag., Kurbelgehäuse, Zylinderköpfe und Zylinder aus Leichtmetall, Bosch Motronic DME mit Doppelzündung, G-Kat, Trockensumpfschm., Öl 11,5 l

Kraftübertragung Sechsgang-Getriebe oder Vierstufen-Tiptronic, Sperrdifferenzial, Hinterradantrieb

Karosserie und Fahrwerk Selbsttragende, offene Stahlblechkarosserie, vorn McPherson-Federbeine, Dreiecksquerlenker, hinten Mehrlenkerachse mit Längs-, Quer- und Schräglenkern, Federbeine, Servo-Zahnstangenlenkung, Scheibenbremsen mit ABS, Räder v. 7 J x 16, h. 9 J x 16, Reifen v. 205/55 ZR 16, hinten 245/45 ZR 16

Maße und Gewicht Radstand 2272 mm, L x B x H 4245 x 1735 x 1300 mm, Spur 1405/1444 mm, Gewicht 1395 kg, Tankinh. 72 Liter

Fahrleistungen und Verbrauch Vmax 270 km/h, 0–100 km/h in 5,8 s, Verbrauch 13,8 l/100 km

Bauzeit und Stückzahl Alle Typ 993, 1993–1998: 68 881 Expl.

Kleines Seitenfenster im 996. Beide Stoffdächer funktionieren **elektrohydraulisch**

DATEN & FAKTEN Porsche 911 Carrera Cabriolet, Typ 996, Baujahr 2000

Motor Typ M96/1, wassergekühlter Sechszylinder-Boxermotor, hinten längs, Bohrung x Hub 96 x 78 mm, Hubraum 3387 cm³, Leistung 300 PS bei 6800/min, max. Drehmom. 350 Nm bei 4600/min, Verdichtung 11,3:1, vier Ventile pro Brennraum, betätigt über eine Zwischenwelle und je zwei obenliegende kettengetr. Nockenwellen pro Zylinderbank, Hydro-Tassenstößel, Nockenwellenverstellung Variocam, 8 Kurbelwellenlager, Kurbelgehäuse, Zylinderköpfe und -bänke aus Leichtmetall, elektron. Einspritzung u. Zündung Bosch Motronic 7.2, G-Kat, Trockensumpfschmierung, Öl 8,25 l

Kraftübertragung Sechsgang-Getriebe oder Fünfstufen-Tiptronic S, Sperrdifferenzial, Hinterradantrieb

Karosserie und Fahrwerk Selbsttragende offene Stahlblechkarosserie, vorn McPherson-Federbeine, untere Dreiecksquerlenker, hinten Mehrlenkerachse mit Längs-, Quer- u. Schräglenkern, Federbeine, Zahnstangenlenkung m. Servo, Scheibenbremsen mit ABS, Räder v. 7 J x 17, h. 9 J x 17, Reif. v. 205/50 ZR 17, h. 255/40 ZR 17

Maße und Gewicht Radstand 2350 mm, L x B x H 4430 x 1765 x 1305 mm, Spur 1455/1500 mm, Gewicht 1440 kg, Tankinh. 64 Liter

Fahrleistungen und Verbrauch Vmax 275 km/h, 0–100 km/h in 5,2 s, Verbrauch 12,5 l/100 km

Bauzeit und Stückzahl Alle Typ 996, 1997–2005: 175 262 Expl.

Blick auf die Nebenaggregate des **Viernockenwellen-Boxers,** der blaue Kühlmittel-Ausgleichsbehälter wirkt fremd. Cockpit in Leder, Fünfgang-Tiptronic mit Lenkrad-Schaltwippen, sechs feine Instrumente

Der schönere 911 ist klar der 993. Seine Silhouette lebt formale Harmonie, Frontpartie und Heck sind zierlich

Seit dem 74er G-Modell ist das **Heckleuchtenband** ein typisches 911-Merkmal, der radikale 996 wirft es über Bord wie den erhabenen Verdeckkragen

Fahrstufen zurück, dann hat das gemütliche Dahinrollen mit diesem vorzüglichen Reisewagen ein Ende. Dann setzt mächtiger Schub ein, die Drehzahlmessernadel schnellt nach oben.

Ich muss mich daran gewöhnen, dass auch der domestizierte M96-Sechszylinder erst ab 4500/min mächtig zubeißt. Dass der Wagen, akustisch in bester Elfer-Manier befeuert, regelrecht davonschießt, ich ihn aber stets bestens unter Kontrolle habe. Ein Blick auf das Wasserthermometer im wild verschlungenen Instrumenten-Gaga, das ein Kunstwerk für sich ist, beruhigt. Die Bremsen sind erstklassig, die aufwendigen Radaufhängungen ebenso komfortabel wie fahrsicher. Keine Spur vom Mythos der Heckschleuder, der beim fahrwerksseitig vollrenovierten Typ 964 von 1988 seine Götterdämmerung erlebte.

Puristen wählen den 993

Während der Grüne neben dem Radweg im Schatten zufrieden knistert, steige ich in den silbernen 993 um, nicht ohne die Sohlen noch mal übers Gras zu streifen. Das Cockpit umgibt den Fahrer in herzlicher Umarmung, fast alles sieht so aus und fühlt sich an wie im guten alten Carrera 3,2-Liter. Der 3,6-Liter-Motor mit Doppelzündung klingt bereits unter 3000/min viel feuriger als der wassergekühlte. Das Schaltgefühl des Sechsganggetriebes vom Typ G50/21 mit langen Wegen und ohne bestmögliche Präzision ist einem von früher wohlvertraut. Es gehört genauso wie die stehenden Pedale zum sinnlichen Elfer-Erlebnis.

Die Leistungsentfaltung mit ungebändigter Drehfreude und erstaunlicher Elastizität begeistert. Auch der 993 besitzt eine Servolenkung, sie kam bereits mit dem 964, und im Prinzip das gleiche Fahrwerk mit Mehrlenkerachse wie sein Nachfolger. Keine Frage, der 993 ist viel mehr Elfer als der spätere, nahezu perfekte Gran Turismo mit den markanten Spiegelei-Scheinwerfern. Trotzdem vermag der 996 für relativ wenig Geld nachhaltig zu faszinieren. Und das mit den Motorschäden hat er doch bestimmt längst hinter sich. ■

Dreifach-Ellipsoid-Scheinwerfer im klassischen Porsche-Gesicht. Die **abgeflachten Kotflügel** sorgen für bessere Aerodynamik

996-Kritiker nennen sie **Spiegeleier,** Fans sprechen von Le-Mans-Lichtern. Die Ähnlichkeit mit dem Boxster kostet Prestige

Fazit

Ein Elfer darf sich auch mal ändern. Deshalb liebe ich den 996. Mit ihm wurde der 911 endlich ein **toller Reisewagen.** Brachiale Leistung, famoser Sound und ein günstiger Preis locken. Der 993 reifte früh zur Ikone, begehrenswert, aber unerreichbar.

YOUNGTIMER-Redakteur Alf Cremers

KAUFBERATUNG
PORSCHE 911 CARRERA, 993

Der letzte der Luftgekühlten besticht durch beste Verarbeitung und erstklassigen Rostschutz. Die stolzen Preise rufen Blender mit vertuschten Unfallschäden auf den Plan. Lückenlose Historie ist wichtig. Wartungskosten und Teilepreise sind hoch.

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

KAROSSERIE-CHECK

Der vollverzinkte Porsche 993 wartet werksseitig mit vorbildlichem Korrosionsschutz auf. Durch Reibung von Karosserieteilen etwa an Front- und Heckscheibenrahmen oder an den **Schwellerleisten** und durch unterwandernde Kapillarwirkung an Schweißnähten kann in geringem Umfang Rost entstehen. Der Hauptgrund für Rostmängel größeren Umfangs vor allem im Bereich des Vorderwagens sind **Unfallschäden,** welche die dünne Zinkschicht verletzten. Die **Türfangbänder** halten nicht sehr lange. Bei den Cabrios macht die komplexe Verdecktechnik im Alter Probleme.

TECHNIK-CHECK

In seinem robusten und überdimensionierten Aufbau entspricht der luftgekühlte M64-Motor alter Porsche-Schule. Zylinderköpfe und Zylinder sind einzelne Bauteile, das Kurbelgehäuse ist zweiteilig. Häufig tritt Ölverlust an den vielen Dichtflächen auf. Die Stehbolzenproblematik ist längst auskuriert, **Steuerketten, Gleitschienen und Kettenspanner** sollten alle 120000 km getauscht werden, damit man auf der sicheren Seite ist. Das G50-Getriebe ist auch in seiner Sechsgangvariante laufruhig und haltbar.

PREISE

Bei Einführung 1994 **(Porsche 911 Carrera 2 Cabriolet)** ..... **142620 DM**
Bei Produktionsende 1997 **(Porsche 911 Carrera 2 Cabriolet)** ..... **150800 DM**
Classic-Analytics-Preis 2018 (Zustand 2/4) ..... **87000/32000 Euro**
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)* ..... **207,27/2102,98 Euro**

CLUBS & SPEZIALISTEN

Porsche Club Deutschland, Fritz Letters, Gutenbergstraße 19, 70771 Echterdingen, Telefon 0711/7504654, **www.porsche-club-deutschland.de**
Ruf Automobile GmbH, Alois Ruf, Mindelheimer Straße 21, 87772 Pfaffenhausen, Telefon 08265/91911, **www.ruf-automobile.de**
Techspeed, S. Pöschel Fahrzeugtechnik, Industriestraße 37, 71711 Steinheim an der Murr, Telefon 07144/9987758, **www.techspeed.de**

ERSATZTEILE

Porsche Classic und seine 15 Partner bei den **Porsche-Zentren** sorgen für eine fast lückenlose Ersatzteilhaltung für den Typ 993. Allerdings ist das Preisniveau sehr hoch. Freie Spezialisten sind deutlich preiswerter, bei Technikteilen lohnt sich der Kauf von Originalware bei Erstausrüster-Zulieferern.

SCHWACHPUNKTE

1. **Rost an Tür- und Haubenkanten**
2. **Rost am Frontscheibenrahmen**
3. **Stehbleche Vorderwagen (Unfall)**
4. **Ölverlust Motor und Getriebe**
5. **Steuerkettenspanner, Gleitschienen**
6. **Kupplungszylinder (Geber, Nehmer)**
7. **Wärmetauscher, Abgasanlage**
8. **defekte Motronic-Bauteile**
9. **Klimaanlage, Elektrik**
10. **Verdeckhydraulik (Cabriolet)**

KAUFBERATUNG
PORSCHE 911 CARRERA, 996

Frühe 996 weisen eine nur mäßige Materialqualität des Interieurs auf. Die Karosserie zeigt sich sehr rostresistent. Motorprobleme bei Laufbuchsen und Zwischenwelle machen, sofern nicht fachmännisch behoben, den wassergekühlten 911 zum Risikokauf.

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

KAROSSERIE-CHECK

Obwohl der Typ 996 im Karosserie- und Innenraumbereich aus Kostengründen nicht ganz so hochwertig verarbeitet ist, ging dies nicht zulasten des Korrosionsschutzes. **Rost ist nur bei ehemaligen Unfallwagen** oder bei vernachlässigten Kilometerfressern ein Thema. Manchmal nistet er sich im Frühstadium in **Schweißnähten und unter den Schwellerblenden** ein. Das Interieur ist vor allem bei frühen 996 nicht so langlebig, Verkleidungen lösen sich, Sitznähte reißen auf, und die Sperrtastenblende des Tiptronic-Wählhebels, ein Plastikteil, das Alu vortäuscht, ist oft wacklig.

TECHNIK-CHECK

Vor allem die frühen wassergekühlten Motoren Typ M94 für den Boxster und M96 für den 911 leiden bisweilen unter tragischen Werkstoffproblemen. So können **Alusil-Laufbuchsen** in ihrem Sitz instabil werden, Laufflächen können zerbröseln. Es gibt Umrüstungssätze auf Stahlbuchsen. Auch die Zwischenwelle, die von der Kurbelwelle aus die Nockenwellen antreibt, kann selbst brechen oder ihr Lager festgehen. Kapitale Motorschäden sind die Folge. Ansonsten zeigt sich der Antrieb langlebig.

PREISE

Bei Einführung 1998 **(Porsche 911 Carrera Cabriolet)** ..... **155160 DM**
Bei Produktionsende 2005 **(Porsche 911 Carrera Cabriolet)** ..... **95200 Euro**
Classic-Analytics-Preis 2018 (Zustand 2/4) ..... **27000/9000 Euro**
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)* ..... **220,15/1369,61 Euro**

CLUBS & SPEZIALISTEN

Porsche Fan Forum, größtes deutsches Porsche-Forum, viele Infos mit Ratgebercharakter vor allem für jüngere Porsche-Modelle, **www.pff.de**
Cargraphic Thomas Schnarr GmbH, Wieslauterstraße 20, 76829 Landau, Telefon 06341/9689110, **www.cargraphic.de**
Dronia Sportwagen GmbH, Jochen Dronia, Otto-Hahn-Straße 18, 55435 Gau-Algesheim, Telefon 06725/919952 0, **www.dronia-sportwagen.de**

ERSATZTEILE

Für den Typ 996 ist über Porsche Classic noch fast alles verfügbar. Die Preise sind deutlich moderater als beim Vorgänger. Bei den insgesamt doch eher seltenen **Motorschäden** werden für den zweiteiligen M96-Motorblock im AT 6000 Euro fällig, für die Zwischenwelle mit Lager 1200 Euro.

SCHWACHPUNKTE

1. **Rost unter Schwellerblenden**
2. **Rost an Schweißnähten**
3. **Ölverlust an Wellendichtringen**
4. **Schäden an den Alusil-Laufbuchsen**
5. **defekte Laufbuchsensitze im Block**
6. **Zwischenwelle samt Lager**
7. **korrodierte Wasserkühler**
8. **defekte Motronic-Bauteile**
9. **Stellmotoren und Steuergeräte**
10. **ausgeschlagene Fahrwerksbuchsen**

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

Erst die gute Nachricht: Beide Porsche 911 Carrera Cabriolets aus unserer Titelstory sind zu verkaufen. Dann die ernste Botschaft: Wer den 993 will, muss wirklich tief in die Tasche greifen. Das liegt an der besonderen Beliebtheit des Typs und am Topzustand dieses US-Exemplars. Der 87 800 Euro teure 96er-Sportwagen in Polarsilber mit Sechsganggetriebe hat erst 39 000 km auf dem Tacho und zeigt sich innen wie außen fast makellos. Bei Kahl Automobile in Neuried, Telefon 089/72 44 08 80.

Der dschungelgrüne offene 996 mit Tiptronic kann dagegen als echtes Sonderangebot gelten: Baujahr 2000, drei Vorbesitzer, 108 000 km, schwarzes Leder, gepflegter Zustand, 27 900 Euro. Bei Auto Hillmaier, Fürstenfeldbruck, Telefon 08141/35 59 59.