

30 JAHRE PORSCHE 911 (1993)



→ Fakten

- *Für Porsche von enormer Bedeutung, weil die Marke 1993 in der Krise steckte und die Transaxle-Modelle ausliefen
- *Porsche investierte rund 400 Millionen D-Mark und vier Jahre Entwicklungsarbeit, vor allem in die Technik und das Design
- *Nicht zuletzt durch komfortablere Fahreigenschaften und eine verbesserte Langstreckenqualität sollten neue Zielgruppen angesprochen werden
- *Zu den Highlights gehörte die neu entwickelte LSA-Hinterachse (LSA = Leichtbau-Stabilität-Agilität), die für ein noch präziseres Fahrverhalten bei optimiertem Abrollkomfort sorgte
- *Der 1995 eingeführte Turbo fuhr zum ersten Mal mit einem Biturbo-Triebwerk vor, das damals als der global emissionsärmste Serien-Automobilantrieb galt
- *Das Interieur optimierte Porsche u.a. mit einem schlankeren Airbag-Lenkrad sowie neu gestalteten Sitzen und Türverkleidungen
- *Von der letzten 911-Generation mit luftgekühlten Boxermotoren liefen bis 1998 68.881 Fahrzeuge von den Zuffenhausener Bändern

→ Favoriten

TOP 1

Der 993 ließ aus allen Blickwinkeln keinen Zweifel daran, dass er ein „richtiger“ 911 ist. Er interpretierte die **DESIGN**-DNA von Porsche aber in diversen Features neu: Sofort ins Auge fielen die flachere Front mit den Polyellipsoid-Scheinwerfern, die integrierten Stoßstangen, die breiteren hinteren Kotflügel oder das schräg liegend übers Heck verlaufende Leuchtenband. Unverändert vom Vorgänger 964 übernahm er hingegen die Dachlinie. Im Vergleich zu diesem präsentierte sich der neue Elfer moderner und dynamischer, gleichzeitig aber auch eleganter. Kein Wunder, dass das 993-Design noch heute als ein großer Wurf gilt und von den 911-Fans heiß und innig geliebt wird.



TOP 2

Porsche verweist darauf, dass die luftgekühlten **BOXERMOTOREN** in den fünf Jahren Produktionszeit des 993 bis 1998 ihre besten Jahre erlebten. Das kann man sicherlich so unterschreiben! Den Einstieg in den 993 bildete der 3,6-Liter-Boxer mit 272 PS, der den Elfer auf 270 km/h beschleunigte. Gekoppelt war dieses Triebwerk mit einem manuellen Sechsganggetriebe oder einer Viergang-Tiptronic-Automatik. Zum Modelljahr 1996 erfuhr der 3,6-Liter-Boxer eine Leistungssteigerung auf 285 PS. Noch mehr Power offerierte ab Modelljahr 1995 der 911 Turbo mit dem gewohnten Dampfhammer: Hier sorgten zwei (kleinere) Turbolader für eine Kraftkurve des 3.6-Liter-Sechszylinders auf 408 PS sowie ein bei niedrigen Drehzahlen verbessertes Ansprechverhalten. Lediglich 4,5 Sekunden auf Tempo 100 und 290 km/h Höchstgeschwindigkeit ließen keine Fragen offen. Dies gilt natürlich auch für die Leistungssteigerungen auf 430 PS (ab Modelljahr 1996) oder sogar 450 PS (Porsche Exklusive im 911 Turbo S).

TOP 3

Vom 993 war eine breit aufgestellte **MODELLPALETTE** lieferbar, die (fast) für jeden Geschmack und Geldbeutel die passende Variante beinhaltete. Zunächst stellte sich natürlich die Frage nach der Karosserie: Wie wär's mit dem Coupé? Oder wird mehr Frischluft im Cabriolet gewünscht? Vielleicht ein Mix aus beidem? Dann stellt der Targa mit seinem großflächigen Glasdach, das elektrisch unter die große Heckscheibe fährt, die ideale Lösung dar. Anders als das Coupé und das Cabriolet war er jedoch nicht mit vier angetriebenen Rädern erhältlich (beim Allradantrieb wurden übrigens zwischen 5 und 35 Prozent der Kraft an die Vorderachse geleitet, im Extremfall sogar bis zu 50 Prozent). Ein gesteigertes Maß Turbofeeling konnte man in der 911 Carrera S-Version mit breiterer Karosserie und Fahrwerk vom Top-Modell genießen. Verbleiben noch die Sahnestückchen (neben dem Turbo): Der RS mit frei atmendem 3.8-Liter-Triebwerk und 300 PS sowie rund 100 kg weniger Gewicht war in erster Linie für Rundstrecken gedacht. Der 911 GT2 hingegen setzte dem Turbo an Bug, Seite und Heck üppiges Spoilerwerk auf, mimte so den optischen Krawallmacher der 993-Reihe und brachte durch den Verzicht auf den Allradantrieb nicht zuletzt das Blut von Puristen in Wallung. Man kann diejenigen, die die 993-Qual der Wahl hatten, noch heute beneiden!



→ Fazit

Der 993 steht bei Automobilisten – nicht nur 911-Fans – zu Recht sehr hoch im Kurs. Denn sein absolut rundes Gesamtpaket ist das Ergebnis einer 30-jährigen Reife der Elfer-Baureihe. Dies drückt sich zuallererst bei den luftgekühlten Boxern aus, die im 993 ihre Galazeit erlebten. Aber auch das Design erreichte ein neues Level, schließlich schmeichelte kein 911 den Augen bis dahin so sehr – in sich stimmig von vorne bis hinten. Nicht zu vergessen: Der 993 war nicht mehr der „knallharte Radaubruder“, sondern zeigte auch eine softere Seite, die seine Alltagstauglichkeit verbesserte. So war wohl seine größte Schwäche die breit aufgestellte Modellpalette – für Unentschlossene. Wenn man den RS und die Varianten mit aufgeladenen Motoren, die in der Kategorie absolute Traumautos zuhause sind, außen vor lässt, wäre mein Favorit das Cabriolet mit Heckantrieb und manueller Schaltung. Aber um ehrlich zu sein: Ich würde auch jeden anderen 993 mit Kuschhand nehmen ...



(Alle Bilder: Porsche)