Im Rückspiegel: Porsche 911 – Typ 993 war der Letzte seiner Art (4)

Porsche feiert am 27. November auf der Los Angeles die Weltpremiere der achten Generation der Markenikone 911 – 55 Jahre nach dem Debüt des Ur-Elfers. Die Geburtsstunde eines der berühmtesten und bekanntesten Sportwagen überhaupt schlug am 12. September 1963 auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt. Das Kapitel seiner luftgekühlten Motoren endete erst vor 20 Jahren.

Nicht nur für Liebhaber der Zuffenhausener Sportwagen steht fest: Die vierte Generation des Elfers, der Typ 993, gehört zu den begehrenswertesten Ausführungen in der Geschichte des Klassikers. Obwohl praktisch nur die Dachlinie unverändert bleibt, begeisterte das neue Modell ab 1993 mit einer spannenden Interpretation der 911-Design-DNA. Das Wechselspiel von konkaven und konvexen Formen, integrierte Stoßfänger und bündig eingefasste Scheiben sowie die breit ausgestellte Heckpartie mit ihrem angewinkelten Leuchtenband begeistern auch heute noch viele Sportwagenfans. Sogar die flacheren Kotflügel vorn, durch neue Polyellipsoid-Scheinwerfer möglich gemacht, fanden schnell breite Zustimmung.

Auch technisch unterstreicht der Typ 993 seine besondere Stellung – etwa mit dem komplett neu konstruierten Aluminium-LSA-Fahrwerk. Es vereint Leichtbau, Stabilität und Agilität. Bis heute gilt die Mehrlenkeraufhängung als ultimative Entwicklungsstufe der „Weissach"-Hinterachse, die mit ihren Selbstlenkeigenschaften Geschichte geschrieben hat. Das Ergebnis: mehr Fahrdynamik und verbesserter Federungskomfort.

Maßstäbe setzte die neue Generation auch beim Thema Antrieb: Der 911 Turbo mit serienmäßigem Allradantrieb nutzte 1995 gleich zwei Lader. Die Ausbeute: 408 PS. Zugleich überzeugte der 3,6-Liter-Biturbo mit den geringsten Abgasemissionen aller Serienmotoren seiner Zeit. Im Heck des zweiradgetriebenen, auf 100 Exemplare limitierten, 911 GT2 leistete er sogar bis zu 450 PS.

Porsche bot den 993 zunächst nur als Coupé und Cabriolet an. Der Targa debütierte erst zwei Jahre später, dafür aber mit einem neuen Konzept: Statt eines herausnehmbaren Dachteils besaß er ein großflächiges Glasdach, das elektrisch unter der Heckscheibe verschwinden konnte. Hinzu kam eine weitere Karosserievariante als Serienmodell: Der allradgetriebene Carrera 4S – wenig später gefolgt vom Carrera S – kombinierte die breite Karosserie und das Fahrwerk des 911 Turbo. Nur der Heckflügel blieb außen vor.

Der Sech-Zylinder-Boxer lieferte einen weiteren Grund, warum der 993 bei Sammlern und Fans dieser Baureihe so hoch im Kurs steht: Als letztes 911-Aggregat setzte er auf die klassische Luftkühlung. Anfänglich 272 PS stark, leistete der Zweiventiler – erneut mit einer Doppelzündung ausgestattet – ab 1995 bereits 285 PS. Auf Wunsch stellte Porsche eine 300-PS-Variante bereit. Neu war auch das Schaltgetriebe: Um den nunmehr bis über 270 km/h reichenden Geschwindigkeitsbereich sinnvoll abzudecken, ohne die Kraftentwicklung des Motors durch eine lange Übersetzung zu beschneiden, erhielt es einen sechsten Vorwärtsgang. Zudem ließ es sich noch präziser schalten.

Mit dem Elfer, Typ 993, alles auf eine Karte zu setzen, lohnte sich für Porsche am Ende. Mit der vierten Generation des Kult-Sportwagens endete 1998 nach 68 881 produzierten Fahrzeugen das Kapitel der luftgekühlten Motoren in dieser einzigartigen Modellgeschichte. Nach 35 Jahren brach dann die zweite Epoche in beispiellosen Erfolgsgeschichte der Modellreihe an. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel

Porsche 911, Typ 993 (1993–1998).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

Porsche 911 Carrera Coupé (1993–1998).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

Porsche 911 GT2 (Typ 993).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

Typ 993: Die vierte Generation des Porsche 911.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche