

Porsche 993 und Porsche 991: Generationskonflikt?

Von Tim Westermann

Porsche - diese Marke aus Stuttgart entwickelte sich seit ihrer Gründung im Jahr 1931 zum Mythos. Schon früh verschrieb sie sich dem Motorsport. Bereits 1933 begann man mit der Entwicklung des Grand Prix-Rennwagens, des Auto-Union-Rennwagens mit einem 16-Zylinder-Mittelmotor. Nach 1945 folgten unzählige Rennsiege, darunter Prestigeträchtige Siege wie bei der Carrera Panamericana, den 24 Stunden von Le Mans oder der legendären Rallye Paris-Dakar. Deswegen ist es wenig verwunderlich, dass alle Serienmodelle - allen voran der 911 - Motorsport-Gene in sich tragen.

Bis heute gibt es kein vergleichbares Automodell, beim dem es seit seinem ersten Auftritt 1963 gelang, der ursprünglichen Design-Linie konsequent treu zu bleiben. Was den 911 aber besonders auszeichnet, ist der ständige Drang, in dieser gewohnten Formensprache neueste Fahrzeugtechnik zum Einsatz zu bringen, um die Leistungsfähigkeit von einer Modell-Generation zur nächsten zu steigern. Das Porsche-Image wurde 2013 besonders poliert. Die Stuttgarter feierten „50 Jahre 911“ und gleichzeitig gab es noch ein zweites Jubiläum: „40 Jahre Turbo“. Passend dazu wurde ein neuer Turbo-911 präsentiert; ein besonders starkes Stück aus Stuttgart.

Ein Blick zurück auf das Debüt des Elfers: 1963 hieß der noch 901. Auf der IAA 1963 mahnte der damalige Presse-Chef Huschke von Hanstein bei der Frankfurter Premiere nervös: „Fasst bloß nichts an. Setzt Euch ja nicht rein. Wir haben nur dieses eine Auto. Und ob es wirklich mal kommt, wissen wir noch gar nicht.“ Zu jener Zeit trauerten viele dem Vorgänger vom Typ 356 nach. Mit der neuen Elfer-Karosserie – entworfen von Alexander („Butzi“) Porsche – wollte sich so mancher nicht anfreunden. Heute ist der 911 zu „dem“ Klassiker der Motorwelt avanciert.

Ein Meilenstein auf diesem Traditionsweg war der Porsche 911 Typ 993. Diesem Modell kommt in der Gemeinde der Porsche-Enthusiasten eine besondere Bedeutung zu. Er ist der letzte Elfer mit einem luftgekühlten Motor im Heck. Ab der folgenden Baureihe 996

wurden aus thermischen und ökologischen Gründen wassergekühlte Aggregate eingesetzt.

Aber im Vergleich zum aktuellen Modell, dem Typ 991, ist man im 993 wesentlich puristischer unterwegs. Vor 20 Jahren waren Ausstattungen wie ABS oder Servolenkung noch etwas Besonderes. Der 993 hatte beides. Agil – denn er wog nur rund 1300 Kilogramm – mit 272 PS oder 285 PS war dieser Zuffenhausener ein König der Straße. Kontrollierte Drifts dank Heckantrieb, präzise Lenkung, seidenweiche Schaltung und eine drehfreudige 3,6-Liter-Maschine mit dem unverwechselbaren, heiseren Klang eines luftgekühlten Sechs-Zylinder-Boxers.

Im Kurvengewirr auf Landstraßen ist stete Kontrolle über das „Popometer“ gefragt. Soll heißen: Besonders bei Lastwechseln gewappnet sein, ein leichtgängiges Heck zu haben. Ohne die vielen elektronischen Helfer der heutigen Zeit ist beim 993 noch richtiges Autofahren gefragt. Und dennoch war der „Gusseiserne“, wie er auch genannt wird, schon damals die Marke, an der sich der Wettbewerb in Sachen Fahreigenschaften messen musste.

Und heute? Seidenweich oder mit „Wumm“ – je nach Gasfuß-Einsatz – schiebt das Turbo-Triebwerk den 911 vorwärts. Ein irres Fahrerlebnis in diesem 560 PS starken Gerät. Wo man das genießen kann? Nicht auf normalen Straßen. Eher auf einer Rennstrecke oder auf einem abgesperrten Testgelände wie in Aldenhoven vor den Toren Düsseldorfs. Leistung zeigen abseits öffentlicher Straßen ist ohnehin ein starker Trend: Keinesfalls den Führerschein riskieren, sondern nur auf geschlossenen Strecken die Grenzen erfahren. Von denen gibt es in Europa etwa 100.

Wie sich der aktuelle Turbo fährt? Atemberaubend. PDK-Wählhebel auf manuell schieben. Ab geht's. Es schwillt das Getöse im Heck, Ladedruck 1,3. Die Frontspoiler surren raus, der zweistufige Heckflügel reckt sich um Zentimeter hoch. In den Kurven klebt der 911 förmlich auf dem Asphalt. Der Allradantrieb leistet Schwerstarbeit. Öfter steht die Tachonadel weit oberhalb 200, doch der Vorwärtsschub hält unverändert an. Zur Beruhigung der Daheimgebliebenen: Die Elektronik bügelt fast jeden Schnitzer des Fahrers aus. Das ist es eben, was 20 Jahre Entwicklung zwischen dem 993 und dem aktuellen Modell ausmachen. Purismus versprühen jedoch beide, allerdings jeder auf dem Niveau seiner Zeit.

Der neue 911-Turbo strotzt nur so von adaptiven elektronischen Helfern und Komfort-Gimmicks. Vom 18-fach verstellbaren Sitz über das PDK-Getriebe und die Hinterradlenkung bis hin zu dem automatisch agierenden Heckspoiler. Was noch an die

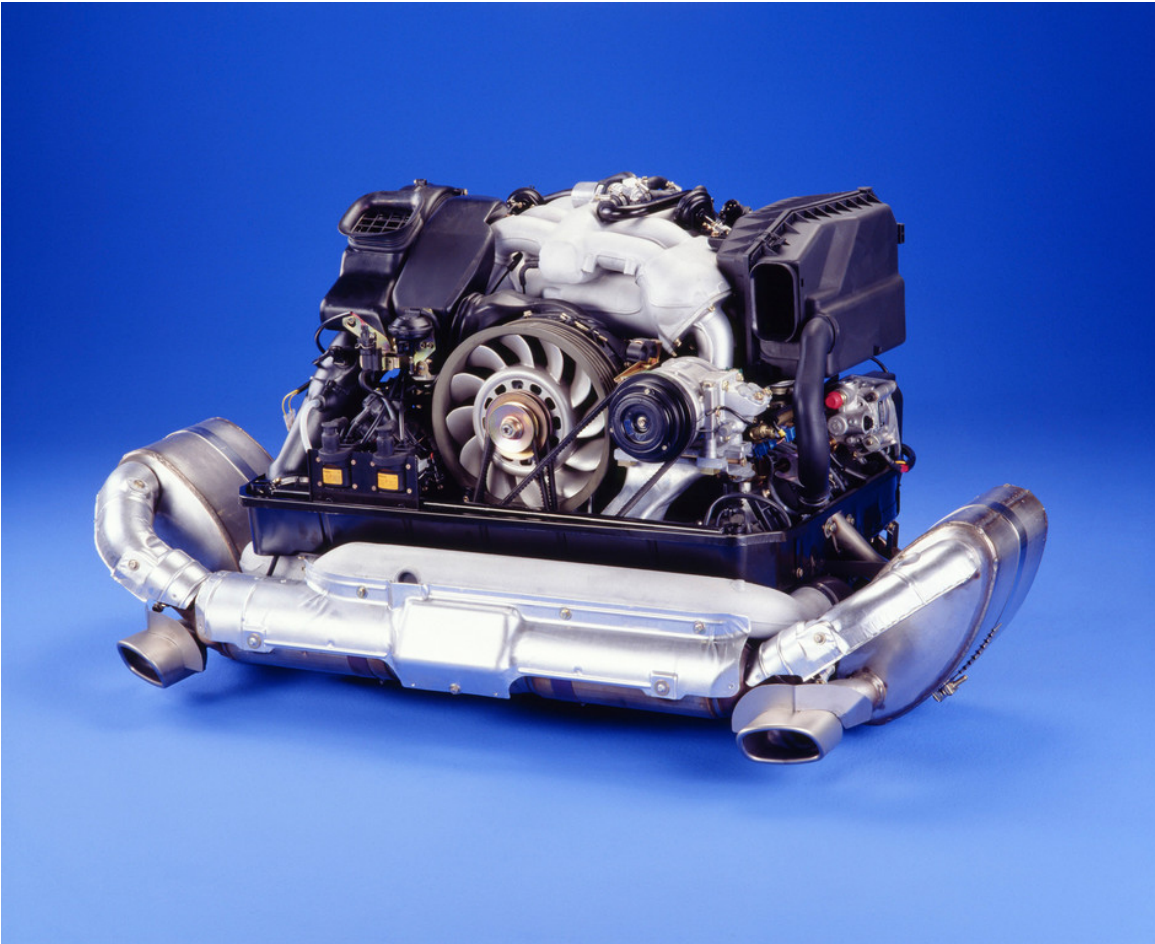
alten Elfer erinnert? Nur die Silhouette und die Position des Lenkschlusses links vom Lenkrad.

Ein wahres High-Tech-Paket ist dieser Elfer. Nur wenige Autos sind anpassungsfähiger und dennoch reizvoll. Im Stadtverkehr brav wie ein VW Polo und ein wilder Bursche, wenn man das Gaspedal durchtritt. Merkwürdig: Nichts ist mehr so wie bei der Generation 993 (1994 – 1997). Dennoch bleibt das Gefühl, als sei er noch der gute, alte Bekannte. Woher das kommt? Vom Top-Design mit der Verbindung zu 1963. Allerdings – der Preis von 200 000 Euro lässt einen 991-Besitzer schwindelig werden. Muss der 911 immer teurer werden? Die Kunden nehmen es hin. Der Elfer ist eben auch ein Statussymbol. Aber: Wer weniger ausgeben will, kann trotzdem Porsche fahren, den Boxster oder den Cayman. (ampnet/tw)

Bilder zum Artikel



Porsche 911, Typ 993.



Porsche 911: luftgekühlter Motor im Typ 993.



Porsche 911.



Porsche 911 Cabrio, Typ 993.



Porsche 911.



Porsche 911.
