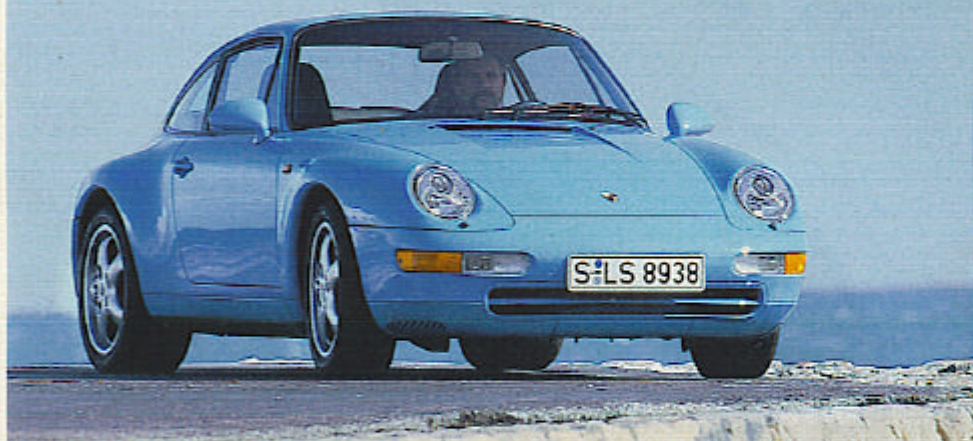


Gute Nummer

Das Preisniveau des **Porsche 911** hat trotz Modellwechsels nicht gelitten. Worauf es beim Kauf ankommt.

Die 911 ist eine schöne Zahl. Sie bedeutet Fahrspaß. Sie bedeutet Porsche. Vor allem der urwüchsige Charakter des Modells mit der internen Baunummer 993 hat sich einen Stellplatz in den Herzen der Porsche-Fans verdient. Und gut verdienen muss, wer einen anständigen gebrauchten Porsche kaufen will – zwischen 35 000 und 40 000 Euro sollten für einen 993 investiert werden. Dafür gibt es dann zum Beispiel schon ein Carrera 2 Coupé (272 PS) von 1995 mit 82 400 Kilometern auf dem Tacho. Als letzter luftgekühlter Porsche hat der 993 Kultstatus erreicht, was sich in den Anschaffungskosten niederschlägt – die liegen um den Gebrauchtpreis des Nachfolgermodells 996. Wie bei jedem alten

Auto fallen auch beim 993 Reparaturen an, deshalb ist ein sauber geführtes Service-Scheckheft Pflicht. Ab zirka 80 000 Kilometer macht die Vorderachse Probleme. Über neue Stoßdämpfer sollte um die 100 000 Kilometer nachgedacht werden. Und ab spätestens 140 000 Kilometer ist es die Kupplung, die erneuert werden sollte. Typische 993-Wehwehchen sind Probleme mit den Hydrostößeln und Knarzgeräusche bei Heck- und Frontscheibe. Generell gilt: Ein Porsche darf keinerlei Nebengeräusche abgeben. Aber mit diesem Porsche bekommt man einen erstklassigen Sportwagen. Dennoch sollte man immer zirka 10 000 Euro übrig haben – als Reparatur-Reserve für den Notruf 9-1-1.



„Der 993 – ein klassischer Elfer“

Fragen an „Motor Klassik“-Redakteur Hans-Jörg Götzl



Wo liegt die Faszination eines Porsche 993?

Götzl: Er ist der letzte Porsche mit Luftkühlung, also ein klassischer Elfer. Und allein der Sound des Sechszylinder-Boxermotors rechtfertigt den Kauf.

Ist der Kauf eines Porsche 911 eine Kapitalanlage?

Götzl: Ein 911 ist zumindest wertstabil – und manche steigen im Wert. Wer 1994 einen 1972er 911S in Topzustand für 40 000 Mark erwarb, bekäme heute den Betrag in Euro.

Auf was sollte man beim Kauf besonders achten?

Götzl: Ganz wichtig – auf eine lückenlose Historie.

BEURTEILUNG

+ Vollverzinkte Karosserie, sportliche Leistungscharakteristik, hohe Karosseriesteifigkeit, sehr hohe Fahrleistungen, gute Alltagstauglichkeit, erstklassige Bremsen, gute Zuverlässigkeit, solide Verarbeitung.

- Straffe Federung, hohes Innengeräusch, kleiner Kofferraum, sehr hohe Unterhalts- und Reparaturkosten, hoher Benzinverbrauch beim Turbo, teuer.

Der Vorgänger

Der Porsche 964 lief von 1988 bis 1993 vom Band



Auch mit Allradantrieb: 964

Der Porsche 964 ist der zuverlässigste und alltagstauglichste Sportwagen seiner Zeit, mit einer Karosserie aus verzinktem Stahlblech. Er ist der erste Porsche, der mit Allradantrieb erhältlich war. Allerdings ist ein Porsche dieser Jahrgänge im Unterhalt gut doppelt so teuer wie die Nachfolger. Da der 964 noch keine Hydrostößel hat, müssen die Ventile alle 20 000 Kilometer neu eingestellt werden. Für den Kauf eines 964 sollten rund 25 000 bis 30 000 Euro investiert werden.

Der Nachfolger

Elfer-Liebhaber waren beim Anblick des 996 nicht erfreut



Mit Wasserkühlung: 996

Fans des 993 waren beim Anblick geschockt – wegen Scheinwerfern, die wie Spiegeleier aussehen. Außerdem ist der 996 der erste Porsche mit Wasserkühlung, was seine geliebte Geräuschkulisse dämpft. Sechs Jahre nach Markteinführung dominieren die Carrera-Modelle den Gebrauchtwagenmarkt. Für ein Coupé in gutem Zustand müssen noch mindestens 40 000 Euro ausgegeben werden. Die Cabrioversionen sind seltener und liegen deshalb in der Regel um 15 000 Euro höher.