

CLASSIC DRIVER



Investment-Tipp: Porsche 911 Classic

07. Oktober 2011 | Classic Driver



911, drei Ziffern und viele Buchstaben wie etwa T, E, S, RS, ST, GT, F und G. Aber welcher ist nun der Richtige für Sie? Porsche-Experte Wilfried Hallier leitet Sie durch die Baureihen.

Alle 911er haben eines gemeinsam: Sie bieten viel Fahrfreude und ein faszinierendes Design. Doch aufgepasst, nicht alles, was mit 911 beziffert ist, passt auch zu Ihnen. Natürlich würde es den Rahmen sprengen, hier jedes Modell zu charakterisieren, aber ein Basisversuch sei erlaubt. Beginnen wir mit den frühen 911ern, vorgestellt im Jahr 1963. Die Ur-Elfer von 1964 bis 1968 mit kurzem Radstand und schmaler Karosserie wurden früher oft missbraucht für Umbauten, heute sind sie kaum noch im Originalzustand zu finden. Ein Auto für Menschen (nicht nur Männer) mit Fingerspitzengefühl und Fahrtalent, kombiniert mit einem sensiblen Gasfuß.



Sein Nachfolger aus dem Herbst 1968 bis zum Sommer 1973 mit längerem Radstand, verbesserten Fahreigenschaften, mehr Komfort (!) und je nach Modell auch schon mit Einspritzung ausgestattet und bis zu 210 PS (der legendäre 2.7 RS) stark, war im Alltag schon etwas einfacher zu fahren. Ein bildschönes Auto, mit dem typischen kreischenden Motorengeräusch. Ab Herbst 1973 bis Sommer 1989 kamen dann die sogenannten G-Modelle, zuletzt als Carrera 3,2i. Dieser war praktisch unverwüstlich und einfach in der Handhabung. Das Modell ist zudem zuverlässig im Alltag und deshalb heute so gesucht. Typisches Merkmal dieser Version sind die eckigen Stoßstangen mit dem Faltenbalg an der Seite.



Der Nachfolgende 964er ist der Schritt in die moderne, komfortablere Porschwelt: Servolenkung, Airbag – und erstmals gab es auch eine Allrad-Variante. Die Baureihe 964 ist jedoch wartungsintensiv, darum berechnen Sie stets die Servicekosten mit ein, wenn sie ein Exemplar erwerben wollen. Der Porsche 911/964 war auch der letzte seiner Zunft, der noch mit senkrechten Scheinwerfern ausgestattet war. Übrigens: Auch der Letzte, der als Targa-Version mit dem weltberühmten Überrollbügel fuhr. Eine Besonderheit: Der 964 hebt sich durch einen sehr spezifischen Motorsound von seinen Brüdern ab.



Über den 993 braucht man an dieser Stelle nicht viel zu sagen, in der Vergangenheit wurde bereits so viel über den letzten „Luftgekühlten“ geschrieben. Wenn Sie einen guten finden, kaufen und behalten Sie ihn. Die Baureihe wurde nur knapp 56.000 Mal gebaut. Ganz anders der viel kritisierte 996 (vorgestellt im Herbst 1997), der über 160.000 Mal vom Band lief. Der 996 gilt heute noch als

unterbewertet ist daher zum Teil noch sehr preiswert zu finden. Ganz gleich welches Modell, mit dieser Baureihe haben sie ein absolutes Alltagsauto, das kaum Probleme machen dürfte. Empfehlung: Ab Modelljahr 2000, da hier die Innenausstattung etwas schöner ausfällt. Der Nachfolgende 997 beruhigte die Gemüter dann wieder durch seine gefällige Formgebung.



Doch lassen Sie mich ehrlich sein: Es ist einfach unmöglich, in dieser Kürze alles über die Kult-Sportwagen aus Zuffenhausen zu sagen. Ich will es so zusammenfassen, je weniger Sie von der Technik und dem Selber-Hand-Anlegen verstehen, desto jünger sollte der Porsche Ihrer Wahl sein. Viele Oldtimerfans sind an Ihrem Hobby gescheitert, weil Sie der Form erlagen, aber in der Praxis die Eigenschaften eines Alltagsautos erwartet haben. Das soll Ihnen nicht passieren.

Eine Auswahl der schönsten klassischen Porsche 911, die aktuell im Classic Driver Automarkt zum Verkauf stehen, finden Sie in unserem Markt-Special.

- *Wilfried Hallier war 14 Jahre lang Geschäftsführer des Porsche Zentrums Hamburg Nord-West und kennt aus eigener Erfahrung den Markt für klassische Porsche 911. In dieser Reihe gibt der Porsche-Experte Empfehlungen für klassische 911er-Modelle mit Wertsteigerungspotenzial.*

Text: Wilfried Hallier

Fotos: Porsche/Classic Driver

<https://www.classicdriver.com/de/article/investment-tipp-porsche-911-classic>

© Classic Driver. All rights reserved.