

CLASSIC DRIVER



Porsche 911/964 Carrera

31. Oktober 2010 | Classic Driver

Wenn einem Klassiker Flügel wachsen

Text: [Sven Jürisch](#)

Fotos: Mathias Paulokat / Foto-Fahrzeug: Porsche 911/964 Carrera 4 von [Lundtauto](#)

Für Puristen ist er der letzte Echte. Das, was danach kam, war eine andere Dekade. Kaum ein 911er transportierte die von Ferry Porsche geschaffene Linie des Urmodells mit den aufrechten vorderen Kotflügelkanten besser in die Neuzeit als die Baureihe 964. Höchste Zeit, sich ein Exemplar wegzustellen, denn derzeit durchlebt dieser Elfer sein Werttief, und es bedarf nicht einmal des jüngst verblichenen Kraken-Orakel Paul, um zu prophezeien, dass diesem Tief ein lang anhaltendes Hoch folgen wird. Damit es trotz der Hektik am Markt keine kostspieligen Fehlkäufe gibt, haben wir für Sie die möglichen Mängel zusammengestellt.

Das Design dieses Elfers gleicht einem guten Rotwein. Es braucht seine Zeit, bis sich sein volles Bouquet entfaltet. Seine integrierten Plastikstoßstangen und sein Komfort im Innenraum ließen die Puristen 1988 die Nase rümpfen. Ein Porsche mit Servolenkung, ABS und Allradantrieb? Der Old-Spice-Fraktion schien dieser Porsche verdächtig nahe am verhassten 928, dem vermeintlichen Königsmörder. Doch eines mussten auch die ärgsten Kritiker anerkennen: Der intern 964 getaufte Elfer fuhr sich endlich wie ein Auto, das in der Gegenwart angekommen war. Zwar bot auch der Innenraum die klassischen Elemente, wie die steil stehende Frontscheibe mit den abgewinkelten Ecken sowie das schmale Armaturenbrett mit seiner Uhrensammlung, doch in der Handhabe war dieser Elfer dem Golf seiner späteren Adoptiveltern deutlich näher, als jeder seiner Vorfahren. Dazu offerierte dieser Elfer all die elektrischen Heizelemente, von denen selbst beinharte 911er Piloten insgeheim immer geträumt hatten.



Die Technik

Unter dem Blech des Porsche 911 Carrera räumten die Zuffenhausener konsequent auf. So ersetzte eine McPherson-Vorderachse die betagte Drehstabkonstruktion. Im hier gezeigten Carrera 4 verhinderte zudem der Allradantrieb aus dem Dakar-Sieger Porsche 959, dass sich die Allradpiloten im Ingolstädter Emporkömmling den ersten Platz beim Eispolo in St. Moritz sichern konnten. In Sachen Motor setzte Porsche auf die Tradition der Sechszylinder-Boxer, der in Kombination mit einer Bosch-Einspritzanlage sowie der Doppelzündung (nur Sauger) Leistung satt bot. Standardmäßig lieferte der Boxer 250 PS, als aufgeladener Turbo 320 PS und später sogar 360 PS. Doch egal, welche Variante man wählte, zügig war dieser 911er in jedem Fall. 5,6 Sekunden auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 260 km/h für die Basisausführung waren genug, um ganz vorne mitzumischen. Der Konkurrenz blieb da nur der Ausblick auf den ab 120 km/h ausfahrenden Heckspoiler.

Einem Motto blieb man bei Porsche jedoch trotz aller Innovationen treu: Porsche, der Zuverlässige. Wie so oft zeigten die Zuffenhausener auch mit dem 964 den ADAC-Helfern die rote Karte. Selbst bei einem Minimum an Wartung sollte ein Porsche 911 dieser Generation auch seinem heutigen Besitzer kaum Probleme bereiten. Selbst hohe Laufleistungen können dem Antriebsstrang des Sportwagens nur wenig anhaben. Solange die Verschleißteile regelmäßig gewechselt wurden, bietet der 964 Fahrfreude pur.



Kritisch wird es immer dann, wenn fällige Reparaturen verschleppt wurden oder aber von nicht autorisiertem Personal mit nicht originalen Porschetteilen durchgeführt wurden. Ein durchgängig von Porsche gestempeltes Scheckheft hat vor diesem Hintergrund größte Bedeutung. Darüber hinaus sollte ab Tachostand 150.000 das Fahrwerk seine erste Revision hinter sich haben. Denn der 964 ist auch in seiner kleinsten Motorisierung ein Sportwagen reinsten Wassers und wurde meist dementsprechend bewegt. Stoßdämpfer, Buchsen und Kugelgelenke sind mittlerweile 20 Jahre alt. Klappert es also bei der Probefahrt in der Aufhängung, muss investiert werden. Sinn ergibt dabei nur eine komplette Überholung der beiden Achsen, was mit rund 4.000 Euro zu Buche schlägt. Kostspieliger wird es, wenn der Boxer im Heck schwächelt. Bei sichtbarem Ölverlust sollte gleich ein ganzes Orchester von Warnglocken läuten. Dann nämlich ist das Sixpack meist reif für die Revision (ab 250.000 km).



In Hinblick auf die Kraftübertragung profitiert der 964 von der sorgfältigen Arbeit der Ingenieure. Sowohl das Fünfgang-Schaltgetriebe als auch die gegen Aufpreis lieferbare 4-Gang-Automatik laufen in der Regel störungsfrei, wenn auch nicht geräuschlos. Laufgeräusche sind bei höheren Laufleistungen ebenso normal, wie die schwergängig arbeitende Kupplung, deren Pedal bisweilen dank einer schwergängigen Führungsbuchse hängt. Lediglich dem Zweimassenschwungrad sollte ein Ohr gewidmet werden. Klöttert es bereits im Leerlauf, so ist der Austausch vorprogrammiert, wozu wiederum der Motor raus muss.



Wenig Sorgen bereitet dagegen die Karosserie des 964. Unfallfreiheit vorausgesetzt, sind dank rosthemmender Feuerverzinkung Abnutzungserscheinungen auf typische Schäden, wie blinde Scheinwerfergläser oder vom Steinschlag malträtierte Frontscheiben und Schürzen beschränkt. Auch das gut verarbeitete Interieur zeigt sich von seiner verschleißfesten Seite. Doch selbst wenn es zu Schäden kommt – Porsche kann sogar Kunststoffteile in den schrillsten Farbtönen der frühen 90er Jahre liefern.



Unser Fazit

Der einst verhöhlte Weichspülfaktor macht den 964 heute als Alltagsauto umso interessanter – und leider auch täglich teurer. Zwischen 25.000 bis 30.000 Euro sind derzeit für einen gut eingefahrenen Sauger anzulegen, wobei Sonderfarben wie Mint oder Magenta bisweilen den Preis nach unten drücken können. Die beiden Turboversionen und die ebenfalls angebotenen RSR- und Cup-Varianten sind naturgemäß deutlich teurer und haben den Porsche-Preis-Olymp bereits erklommen. Doch ganz gleich, welcher 964 in Frage kommt, oftmals trennt sich bereits bei der ersten Versicherungsrechnung die Spreu vom Weizen. Daher erkundigen Sie sich bei Ihrer Versicherung vor dem Kauf, ob und zu welchen Konditionen ein umfassender Schutz angeboten wird. Übersteigt die Summe das Jahresbudget, gibt es nur eine Lösung: Treten Sie die Landflucht an, denn da sind zum einen die Tarife billiger und zum anderen dauert die Fahrt ins Büro länger. Bei einem 964 in jedem Fall ein deutlicher Vorteil.

Beim hier gezeigten Exemplar handelt es sich um einen Porsche 911/964 Carrera 4 mit werksoriginaler Cup-Ausstattung. Das Auto steht aktuell bei Lundtauto im Berliner

Meilenwerk zum Verkauf. Nähere Informationen zum Angebot finden Sie unter www.lundtauto.de.



Die Fakten

Leistung:

250 PS (3,6 Liter Sauger), 320 PS bzw. 360 PS (Turbo)

Beschleunigung:

0 - 100 km/h 5,7 Sekunden (Turbo unter 5,0 Sekunden)

Vmax:

260 km/h (Turbo über 270 km/h)

Bauzeit:

1988 - 1994

Besonderheiten:

drei Karosserievarianten, erstmals mit Allradantrieb
lieferbar, Tiptronic gegen Aufpreis

Sondermodelle:

911 Cup: ohne Beifahrersitz und Dämmung mit
Leistungssteigerung

911 RSR 3,8: gewichtsreduzierte Version mit deutlich
angehobener Leistung (3,8 Liter Sauger mit 325 PS),
ausschließlich für den Kundensport

<https://www.classicdriver.com/de/article/porsche-911964-carrera>

© Classic Driver. All rights reserved.