Porsche 911/996: Über 175.000 Mal ungeliebt?

Lead
Was mussten sich die Porsche-Mitarbeiter bei der Einführung der 911er-Baureihe 996 nicht alles anhören: Weichgespülter Porsche, Spiegeleier-Scheinwerfer, kein Sound, zu komfortabel… Doch der ungeliebte Nachfolger des schönen 993 belehrte uns eines Besseren. Wilfried Hallier erinnert sich.

Denn der 996 lief zwischen 1997 und 2006 ganze 175.262 Mal vom Band und markiert damit als meistverkauftes Modell der Erfolgs-Reihe den größten Einschnitt in der Entwicklung des Porsche 911. Trotz dieser immensen Stückzahlen ging der Nachfolger des 993 aber auch als „ungeliebte Baureihe“ in die Geschichte ein. Über 175.000 Mal ungeliebt – geht das überhaupt? Doch die Fans standen Kopf – ähnlich wie im Jahr 1963, bei der Markteinführung des 911er als Nachfolger des 356. Beim 996 wurden prägnante Merkmale des Elfers, die einst Ferdinand Alexander Porsche entwickelt und 1963 der Öffentlichkeit präsentiert hatte, erstmals maßgeblich modifiziert. Die größte und am meisten kritisierte Veränderung waren die neuen Boxermotoren mit Wasserkühlung.

Ensetzen bei den Kunden

Ich erinnere mich noch sehr genau an die ersten Besucher, die sich den 996 in unserem Hamburger Porsche-Showroom ansahen. Was ich mir als Geschäftsführer alles anhören musste! Einer der Hauptkritikpunkte waren natürlich die Scheinwerfer. Selbst uns Verkäufern wurde im September 1997 bei der Markteinführung des 996 in der Hamburger Börse ein Modell mit Scheinwerferblenden aus der Zubehörindustrie vorgestellt. Man hoffte so, an die Optik des 993 anzuknüpfen. Doch viele von den Abdeckungen haben wir nicht verkauft.

Als ich später bei der IAA in Frankfurt Harm Lagaay – bis zu seinem Ruhestand am 1. Juli 2004 Leiter der Porsche-Design-Abteilung – auf die vielgerügten Scheinwerfer ansprach, konnte er das Thema zwar auch nicht mehr hören, erklärte mir jedoch, wie es zu dieser Entwicklung gekommen war: Im Lastenheft zur Entwicklung des 996 stand, dass der Scheinwerfer ein Bauteil mit fünf Funktionen - nämnlich Fernlicht, Fahrlicht, Standlicht, Nebellicht und Blinker - und mit einem Handgriff, ohne sichtbare Schrauben, zu montieren sein sollte. Natürlich auch aus Kostengründen. Das Ergebnis ist bekannt. Ab Modelljahr 2002 wurde, auch mit dem Turbo, das Design leicht geändert, um sich vom Boxster abzuheben. Bis zu den Türen waren jedoch viele Gleichteile verbaut, um erneut Kosten zu sparen. Übrigens wurde erst der 996 in seinen Grundzügen entwickelt und dann der Boxster.

Die Technik des 993 war ausgereizt

Die weltweite Händlermarkteinführung fand damals in Barcelona auf dem Circuit Catalunya statt. Trotz aller Vorbehalte der eingefleischten Porsche-Verkaufsmannschaft waren alle mehr als beeindruckt von der Fahrdynamik und den Kurvengeschwindigkeiten des neuen Elfers. Der „alte“ 993 sah in der Praxis dagegen wirklich alt aus. Ich selbst habe damals den ,,Neuen“ viele Runden auf der Strecke von Catalunya bewegt, und mein sonst hartgesottener Beifahrer musste nach einigen Runden das Auto verlassen. Die hohen Kurvengeschwindigkeiten hatten seinen Magen geschafft. Mit diesen Eindrücken und dem technischen Wissen konnten wir mit Überzeugung viele 996 an den Mann und an die Frau bringen. Die anfängliche Kritik verstummte allmählich und die Kunden freundeten sich mit dem neuen Porsche an. Natürlich mussten wir das Technikkonzept erklären, schließlich war außer dem Wappen auf der Fronthaube alles neu. Die Technik des 993 war ausgereizt. Ohne die neue Wasserkühlung und der Vierventiltechnik wäre es unmöglich gewesen, die neuen weltweiten Abgas- und Geräusch-Vorschriften für die Zukunft zu erfüllen.

Nie hatte sich bei Porsche so viel geändert

Porsche schrieb damals in dem Prospekt des 996: ,,Wir haben im Laufe der Zeit mit vielen Konventionen gebrochen. Aber nie mit unseren Prinzipien. Deshalb ist der neue 911 für uns das Ergebnis einer über 30 Jahre währenden Evolution. Noch nie hat sich bei Porsche so viel geändert. Noch nie war ein Porsche so sehr Porsche." Der Satz dürfte Ihnen bekannt vorkommen. Das Auto war unter’m Strich größer, komfortabler, schneller, leiser – und große Menschen hatten jetzt vorn auch genügend Platz. Es gab einen größeren Kofferraum und die Sitze hinten boten auch mehr Platz für die mitfahrenden Kinder – oder im Notfall auch für Erwachsene. Im Frühjahr 1998 folgte dann erst einmal das 996 Cabrio. Die Produktion des 993 wurde endgültig eingestellt. An unseren letzten bestellten 993-Neuwagen erinnere ich mich noch sehr genau. Es war ein schwarzes Cabrio mit Ganzleder und vielen Extras für rund 198.000 D-Mark. Ein Kollege meinte noch zu mir, dass es sehr leichtsinnig ist, so ein teures Auto zu bestellen. Ich glaube, er verwendete den Ausdruck "Tannenbaum". Meine Entscheidung war richtig, denn wir verkauften das Auto, kurz nach dem es im Showroom stand, an einen Musikproduzenten.

Große Modellvielfalt, bis zum 483 PS starken GT2

Nach der Cabriolet-Einführung 1998 folgten im Modelljahr 1999 der GT3 und ab 2001 der Carrera 4S und der Targa. Der 4S hatte die 2,2 Zentimeter breiteren Hüften des Turbos, allerdings ohne Heckflügel und ohne die seitlichen Lufteinlässe, sowie ein leicht tiefer gelegtes Fahrwerk. Und wie alle mit „4“ bezeichneten Modelle bei Porsche natürlich auch einen Allradantrieb. Ab dem Modelljahr 1999 wurden die Kunststoffteile der Innenausstattung nicht mehr in der seltsamen, grau-melierten Optik, sondern in schwarzer Softlackierung geliefert, was den meisten Kunden und auch mir besser gefiel. Die anfängliche Motorleistung von 300 PS und später 320 bzw. 345 PS gipfelte bei den Turbo-Modellen mit 420 PS und bis zu 483 PS im GT2. Der 996 GT3 begann bei 360 PS und erreichte 2004 stolze 381 PS in Form des GT3 RS. Beim GT3 wurde das Kurbelgehäuse des 964 verwendet. Der Öltank war wieder ein externes Teil und nicht wie beim Serien-996 im Motorgehäuse untergebracht.

Gute Exemplare bekommt man heute für unter 20.000 Euro

Einen guten Porsche 911 der Baureihe 996 bekommt man heute schon deutlich unter 20.000 Euro und bei regelmäßiger Wartung hat man viel Freude mit diesem Porsche. Gesuchter sind natürlich der 4S- und die Turbo-Modelle. Ein Turbo S ist nur selten im Angebot. Ein schlichter 996 ab 1999 (hier gefallen mir wie gesagt die Kunststoffteile besser) ist sicher bei sauberer Historie ein guter Kauf. Natürlich sind die GT3-Modelle ohne „Rennerfahrung“ und im originalen Zustand eine Empfehlung, denn sie ähneln den frühen 911ern am meisten. Nicht zu vergessen sind auch die Sondermodelle „996 Millennium“ (911 Mal gebaut) mit Allradantrieb und „40 Jahre 911“ (1963 Mal gebaut) mit werksseitiger Leistungssteigerung, Seitenschwellern und der Frontschürze des 4S. Letzteres kam mit einem kompletten Kofferset, Brieftasche und Schlüsseletui im Fahrzeugleder daher.

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

Fotos: Porsche

Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/autos/porsche-911996-ber-175000-mal-ungeliebt
© Classic Driver. All rights reserved.