

---

## Im Rückspiegel: Der Neun-Elfer bekommt Allradantrieb (3)

Porsche feiert am 27. November auf der Los Angeles Auto Show die Weltpremiere der achten Generation der Markenkönigin 911 – 55 Jahre nach dem Debüt des Ur-Elfers. Die Geburtsstunde eines der berühmtesten und bekanntesten Sportwagen überhaupt schlug am 12. September 1963 auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt. Die 1988 erschienene dritte Generation des Sportwagens, hausintern 964 genannt, vereint die Silhouette des Klassikers mit moderner Technologie. Erstmals an Bord sind ein Allradantrieb und ein adaptives Tiptronic-Getriebe.

Konzipiert hatte Porsche den Vierrad-Antrieb des Carrera 4 für den 959. Die Kraftverteilung ist elektronisch gesteuert sowie hydraulisch geregelt. Dabei greift das Allradsystem auf die Sensoren des Antiblockiersystems (ABS) zurück, das nun – ebenso wie die Servolenkung – nicht nur optional erhältlich ist, sondern zur Serienausstattung zählt.

1989 folgt der 911 Carrera 2 mit Heckantrieb. Zeitgleich feiern neben dem Coupé auch die Cabriolet- und Targa-Versionen ihr Debüt. Auch für sie gilt: Unter der vertrauten, praktisch nur mit integrierten Stoßfängern modifizierten Karosserie besteht der 964 zu 85 Prozent aus neu konstruierten Teilen.

Der luftgekühlte Sechszylinder leistet in den Carrera 2/4-Modellen 250 PS. Technisches Novum am 3,6-Liter-Boxer-Triebwerk ist die Doppelzündung, die Porsche ursprünglich aufgrund der höheren Betriebssicherheit für Flugzeugmotoren entwickelt hatte. Zugleich entfällt der aerodynamische Auftrieb an der Hinterachse, dank des jetzt ausfahrbaren Heckspoilers, nahezu komplett. Das adaptive Tiptronic-Getriebe ermöglicht nahtlose Schaltvorgänge ohne Schubkraftunterbrechung.

Zu den prägnantesten Variationen der Generation 964 gehört der sogenannte „Jubi-Elfer“: Von dem limitierten Sondermodell „30 Jahre 911“ kommen 1993 nur 911 Exemplare auf den Markt. Das Sondermodell ist schnell ausverkauft. Mit breit ausgestellten Kotflügeln vorne und hinten vereint es den Antrieb des Carrera 4 mit der Coupé-Karosserie und dem 17-Zoll-Fahrwerk des 911 Turbo, verzichtet aber auf dessen Heckflügel. Die exklusive Außenfarbe Violametallic kombiniert Porsche mit einer serienmäßigen Ganzlederausstattung in Rubicon-grau.

Der 911 Speedster tritt 1993 mit verkürzter Frontscheibe, angepasster Dachkonstruktion und einer Abdeckung hinter den Vordersitzen an, die die beiden charakteristischen Höcker besitzt. Auf Basis des Carrera 2 Cabrios entstehen 930 Autos, hinzu kommen rund 15 Exemplare mit breiter Turbolook-Karosserie.

An der Spitze des 911, Typ 964, stehen die aufgeladenen Versionen. Zunächst übernimmt der 911 Turbo den nunmehr 320 PS starken 3,3-Liter-Motor des Vorgängers. Im 911 Turbo S leistet er sogar 381 PS. Anfang 1993 folgt der Wechsel auf den neuen 3,6-Liter-Motor, damit liegen 360 PS an. Porsche produziert vom Typ 964 zwischen 1988 und 1994 insgesamt 63 762 Fahrzeuge. (ampnet/deg)

---

## Bilder zum Artikel



Porsche 911 (964) Carrera / Carrera 4 (1988 - 1994).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Turbo 3.6 (964).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 (964).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Infografik Porsche 964.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche