# Der Typ 993: Höhepunkt der luftgekühlten Ära und der Letzte seiner Art

**24/11/2018** Am 27. November feiert die achte Generation des Porsche 911 ihre Weltpremiere in Los Angeles – 55 Jahre nach dem Debüt des Ur-Elfers. Anlass, um die sieben Vorgänger-Generationen Revue passieren zu lassen. Teil 4: der Typ 993.

Nicht nur für Liebhaber der Zuffenhausener Sportwagen steht fest: Die vierte Generation des Elfers, der Typ 993, gehört zu den begehrenswertesten Ausführungen in der Geschichte dieses Klassikers. Obwohl praktisch nur die Dachlinie unverändert bleibt, begeistert das neue Modell ab 1993 mit einer spannenden Interpretation der 911-Design-DNA. Das organische Wechselspiel von konkaven und konvexen Formen, integrierte Stoßfänger und bündig eingefasste Scheiben sowie die breit ausgestellte Heckpartie mit ihrem angewinkelten Leuchtenband begeistern nahezu jeden Sportwagenfan. Sogar die flacheren Kotflügel vorn, durch neue Polyellipsoid-Scheinwerfer möglich gemacht, finden schnell breite Zustimmung.

Auch technisch unterstreicht der Typ 993 seine Ausnahmestellung im Sportwagensegment – etwa mit dem komplett neu konstruierten Aluminium-LSA-Fahrwerk. Es vereint Leichtbau, Stabilität und Agilität. Bis heute gilt die Mehrlenkeraufhängung als ultimative Entwicklungsstufe der „Weissach"-Hinterachse, die mit ihren Selbstlenkeigenschaften Geschichte geschrieben hat. Das Ergebnis: noch mehr Fahrdynamik und weiter verbesserter Federungskomfort.

Maßstäbe setzt die neue Generation auch beim Thema Antrieb: Der 911 Turbo mit serienmäßigem Allradantrieb setzt 1995 gleich zwei Lader ein. Die Ausbeute: 408 PS. Zugleich überzeugt der 3,6-Liter-Biturbo mit den geringsten Abgasemissionen aller Serienmotoren seiner Zeit. Im Heck des zweiradgetriebenen, auf 100 Exemplare limitierten, 911 GT2 leistet er sogar bis zu 450 PS.

Porsche bietet den 993 zunächst nur als Coupé und Cabriolet an. Der Targa debütiert erst 1995, dafür aber mit einem neuen Konzept: Statt eines herausnehmbaren Dachteils besitzt er ein großflächiges Glasdach, das elektrisch unter der Heckscheibe abtauchen kann. Hinzu kommt eine weitere Karosserievariante als Serienmodell: Der allradgetriebene Carrera 4S – wenig später gefolgt vom Carrera S – kombiniert die breite Karosserie und das Fahrwerk des 911 Turbo. Nur der Heckflügel bleibt außen vor.

Der Sechszylinder-Boxer liefert einen weiteren Grund, warum der 993 bei Sammlern und Fans dieser Baureihe so hoch im Kurs steht: Als letztes 911-Aggregat setzt er auf die klassische Luftkühlung. Anfänglich 272 PS stark, leistet der Zweiventiler – erneut mit einer Doppelzündung ausgestattet – ab 1995 bereits 285 PS. Auf Wunsch stellt Porsche eine 300-PS-Variante bereit. Neu ist auch das Schaltgetriebe: Um den nunmehr bis über 270 km/h reichenden Geschwindigkeitsbereich sinnvoll abzudecken, ohne die Kraftentwicklung des Motors durch eine lange Übersetzung zu beschneiden, erhält es einen sechsten Vorwärtsgang. Zudem lässt es sich nochmals präziser schalten.

Mit dem Elfer, Typ 993, alles auf eine Karte zu setzen, lohnt sich für Porsche am Ende. Mit der vierten Generation des Kult-Sportwagens endet 1998 nach 68.881 produzierten Fahrzeugen das Kapitel der luftgekühlten Motoren in dieser einzigartigen Modellgeschichte. Nach 35 Jahren bricht die zweite Epoche an. Es ist der Beginn einer beispiellos erfolgreichen Zeit. Für den 911. Und für Porsche. Vom Typ 993 stellt Porsche zwischen 1993 und 1998 insgesamt 68.881 Fahrzeuge her.

**Linksammlung**

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/historie/porsche-911-sieben-generationen-teil-4-typ-993-16456.html

Externe Links
https://porsche.withspotify.com/

**Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft**
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart