

Der Typ 964: Mit diesem Elfer gelingt der Neustart

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

23/11/2018 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 3: der Typ 964.

Die dritte Generation des Sportwagens, hausintern 964 genannt, vereint die traditionelle Silhouette des Klassikers mit hochmoderner Technologie. Sie ist auch eine Wette auf die Zukunft des Unternehmens, das wirtschaftlich eine schwierige Phase durchläuft. Die dritte Generation wird sie gewinnen.

Wie fortschrittlich der neue Elfer ist, zeigt gleich die erste Modellvariante: An Bord des Carrera 4 zieht erstmals ein Allradantrieb in die Baureihe ein. Konzipiert hatte Porsche ihn für den Hochleistungs-Sportwagen 959. Mit seiner elektronisch gesteuerten sowie hydraulisch geregelten Kraftverteilung ist er seiner Zeit weit voraus. 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 erklimmt mit 3,6 Litern einen weiteren Hubraumgipfel und leistet in den Carrera 2/4-Modellen 250 PS. Technisches Novum am 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. Noch etwas ist neu: das adaptive Tiptronic-Getriebe. Es 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.

Ebenso exklusiv: 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. Ab Oktober 1993 klopft der Nachfolger an die Tür, die Sportwagen-Ikone macht den nächsten Schritt. Porsche produziert vom Typ 964 zwischen 1988 und 1994 insgesamt 63.762 Fahrzeuge.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/historie/porsche-911-sieben-generationen-teil-3-typ-964-16454.html

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

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