

# CLASSIC DRIVER

## Meine 1000-Meilen-Liebesaffaire mit einem Porsche 996 Turbo

### Lead

Manche Dinge klingen einfach zu gut, um wahr zu sein. Und leider erwies sich der Porsche 911 Turbo, den ich kurz nach meinem Umzug nach Südafrika gekauft hatte, nicht als das von mir erhoffte Schnäppchen. Lesen Sie hier, warum meine Liebesbeziehung mit dem Turbo nach nur 1000 Meilen endete...



Ende 2023 löste ich meinen Haushalt in London auf und zog nach Südafrika, um mehr Zeit mit meiner Familie zu verbringen. Natürlich war das die Version, die ich Nicht-Autoliehabern erzählte – denn der wahre Grund für den Umzug waren die in der Regenbogen-Nation verlockend niedrigen Preise für [Porsche 911 Turbo der 996-Generation](#). Und so stand ich, in echter Classic Driver-Manier, weniger als einen Monat nach meiner Ankunft um Mitternacht am Straßenrand in Knysna – meiner Heimatstadt an der Garden Route – und beobachtete, wie zwei zwei Männer mit nacktem Oberkörper einen lapisblauen 996 Turbo Baujahr 2001 rückwärts von der Ladefläche eines Transporters herunterschoben. „Nicht gerade ein Silberservice, aber das ist Afrika“, dachte ich, während ich versuchte, die gefährliche Nähe zwischen dem Auspuff und dem mit Schlaglöchern übersäten Asphalt zu ignorieren.



Für die Wahl meines Wagens gab es zwei Gründe: Erstens vermisste ich meinen alten Carrera 2 von 1998, den ich viel zu früh verkauft hatte, um den Gebühren von Londons City-Maut-Zone (ULEZ) zu entgehen. Und zweitens schien mir der 996 Turbo in der aktuellen Sammlerautoszene einfach ein wahnsinniges Schnäppchen zu sein. Nicht nur aufgrund der Motorsport-Tradition des Modells – dank der genetischen Verwandtschaft zwischen seinem Metzger-Bi-Turbo-Boxermotor und dem Motor, der den Porsche 911 GT1 1998 zum Sieg bei den 24 Stunden von Le Mans antrieb –, sondern auch weil die vom Hongkong-chinesischen Porsche-Designer Pinky Lai entworfene Karosserie in meinen Augen nie besser ausgesehen hat. Wenn man noch den 25-prozentigen Rabatt gegenüber britischen 996 Turbo hinzurechnet, stand meine Entscheidung fest, noch bevor ich überhaupt ins Flugzeug gestiegen war.

Die ersten Fahrten waren nichts weniger als eine durch die Turboaufladung hervorgerufene Glückseligkeit. Es war schon eine Weile her, seit ich das letzte Mal in einem 996 gesessen hatte, aber der Turbo fühlte sich nun wie die letzte Evolutionsstufe meines Carrera an. Die Fahrwerksabstimmung war deutlich straffer – fast zu straff für Knysnas löchriges Straßennetz – und er war viel, viel schneller als der Carrera. Nachdem ich ihn in Empfang genommen hatte, rastete ich mindestens dreißig Minuten lang über die leeren Straßen der Knysna Waterfront. Mein erster Eindruck: Der 996 Turbo ist zwar unwiderlegbar immer noch ein analoges Auto, während die schleuderartige Beschleunigung ihn wie ein Raumschiff erscheinen lässt.



Am nächsten Morgen hatte die Aufbereitung des Turbos oberste Priorität. Ein paar Stunden später glitzerte er im Sonnenlicht und entsprach dem Bild des Top-Modells der 996-Baureihe – mit seiner lapisblauen Lackierung, die unglaublich dynamische Licht/Schatten-Effekte erzeugte. Ich werde jeden bekämpfen, der abstreitet, dass Turbo Twists zu den großartigsten Felgen gehören, die je an einem Auto montiert wurden. Und nach einer kurzen Überprüfung stellte ich erfreut fest, dass es sich tatsächlich um die echten Hohlspeichen handelte und nicht um die schwereren Gussteile, die man bei sehr frühen 996 Turbo fand. Ich war noch völlig in Bewunderung verloren, bis ich einen fußballgroßen Benzinfleck auf dem vorderen Kotflügel neben der Tankklappe entdeckte. Er hatte eine Lackschutzfolie, aber diese zu reparieren, hätte im besten Fall eine kostspielige PPF-Neuauftragung mit dem Risiko einer möglichen Neuackierung der Karosserie bedeutet.

Obwohl der Wagen glänzender aussah denn je, wurde der Besitzerstolz getrübt, als ich feststellte, dass der Beifahrerfußraum nach der Reinigung wegen verstopfter Abflussrohre (die sich zumindest leicht beheben ließen) so feucht wie die Lagune von Knysna geworden war. Eine zweite Testfahrt auf einem besonders quälenden Stück Straße namens George Rex Drive hatte zudem eine Kakophonie aus Knarzen und Klappern aus Richtung Windschutzscheibe und Armaturenbrett zutage gefördert. Dann, nur wenige Tage später, schmolz die Parkbirne im rechten Scheinwerfer in ihrer Fassung – der Austausch kostete nicht weniger als 2.500 Euro. Natürlich hat der Turbo seltene, verspiegelte Scheinwerfer, die man bei den 996-Saugern nicht findet, was dem Geldbeutel aber nicht gerade zugutekommt.



Ich war, gelinde gesagt, hin- und hergerissen; für sich genommen war der 996 Turbo als Auto einfach fantastisch, aber hatte ich mir gerade eine Zitrone geangelt? Trotz der immer länger werdenden Mängelliste verliebte ich mich mit der Zeit immer mehr in die Kurven des Turbos. Auch die Freude, die Reaktionen meiner Familienmitglieder zu sehen, wenn ich ihnen die Beschleunigung eines 420 PS starken Twin-Turbo-Sechszylinder-Boxermotors demonstrierte, ließ nie nach. Obwohl der Motor extrem reaktionsschnell ist, gibt es definitiv ein Turboloch, das das Erlebnis jedoch nur noch verstärkt. Bevor die beiden Lader auf Touren kommen, fühlt es sich ähnlich an wie der 3,4-Saugmotor in meinem alten Carrera 2. Aber ein oder zwei Sekunden, nachdem ich aufs Gaspedal getreten bin, setzt der Boost ein und die Welt vor den Fenstern wird zu einem Gemälde von Salvador Dalí.

Ich habe schnell Hunderte von Kilometern zurückgelegt, um die vielen fantastischen Abschnitte der Garden Route wiederzuentdecken, wobei die natürliche Schönheit Südafrikas dieses Erlebnis zweifellos noch verstärkte. Der Turbo konnte sich bei einer Nachmittagsfahrt mit einem Freund in dessen handgeschalteten R8 der ersten Generation einen weiteren Erfolg sichern und beweisen, dass er genauso schnell war wie der ein halbes Jahrzehnt später erschienene Audi. Ich hatte vor meinem Kauf sorgfältig einen Dichtigkeitstest durchgeführt und war zumindest zuversichtlich, dass der Motor absolut intakt war, was er mit einem Tritt aufs Gaspedal bereitwillig zu bestätigen schien. Es gab jedoch noch ein weiteres, die Flitterwochenzeit erschütterndes Problem, von dem mir vorher niemand etwas erzählt hatte.



Während 996- und Boxster-Motoren dafür bekannt sind, dass die IMS-Zwischenwellenlager dazu neigen, frühzeitig den Geist aufzugeben – ein Problem, das die Turbo- und GT3-Modelle mit Mezger-Motor jedoch nicht haben – sollten sich künftige Turbo-Besitzer darüber im Klaren sein, dass das Getriebe nicht fehlerfrei ist. Ich musste dies schmerzlich feststellen, als bei meinem Auto plötzlich der zweite Gang begann, herauszuspringen. Zuerst dachte ich, ich hätte ihn einfach nicht richtig eingelegt, aber nach einigen Tests stellte ich fest, dass das Getriebe beim Bergabfahren und ohne dass ich Gas gab gelegentlich den zweiten Gang ausspuckte wie ein Kleinkind seinen Milchbrei. Ich bin kein Mechaniker, aber ich weiß, dass Getriebeprobleme eine Qual für den Geldbeutel bedeuten. Also ließ ich das Auto von einem Experten in Gestalt von Divan Wentzel in Kapstadt untersuchen, der mir allerdings sehr schlechte Nachrichten überbrachte. Der zweite Gang war hinüber, und um das Auto wieder in den beworbenen „Fünf-Sterne“-Zustand zu bringen, wären rund 200.000 Rand (rund 10.000 Euro) fällig. Wahrlich kein guter Tag...



Glücklicherweise hatte ich das Auto bei einer großen Händlerkette gekauft, die – teilweise aufgrund der südafrikanischen Gesetze zum Autoverkauf – einwilligte, entweder die Reparatur zu bezahlen oder mir das Geld zurückzuerstatten und das Fahrzeug zurückzunehmen. Wenig überraschend fragten sie – als sie die Rechnung sahen – nach den Schlüsseln, und ein paar Wochen später verschwand mein wunderschöner, aber so problembehafteter 996 Turbo genauso wie er gekommen war: auf der Ladefläche eines rostigen Autotransporters.

Würde ich mir noch einmal einen 996 Turbo kaufen? Auf jeden Fall, aber das ist das letzte Mal, dass Sie mich dabei ertappen, ein Auto zu kaufen, ohne es vorher genau und persönlich begutachtet zu haben!

*Fotos von Mikey Snelgar*

**Galerie**































