

Porsche 911 G-Serie Bj 1974 bis 1989 Checkliste Kaufmängel

Vorwort:

Es bedingt zunächst die Fragestellung, ob vorwiegend eine Wertanlage oder ein Fahrzeug gekauft werden, oder ob ein Kompromiss hieraus entstehen soll.

Bei der Wertanlage sollte es derzeit ein rostfreies, gut restauriertes Modell mit wenig Kilometerleistung und bestmöglich nur einem Vorbesitzer sein. Zuzüglich kann man Wert auf das Modell und deren Stückzahlen legen. Solche Ansprüche kosten 2016 bereits eine 6-stellige Summe.

Soll Fahrspaß mit Historie und Wertbestand im Vordergrund stehen, so zählt natürlich die Zuverlässigkeit. Weiterhin muss man berücksichtigen, dass man vielleicht noch etwas Kraft, Zeit und Geld investieren muss.

Karosserie- und Rostproblematiken sind deutlich teurer als die Verschleißtechnik. Daher ist hierauf das Hauptaugenmerk zu richten.

Der Motor sollte laufen, Einstellungen können gemacht werden.

Liegt ggf. eine Druckprüfung der Zylinder vor.

Die Motoren verbesserten sich mit jeder Baureihe.

3,0er und 3,2er sind als hervorragende und stabile Motoren zu bezeichnen.

Hydraulische Kettenspanner sind nicht bei jedem Motor sinnvoll, wenngleich gerne nachträglich verbaut.

Das 915er Getriebe ist generell schwieriger zu schalten als das G50 ab Bj 1987.

Anbauteile und Umbauten wider der Originalität mindern den Wert erheblich. Dennoch können sie reizvoll sein, sofern diese von einer angesagten Tuning-Werkstatt oder Porsche selbst angeboten wurden. Abzuraten ist grundsätzlich von unechten Cabrios.

Entwicklungsstufen der G - Serie ab dem Modell 1974 - 1989 (nicht verwechseln mit dem echten G-Modell Bj 1986 Modellbuchstabe G)

1974 bis 1978 Motor 2,7 mit 150, 165, 175 PS ab 1977 Karosserie verzinkt

ab Bj 1976 Motor 3,0 mit 200 PS ab 1977 Karosserie verzinkt

ab Bj 1978 nur noch Motor 3,0 mit 180, 188 und 204 PS (oft auch mit 179 PS angegeben)

ab Bj 1983 Mj 1984 Motor 3,2 mit 231 PS später 207 PS wegen Kat. ab 1987 217 PS

Mit Ausnahme vom 3,2er liegen die Leistungen dicht beieinander und sind daher in der Fahrpraxis nicht nennenswert. Es kommt deshalb nicht unbedingt darauf an, wieviel PS das Fahrzeug tatsächlich hat. Mit 179 PS sind sie also ähnlich gut bedient, wie mit dem 204 PS Modell.

Das höchste Sportwagenfeeling soll der 3,0 SC (Super Carrera) vermitteln.

Beim Wechsel des Lenkgestänges sollte man auf das des Turbo zurückgreifen, bei welchem das Lenkverhalten direkter und präziser wird.

Die Alltagstauglichkeit des 2,7er Motor brachte ihm das Attribut empfindlich ein, obgleich er nun nicht als unzuverlässig bezeichnet werden darf. Man muss eben früher zu einer Revision und zu besserem Service greifen. 3,0 er und 3,2er erreichen auch Km-Leistungen bis 300000 Km ohne Motorrevision, guter Service vorausgesetzt. Späte 3,2er waren trotz Verzinkung rostanfällig und oft bereits nach 10 Jahren durchgerostet. Daher haben rostfreie Modelle aus California ihren Reiz.

Die Modelle RS, RSR und Turbo S sind eine eigene Kategorie in jeder Hinsicht, vor allem preislich - und daher bei Sammlern sehr begehrt.

So, mit diesem Hintergrundwissen können Sie auf die Checkliste zugreifen und prüfen.

Viel Erfolg!

Rost, Beschädigungen, Umbauten

<input type="checkbox"/>	Lampentöpfe	80
<input type="checkbox"/>	Scheinwerfer vorne	270
<input type="checkbox"/>	Kofferraumdeckel	1300
<input type="checkbox"/>	Batterieaufnahme	150
<input type="checkbox"/>	Kofferraum - Kofferraumdeckel	1500
<input type="checkbox"/>	Kotflügel vorn insbesondere Übergang zu Seitenschweller	500
<input type="checkbox"/>	Seitenschweller innen und außen	140
<input type="checkbox"/>	Kotflügel hinten insbesondere Übergang vom Seitenschweller	
<input type="checkbox"/>	Falze der Kotflügel (Serie ist nicht umgebördelt)	
<input type="checkbox"/>	Stoßstange	400
<input type="checkbox"/>	Gummileiste	80
<input type="checkbox"/>	Bumper	280
<input type="checkbox"/>	Rost im Tankdeckel	
<input type="checkbox"/>	Stehbleche der Türen	
<input type="checkbox"/>	Türunterseiten	
<input type="checkbox"/>	Bei Targa wenn Rost bei Übergang Bügel zur Karosserie sichtbar ist, dann äußeren Bügel demontieren und prüfen. Wenn innen immer noch Rost, dann Ausmaß und Kosten prüfen. Kann extern teuer werden.	
<input type="checkbox"/>	Rost in den Regentrinnen an Frontscheibe (Gummi etwas anheben)	
<input type="checkbox"/>	Rost im Innenraum, insbesondere Fußraum (falls Teppich lose)	
<input type="checkbox"/>	Mit Magnet auf Spachtelungen prüfen	
<input type="checkbox"/>	Lack Original oder Original nachlackiert - Neulackierung kostet	5 - 10tsd

Lackdicke 160 und mehr sind Anzeichen einer Nachlackierung-dort auch auf Schäden prüfen

Innenraum

<input type="checkbox"/>	Originalausstattung	
<input type="checkbox"/>	Armaturenbrett	
<input type="checkbox"/>	Heckablage	
<input type="checkbox"/>	Sitze	2500
<input type="checkbox"/>	Rücksitze	450
<input type="checkbox"/>	Dachhimmel	150
<input type="checkbox"/>	Targadach inkl. Dichtigkeit	
<input type="checkbox"/>	Cabrioüberdeck auf Mechanik, Verdeckschäden und Dichtigkeit	
<input type="checkbox"/>	Teppich	650

Technik

<input type="checkbox"/>	Bremszylinder	200
<input type="checkbox"/>	Bremsbeläge pro Achse	50
<input type="checkbox"/>	Bremsscheibe	130
<input type="checkbox"/>	Motorlauf rund	
<input type="checkbox"/>	Kein Klackern in Startphase und bei Lastwechsel (Stehbolzen Motor)	
<input type="checkbox"/>	Geräusche Motor	
<input type="checkbox"/>	Anzeige der Instrumente	
<input type="checkbox"/>	Meilentacho ggf Umrüstung	270
<input type="checkbox"/>	Öldruck und Öltemperatur	
<input type="checkbox"/>	Drehzahlmesser und dessen Verhalten	
<input type="checkbox"/>	Leerlauf	
<input type="checkbox"/>	Betätigung Bremspedal	
<input type="checkbox"/>	Handbremse	
<input type="checkbox"/>	Betätigung Kupplung	
<input type="checkbox"/>	Druckpunkt	
<input type="checkbox"/>	Geräusche	
<input type="checkbox"/>	Getriebe	
<input type="checkbox"/>	Aus Leerlauf Gänge einlegen und immer wieder zurück in den Leerlauf mit Kupplung im Leerlauf lösen	
<input type="checkbox"/>	Hakelig	
<input type="checkbox"/>	Gang lässt sich nicht einlegen	
<input type="checkbox"/>	Schaltwegeverkürzung	
<input type="checkbox"/>	Geräusche	
<input type="checkbox"/>	Lenkung	
<input type="checkbox"/>	Spiel nach vorne und hinten	
<input type="checkbox"/>	Spiel in der Lenkung	
<input type="checkbox"/>	Geräusche	

2. Probefahrt

<input type="checkbox"/>	Bremsentest	
<input type="checkbox"/>	Schaltung	
<input type="checkbox"/>	Motorgeräusche	
<input type="checkbox"/>	Kraftentwicklung	
<input type="checkbox"/>	Weitere Geräusche	
<input type="checkbox"/>	Mahlen der Radlager	
<input type="checkbox"/>	Schlagen der Stoßdämpfer	
<input type="checkbox"/>	Sonstiges Klappern klären	
<input type="checkbox"/>	Geräusch Auspuff	

<input type="checkbox"/>	Funktion Heizung an und aus	
<input type="checkbox"/>	Funktion Klima	
<input type="checkbox"/>	Lüftung	
<input type="checkbox"/>	Schiebedach/ Verdeck	
<input type="checkbox"/>	Fensterheber	
<input type="checkbox"/>	Radio	
<input type="checkbox"/>	Warnblinker	
<input type="checkbox"/>	Blinker	
<input type="checkbox"/>	Hupe	
		50

3. Nach der Probefahrt

<input type="checkbox"/>	Ölaustritt im Motorraum	
<input type="checkbox"/>	Öldeckel auf Geruch, Schaumbildung und Ablagerung prüfen	
<input type="checkbox"/>	Im Stand Beleuchtung	
<input type="checkbox"/>	Standlicht	
<input type="checkbox"/>	Fahrlicht	
<input type="checkbox"/>	Fernlicht	
<input type="checkbox"/>	Nebel vorn und hinten	
<input type="checkbox"/>	Rücklicht	
<input type="checkbox"/>	Bremslicht	

4. Auf die Bühne

<input type="checkbox"/>	Ölaustritt Motor	
<input type="checkbox"/>	Ölschwitzen Motor	
<input type="checkbox"/>	# Bereich Ventildeckel (nicht so tragisch)	
<input type="checkbox"/>	# Bereich Ölkühler und Rücklaufrohre (schon etwas teurer)	
<input type="checkbox"/>	# Mittelnahut des Motors (teuer, da der Motor ausgebaut werden muss)	
<input type="checkbox"/>	# Sind die Muttern der Ventildeckel uralte mit Ventileinstellung zu rechnen und ein Zeichen von schlechtem Service	
<input type="checkbox"/>	Ölaustritt Getriebe	
<input type="checkbox"/>	Ölschwitzen Getriebe	
<input type="checkbox"/>	Ölaustritt Stößdämpfer	
<input type="checkbox"/>	Bremsflüssigkeitsaustritt	
<input type="checkbox"/>	Bremsanlage nochmals begutachten - macht sie einen gepflegten Eindruck	
<input type="checkbox"/>	Benzinaustritt	

<input type="checkbox"/>	Vorschalldämpfer	300
<input type="checkbox"/>	Wärmetauscher 2x a	460
<input type="checkbox"/>	Rohre	250
<input type="checkbox"/>	Auspuffendtopf	450
<input type="checkbox"/>	Kat	270

<input type="checkbox"/>	Verdrückter Unterboden je Blechteil	260
<input type="checkbox"/>	Verdrückter Tank	800
<input type="checkbox"/>	Aufsetzspuren	

Rost

<input type="checkbox"/>	Unterbodenschutz lose Stellen	
<input type="checkbox"/>	Spur- und Lenkstangen, Stabilisatoren	250
<input type="checkbox"/>	Manschetten und Dichtungen	
<input type="checkbox"/>	Schläuche	

Die angegebenen Preise sind nicht vollständig und teils ein Mittelwert. Sie verstehen sich ohne Arbeitsleistung, die teils erheblich sein kann.

5. Gesamtfragen mit Historie klären

- Fahrgestellnummer Auto und Papiere prüfen
zu finden auf Aufklebern am Auto, eingeschlagen im Kofferraum nahe Reserverrad, hinter Windschutzscheibe und natürlich in den Papieren.
[Mehr zu den Nummern und Serien unter dem Reiter "Serien"](#)
- Motornummer mit Papieren prüfen
zu finden von oben im Motorraum rechts auf dem Steg Gehäuse zum Gebläse
[Mehr zu den Motorserien unter dem Reiter "Serien"](#)
- Kilometerstand Miles - Kilometer
- Serviceintervalle Scheckheft und evtl. Anhänger oder Aufkleber im Motorraum
- Wann war letzter Service Zeit u. Kilometer
- Verzollung
- Zulassung für Europa/Deutschland
- Reifenalter und Reifengröße ggf. eingetragen im Schein
- Matching Numbers
- Fuchsfelgen
- Originalität der Ausstattung
- Deutsches oder US Modell (Wert) - auch erkennbar an der FIN
- Rechnungen und Belege
- H-Kennzeichen
- Noch zugelassen

Kaufpreis zzgl. der geschätzten Kosten zu einem guten Modell preislich unbedingt vergleichen. Oft ist es besser, das bessere und teurere Modell zu wählen, als mit viel Bastelei und unüberschaubaren Kosten sich das Wunschfahrzeug zusammenzustellen.