Opel Diplomat Das kosten die großen Opel im Service

Januar 2017

4 190652 504509 01

MotorKlassik

MotorKlassik

DIE FASZINIERENDE WELT DER OLDTIMER UND YOUNGTIMER VON auto motor sport

Wählen und gewinnen!
Fiat Spider
im Wert von 15 000 Euro

Der wildeste 911!

Porsche Turbo

Mit Kaufberatung G-Modell • 964 • 993 • 996

Modellberatung und Kauftipps W 108/109
Die ideale S-Klasse für Sie

Willys MB
Der Jeep für echte Abenteurer

Vom Garagenfund zum Schmuckstück
Aston Martin DB5

Diese Sportwagen hat nicht jeder!
Alpine A310 V6 und DeLorean

Kölner Coupé oder Sportler aus Turin?
Ford 20 M und OSI 20 M TS

Oh, là, là: 6 Klassiker aus Frankreich • **Opel GT:** 2 Getunte auf der Rennpiste

Deutschland 4,50 € Österreich 5,10 € | Schweiz 9,20 sfr | BeNeLux 5,30 € | Italien, Spanien, Slowenien 6,00 € | Griechenland 6,70 € | Finnland 6,80 € | Dänemark 52,00 DKK **www.motor-klassik.de**

Faszination Turbo

Porsche und Turbo, das geht seit den 70er-Jahren zusammen wie Nordschleife und nass oder Rallye und Röhrl. Klar gab es den Turbomotor im Serienauto schon vorher – doch erst in Zuffenhausen reifte die Ladertechnik zum durchschlagenden Erfolg.

Text Dirk Johae // **Fotos** Arturo Rivas

Bei Porsche herrscht Anfang der 70er-Jahre gewaltig Druck im Kessel: Die Zuffenhausener brauchen unbedingt ein Spitzenmodell, um in die Topliga der schnellsten Autos der Welt gegen Ferrari, Maserati oder Aston Martin vorzustoßen. Den Spitzenrang der mit Weltmeistertiteln und Le-Mans-Siegen hochdekorierten Rennwagen sollten auch die Seriensportwagen erlangen.

Dafür indes hat sich der deutsche Sportwagenhersteller eine denkbar schlechte Zeit ausgesucht. Benzinsparen und Tempolimits sind die neuen gesellschaftlichen Reizthemen, die sich wie bleierner Nebel über die heiße Entwicklungsphase des Turbo legen. Da steht bereits fest, dass die zusätzliche Motorleistung durch Turboaufladung erzielt wird. Doch die Verantwortlichen um die Vorstände Ernst Fuhrmann und Heinz Branitzki erkennen: Das neue Flaggschiff muss weit mehr sein als ein kompromissloser Supersportwagen. Er lässt sich nur dann chancenreich vermarkten, wenn er nicht nur als Technologieträger für das Turbokonzept, sondern in weiteren Disziplinen wie Umweltverträglichkeit glänzt.

Das Millionenspiel

Darüber hinaus müssen die Entwickler bei der Ausstattung alle Luxusregister ziehen. Von der elektronischen Heizungsregelung über getönte Scheiben, einem Interieur aus feinstem Roser-Leder bis zur elektrischen Sitzverstellung soll das neue Spitzenmodell alles bieten, was das Fahren angenehm macht. Für das ebenso umfangreiche wie anspruchsvolle Paket steht aber nur eine extrem kurze Entwicklungszeit von weniger als zwei Jahren zur Verfügung. Obendrein ist der Investitionsrahmen sehr klein. Unter dem Strich werden es für das intern als 930 bezeichnete Projekt nur rund 5,6 Millionen Mark sein.

Der ab Anfang 1975 verkaufte Ur-Turbo kommt zunächst mit einem 260 PS starken Dreiliter-Sechszylinder-Boxer aus, aber schon drei Jahre darauf erscheint der Nachfolger mit einem 3,3 Liter großen Motor, der nun exakt 300 PS leistet. Diese Evolution ist so gut gelungen, dass sie mit leichten Verbesserungen elf Jahre lang gebaut wird. Als Erstes fällt am Turbo 3.3 der größere Heckflügel mit der hohen umlaufenden Gummikante ins Auge. Er verfügt über ein wesentlich größeres Lüftungsgitter, um dem Ladeluftkühler ausreichend Luft zuzuführen. Breitere Reifen auf den geschmiedeten Fuchs-Felgen, die in den ausgestellten Kotflügeln Platz finden, betonen die Figur des Hochleistungssportlers.

Doch seinen wahren Charakter als Luxuscoupé offenbart der Turbo im Interieur. Zwar wirken die Zutaten, wie die hochwertige Innenausstattung mit Ledersitzen, dem eleganten Sportlenkrad oder den Schaltern für die Elektrik, heute unspektakulär. Damals aber war all das äußerst exklusive Spitzenklasse zu einem entsprechenden Preis: 135 000 Mark verlangte der Händler 1989 für das Spitzenmodell, ein Aufschlag gegenüber dem Standard-Neunelfer von mehr als 60 Prozent.

Finesse: Interieur mit schwarzem Leder und dem damals futuristisch wirkenden Lenkrad

Turbo-Flüsterer: Ab 1979 verfügt der Auspuff über ein schalldämmendes Doppelendrohr

Einblick: Hinter den geschmiedeten Fuchs-Felgen ist die Bremse, Typ 917, zu erkennen

Rarität: Das Fünfganggetriebe gab es nur in 1376 Exemplaren des 911 Turbo

Großer Heckspoiler mit Kunststofflippe: So wird der Ladeluftkühler mit Frischluft versorgt

Die Form der Sitze mit integrierten Kopfstützen wirkt zwar schlicht, sie bieten aber ein angenehmes und sicheres Gefühl. Die Fahrerposition hinter dem Lenkrad, die stehenden Pedale, der Blick nach vorn auf die beiden Kotflügel – typisch Porsche 911 eben. Als Nächstes fällt der Blick auf die fünf klassischen Instrumente, beherrscht vom Drehzahlmesser in der Mitte mit feiner Skalierung, dem orangefarbenen Zeiger sowie der Ladedruckanzeige im unteren Radius als sechstem Instrument.

Er kann auch anders

Die Vorfreude auf Drehzahlen und Turboschub weckt Lust auf eine Ausfahrt im 911 Turbo. Man startet den Motor und ist überrascht: Wo ist denn der kräftige, kernige Sound des Sechszylinder-Boxers geblieben? Im Leerlauf flüstert er nur – ein Tribut an die Geräuschdämmung und den exklusiven Komfortcharakter. Von einem vornehmen Luxussportler verlangt man auch ein dezentes Auftreten. Doch der erste Höreindruck täuscht gewaltig: Der Über-911 hat auch ein anderes Gesicht. Bevor man Jekyll & Hyde zum Showdown bittet, sollte man genau wissen, auf wen man sich da einlässt.

Befeuert der Turbo bei gut 4000 Umdrehungen den Sechszylinder-Boxer mit vollem Ladedruck, weckt man ein wildes Tier. Nie sollte man es in einer Kurve aufschrecken, sonst schlägt das Heck brachial aus. Die brutale Wucht von 420 Newtonmetern lässt selbst den damals überbreiten 245er-Hinterreifen keine Chance. Ist der Asphalt dazu noch nass, kennt selbst der virtuoseste Fahrkünstler keinen Kniff, um dieses Monster zu bändigen. Die Heckschleuder biegt schlagartig in Richtung Gebüsch ab. Diese Seite des Über-911 nötigt selbst einem Rallye-Weltmeister gehörigen Respekt ab: „Dieser Turbo-Klassiker macht mordsmäßig viel Spaß, braucht aber unbedingt einen Könner am Lenkrad", warnt Walter Röhrl, selbst bekennender Turbo-Fan.

Turbo-Novizen nähern sich also dem Schlag bei vollem Ladedruck am besten auf einem geraden, freien Stück Autobahn, auf trockenem Asphalt, ohne Tempolimit, dafür stets mit größter Hochachtung. Wenn der volle Schub blitzartig einsetzt, müssen die Räder unbedingt gerade stehen. Einige Turboschubfetischisten schwören übrigens auf das Fünfganggetriebe, das es werkseitig nur im letzten Modelljahr und damit in homöopathischer Dosis von 1376 Einheiten gab. Theo Wellmann, dem der indischrote Turbo auf diesen Seiten gehört, möchte die zusätzliche Gangstufe nicht missen: „Dieses

Letztes Modelljahr 1989: Der Porsche 930 geht nach 15 Jahren in die Finalrunde. Exklusiv ist die Ladedruckanzeige im Drehzahlmesser

Porsche 911 Turbo 3.3, Baujahr 1989

DATEN & FAKTEN

MOTOR Typ 930/66, gebläsegekühlter Sechszylinder-Boxermotor, Bohrung x Hub 97,0 x 74,7 mm, Hubraum 3299 cm³, 300 PS bei 5500/min, max. Drehmom. 430 Nm bei 4000/min, Verdichtung 7,0:1, zwei Ventile je Brennraum, betätigt über eine obenliegende kettengetriebene Nockenwelle je Bank und Kipphebel, Motorgehäuse aus Leichtmetall, acht Kurbelwellenlager, KKK-Abgasturbolader mit Ladeluftkühler, mech. Einspritzung Bosch K-Jetronic, BHKZ-Zündung

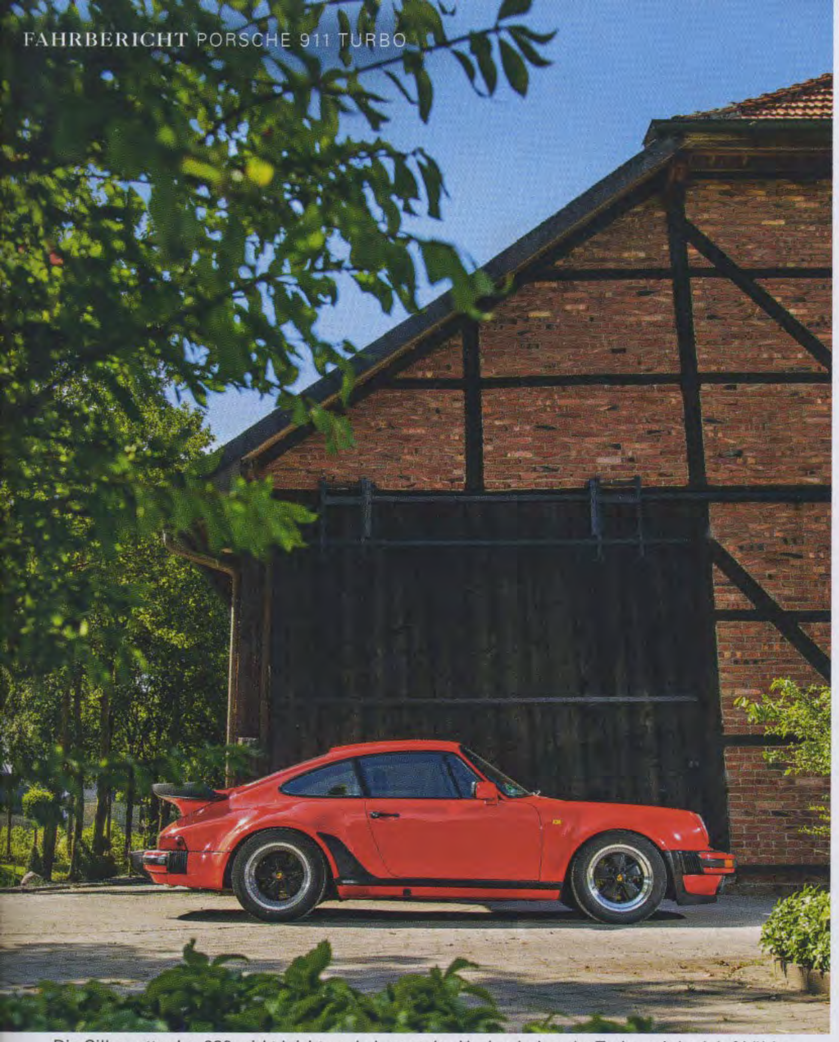
KRAFTÜBERTRAGUNG Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfgang-Schaltgetriebe, Heckantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, Einzelradaufhängung vorn an Querlenkern, längsliegenden Drehstabfedern, hinten an Schräglenkern und querliegenden Drehstabfedern, Stabilisator, Gasdruckstoßdämpfer, Zahnstangen-Lenkung, innenbelüftete und gelochte Scheibenbremsen, LM-Felgen vorn 7Jx16, hinten 9Jx16 (10x16), Reifen v. 205/55 (225/55), h. 245/45 ZR 16

MASSE UND GEWICHT Radstand 2272 mm, Länge x Breite x Höhe 4291 x 1775 x 1310 mm, Gewicht 1335 kg, Tank 80 Liter

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH Vmax 260,9 km/h, 0 bis 100 in 5,4 s, Verbrauch 23,0 l/100 km (ams 9/78)

BAUZEIT UND STÜCKZAHL 1977 bis 1989, 17 790 Exemplare, davon 1376 Ex. mit Fünfganggetriebe



Die Silhouette des 930 wirkt leicht und elegant. Im Heck arbeitet der Turbo mit Ladeluftkühler

Getriebe ist besser abgestuft als die Viergangversion, der Turbo-Punch deutlicher spürbar."

Egal, ob mit Vier- oder Fünfgang: Einmal auf der Bahn, zeigt der aufgeladene Neunelfer mit Macht, was er draufhat. Nach gut fünf Sekunden ist Tempo 100 Geschichte, 14 Sekunden später fällt die 200-km/h-Marke. Und der Turbo drückt immer noch weiter ins Kreuz. Erst bei über 260 km/h ist das Maß voll – ein fast 40 Jahre alter Turbo lässt alle neumodischen, bei Tempo 250 abgeregelten Autos alt aussehen.

Nun sind die Porsche-Ingenieure beileibe keine leichtsinnigen Gesellen. Schritt für Schritt haben sie weiterentwickelt, um ihrem Kind aus bestem Hause auch für die Extremfälle bessere Manieren beizubringen. Sie haben zum Beispiel das Fahrwerk nach allen Regeln der Kunst verfeinert und schöpften aus der langjährigen Motorsporterfahrung: Dem 3,3-Liter-Turbo etwa spendierten sie die Bremsanlage aus dem erfolgreichen Monster-Rennwagen 917.

Ein Star über Jahrzehnte

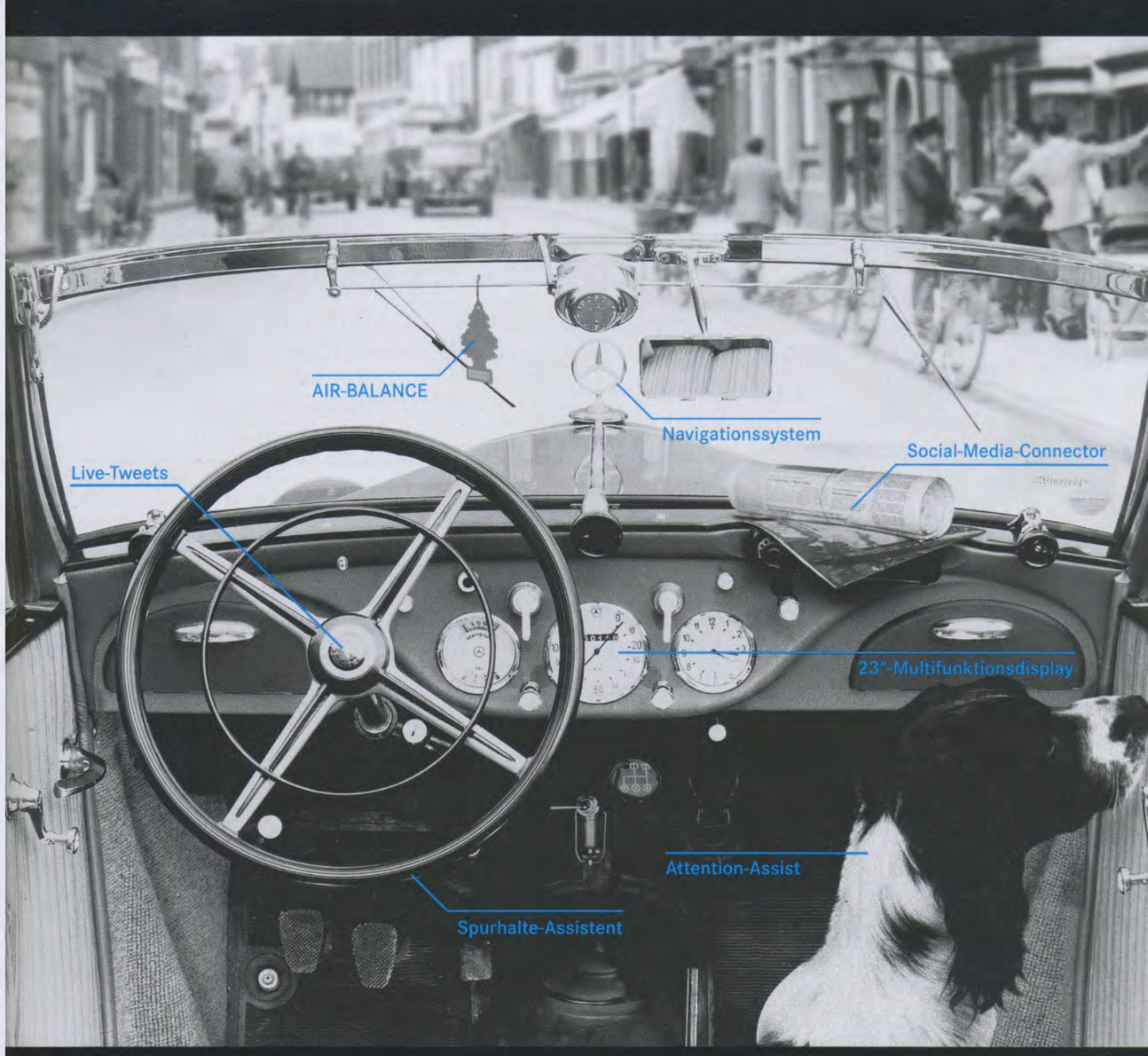
Dem Turbo der nächsten Generation 964 gönnen sie nicht nur ein Leistungsplus von 20 PS, sondern auch erstmals ein Fahrwerk mit Schraubenfedern und Servolenkung. Den Allradantrieb gibt es aber zunächst ausschließlich im Carrera. Erst für die aufgeladene 993-Generation ab 1995 nutzen die Konstrukteure in Weissach den Röhrl-Quattro-Faktor und statten den 911 Turbo nun mit Allradantrieb aus. Alle vier Räder sind nötig, um die 408 PS des Biturbo sicher und vollständig auf die Straße zu bringen. Im Jahr 2000 folgt der Quantensprung mit flüssigkeitsgekühltem Motor. Dieser Triebwerkklassiker, der auf dem GT1-Rennmotor von Motorenpapst Hans Mezger basiert, arbeitet exklusiv im Turbo. In der S-Version leistet der Boxer 450 PS. Fortsetzung folgt: Mittlerweile besetzen die Regisseure in Zuffenhausen und Weissach sämtliche Modelle mit einem Turbomotor. ■

Kaufberatungen auf Seite 20 ▸▸▸

Motor Klassik-Redakteur Dirk Johae

FAZIT

Der erste Eindruck ist zunächst ernüchternd: Der klassische 911 Turbo macht auf den einen unaufgeregten, wohlvertrauten Eindruck. Doch wenn der Lader voll einsetzt, will man immer mehr davon. Das seltene Fünfganggetriebe wird dabei zum Gefühlsverstärker. Der Über-911 ist sicher nicht perfekt, aber dafür ein echter Charakter.



Schon immer auf der Höhe der Zeit.

www.mercedes-benz.com/classic

Mercedes-Benz
Das Beste oder nichts.

Typ 930: Turbo-Pionier aus Stuttgart

Der Turbo zählt zu den größten Sportwagenlegenden des 20. Jahrhunderts. Seine erste von 1974 bis 1989 gefertigte Baureihe erfordert einen erfahrenen Piloten.

Text Dirk Johae // **Fotos** Archiv

Diesen kraftvollen Luxus-Sportwagen muss man zu nehmen wissen. Schon die nackten Zahlen verraten, worauf man sich bei ihm einlässt: 260 PS, 343 Newtonmeter, über 250 km/h Spitze, von 0 auf 100 km/h in 5,4 Sekunden. Die geballte Kraft muss mit Heckantrieb und ohne neumodische elektronische Helfer wie ESP oder TSC auf die Straße gebracht werden.

Doch diesen leistungsbetonten Charakter kombiniert der Ur-Turbo mit edelster Innenausstattung und Komfort-Extras. Dieser Luxus hatte seinen Preis: Für 65 800 Mark wurde die feine Ware im Premierenjahr gehandelt. Das konnten sich nicht viele Kunden leisten, sodass in den drei ersten Jahren weltweit gerade einmal 2850 Exemplare verkauft wurden. Knapp weniger als die Hälfte davon lieferte Porsche in die USA. Diese Übersee-Turbos hatten bei gleichem Drehmoment einen nur 245 PS starken Motor mit etwas schwächeren Fahrleistungen, um die strengen US-Abgaswerte einzuhalten.

Mit dem Wechsel auf das Modelljahr 1978 zündete Porsche dann die zweite Turbo-Stufe mit dem 40 PS stärkeren 3,3-Liter-Motor. Als auffälligste Veränderung an der Karosserie erscheint der wuchtige Heckflügel, unter dem der Ladeluftkühler Platz findet. Aber der Hubraumzuwachs des Turbo-Triebwerks mit dem internen Kürzel 930/60 wurde nicht nur durch die Vergrößerung der Bohrung auf 97 Millimeter erreicht. Die Ingenieure in Weissach konstruierten auch eine neue Kurbelwelle mit einem wesentlich größeren Hub von 74,4 Millimetern.

Der Turbo 3.0 kommt ohne Ladeluftkühlung aus. Trotzdem herrscht im Motorraum drangvolle Enge. Das Cockpit mit den vertrauten fünf Rundinstrumenten ist übersichtlich

Weiter in die Breite

Außerdem bekam der 3.3 ein verbessertes Fahrwerk, unter anderem mit der aus dem Rennsport abgeleiteten Bremsanlage. Zum Modelljahr 1983 spendierte Porsche seinem Flaggschiff auf der Hinterachse breitere Neun-Zoll-Felgen von Fuchs – selbstverständlich weiterhin aus geschmiedetem Leichtmetall – mit 245er-Reifen, um das Fahrverhalten gutmütiger zu gestalten.

Neu waren auch die Karosserievarianten. Neben dem geschlossenen Coupé gab es ab Modelljahr 1987 offene Versionen, die wegen der kleinen Stückzahl heute speziell bei Sammlern begehrt sind: Von den Cabriolets baute Porsche 1642 Autos, die überwiegende Zahl für die USA und Kanada. Noch exklusiver fiel die Stückzahl für den ungeliebten Targa aus, von dem in drei Jahren nur 297 Exemplare entstanden.

Die Autos der 930er-Generation sind zwar weiterhin teuer. Aber Frank Wilke vom Marktbeobachter Classic-Analytics stellt fest, dass die Preise nicht weiter steigen. Am günstigsten geraten die Autos mit 3,3-Liter-Motor: Die verhältnismäßig hohe Stückzahl von 17 790 Exemplaren (davon 15 851 Coupés) sorgt für niedrigere Preise als beim Dreiliter-Turbo. Die ersten Über-911 bis Modelljahr 1977 kosten etwa doppelt so viel wie ihre leistungsstärkeren Nachfolger. ■

Das müssen Sie über den Porsche 930 (1974 bis 1989) wissen

SPOILER FÜR DIE BALANCE
Um die Kraft des Turbo auf die Straße zu bekommen, übernahm Porsche den breiten RS-Heckflügel. Für den aerodynamischen Ausgleich sorgte ein neuer Frontspoiler aus flexiblem Kunststoff.

FEUERVERZINKTE KAROSSERIE
Ab Modelljahr 1976 wurden alle Karosserieteile mit einer 10 bis 20 Tausendstel Millimeter dünnen Zinkauflage gegen Rost geschützt – bis auf das Dach, das wegen seiner Größe erst Ende 1976 folgte.

LUXUSINTERIEUR DER 70ER-JAHRE
Feinstes Roser-Leder, die automatische Heizungsregulierung als Premiere, elektrische Fensterheber, Stereo-Kassetten-Radio: Porsche spendierte dem Turbo jeden Auto-Luxus, der gut und teuer war.

FAHRWERKSANLEIHEN VOM RSR
Das kraftvolle Auftreten des Über-911 erfordert ein Fahrwerk, das der Motorleistung gewachsen ist. Die Kinematik übernahmen die Ingenieure vom erfolgreichen Renn-GT Carrera RSR.

PORSCHES ERSTER SERIEN-TURBO
Nach ersten zaghaften Turbo-Versuchen 1969 vergingen fünf Jahre bis zur Serienreife des Motors. Neben der Aufladung behielten die Ingenieure den großen Hubraum bei – eine Erfahrung aus dem Motorsport.

STÄRKEN
■ Luxus und urwüchsige Kraft prägen den Charakter der ersten, mehr als 15 Jahre gebauten Turbo-Generation. Die Verarbeitung ist sehr gut, langlebige und hochwertige Materialien zahlen sich beim Erhalt der Autos aus. Die gute Ersatzteilversorgung ermöglicht es, auch künftig die Freude am Turbo in der klassischen 911-Form zu erhalten.

SCHWÄCHEN
■ So berühmt der Ur-Turbo auch sein mag: Er ist deshalb nicht jedermanns Sache, allein schon wegen des hohen Kaufpreises und des kostspieligen Unterhalts. Außerdem verlangt der erste aufgeladene Neunelfer im Grenzbereich eine exzellente Fahrzeugbeherrschung.

MOTOR KLASSIK-TIPP
■ Das Budget für einen Turbo-Kauf muss groß genug sein, um noch genügend Spielraum für Reparaturrechnungen zu behalten. Als Faustformel gilt: Ein Drittel der Kaufsumme sollte als Reserve für fällige Arbeiten unbedingt bereitliegen.

DAS RICHTIGE AUTO FÜR ...
... Leute, die den anspruchsvollen Fahrspaß beim 911 suchen. Der Ur-Turbo 3.0 ist dank der nur 2850 Exemplare, die zu sehr hohen Preisen gehandelt werden, bei Sammlern beliebt.

KAUFBERATUNG

Porsche Turbo 3.0/3.3 (930)

Der Charakter als Luxus-Sportwagen lässt es erahnen: Der Turbo ist ein teures Vergnügen. Aber die typischen Schwachstellen sind überschaubar.

KAROSSERIE-CHECK
■ Ab dem Modelljahr 1976 sind die Karosserien feuerverzinkt. Allerdings ist die Schutzmaßnahme kein Allheilmittel gegen Korrosion. Wird die hauchdünne Schutzschicht durch **Steinschlag** oder **Reparaturpfusch** beschädigt, erfüllt sie nicht mehr ihren Zweck. Als anfällig bekannt sind die **Schweller** unter dem Gummi im Einstiegsbereich. Weitere rostanfällige Stellen sind: **Lampentöpfe, Kotflügel-Schraubkanten, Vorderachsaufnahmen, Türkanten und die Tankklappe.**

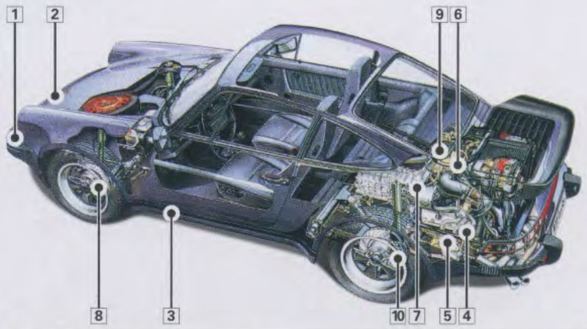
TECHNIK-CHECK
■ Massiv austretendes Öl im Bereich des Kurbelgehäuses oder der Zylinderköpfe kann auf gerissene **Stehbolzen** hindeuten. Von außen ist dieser Schaden aber nicht zu erkennen. Die Undichtigkeiten treten ohnehin erst dann auf, wenn mindestens zwei Bolzen einer Zylinderseite gerissen sind. Überprüfen sollte man die **Stehbolzen der Auspuffanlage,** die in der Abgashitze mit dem Bypass-Rohr verbacken. Der Zustand der **Kraftstoffleitungen** sollte ebenso gecheckt werden wie die beiden **Benzinpumpen,** die ungehindert Kraftstoff fördern müssen. Außerdem kann die Kupplung Probleme bereiten: Bis Modelljahr 1981 verfügte die Kupplungsscheibe über eine **gummigefederte Nabe,** die reißen kann. Das **Ausrücklager** ist hohen Belastungen ausgesetzt. Bei frühen Turbo 3.3 korrodiert zudem der **Leichtmetallring** zwischen Nabe und Bremsscheibe.

PREISE
Bei Einführung 1978 (Porsche Turbo 3.3) ..... **78 500 Mark**
Classic-Analytics-Preis 2017 (Zustand 2/4)..... **136 000/46 000 Euro**

ERSATZTEILE
■ Die Verfügbarkeit ist zwar grundsätzlich gut, und die Teile können in allen Porsche-Zentren bestellt werden. Vereinzelt kann es zu Lieferengpässen kommen. Freie Händler sind in der Regel günstiger.

CLUBS UND SPEZIALISTEN
Porsche Club Deutschland e.V., Gutenbergstraße 19, 70771 Echterdingen, Tel. 0711/750 46 54, **www.porsche-club-deutschland.de**
Manfred Rugen Motorentechnik, Zum Buchholz 12, 27412 Hepstedt, Tel. 042 83/18 30, **www.rugen.de**
Porsche Classic Werksrestaurierung, Harteneckstraße 25, 71691 Freiberg, Tel. 07 11/911-271 50, **www.porsche.com**

SCHWACHPUNKTE
1 Unfallschäden
2 verletzte Zinkschicht, Steinschlag
3 Schweller
4 Stehbolzen (Motor)
5 Stehbolzen (Abgasanlage)
6 gerissene Benzinschläuche
7 Gumminabe Kupplungsscheibe
8 Alu-Ring Bremsscheibe (frühe 3.3)
9 Standschäden Einspritzanlage
10 Standschäden Bremsen



Alltagstauglichkeit	★★★☆☆	Unterhaltskosten	★★☆☆☆
Ersatzteillage	★★★★☆	Verfügbarkeit	★★★☆☆
Reparaturfreundlichkeit	★★★☆☆	Nachfrage	★★★★☆

Typ 964: modernes Fahrwerk, alter Turbo

Natürlich hält Porsche auch beim 964 weiter am Turbo-Konzept fest, allerdings erst ab dem Jahr 1991. Der 3,3-Liter-Motor stammt jedoch noch vom Vorgänger.

TEXT Michael Schröder // **FOTOS** Archiv

Es war nur eine Frage der Zeit, bis Porsche auch bei der intern 964 genannten Elfer-Baureihe eine bärenstarke Turbo-Version präsentieren würde. Man wusste schließlich, was für ein heißes Eisen man da im Köcher hatte. Der Neue kam allerdings spät: Erst 1991, also drei Jahre nach der Einführung der 964-Baureihe, stand dieses Heckflügel-Biest in den Verkaufsräumen der Niederlassungen. Wer jedoch den Anfang einer neuen Ära erhofft hatte, wurde enttäuscht: Seinem Vorgänger ist der neue Turbo fast wie aus dem Gesicht geschnitten. Stilistische, aber auch technische Neuerungen scheinen zumindest auf den ersten Blick auf ein Minimum reduziert.

Wuchtige Kotflügelverbreiterungen, ein gewaltiger Heckflügel und breitere Räder unterscheiden den Turbo von den schwächeren Carrera-Modellen der 964-Generation. Doch während diese in Gestalt des Carrera 4 auch mit einem elektronisch geregelten Allradantrieb verfügbar waren, verzichtete Porsche beim Turbo auf diese Option. Der offensichtliche Grund: Müsste der aerodynamisch schlechtere Turbo noch eine mindestens 100 Kilo schwere Allradtechnik mit sich herumschleppen, wäre er in den Fahrleistungen dem Carrera 2 nur unwesentlich überlegen.

Bodengruppe und die neue Radaufhängung entsprechen daher dem Carrera 2: Vorne kommen Dreiecksquerlenker und McPherson-Federbeine zum Einsatz, hinten arbeitet eine Schräglenkerachse mit Federbeinen. Als erster Serien-Porsche rollt der neue Turbo auf 17-Zoll-Rädern mit Reifen der Dimensionen 205/50 (vorne) und 255/40 (hinten).

ABS ist serienmäßig an Bord, ebenso eine Servolenkung, ein Bordcomputer und eine Klimaanlage. Mit 1470 Kilo ist der 964 Turbo jedoch rund 120 Kilo schwerer als sein Vorgänger.

Technik vom Vorgänger

Von dem hat der aufgeladene 964 die komplette Technik übernommen – eben jenen ausgereiften 3,3-Liter-Turbo-Boxer (Typ 930), dessen Leistung allerdings mithilfe eines deutlich vergrößerten Ladeluftkühlers um 20 auf 320 PS gewachsen ist. Eine entsprechende Aufrüstung des weitaus moderneren 3,6-Liter-Boxermotors der neuen Carrera-Generation mit Motronic und Doppelzündung wurde zuerst aus Zeit- und Kostengründen verworfen. Gebaut wurden insgesamt 3660 Exemplare.

Erst 1993, also kurz vor Ende der 964-Baureihe, präsentierte Porsche dann doch noch einen 360 PS starken Turbo auf der technischen Basis des modernen 3,6-Liter-Carrera-Triebwerks mit Doppelzündung (M64). Äußerlich ist diese Version an ihren 18-Zoll-Rädern und den roten Bremssätteln (vom nur 86-mal gebauten Turbo S übernommen) zu erkennen. Mit einen Preis von 204 000 Mark markiert dieses Modell den damals teuersten Serien-Porsche, von dem jedoch nur 1437 Exemplare produziert wurden. ■

Exklusives Kleinserien-Modell: Der 380 PS starke 964 Turbo S wurde nur 86 Mal gebaut – Fans sprechen vom begehrtesten luftgekühlten Turbo überhaupt

Das müssen Sie über den Porsche 964 Turbo (1991 bis 1993) wissen

OPTISCH ALLES (FAST) BEIM ALTEN
Die Grundform des Vorgängers mitsamt dem mächtigen Flügel wurde weitgehend beibehalten. Die Stoßfänger sind jedoch besser in die Karosserie integriert, die Faltenbälge sind verschwunden

NEUE VORDERRAD-AUFHÄNGUNG
Das Fahrwerk des 964 Turbo ist mit dem des Carrera 2 identisch. Die Drehstabfederung wurde durch Dreieckslenker und McPherson-Federbeine ersetzt. Für den Turbo gab es keinen Allradantrieb

LUXURIÖSE SERIEN-AUSSTATTUNG
Der Listenpreis von anfangs 178 500 Mark umfasste eine recht komplette Serienausstattung mit Bordcomputer, elektrisch verstellbaren Sitzen und einer Klimaanlage. Airbags kosteten allerdings Aufpreis

NEUE HINTERRAD-AUFHÄNGUNG
Die Drehstabfederung der Schräglenker-Hinterachse wurde durch Federbeine ersetzt. Den 3,3-Liter-Turbo erkennt man an 17-Zoll-Rädern, den 3,6-Liter an 18-Zöllern und roten Bremssätteln

TURBOMOTOR VOM VORGÄNGER
In der ersten Turbo-Version der 964-Baureihe arbeitet der 3,3-Liter-Turbo-Boxer (Typ 930) aus dem G-Modell mit einer Leistung von 320 PS. Erst 1993 kam der 360 PS starke 3,6-Liter-Turbo (M64)

STÄRKEN
■ Das größte Plus des 964 Turbo? Seine weiterhin klassische Elfer-Form. Mit dem mächtigen Flügel und den Karosserieverbreiterungen optisch eine echte Ansage. Weitere Argumente: standfeste Technik (besonders der 3,6-Liter), eine rostresistente Karosserie, eine sehr gute Verarbeitung sowie eine komfortable Innenausstattung.

SCHWÄCHEN
■ Die größte Schwäche des 964 Turbo? Seine exorbitanten Wartungs- und Unterhaltskosten, die ihm einen Spitzenplatz innerhalb der Porsche-Familie sichern. Aufgrund der vergleichsweise geringen Stückzahl kann die Suche nach einem guten Modell auch länger dauern.

MOTOR KLASSIK-TIPP
■ Kenner greifen zum späteren 3,6-Liter-Turbo, dessen modernere Technik als ausgereifter und (noch) standfester gilt. Von sportlich orientierten Umbauten oder Autos mit Wartungsstau besser Abstand nehmen.

DAS RICHTIGE AUTO FÜR ...
... Leute, denen der dominante Turbo-Look schon immer gefallen hat, die ein vergleichsweise modernes Auto im frühen Elfer-Stil suchen und auf Understatement pfeifen.

KAUFBERATUNG

Porsche 911 Turbo (964)

Exzellente Leistungsdaten und solide Langzeitqualität: Der luftgekühlte 964 trägt die Turbo-Technik seines Vorgängers unter dem Flügel.

KAROSSERIE-CHECK
■ Rost ist bei der vollverzinkten und gut verarbeiteten 964-Karosserie kaum zu erwarten. Allerdings trüben oftmals schlecht reparierte Unfallschäden das Bild. Daher (besonders bei günstigen Exemplaren) unbedingt unter den Teppichen im Kofferraum Ausschau nach **Knitterfalten** oder **ungewöhnlichen Schweißnähten** halten. Ein weiteres Indiz für einen Unfallwagen sind **ungleichmäßige Spaltmaße** an Türen und Hauben. Ist die dünne Zinkschicht angegriffen, kann es an den **Stehblechen,** den **Radhäusern,** den **Schwellern** oder an den **Hauben** zu Rostbildung kommen. Sämtliche elektrische Helfer (Fensterheber, Sitzverstellung, Klimaanlage) sollten funktionieren.

TECHNIK-CHECK
■ Die Standfestigkeit des Turbotriebwerks gilt als legendär. Wichtig für ein langes Leben sind jedoch das Warmfahren und die Einhaltung einer Abkühlphase nach einer schnellen Fahrt. Und natürlich eine regelmäßige Wartung, die auch eine **Ventilspielkontrolle** beinhaltet (wird oft vernachlässigt). Die 3,3-Liter-Version (Typ 930) leidet unter **Ölverlust.** Beim moderneren 3,6-Liter-Turbo-Boxer (Typ M64) sind jedoch die größten Schwachstellen der 3,3-Liter-Maschine zumeist beseitigt (Stehbolzen, Ölundichtigkeiten, Steuerkettenprobleme). In Sachen Wartungs- und Unterhaltskosten kennt der 964 Turbo keinen Spaß.

PREISE
Bei Einführung 1991 (Porsche 911 Turbo) ..... **178 500 Mark**
Classic-Analytics-Preis 2017 (Zustand 2/4) ..... **149 000/67 000 Euro**

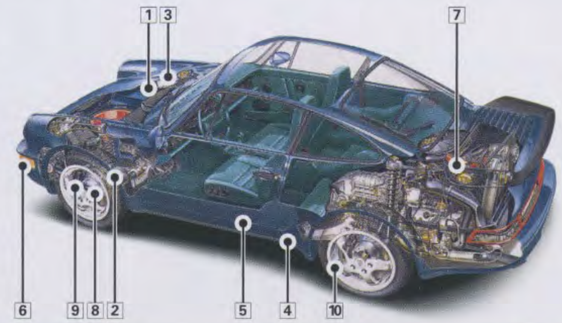
ERSATZTEILE
■ Die Ersatzteilversorgung für den 964 gilt als Porsche-typisch gut. Mit Ausnahme von speziellen **Allradkomponenten** sollte alles verfügbar sein, das Preisniveau von Originalteilen ist allerdings sehr hoch. Eine Alternative sind freie Spezialisten, z. B. mit geprüften Gebrauchtteilen.

CLUBS UND SPEZIALISTEN
Porsche Exklusive und Classic Center, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, Tel. 07 11/91 10, **www.porsche.com**

Karosserie Stimming, Restaurierungen, Motorsport, Lindhofstraße 6, 23795 Bad Segeberg, Tel. 045 51/825 71, **www.stimming.de**

Porsche Fan Forum, großes Online-Forum für alle 911-Modelle mit über 50 000 registrierten Mitgliedern, **www.pff.de**

SCHWACHPUNKTE
1 Stehbleche
2 Radhäuser
3 Spaltmaße
4 Schweller hinten
5 Unterkante Türen
6 Unfallschäden
7 Wartungsstau
8 Traggelenke, Spurstangen
9 Bremsen (hoher Verschleiß)
10 Originalität



Alltagstauglichkeit	★★★★★	Unterhaltskosten	★★★★★
Ersatzteillage	★★★★★	Verfügbarkeit	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★	Nachfrage	★★★★★

Typ 993: Tradition trifft Supertechnik

Mit dem luftgekühlten Zweiventil-Boxer im Heck setzte Porsche beim 993 Turbo auf altbewährte Technik. Die Leistung von Motor und Bremsen zog aber gewaltig an.

Text Franz-Peter Hudek // **Fotos** Archiv

Traditionell ließ sich Porsche mit der Vorstellung des Turbo auf Basis der 1993 präsentierten 993-Baureihe etwas Zeit. Aber das Warten sollte sich lohnen. Beim Internationalen Autosalon in Genf stand 1995 ein 408 PS starker Turbo auf dem Porsche-Stand, der die Fahrleistungen des legendären 450 PS starken 959 nur knapp verfehlte: Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 4,5 Sekunden, Vmax 290 km/h. Und nicht weniger verblüffend: von 100 km/h bis zum Stillstand in nur 2,6 Sekunden.

Die Leistungssteigerung gegenüber dem 993-Standardmodell Carrera 4 mit nur 272 PS ist gewaltig: 136 PS. Noch mehr beeindruckt das Anwachsen des maximalen Drehmoments von 330 auf phänomenale 540 Newtonmeter bei 4500/min. Schon bei 2500/min pressen 450 Newtonmeter die vier angetriebenen Räder auf den Asphalt – das sind 83 Prozent des Drehmomentmaximums. Zusammen mit einem Sechsganggetriebe zeigt der 3,6-Liter-Boxer in jedem Drehzahlbereich Bärenkräfte. Auch die Höchstdrehzahl, bei der alle 408 Pferde galoppieren müssen, fällt mit 5750/min vergleichsweise niedrig aus.

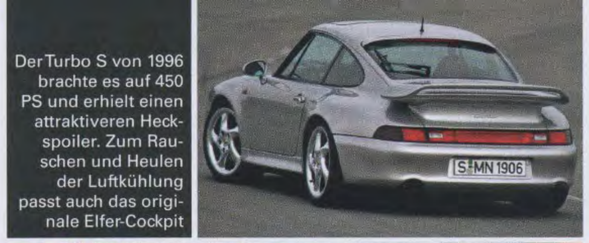
Diese fulminanten Leistungsdaten sind vor allem den beiden parallel geschalteten Turboladern und einem komplexen elektronischen Motormanagement zu verdanken. Die neue Bosch Motronic M5.2 errechnet über verschiedene Sensoren im Ansaug- und Abgasbereich für jeden Fahrzustand die optimalen Benzineinspritzwerte. So kann der 993 Turbo bei geringem Leistungsverlust auch mit Super-95-Kraftstoff betankt werden. Ein zweites Abgasüberwachungssystem kontrolliert die Arbeit von Katalysatoren, Lambdasonden, Tankentlüftung und Aktivkohlefilter.

Das straff abgestimmte Fahrwerk mit hinten üppiger 285/30-Bereifung auf 18-Zoll-Felgen findet unter der am Heck dezent verbreiterten Karosserie problemlos Platz. Ebenso eine gründlich überarbeitete Bremsanlage mit Vierkanal-ABS, die den 1,5-Tonner unter Kontrolle hält. Die gleiche Aufgabe übernimmt auch ein großformatiger, leider wie eine nasse Wolldecke wirkender Heckspoiler, der sich vom Heckfenster bis zu den Rückleuchten ausdehnt. Darin verstecken sich zwei riesige Ladeluftkühler.

Leder ist immer dabei

Die Gestaltung des Innenraums mit dem klassischen Fünf-Uhren-Cockpit lässt kaum Wünsche offen. Eine Ganzlederausstattung, vollelektrische Komfortsitze, Klimaanlage und ein Soundsystem mit CD-Radio machen selbst Bummelfahrten zu einer Vergnügungsreise.

Noch mehr Vergnügen verspricht der 1996 präsentierte Turbo S mit 450 PS, Lufteinlässen seitlich vor den Hinterrädern und neben den Frontblinkern sowie mit einem deutlich schöneren Heckspoiler. Der Aufpreis zum 212 000 Mark teuren Standard-Turbo lag damals bei rund 90 000 Mark. ■



Der Turbo S von 1996 brachte es auf 450 PS und erhielt einen attraktiveren Heckspoiler. Zum Rauschen und Heulen der Luftkühlung passt auch das originale Elfer-Cockpit

Das müssen Sie über den Porsche 993 Turbo (1995 bis 1998) wissen

FLACH GELEGTE SCHEINWERFER
Erstmals seit 30 Jahren hat Porsche beim Modell 993 (1993–1997) die Karosserie gründlich überarbeitet. Die Scheinwerfer sind flacher, die Kotflügel stark nach vorne abgerundet

VERGRÖSSERTE LUFTEINLÄSSE
Deutliches Turbo-Erkennungsmerkmal ist die weiter nach unten gezogene Frontschürze mit vergrößerten Lufteinlässen zur Bremsenkühlung. Reifenformat vorn 225/40-18, hinten 285/30-18

SCHWERE LUXUSAUSSTATTUNG
Zwei Airbags, Ganzlederausstattung, vollelektrische Komfortsitze, Klimaanlage, Zentralverriegelung, Cruise Control und das CD-Radiogerät Blaupunkt München RD 104 gibt es im Turbo serienmäßig

BOXERMOTOR MIT BITURBO
Wichtigste Neuerung im Motorraum sind die beiden parallel geschalteten Turbolader. Der Einbau von zwei kleineren Ladern verbessert die Dynamik und Elastizität des Turbomotors ganz erheblich

ALUFELGEN MIT HOHLSPEICHEN
Die zur besseren Bremskühlung aerodynamisch ausgeformten Alufelgen im Softline-Design besitzen Hohlspeichen. Sie reduzieren die ungefederten Massen aller Räder um elf Kilogramm

STÄRKEN
■ Die Antriebstechnik gilt als ausgereift, stammt sie doch zum Großteil vom Vorgänger 964. Auch die praktisch komplett neu gestaltete, vollverzinkte Karosserie ist gut verarbeitet und sehr rostresistent. Im Innenraum blickt man noch auf das Fünf-Uhren-Cockpit im traditionellen Elfer-Stil. Die enorme Motorleistung katapultiert den 993 Turbo schließlich in die Riege der Supersportwagen – allerdings auch sein hoher Preis, damals wie heute.

SCHWÄCHEN
■ Die Preise ziehen weiterhin an, insbesondere für den raren und optisch attraktiveren Turbo S (Heckspoiler). Vom Turbo S entstanden nur 345, vom normalen Turbo 6314 Stück. Wartung und Unterhalt durch erfahrene Spezialisten sind sehr teuer.

MOTOR KLASSIK-TIPP
■ Alles am Auto muss original sein, besonders die Räder. Kein Tuning, ausgenommen Werksleistungssteigerung (WLS) auf 430 oder 450 PS.

DAS RICHTIGE AUTO FÜR ...
... Porsche-Fans, die nicht kleckern, sondern den stärksten luftgekühlten Elfer besitzen wollen – den unbezahlbaren und wild verspoilerten 959 mal ausgenommen.

KAUFBERATUNG

Porsche 993 Turbo

Wer den stärksten luftgekühlten Serienboxer live erleben will, muss sehr viel Geld ausgeben und sollte sich beim Kauf etwas Zeit nehmen.

KAROSSERIE-CHECK
■ Obwohl die **vollverzinkte** und solide verarbeitete Karosserie sehr **gut gegen Rost** geschützt ist, gibt es einige kritische Stellen. Sie verbergen sich zum Großteil hinter den **Front- und Heckverkleidungen** aus GFK. Generell sollte man am ganzen Fahrzeug auf gleichmäßige **Spaltmaße** und ordentlichen Sitz der Keder (Kunststoffprofilschnüre zwischen den Bauteilen) legen. Der Sitz und der Zustand der **Hitzeschutzbleche** und des Auspuffs sowie die gesamte Bodenverkleidung geben ebenfalls Auskunft über den **Wartungszustand** oder decken Unfallschäden auf. Die **Halterungen** für die Heckschürze oder die Spannbänder der Endtöpfe können durchkorrodiert sein.

TECHNIK-CHECK
■ Regelmäßig gewartete und nicht unzähligen Nordschleifen-Runden ausgesetzte 993 Turbo gelten als **technisch ausgereift.** Ölverlust kann durch undichte Simmerringe auf der Kurbelwelle, durch Motorüberhitzung oder **lange Standzeiten** entstehen. Gerade Verkaufs- und Sammlerfahrzeuge sind davon bisweilen betroffen. Beim Turbo lecken oft die mit Motoröl **vollgelaufenen Ladergehäuse,** was die Funktion der Lader angeblich nicht beeinflusst. Porsche bietet hierzu Rückschlagventile zum Nachrüsten an. **Ausgeschlagene Ventilsitze** und Ölkohleablagerungen im Zylinderkopf können Probleme bereiten.

PREISE
Bei Einführung 1995 (Porsche 911 Turbo) ..... **212 040 Mark**
Classic-Analytics-Preis 2017 (Zustand 2/4) ..... **190 000/60 000 Euro**

ERSATZTEILE
■ Bei dem noch relativ jungen Porsche-Modell ist die Teileversorgung gesichert. Allerdings kosten selbst Verschleißteile wie Filter oder Dichtungen oft ein kleines Vermögen. Etwas günstiger sind die Spezialisten **www.sportwagen-eckert.de** und **www.m-freisinger.de**

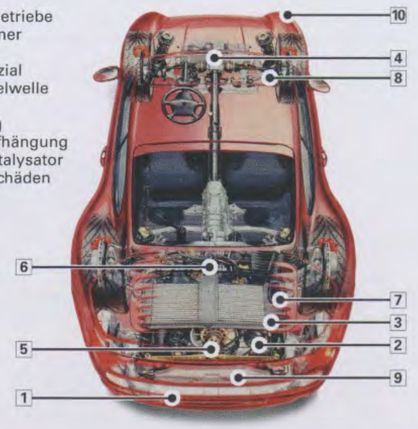
CLUBS UND SPEZIALISTEN
Independent Porsche Owners Club Germany, mit 993-Forum, Drosselstraße 8, 63263 Neu-Isenburg, **www.pocg.eu**

Autoboutique Botz GmbH, Zum Grenzgraben 41, 76698 Ubstadt-Weiher, Tel. 07251/367436, **www.autoboutique-botz.de**

Heinz Wennekamp GmbH & Co. KG, Klütstraße 78 a, 31787 Hameln, Tel. 05151/4099640, **www.klassiksportwagen.de**

SCHWACHPUNKTE

1 Ölverlust Motor/Getriebe
2 Steuerkettenspanner
3 Ventilsitze
4 vorderes Differenzial
5 Simmerring Kurbelwelle
6 Motorelektronik
7 Motoraufhängung
8 Verschleiß Radaufhängung
9 Auspuffanlage/Katalysator
10 verdeckte Unfallschäden



Alltagstauglichkeit	★★★★★	Unterhaltskosten	★★★★★
Ersatzteillage	★★★★★	Verfügbarkeit	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★	Nachfrage	★★★★★

Typ 996: der erste mit Wasserkühlung

Mit neuer und viel größerer Karosserie knackt der 996 Turbo die 300-km/h-Mauer. Und er leidet nicht unter den gravierenden Motorproblemen der Basisversion.

TEXT Franz-Peter Hudek // **FOTOS** Archiv

Die Begeisterung von Porsche-Fans und Fachpresse über den neuen, 1998 eingeführten 911 Carrera 2/4 der 996-Baureihe war ziemlich verhalten. Nostalgiker bedauerten den Verlust der legendären Wasserkühlung und der klassischen fünf Rundinstrumente, die zu sichelförmigen Segmenten in einem ovalen Guckkasten zusammengeschoben worden waren.

Ebenfalls nicht super: Das Interieur und die jetzt 1,83 Meter breite Karosserie wirkten insgesamt weich und feminin. Sie zeigten viele Parallelen zum Einstiegsmodell Boxster, Frontpartie und Cockpit waren im Prinzip identisch. Hinzu kamen konstruktiv bedingte Motorschäden, verursacht durch die zentrale Zwischenwelle der komplexen Ventilsteuerung, undichte Kurbelwellen-Simmerringe und sich verziehende Laufbuchsen.

Der 3,6-Liter-Motor des 2000 eingeführten Turbo basiert jedoch auf dem Vierventil-Wasserboxer des seltenen, eigentlich nur für den Rennsport konzipierten Porsche GT1.

Turbomotor ohne Macken

Ausgestattet mit einer echten Trockensumpfschmierung, anderen Zylinderlaufbuchsen und einer weniger komplexen Ventilsteuerung, gilt der Motor des Turbo als robust und langlebig.

Trotzdem ist der Kauf eines 996 Turbo keine reine Vernunftentscheidung. Dafür sorgen 420 PS, die das gut ausgestattete Coupé in 4,2 Sekunden vom Stand auf 100 km/h katapultieren. Dank seiner überragenden Aerodynamik schafft der 996 Turbo 305 km/h Spitze. Ab August 2004 sind im Turbo S mit 450 PS sogar 307 km/h drin. Und es gibt erstmals ein Power-Cabrio, damit auch Mondsüchtige ihren Spaß haben. ■

Das müssen Sie über den Porsche 996 Turbo (2000 bis 2005) wissen

TURBO OHNE BOXSTER-NASE
Mit seinen schärfer konturierten Scheinwerfern und den größten Elfer-Lufteinlässen unterscheidet sich der Turbo vom Doppelgängergesicht des Boxster. Dazu eine schmale, schwarze Spoilerlippe

MIT PCCB UND PSM SICHER UNTERWEGS
Das elektronisch geregelte Porsche-Stabilitätsmanagement (PSM) und die teure Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, auf Wunsch, Serie im Turbo S) halten den starken 996 unter Kontrolle

DAS TURBOLOCH IN DER KAROSSERIE
Wie beim 993-Vorgänger gibt es ab 2002 den Turbo auch ohne Turbo. Der Carrera 4S besitzt das Fahrwerk und die Karosserie des Turbo mit 320 Sauger-PS. Ohne seitliche Lufteinlässe und Heckspoiler

JETZT MIT 24 VENTILEN IM HECK
Angetrieben durch zweimal zwei Nockenwellen mit variablen Steuerzeiten. Ab jetzt mit Wasserkühlung und nach wie vor zwei Turboladern. Ergibt 420 PS bei 6000/min und 560 Nm bei 2700/min

STÄRKEN
Wie bei jedem Porsche-Turbo exzellente Fahrleistungen. Durch den relativ geräumigen Innenraum und niedrige Windgeräusche auch langstreckentauglich. Sehr solide und rostresistente Karosserie mit optisch eher dezentem Auftritt (Heckspoiler fährt elektrisch aus). Bewährter Antrieb, robuster Motor.

SCHWÄCHEN
Modisch gestaltetes Soft-Interieur mit nur durchschnittlicher Materialqualität. Erhöhter Bremsenverschleiß mit PSM, insbesondere bei Keramikbremsen. Eine Bremsscheibe kostet derzeit 3800 Euro. Insgesamt hohe Unterhaltskosten, vor allem bei Reparaturen der komprimiert installierten Technik.

MOTOR KLASSIK-TIPP
Noch relativ günstig. Daher dringend kaufen. Viele wissen nicht, dass der Turbo keine 996-Motorprobleme hat.

DAS RICHTIGE AUTO FÜR ...
... Leute, die nichts am Auto selber machen wollen. Außerdem gefallen der eher zurückhaltende optische Auftritt und der hohe Fahrkomfort. Das Cabrio kommt aber zu wuchtig.

Porsche 911 Turbo (996)

Exzellente Fahrleistungen und Langstreckenkomfort – der Hightech-Turbo 996 kann beides.

KAROSSERIE-CHECK
Die noch relativ jungen, exzellent verarbeiteten und **vollverzinkten Karosserien** kennen keine Rostprobleme. Schlecht reparierte **Unfallschäden** verraten sich oft an ungleichmäßigen Spaltmaßen an den Türen oder Hauben. Die vielen **elektrischen Helfer** der umfangreichen Komfortausstattung müssen überprüft werden.

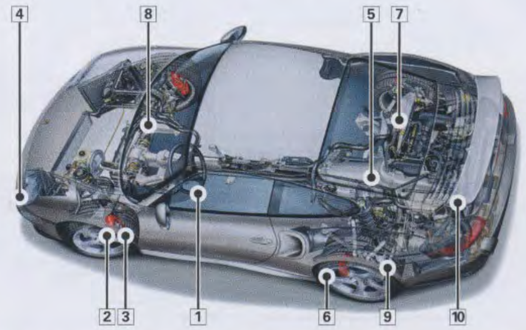
TECHNIK-CHECK
Obwohl sich in jeder Ecke und in jedem Winkel der kompakten 2+2-Karosserie Technik breitmacht, gilt diese als **robust und langlebig**. Größeren Verschleiß haben nur die **Kupplung und die Bremsen** zu verkraften, hier vor allem die Keramikbremsen des Turbo S. Das ESP von sportlich gefahrenen 996 fördert nämlich durch häufige Bremseingriffe deren Verschleiß.

PREISE
Bei Einführung 2000 (Porsche 996 Turbo) ..... **237 250 Mark**
Classic-Analytics-Preis 2017 (Zustand 2/4) ..... **65 000 / 25 000 Euro**

ERSATZTEILE
Für die noch jungen, bis 2006 gebauten Porsche-Modelle sind bei den meisten Porsche-Vertragshändlern Ersatz- und Verschleißteile vorrätig. Die komplexe Technik setzt dem Selbermachen jedoch enge Grenzen.

CLUB UND SPEZIALISTEN
Porsche Club Deutschland, Gutenbergstraße 19, 70771 Echterdingen, Tel. 07 11/750 46 54, **www.porsche-club-deutschland.de**
Zur Wartung und Instandsetzung der 996-Turbo-Modelle kann jede **Porsche-Vertragswerkstatt** aufgesucht werden. **www.porsche.com**

SCHWACHPUNKTE
1 Materialien Interieur
2 quietschende Keramikbremsen
3 Verschleiß Keramikbremsen
4 versteckte Unfallschäden
5 Verschleiß Kupplung
6 Tuning-Maßnahmen
7 Wartungsstau
8 komplexe Allradtechnik
9 hoher Reifenverschleiß
10 Elektrik (Heckspoiler etc.)



Alltagstauglichkeit	★★★★☆	Unterhaltskosten	★☆☆☆☆
Ersatzteillage	★★★★☆	Verfügbarkeit	★★★☆☆
Reparaturfreundlichkeit	★☆☆☆☆	Nachfrage	★★★★☆