

Informationen zum 911er - 3.2 Carrera

Die Informationen in diesem Text habe ich während der fast einjährigen Suche nach meinem 911er zusammengetragen und hat mir gute Dienste geleistet. Die Liste ist sicherlich nicht vollständig, und orientiert sich stark an optischen Dingen.

Das ein oder andere Detail lässt sich sicher auch auf ältere und neuere 911er anwenden.

Außen/Vorne



- Die Spaltmasse der Haube (die Abstände der Ränder der Haube zur Karossemüssen alle gleich sein, die Aussage "das kann man einstellen lasse ich nicht gelten, denn einstellbar ist das nur bedingt bzw. gar nicht.)
- Hängen an der Haube vorne an der Kante Farbtropfen von einer Nachlackierung? Warum wurde Nachlackiert? Wegen Steinschlägen oder einem Unfall?
- Frontscheibe:
 - Luft gezogen oder milchig am unteren Ende der Scheibe ?
 - Steinschläge (Anzahl der Steinschläge auf der Scheibe vergleichen zu der Anzahl der Frontpartie)
- Frontscheibengummi
 - darf nicht wellig sein und muss passen
 - unter dem Gummi sollte keine Lackierkante oder gar Rost sein
 - ist das Verbindungsstück (oben in der Mitte) ok?
- Porscheemblem verwittert? Wenn es verwittert oder matt ist, deutet dies darauf hin, dass der Elfer oft draußen gestanden hat. Hat das Emblem "Beschädigungen", dann könnten diese von einem Unfall herrühren.
- Steinschläge sind ganz normal und durch die flache Bauweise nicht zu vermeiden. Sollten keine Steinschläge auf dem Lack sein, dann liegt eine Neulackierung der Front vor. Zum Vergleich die Frontscheibe checken, wenn diese auch keine hat ist

diese sicher auch neu. Die Menge hängt natürlich auch von der Laufleistung und dem Fahrstil ab, aber es wird wohl keiner nur mit 80 km/h durch die Welt gefahren sein....

- Scheinwerfer, Nebelscheinwerfer
 - sind die Gläser noch ok?
 - sind die Reflektoren noch ok?

Ist unter dem Scheinwerferring Rost oder eine Lackierkante zu erkennen?



- Stossstangen
 - Gummibälge, ist an den Übergängen zu den Stoßstangen Korrosion?
 - Sind die Gummi beschädigt?
 - Ist der Gummi oberhalb der Stossstange wellig?

Hinten

- Fenstergummi
 - Es lohnt sich im unteren Bereich der Heckscheibe an den Ecken den Gummi hochzuheben. Hier gibt es ab und zu Rost.
- Rückleuchten
 - Passform der Leuchten/Dichtung zur Karosse
 - Dichtigkeit
 - Schrauben, sind diese "vermacket"



- Stoßstangen
 - Gummibälge, ist an den Übergänge zu den Stoßstange Korrosion? (siehe Bild)
 - Gummis beschädigt?
 - Die kurzen Gummistücke der Stoßstange hinten haben eine Metalleinlage. Diese rostet gerne, was sich an einem mehr oder weniger welligen Verlauf (Abstand zur Stoßstange) zeigt.

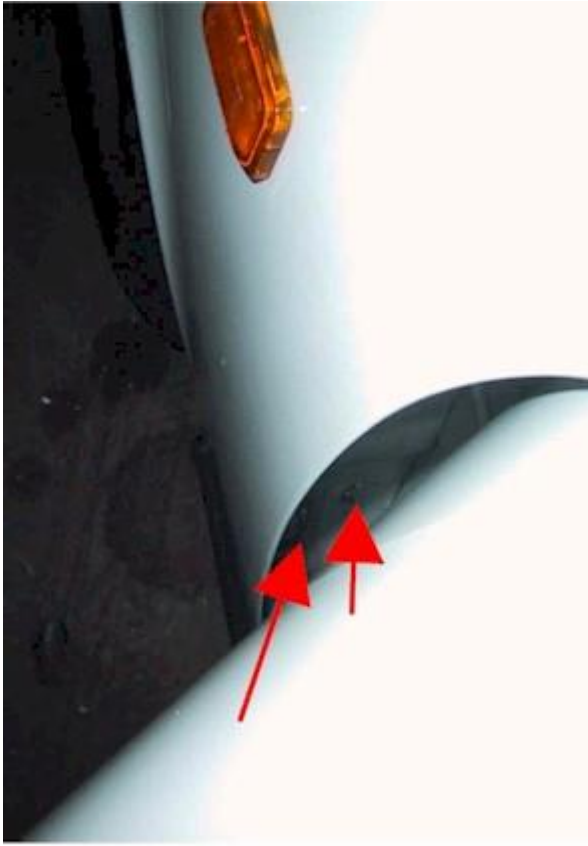
Seite
(rechts
und
links)



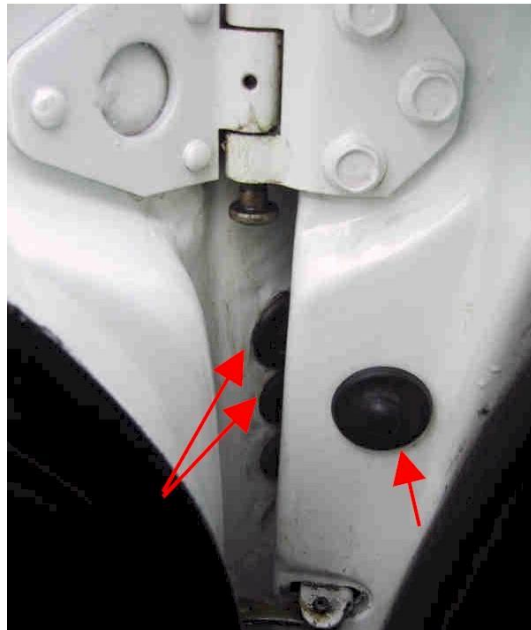
- Kotflügel vorn:
Bei geöffneter Tür in die A-Säule vom Innenraum her hineinschauen, Etiketten auf dem Kotflügel gibt es nur bei Ersatzteilen, nie vom Werk aus, innen ist nur vernebelt nicht sauber lackiert. Mittig muss eine Klammer mit einer Schraube von der anderen Seite her verschraubt sein. Im gesamten Verlauf der A-Säule nach unten sind diese Klammern. Die Schrauben sind mit Dichtmasse eingesetzt, die auch noch zu sehen sein muss (Bild). Und es darf hier einfach keinen Rost geben, wenn es hier rostig ist dann ist hier was faul. Dies sieht man nur mit einer vernünftigen Lampe bei dunklen Lacken ist dies dann immer noch schwierig. Mit dieser Stelle habe ich 70% der Autos als Unfallwagen entlarvt!



Wenn der Kotflügel neu ist, er rostig ist bzw. die Klammer(n) fehlt, ist die Frage zu stellen warum die Reparatur nicht ordnungsgemäß durchgeführt wurde.



- Ebenso ist es sicher nicht im Sinne des Erfinders, wenn die Kabeldurchführungen bereits ausgerissen sind und die bunten Leitungen sichtbar sind. Der Gummi über dem Türkontaktschalter kann getauscht werden, sollte aber bei einer (angeblich) niedrigen Laufleistung auch noch ok sein.

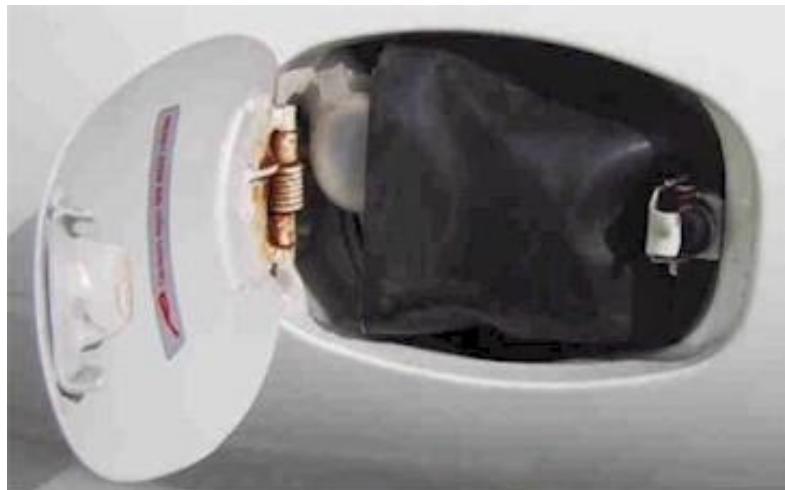


- Blick auf die Kotflügel an der A-Säule und Scheibe, der Keder muss sitzen und darf auch hier keine Lackierkante aufweisen, wenn doch warum?



- Die Spaltmasse der Türen müssen passen, ohne wenn und aber !
- Türen bei Porsche hängen (eigentlich) nicht, höchstens die Fahrertür ein wenig, aber sicher nicht die Beifahrertür. Dies testet man, indem man den Griff der Tür gedrückt hält und die Tür immer wieder auf und zu macht. Hier darf nichts schleifen, oder sich die Tür beim schließen ein wenig heben.
- An der B-Säule ist keine Schweißnaht erkennbar, die taucht nur auf, wenn ein neues hinteres Seitenteil eingesetzt wurde.

- Tankklappe
 - Gummilappen sollte vorhanden sein
 - Kein Sprühnebel
 - Keine Rost
 - Hängen an der Tankklappe "Nasen" vom Lackieren ?



- Felgen
 - Beschädigungen am Felgenhorn?
 - Farbe der Fuchse matt?
 - Felgenschlösser? sollten direkt gegenüber am Ventil sitzen.
- Reifen
 - Hersteller
 - Profiltiefen: Vorne (innen abgelaufen?); Hinten jeweils mindestens 3 mm
 - Alter

- Seit 1.1.2000 endet der DOT Stempel mit einem 4 - stelligen Datumscode. Bsp.: 1201 Der Reifen wurde in der Woche 12 des Jahres 2001 gefertigt.
- Bis 1.1.1990 endet der DOT Stempel mit einem 3 - stelligen Datumscode welcher von einem Dreieck/Sternchen gefolgt wird. Die Hunderter und Zehner geben die Produktionswoche an, die Einer entsprechen dem Jahr welches um 199_ ergänzt wird. Bsp.: 327 entspricht der Woche 32 vom Jahr 1997.
- Bis 31.12.1989 endet der DOT Stempel mit einem 3 stelligen Datumscode ohne ein Dreieck. Der Aufbau ist wie bis 1.1.1990 codiert, bloß dass man nicht genau weiß ob der Reifen nun aus den achtziger Jahren ist oder noch älter.

-

Bremsen

- Bremsscheiben Mindestdicke 22 mm, neu 24mm, d.h. max. 1 mm Kante auf jeder Seite der Scheibe(!)
- Bremsbelag Mindestdicke 2,5 mm
- Radlager checken: vo/hi

Unterboden

- Vorne
 - Trockner der Klimaanlage vorne quer hinter dem Nummernschild und einem Schutzbügel
 - Wenn vorne eine Spoilerlippe montiert ist und hinten nicht der (Turbo)Spoiler montiert ist fährt der Elfer ohne ABE. Porsche hat explizit die Spoiler nur in Kombination freigegeben!
- Hinten, Motor
 - Ist die Mittelnacht trocken?
 - Sind die Rücklaufrohre dicht oder neu? (Können recht günstig in geteilter Bauform ersetzt werden.)
 - Wie sehen die Achsmanschetten re/li aus? Sind diese noch dicht? oder tritt schon das Fett aus?
- Wärmetauscher re/li

Dies sind sicherlich nur ganz "einfache" Dinge die man checken kann auch ohne Hebebühne. Alles weitere wie Kompressionsprüfung, "Gesicht" der Zündkerzen etc. ist eher was für den "Profi" bzw. den Gebrauchtwagen-Check in einem Porschezentrum.

Innenraum

- Einstiegsleisten re/li lösen sich diese an den Rändern? Gammelt es bereits unter ihnen?



- Heizungsautomatik zwischen den Sitzen kann im Stand, wenn Zündung eingeschaltet betätigt werden, Lüfter hinten muss anlaufen und nachregeln, man kann auch den ein oder anderen Stellmotor für diverse Lüftungskappen hören.
- evtl. Tachometer herausziehen (ist aber so ne Sache wenn der Besitzer dabei ist). Der Original Tachometer geht bis 260 km/h, die bis 300 km/h sind vom Turbo und nicht original.
- sind auf den schwarzen Ringen der Instrumente Abdrücke zu erkennen evtl. vom Wechseln des Tachos?



Die Gläser der beiden linken Anzeigen beschlagen schon mal gern, scheint aber normal zu sein, habe ich das ein oder andere mal gesehen.

- Armlehnen in den Türen hochklappen, sind die Aufnahmen an der Schraube gerissen? Ist übrigens eher die Regel.



- Funktion der Sitzverstellung/ Sitzheizung?
- Himmel
- Handschuhfach
- Fensterheber Funktion, beide gleichzeitig bedienen, wenn Sicherung durchbrennt, dann ziehen die Motoren zuviel Strom, liegt oft daran dass die Mechanik recht schwergängig ist
- Spiegel
- Schiebedach
 - wie sieht der Dichtfilz rundherum aus?
 - wie sehen die Abläufe aus?
 - Schließt das Dach außen bündig ab?
- Wie sieht das Leder des Lenkrades/Schaltknäufes aus? Total abgewetzt? Passt der Zustand zu der Kilometerleistung?
- Wie sehen die Gummis der Pedale aus? Total abgelatscht oder total neu? Passt der Zustand zu der Kilometerleistung?



Das sind Pedale mit 87 Tsd Km auf dem Buckel.

- Bremspedal
 - In Flucht mit Kupplungspedal?
 - 10 mm Leerweg sind normal

- Lenkradspiel in Drehrichtung re/li (max. 2 Fingerbreit, kann aber nachgestellt werden)
- Handbremse sollte in der 4. Raste packen

Kofferraum

- Halten die zwei Haubendämpfer die Haube noch? Wenn diese noch nicht gewechselt sind, dann halten sie die Haube wahrscheinlich nicht mehr (kosten ca. 20 Euro pro Stück). Vorsicht bei der Besichtigung, der Verkäufer sollte die Haube aufhalten.
- Den Teppich solltet ihr komplett rausnehmen nicht nur an den Seiten hochschlagen, die Druckknöpfe (siehe rote Pfeile) links und rechts lösen und rausnehmen. Hier sollte man vorsichtig sein, denn oft ist der Teppich noch nie komplett rausgenommen worden, es kann passieren, dass Druckknöpfe aus dem Teppich ausreißen.



- alles trocken?
- kein Sprühnebel oder Lackreste?
- was findet sich sonst in den Ritzen und Ecken? (Schrauben, Muttern, Kabelschuhe etc. und warum?)
- Wenn der Teppich raus ist, sieht man auch die Federbeindome rechts und links. Auch hier sollte kein Rost und keine Unfallfolgen zu sehen sein. Wenn die schwarze Dichtmasse um die Stoßdämpferdome im Kofferraum etwas rissig ist, ist das nicht schlimm. Es bedeutet lediglich, dass das Auto einmal neu eingestellt worden ist, was bei einem mindestens 13 Jahre alten Wagen schon geschehen sein sollte.



- Ist die Spritzpumpe vorne links für die Scheibe, Scheinwerfer noch dicht, Rostansätze? Funktion ok?



- Tüten für defekten Reifen, Plane zum Unterlegen, noch vorhanden? Wenn ja dann war der Vorbesitzer sehr penibel.



- Ist der Kompressor zum Aufpumpen des Notrades vorhanden? Dies ist ein originaler Kompressor und keiner für 10 Euro aus dem Baumarkt.
- Bordwerkzeug komplett?
 - Kurbel Schiebedach, Wagenheber, Radmutternschlüssel, Schlüssel für Lichtmaschine, Kerzenstecker, Keilriemen, Reifendruckprüfer. Das Werkzeug sollte vorhanden sein und komplett.
- Lässt sich das Reserverad rausnehmen? Wenn nicht dann wurde es schon mal aufgepumpt und nicht komplett leergepumpt.



- Typenschild auf Beifahrerseite vorhanden/überlackiert?



- Aufkleber unter der Haube noch da? Wenn nicht warum? (Neue Haube?, Haube lackiert?, oder ins "frisierete" Scheckheft geklebt?)



- Batterie: Alter, Aufnahme ok?

- Im Bug muss Grundierung/Unterbodenschutz sein, nicht glatt Lackiert!



- "Schatzkästchen" die Klappe, die auf der Beifahrerseite ist aufmachen darunter liegt die Lenkung und die Lüftung für die Klimaanlage, auch hier sollte alles trocken und "knitterfrei" sein.



- Bremsflüssigkeit
 - Stand
 - Wann das letzte Mal gewechselt?

Motor

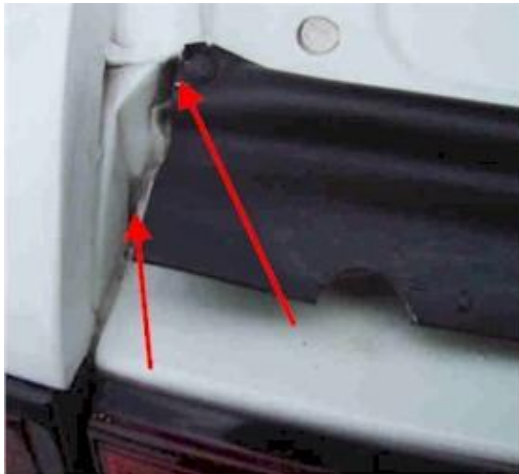
- Hält der Haubendämpfer die Haube noch? Wenn dieser noch nicht gewechselt ist, dann hält er die Haube wahrscheinlich nicht mehr (kostet ca. 20 Euro pro Stück). Vorsicht bei der Besichtigung, der Verkäufer sollte die Haube aufhalten.
- Am Heckblech muss von innen U-Schutz sein, nicht glatt lackiert!



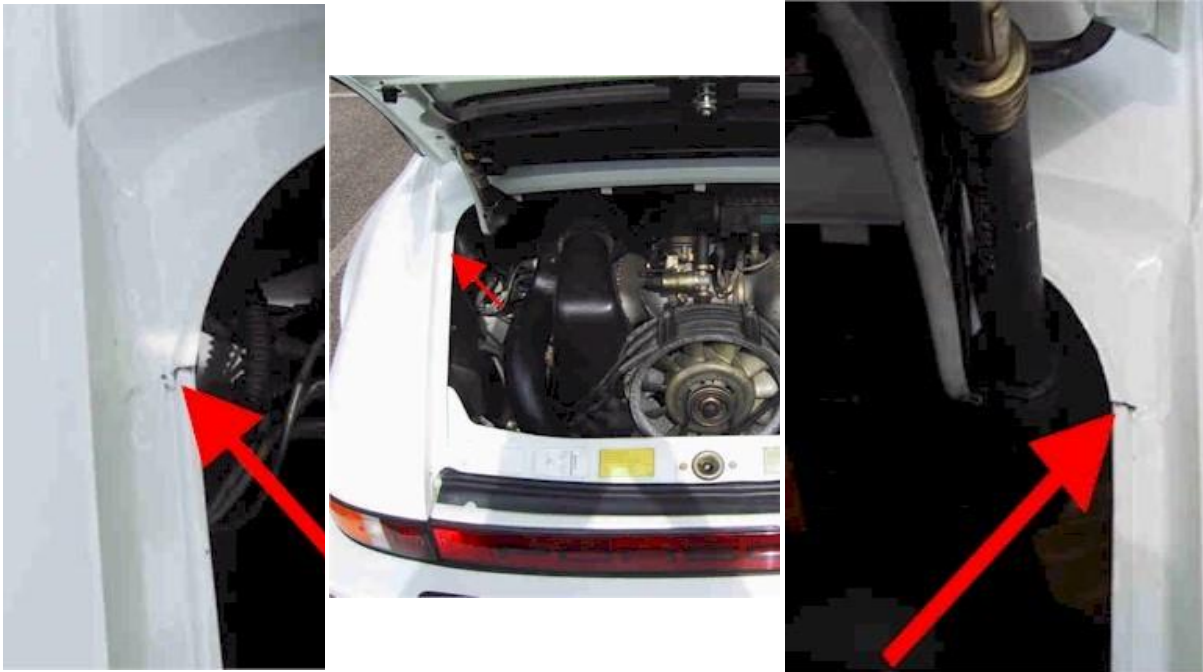
- Hinweisschilder (messingfarben) auf Schlossträger? (Wenn diese fehlen, ist sicher lackiert oder sogar das ganze Blech gewechselt worden)



- Gummilippe über Leuchtenband heben und die Nähte in den Ecken prüfen, gerissen? Sonst auffällig?



- Die Schweißnähte müssen sichtbar sein re/li an den Übergängen, nicht verspachtelt bzw. ganz glatt sein.



- Zustand der Keilriemen
- Wie sieht die Motorhaube von innen aus? Ölspuren, hochgeschleudert durch den Keilriemen?
- Ölundichtigkeiten?
 - Mittelnaht
 - Köpfe re/li
 - Getriebe
- Katalysator?
 - ist der Katalysator auch wirklich eingebaut? oder hat der Elfer nur den Eintrag in den Brief bekommen und der Katalysator ist wieder ausgebaut worden? Sicher, spart Steuern ist aber schlicht und einfach ne Steuerhinterziehung und rechtfertigt sicher keinen höheren Verkaufspreis.
 - Einstufung: folgende Schlüsselnummern sollten im Brief stehen : 77 für Euro I und 25 für EURO II

Probefahrt

- Bremskraftverstärkertest:
 - Bei stehendem Motor Pumpen solange bis das Bremspedal ganz "hart" ist, bremsend Motor starten, das Pedal muss ein wenig nachgeben.
 - Öldruck 4 Bar bei 5000 Touren, bei warmem Motor!
 - Leichtes antippen Gaspedal (100-200 Umin) muss direkten Einfluss auf Öldruck haben
 - Kupplungstest, im 5.Gang steil Bergauf fahren Kupplung darf nicht durchrutschen, ist nicht der Supertest aber wenn die Kupplung dabei schon rutscht ist eh alles zu spät.
 -
- nach der Probefahrt und etwas "härterer" Gangart, Motor auf Undichtigkeiten checken

- Handbremse sollte in 4. Raste packen
- Funktionstest
 - Heizung
 - Sitzheizung
 - Klimaanlage
 - Beleuchtung
 - Blinkerhebel/Fernlichtschalter testen, der hakt auch ganz gern mal. (Ist mir ein Rätsel wieso Porsche hier so ein "sparsames" Teil eingebaut hat, das war bei meinem ersten Polo Bj. 78 besser.)

Papierform

- Mit das wichtigste Stück Papier ist das Scheckheft. Hier gilt es nachzusehen, wann und bei welchen Kilometerstand die Services durchgeführt worden sind. Man kann zu den Porschezentren stehen wie man will, aber vorteilhaft ist es schon, wenn die Services dort durchgeführt wurden und nicht bei der Tankstelle um die Ecke.
- Bremsflüssigkeitswechsel werden weiter hinten im Scheckheft eingetragen. Auch hier kann man sehen wie gut man sich um den Elfer gekümmert hat.
- Ganz wichtig ist der Aufkleber im Scheckheft. Dieser und der Aufkleber unter der vorderen Haube müssen beide da und gleich sein und zu dem Elfer (Fahrgestellnummer) passen. Auf dem Aufkleber sind auch die sogenannten "M-Codes" aufgedruckt, mit diesen dreistelligen Codes lässt sich die werkseitige Ausstattung feststellen.
- Für die Historie des Elfers sind auch die Rechnungen über die bisherigen Reparaturen/Services wichtig. Denn nur mit diesen Belegen kann der Verkäufer seine "Versprechungen" und "Zusagen" auch nachweisen. Sollte aber nicht als Service Nachweis erhalten statt des Serviceheftes.
- Wichtig ist auch der KFZ-Brief nicht nur für den Eigentumsnachweis. Hier kann man sehen, wie viele Vorbesitzer der Elfer hatte. Ich habe auch immer auf das Geburtsdatum der Vorbesitzer geschaut. Auf Seite 6 sieht man auch wann der Elfer zum Winter hin abgemeldet wurde bspw. zu der Zeit als es noch keine Saisonkennzeichen gab. Wenn es ein neuer Brief ist, dann steht auf Seite 5 wie viele Vorbesitzer der Elfer schon hatte.
- Wie sieht es mit Eintragungen aus?: Auspuff, Lenkrad, Tieferlegung, Spurverbreiterungen, Reifen, Felgen (15", 16" Fühse)

Allgemein

- Nicht unbedingt den ersten Elfer kaufen, den ihr euch anseht. Am Anfang der Suche erst mal alles anschauen, was angeboten wird, besonders wenn der Verkäufer nur wenige Kilometer um die Ecke wohnt. Auch wenn der Elfer nicht in Frage kommt wegen Farbe, Preis, Alter, Bauform (Coupe, Targa, Cabrio). Wichtig ist, dass ihr ein Gefühl/Vorstellung von den Elfern bekommt.
- Die Angebote bspw. bei www.mobile.de studieren, ungefähr passende Angebote abspeichern ("Druckansicht", "Speichern unter"), um später vergleichen zu können, und auch ein Gefühl für die Preise bzw. Preisentwicklung zu bekommen.

- Bei einer Besichtigung cool bleiben, nicht bedrängen lassen. Pech ist natürlich wenn man bei dem Top Angebot zu Anfang aufgrund der geringen Erfahrung zu lange überlegt.
- Es kommen immer wieder Autos aus der Versenkung. Das kann gern mal 12 Monate dauern, es wird auch immer schwieriger und die Preise für gute Autos steigen. Verkaufssaison ist eher das Frühjahr und der Herbst.
- Stichwort Italienimport: Sehr viele Autos, die mit Klima angeboten werden, kommen aus Italien. Da ist auch erst mal nichts gegen einzuwenden, kein Salz auf den Strassen etc. . Aber auch hier gilt: Ohne Scheckheft: Finger weg! Auffällig ist aber, dass dies häufig nicht vorhanden ist aus den verschiedensten Gründen. Und was mir einfach aufgefallen ist, alle und wirklich alle Autos hatten zwischen 80 und 90 Tsd Kilometer gelaufen, ich weiß nicht, wie ich das bewerten soll.....
- Stichwort Preis: Vor gut 2 Jahren waren noch echte Schnäppchen drin, meine Erfahrung ist (ab Bj. 8.86, Klima), unter 18 Tsd. Euro ist immer irgendwas faul, entweder Unfall, schlechter Zustand etc. . Heute weiß eigentlich jeder, was er für einen Wert in der Garage stehen hat, und das Top Auto für 16 Tsd. Euro kann es eigentlich nicht geben. Teilweise sind die Carrera 2 bereits preisgünstiger als die Carrera 3.2.
- Stichwort Kompromisse: Den dunkelblauen mit grauem Leder, Klima, Schiebedach und Euro II Kat aus 1. Hd mit nur 100.000 km im perfekten Zustand wird man wohl nur sehr schwer oder gar nicht finden. Und das hat noch nicht einmal was mit dem Geld zu tun, das man bereit ist auszugeben.
- Stichwort Ausschlusskriterien: Nicht originale Lenkräder können problemlos umgebaut werden, Turbospoiler können abgebaut werden, Heckwischer ebenfalls. Genauso kann ein "Teil"leder beim Sattler in der Winterpause zu einem "Voll"leder umgerüstet werden, ebenso können die 15" Fühse irgendwann gegen 16" Fühse getauscht werden. Hingegen kann ein Schiebedach oder eine Klimaanlage nicht mal "eben" umgebaut werden. Auch bei der Farbe sollte man sich nicht auf nur eine oder zwei festlegen, lieber nur zwei Farben ausschließen. Will meinen, dass wenn der Rest "passt", es nicht an leicht umzubauenden Dingen scheitern sollte.
- Stichwort Verkäufersprüche: "Ich garantiere ihnen den Kilometerstand und die durchgeführten Services", ich will nicht sagen, dass alle Verkäufer lügen, aber es wandert kein Elfer auf den Schrott und wenn nur die Fahrgestellnummer verkauft wird..... Genauso die Aussage "Och das ist nur eine Kleinigkeit" wenn es wirklich nur die ist, dann soll er diese auch mal eben in Ordnung bringen.
- Aber vergesst auch nicht, ihr kauft ein Auto, das mindestens 15 Jahre alt ist, da kann immer was kaputt gehen, auch ein 90 Tsd Km Auto ist davor nicht gefeit und hat nichts mit verdeckten Mängeln zu tun.
- Die Liste ist sicher nicht komplett und orientiert sich überwiegend an Dingen, die eher die "Optik" betreffen. Die technischen Details/Fehler sind für einen Laien und -ich denke auch- für manchen Profi nicht oder nur durch Demontage von Teilen zu checken. Viele Elfer, die ich mir angeschaut habe, haben meine Checkliste schon nicht bestanden und ich habe teilweise gar keine Probefahrt mehr gemacht.