



968er Kauf-Tipps

- **Porsche 968** sind ausgereifte Fahrzeuge, deren Zuverlässigkeit von 1991 bis heute bewiesen ist. Besonders der kräftige Motor mit 3 Litern Hubraum ist robust. Club-Mitglieder sind schon mehr als 400.000 km (bei regelmäßiger Wartung) mit diesem Motor gefahren. Da die Stückzahlen während der kurzen Produktionszeit von 1991-1995 mit rund 11.000 Fahrzeugen überschaubar blieben, resultieren daraus steigende Gebrauchtwagenpreise. Seit 2011 hat das Fahrzeug bei manchen Versicherungen den Status eines „Youngtimer“ (>20 Jahre) und ist auf dem besten Weg auch ein „Porsche-Klassiker“ zu werden.
- **Preise 2014:** (Quelle: „Classic Data“, Zustands-Note 2) Noch preiswert mit rd. 23.000 Euro sind **968 Coupes**, mit 27.400 Euro werden derzeit **968 Cabrios** mindestens bewertet. Diese sind knapp, denn davon sind nur noch rund 560 in Deutschland angemeldet. Sehr gefragt und preislich über Cabrio-Niveau sind **968 CS** (Clubsport), sofern diese nicht bei „Rennen“ verheizt wurden. Deren Sachverständigenwert liegt bei mindestens 31.500 Euro, wobei dort besonders die Original-Schalensitze gefragt sind. Sehr selten und zu Liebhaberpreisen deutlich über dem Neupreis von 1993 (rd.175.000 DM) sind die wenigen Exemplare des **968 Turbo S**, mindestens jedoch 88.000 Euro. Deutliche Preis-Abschläge von 8-15.000 Euro sind bei Zustand 3 und über 150.000 Km-Fahrleistungen üblich.
- Fahrzeuge, die um 10-15.000 Euro als „**Schnäppchen**“ angeboten werden, sind in der Regel Fahrzeuge mit erheblichem Reparaturstau und sollten nur von halbprofessionellen „Bastlern“ in Erwägung gezogen werden!

Worauf Sie VOR dem Kauf achten sollten:

- Fragen Sie den Verkäufer nach einem Gutachten, oder lassen Sie vor dem Kauf ein Kurzgutachten, z.B. bei „Classic-Data“ - Gutachtern anfertigen. Auch die Porsche Zentren und spezialisierte Porsche-Werkstätten helfen Ihnen bei der Beurteilung der Marktpreise. Preislisten werden auch gelegentlich in Fachzeitschriften wie z.B. „AutoBild Klassik“, „Motor-Klassik“, oder „PORSCHEFAHRER“ veröffentlicht.
- **Allgemeiner Zustand der Karosserie**
 - Steinschlagschäden an der Motorhaube und an den Scheinwerfer- und Blinker-Gläsern? Sind dort Nachlackierungen (Patina) und Ausbesserungen?
 - Motorhaube in Höhe des Wappens mit Dellen (vom Schließen)?
 - Risse im Lack beim vertieften Wappen auf der Motorhaube (nur bei den Bj.1991/92),
 - Elektrische Fensterheber schwergängig? Teure Reparatur!
 - Gummis um die Scheiben grau bzw. brüchig? Hinweis auf geringe

Pflege. Evtl. auf Wasser in den Türen prüfen!

- Keder (schwarze Dichtungstreifen) mit Lücken durch Schrumpfung sind kein Problem, da preiswerte Kosmetikreparatur!
 - Stockflecken auf /unter den Teppichen deuten auf Wasserschäden (häufig bei Cabrios)?
 - Bremsst der Handschuhfachdeckel beim Öffnen? Defekter Scharnier-Austausch ist jedoch preiswert.
 - Schweller von unten durch Wagenheber beschädigt? (Rostgefahr!)
 - Cabrio-Verdeck verbleicht oder rissig? Teurer Austausch (>2.500 Euro) und Folge Reparaturen durch evtl. Feucht-Schäden!
 - Cabrio-Heckfenster dicht und klar oder milchig? Preiswerte Politur hilft meistens, ein Austausch ist jedoch aufwändig!
 - Haben die Gasdruckfedern an den Hauben noch Druck?
 - Sind die Hinterachs-Aufnahmen rostig? Evtl. teure Reparatur!
 - Leuchten Sie nach Abnahme des Lüftungsdeckels an der B-Säule in den Hohlraum (rechte Seite der geöffneten Tür). Trocken und sauber, oder Rost durch Standfeuchtigkeit?
 - Wurde das Fahrzeug auch im Winter gefahren, dann gründlich den Unterbodenschutz prüfen! (Evtl. 2. Satz Reifen/Felgen vorhanden?)
 - Sind Ledersitze ohne Risse und deutliche Abnutzungs-Spuren, sonst evtl. Hinweis auf höheren Km-Stand und Pflege-Defizit.
 - Ist das Armaturenbrett noch in satten Farben oder ausgebleicht und rissig? Hinweis auf Laternenfahrzeug! Aufwendige Reparatur, da fehlende Ersatzteile!
- **Motor und Getriebe**
 - Zahnriemen (2 Stück mit Rollen) sollten **alle 7-8 Jahre** belegbar (durch Rechnungen) erneuert sein!
 - Mahlende Wasserpumpengeräusche? Evtl. überspannt oder defekt.
 - Dauerhafte Klappergeräusche beim Kaltstart? Aufwändige Reparatur!
 - Schaltet der Kühlerventilator an und auch wieder aus? (Relais defekt?).
 - Bei hohen KM-Ständen (ab ca. 150-180.000) oder früher bei sportlichem Einsatz des Fahrzeugs den Zylinderdeckel abnehmen (lassen) und das Nockenwellen-Zahnrad zur VarioCam auf Zahnausfall prüfen. Auch die Laufschiene der VarioCam sollten keine Risse bzw. tiefe Kratzer haben!
 - Getriebegehäuse und/oder Wellen ölig? Evtl. teure Reparatur!
 - Tickende Geräusche bei Tiptronic (im Leerlauf)? Evtl. Lagerschäden!
 - **Bremsen, Lenkung, Reifen**
 - Originalfelgen (16 oder 17 Zoll) sollten keine tiefen Kratzer und Bordsteinkanten-Schäden haben!
 - Reifen sollten 4 mm und gleichmäßig abgefahrenes Profil haben? Das Alter (eingestanzter Herstellungs-Monat + Jahr) sollte nicht älter als ca. **6-7 Jahre** sein.
 - Spurstangenmanschetten ölig? Evtl. teure Reparatur!

- Handbremse sollte nach ca. 4-5 Rasten wirken, sonst teure Reparatur.

Diese Liste ist aus mehrjährigen **Reparatur-Erfahrungen der Clubmitglieder** entstanden und wurde mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt. Sie erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und ersetzt keinesfalls einen Gutachter (z.B. Classic Data o.ä.) oder den gründlichen Check einer Porsche-Fachwerkstatt! Der Club kann deshalb keine Gewähr für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität dieser Informationen übernehmen!

Porsche Club 968 Deutschland e.V.

PS: Unseren **Club-Mitgliedern** steht im INTERNEN Bereich der Homepage www.porsche-club-968.de ein umfangreiches Kompendium von **Reparatur- und Pflegetipps** zur Verfügung. Darüber hinaus können diese im eigenen „**Forum**“, dem Netzwerk der Mitglieder, am internen Erfahrungsaustausch über Reparaturen und Werkstätten teilnehmen.

Dies ist nur einer von vielen Vorteilen als Clubmitglied. Wäre das kein Grund Mitglied zu werden, sobald Sie ihren „Traum-968er“ erworben haben?