Anlage-Beratung

Exclusive Gebrauchtwagen mit steigendem Wert: Porsche 911.

Toch vor Anlauf der Produktion im Jahre 1964 testete und lobte auto motor und sport den Porsche 911: "Die Aufgabe, einen echten Porsche zu bauen, der zugleich in der Form ein modernes Automobil ist, läßt sich wohl kaum noch überzeugender lösen."

Trotz der inzwischen langen Produktionszeit von mehr als 16 Jahren kann der im Werksund Fanjargon kurz Elfer genannte Porsche auch heute noch immer mit modernen Konstruktionen mithalten. "Ausschlaggebend für den

anhaltenden Erfolg des Heckmotor-Autos", weiß Harald Wagner, Verkaufschef Inland der Dr.-Ing. h.c. F. Porsche AG in Stuttgart-Zuffenhausen, "sind die zeitlose Form sowie die ausgereifte und durchdachte Technik des 911."

Daneben sorgen die gute Verarbeitungsqualität und die vergleichsweise geringen Produktionszahlen für stetige Nachfrage, die nicht immer durch vorhandene Autos aus zweiter Hand gedeckt werden kann. Entsprechend gering ist der Wertverlust (siehe Grafik auf Seite 216).

Am weitaus günstigsten sind jene Exemplare zu bekommen, die vor dem Modelljahr 1976 ausgeliefert worden waren. Denn die älteren Modelle wurden noch ohne die heute verwendeten feuerverzinkten Bleche hergestellt, sind also rostanfälliger als die besonders korrosionsgeschützten neueren 911-Versionen.

Doch auch bei den älteren Modellen sind gravierende Probleme kaum zu befürchten. Denn bereits seit 1969 wird den Heckmotor-Autos serienmäßig eine gründliche Hohlraumkonservierung spendiert.

Sie gelten deshalb als ausreichend gegen Rost geschützt.

Eine kurze Inspektion der vorderen Kotflügel, des Öltanks, der Wärmetauscher, des Nachschalldämpfers und der Heizungsklappen empfiehlt sich vor dem Kauf eines älteren Exemplares dennoch. Bei nur unzureichend gepflegten Autos treten hier am ehesten Durchrostungen auf.

Doch hat die Firma Porsche bei den neueren Modellen Abhilfe geschaffen: Die Wärmetauscher sind seit dem Modelljahr 1975 haltbarer, und die



Nur noch aus zweiter Hand zu kaufen: Porsche Carrera RS 3.0

Exclusive Gebrauchtwagen

Ölsammelbehälter sind seit 1976 gegen Durchrostung weitgehend immun, werden sie doch aus Edelstahl gefertigt.

Deshalb müssen Gebrauchtwagen-Kunden mit deutlich höheren Preisen für die neueren Modelle rechnen. "Nach 1976 gebaute Elfer", weiß Alois Ruf, Porsche-Tuner und -Händler aus Pfaffenhausen im Allgäu, "liegen preislich bis zu 6000 Mark über vergleichbaren Vormodellen."

Wer ein Targa-Modell mit abnehmbarem Dachteil kaufen will, muß meist noch zwei Tausender drauflegen. "Zwar liegt der Targa-Anteil bei etwa 40 Prozent unserer Inland-Produktion", berichtet Wagner, "doch übersteigt auf dem Gebrauchtwagensektor Nachfrage deutlich das Angebot."

Obwohl sie vor den begehrten Modellen der Baujahre ab

1976 produziert wurden, erfreuen sich zwei Sondermodelle des Porsche 911, der Carrera RS mit 2,7 Liter-Motor und der Carrera RS mit drei Liter Hubraum, einer sehr starken Nachfrage. Wurden von der

2,7 Liter-Version mit dem kleinen Entenbürzel-Heckspoiler zwischen 1972 und 1975 immerhin 2680 Exemplare produziert, so legten die Zuffenhausener vom hubraumgrößeren 230 PS starken Carrera RS 3.0 1975 nur die verschwindend kleine Sonderserie von 58 Exemplaren auf.

Die geforderten Preise für einen mittelmäßig erhaltenen Entenbürzel-Carrera RS 2.7 bewegen sich auch heute noch in der Nähe des Neupreises.

Wer einen Dreiliter-RS kaufen will, der muß zunächst einmal lange suchen, um keinem Nachbau aufzusitzen, und dann sein Konto gründlich plündern: Unter dem 1975er Neupreis von etwa 65 000 Mark wechselt kaum ein RS 3.0 den Besitzer. Und die RS-Preise steigen.

Porsche 911: Preisentwicklung* In 1000 Mark Neupreis Gebrauchtpreis

'Angegeben sind Neupreise und von der Deutschen Automobil Treuhand (DAT) ermittelte Gebrauchtwagenpreise vom März des jeweiligen Jahres für die Typen 911 S (1973-1975), 911 (1976) und 911 SC (ab 1977).

Erfahrungen



Porsche-Fahrer Haller

"Zwei Gründe waren für mich ausschlaggebend, einen gebrauchten Porsche zu kaufen", erzählt Konrad Haller, 28, Kaufmann aus Stuttgart. "Zum einen scheute ich die hohe Investition und zum anderen wurde mein Wunsch-Porsche damals nicht mehr produziert."

Seinen 911 Carrera mit 2,7 Liter-Motor und mechanischer Benzin-Einspritzung erwarb Haller 1976 für 34 000 Mark.

"Ich habe, alles in allem, einen günstigen Kauf getätigt. Der Wagen hatte nur

einen Vorbesitzer. Er wurde von Manfred Jantke, dem Sportchef der Firma Porsche gefahren und war sehr gut gepflegt."

Konrad Haller hat den Wagen beim Kilometerstand gekauft. Mittler-30 000 weile zeigt der Tacho 160 000 Kilometer.

"Größere Reparaturen waren, abgesehen von einem Unfallschaden, nicht nötig. Lediglich Verschleißteile wie Bremsbeläge mußten gewechselt werden.

Darüber hinaus ließ ich noch das Lenkgetriebe und den Öltank wegen auftretender Defekte austauschen."

Auch der Fahrspaß kommt bei Haller nicht zu kurz: "Mit dem Leistungsvermögen des Einspritzmotors bin ich vollkommen zufrieden. Die 210 PS Leistung reichen auch für zügige und dennoch sparsame Fahrten."

Modellentwicklung

1964: Produktionsbeginn des Porsche 911 mit Zweilitermotor und 130 PS (96 kW). Er wurde als Nachfolger des Typs 356 auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt 1963 vorgestellt.

1966: Debüt des 911 S mit 160 PS (118 kW).

1969: Anhebung des Hubraums auf 2,2 Liter, die Leistung beträgt beim 911 T 125 PS (92 kW), beim 911 E 155 PS (114 kW) und beim 911 S 180 PS (132 kW).



Jahrgang 1969: 911 S

1971: Einführung der 2,4 Liter-Triebwerke mit Leistungen von 130 PS (96 kW), 165 PS (121 kW) und 190 PS (140 kW).

1973: Präsentation der 2,7 Liter-Version. Die Typen 911 mit 150 PS (110 kW) und 911 S mit 175 PS (129 kW) erhalten die K-Jetronic-Einspritzung von Bosch. Der Carrera RS mit 2,7 Liter-Motor wird produziert.

1974: Debüt des Porsche Turbo mit drei Litern Hubraum und 260 PS (191 kW).



Jahrgang 1974: 911

1975: Reduzierung der 911-Palette auf den Typ 911 mit 165 PS (121 kW), den Carrera 3.0 mit 200 PS (147 kW) und auf die 260 PS starke Turbo-Version. Eine Kleinstserie des Carrera RS 3.0 wird aufgelegt.



Jahrgang 1973: Carrera RS 2.7

1977: Der Porsche Turbo bekommt einen 3,3 Liter-Motor mit 300 PS (221 kW). Die Produktion des Carrera wird eingestellt. Dafür erhält der neue 911 SC den modifizierten Carrera-Dreiliter-Saugmotor mit reduzierter Leistung von 180 PS (132 kW).

1979: Die Leistung des 911 SC-Dreiliter-Saugmotors wird von ehemals 180 PS auf 188 PS (138 kW) gesteigert.

216 Ratgeber