

Datum \_\_\_\_\_ Kilometerstand \_\_\_\_\_ Preis \_\_\_\_\_ Verkäufer \_\_\_\_\_

**Worauf es ankommt:** 95B.1 oder 95B.2? Vor 2020 kommt das Verteilergetriebe-Ruckeln fast sicher, dazu das Steuerkettendeckel-Leck. Ab 2020 sind beide Probleme weitgehend gelöst.

### VOR DER BESICHTIGUNG

#### Rückrufe und Garantie prüfen

FIN auf recall.porsche.com eingeben. Kraftstoffpumpen-Rückrufe (2016-2018) betreffen die Brandsicherheit. Zusätzlich bei Porsche fragen, ob die 7-Jahres-Verteilergetriebe-Garantie für diese FIN noch gilt.

#### Modelljahr: 95B.1 oder 95B.2

Vor 2020 steckt der 3.0L V6 (360 PS) mit bekannten Steuerkettendeckel-Problemen. Ab 2020 der 2.9L EA839 (380-440 PS), der diese Schwachstelle nicht hat. Die FIN bei Porsche bestätigen lassen.

#### Wartungshistorie anfordern

Ölwechsel alle 15.000 km, PDK-Ölwechsel alle 60.000 km und vor allem Verteilergetriebe-Ölwechsel prüfen. Intervall ab Werk ist 120.000 km, vorbeugende Besitzer wechseln alle 40.000 km.

### AM FAHRZEUG

#### Reifen und Karosserie prüfen

Gemischte Bereifung: 265/45R20 vorne, 295/40R20 hinten (oder 21 Zoll). Hinterreifen verschleißern beim GTS deutlich schneller. Profiltiefe und DOT-Alter auf der Seitenwand kontrollieren. Scheinwerfer auf innere Haarrisse prüfen.

#### Kaltstart: auf Ticken achten

Motor komplett kalt starten. Metallisches Ticken in den ersten 30 Sekunden kann auf Zylinderlaufbahn-Verschleiß (Bore Scoring) hindeuten. Der Verkäufer sollte den Wagen vorher nicht warmgefahren haben.

#### Steuerkettendeckel prüfen (95B.1)

An der Motorvorderseite unterhalb des Steuerkettendeckels auf Ölspuren schaun. Fragen Sie, ob die aktualisierte Reparatur mit verbesserten Schrauben bereits durchgeführt wurde. Brandgeruch kann auf tropfendes Öl am Auspuff hindeuten.

#### Kühlmittelstand kontrollieren

Ausgleichsbehälter im Motorraum prüfen. Niedriger Stand oder rosafarbene Rückstände am Motor deuten auf ein gerissenes Y-Rohr oder undichte Wasserpumpe hin. Beim 95B.1-V6 ist das Kunststoff-Y-Rohr eine bekannte Schwachstelle.

### WÄHREND DER PROBEFAHRT

#### Verteilergetriebe testen

Bei Schrittgeschwindigkeit enge Kurven mit Volleinschlag fahren und moderat Gas geben. Ruckeln, Vibrieren oder Klopfen deutet auf verschlissene Kupplungslamellen im Verteilergetriebe hin. Besonders bei Vor-2020-Modellen genau hinfühlen.

#### Luftfederung durchschalten

Alle Fahrhöhen-Einstellungen am Bordcomputer durchschalten. Achten Sie darauf, ob der Kompressor übermäßig lange läuft. Nach längerem Parken sollte das Fahrzeug an allen vier Ecken gleichmäßig stehen.

#### PDK-Schaltverhalten prüfen

Mindestens 20 Minuten fahren, Normal- und Sport-Modus testen. Harte Gangwechsel, Zögern beim Anfahren oder Getriebewarnung im Display können auf Ventilkörper- oder Sensorprobleme im DL501-Getriebe hindeuten.

### NOTIZEN

#### DIESES AUTO AUF EINEN BLICK

Sportliches Porsche-SUV mit V6 Biturbo und serienmäßiger Luftfederung. Ab 2020 deutlich ausgereifter, davor Verteilergetriebe und Steuerkettendeckel beachten.

#### BEKANNTE SCHWACHSTELLEN

##### Verteilergetriebe

Ruckeln bei niedrigen Geschwindigkeiten  
€1.500-5.000

##### Steuerkettendeckel (95B.1)

Ölleck an der Motorvorderseite  
€800-6.000

##### Kühlmittel-Y-Rohr (95B.1)

Kunststoffrohr versprödet, reißt  
€600-1.500

##### Luftfederung

Federbein, Kompressor oder Ventil  
€1.500-4.000

##### Bore Scoring (V6)

Riefen in Zylindern, selten aber teuer  
€8.000-25.000

