

Kundenanfrage zur Instandsetzung eines Porsche 996 Carrera 3,6 4S

Beitrag von „Albert Motorsport“ vom 24. September 2026, 11:01

Sehr geehrter Herr Dr. XXXX,

vielen Dank für Ihre ausführliche Schilderung. Bei Ihrem 996 Carrera 4S, Baujahr 05/2002, mit lediglich 75.000 km und dem von Ihnen beschriebenen aktuellen Zustand würden wir das Thema gezielt und ohne unnötige Arbeiten angehen.

Dass der Motor keinen nennenswerten Öl- oder Kühlmittelverbrauch zeigt, einen guten Öldruck aufweist und mechanisch ruhig läuft, ist zunächst ein sehr gutes Zeichen. Der sporadische Rauch

ausschließlich beim Kaltstart ist dagegen ein Punkt, den wir gezielt untersuchen würden.

Aufgrund Ihrer Vorgeschichte mit dem bereits einmal erneuerten Ölabscheider liegt die Kurbelgehäuseentlüftung als mögliche Ursache nahe. Das würden wir jedoch zunächst prüfen und nicht einfach auf Verdacht erneut Teile ersetzen.

Als ersten Schritt würden wir eine umfassende Motorzustandsprüfung durchführen.

Dazu gehören insbesondere:

- Prüfung der Kurbelgehäuseentlüftung und des Ölabscheiders einschließlich der Unterdruckverhältnisse
- Prüfung des Motors auf äußere Öl- und Kühlmittleckagen
- Auslesen und Beurteilung der relevanten Motor-Istwerte und Fehlerspeichereinträge
- Kontrolle der Zündkerzen und Zündspulen
- Kompressionsprüfung aller sechs Zylinder
- Druckverlustprüfung aller sechs Zylinder
- bei entsprechender Auffälligkeit Endoskopie der Zylinderlaufbahnen

- Kontrolle des Kühlsystems und der relevanten Kühlmittelkomponenten
- Prüfung der Motorlager und Nebenaggregate
- Kontrolle der Abgasanlage auf Hinweise auf Ölverbrennung
- Überprüfung des Motorölzustands sowie der vorhandenen Betriebsparameter

Damit lässt sich wesentlich besser beurteilen, ob tatsächlich lediglich ein Problem mit der Kurbelgehäuseentlüftung vorliegt oder ob es Hinweise auf einen mechanischen Zusammenhang gibt.

Die von Ihnen angesprochene Problematik der Zylinderlaufbahnen würden wir bei einem M96 aus diesem Bauzeitraum selbstverständlich berücksichtigen. Entscheidend ist jedoch der tatsächliche Befund.

Wenn Kompression und Druckverlust unauffällig sind und die Endoskopie keine relevanten Auffälligkeiten zeigt, besteht aus unserer Sicht kein Grund, einen funktionierenden Motor allein aufgrund des Baujahres vorsorglich zu zerlegen.

Sollten sich dagegen Auffälligkeiten zeigen, kann man anhand des konkreten Befundes entscheiden, ob eine weitergehende Untersuchung oder eine Motorinstandsetzung sinnvoll ist.

Auch das IMS würden wir nicht isoliert betrachten. Bei Ihrem Fahrzeug ist zunächst festzustellen,

welche IMS-Ausführung verbaut ist und in welchem Zustand sich das Lager befindet.

Wenn ohnehin eine entsprechende Gelegenheit besteht, beispielsweise im Zusammenhang mit einer Kupplungsarbeit, kann ein IMS-Eingriff wirtschaftlich anders zu bewerten sein als eine ausschließlich prophylaktische Öffnung des Antriebsstrangs.

Wir würden deshalb nicht pauschal empfehlen, ein funktionierendes System ohne vorherige technische Bewertung auszubauen. Entscheidend sind Bauzustand, Lagerausführung, Laufleistung, bisherige Arbeiten und der weitere geplante Nutzungszeitraum des Fahrzeugs.

Wenn Sie den 996 langfristig behalten möchten, würden wir den Wagen nicht einfach nach dem Motto "alles erneuern" bearbeiten. Sinnvoller ist eine technische Bestandsaufnahme und anschließend eine Priorisierung.

Wir würden den Zustand im Wesentlichen in drei Kategorien einteilen:

A – sofort erforderlich:

Arbeiten, die aufgrund eines festgestellten Mangels durchgeführt werden sollten.

B – präventiv sinnvoll:

Bauteile, bei denen aufgrund von Alter, Laufleistung oder bekanntem Verschleißrisiko ein Austausch

sinnvoll ist, obwohl aktuell noch kein akuter Defekt vorliegt.

C – nicht erforderlich:

Komponenten, die technisch unauffällig sind und deshalb nicht ohne konkreten Anlass ersetzt werden sollten.

Gerade bei einem 996 mit 75.000 km ist diese Vorgehensweise sinnvoll. Es macht technisch keinen

Sinn, einen gesunden Motor zu öffnen oder intakte Komponenten nur aufgrund ihres Alters auszutauschen,

wenn die Prüfung keinen entsprechenden Befund ergibt.

Die Kosten können wir Ihnen nach der Untersuchung sehr konkret nennen. Eine seriöse Pauschale

für eine komplette "Optimierung" wäre dagegen nicht sinnvoll, da zwischen einer reinen Behebung der

Kaltstart-Rauchentwicklung und einer umfassenden präventiven Revision des Fahrzeugs ein erheblicher

Unterschied besteht.

Wenn sich beispielsweise bestätigt, dass lediglich die Kurbelgehäuseentlüftung beziehungsweise

der Ölabscheider die Ursache ist und Motor, Zylinderlaufbahnen sowie übrige Systeme unauffällig

sind, wäre eine umfangreiche Motorrevision selbstverständlich nicht gerechtfertigt.

Sollten wir bei der Untersuchung dagegen Auffälligkeiten feststellen, würden wir Ihnen den konkreten

Befund dokumentieren und die daraus resultierenden Maßnahmen einschließlich Arbeitsumfang und

Kosten offenlegen.

Unser Ziel wäre bei Ihrem Fahrzeug daher nicht, möglichst viele Arbeiten zu verkaufen, sondern zunächst

festzustellen, was technisch tatsächlich notwendig und was langfristig sinnvoll ist.

Wenn Sie uns den 996 vorstellen, würden wir deshalb mit einer gründlichen Zustands- und Motorprüfung

beginnen. Danach können wir Ihnen auf Basis konkreter Messwerte sagen, ob Ihr Fahrzeug lediglich eine

überschaubare Instandsetzung benötigt oder ob es Punkte gibt, die wir im Hinblick auf eine langfristige

Nutzung vorsorglich angehen würden.

Sehr gern antworte ich Ihnen auf weitere Rückfragen.

Mit freundlichen Grüßen

Jürgen Albert

<https://albertweb.de/forum/thread/13277-kundenanfrage-zur-instandsetzung-eines-porsche-996-carrera-3-6-4s/?postID=13767#post13767>