ETZT CAUFE ICH LARS RÖMER NEN RSCHE!

Handbuch zum Kauf eines gebrauchten Porsche 911, Boxster oder Cayman (Baureihe 997 und 987)

Einführung	3
Wofür dieses Buch?	3
Worum geht es genau?	3
Aufbau und Inhalt dieses Buchs	6
Konventionen und Begrifflichkeiten	7
Modellbezeichnungen	7
Vergleichsfahrzeuge	8
Haftungsausschluss	8
Teil 1: Ist ein Porsche das richtige für mich?	10
Erst- oder Zweitwagen?	10
Alltagstauglichkeit	11
Platzangebot und Kofferraumvolumen	11
Reisekomfort	14
Fahrbarkeit	15
Zuverlässigkeit	16
Image und soziale Akzeptanz	16
Kosten	17
Preis des Fahrzeugs	17
Kraftstoffkosten	19
Versicherungskosten	20
Wartung und Verschleißteile	21
Fazit zu Alltagstauglichkeit und Kosten	25
Teil 2: Welches Porschemodell ist das richtige für mid	ch?27
Carrera, Boxster oder Cayman	27
Ist der Boxster ein echter Porsche?	29
Tabelle zur Entscheidungsfindung	31
Facelift oder Vor-Facelift	32
Motor	32
Getriebe	34
Bremsen	
Exterieur-Design	36

Navigationssystem und Multimedia	3/
Fazit Facelift	37
Ausstattungsvarianten	38
Motorisierung	38
Getriebe	44
Fahrwerk und Bremsanlage	47
SportChrono Paket	50
Infotainment	52
Licht & Komfort	55
Exterieur	57
Interieur	60
Teil 3: Recherche und Fahrzeugbeurteilung	67
Verkäufertypen	67
Recherchemöglichkeiten und Marktplätze	71
Angebotsprüfung	72
Ausstattung	72
Die Bedeutung der Laufleistung	72
Baujahr und Anzahl der Vorbesitzer	73
Unfallfreiheit	74
Ausweisbare Mehrwertsteuer	74
Terminvereinbarung und Fragen vorab	75
Besichtigung und Probefahrt	75
Vorbereitungen	75
Mit dem Verkäufer sprechen	76
Sichtprüfung des Fahrzeugs	77
Probefahrt	86
Letzte Prüfungen vor dem Kauf	92
Verhandlung und Kaufabschluss	95
Bonusteil: Häufige Fragen nach dem Kauf	101
Epilog: Warum ich dieses Buch geschrieben habe	109
Kontakt & Impressum	113

# Einführung

"Die einzige Möglichkeit, eine Versuchung zu überwinden, ist ihr nachzugeben." Oscar Wilde

## Wofür dieses Buch?

911. Kaum eine andere Zahl weckt so viele Emotionen wie dieses schlichte Kürzel. Als Mythos des Rennsports oder als Legende des Sportwagenbaus wird er gerne bezeichnet, der Elfer. Für viele ist er ein Kindheitstraum oder eine automobile Ikone. Auch die jugendlicheren Alternativen Cayman und Boxster haben absoluten Traumwagen-Charakter. Doch haben Mythen, Legenden und Träume



Abbildung 1: Der Klassiker 911

meist wenig mit der Realität zu tun. Viel zu oft bleibt es beim Poster an der Wand, beim Modell auf dem Schreibtisch. Zu viele Menschen denken, einen Porsche könne man sich nicht leisten. Oder wäre zu unpraktisch oder nicht zuverlässig genug. Meist liegen diese Ansichten auch irgendwo zwischen Mythos und Legende.

Ziel dieses Buchs ist es, mehr Porsche auf die Straße und mehr Menschen hinter das Steuer eines Porsche zu bringen. Wieso? Aus Liebe zur Marke. Aus Leidenschaft zum Sport. Aus Verpflichtung zum Kulturgut Automobil. Aus Spaß am Fahren, um des Fahren willens. Und um die Straße ein klein wenig schöner zu machen.

## Worum geht es genau?

Dieses Buch richtet sich an alle Menschen, die über den Kauf eines Sportwagens oder eines Porsche nachdenken. Dabei ist es egal, ob Du seit Deiner Kindheit einen Porsche haben willst und nur noch ein paar Detailfragen hast. Ob Du prinzipiell an Autos interessiert bist und über einen Wechsel der Marke zu Porsche nachdenkst. Ob Du einen Sportwagen kaufen möchtest und Dich über die Besonderheiten eines Porsche informieren möchtest. Oder ob Du einfach ein bisschen Budget für ein neues Spielzeug hast und Dich fragst, ob ein Porsche das richtige sein könnte. Das Buch führt Dich Stück für Stück an die Marke Porsche heran und lotst Dich durch den kompletten Prozess der Entscheidungsfindung, Modellauswahl, Recherche und Kaufabschluss.

In seiner über 80-jährigen Historie hat Porsche zahlreiche Modelle entwickelt und auf die Straße gebracht. Für Käufer, die sich für einen alltagstauglichen gebrauchten Sportwagen von Porsche interessieren, sind drei Modelle besonders interessant: Der 911 der Modellreihe 997, der Boxster der Modellreihe 987, sowie der Cayman, ebenfalls aus der Baureihe 987.



Abbildung 3: Porsche 911 (997) als Carrera Cabrio



Abbildung 2: Porsche Boxster aus der Baureihe 987

Nicht Teil des Buchs sind die Limousine Panamera (Pendant zu Mercedes S-Klasse, BMW 7er oder Audi A8), der große Geländewagen Caynenne (Pendant zu Mercedes GLE, BMW X5 oder Audi Q7) und der kompaktere Geländewagen Macan (Pendant zu Mercedes GLC, BMW X3 oder Audi Q5). Diese Modelle können für Dich dann interessant werden, wenn die Sportwagen zu unpraktisch sein sollten. Außerdem außen vor sind die Rennversionen des 911 (GT3 und GT2), der 9



Abbildung 4: Porsche Macan als kompakter Geländewagen

die Rennversionen des 911 (GT3 und GT2), der 911 Turbo sowie die Supersportwagen Carrera GT und 918 Spyder.

Der 911 ist ist im Segment der Sportwagen im niedrigen sechsstelligen Euro-Bereich (Neupreis ab Werk) positioniert. Seine Konkurrenten sind beispielsweise Mercedes-AMG GT und Mercedes SL, BMW 6er, Audi R8, Jaguar F-Type V8, Aston Martin V8 Vantage, Ferrari California oder Nissan GTR.



Abbildung 5: 911 Frontansicht

Der Boxster ist als Roadster, also als offenener Zweistizer, im oberen Preisbereich des Segments positioniert. Gleiches gilt für die geschlossene Version, den Cayman als kleines Sportcoupé. Die direkten Wettbewerber sind Mercedes SLC, BMW Z4, Audi TT, Jaguar F-Type V6, Alfa Romeo 4C, Nissan 370Z oder Mazda MX5.



Abbildung 6: Boxster Frontansicht

Die japanische Konkurrenz bietet ein sehr gutes

Preis-/Leistungsverhältnis und kann eine gute Alternative sein, wenn Dir ein Porsche zu teuer ist. Die deutschen Pendants sind nicht so kompromisslos, dafür tendenziell komfortabler ausgelegt. Wenn sich herausstellt, dass Dir ein Porsche zu unbequem oder zu laut ist, wirst Du hier fündig. Die italienischen und britischen Marken können eine sinnvolle Alternative sein, wenn Du etwas außergewöhnlicheres und selteneres suchst. Dieses Buch betrachtet nur eine bestimmte Modellreihe, den 911, Typ 997 (Bauzeit 2004 - 2011) und den Boxster/Cayman, Typ 987 (Bauzeit 2005 - 2012). Hierfür gibt es zahlreiche Gründe: Erstens sind diese Modelle mit den gängigen elektronischen Helfern der automobilen Neuzeit ausgestattet (Stabilitötskontrolle, ABS, Servolenkung, Einparkhilfe, Tempomat etc.) und somit alltagstauglicher als die älteren Modelle mit Luftkühlung. Auch sind sie sehr zuverlässig und Inspektionen vergleichsweise günstig (dazu später mehr).lm Vergliech zur ersten Serie der wassergekühlten Modellgeneration (911, Typ 996 und Boxster Typ 986, Cayman noch nicht erhältlich) wurde die Qualitöt im Innenraum, das Exterieurdesign und die Motorkonstruktion erheblich verbessert. Die nachfolgende Generation (911, Typ 991 und Boxster/Cayman, Typ 981) sind noch relativ neu und entsprechend teurer. Bei ihrer Entwicklung gerieten zunehemend Kriterien wie CO2-Vorschriften und mehr Komfort in den Fokus, weshalb sie nicht mehr ganz so puristisch und fahrerorientiert sind. Teilweise wurden Hubräume verkleinert, was zu Lasten der Leistungsentfaltung geht. Mit dem Facelift des aktuellen 911 wurde der Motor auf Turboaufladung umgestellt, wodurch sich die gesamte Charakteristik und der Sound verändert haben. Boxster und Cayman wurden gar um zwei Zylinder beschnitten. Auch hier haben sich Motorcharakteristik und Sound drastisch verändert. Natürlich sind es nach wie vor sehr gute Fahrzeuge, sie haben jedoch etwas von ihrem Charakter und ihrer Ursprüngichkeit eingebüßt.

Der 911 vom Typ 997 ist dagegen derzeit auf dem besten Weg einen ähnlichen Status wie der 993 ("Der letzte luftgekühlte Elfer") zu erreichen. Als letzter klassicher Elfer mit Saugmotor. Die Preise für gute 997 sind in den letzten drie Jahren bereits nicht unerheblich gestiegen, was für ein so junges Fahrzeug sehr ungewöhnlich ist. Es gibt kaum ein anderes Fahrzeug, dass so jung und alltagstauglich ist und dabei eine so massive Wertbeständigkeit hat.

Scrolle weiter nach unten, um weitere Teile der Leseprobe zu sehen.

# Teil 1: Ist ein Porsche das richtige für mich?

Der erste Teil des Buchs führt Dich an die Marke Porsche heran und klärt die Frage, ob ein Sportwagen aus Zuffenhausen für Dich das richtige ist. Zentrale Themen sind die Alltagstauglichkeit und die Kosten, die ein Porsche verursacht.

## Erst- oder Zweitwagen?

Eine ganz grundsätzliche Überlegung ist, ob Du Deinen Porsche als Erstwagen kaufst oder ob er einen bestehenden Fuhrpark ergänzt.

Für beide Ansätze gibt es gute Argumente. Ein Porsche kann das ganze Jahr über ein treuer Begleiter sein, egal ob bei strahlendem Sonnenschein oder bei Wind und Wetter. Wenn Du keine Kinder und materialintensive Hobbys hast, ist ein Porsche voll alltagstauglich. Andere kaufen einen Porsche als reines Spielzeug, um am Wochenende eine kurvige Landstraße oder eine Rennstrecke zu genießen. Für den Alltag stehen dann andere Fahrzeuge bereit.

Für Dienstwagennutzer ist die Frage recht einfach: Sie können den Porsche als Zweitwagen zum Spaß kaufen. Wenn Du bereits ein Alltagsauto besitzt, musst abwägen, ob Du es behalten oder zu Gunsten des Porsche verkaufen willst. Diese Entscheidung kannst Du einerseits von praktischen Überlegungen abhängig machen (dazu gleich mehr), d.h. ob ein Porsche allein überhaupt geeignet ist, Dich durch Deinen Alltag zu begleiten. Und es ist natürlich auch eine finanzielle Überlegung: Fährst Du ohnehin relativ wenige Kilometer, so ist es günstiger, nur den Porsche zu



Abbildung 7: Dream Team. Ein sportlicher Elfer für die sonnigen und besonderen Momente. Und ein komfortables SUV für den Alltag und die Langstrecke

unterhalten. Fährst Du viele Kilometer (über 15.000 p.A.), so relativieren sich die höheren Fixkosten für zwei Autos aufgrund der geringeren Betriebskosten pro Kilometer. An einen Alltagsporsche wirst Du ggf. auch andere Anforderungen haben, wie an ein reines Spaßauto. Im Alltag sind Platzangebot und ein gutes Navigationssystem wichtige Aspekte, bei einem Zweitwagen eher unerheblich.

## Alltagstauglichkeit

Natürlich sind die wirklich spannenden Kennzahlen bei einem Sportwagen die Motorleistung, die Höchstgeschwindikgeit oder die Maximaldrehzahl. Trotzdem ist es sicher interessant, dass ein Porsche nicht nur mit guten Fahrleistungen, sondern auch mit einem überraschend guten Nutzwert überzeugen kann. Denn vor allem wenn Du Deinen Porsche im Alltag nutzen willst oder er Dein einziges Auto sein wird, solltest Du Dir Gedanken machen, ob ein solches Auto zu Deinem Lebensstil und Deinen Anforderungen passt. Da die vielzitierte Alltagstauglichkeit ein sehr dehnbarer und schwammiger Begriff ist, kann diese Frage nicht pauschal beantwortet werden. Stattdessen gebe ich Dir einige Denkanstöße, anhand derer Du entscheiden kannst, ob ein Porsche zu Dir passt.

## Platzangebot und Kofferraumvolumen

Boxster und Cayman sind als reine Zweisitzer konzipiert. Die Sitze sind bequem, das Platzangebot großzügig. So sind selbst lange Etappen auf der Autobahn verhältnismäßig komfortabel zu bewältigen. Gleiches gilt für den Elfer, der zusätzlich noch eine zweite Sitzreihe aufweist. Diese Plätze sind jedoch explizit als Notsitze ausgewiesen. Das bedeutet, hinten kann notfalls jemand sitzen. Das Platzangebot in der zweiten Reihe ist jedoch sehr eingeschränkt, sodass nur kurze Strecken bewältigt werden können. In den Cabriomodellen stehen die Lehnen der Rücksitze obendrein steiler. Der Verdeckkasten fordert seinen Tribut. Der ohnehin schon bescheidene Sitzkomfort hinten sinkt somit nochmals. Hinter groß gewachsenen Fahrern kann in vielen Fällen niemand mehr sitzen, da der Fahrer einen Großteil des Sitzverstellbereichs benötigt, um die Pedallerie vernünftig bedienen zu können. Trotz allem besteht immerhin die Möglichkeit, mehr als zwei Personen mitzunehmen, was in vielen Alltagssituationen nützlich sein kann. Die Rücksitze im 911 sind ab Werk mit ISOFIX-Aufnahmen für Kindersitze ausgerüstet. Porsche bietet eigene Kindersitze, die von einem großen Hersteller zugeliefert werden und gut in den Elfer passen. Auch zahlreiche Sitze von Drittanbietern sind erhältlich. Vor dem Kauf sollte jedoch getestet werden, ob diese passen. Für den Beifahrersitz kann die ISOFIX-Aufnahme nachgerüstet werden. Insgesamt ist der 911 selbst mit kleinen Kindern eher kompromissbehaftet und ein Cayenne oder Panamera die bessere Wahl.

Der Kofferraum im Bug des 911 mit Heckantrieb bietet 135 Liter Stauraum. Die Allradtechnik beim 911 Carrera 4 und 4S lässt den Kofferraum auf 105 Liter schrumpfen. Der Laderaum hat dabei eine kleine Grundfläche und ist recht tief. Hier können 1-2 Wasserkästen übereinander gestapelt werden. Die Rücksitze bieten weiteren Stauraum für mehrere große Reisetaschen oder andere Gepäckstücke. Sie sind klappbar, sodass das Leder beim Beladen nicht beschädigt wird. In allen Modellen können Kleidungsstücke, wie beispielsweise Sakkos, an praktischen Haken in den Sitzlehnen aufgehängt werden.

Scrolle weiter nach unten, um weitere Teile der Leseprobe zu sehen.

## Zuverlässigkeit

Moderne Porschemodelle belegen in verschiedenen Pannenstatistiken, TÜV-Reports und Zuverlässigkeitsstudien, wie z.B. JD Power, regelmäßig hervorragende Plätze. Pannen und außerplanmäßige Werkstattaufenthalte sind sehr selten.

Im Vergleich zu sensiblen Oldtimern und divenhaften Exoten sind Porsche äußerst zuverlässige Begleiter. Auch den Vergleich zu anderen, konventionellen Fahrzeugen müssen sie nicht scheuen. Die langen Wartungsintervalle sowie das dichte Netz an Porsche Zentren steigert die Alltagstauglichkeit weiter.

## Image und soziale Akzeptanz

Wenn man Dinge hat, die man nicht braucht, dann lebt man im Luxus. Einen heckgetriebenen Sportwagen mit 385 PS braucht formal niemand. Trotzdem ist es schön, wenn man sich so etwas leisten kann und will. Man lebt dann in automobiler Hinsicht in einem gewissen Luxus. Da Außenstehende kaum zwischen den Modellen differenzieren können und meist keine Vorstellung der Kosten haben, werden Porschefahrer in aller Regel

pauschal als reich eingeordnet. Damit musst Du umgehen können. Außerdem gibt es Zeitgenossen, die wenig Verständnis mitbringen, wenn fossile Brennstoffe allein zur persönlichen Belustigung des Fahrers verbrannt werden. Auch damit musst Du umgehen können. Echte Anfeindungen oder zerstörerische Absichten sind jedoch selten. In Großstädten gehören Porsche zudem häufig zum Straßenbild, sodass Du damit weit weniger auffällst als mit einem Ferrari oder Aston Martin.



Abbildung 11: Weitaus auffälliger als ein Porsche. Die Konkurrenz aus Italien

Bei allen Überlegungen, was "die anderen" denken könnten, sollte eines nicht außer Acht gelassen werden: Porsche fährt man in erster Linie für sich selbst. Aus Freude an der Technik und aus Spaß am Fahren. Dass man damit vielleicht das ein oder andere Gemüt,

das sich im Leben mit einem Platz auf der Tribüne zufriedengibt, erregt, solltest Du nicht überbewerten.

#### Kosten

"The best things in life are for free. The second best things are very expensive."

Coco Chanel

In diesem Kapitel geht es um harte Fakten und nackte Zahlen. Darum, welche Kosten ein Porsche in der Anschaffung und im laufenden Betrieb verursacht. Manche Posten, wie der Anschaffungspreis sind relativ leicht zu beziffern. Andere, wie eine sinnvolle monatliche Rücklage für Wartung und Verschleiß, dagegen schwieriger. Die Kosten für Betriebsmittel (Benzin und Öl) sowie Verschleißteile (Reifen, Bremsen etc.) sind zudem stark Deinem Fahrstil abhängig. Preise für Wartungen und Reparaturen sind ggf. regional verschieden und ändern sich im zeitlichen Ablauf. Bei Reparaturkosten ist auch immer ein Quäntchen Glück im Spiel. Trotz all dieser Variablen kannst Du nach diesem Kapitel und unter ein paar (konservativen) Annahmen beurteilen, ob und welcher Porsche in dein Budget passt.

## Preis des Fahrzeugs

#### **ABSOLUTER KAUFPREIS**

Der offensichtlichste Posten beim Autokauf ist der Preis des Fahrzeugs. Da in diesem Buch ausschließlich gebrauchte Fahrzeuge betrachtet werden, ergibt sich der Preis immer aus aktuellem Angebot und Nachfrage. Der Preis hängt sowohl von äußeren Faktoren als auch vom Fahrzeug selbst ab.

Gebrauchtwagenpreise schwanken saisonal. Im Winter geht die Nachfrage tendenziell zurück (wenngleich man einen Porsche problemlos im Winter fahren kann) und die Preise geben etwas nach. Sobald im Frühjahr die Sportwagen- und Cabriosaison beginnt, ziehen die Preise etwas an. In wirtschaftlich guten Zeiten finden sich tendenziell mehr solvente Käufer, die Preise gehen hoch. Ähnlich wie am Aktienmarkt kann man in Krisenzeiten dagegen vergleichsweise günstig kaufen.

Neben diesen äußeren Faktoren spielt auch das Fahrzeug selbst bzw. dessen Ausstattung eine wesentliche Rolle. Generell werden Fahrzeuge mit der jeweils größeren Motorisierung (Carrera S, Boxster S, Cayman S) teurer gehandelt als die Basis-Triebwerke. Diese sind im Regelfall auch besser ausgestattet bzw. haben bereits ab Werk eine umfangreichere Serienausstattung. Teure Sonderausstattungen, wie Vollleder oder die Sportabgasanlage, spiegeln sich ebenfalls im Preis wider. Für ungünstige Farbkombinationen oder exzentrische Innenausstattungen müssen hingegen Abschläge einkalkuliert werden.

Scrolle weiter nach unten, um weitere Teile der Leseprobe zu sehen.

# Teil 2: Welches Porschemodell ist das richtige für mich?

"In the beginning, I looked around and could not find quite the car I dreamed of. So I decided to build it myself." Ferry Porsche

Nachdem Dir der erste Teil eine grobe Vorstellung gegeben hat, ob ein Porsche generell zu Deinem Lebensstil und zu Deinen finanziellen Mitteln passt, wird es nun konkreter. Es geht darum, welche Modellreihe die richtige für Dich ist und zwischen welchen Ausstattungsvarianten Du Dich entscheiden kannst.

## Carrera, Boxster oder Cayman

Zunächst stellt sich die Frage, ob Du lieber einen 911 Carrera oder einen Boxster oder einen Cayman fahren möchtest. Natürlich kannst Du Dir diese Entscheidung leichtmachen und sie einfach nach optischen Gesichtspunkten fällen. Falls Du Dir jedoch nicht sicher bist, erleichtern Dir die folgenden Leitfragen die Entscheidung.

#### SPIELT DER "MYTHOS 911" FÜR DICH EINE ROLLE?

Der 911 ist für viele Autofans der Inbegriff des Sportwagens. Eine zeitlose Ikone, die seit Jahrzehnten nur behutsam weiterentwickelt wird. Viele Menschen träumen seit ihrer Kindheit von einem 911. Boxster und Cayman sind von dieser Legendenbildung weit entfernt. Mit dem erheblich günstigeren Preis sowie den fahrdynamischen Vorzügen des Mittelmotorkonzepts gibt es dennoch gute Argumente für den 987. Wenn Dir die Historie, die Tradition und der viel beschworene Mythos 911 am Herzen liegen, kommst Du an ihm jedoch nicht vorbei.



Abbildung 15: Günstige und eigenständige Alternative zum Elfer. Der Cayman und der Boxster

#### MÖCHTEST DU EIN GESCHLOSSENES ODER EIN OFFENES FAHRZEUG FAHREN?

Ein Cabrio bzw. ein Roadster steht seit jeder für ein unmittelbares Fahrerlebnis. Man nimmt die Umwelt, den Fahrtwind, den Sound und andere Fahrgeräusche viel präsenter wahr. So bietet Porsche mit dem 911 und dem Boxster tolle Fahrzeuge für Frischluftfans. Durch die mehrlagige Fütterung des Verdeckstoffes bleibt das Geräuschniveau in geschlossenem

Zustand selbst bei hohen Geschwindigkeiten sehr angenehm. Auch die unempfindliche und beheizbare Glasheckscheibe machen die Dächer voll alltags- bzw. wintertauglich. Geschlossene Fahrzeuge wie die 911 Coupé-Modelle und der Cayman bieten dennoch bessere Dämmung gegen Windgeräusche. Zudem ist die Verwindungssteifigkeit besser, das Fahrzeug fühlt sich hierbei etwas kompakter und handlicher an. Auch die elegantere Dachlinie sowie das etwas geringere Gewicht sprechen für ein geschlossenes Fahrzeug. Der 911 Targa ist mit einem großen Glasschiebedach ausgestattet und nimmt eine Zwischenstellung zwischen 911 Coupé und Cabrio ein. Vollwertiges Offenfahren ist damit jedoch nicht möglich, weshalb es tendenziell den Coupés zugeordnet werden kann.

Geschlossen: 911 Coupé, Cayman
Offen: 911 Cabrio, Boxster

#### BENÖTIGST DU EINE ZWEITE SITZREIHE?

Der 911 ist als 2+2-Sitzer konzipiert. Neben der vollwertigen ersten Sitzreihe gibt es eine zweite Sitzreihe für Notfälle. Auf diesen Rücksitzen ist zwar an entspanntes Reisen nicht zu denken, dafür sind sie aber auch nicht gedacht. Es besteht vielmehr die Möglichkeit, weitere Personen auf kurzen Strecken mitzunehmen. Im Zweifelsfall kann dies im Alltag sehr nützlich sein. Kleinere Kinder bis etwa 12 Jahren können auf den Rücksitzen recht problemlos sitzen. Die Befestigung eines Kindersitzes ist ebenfalls möglich. Außerdem bieten die Rücksitze erstaunlich viel Stauraum für weiteres Gepäck, wodurch der fehlende hintere Kofferraum mehr als kompensiert wird.

Boxster und Cayman sind dagegen als reiner Zweisitzer ausgelegt, weshalb nur ein Beifahrer mitgenommen werden kann.

Notsitze benötigt: 911

Notsitze nicht benötigt: Alle Modelle

#### WEICHEROUE SPIELT DIE LEISTUNG?

Boxster und Cayman decken ein Leistungsspektrum von 240 bis 320 PS ab, der 911 beginnt bei 325 PS und endet bei 408 PS. Dementsprechend besser sind die Fahrleistungen üppig motorisierter Elfer. Der 911 ist allerdings auch etwas schwerer, weshalb ein 997 mit 325 PS schlechtere Fahrleistungen aufweist als ein Cayman S mit 320 PS. Wünschst Du deutlich mehr als 300 PS, führt kein Weg am 911 vorbei.

Wichtig, deutlich über 300 PS: 911

Weniger wichtig, bis etwa 300 PS: Alle Modelle

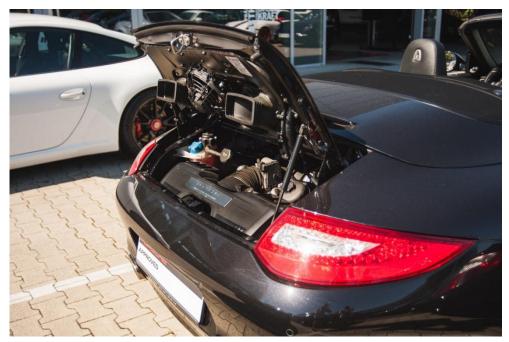


Abbildung 16: Auf Dauer hilft nur Power? Dann sollte es ein Elfer, idealerweise in der S-Ausführung sein

#### WIE HOCH IST DEIN BUDGET?

Der Boxster ist unter den modernen Porsche der günstigste Einstieg, dicht gefolgt vom Cayman. Erheblich teurer ist der 911.

Manche Budgets lassen nur einen Boxster bzw. Cayman zu, ab einer bestimmten Summe kann bedenkenlos zu einem Elfer gegriffen werden. Dazwischen gibt es eine Bandbreite, bei der Du die Wahl zwischen einem jungen Boxster/Cayman mit guter Ausstattung und einem älteren Elfer mit höherer Laufleistung hast. Wenn es nicht unbedingt ein Elfer sein soll und das Budget ohnehin schon mit spitzem Bleistift kalkuliert wurde, so ist ein junger Boxster oder Cayman häufig die bessere Wahl: Die laufenden Kosten sind niedriger, die Anfälligkeit für Reparaturen tendenziell geringer. Nach aktueller Marktlage sind für die folgenden Budgets entsprechende Fahrzeuge empfehlenswert:

**Bis 35.000€:** Boxster und Cayman

35.000 bis 50.000€: Boxster, Cayman und 911 (mit Einschränkungen)

Ab 50.000€: Alle Modelle

### Ist der Boxster ein echter Porsche?

In manchen Kreisen hat der Boxster ein gewisses Image-Problem und wird wahlweise als Frauen-Porsche, Kinder-Porsche oder Arme-Leute-Porsche deklassiert. Für manche Menschen ist es gar kein "richtiger" Porsche. Interessanterweise bleibt der Cayman von diesem Umstand weitgehend verschont, obwohl der wesentliche Unterschied zwischen den beiden Autos darin besteht, dass der Boxster ein Stoffdach hat und der Cayman ein ebensolches aus Metall. Woher kommt dieses missliche Image und wieviel Wahrheitsgehalt steckt darin?

Der Hauptgrund liegt vermutlich in der Zeit der Einführung des Boxsters. Mitte der 90er Jahre steckte Porsche in einer existentiellen Krise: Die Modellpalette war überholt, der betagte 911 des Typs 993 mit Luftkühlung verkaufte sich nur noch schleppend, die Produktionsprozesse waren veraltet und Porsche produzierte zu teuer. Den Befreiungsschlag brachte der neue Vorstandsvorsitzende Wendelin Wiedeking, der das Unternehmen umkrempelte, sanierte und zurück auf die Überholspur brachte. Neben der Einführung schlanker Fertigungsmethoden (Lean Production) rettete vor allem ein neues Modell die Marke: Der erste Boxster des Typs 986. Als jugendlicheres Einstiegsmodell unterhalb des Elfers, platziert im boomenden Roadster-Segment. Ein kleiner und leichter Sportwagen mit einem 2,5 Liter großen Mittelmotor in Boxeranordnung und sechs Zylindern. Und: Wasserkühlung!

Heute eine völlige Selbstverständlichkeit, wurde die Umstellung von Luft- auf Wasserkühlung unter Auto-Fans damals mit dem Untergang des automobilen Abendlandes gleichgesetzt. Auch wenn es zunächst nur den Boxster traf, war der Ausblick doch klar: Der seinerzeit aktuelle Elfer des Typs 993 sollte der letzte luftgekühlte Elfer werden. So wurde der erste Boxster zur Projektionsfläche zahlreicher negativer Assoziationen, die mit der Wasserkühlung einhergingen. Dass der Motor bescheidene 204 PS leistete und damit dem Elfer, dem "echten" und "richtigen" Porsche klar unterlag, war Wasser auf den Mühlen seiner Kritiker. Gleiches galt für die heftig kritisierte Optik der Scheinwerfer ("Spiegeleier-Leuchten"). Hinzu kam, dass der Boxster gegen die neue Konkurrenz aus Japan, den Roadster Mazda MX-5 positioniert war. Dieser ist für die gebotene Fahrdynamik tatsächlich ein Schnäppchen und bis heute ein idealer Einstieg ins Sportwagen-Segment.

Doch ist der Boxster nun wirklich nur ein billiger Abklatsch des Elfers oder ein ernstzunehmender und eigenständiger Sportwagen? Die Fakten: Schon in der Basis kostet ein Boxster über 50.000 € und damit mehr als das deutsche Trio Mercedes SLC, BMW Z4 und Audi TT. Auch der ausländischen Konkurrenz ist er preislich deutlich überlegen. Mit großer Motorisierung und schöner Ausstattung knackt er leicht die 80.000 € Marke. Wer hier von einem "Arme-Leute-Auto" spricht, der hat klar die Bodenhaftung verloren. Fahrdynamisch ist der Boxster -bei vergleichbarer Motorisierung- dem Elfer überlegen. Ein Boxster S (Typ 987.2) mit 310 PS ist auf der Nordschleife mehrere Sekunden schneller als ein 911 (Typ 997.1) mit 325 PS. Der besseren Gewichtsverteilung und dem geringeren Fahrzeuggewicht sei Dank. Zudem ist der empfundene Geradeauslauf auf der Autobahn

besser, da die Vorderachse stärker belastet wird. Obendrein ist der Kraftstoffverbrauch etwas günstiger. Durch das immer eigenständiger gewordene Design ist der Boxster zudem klar vom Elfer abgegrenzt. Der eine als zeitloser und schlichter Klassiker, der andere als progressiver und jugendlicher Dynamiker.

Den Boxster also nicht ernst zu nehmen, zeugt also einzig und allein von automobiler Engstirnigkeit. Selbstverständlich ist und bleibt der Elfer die Ikone, der Kern der Marke. Doch ohne den Boxster gäbe es die Firma Porsche in ihrer heutigen Form wohl gar nicht mehr. Wer auf den Mythos 911, die beiden Notsitze und ggf. den Allrad-Antrieb der Carrera-4-Modelle verzichten kann, bekommt mit dem Boxster einen vollwertigen Porsche für rund die Hälfte des Preises.

Sicherlich wird es trotz dieser Argumente immer noch Menschen geben, die Dich ein wenig belächeln, wenn Du mit einem Boxster vorfährst. Doch erstens fährt man einen Porsche vor allem für sich selbst. Und zweitens findet dieser Schlag Mensch sicherlich auch an einem fabrikneuen 911 Turbo mit fast 600 PS etwas auszusetzen. Insofern solltest Du auf solche Ansichten nicht allzu viel geben und sowohl Boxster und Cayman als das sehen, was sie faktisch sind: Echte Porsche. Eigenständige Modelle mit klaren Vorzügen. Autos mit Seele.

## Tabelle zur Entscheidungsfindung

Zur besseren Übersicht und um Dir die Entscheidung zu vereinfachen, sind die Kriterien nochmals in einer Tabelle dargestellt. Zu jedem Kriterium (z.B. Offen vs. Geschlossen) umkreist Du die Ausprägung, die für Dich interessanter ist. Wenn für Dich also nur offene Fahrzeuge in Frage kommen, umkreist Du "offen" in den Spalten von 911 Cabrio und Boxster. Dies machst Du für alle Kriterien. Das Modell, in dessen Spalte die meisten Ausprägungen umkreist sind, passt formal am besten zu Dir.

Kriterium	911 Coupé	911 Cabrio	Boxster	Cayman
Mythos 911	Wichtig	Wichtig	Unwichtig	Unwichtig
Offen oder geschlossen	Geschlossen	Offen	Offen	Geschlossen
Zweite Sitzreihe	Benötigt	Benötigt	Unwichtig	Unwichtig
Allrad <sup>3</sup>	Benötigt	Benötigt	Unwichtig	Unwichtig
Leistung	> 300 PS	> 300 PS	250 - 300 PS	250 - 300 PS
Budget	> 45.000 €	> 50.000 €	> 32.000 €	> 35.000 €

<sup>3:</sup> Falls benötigt nur im 911 als Carrera 4 und Carrera 4S erhältlich

-

Scrolle weiter nach unten, um weitere Teile der Leseprobe zu sehen.

## Teil 3: Recherche und Fahrzeugbeurteilung

Im vorigen Teil des Buches hast Du eine Vorstellung darüber entwickelt, wie Dein künftiger Porsche aussehen soll. Ob es ein 911 oder ein Cayman werden soll. Wie viel PS er haben soll. Welche Farbe er haben soll. Und welche Ausstattung an Bord sein muss. Nun geht es darum, am Markt ein Fahrzeug zu finden, welches Deine formalen Kriterien erfüllt, es in technischer und kaufmännischer Hinsicht zu beurteilen und zum Abschluss zu kommen.

Bei einer Neuwagenbestellung kann man sein Wunschfahrzeug genau nach seinen Wünschen und Vorstellungen bauen lassen und über jedes kleine Detail selbst entscheiden. Beim Gebrauchtkauf ist dies nicht mehr möglich. Stattdessen musst Du darauf hoffen, dass ein Fahrzeug, das Deinen Idealen möglichst genau entspricht, auf dem Markt ist oder darauf warten, dass ein solches Fahrzeug auf den Markt kommt. Die Chancen hängen von Deinen Vorstellungen und Deiner Flexibilität ab. Das Angebot an schwarzen Boxstern mit schwarzem Leder, kleiner Maschine, Automatikgetriebe, Navi und Xenon ist um einiges größer als das Angebot an weißen 911er Cabrios mit rotem Leder, großer Maschine, Schaltgetriebe, Sportauspuff, BOSE, Kurvenlicht, Sitzbelüftung und Keramikbremse. Fraglich, ob letztes Fahrzeug jemals in genau dieser Form auf den Markt kommt. Wie lange Du suchst, ist natürlich Dir selbst überlassen. Als Anhaltspunkt für einen guten Mittelweg aus Geduld und Entscheidungsfreude kann ein Zeitraum von 3-6 Monaten angesehen werden.

Ein Kompromiss ist auch immer die nachträgliche Änderung oder Nachrüstung von bestimmten Details. Eine unpassende Farbe kann durch Folieren im Wunschton behoben werden. Felgen lassen sich leicht tauschen, ebenso das Lenkrad. Ein trister Innenraum kann durch farbige Sicherheitsgurte einen spannenden Akzent bekommen. Ein Tempomat oder eine lautere Abgasanlage lassen sich problemlos nachträglich einbauen. So kann man sein Fahrzeug den eigenen Vorstellungen näherbringen und ihm eine individuelle Note geben.

## Verkäufertypen

Du musst nicht nur wissen, welchen Porsche Du kaufen möchtest, sondern auch von wem. Denn am Gebrauchtwagenmarkt tummeln sich zahlreiche Akteure und verschiedene Typen von Verkäufern. Jeder hat seine Vor- und Nachteile. Dieses Kapitel stellt alle möglichen Quellen, aus denen man einen gebrauchten Porsche beziehen kann, vor und erklärt, für welchen Käufer welcher Verkäufer der richtige ist.

Scrolle weiter nach unten, um weitere Teile der Leseprobe zu sehen.

## Terminvereinbarung und Fragen vorab

Vor der Besichtigung solltest Du Dich immer kurz mit dem Verkäufer abstimmen, ob das Fahrzeug überhaupt noch verfügbar ist. Bei Händlern braucht man nicht unbedingt einen Termin, dennoch wird man anders wahrgenommen, wenn man eine bestimmte Uhrzeit ausmacht. Bei privaten Verkäufern versteht sich dies von selbst. Bei der Uhrzeit solltest Du darauf achten, dass Du den Wagen noch im Sonnenlicht (oder einer gut ausgeleuchteten Halle) besichtigen kannst, um den Lackzustand beurteilen zu können.

Im Vorgespräch können ggf. bereits erste Fragen platziert werden. Beispielsweise wenn der Anzeigentext Fragen offenlässt und relevante Angaben fehlen. Bei kleineren Händlern lohnt es zudem zu fragen, ob alle Dokumente (Serviceheft, Fahrzeugbrief) vorliegen. Müssen diese noch "besorgt" oder "nachgereicht" werden, solltest Du das Angebot sehr kritisch sehen.

Vermeiden solltest Du dagegen Preisverhandlungen am Telefon. Ohne das Fahrzeug gesehen zu haben, kann dessen Wert nicht hinreichend beurteilt werden.

## Besichtigung und Probefahrt

## Vorbereitungen

Drucke Dir das Angebot aus. So kannst Du bei der Besichtigung prüfen, ob die gemachten Angaben den Tatsachen entsprechen.

Zudem solltest Du die Marktsituation gut kennen, um auf die Preisverhandlung vorbereitet zu sein. Über die Suchfunktion der großen Gebrauchtwagenportale (Autoscout oder Mobile) kannst Du schnell einen Überblick über die aktuellen Preise erhalten. Grenze die Auswahl über die Detailsuche stark ein, sodass nur noch Fahrzeuge gefunden werden, die Deinem Wunschfahrzeug sehr ähnlich sind. Alter, Laufleistung, Ausstattung und Anzahl der Fahrzeughalter sollten möglichst identisch sein. Trotzdem sollten noch etwa 5-10 Suchtreffer übrigbleiben. Auf Basis der Ergebnisse erhältst Du einen Eindruck, ob Dein Wunschfahrzeug eher am oberen oder am unteren Ende der Skala eingepreist ist. Bei der Suche nach Vergleichsfahrzeugen sind einige Aspekte zu beachten. Das Preisniveau in Porschezentren ist am höchsten, bei freien Händlern durchschnittlich und bei Privatpersonen tendenziell am günstigsten. Gefällige Farbkombinationen wie schwarzer Lack und schwarzes Leder sind einfacher zu verkaufen als sogenannte schwierige Farben, wie rotes Leder oder eine gelbe Lackierung. Hier warten Verkäufer länger auf Interessenten und locken mit günstigeren Preisen. Ziel dieser Marktanalyse ist es, mit fundierter Preiskenntnis in die Verhandlung zu gehen. Bestehen andere, günstigere Angebote kann

der Verkäufer zu einem gewissen Grad unter Druck gesetzt werden. Ist das Fahrzeug bereits günstig gepreist, vermeidest Du durch genaue Marktkenntnis, Dich durch überzogene Rabattforderungen unglaubwürdig zu machen.

## Mit dem Verkäufer sprechen

Bei der Sichtprüfung und der Probefahrt lassen sich zahlreiche Aspekte eines gebrauchten Porsche sehr gut beurteilen. Dennoch gibt es Dinge, bei denen man sich auf die Aussage des Vorbesitzers verlassen muss. Hierin liegt auch einer der Hauptvorteile beim Kauf von privat –man kann direkt mit dem bisherigen Fahrer sprechen. Doch auch viele Händler, die einen guten Kontakt zu ihren Kunden haben, können häufig über den Vorbesitzer berichten. In diesem Kontext ist natürlich eine lange Haltedauer bzw. Erstbesitz durch den Verkäufer wünschenswert.

Natürlich gibt es keine Garantie für den Wahrheitsgehalt der gemachten Aussagen. Mit etwas Menschenkenntnis ist es dennoch möglich, zumindest eine ungefähre Ahnung zu bekommen.

#### Folgende Fragengebiete bieten sich an:

- Ist der Porsche unfallfrei? Gab es kleinere Bagatellschäden, Parkrempler oder dergleichen?
- Wurde der Porsche als Erst- oder Zweitauto genutzt? Im Alltag oder nur zum Spaß bei schönem Wetter? Wurde der Porsche auf Rundstrecken eingesetzt?
- Wurde der Porsche in Deutschland ausgeliefert? Oder handelt es sich um eine ausländische Variante?
- Traten außerplanmäßige Werkstattaufenthalte auf? Wurde etwas auf Garantie oder Rechnung des Besitzers behoben?
- Warum möchte sich der Verkäufer vom Fahrzeug trennen? Mit welchem Fahrzeug wird der alte Porsche ggf. ersetzt?
- Wie gut ist die Historie dokumentiert und welche Unterlagen liegen vor?
- Ist das Serviceheft lückenlos durchgestemptelt? Liegt die Auslieferungsrechnung vor? Liegen für alle Wartungen, Reparaturen und Verschleißteile Rechnungen vor? Bis auf das Serviceheft sind alle Unterlagen optional. Ein penibler Umgang mit solchen Dokumenten lässt jedoch auch Rückschlüsse zu, wie mit dem Fahrzeug umgegangen wurde.

## Sichtprüfung des Fahrzeugs

"Man sieht nur, was man weiß." Johann Wolfgang von Goethe

Vor der Probefahrt solltest Du das Fahrzeug einer genauen Sichtprüfung unterziehen. Bereits im Stand lassen sich zahlreiche Aspekte prüfen, die den Wert beeinflussen. Manche Mängel, beispielsweise verschlissene Reifen, können sehr eindeutig identifiziert werden und in der Preisverhandlung entsprechend angesetzt werden. Bei anderen Problemen, beispielsweise polternden Geräuschen an der Vorderachse, kommen zahlreiche Ursachen in Frage. Hier muss ggf. ein Fachmann hinzugezogen werden, um das Fahrzeug schlüssig beurteilen zu können.

Mängel, die durch bloßen Austausch oder Reparatur behoben werden können, sind unkritisch und können in die Preisverhandlung einbezogen werden. Beispiele sind verschlissene Reifen oder eine fällige (nicht aber überfällige) Wartung. Dann gibt es irreversible Mängel, bei denen eine genaue Abwägung im Einzelfall nötig ist, beispielsweise ein reparierter Unfallschaden.

Und es gibt Mängel, die sofort zum Abbruch der Besichtigung führen, beispielsweise ein unplausibler Kilometerstand.

#### Serviceheft und Wartungshistorie

Zu jedem Porsche gehört ein Heft in dem die Wartungen dokumentiert werden. In das Serviceheft ist die Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) eingetragen. Diese gleichst Du mit der FIN in den Fahrzeugpapieren sowie am Fahrzeug selbst ab. Am Fahrzeug kannst Du die FIN durch ein kleines Sichtfenster unten rechts in der Windschutzscheibe ablesen. Treten hier Ungereimtheiten auf, solltest Du die Besichtigung direkt abbrechen.

Im Serviceheft selbst sollten alle Wartungen durch Stempel eines Porsche Zentrums dokumentiert worden ein. Zwischen den Wartungen sollten maximal 30.000 Kilometer oder 2 Jahre verstrichen sein –je nachdem, was zuerst eintrat. Die erste Wartung ist immer eine Kleine Wartung, gefolgt von einer Großen Wartung. Bei der Großen Wartung ist auch der Wechsel der Zündkerzen vorgeschrieben und sollte entsprechend angekreuzt sein.

Wurde der Porsche nicht durchgehend bei Porsche gewartet, so ist eine Approved Garantie unter Umständen nicht mehr abschließbar. Auch das Kulanzverhalten ist eingeschränkt. Die Bremsflüssigkeit muss alle zwei Jahre gewechselt werden und wird separat abgestempelt. Die Servicehistorie wird auch online bei Porsche gespeichert. Anhand der FIN kann ein Porsche Zentrum nachvollziehen, ob alle Angaben im Serviceheft korrekt sind.

Wenn Dir diese Leseprobe gefallen hat, dann kauf Dir das komplette E-Book unter www.iloveporsche.de

# Kontakt & Impressum

Dieses E-Book wird vertrieben durch die

SCR Römer GmbH Herdstraße 3a 67346 Speyer

Geschäftsführer: Lars Römer Telefonnummer: 0171 4819419 E-Mailadresse: <u>info@scr-roemer.de</u>

Registergericht & Registernummer: Amtsgericht Reutlingen, HRB 52910

Umsatzsteuer-Identifikationsnummer: DE 130853891

Inhaltlich verantwortlich: Lars Römer, Adresse wie oben. Inhaltliche Fragen und Support: support@iloveporsche.de