

Einen Schritt voraus

17/05/2018 Porsche schuf mit dem 986 Boxster einen der schönsten Roadster der 90er Jahre. Heute ist er ein Klassiker von morgen.

Es gibt Klassiker, die noch keine sind; Autos, die einfach nur den Status eines Gebrauchtwagen haben, in wenigen Jahren aber zur Gilde der gesuchten Young- und Oldtimer gehören werden und heute bereits eine ähnliche Freude vermitteln wie ein 964, 968 oder 993 aus der Epoche davor. Der Porsche Boxster 986 gehört zu diesen Autos. Gebaut von 1996 bis 2004, werden sich viele von uns schon bald die berühmte Frage stellen, weshalb man denn nicht zugeschlagen hat, als diese Porsche noch günstig waren. Wir von PORSCHE KLASSIK haben deshalb getan, was getan werden musste: einen 986 gekauft. Dies ist seine Geschichte. Sie möge dabei behilflich sein, ähnliche Fahrzeuge aufzuspüren, zu fahren und sich an ihnen zu erfreuen.

Sommer 2017. In Bockhorn findet einer der beliebtesten und größten Oldtimermärkte Deutschlands statt. 20.000 Besucher machen sich auf den Weg. Viele mit ihren Young- und Oldtimern. 5.000 sind in diesem Jahr. Alle Wagen bis Baujahr 1992 dürfen im abgesperrten Zentrum des Marktes kostenlos parken. Sprich: Mindestens 25 Jahre muss der Wagen auf dem Buckel haben, um als Klassiker offiziell in der Szene anerkannt zu werden. Unser »neuer« Boxster 2.7 ist indes erst 15 Jahre alt. Baujahr Juni

2002. Vor wenigen Tagen gekauft. In Berlin. Bei einem renommierten Händler. Für vergleichsweise wenig Geld. Ein Auto, das aktuell zwischen den Welten unterwegs ist. Mal sehen, wie weit wir in Bockhorn kommen. Direkt am Eingang zum kostenlosen Parkplatz für Young- und Oldtimer ist bereits Schluss. Weil die Jungs beim Einlass sich auskennen: „Zeig mal deinen Fahrzeugschein!" Als wir ihnen erklären, wer wir sind und was wir wollen, adeln sie unseren Boxster kurzerhand zum Superyoungtimer und lassen uns in der Parade der Klassiker mit aufs Gelände des Marktes (bedankt!).

Der Porsche 986 zwischen den echten Klassikern

Gesäumt wird dieser Einmarsch der automobilen Gladiatoren am Wegesrand von Hunderten Oldtimer-Fans. Keiner von ihnen findet es merkwürdig, dass wir uns mit dem jungen, alten Porsche zwischen den echten Klassikern eingereiht haben. Und das ist ein Phänomen. Denn: Die ersten Beobachter haben schon nicht mehr genau auf dem Schirm, wie alt der 986 sein müsste. Obwohl oder gerade, weil die erste Generation aktuell in einer Zwischenwelt unterwegs ist: Noch immer gibt es 986, die in Großstädten unter Laternen still vor sich hinleiden, heruntergerittene Gebrauchte, deren Schönheit sich langsam auflöst. Das andere Ende markieren jene Wagen, die der erste oder zweite Besitzer, mit ausreichendem Budget gesegnet, scheckheftgepflegt durch Zeit und Raum bewegte. Von dieser Kategorie gibt es sehr viele 986. Immerhin wurden zwischen 1996 und 2004 exakt 164.874 Exemplare (Quelle: Porsche Archiv) weltweit verkauft. In der Regel an Erstbesitzer, die ihre Wagen vernünftig warten ließen und sie eben nicht unter der Laterne parkten.

Solch ein Auto gilt es zu suchen. Wir fanden es in Berlin bei der Lundtauto Classic GmbH. Es gibt Stimmen in der Szene, die davon abraten, Klassiker zu kaufen, die in Großstädten zugelassen waren. Doch auch hier gilt wie immer: nur nichts verallgemeinern. Die meisten Porsche parken auch in Städten wie Berlin in Garagen. Und all jene, die unter Laternen stehen, sind, wie skizziert, unübersehbar klinisch tot oder längst geklaut. Der Boxster 2.7, Baujahr 2002, den wir bei Lundtauto Classic für weniger als 18.000 Euro erstanden, hatte viele gute Jahre in Garagen hinter sich. Eine gewisse Patina im Verdeck verriet allerdings auch, dass zwischendurch mal die eine oder andere Kastanie als Dach hergehalten hatte. Aber das Gesamtbild stimmte – genau wie alle anderen Parameter.

Denn wir hatten uns bewusst nach einem Boxster 986 2.7 wie diesem umgesehen. Die ersten Rahmenbedingungen wurden via mobile.de sehr bewusst definiert: Suche in „Deutschland", „bis 2. Hand", „Erstzulassung zwischen 1999 und 2004", „Schaltgetriebe", „Kilometer bis 80.000" und „Xenon". Wer nur „Deutschland", „bis Baujahr 2004" eingibt, erhält mehrere hundert Treffer. Und da sind viele blinde Vögel wie etwa Rechtslenker dabei. Wer indes die Suche konkretisiert, schränkt die Liste mächtig ein: in unserem Fall auf lediglich zehn Wagen. Nicht gesetzt hatten wir übrigens einen Haken hinter „scheckheftgepflegt", da gerade private Verkäufer hier oft den Klick trotz perfekt geführtem Wartungsheft vergessen. Doch alle anderen Einschränkungen der vorgeschalteten Onlinesuche machen Sinn. „Deutschland": Klar gibt es auch gute Boxster in den Niederlanden, der Schweiz oder Österreich. Doch das Angebot ist hierzulande größer, die Beschreibung oft klarer und die Rechtslage im Streitfall transparenter. „1 bis 2 Fahrzeughalter": Je weniger Vorbesitzer, desto wertvoller ist ein Klassiker langfristig. Weil Erst- und Zweitbesitzer die Wagen im Normalfall regelmäßig zur Inspektion bringen und das nötige Geld für Reparaturen da ist.

Boxster 986 mit manuellem Getriebe sind gefragter

„Zulassung zwischen 1999 und 2004“: Der Boxster feierte im letzten Jahr seinen 20. Geburtstag. 1996 debütierte er mit einem 204 PS starken 2,5-Liter-Motor. Exemplare im Zustand 1 dieser ersten Serie sind reizvoll, doch mehr Fahrspaß bieten die modellgepflegten Boxster ab 1999 mit 2,7 Litern und 220 PS (ab 2002 mit 228 PS) oder – als Boxster S – mit 3,2-Liter-Motor und 252 PS (ab 2002 mit 260 PS). Besonders die nicht überreizten 2,7-Liter-Motoren gelten als recht standfest. Gern wird im Hinblick auf die Leistung attestiert, dass es nur mit den S-Modellen richtig voran ginge. Das stimmt so nicht; bereits die 220-PS-Version zeigt ausreichend Dynamik und lädt zum zügigen Cruisen ein. Immerhin liegen die 2,7-Liter-Modelle auf dem Leistunsgniveau eines 911 Carrera 3.2 (1983 bis 1989). „Schaltgetriebe“: Generell ist zu beobachten, dass die Boxster 986 mit manuellem Getriebe gefragter sind. Nicht ohne Grund: Die automatische 5-Gang-Tiptronic mit Wandlerüberbrückungskupplung bietet längst nicht die Agilität eines heutigen Porsche-Doppelkupplungsgetriebes (PDK). Die Schaltversionen sind deshalb eindeutig die dynamischere und die für einen Porsche jener Zeit passendere Wahl. „Xenon“: Die Lichtausbeute ist um Lichtjahre besser; und die Xenon-Linsen sehen charismatischer aus. „Kilometer bis 80.000“: Dieser Punkt erklärt sich von selbst. Selbst Boxster mit weniger als 70.000 Kilometer sind durchaus noch gut zu finden. Und weniger ist hier mehr.

Wer sich mit den ersten wassergekühlten Boxermotoren beschäftigt, stößt allerdings unweigerlich auf leckende Details wie den undichten, getriebeseitigen Kurbelwellendichtring. An dieser Stelle hilft eine durchgängige Wartungshistorie. Einigermaßen beruhigt vom Hof des Verkäufers kann man fahren, wenn der Simmerring irgendwann ersetzt worden ist. Es ist keine Garantie, dass die Sache ewig hält; die Chance für eine lange Reihe sorgenfreier Sommer wächst jedoch. Bei einem Boxster, der um die 15 Jahre alt ist, macht es sich ebenfalls gut, wenn in den Reparaturrechnungen Details wie neue Querlenker und Stabibuchsen vorn, neue Stoßdämpfer, neue Zugstreben, neue Federbeine und neue Bremsscheiben auftauchen, um nur einige Details zu nennen. Denn diese Dinge verschleißen und müssen irgendwann getauscht werden. Wohl dem, der deshalb einen Boxster mit einem dicken Stapel an Reparatur- und Wartungsrechnungen übernimmt. Beim Boxster aus Berlin war das der Fall. Denn zu ersetzen gibt es schließlich – auch ohne Wartungsstau – immer etwas. Der größte Posten bei unserem Boxster war das Verdeck. Bereits beim Kauf hatten wir gesehen, dass die Nähte unterhalb des Verdeckkastens gerissen waren. Und das bedeutet: Tausch der Außenhaut. Doch das muss nach eineinhalb Jahrzehnten generell einkalkuliert werden. Gern defekt ist zudem das LCD-Display der Klimaautomatik. Hier nicht den Fehler machen und ein komplett neues Klimabedienteil bestellen. Günstiger ist ein neues Display, das mit Montageanleitung via „ebay“ zum Beispiel von „WPO für unter 80 Euro vertrieben wird. Wir haben ein solches Display eingebaut; es funktioniert perfekt.

Ebenfalls gern den Dienst quittiert das in unserem Boxster eingesetzte PCM1 (bis Mitte 2002) – das erste Porsche Communication Management. Oft sind Fehler auf dem Mainboard die Ursache. Doch die Reparatur (ca. 550 Euro) lohnt sich, da über das PCM Funktionen wie Bordcomputer, Telefon und Navigation wieder stilgerecht zur Verfügung stehen (ein letztes Karten- und System-Update aus 2011 von Navteq/Continental Automotive für Opel ist kompatibel). Den Boxster aus Berlin kennzeichnen weitere Details, denen Käufer Beachtung schenken sollten: Der 986 ist frei von Nachlackierungen. Und

er besitzt eine Lederausstattung – inklusive Armaturenträger und Türverkleidungen. Das Komplettleder gehört unter 986-Sammlern zum Pflichtprogramm, da es die einfachen Kunststoffe dieser Ära edel ersetzt. Nicht weniger stilvoll: die Porsche-Wappen auf den Kopfstützen, ein Mitteltunnel in Wagenfarbe und der ebenfalls lackierte Überrollbugel – Sonderausstattungen, die den Porsche-Roadster noch exklusiver machen.

15 Jahre sind für das Softtop eines Cabriolets eine lange Zeit. Am Verdeck unseres Boxster ging sie auf jeden Fall nicht spurlos vorbei. Insbesondere die Naht am hinteren Abschluss – sie ist nur zu sehen, wenn der Verdeckkasten beim Öffnen und Schließen hochfährt – war verschlissen. Dadurch geht die Spannung im Verdeck verloren und der Tausch der Außenhaut wird unumgänglich. Vernünftig erledigt das nur ein professioneller Sattler. Denn die passgenaue Montage eines neuen Verdecks auf einem alten Auto bedarf handwerklicher Fähigkeiten, die normale Werkstätten in aller Regel nicht bieten. Selbst Porsche Zentren wenden sich meist an eine Sattlerei. Wir entschieden uns im niedersächsischen Oldenburg für die in dritter Generation geführte Autosattlerei Mönnich. Seit 1921 werden hier auf dem höchsten Niveau Stoffe und Leder verarbeitet. Wer einen Klassiker besitzt, der ein neues Verdeck benötigt, sollte sich selbst die Freude machen, einen solchen Betrieb aufzusuchen. Denn das Sattlerhandwerk ist eine der ursprünglichsten Künste im Automobilbau. Nur beim Tausch des Softtops sieht man zudem, wie aufwendig das auf den ersten Blick simpel gemachte Zeltdach eines Cabrios aufgebaut ist.

Qualität wurde für Sportwagen ausgelegt

Das Softtop des in Lapisblaumetallic lackierten Boxster wurde im Sonnenland-Stoff A5 in Blau bezogen. Die Farbe entspricht dem Metropolblau des Originalverdecks; die Qualität wurde für Sportwagen ausgelegt, die auch einmal schneller als 200 km/h gefahren werden. Die neue Außenhaut wird extrem stramm gespannt, damit das Softtop langristig passgenau sitzt.

Das Verdeck unseres im Juni 2002 zugelassenen Boxster besitzt noch ein Kunststoff-Heckfenster aus Wopavin. Um es vor Knickschäden zu schützen, sollte man das Fenster beim Öffnen stets mit dem Arm glatt in die Wölbung drücken. Vom Umrüsten auf eine Glasscheibe, wie sie ab Modelljahr 2003 zum Einsatz kam, raten wir ab, da das Design sich dadurch meist so ändert, dass es weder dem Original bis Modelljahr 2002 noch dem ab Modelljahr 2003 entspricht.

Für ein Boxster-Softtop, wie es bei Mönnich montiert wurde, sollten inklusive Montage mindestens 2.500 Euro einkalkuliert werden. Eine Investition, die den gebrauchten Boxster wieder wie neu dastehen lässt.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/historie/porsche-986-boxter-roadster-klassiker-youngtimer-oldtimermarkt-bockhorn-instandhaltung-reparatur-wartung-montage-14790.html