



## CAR-GUIDE

**SEGMENT:** zweisitzige, kompakte Roadster mit Mittelmotor

**KOSTEN:** ab 53 646 Euro, ab 66 141 Euro für den 350 PS starken S

**BESONDERHEIT:** Jetzt kostet der Boxster mehr als der Cayman

**KONKURRENTEN:** Audi TTS Roadster, BMW Z4 35i, Nissan 370Z Roadster



# Groll und Haben

Nach einigen Hundert Kilometern Ausfahrt diktiert der neue Porsche 718 Boxster mit 300 PS starkem Vierzylinder-Turbomotor viele Argumente in den Notizblock, die für ihn, aber auch einige, die gegen ihn sprechen.







**D**ie breiten Tuner-Räder am silbernen Boxster, einem frühen 97er-Modell, wie sich bald herausstellt, stehen noch nicht still, da springt der Fahrer aufgeregt aus seinem Porsche. „Und? Wie ist der neue Vierzylinder so?“, will der enthusiastische, bereits leicht patinierte Herr beim Tankstopp wissen. Seinen Roadster würde er jedenfalls nicht mehr hergeben, obwohl der 2,5-Liter-Sechszylinder nun wahrlich kein Hochleistungstriebwerk sei. Ja, solche und ähnliche Dialoge kommen oft vor, gerade dann, wenn Porsche mal wieder etwas umkrempelt, ganz gleich, bei welchem Modell. Und was haben sie gekrempelt beim Boxster, meine Güte, sogar mal eben eine neue Motorengeneration entwickelt.

Ab sofort müssen vier Zylinder ausreichen, denn um die Flottenemissionen zu drücken, ziehen sich die Sechszylinder-Saugmotoren aufs Altenteil zurück. Auf der Prüfstandsrolle lieferten sie nur unbefriedigende Werte, Fahrspaß und Emotionen

passen hier nicht ins Protokoll. Das neue Zweiliter-Turbotriebwerk im Basis-Boxster schlürft in Verbindung mit dem optionalen Doppelkupplungsgetriebe laut Hersteller nur 6,9 Liter auf 100 km, während es bereits bei 1950/min eilig einen Drehmomentberg von 380 Nm aufgeschichtet hat. Im Vergleich mit dem Vorgänger bedeutet das: 0,7 Liter weniger, 100 Nm mehr.

### Noch einen Drink? Nein, danke

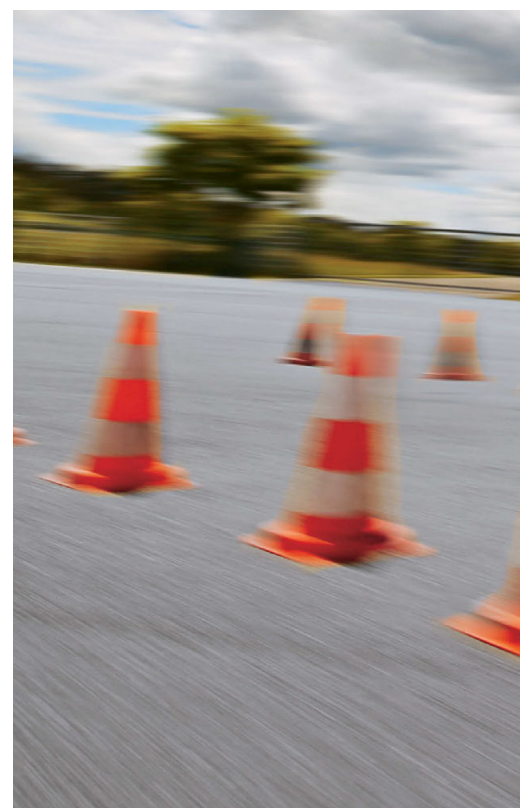
Tatsächlich nähert sich der Testwagen auf der auto motor und sport-Verbrauchsrunde mit 6,8 l/100 km der Werksangabe an, im öffentlichen Straßenverkehr zwar, aber mit weitgehend spaßbefreiter Fahrweise. Dann rollt der Roadster unaufgeregt dahin, der Vierzylindermotor brummt basslastig, ins Belanglose abdriftend vor sich hin, das Getriebe flüchtet sich früh in den siebten Gang. Es dürfte sich sogar noch etwas mehr Gelassenheit leisten, denn selbst im Standard-Modus der Antriebseinheit

**Passt. Immer.  
Der 718 scheint  
um jeden Fahrer  
herumgebaut**



### So hört sich der Neue an

Zum Betrachten des Films den Bildcode per Smartphone mit einer entsprechenden QR-App scannen





(Sport, Sport Plus und Individual liegen nur ein bis zwei Klicks am kleinen Drehrad entfernt, das am Lenkrad hervorlugt) neigt das PDK dazu, hastig zwei Gänge zurückzuschalten, wenn sich der rechte Fuß nur ein wenig zu ruckartig bewegt. Dabei baut das mit maximal 1,4 bar aufgeladene Aggregat früh und überraschend verzögerungsarm Druck auf, beginnt, sich fix durch das breite Drehzahlband zu wühlen. Sitzt der Typ Gipfelstürmer hinterm Lenkrad auf den vielfach verstellbaren Sportsitzen, kann er den Direkteinspritzer bis 7500 Umdrehungen auskosten.

### Drehzahlorgie gefällig?

Vor allem im Sport-Modus putscht einen der Antrieb dabei noch ein bisschen mehr auf, reagiert noch wacher auf Gaspedalbefehle, bevor er nach oben abhaut. Bei 2000/min schwillt der Schub an, aber auch jenseits von 4500/min ist keine Flaute absehbar, wenngleich im oberen Bereich die Leichtigkeit des alten 2,9-Liter-Saugers mit ihm jetzt wohl unter einer Palme an irgendeinem Südseestrand liegt. Andererseits: Im Vorgänger blieb stets das Gefühl, dass ihn unterhalb von 5000 Umdrehungen vielleicht ein Polo TDI anschieben sollte.

Die Leistungscharakteristik des Neuen dagegen: bestens. Mit den 1431 Kilogramm des üppig ausgestatteten Boxster diskutiert der Vier-

zylinder jedenfalls nicht lange herum, sondern schleudert sie in 4,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h, unterbietet so die Werksangabe um zwei Zehntel. Zudem dampft die Leistung von 300 PS Überholvorgänge zur Bedeutungslosigkeit ein und ermöglicht beeindruckende Durchschnittsgeschwindigkeiten auf halbwegs leeren Autobahnen. Selbst jetzt lässt sich der aufgeladene Vierzylinder nicht zum Dosenstechen verleiten, benötigt offenbar keine exzessive Spritkühlung wie andere Downsizing-Triebwerke. So errechnet sich ein überschaubarer Testverbrauch von 9,7 l/100 km, die S-Variante des Vorgängers lag bei rund 12,0 Litern.

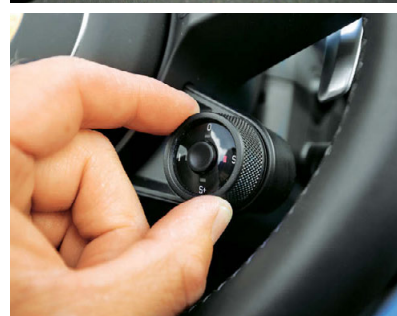
Gasstoß, sofort drückt das Zweiliteraggregat wieder, weiter geht's. Weshalb der hoch aufgeladene Motor so fix reagiert? Kleiner Exkurs: Bei sportlicher Fahrweise bleibt das Bypassventil geschlossen, der Zündwinkel wird zurückgenommen und die Drosselklappe leicht geöffnet. So bleibt das aktuelle Antriebsmoment konstant, während Luftdurchsatz im Motor und Ladedruck steigen. Und wenn bei Volllast kurz gelupft werden muss, bleibt – wie beim 911 Carrera – die Drosselklappe geöffnet, nur die Einspritzung setzt aus, weshalb der Ladedruck nicht komplett absackt. Übrigens: Im Sport-Programm wirken Motor und Getriebe besonders harmonisch, hier wartet das PDK



Ab dieser Saison trägt der Boxster Abrisskante plus ausfahrbaren Spoiler



Für weniger Sturm: das Windschott. Für mehr Sturm: Mode-Schalter mit verzichtbarer Overboost-Knopf-Spielerei



Frohe Botschaft aus der Preislise: Racinggelb kostet nichts







einen Moment länger, bevor es die letzte Welle einlegt, und reagiert bei ernsthafter Leistungsabfrage noch schneller, aufmerksamer.

Die adaptiven Dämpfer arbeiten dabei in der konservativeren der beiden Stufen, sodass das Fahrwerk die meisten Unebenheiten sensibel registriert und verarbeitet, selbst kleine, in kurzer Amplitude auftretende Wellen ordentlich wegsteckt. Erst auf stark verwitterten, mäßig geflickten Landstraßen vierter Ordnung kommen Fahrwerk und optionale 20-Zoll-Räder aus dem Tritt. Eine komplett neue Fahrwerksabstimmung ermöglicht den sehr guten Federungskomfort. So können die adaptiven Dämpfer auf Informationen aus einem erweiterten Sensorenpaket zurückgreifen, was wiederum eine feinere Kalibrierung ermöglicht – bei der ersten Boxster-Generation steckte das alles noch tief drinnen in der großen Glaskugel der Ingenieure.

Doch wie sollen die Götter der Fahrdynamik gnädig gestimmt werden? Nun, durch härtere Feder- und Stabilisatorenraten. Wie sich das anfühlt? Also: Saugt sich die glatt geföhnte Frontpartie an eine Kurve heran, folgt ein gefühlvoller Tritt aufs Pedal der beinahe giftig reagierenden Bremsanlage mit Scheiben aus Keramik-Verbundwerkstoff (wer bestellt die eigentlich bei einem Basis-Boxster?), jetzt einlenken. Die Lenkung ist nun um zehn Prozent direkter übersetzt, benötigt also etwas weniger Lenkwinkel, morst viele

verwertbare Informationen in die Handflächen, filtert andererseits auf Langstrecken genug Einflüsse heraus, damit die Reise entspannt bleibt.

Jetzt klinkt sich der Zweisitzer in die Ideallinie ein, folgt ihr bei minimaler Seitenneigung maximal neutral. Steigt das Tempo zu früh, beginnen die Vorderräder zu wimmern. Steigt das Tempo weiter, will das Heck vorbeischaun. Wann das passiert? In einem Geschwindigkeitsbereich, der entweder auf der Rennstrecke oder in geistiger Umnachtung erreicht wird. Falls dabei die Fahrdynamikregelung im Modus zwischen An und Aus arbeitet: nicht über die beachtlichen Schwimmwinkel wundern, sondern die Möglichkeit zum Üben des Gegenlenkreflexes nutzen.

### Jetzt wird abgerechnet

Ansonsten fährt der Porsche stoisch schnell, komprimiert, drückt seinen Fahrer wechselseitig links und rechts in die straffen Flanken der tief montierten Sitze. Dessen Laune steigt immer weiter, mit ebenso rasender Geschwindigkeit wie der Fahrzeugpreis. Allein wenn nur die fahrdynamisch- und komfortrelevanten Extras zum Grundpreis von 53 646 Euro addiert werden, kommen weitere 24 375 Euro hinzu – an Dreistigkeit kaum zu überbieten. Das Resultat indes: Sowohl im Slalom als auch beim Ausweichtest erzielt der Basis-Boxster Tempi, die auf dem schwindelerregenden Niveau des allradgelenkten 911 Carrera S liegen.

Neben der optimalen Balance schafft der Mittelmotor auch zwei größere Gepäckfächer. Sehen nicht teuer aus, sind es aber: die sehr bequemen, sehr adaptiven Sportsitze



**148,3**  
km/h

schnell fegt der 718 Boxster durch den doppelten Spurwechsel. Das schafft der allradgelenkte 911 Carrera S auch nicht erheblich schneller

Ja, es porscht gewaltig im kleinen 718, der sich nun preislich über dem Cayman einsortiert und jetzt über einen neuen berührungsempfindlichen Monitor mit meist logischer Menüführung infotaint. Aber wer braucht schon Infotainment in einem Porsche, wenn auf dessen Mittelkonsole die Taste für den Klappenauspuff steckt? Festhalten: alle, die 718 fahren wollen. Denn während bei geschlossener Klappe der Klang irgendwo zwischen dezent angerauter Bassgitarre und verhaltenem Donnern umherirrt, hört sich das Zweiliteraggregat bei geöffneter Klappe an wie... wie... tja, wie eigentlich? Irgendwie kaputt. Wie ein wütender VW Käfer im Stimmbruch. Oder so.

Der Versuch jedenfalls, ein zorniges Grollen zu erzeugen, wie es Subaru mit diversen Generationen Impreza WRX STI gelang, scheitert. Kläglich. Dabei soll die Klappenauspuffanlage den durch gezielte Asymmetrien im Abgaskrümmer und Hauptschalldämpfer erzeugten Klang gekonnt verstärken. Was sich bei längerem Hinhören verstärkt, ist jedoch der Drang, lieber einen Elfer haben zu wollen. Sehr bedauerlich, denn der 718 Boxster zählt selbst ohne S zu den berauschendsten Sportwagen überhaupt. Klingt aber wirklich schlimm – womit die Frage des Boxster-Fahrers an der Tankstelle hinreichend beantwortet sein sollte.

**Text:** Jens Dralle  
**Fotos:** Hans-Dieter Seufert

# PORSCHE 718 BOXSTER

## ANTRIEB

### Motor

Vierzylinder-Boxermotor (Benzin-Direkteinspritzung), Mitte längs mit Abgasturbolader und Ladeluftkühler, sechsfach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen pro Zylinderreihe (Kettenantrieb), vier Ventile pro Zylinder über Tassenstößel mit hydraulischem Spielausgleich betätigt.

**Leistung 220 kW (300 PS)**

**bei 6500/min**

Hubraum 1988 cm<sup>3</sup>

Bohrung x Hub 91,0 x 76,4 mm

spez. Leistung 110,7 kW/l (150,9 PS/l)

Verdichtungsverhältnis 9,5:1

maximaler Ladedruck 1,40 bar

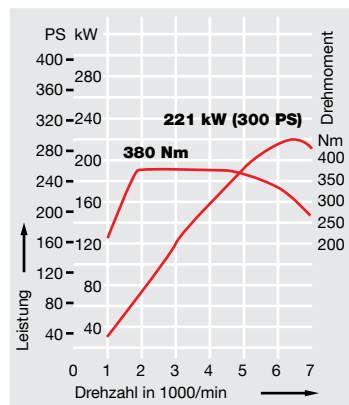
max. Drehmoment 380 Nm bei 1950/min

mittl. Kolbengeschw. bei Nenndr. 16,6 m/s

Ölinhalt Motor 8,5 l

Kühlsysteminhalt 22,9 l

### Leistung



### Kraftübertragung

Hinterradantrieb, Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe, Übersetzungen: I. 3,91, II. 2,29, III. 1,65, IV. 1,30, V. 1,08, VI. 0,88, VII. 0,62, R. 3,55. Achsantrieb 3,62:1.

### Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Querlenkern, McPherson-Federbeinen, hinten mit Quer-/Längslenkern, McPherson-Federbeinen, Stabilisator vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Servounterstützung, Lenkübersetzung 12,4–15,0:1. 2,5 Lenkradumdrehungen, innenbelüftete Keramikscheibenbremsen vorn (350 mm) und hinten (350 mm), Antiblockiersystem, Rädergröße vorn 8,0 J x 20, hinten 10,0 J x 20, Reifengröße vorn 235/35 ZR 20, hinten 265/35 ZR 20, Pirelli P Zero.

## KOSTEN

### Unterhaltskosten

Steuer	166,-
Haftpflicht (TK 13 R6)	269,-
Teilkasko (TK 28 R6)	192,-
Vollkasko (TK 22 R6)	665,-
Festkosten	627,-
Betriebskosten pro 100 km	22,63
Wertverlust/Jahr	8800,-
(bei einer Haltedauer von 36 Monaten und 45 000 km; Prognose: auto motor und sport)	

### Gesamtkosten/km\*

bei 15 000 km/Jahr	0,84/0,26
bei 30 000 km/Jahr	0,58/0,24

### monatliche Unterhaltskosten\*

bei 15 000 km/Jahr	1054,-/324,-
bei 30 000 km/Jahr	1454,-/597,-

<b>Grundpreis</b>	<b>56 472,-</b>
<b>Testwagenpreis</b>	<b>93 095,-</b>

\* mit/ohne Wertverlust

## TESTWERTE

### Fahrleistungen

Beschleunigung	s
0 – 40 km/h	1,4
0 – 80 km/h	3,4
<b>0 – 100 km/h</b>	<b>4,7</b>
0 – 120 km/h	6,4
0 – 130 km/h	7,4
0 – 140 km/h	8,4
0 – 160 km/h	10,9
0 – 180 km/h	13,9
0 – 200 km/h	17,9
400 m	13,0 (175 km/h)

Zwischenbeschleunigung	s
60 – 100 km/h	2,4
80 – 120 km/h	3,0
Höchstgeschwindigkeit	275 km/h

### Innengeräusch

	dB(A)
Fahrstufe	D
bei 80 km/h	71
bei 100 km/h	73
bei 130 km/h	76
bei 160 km/h	78
Standgeräusch	50
Maximalgeräusch bei Kick-down	81

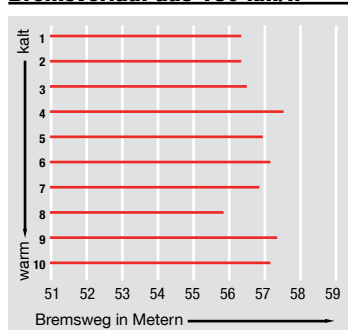
### Tachometerabweichung

80/100	78/98
130/160	128/157

### Bremsweg

	m
aus 100 km/h kalt	32,9
aus 130 km/h kalt	56,4
aus 130 km/h warm	57,2
Hochgeschw.-Bremsstest (190 km/h)	122

### Bremsverlauf aus 130 km/h



### Fahrversuche

Slalom 18 m	
mit TC/ESP	69,9
ohne TC/ESP	70,4
doppelter Spurwechsel	
mit TC/ESP	147,8
ohne TC/ESP	148,3

### Fahrdynamik

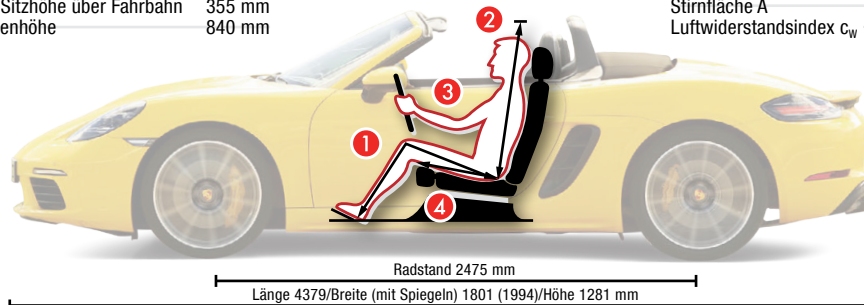
<b>Lenkung</b>	
indirekt	
<b>Balance</b>	
untersteuend	
übersteuend	
<b>ESP-Eingriff</b>	
konservativ	
sportlich	
<b>Beherrschbarkeit</b>	
leicht	
anspruchsvoll	

### Fahrzeugkonzept

konservativ	
sportlich	

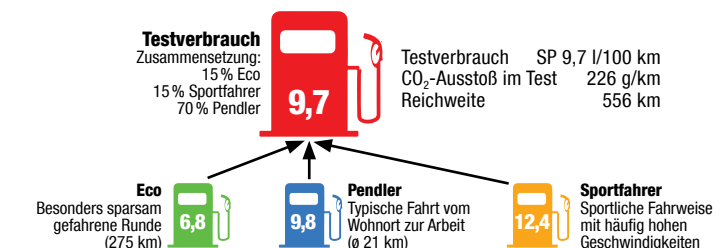
## ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

1 Knickmaß	945–1165 mm	Spurweite vorne/hinten	1526/1536 mm
2 Innenhöhe	975 mm	Wendekreis rechts/links	11,0/10,9 m
3 Innenbreite	1405 mm	Leergewicht	1431 kg
4 Sitztiefe	565 mm	zulässiges Gesamtgewicht	1685 kg
Lenkraddurchmesser	375 mm		
effektive Sitzhöhe über Fahrbahn	355 mm		
Ladekantenhöhe	840 mm		



Zuladung	254 kg
Gewichtsverteilung v./h.	44,2/55,8 %
Kofferraumvolumen vorne/hinten	150/125 l
Tankinhalt	54 l
Luftwiderstandsbeiwert c <sub>w</sub>	0,31
Stirnfläche A	0,62 m <sup>2</sup>
Luftwiderstandsindex c <sub>w</sub> • A	0,19

## VERBRAUCHSMESSUNG (IN L/100 KM)



### NEFZ-Verbrauch

Stadt/über Land	9,0/5,7 l/100 km
gesamt	6,9 l/100 km

### Emissionswerte

Abgasnorm	Euro 6
HC (Grenzwert)	0,050 (0,100) g/km
NOx (Grenzwert)	0,026 (0,600) g/km
CO (Grenzwert)	0,245 (1,000) g/km
CO <sub>2</sub>	158 g/km
Stand-/Fahrgeräusch (EG)	72/71

## BEWERTUNG ★★★★★

Damit der 718 Boxster herrlich fünfsternig fährt, addieren sich zum Grundpreis die Kosten eines gut ausgestatteten VW Golf – was aber immer noch nichts am blutleeren Klang ändert. Daher: viereinhalb Sterne.

<b>+</b> hohe Steifigkeit, gutes Platzangebot, ordentlich nutzbare Staufächer für das Gepäck, solide Verarbeitung, kaum Windgeräusche bei geschlossenem Verdeck	<b>+</b> sehr guter Federungskomfort, bequeme Sitze, hervorragende Ergonomie	<b>+</b> sehr ausgeprägte Agilität, präzise Lenkung mit guter Rückmeldung, neutrales Eigenlenkverhalten	<b>+</b> insgesamt niedriger Verbrauch, geringe Emissionen
<b>-</b> mäßige Rundumsicht bei geschlossenem Verdeck	<b>+</b> sehr kräftiger, kultivierter, drehfreudiger Turbomotor, beeindruckende Fahrleistungen, harmonisches Getriebe	<b>+</b> beste Verzögerungswerte, leicht beherrschbares Fahrverhalten, aufwendig abgestimmtes Stabilitätsprogramm, genügend Assistenzsysteme	<b>+</b> voraussichtlich guter Werterhalt, günstige Versicherungskosten
	<b>-</b> sehr enttäuschender Klang, zwei Zylinder zu wenig		<b>-</b> unverschämte Aufpreispolitik