

## Präsentation Porsche 718 Boxster: 718 Lächeln im Gesicht

Von Markus Gersthofer

**Porsche erneuert seinen Boxster. Der Roadster mit Boxermotor, das ist der Ursprung des Namens, bildet seit 20 Jahren das Einstiegsmodell bei den Sportwagen - in der Leistung mit kleinem Respektabstand zur Ikone 911, in Auftritt und Fahrspaß den-noch mit ähnlicher Strahlkraft, aber mit Preisen auf reichlich halbem Niveau auch für jüngere Käufer erreichbar. Die neue Generation „718“, ab Ende April im Handel, wird den Erfolg mit Sicherheit fortsetzen: stärker, sparsamer, mit noch mehr Reiz beim An-schauen und ganz besonders beim Fahren. Dem Erfolg werden auch die nochmals gestiegenen Preise (ab 53 646 Euro) nicht im Wege stehen. Sie sind stolz im Vergleich zu einem BMW Z4, Mercedes SLK, Nissan 370Z Roadster, erst recht zu den Cabrios wie Ford Mustang und Chevrolet Camaro. Für ein Jaguar F-Type-Cabrio, erst recht für die offene Corvette allerdings werden noch üppigere Summen aufgerufen.**

Mit dem Namen Porsche verbindet sich ganz automatisch die Zahl 911. Sie trägt der Ur-Porsche - und der gilt seit seinem ersten Auftritt vor mehr als 50 Jahren weltweit als Maßstab für Sportwagen. Frühe Alternativen in Form des 914, später des 924, 944 und 968 entfalteten weit weniger Reiz in Form und Temperament. Erst der Boxster, Vorstellung 1996, schaffte den Spagat: In Motor- und Fahrleistung, genau so in Fahrgefühl und Klang war er ein echter Porsche. Das Cabrio Boxster und sein Coupé-Pendant Cayman wurden ein Riesenerfolg. Von den ersten beiden Generationen wurden rund 400 000 Stück gebaut, eine stolze Zahl für Fahrzeuge dieser Art.

Jetzt also folgt die neue Version. Optisch ist sie ein größeres Facelift, unter dem Blech aber ändert sich Entscheidendes. Dies soll schon der neue Namenszusatz „718“ verdeutlichen. Er soll an den im Sport sehr erfolgreichen Vorfahr von 1957 erinnern - die Zahl hatte damals keine strategische Bedeutung, sie stand lediglich für den Konstruktionsauftrag. Tiefere Bedeutung bekommt der Vorfahr durch seinen Motor: 1,5 Liter Hubraum, zwei Fallstromvergaser, vier obenliegende Nockenwellen, vier

Königswellen, 109 kW / 148 PS – und ein Vier-Zylinder-Boxer.

Auch unter der (gegenüber dem Vorgänger unveränderten) hinteren Haube des 718 Boxster steckt ein Vierzylinder. Vier Töpfe – für viele unvorstellbar in einem Porsche! Wo bleibt da der Dampf? Und wo der Klang? Gemach: Auch Zuffenhausen stöhnt unter kommenden Verbrauchs-Obergrenzen. Vier Zylinder verbrennen weniger als sechs. Und für die nötige Schubkraft sorgen Turbolader, beim Boxster S sogar mit variabler Geometrie (direkt dem 911 Turbo abgeschaut). So hat der kleinere, leichtere und vor allem sparsamere Vierzylinder – im Basismodell mit 2,0, im S mit 2,5 Litern Hubraum – mehr Leistung als der bisherige Sechszylinder mit 2,7 oder 3,4 Litern: 220 kW / 300 PS beim Boxster, 257 kW / 350 PS beim S.

Das sind jeweils 35 PS mehr als bisher. Vor allem aber sorgen die Turbolader für Drehmomente, von denen man bei gleich großen Saugmotoren nur träumen kann: 380 Newtonmeter bereits ab 1950 Umdrehungen pro Minute beim Boxster, 420 Nm ab 1900 U/min beim S. Das sind 100 bzw. 60 Nm oder 35 bzw. 17 Prozent mehr als bisher, die noch dazu schon bei der halben Drehzahl anliegen. Verlangt der Sechszylinder Zurückschalten für vollen Krafteinsatz, so genügt jetzt ein simpler Tritt aufs Gaspedal.

Wer will, kann natürlich noch immer zurückschalten. Der Ton dabei ist eine Oktave tiefer als beim singenden Sechszylinder, verhalten in der Stadt und beim Mitschwimmen auf der Landstraße, im wahrsten Sinn des Wortes aufbrausend bei Vollgas und hoher Drehzahl. Bis 7500 Umdrehungen pro Minute sind erlaubt, die Turbos mit ihrer ausgeklügelten Regelung erlauben Freude am Drehen fast wie klassische Hochdrehzahl-Saugmotoren. Auch das Getriebe, sechs Gänge wie bisher, macht an: ganz kurze, leichte, exakt geführte Schaltwege. Oder man entscheidet sich gleich für die PDK, für die Porsche Doppel-Kupplung. Mit ihren nunmehr sieben Gängen macht sie ihren Job so perfekt, dass eigentlich nichts mehr für Handschaltung spricht. Sie ist sogar in der Beschleunigung vorn: 0–100 km/h mit „Launch-Control“ in 4,7 Sekunden bei 300 PS, sogar in nur 4,2 Sekunden bei 350 PS, 0,8 beziehungsweise 0,6 Sekunden kürzer als bisher. Schlichtes Vollgasgeben ohne die reichlich prollige Vollgas-, Kuppel- und Schaltszenerie braucht 0,4 Sekunden mehr.

Absolute Beschleunigungszeiten sind heute selbst bei einem Porsche so unwichtig wie die Höchstgeschwindigkeiten (275 km/h beim Boxster, 285 km/h beim S). Wie das im Gefühl sehr kompakte Auto in Kurven einlenkt, wie es herausbeschleunigt, wie es dabei kurz aufbrüllt, das zaubert immer wieder ein Lächeln ins Gesicht – auch in der letzten von 718 Kurven. Wem das Brüllen auf langen Strecken zu sehr die Ohren verstopft, der lässt es einfach etwas sanfter angehen – mit geschlossener Auspuffklappe und auf

normal gestellten Dämpfern, von denen der Komfort spürbar profitiert. Keine Frage aber: Auf langen Strecken bietet der 911 das ungleich angenehmere Ambiente in Geräusch und Härte. Große Klasse sind dafür die Bremsen – für den kleinen Aufpreis von 7318,50 Euro auch mit Keramikscheiben.

Weit weniger einschneidend als bei der Technik fiel das Update bei Karosserie und Innenraum aus. Der neue Boxster sieht von weitem aus wie der erst 2012 grundlegend veränderte Vorgänger. Was auch kein Wunder ist, denn die wesentlichen Maße inklusive Scheibe, Verdeck, Fronthaube und Motordeckel wurden nicht verändert. Die Scheinwerfer, die (nach wie vor drei) Luftöffnungen im Vorderwagen wurden leicht überarbeitet, das Heck mit dem Auspuff nach wie vor in der Mitte ziert jetzt eine schwarze Querleiste mit dem Schriftzug „Porsche“. Die vier Luftdüsen im Armaturenbrett sind nun in Hufeisenform unten abgeflacht, die Lenkradspeichen sind durchbrochen. Bei den Instrumenten sitzt der Drehzahlmesser noch immer groß in der Mitte: Wer bisher Porsche fuhr, fühlt sich sofort zuhause.

Keine Frage: Der neue Boxster macht noch mehr Freude als der bisherige. Sie allerdings will noch mehr als bisher bezahlt werden: Aus den 66 141 Euro für das S-Modell werden mit elektrisch verstellbaren Sportsitzen (bis 3618 Euro), mit Leder (bis 4754 Euro), PDK (2826 Euro), mit Bi-Xenon- (869 Euro) oder LED-Scheinwerfern (1975 Euro), mit Sonderfarben (z. B. Karminrot, 2344 Euro), mit 20-Zoll-Rädern (bis 3374 Euro) und einer Sportauspuffanlage (1952 Euro) rasch 80 000 Euro. Selbst Details wie die silberfarbige Lackierung des Überrollbügels erfordert knapp 506 Euro, für verchromte Auspuffrohre werden bis zu 536 Euro verlangt. Den Schriftzug am Heck „718“ zusätzlich zu „Boxster“ gibt es umsonst – in Exterieurfarbe oder in Schwarz lackiert kostet er aber 149 Euro. Und ein 1-kg-Feuerlöscher 148,75 Euro – im Baumarkt gibt es Vergleichbares zur Selbstmontage für 9,90 Euro. Aber anders herum: Das 911 Carrera Cabrio (272 kW / 370 PS) beginnt mit 109 695 Euro. Und die Liste der begehrenswerten Sonderausstattungen ist genau so lang. Freuen wir uns lieber darüber, dass durch die vier mit Drücken bis zu 250 bar versorgten Einspritzdüsen in den neuen Vierzylindern nach Norm ein Liter weniger läuft als bisher bei den Sechszylindern. 7,4 l/100 km beim Boxster und 8,1 Liter beim S sind für Fahrzeug dieser Leistungsklasse tatsächlich außergewöhnliche (freilich theoretische) Werte. Mit PDK liegen sie sogar noch einen guten halben Liter niedriger. (ampnet/fer)

Daten Porsche 718 Boxster

Länge x Breite x Höhe: 4,38 x 1,80 x 1,28 m

Radstand: 2,475 m  
Motor: Vierzylinder-Boxer mit Turbolader, 1988 ccm  
Leistung: 220 kW / 300 PS bei 6500 U/min  
Drehmoment: 380 Nm von 1950–4500 U/min  
Beschleunigung 0 – 100 km/h: 4,7 Sek. (m. PDK und Launch-Control)  
Höchstgeschwindigkeit: 275 km/h  
Kraftstoffverbrauch (nach EU-Norm) 7,4 Liter Super-Plus (98 ROZ)  
CO2-Emission: 168 g/km  
Effizienzklasse: E  
Leergewicht / Zuladung: 1335 kg / 320 kg  
Kofferraumvolumen: 150 Liter vorn, 125 hinten  
Wendekreis: 11,0 m  
Grundpreis: 53 646 Euro

#### Abweichende Daten für 718 Boxster S

Motor: Vierzylinder-Boxer mit VTG-Turbolader, 2497 ccm  
Leistung: 257 kW / 350 PS  
Drehmoment: 420 Nm  
Beschleunigung 0–100 km/h: 4,2 Sek.  
Höchstgeschwindigkeit: 285 km/h  
Kraftstoffverbrauch (nach EU-Norm) 8,1 Liter Super Plus  
CO2-Emission: 184 g/km  
Effizienzklasse: F  
Leergewicht / Zuladung: 1355 kg / 310 kg  
Grundpreis: 66 141 Euro

## Bilder zum Artikel

---



Porsche 718 Boxster S.

---



Porsche 718 Boxster S.

---



Porsche 718 Boxster S.

---



Porsche 718 Boxster S.

---



Porsche 718 Boxster S.

---



Porsche 718 Boxster S.

---



Porsche 718 Boxster S.

---



Porsche 718 Boxster S.

---



Porsche 718 Boxster S.

---



Porsche 718 Boxster S.

---



Porsche 718 Boxster S.

---



Porsche 718 Boxster S.

---



Porsche 718 Boxster S.

---



Porsche 718 Boxster S.

---



Porsche 718 Boxster.

---



Porsche 718 Boxster.

---



Porsche 718 Boxster.

---



Porsche 718 Boxster.

---



Porsche 718 Boxster.

---



Porsche 718 Boxster.

---