

# CLASSIC DRIVER

## Der neue Porsche Boxster: Schärfer als scharf



**Der Blues-Gitarrist John Lee Hooker sang in einem seiner Stücke *I heard mama tell papa, let that boy boogie-woogie!* Der neue Boxster ist das Auto dazu. Boogie ist die Form, woogie die Performance. Ein Nachfolger, der mit dem Vorgänger 987 nicht mehr viel gemein hat.**

Er ist so viel anders als andere. Das schwäbische Idiom hat dafür den lautmalerischen Begriff „anderschster“ definiert, was quasi der grammatikalische Superlativ von anders ist. Der Boxster wird links gestartet, mit einem Schlüssel. Na gut, seine Brüder auch. Sein Motor ist in der Mitte, wie es beim Urahn 356, beim 550 Spyder und der Rennlegende 904 der Fall war. Sein Auspuff sitzt mittig im knackigen Heck. Er hat zwei Kofferräume mit immerhin 280 Liter Volumen. Und er hat einen G-Punkt. Das will etwas heißen. Aber der Reihe nach.

In nackten Zahlen liest sich der aktuelle Boxster so: 60 Millimeter Plus beim Radstand, zehn Minus bei der Höhe und 40 Plus bei der Breite. Macht summa summarum 4,37 Meter im Schattenriss, wobei die 32 Millimeter Plus hier kaum ins Gewicht fallen. In Worten heißt das, er ist noch präsenter, noch kraftvoller im Auftritt, sitzt direkter auf der Straße und wirkt in der Seitenansicht gestreckter als der Vorgänger 987. Bei den Motoren gibt es zwei Ansätze. Als Normalversion hat er 200 Kubik verloren und somit 2,7 statt 2,9 Liter Hubraum, dafür aber 10 PS gewonnen, und leistet somit 265 PS. Dafür wurden ihm aber 10 Newtonmeter beim Drehmoment weggeknausert. Die S-Version tritt mit dem bekannten 3,4 Liter Motor an, der in der Leistung allerdings noch einmal um 5 PS auf 315 PS zugelegt hat. Der Topspeed beim Boxster S liegt bei 277 km/h. Der kleine Bruder schafft 264 km/h. Das Leistungsgewicht liegt bei der S-Version bei unglaublichen 4,9 kg/PS. Gute Mathematiker werden sofort nachrechnen und zu dem Schluss kommen, dass der neue Boxster dann aber ordentlich abgespeckt haben muss. Brachte es der Vorgänger noch auf stattliche 1.355 kg, so ist der „entschlackte“ 981 als S-Version nur noch 1.320 kg schwer. Der kleine Bruder wiegt gar nur 1.310 Kilo. Das ist bei einem Aluminiumanteil von 47 Prozent durchaus nachvollziehbar.



Und wer leicht reist, der reist nicht nur schnell, sondern auch mit weniger Verbrauch. Theoretisch kann das der Boxster nicht nur wegen der eingesparten Kilos, sondern auch dank einer Start-Stopp-Automatik, die sowohl beim Handschalter als auch beim automatisierten PDK-Getriebe verbaut ist. Der Automat sorgt zudem

für niedrigen Verbrauch, weil er die sieben Stufen schneller wechselt als Heidi Klum die Top-Models. So cruist der 981 mit 1.500/min gemütlich dahin und stellt sich vor der Ampel automatisch aus. Und im Schiebebetrieb geht er, sobald der Gasfuß gelupft wird, in den Segel-Modus über. Und wer segelt, braucht keinen Sprit. Der Handschalter muss beim Sparen auf die Einsicht des Piloten bauen und auf den schnellen Blick in Richtung Instrumententafel. Dort wird mit einem Pfeil eine Schaltempfehlung eingeblendet. Sechs Gänge stehen dazu zur Verfügung. Das Getriebe, ein Sahnestück feinmechanischer Ingenieurskunst. An der Ampel geht auch das Schaltgetriebe auf Stand-by, wenn die Kupplung ausgerückt wird. Beim erneuten Pedaleinsatz ist der Sechszylinder gleich wieder auf „Alert“. Theoretisch macht das bis zu 15 Prozent Ersparnis aus. In der Praxis sind bei leichtem Gasfuß durchaus Werte unterhalb der Acht-Liter-Marke drin.



Der Spatzwang hat allerdings beim Interieur keinen Niederschlag gefunden. Beste Materialien, höchste Anmutung beim „Touch & Feel“, bekannte Größen auch in der dritten Generation des seit August 1996 angebotenen Baby-Porsche. Nur die Mittelkonsole ist, wie beim 991 auch, stark steigend angelegt und erinnert an den Porsche Carrera GT und die Baureihe Cayenne. Das war und ist, mit Verlaub, Geschmackssache. Denn es presst Fahrer und Co wie Sektkorken in ihr jeweiliges Abteil und erschwert direkte Kontaktaufnahme zwischen den sportlich wohl ausgeformten Sitzen. Und die Abdeckung über den Cup-Holdern – ein Lifestyle Gadget, was es auch im Boxster nicht braucht – klingt sehr nach Plastik.

Nach dem Dreh am Schlüssel aber kommt die Versöhnung. Die Pferde springen sofort in die Kandare, leicht näselnd zersägt der Motor mit seinem Klang die Luft. Nicht ganz so präsent wie beim großen Bruder 911, aber unverkennbar Porsche. Das Schaltgetriebe nimmt willig und sahnig die Gangstufen in Empfang und die großen Räder und Reifen – 18-, 19- und optional gar 20-Zoll-Räder – setzen die Fuhre in Gang. Ein Plus an 500/min sorgt nach oben für reichlich Spielraum, der aber lediglich bei sportlicher Fahrt zum Einsatz kommt. Ansonsten schieben beide Motoren mit genügend Power auch schon bei nachhaltigen 2.000 bis 2.500 Touren ordentlich an. Apropos Touren: Stolz wie Bolle sind alle Porsche-Mannen auf eine ganz besondere Tour. Der neue Boxster schafft die Nordschleife in 7,58 Minuten. Das will heißen: Er ist 12 Sekunden schneller als der 987. In diesem Betriebszustand kann er selbstverständlich sein Umweltcredo nur unzureichend einlösen. Bei Vollast laufen gerne mal 15 und mehr Liter durch die Direkteinspritzung. Matthias Kulla, General Manager Exterior Design, umschreibt diesen Zustand so: Hochleistung, Mittelmotor, offen. Wahrscheinlich ist jedoch, dass der Boxster 981 seinen Rekord eher im geschlossenen Zustand absolvierte. Denn erstens ist das Dach in neun Sekunden ruckzuck geschlossen. Und zweitens ist es durch bessere Dämmung um 4 Dezibel leiser im Innenraum.



Verweilen wir noch ein wenig beim Designer Kulla, der die neue Form mit den senkrecht angeordneten Doppelscheinwerfern als „dramatischer“ beschreibt. Zumal deshalb, weil die seitlichen Lufteinlässe für den Mittelmotor senkrecht stehen und die Formensprache der Scheinwerfer aufnehmen. Und von der Seite sieht

Kulla es so, dass „die Räder die Kotflügel aufspannen“. Das ist Präsenz à la Boxster, muskulöse Seitenlinien, gieriger Spoiler, der sehr nah an der Straße liegt. Und für den knackigsten Po der Welt kann sich JayLo noch so schick machen, der Boxster gewinnt. Der kleine Spoiler am Heck bildet derweil mit den Rückscheinwerfern eine feine, spannungsgeladene Linie, die aussieht, als sei sie von einem Sushi-Meister mit schärfsten Waffen geschnitten worden.

Auf der Straße vermittelt die neue elektromechanische Lenkung ein unglaublich präzises Fahrgefühl, gibt feinste Rückmeldung und ermöglicht dem Boxster-Fahrer schon fast idiotisch anmutende Manöver. Das Kurvenfräsen in Südfrankreich wurde dadurch zum reinsten Vergnügen. Auch weil der Mittelmotor den Bobbycar-Porsche zum wahren Artisten macht. Er vermittelt das Gefühl, dass mittig hinter den Sitzen ein Anker verbaut ist, um dessen Senkrechtachse eigentlich alles möglich ist. Die Lastverteilung von 46:54 Prozent tut ihr Übriges dazu.





Fahrspaß pur, hatte Entwicklungsvorstand Wolfgang Hatz das mögliche Ergebnis genannt. Er hat untertrieben. Der neue Boxster ist auf der Scoville-Schärfeskala wesentlich schärfer als Tabasco pur, und gleichzeitig so geschmeidig wie eine Raubkatze. Das Handling ist derweil so überzeugend wie die Bedienoberfläche des iPhone. Und das schon zu Preisen ab 48.291 Euro für die Basisversion. Dass er auch noch einen G-Punkt hat, erschließt sich dem geneigten Nutzer allerdings erst, wenn er sich durch das Menu des rechten Anzeigeinstruments klickt. Neben Navigation, Luftdruck in den Reifen und anderen Informationen taucht da auch der G-Force-Punkt auf. Er ist ein kleines orangefarbenes Pünktchen, das sich mittig in konzentrischen Kreisen aufhält. Bis der Pilot die Kraft aus der Mittellage abrufft. Dann rutscht der G-Punkt auf und ab, nach rechts und links, je nach Aktion. Bei Boogie-Woogie können da schon mal Werte jenseits der zweifachen Erdbeschleunigung auftreten. Also Mama tell Papa, *let that boy boogie-woogie!*

Text: [Jo Clahsen](#)

Fotos: Porsche

## Galerie









**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/der-neue-porsche-boxster-sch%3%A4rfer-als-scharf>  
© Classic Driver. All rights reserved.