
Vorstellung Porsche 718 Cayman und Boxster GTS: Kurvenkünstler

Von Frank Wald

Porsche-Puristen, die noch leise gehofft hatten, dürfen nun die nächste Kerze auf dem Altar der Sechs-Zylinder-Boxer entzünden. Denn auch die GTS-Versionen der Mittelmotor-Sportwagen 718 Cayman und Boxster starten Mitte Dezember mit dem neuen 2,5-Liter-Vierzylindermotor – dafür aber stärker, schneller und mit einer Extraportion Fahrspaß.

Dafür sorgt zunächst mal die kleine 15-PS-Leistungsspritze, die 718 Cayman S und Boxster S injiziert wurde. Damit entwickeln die vorläufigen Topmodelle der 718-Modellreihe nun 365 PS, was sie im Vergleich zu ihren Vorgängern mehr als eine halbe Sekunde schneller in bestenfalls 4,1 Sekunden (mit PDK) auf Tempo 100 sprinten und erst bei 290 km/h vor den Fahrwiderständen kapitulieren lässt. Mit der neu entfachten Turbo-Power wirken Coupé und Roadster schon vom Start weg bissig und lassen damit die Sechszylinder-Sauger wie lendenlahme Senioren erscheinen. Denn anders als diese stürmen die aufgeladenen Frischlinge bereits ab 1900 Touren mit 430 Newtonmeter Drehmoment (+60 Nm) los und lassen bis 5500 Touren nicht mehr locker. Besonders bei Zwischenspurts aus dem Drehzahlkeller ist die neue Dynamik zu spüren. Für die entsprechende akustische Untermalung sorgt dabei die serienmäßige Sportabgasanlage mit mittig platzierten schwarzen Endrohren, deren Klappensteuerung den viel zitierten und kritisierten „Käfer-Sound“ in einem knurrenden und rotzfrechen Backfire abfackelt.

Doch nicht nur auf der Geraden sind die 718-GTS-Modelle beeindruckend schnell. Als Mittelmotor-Sportwagen beherrschen Cayman wie Boxster vor allem die Kombination aus Beschleunigung und Querdynamik, sprich: die rasante Kurverei. Dafür haben sie „alle performanten Fahrwerksysteme serienmäßig an Bord“, wie Fahrwerk-Projektleiter Joachim Meyer betont. Das PASM-Fahrwerk mit adaptiven Dämpfern und zehn Millimeter Tieferlegung sorgt auf vielen unterschiedlichen Belägen für festen Tritt, selbst wenn Wege und Wetter nicht mitspielen wollen. Und das ebenso ab Werk eingebaute Porsche Torque Vectoring (PTV) inklusive mechanischer Hinterachssperre hält den Wagen mit kleinen, unmerklichen Bremsimpulsen auch in kniffligen Kehren und Kurven präzise und stabil auf Kurs.

Die optischen Unterschiede zu den Basismodellen halten sich dagegen außen wie innen in Grenzen. Wie die Vorgänger setzen auch die aktuellen GTS-Modelle auf schwarze Kontraste. Edel und elegant wirken die schwarz lackierten 20-Zoll-Alufelgen im Carrera-S-Design sowie die dunkel hinterlegten Bi-Xenon-Scheinwerfer (LED optional) und Rückleuchten, die einen ebenso schwarz hinterlegten Schriftzug flankieren. Schwarze Kontrastelemente finden sich außerdem an Lüftungsschlitzen, Spoilerlippe und Heckschürze. Im Innenraum bestimmen die GTS-üblichen Alcantara-Bezüge für Sitzbahnen, Armauflagen, Schaltknauf und Lenkrad sowie Dachhimmel und A-Säulen im Cayman das Bild. Allein der kleine Touchscreen mit den unzähligen Tasten drum herum wirkt im Vergleich mit den in Panamera und Cayenne inzwischen eingebauten großformatigen Tablets mit Wisch-und-Weg-Bedienung inzwischen etwas old-fashioned. Dafür hält das PCM (Porsche Communication Management) für sportlich ambitionierte Fahrer nun serienmäßig ein nettes Gimmick bereit. Mit der so genannten Track Precision App lassen sich via Smartphone-Kamera Rennstreckenfahrten aufzeichnen und anschließend detaillierte Fahrdaten von Längs- und Querbeschleunigungen über Bremsdrücke und Lenkwinkelstellungen bis zur Herzfrequenz (von Apple-Watch-Trägern)

analysieren und auswerten.

Voraussetzung dafür ist jedoch das Sport-Chrono-Paket inklusive der Connect-Plus-Dienste. Ersteres ist immerhin immer serienmäßig an Bord und damit zugleich auch das kleine Fahrprogramm-Rädchen am Lenkrad, mit dem die GTS-Modelle je nach Auswahl „Normal“, „Sport“, „Sport Plus“ oder „Individual“ Gasannahme, Lenkung und Dämpfer von komfortabel auf giftig schalten. In Kombination mit dem empfehlenswerten, weil superschnell und präzise schaltendem Doppelkupplungsgetriebe gesellt sich dazu die Launch-Control-Rennstartfunktion und der „Sport Response“-Button, der für 20 Sekunden die maximale Power abrufen und Cayman wie Boxster damit zu rassistischen Rennwagen mutieren lässt.

Die größten Unterschiede zu den 718er Basismodellen finden sich aber letztendlich auf der Preisliste. Ab 76 137 Euro kostet der Cayman GTS, also knapp 11 000 Euro mehr als der S. Für das PDK-Getriebe kommen noch mal rund 3255 Euro dazu. Der Boxster GTS ist ab 78.160 Euro noch einmal 2000 Euro teurer. Wobei dann längst nicht alles drin ist. Die Optionsliste ist lang, auf der LED-Scheinwerfer (1975 Euro), Zwei-Zonen-Klimaautomatik (762 Euro) ebenso wie inzwischen gängige – zumindest in diesen Preisregionen – Fahrassistenten wie Abstandstempomat (1547 Euro), Spurwechselwarner (583 Euro) oder die akustische und grafische Einparkhilfe (880 Euro) stehen. (ampnet/fw)

Daten: Porsche 718 Boxster GTS

Länge x Breite x Höhe (m): 4,38 x 1,80 x 1,27
Radstand (m): 2,48
Motor: 4-Zyl.-Boxer-Turbo, 2497 ccm
Leistung: 269 kW / 365 PS bei 6500 U/min
Max. Drehmoment: 420 Nm bei 1900 -5500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 290 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,6 Sek.
Antriebsart: Hinterradantrieb
Verbrauch (kombiniert nach EU-Norm): 9,0 Liter SuperPlus
Effizienzklasse: G
CO₂-Emissionen: 205 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: 1375 kg / max. 300 kg
Anhängelast (gebremst): k.A.
Kofferraumvolumen: 275 Liter
Tankvolumen: 64 Liter
Wendekreis: 10,98 m
Luftwiderstandsbeiwert c_w: 0,33
Bereifung: vorn 235/35 ZR20/ hinten: 265/35 ZR20
Basispreis: 78 160 Euro

Bilder zum Artikel



Porsche 718 Boxster GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 718 Boxster GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 718 Boxster GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 718 Boxster GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 718 Boxster GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 718 Boxster GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 718 Boxster GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 718 Boxster GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 718 Boxster GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 718 Cayman GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 718 Cayman GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 718 Cayman GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



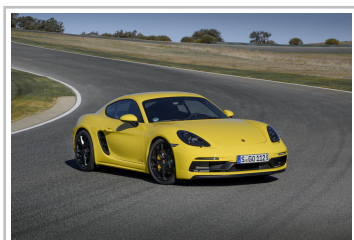
Porsche 718 Cayman GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 718 Cayman GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 718 Cayman GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 718 Cayman GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 718 Cayman GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche
