

Fahrbericht Porsche 718 Boxster: Fragwürdige Amputation

Von Axel F. Busse, cen

Ein tiefer Griff in die Historien-Kiste soll die Besorgnis dämpfen, die Amputation von zwei Zylindern könne dem kleinen Zweisitzer von Porsche geschadet haben. Dem Boxster sind in der Typenbezeichnung jetzt die Ziffern 718 voran gestellt. Sie zierten auch schon einen Rennwagen von 1957, der selbst in Le Mans die hubraumstärkere Konkurrenz in die Schranken wies.

Der Flottenverbrauch muss runter, die EU-Grenzwerte müssen erreicht werden. Und wer wie Porsche die Kunden weiter mit „Turbo S“-Varianten seiner Viertürer geglücken will, muss am unteren Ende der Modellpalette jeden Zehntel-Liter Minderverbrauch rausholen, der möglich ist. Für den Boxster gilt der EU-Kombiwert 6,9 L/100km, bei einem 275 km/h schnellen Sportwagen ist das aller Ehren wert.

Heilige Kühe hat Porsche in den vergangenen Jahren bereits mehrfach geschlachtet: Die Luft- wurde zur Wasserkühlung, der Sauger zum Turbomotor. Dass ein Panamera oder Cayenne auch dieselt, daran hat man sich längst gewöhnt. Mit vier Zylindern fing Porsche an, bei vier Zylindern ist die Sportwagenmarke nun wieder angekommen. Geht da was verloren? Emotionen? Leistung? Gar die Identität? Vor allem: Bringt es den Erfolg, den man sich davon verspricht?

Der 718 von heute wiegt zwar ungefähr das Doppelte von dem, was der Rennwagen seinerzeit auf die Waage brachte, dafür hat er aber auch zweimal so viele Pferdestärken. Der Brückenschlag zur Renn-Vergangenheit bedeutet konkret einen gewaltigen Schritt. Zur Wandlung vom 3,4-Liter-Sechszylinder (im GTS) hinunter auf einen Zweiliter-Boxer kommt eine zweite, nicht unbedeutende Neuigkeit: Erstmals ist das Boxster-Cabriolet teurer als das Cayman-Coupé – eine bei anderen Herstellern von geschlossenen und offenen Autos (und bei der 911er-Baureihe) schon lange gängige Praxis.

Wenn schon weniger Zylinder, dann wenigstens mehr Leistung, sagte man sich bei Porsche und pendelte die Ausbeute bei glatten 220 kW / 300 Pferdestärken ein. Die „S“-Version hat gleich noch 50 mehr. Und die müssen mit rund 13 000 Euro extra bezahlt

werden. Geld ist genug da, zumindest bei einem Teil der Bevölkerung, denn seit Jahresbeginn wurden schon wieder rund 2200 Exemplare in Deutschland neu zugelassen.

Was ist noch neu am Zweisitzer, den viele für die beste Symbiose aus Masse und Dynamik im Markenportfolio halten? Der Wiedererkennungswert ist zwangsläufig hoch, denn Fronthaube, Scheibe, Verdeck, und der Deckel für das hintere Gepäckfach wurden nicht verändert. Bugbereich und Scheinwerfer sowie die Lufteinlässe wurden in 911er-Manier angeglichen, schon der vorige Boxster war bis zur A-Säule ein Elfer-Zwilling. Serienmäßig rollt der Boxster auf 18-Zoll-Felgen, aber ob die wirklich jemand bestellt? Die 20-Zoll-Räder des Testwagens, Typ „Carrera Classic“, stehen dem Cabrio natürlich viel besser, kosten aber auch 3213 Euro extra.

Die Sitzposition ist tiefer als beim Vorgänger, das Interieur entsprechend dem aktuellen Zweitürer-Styling der Marke aufgeräumter und mit einem neuen Infotainment-System versehen, das sowohl per Touchscreen als auch mittels Knöpfen bedient werden kann. Die vier Ausströmer der Klimaanlage bekamen eine nach unten abgeflachte Hufeisenform, das vom 918er inspirierte Lenkrad hat größere Speichenöffnungen, einen kleineren Pralltopf und eine Fahrmodi-Taste. Die Stoppuhr des Sport-Chrono-Pakets wanderte näher an die Scheibe. An den Schalen der herrlich bequemen und vorzüglich seitenstabilen Sitze sollte demnächst noch eine Änderung erfolgen: Ist der Beifahrersitz nämlich nicht ausgelastet, schlägt die Gurt-Öse bei unebener Fahrbahn zwischen der Sitzschale und der Innenverkleidung hin und her – eine Geräuschkulisse, die niemand braucht.

Das Zündschloss auf der linken Lenkradseite wird wohl das letzte sein, was Porsche ändert – wenn überhaupt. Aber der Moment des Startens ist beim 718 Boxster eben doch ein spannender. Bassig und kraftvoll lässt sich der Zweiliter-Motor vernehmen, doch es fehlt ihm das helle, kehlige Fauchen, das den ersten Gasstoß bisher so typisch machte. Eher zahm grummelt das Aggregat vor sich hin. Herzhaftes Gasgeben vermag das ebenso wenig zu ändern wie der Druck auf die Soundtaste der Sportabgasanlage. Sie wird zwar mit 2249 Euro extra berechnet, der hörbare Gegenwert hält sich in Grenzen. Das überrascht insofern, als Porsche bekannter Maßen fähige Akustik-Designer auf der Payroll hat. Sie sagen, durch die Klappenauspuffanlage würden gezielt Asymmetrien im Abgaskrümmen erzeugt, die der Hauptschalldämpfer dann entsprechend verstärkt. Mag technisch zutreffen, emotional kommt der Klang leider nur als gedämpftes Orchester rüber.

Dabei macht es so einen Spaß, den „kleinen“ Bruder des Elfers ums Eck zu puschen. Der Mittelmotor sorgt für ideale Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse, fährt

sich bin in den Grenzbereich wunderbar neutral und ausgewogen, die gegenüber dem Vorgänger um zehn Prozent direkter übersetzte Lenkung erlaubt einen spielerischen Umgang mit Tempo und lädt zu Experimenten ein: Einfach mal den Tempomat aktivieren, der Bremse eine Auszeit gönnen und auf der kurvigen Landstraße das Lenkrad schön festhalten. Auf präzise Manöver ist genauso Verlass wie auf beständige Haftung, eine 1,5 auf dem G-Force-Meter ist der faktische Beleg für den gefühlten Parforce-Ritt.

Als Segen der Turboaufladung nehmen die Insassen wahr, dass 380 Newtonmeter Drehmoment nun schon unterhalb von 2000 Umdrehungen anschieben. Der Sechszylinder im GTS brachte annähernd so viel Durchzug erst bei doppelt so hoher Drehzahl. Doch der hatte den satteren Klang...

Abgerechnet wird zum Schluss: Wer sich niedertourig und spaßbefreit an den Verbrauchswert vom Prüfstand heranrobben will, soll's tun, braucht dafür aber keinen Porsche. Ein Auto, das sich so wunderbar eckig fahren lässt, ohne dabei auch nur den Hauch eines Zweifels an Spurgenaugigkeit und Spontaneität aufkommen zu lassen, verführt nun mal zum Ausreizen seiner Fähigkeiten. Mit einem ordentlichen Anteil Langstrecke im Rücken warf der Bordcomputer schließlich einen Testverbrauch von 9,6 Litern aus. Soweit in Ordnung, nur: Das wäre mit dem Sechszylinder auch zu schaffen gewesen.

Fazit: Der Verzicht auf den Sechszylinder ist aus Porsche-Sicht zwingend. Dass der Boxster dynamisch keine Wünsche offen lässt, ist erfreulich, doch nur die halbe Wahrheit. Emotional ist etwas auf der Strecke geblieben, was – zumindest bisher – auch ein schaltbarer Klappenauspuff nicht wieder herstellen kann. Der angestrebte Spareffekt bleibt in der Praxis fraglich. Das Freiluft-Vergnügen ist großer Sport, aber ob es für die Goldmedaille bei den Kunden reicht?

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)

Höchstgeschwindigkeit: 275 km/h

Kraftstoffverbrauch (nach EU-Norm) 6,9 Liter Super-Plus

Testverbrauch: 9,6 Liter

CO2-Emission: 158 g/km

Effizienzklasse: E

Leergewicht / Zuladung: 1335 kg / 320 kg

Kofferraumvolumen: 150 Liter vorn, 125 hinten

Wendekreis: 11,0 m

Grundpreis: 53 472 Euro

Testwagenpreis: 84 318 Euro

Bilder zum Artikel



Porsche 718 Boxster.



Porsche 718 Boxster.



Porsche 718 Boxster.



Porsche 718 Boxster.



Porsche 718 Boxster.



Porsche 718 Boxster.



Porsche 718 Boxster.



Porsche 718 Boxster.



Porsche 718 Boxster.



Porsche 718 Boxster.



Porsche 718 Boxster.



Porsche 718 Boxster.
