
Fahrbericht Porsche Boxster GTS 4.0: Das Salz in der Buchstabensuppe

Von Axel F. Busse, cen

„Weniger Hubraum gleich weniger Verbrauch“ ist ein Rezept, an dem sich viele Hersteller versuchen. Doch die Einführung eines Vierzylinders in der Baureihe 718 rief bei Porsche-Fans nicht nur Beifall hervor. Vier Liter Motorvolumen, verteilt auf ein halbes Dutzend Brennräume, sind dagegen Balsam für die Seele von Hubraum-Junkies. Der Boxster GTS verspricht deshalb die Rückkehr zu bekannten Tugenden.

Die Buchstaben G, T und S könnte ein Künstler wahlweise als Holzlettern schnitzen, in Gold gießen oder aus Stein meißeln. Das hat, je nach Werkstoff und Zeitaufwand, seinen Preis. Zu den kostspieligsten Varianten gehört das Kürzel, wenn es aus Plastik gefertigt und am Heck eines Porsche Boxster angebracht ist. Kommen dann zur Identifizierung noch die Ziffern 4.0 dazu, sind gleich 13.572 Euro mehr zu entrichten, als wenn an der Stelle nur ein „S“ platziert wäre.

Porsche hat wie kein zweiter Hersteller die Modifikation eines Basisprodukts zur Kunstform erhoben. „Derivat-Strategie“ wird das eifrige Rühren in der Buchstabensuppe genannt und inzwischen von etlichen anderen Marken kopiert. Zwar genießt der Zuffenhausener Sportwagenhersteller einen Ruf als Hort modernster Spitzentechnologie, doch beim Boxster GTS 4.0 wird auf Bewährtes zurückgegriffen: Statt Turboaufladung gibt es einen frei atmenden Sechszylinder und statt eines Doppelkupplungsgetriebes zunächst nur eine Sechs-Gang-Handschaltung. Das PDK soll ab Dezember verfügbar sein. Die Kraft wirkt stets auf die Hinterräder, Allradantrieb gibt es beim 718 nicht. Das liegt daran, dass der Motor im Unterschied zum 911er um 180 Grad gewendet eingebaut ist.

Außer den schwarzen Akzenten an Bug und Heck sind die auseinander gezogenen Endrohre der Sportabgasanlage die auffälligsten Merkmale der GTS-4.0-Zweisitzer. Gewöhnlich sind sie beim 718er mittig unterhalb des Nummernschildes angebracht. Zusätzlich zu der auf 400 PS (294 kW) erhöhten Motorleistung bekommt der Kunde 20-Zoll-Räder, eine aktive Dämpfer-Regelung inklusive Fahrwerkabsenkung um 20 Millimeter sowie das Torque-Vectoring-System nebst Sport-Chrono-Paket. Die Optik des Innenraums prägen großflächig verarbeitete Alcantara-Bezüge.

Man muss nicht Maschinenbau studiert haben, um zu wissen, dass bei Verzicht auf Zwangsbeatmung Motorkraft am ehesten durch Drehzahl und Verdichtung erhöht werden kann. Das Kompressionsverhältnis ist mit 13:1 für Ottomotoren vergleichsweise hoch, was für die Nenndrehzahl von 7000 Touren gleichermaßen gilt. Obwohl mit doppel so viel Hubraum ausgestattet, wiegt der Sechszylinder nur rund zehn Kilo mehr als der 2,0-Liter-Turbomotor des Boxster S. In der Summe hat jede Pferdestärke des GTS 4.0 rund ein halbes Kilogramm weniger zu bewegen als das Vergleichsmodell. Selbst Amateurrennfahrer brauchen nur zwei Schaltvorgänge, um aus dem Stand 100 km/h zu erreichen, im Idealfall vergehen 4,5 Sekunden. Maximal sind 293 km/h drin, sagt Porsche.

So tempobeflissen, wie Motor und Fahrwerk es versprechen, zeigt sich auch das elektrische Stoffverdeck. Zum Öffnen wurden beim Testwagen 10,5 Sekunden gestoppt, das Schließen ging noch einen Wimpernschlag schneller. Die Scheiben runter- oder hochfahren nicht mitgezählt. Die knapp geschnittene Kabine lässt den Insassen genau 1,31 Meter Platz zwischen den Türverkleidungen. Pro Person ist je ein Gepäckraum vorgesehen. Im hinteren können Koffer von maximal 85 mal 24 Zentimetern verstaut werden, das Fach vor der Vorderachse ist 45 cm tief und 70 cm breit. Die im Testwagen

eingebauten Vollschalensitze geben zwar exzellenten Halt, sind allerdings mit mehr als 5000 Euro extra auch nicht eben ein Schnäppchen.

Die ausgeklügelte Sensorik ermöglicht es, die dynamische Gangart nicht nur per „Popo-Meter“ fühlen, sondern auch per G-Meter zu protokollieren. So weiß der Testfahrer nach der herzhaft angegangenen Autobahnauffahrt, dass ab 1,4 g Querschleunigung der Spaß nicht mehr aufhört. Erstaunlich, dass die tiefe Sitzposition und die gute Windabschottung selbst 260 km/h unter freiem Himmel nicht zur Tortur werden lassen.

Unaufgeregt und für Frau oder Mann am Steuer anstrengungsfrei prescht der Boxster über die linke Spur. Lediglich den gleichzeitigen Musikgenuss kann man vergessen, denn wenn der tastengesteuerte Klappenpuff ab 4000 Umdrehungen sein tatsächliches Stimmvolumen offenbart, posaunen Fahrtwind und Abgasanlage um die Wette. Auf der Landstraße vermittelt der Wagen ein gleichermaßen agiles wie unkompliziert zu handhabendes Fahrerlebnis. Sensibel und präzise reagiert der Zweisitzer auf kleinste Lenkbewegungen, die Bremse ist erstklassig zu dosieren. Wer das Heck bewusst in Unruhe versetzen will, muss nur unsensibel genug mit dem Gaspedal umgehen, die Eingriffsgrenzen der Stabilitätssysteme differieren je nach Fahrmodus.

Einzig die Anwendung des Drehmoments von 420 Newtonmetern verlangt Konzentration beim Schalten, denn es liegt erst bei 5000 Umdrehungen an. Da hat der Boxster S Vorteile, denn er tourt nur halb so viel, um die gleiche Durchzugskraft zu erreichen. Das bedeutet, den GTS 4.0 stets gut unter Zug zu halten, um druckvoll aus der Kehre zu kommen. Es bedeutet aber auch, den Zusammenhang von Kurbelwellenrotation und Spritkonsum nicht ignorieren zu können. Zwar mag es im Alltag möglich sein, dem minimalen Datenblatt-Wert von 8,5 Litern je 100 Kilometer nahezukommen, das pure Fahrvergnügen stellt sich jedoch erst oberhalb dessen ein. Während des Testzyklus wurden im Schnitt 10,9 Liter konsumiert.

Fazit: Ohne Platz für Familie und Hund, ohne Skisack und vorbildliche Verbrauchswerte – das ist der Porsche Boxster GTS 4.0. Und dennoch ist es richtig, dass es solche Autos gibt, erlauben sie denen, die es sich leisten können und wollen, doch pures Fahrvergnügen unter freiem Himmel. Präzision trifft Adrenalin, Wertstabilität trifft Freizeitspaß. Nur gut, wenn man dann noch ein Gebrauchsauto in der Garage hat. (ampnet/afb)

Daten Porsche Boxster GTS 4.0

Länge x Breite x Höhe (m): 4,39 x 1,80 x 1,26
Radstand (m): 2.48
Motor: V6-Benziner, 3995 ccm, Direkteinspritzung
Leistung: 294 kW / 400 PS bei 7000 U/min
Max. Drehmoment: 420 Nm bei 5000–6500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 293 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,5 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 10,8 Liter
Testverbrauch: 10,9 Liter
Effizienzklasse: G
CO₂-Emissionen: 246 g/km
Tankinhalt: 64 L
Leergewicht / Zuladung: 1480 kg / max. 295 kg
Kofferraumvolumen: vorne 150 l, hinten 120 l
Wendekreis: 11,0 m
Bereifung: v:235/35 ZR20, h: 265/35 ZR20
Luftwiderstandsbeiwert: 0,31
Basispreis: 82.675 Euro

Testwagenpreis: 106.927 Euro

Bilder zum Artikel



Porsche Boxster GTS 4.0.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Porsche Boxster GTS 4.0.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Porsche Boxster GTS 4.0.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Porsche Boxster GTS 4.0.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Porsche Boxster GTS 4.0.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Porsche Boxster GTS 4.0.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Porsche Boxster GTS 4.0.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Porsche Boxster GTS 4.0.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse
