

EIN SPYDER ALS VIERTE BOXSTER-VERSION

## Weitere Evolutionsstufe des Einsteiger-Porsche



Der neue Boxster Spyder ist die vierte Evolutionsstufe des Einsteiger-Porsche mit spartanischem Verdeck und nochmals ein gutes Stück teurer.



Jürg Wick

Neben dem inzwischen auf zwölf Versionen angewachsenen 911-Programm steht der Boxster als preisgünstigere und erst noch serienmässig offene Variante. Der Mittelmotorige hat bereits alle Merkmale, welche einen Sportwagen zum Porsche machen: Präzision, Fahrleistungen, Kurvengier, aber auch Alltagsnutzen mit zwei Kofferräumen – dies alles in einer momentan 265 PS starken Verpackung. Darüber fungiert der Boxster S mit einem grösseren Sechszylinder, grossmehrheitlich von den hiesigen Kunden gewählt, seit kurzem aber vom Boxster GTS ausgebremst, der aus dem gleichen 3,4-Liter-Triebwerk 330 statt 315 PS holt und geschärfte Parameter für Sportfahrer bereithält. Alle Boxster sind mit 6-Gang-Schaltung oder mit Getriebeautomatik lieferbar. Da heutzutage die Kunden fast ausschliesslich zur Automatik (PDK) greifen und die Handschalter einem hohen Wertverlust ausgeliefert sind, steht seit neuestem der Spyder zur Disposition: Eine Automatik gibt es

nicht. So ist klar, dass man es mit einer reinen Fahrmaschine zu tun hat, weit jenseits der ursprünglichen Boxster-Idee des günstigen Einsteigers.

### ZWEI AUTODEKADEN AGILER

Der grössere Sechszylinder mit 3,8 Liter Hubraum stammt vom 911 Carrera S, wird aber bei 375 PS eingebremst. Die 25 PS Minderleistung sollen die erhebliche Höherpreisung des 911 rechtfertigen, herausgekommen sind aber dank geringerem Gewicht praktisch identische Fahrleistungen. Und ja, der Spyder verliert beim Dachzumachen einige Sekunden, fühlt sich dafür aber in freier Wildbahn nochmals zwei Autodekaden agiler an. «Sport+»-Taste gedrückt, kann man sich mit dem Boxster Spyder schwindlig fahren: auf 100 km/h in 4,5 Sekunden, und der virtuell komponierte Sound – automatisch über Klappen im Abgastrakt zugeschaltet – lässt zwischen Gastgeben und Gaswegnehmen kaum eine akustische Sünde aus: Drehzahlger, metallisches Hämmern beim Beschleunigen sowie Ballern und Knallen beim Gaswegnehmen.

### SCHON AUS TIEFEN DREHZAHLEN BESCHLEUNIGEN

Aber wo kann man dieses absolute Genussfahren ausserhalb einer Rennstrecke noch zelebrieren? Die Kompetenz, unterhaltsame Sportwagen bauen zu können, wurde jedenfalls einmal mehr in einer neuen offenen Dimension erfolgreich übergebracht.

Unter anderem auch weil das Leergewicht des Roadsters im Sinne besserer Effizienz um 30 Kilogramm reduziert werden konnte, steigt der Fahrzeugpreis im Vergleich zum GTS um runde 10'000 auf 97'600 Fr. Dafür weicht das elektrisch versenkbare und mehrlagige Stoffdach einer einfacheren und niedriger bauenden Lösung mit händisch nicht ganz logischer Bedienung.

Das Werk nennt einen Gesamtverbrauch von 9,9 Litern je 100 Kilometer, beim flotten Fahren sind es dann eher 15 Liter. Der Boxermotor lässt sich problemlos niedertourig fahren und aus tiefen Drehzahlen schön beschleunigen. Aber man kann der Versuchung, das turbulose Sauger-Konzept auszudrehen und ständig im 6-Gang-Menü zu stochern, eben nur schwer widerstehen. Vermutlich werden der Boxster Spyder und sein geschlossener Verwandter, der Cayman GT4 (AI 2127), dank den CO<sub>2</sub>-Gesetzen die letzten ihrer Art gewesen sein. Die EU will ab 2016 auch Soundklappen im Abgastrakt von Neuwagen verbieten. ■

| Typ            | Hubraum (ccm) / Leistung (PS) | Getriebe | Verbrauch (l) | Preis (Fr.) |
|----------------|-------------------------------|----------|---------------|-------------|
| Boxster        | 2706 / 265                    | m6 / a7  | 8,4           | 62'300      |
| Boxster S      | 3436 / 315                    | m6 / a7  | 9,0           | 76'300      |
| Boxster GTS    | 3436 / 330                    | m6 / a7  | 9,0           | 87'100      |
| Boxster Spyder | 3800 / 375                    | m6 / -   | 9,9           | 97'600      |