

Fahrbericht Porsche Boxster GTS: Einer geht noch

Von Axel F. Busse

Aus einem Grundmodell immer neue Abkömmlinge zu erzeugen, beherrscht kaum eine Firma so gut wie Porsche. Beim vorigen 911er waren es zuletzt mehr als 20 Varianten. Nun hat auch die Boxster-Reihe Zuwachs bekommen. Drei Buchstaben und 65 PS mehr machen ihn zum „GTS“. Und was zeichnet ihn im Alltag aus?

Ohne den Boxster gäbe es die Firma Porsche heute womöglich nicht mehr. Vor 18 Jahren, als die Baureihe aufgelegt wurde, ging es der Zuffenhausener Sportwagenschmiede richtig schlecht. Inzwischen wurde sie zu einem der profitabelsten Autohersteller weltweit, viele andere Marken kopieren ihre Modell-Strategie. „Derivate“ heißt das Zauberwort: Hier ein paar Sonderausstattungen ins Paket, dort ein bisschen mehr Leistung – schon sind neue Begehrlichkeiten zahlungskräftiger Kunden geweckt.

Und gut betucht sollte man schon sein, denn knapp 70 000 Euro werden fällig, will man sich den schärfsten der offenen Zweisitzer vor die Haustür stellen. Die Summe ist immerhin 20 000 Euro höher, als für das Boxster-Einstiegsmodell zu veranschlagen sind. Dafür gibt es 730 Kubikzentimeter Hubraum und 65 Pferdestärken mehr sowie ein paar Ausstattungsdetails, die man sich sonst mühsam aus der Aufpreisliste zusammensuchen müsste. Dank des größeren Motors ist auch der Zuwachs an Drehmoment enorm: 370 statt 280 Newtonmeter stehen auf den Datenzetteln. Das ist nur geringfügig weniger, als der 911 Carrera anbietet.

Das Kürzel GTS gibt es bei Porsche seit 1963, im Jahr 2007 wurde es für den Cayenne wiederbelebt. Nach dem Prinzip „Einer geht noch“ wurden danach auch die Baureihen Panamera und 911 um eine GTS-Version ergänzt. Die drei Buchstaben auf dem hinteren Kofferraumdeckel bedeuten aber nicht nur mehr Kraft. Ab Werk rollt der Boxster GTS auf 20 Zoll großen Leichtmetallfelgen an, verfügt über das adaptive Fahrwerk PASM und hat Bi-Xenon-Scheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht. Das Sport Chrono Paket ist ebenso mit an Bord wie die Alcantara-Innenausstattung und eine Sportabgasanlage, mit der man

auf Tastendruck einen unverschämt kernigen Sound entfachen kann.

Wer genau hinsieht, erkennt den nachgeschärften Boxster an den dezenten Veränderungen an Front und Heck. Die modifizierten Lufteinlässe an der Front sind einem erhöhtem Kühlbedarf geschuldet, das schwarz chromatierte Doppel-Endrohr am Heck ist von einem neuen Diffusoreinsatz umrahmt.

Nicht, dass es dem Boxster S an Sportlichkeit gemangelt hätte, aber da das Leistungsgewicht des Newcomers jetzt noch näher an vier Kilogramm pro PS liegt, kann man sich auf einen spürbaren Agilitäts-Unterschied verlassen. Seinen Reiz bezieht er nicht aus dem Versuch, den Fahrleistungen des Elfers nahe zu kommen, sondern aus dem wunderbar ausbalancierten Fahrgefühl, dass das Konzept des Mittelmotors mit sich bringt. Und praktischer als der große Bruder ist er allemal. Die 150 Liter Kofferraumvolumen im Bug und 130 Liter hinter dem Motor sind mehr als doppelt soviel wie der Carrera bietet. Sie erlauben den beiden Insassen auch längere Freizeitausflüge.

Die gehen natürlich bevorzugt in die Sonne, denn wozu braucht man sonst ein offenes Auto? Das Boxster-Stoffverdeck ist von keinem noch so plötzlichen Gewitterguss zu überraschen. Nicht einmal zehn Sekunden braucht es, um sich aus der Ruhestellung hinter den Überrollbügeln schützend über die Insassen zu spannen und dauert damit kaum länger, als sich eine Mütze auf den Kopf zu ziehen. Genauso schnell öffnet es auch wieder und das bis Tempo 50. Das Netzwindeschott, das zum Lieferumfang gehört, ist allerdings nur Kosmetik. Will man offen schneller als 120 km/h fahren, sollte man eine gewisse Zugluft-Resistenz mitbringen.

Leistungsstarke Autos stehen oft im Verdacht, nur etwas für erfahrene Piloten zu sein. Auf den Boxster GTS trifft das nicht zu. Auch Anfänger spüren nach wenigen Kilometern, dass dies Fahrzeug stets berechenbar ist und genau das tut, was man will – egal, ob man eine Kurve nun mit 40 oder 80 km/h anvisiert. Als gäbe es keine Haftungsgrenze, lässt er sich flink und mit erstaunlicher Präzision um jede Kehre zirkeln. Dabei hilft das so genannte Torque Vectoring, das die Drehmoment-Zuteilung an die Antriebsräder steuert.

Leider gehört dies nicht zum GTS-Paket, sondern ist als Sonderausstattung für 1309 Euro zu haben. Entsprechender Platz vorausgesetzt, kann man sich mit seiner Hilfe Runde für Runde ans Übersteuern heran tasten und wird staunen, wie lange es dauert, bis das Heck spürbar nach außen drängt. Den Erfolg seiner Bemühungen kann der Testfahrer dann auf dem G-Force-Meter ablesen. Wer Querbeschleunigungen von mehr als 1 g unterhaltsam findet, braucht nur das Lenkrad gut festzuhalten.

Auch wenn es die ohnehin schon kostspielige Anschaffung eines Boxster GTS noch einmal um fast 3500 Euro verteuert, auf das PDK-Doppelkupplungsgetriebe sollte man nicht verzichten. Das Märchen vom Sportwagen, der gefälligst von Hand geschaltet werden muss, glaubt zum Glück kaum noch jemand, und auch die Porsche-Kunden haben sich inzwischen mehrheitlich dazu bekannt. Außer für wieselflinke Gangwechsel sorgt es nämlich für akustischen Genuss, denn bei heftigem Bremsen und gleichzeitigem Herunterschalten beglückt die Elektronik die Zeugen des Vorgangs mit deftigen Zwischengas-Stößen, die bei aktivierter Sport-Plus-Taste noch dramatischer klingen.

Weiterer angenehmer Nebeneffekt der siebengängigen Schaltbox: Im Normverbrauch fährt der automatisierte GTS um 0,8 Liter günstiger die normierten 100 Kilometer ab, 8,2 Liter wurden auf dem Rollenprüfstand ermittelt. Im wirklichen Leben waren es auf dieser Testfahrt 9,6 Liter. Angesichts von Hubraum und Leistung ein respektabler Wert, der verständlich macht, warum sich Porsche-Offizielle immer wieder rühmen, die effizientesten Sportwagen zu bauen. Vollgas-Junkies werden mit diesem Wert wohl kaum auskommen, aber Selbstbeschränkungen in Sachen Fahrspaß muss man sich nicht auferlegen, wenn man unter zehn Litern bleiben will.

Fazit: Wäre dieser Name im Porsche-Sortiment nicht schon vergeben, man müsste ihn dem neuesten Boxster anheften: Cayenne. So pfeffrig ist der 330 PS starke Zweisitzer, dass er der Ikone 911 wieder einen Hauch näher gekommen ist. Das Fahrverhalten ist bei allem Temperament sehr ausgewogen, seine praktischen Vorzüge lassen sich im Gepäckvolumen messen. Und günstiger zu haben ist er auch noch. Wozu brauchte man doch den Elfer noch gleich? (ampnet/afb)

Datenblatt Porsche Boxster GTS

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,40 x 1,80 x 1,27

Radstand 2,48 m

Leergewicht / Zuladung: min. 1375 kg / max. 310 kg

Kofferraumvolumen: 280 l

Motor: 6-Zylinder-Boxermotor, 3436 ccm

Leistung: 243 kW / 330 PS bei 6700 U/min

Drehmoment max.: 370 Nm von 4500 - 5800 U/min

Höchstgeschwindigkeit 279 km/h

Beschleunigung 0 - 100 km/h 4,7 Sek

Normverbrauch im Schnitt: 8,2 l / Testverbrauch 9,6 l

CO₂-Emissionen: 190 g/km

Grundpreis: 73 405,95 Euro

Bilder zum Artikel



Porsche Boxster GTS.



Porsche Boxster GTS.



Porsche Boxster GTS.



Porsche Boxster GTS.



Porsche Boxster GTS.



Porsche Boxster GTS.



Porsche Boxster GTS.



Porsche Boxster GTS.



Porsche Boxster GTS.



Porsche Boxster GTS.



Porsche Boxster GTS.
