



Porsche Boxster S 3.4 PDK

Zweitüriger Roadster der oberen Mittelklasse
(228 kW / 310 PS)

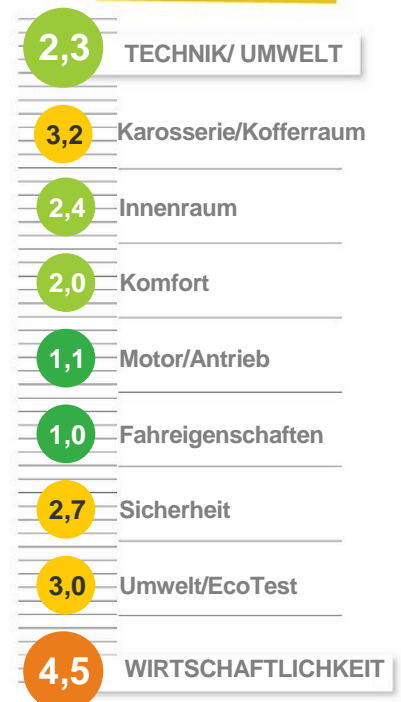
Der Porsche Boxster S ist nun auf 310 PS erstarkt und erstmals mit Doppelkupplungsgetriebe (PDK) lieferbar. Im Innenraum fällt vor allem das stark überarbeitete Navigationssystem auf, welches nun über einen Touchscreen verfügt. Das 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe passt durch die kurzen Schaltzeiten sehr gut zum leistungsstarken Motor. Der Verbrauch konnte speziell auf der Autobahn und auf der Landstraße gegenüber dem Vorgänger gesenkt werden (bei moderater Fahrweise). Das Fahrwerk und die Lenkung gehören zur Spitzenklasse des Automobilbaus und sorgen für hohen Fahrspaß, speziell auf kurvigen Landstraßen. Dank der serienmäßigen, in zwei Stufen einstellbaren Stabilitätskontrolle wird der Fahrer bei kritischen Fahrmanövern unterstützt, was den Porsche auch dank des neutralen Fahrverhaltens sehr sicher macht. Nur bei Nässe sollte die enorme Kraft, welche auf die Hinterräder wirkt, nicht unterschätzt werden. Der Boxster S zeigt durchweg eine schlechte Wirtschaftlichkeit, einzig der stabile Restwertverlauf mildert das Ergebnis noch etwas ab. Der Grundpreis des fahraktiven Roadsters beträgt stolze 59.000 Euro. **Karosserievarianten:** Cayman (Coupe) **Konkurrenten:** Audi TT, BMW Z4, Mercedes SLK, Nissan 370Z

+ sehr gute Verarbeitung, einfache Bedienung, perfekte Sitze, sehr gute Fahrleistungen, sehr präzise Lenkung, hohe Fahrstabilität, exzellente Bremsen

- hoher Stadtverbrauch, sehr schlechte Wirtschaftlichkeit, Kindersitze auf Beifahrersitz nicht erlaubt



ADAC-URTEIL



3,2 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,7 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie ist sorgfältig verarbeitet, Türen und Hauben sitzen passgenau. Sie ist sehr torsionssteif, nichts rüttelt und nichts rappelt, selbst auf schlechter Straße. Im Innenraum dominieren hochwertige, bestens verarbeitete Materialien. Das elektrisch-hydraulisch angetriebene Dach öffnet und schließt jeweils innerhalb 15 Sekunden, sogar bis 50 km/h. Nicht nur die Karosserie, auch der Unterboden ist aerodynamisch optimiert - das verringert den Verbrauch und erhöht die Endgeschwindigkeit. Der herausfahrende Heckspoiler verbessert die Bodenhaftung. Die maximale Zuladung beträgt für einen zweisitzigen Roadster sehr gute 240 kg.

⊖ Die Karosseriefanken sind vor Beschädigungen durch dagegenschlagende Autotüren nicht geschützt. Es gibt kein Reserverad, sondern nur ein Pannenset.

2,9 Sicht

⊕ Der Fahrer hat eine gute Übersicht nach vorn, die Abmessungen der Karosserie sind durch die angedeuteten Kotflügel gut abschätzbar. Sehr helle Bi-Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht sind als Extra zu haben. Selbsttätig abblendende Innen- und Außenspiegel sind weitere Optionen. Der linke Außenspiegel ist asphärisch gestaltet, so dass Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können. Das helle LED-Tagfahrlicht sieht nicht nur gut aus, es verbessert auch die Erkennbarkeit des Fahrzeugs.

⊖ Besonders bei geschlossenem Dach ist die Sicht nach schräg hinten sehr schlecht. Bei geöffnetem Verdeck ist die Rundumsicht dagegen deutlich besser. Ein akustische Einparkhilfe hinten ist nur gegen Aufpreis lieferbar, aufgrund der schlechten Sichtverhältnisse nach hinten sollte diese serienmäßig verbaut sein. Wegen der tiefen Sitzposition ist die Sicht auf den Verkehr nicht besonders gut.

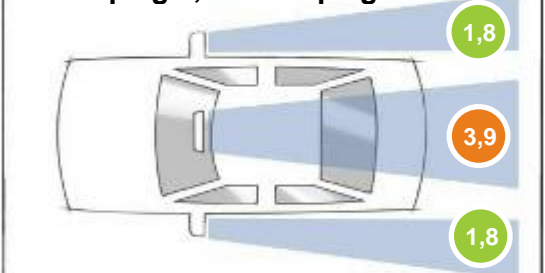
3,7 Ein-/Ausstieg

⊕ Zum Ent- und Verriegeln der Türen und Kofferraumklappen gibt es eine Fernbedienung. Mit der "Homefunktion" wird verlassenden und ankommenden Passagieren der Weg beleuchtet. Wird das Fahrzeug bei geöffneter Beifahrertüre verschlossen, ertönt ein Hupsignal, dadurch wird der Fahrer daran erinnert, den Schlüssel aus dem Fahrzeug zu nehmen, damit dieser nicht versehentlich eingesperrt wird.

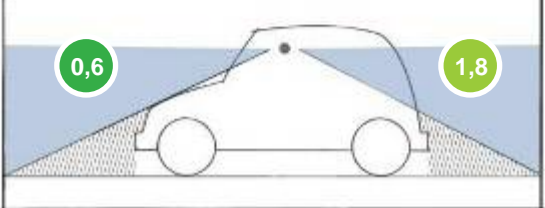
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Wie bei anderen Roadstern ist die Sicht bei geschlossenem Verdeck äußerst eingeschränkt.

⊖ Wie bei allen Sportwagen mit niedriger Karosserie steigt man auch im Boxster recht unbequem ein und aus. Vor allem, wenn man in einer schmalen Lücke parkt und sich die breiten Türen nicht weit öffnen lassen. Einfacher geht's, wenn das Dach geöffnet ist. Werden die Türen mit der Fernbedienung verriegelt, ist für die Insassen im Fahrzeug kein Aussteigen mehr möglich. Wird der Schlüssel in einem der beiden Kofferräume vergessen und dann die Klappe geschlossen, kommt man bei verriegeltem Fahrzeug nicht mehr an die Schlüssel.

2,8 Kofferraum-Volumen*

Vorn und hinten befindet sich jeweils ein 130 l großer Kofferraum. Das ist für einen Roadster akzeptabel. Im hinteren sollte wegen der Wärmeabstrahlung des Motors nichts temperaturempfindliches deponiert werden.



Im Heck findet man einen 130 l fassenden Kofferraum. Vorne gibt's noch einen von gleicher Größe.

4,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferräume sind mit den großen Ladeöffnungen gut zugänglich.

⊖ Das Gepäck muss vorn wie hinten über eine ziemlich hohe Bordwand gehoben werden. Dabei können leicht Teile der Karosserie verkratzt werden. Beide Klappen lassen sich nur über Schalter im Innenraum oder über den Schlüssel öffnen. Zum Anheben fehlt ein Griff, wodurch man sich die Finger schmutzig machen kann. Auch beim Schließen kann man sich verschmutzen, da die Klappe zuge drückt werden muss. Die Klappe des vorderen Kofferraum kann nur umständlich entriegelt werden (ähnlich wie normale Motorhaube).

4,8 Kofferraum-Variabilität

Der vordere Kofferraum ist auch für kleine Gepäckstücke gut zu verwenden, weil die wegen der kleinen Grundfläche nicht so weit herumrutschen können.

⊖ Durch das Mittelmotorkonzept ist kein Durchladen möglich. Durch die getrennten Kofferräume können trotz des insgesamt recht großen Kofferraumvolumen keine sperrigen oder großen Gegenstände transportiert werden.

⊕ Der Porsche Boxster lässt sich gut bedienen - Lenkrad (längs- und höheneinstellbar), Schalthebel und Pedale sind ergonomisch einwandfrei angeordnet, alle zum Fahren wichtigen Schalter und Hebel liegen gut zur Hand. Die Instrumente - dominiert vom großen Drehzahlmesser - liegen direkt im Blickfeld des Fahrers und lassen sich sehr gut ablesen. Ein Bordcomputer, der über Fahr- und Betriebszustände informiert, ist serienmäßig. Die Sitze sind gegen Aufpreis mit praktischen Schaltern elektrisch einstellbar. Die Fensterheber funktionieren auch ohne Zündung und besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik. Allerdings fehlt ein Einklemmschutz. Das aufpreispflichtige Navigationssystem mit Touchscreen lässt sich intuitiv bedienen. Auch das Radio ist einfach bedienbar, es fehlt aber eine Lenkradfernbedienung. Die Lautsprecher sorgen für klaren Klang und kräftige Bässe, auch bei lauter Musik. Der aufpreispflichtige Tempomat lässt sich über einen Hebel rechts unter dem Lenkrad recht einfach bedienen, es fehlt aber eine Anzeige der aktuell eingestellten Geschwindigkeit. Der Blinker besitzt eine Antippfunktion (einmal tippen, dreimal blinken). Eine Berganfahrhilfe ist sowohl beim Schaltgetriebe als auch beim PDK serienmäßig an Bord.



Verarbeitung und Funktionalität auf höchstem Niveau bietet der Fahrerplatz des Boxster.

⊖ Die Bedienung der Klimaautomatik gestaltet sich während der Fahrt etwas schwierig, da sie zu weit unten angeordnet ist und die Schalter recht klein sind. Zudem verdeckt der Gangwählhebel teilweise die Schalter. Es gibt keine Kontrolle, die anzeigt, ob das Fahrlicht eingeschaltet ist. Die Kontrollleuchte für die Nebelrückleuchte ist schlecht erkennbar im Lichtschalter integriert. Die Innenraumbeleuchtung ist schlecht, da es nur eine zentrale Leuchte gibt, welche nur schwach leuchtet. Das Fahrzeug warnt den Fahrer nur vor geöffneter Heck- oder Frontklappe. Bei nicht richtig verschlossenen Türen erfolgt keine Warnung. Es gibt nur sehr wenig Ablagen, das Handschuhfach hat dagegen eine befriedigende Größe und ist beleuchtet. Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen stört beim Angurten.

- ⊕ Über den beiden Plätzen ist viel Kopffreiheit vorhanden, der Fahrersitz lässt sich für Personen bis ca. 1,95 m zurück schieben.
- ⊖ Die geringe Innenbreite sorgt besonders bei geschlossenem Dach für ein nicht besonders gutes Raumgefühl.

2,0

KOMFORT

2,2

Federung

Testwagen mit aktiver Dämpferkontrolle (PASM).

+ Das tendenziell straff ausgelegte Fahrwerk lässt sich per Schalter am Armaturenbrett auf noch sportlicher stellen. Im Normalmodus dringen Einzelhindernisse oder kurze Bodenwellen überraschend gut gedämpft bis in den Innenraum. Es sind nur geringe Seiten- und Wankbewegungen vorhanden. Bei Aktivierung des Sportmodus strafft sich das Fahrwerk, der Porsche liegt dann extrem satt auf der Straße und folgt ohne Nicken oder Wanken dem Fahrbahnverlauf.

- Im Sportmodus dringen Einzelhindernisse sehr deutlich bis zu den Insassen durch, die harten Schläge beim Überfahren von Kanaldeckeln oder anderen Hindernissen sind alles andere als rückschonend.

1,1

Sitze

Testwagen mit adaptiven Sportsitzen.

+ Die ausgewogen straff gepolsterten Sportsitze sind körpergerecht konturiert und bieten so vorzüglichen Halt. Trotzdem sind auch auf langen Strecken bequem. Durch die vielfachen Einstellmöglichkeiten finden kleine und große Fahrer ihre optimal Sitzposition. Die Lehnen- und Sitzflächenwangen lassen sich individuell in der Breite einstellen. Breite Personen passen kaum in die sehr eng geschnittenen Sitze, da der Lehnenwangenabstand zu gering ist. Fahrer- und Beifahrersitz sind mit einer einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet.

4,1

Innengeräusch

- Der gemessene Geräuschpegel bei geschlossenem Dach ist hoch. Größten Anteil daran haben die doch deutlich in den Innenraum dringenden Windgeräusche. Der Motor zeigt sich bei konstanter Fahrt in hohen Gängen erstaunlich zurückhaltend im Geräuschpegel. Beschleunigt man das Fahrzeug, dringt sonorer, mit steigender Drehzahl immer schriller klingender Motorsound in den Innenraum. Zwischen 5.000 und 6.000 U/min erreicht die Soundkulisse des direkt hinter dem Fahrer sitzenden Boxermotors seinen Höhepunkt, die kreischende Auspuffanlage und die Ansaugergeräusche des Motors sorgen für Gänsehaut.

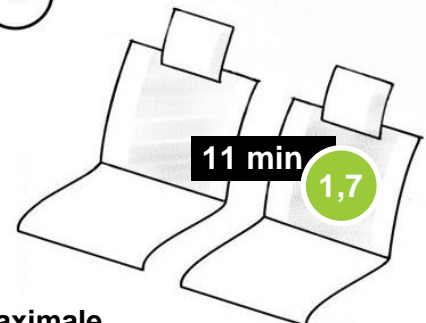
2,0

Klimatisierung

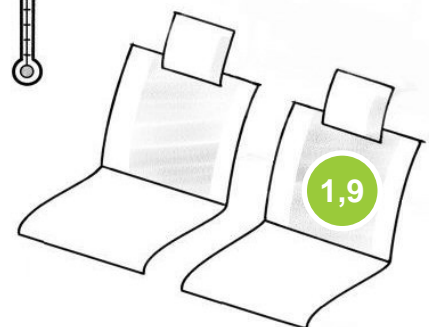
(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

+ Der großvolumige Motor sorgt für ordentlich Abwärme. So ist bereits nach kurzer Strecke die Luft im Innenraum angenehm temperiert. Die Klimautomatik (Aufpreis) arbeitet feinfühlig und situationsangepasst. Mit dem optional erhältlichen Windschott sind bei geöffnetem Verdeck die Luftverwirbelungen dezent.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

1,1

MOTOR/ANTRIEB

0,6

Fahrleistungen*

⊕ Der 3,4 l Boxermotor mit sechs Zylindern sorgt selbst bei niedrigen Drehzahlen für ordentliche Fahrleistungen. Richtig gut hängt der 310 PS Mittelmotor-Sportwagen aber erst ab ca. 4.500 U/min am Gas. Dann wird der rund 1,4 t schwere Sportwagen bis zu einer Abregeldrehzahl von 7.500 U/min wie eine Rakete nach vorne katapultiert. Das maximale Drehmoment von 360 Nm liegt dank variabler Nockenwellenverstellung über einen breiten Drehzahlbereich von 4.400 bis knapp 6.000 U/min an. Der Spurt von 0 auf 100 km/h vollzieht der Boxster S mit PDK in gerade 5,2 s, bei sportlicher Motoreinstellung (Taste "Sport Plus") geht es sogar nochmals 0,2 s schneller vorwärts.

1,7

Laufkultur

⊕ Der Boxermotor zeigt sich bauartbedingt sehr laufruhig. Der frei von Massenkräften laufende Sechszylinder zeigt kaum Vibrationen oder störende Brummfrequenzen.

1,5

Schaltung

⊕ Das optionale Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) schaltet alle Gänge ohne Zugkraftunterbrechung in wenigen Millisekunden durch. Im Normal-Modus werden sie ruckfrei und kaum spürbar gewechselt. Ändert man die Schaltcharakteristik auf "Sport Plus" werden die Gänge hart und blitzschnell gewechselt. Im Automatikmodus werden die Gänge aber dann sehr lange gehalten, bis hoch geschaltet wird. Bei der kleinsten Änderung der Gaspedalstellung schaltet das PDK dann gleich in den Gang, mit welchem die beste Beschleunigung erreicht wird. Das ist für die Rennstrecke durchaus sinnvoll, im Alltagsbetrieb, auch bei sportlicher Fahrweise aber nervig. Die Gänge können auch manuell über Lenkradtasten durch Antippen des Wählhebels gewechselt werden. Das funktioniert prinzipiell sehr gut, ihre Anordnung erfordert aber einen deutlichen Gewöhnungsaufwand. Wird die Lenkradtaste von sich weg gedrückt, wird hoch geschaltet, zieht man an der Taste, wird ein Gang nach unten geschaltet. Das entspricht nicht der Bauart der meisten anderen Serienfahrzeuge und erfordert Anfangs hohe Konzentration, damit nicht versehentlich der falsche Gang gewählt wird.

1,0

Getriebeabstufung

⊕ Die sieben Gänge zeigen sich perfekt abgestimmt. Die ersten sechs Gänge sind auf sportliche Fahrleistungen getrimmt, bei starkem Beschleunigen liegt die Anschlussdrehzahl immer genau in dem Drehzahlbereich, in dem das höchste Drehmoment herrscht. Perfektion auf höchstem Niveau. Der sehr lang übersetzte siebte Gang ist als klassischer Schongang ausgelegt und sorgt bei konstanter Fahrgeschwindigkeit für einen geringen Verbrauch. Die Höchstgeschwindigkeit von 272 km/h wird im sechsten Gang erreicht. Betätigt man das Fahrprogramm "Sport Plus", lässt sich der siebte Gang nicht mehr anwählen, denn dann stehen alle Zeichen auf sportlich.

1,0

FAHREIGENSCHAFTEN

1,2

Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des Porsche Boxster S bewegt sich dank stark mittenzentrierender Lenkung und straffem Fahrwerk auf höchstem Niveau. Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen bringen den flachen Sportwagen nicht aus der Ruhe. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls reagiert das Fahrzeug mit kaum Verzögerung auf Lenkbefehle und bleibt immer beherrschbar, das serienmäßige Stabilitätsprogramm greift (im Normalmodus) früh ein und stabilisiert das Fahrzeug. Im Sportmodus wird leichtes Übersteuern zugelassen, allerdings werden kritische Situationen noch rechtzeitig abgemildert. Die Traktion ist dank Hinterradantrieb und optimaler Gewichtsverteilung gut, die elektronische Stabilitätskontrolle und das Sperrdifferential sorgen für hohes Gripniveau. Bei Nässe sollte allerdings vorsichtig mit dem Gaspedal umgegangen werden, wird in der Kurve zuviel Gas gegeben hat die Traktionskontrolle mühe, das Fahrzeug einzufangen.

1,2

Kurvenverhalten

⊕ Dank optimaler Gewichtsverteilung sind sehr hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich, das Fahrzeug verhält sich im Grenzbereich weitgehend neutral, mit geringer Tendenz zum Untersteuern. Dank des Mittelmotors ist der Roadster hier sogar dem 911er überlegen. Das Stabilitätsprogramm PSM greift im Grenzbereich recht spät, aber noch rechtzeitig ein, um den Fahrer zu unterstützen. Lastwechselreaktionen kennt der neue Boxster S praktisch nicht mehr, das Heck lenkt zwar bei schnellem loslassen des Gaspedals in der Kurve leicht nach, was den Porsche handlicher wirken lässt, kritische Situationen entstehen dadurch aber nicht.

1,2

Lenkung*

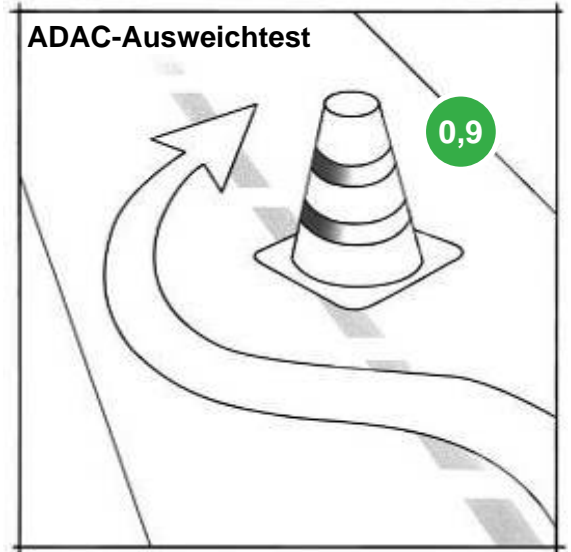
⊕ Die Lenkung gehört zur Extraklasse. Selbst bei höchstem Tempo spricht sie spontan an, ohne dabei nervös zu sein. Hinzu kommt die hohe Zielgenauigkeit und der sehr gute Kontakt zur Fahrbahn. Die sehr direkte Lenkung lässt den Roadster enorm handlich wirken. Selbst beim Rangieren auf engem Raum gefällt die Lenkung durch die für einen Sportwagen im Stand leichtgängige Lenkung und den kleinen Wendekreis.

0,7

Bremse

⊕ Die üppig dimensionierte 4-Kolben Bremsanlage des neuen Boxster S setzt Maßstäbe. Der Bremsweg aus 100 km/h beträgt rekordverdächtige 30,5 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifengröße Vorderachse: 235/35 ZR19, Hinterachse: 265/35ZR19, Michelin Pilot Sport). Die Bremsanlage zeigt dabei eine hohe Standfestigkeit und lässt sich ausgezeichnet dosieren. Optional ist auch eine Keramik-Bremsanlage lieferbar, auf welche allerdings im Alltagsbetrieb getrost verzichtet werden kann, vor allem wenn man sich den Aufpreis von über 8.000 Euro zu Gemüte führt.

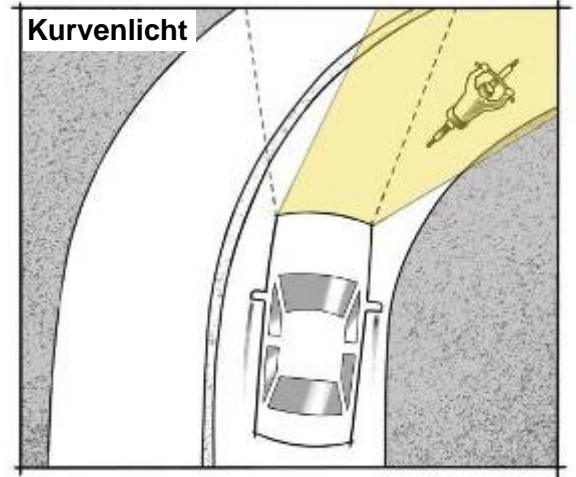
ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Boxster S ist serienmäßig mit dem Fahrstabilitätssystem PSM ausgestattet. Das weiterentwickelte PSM bietet nun auch einen Bremsassistenten, welches bei einer Gefahrenbremsung den vollen Bremsdruck zur Verfügung stellt und die Bremsbeläge bei schnellem Gaswegnehmen bereits leicht an die Brems Scheibe anlegt. Gegen Aufpreis ist ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem erhältlich, welches über Drucksensoren im Reifen die Werte ins Cockpit übermitteln und bei einer Reifenpanne den Fahrer früh warnen. Helle Bi-Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht kosten extra. Die LED Rückleuchten sind von nachfolgenden Fahrzeuglenkern besonders gut zu erkennen. Rückleuchten warnen bei geöffneten Türen.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Das Fahrzeug ist mit sechs Airbags ausgestattet (Frontairbags, Seitenairbags in der Sitzlehne und Kopfairbags in den Türtafeln), dadurch sollten gute Crasheergebnisse erreicht werden (Crashtest nach EuroNCAP liegt nicht vor). Die in die Lehnen integrierten Kopfstützen reichen für Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m, bei optimal geringem Abstand zum Kopf. Seatbeltreminder ermahnen zum Anschnallen. Stabile Stahlbügel hinter den Kopfstützen schützen die Insassen bei einem Überschlag. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

⊖ Warndreieck und Verbandmaterial sind im vorderen Kofferraum untergebracht. Bei einem Frontcrash sind diese eventuell nicht mehr zugänglich.

Kindersicherheit

⊖ Die Beifahrerairbags sind nicht abschaltbar. Isofix und ein Schlüsselschalter zur Deaktivierung des Beifahrerairbags sind nachträglich nachrüstbar. Kindersitze können zwar lagestabil befestigt werden, laut Betriebsanleitung ist die Verwendung von Kindersitzen ohne Beifahrerairbag-Deaktivierung aber nicht erlaubt. Das Beifahrerfenster besitzt eine Aufwärtsautomatik aber keinen Einklemmschutz.

Fußgängerschutz

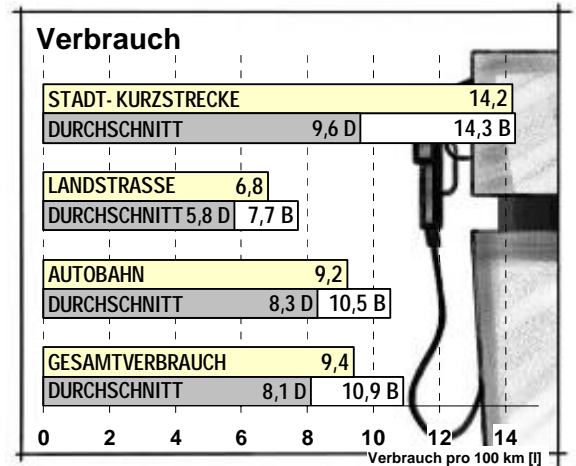
⊕ Die Karosserie ist weitgehend glattflächig und im Bugbereich nachgiebig. Unter der Fronthaube befinden sich kaum harte Teile. Das sollte auf ein moderates Verhalten bei einem Unfall mit Fußgängern schließen lassen.

3,0 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO2*

Der Durchschnittsverbrauch des Porsche Boxster S liegt für einen Sportwagen bei akzeptablen 9,4 l auf 100 km (ADAC-Messung). Auf der Autobahn liegt der Verbrauch bei 9,2 l (maximal 130 km/h), außerorts bei 6,8 l auf 100 km. Durch den sehr lang ausgelegten siebten Gang halten sich die Verbrauchswerte speziell auf der Autobahn und auf der Landstraße in Grenzen. Vorausgesetzt, es wird gefühlvoll Gas gegeben. Bei sportlicher Fahrweise sind auch Verbräuche von knapp 15 l auf 100 km keine Seltenheit. Beim ADAC-EcoTest erhält der Boxster S mit einem CO₂-Ausstoß von 224 g/km 25 von 50 möglichen Punkten.

– Der Stadtverbrauch ist mit 14,2 l im Schnitt deutlich zu hoch.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

2,4 Schadstoffe

Während des Kaltstarts sind die HC-Werte (Kohlenwasserstoffe) im Abgas relativ hoch.

+ Nach der Warmlaufphase ist der Schadstoffausstoß gering. Beim ADAC-EcoTest werden in diesem Kapitel 36 von 50 Punkten erreicht. Insgesamt erhält der Porsche Boxster S 61 Punkte beim ADAC-EcoTest und erreicht dadurch drei von fünf Sternen.

4,5 WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,5 Betriebskosten*

– Der recht hohe Verbrauch an SuperPlus hat hohe Betriebskosten zur Folge.

5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ist eine Wartung fällig. Dies ist ein zeitgemäß langes Wartungsintervall, welches die Anzahl der Werkstattbesuche verringern. Der 3,4 l-Sechszylinder besitzt eine Steuerkette, durch die ein oft teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

+ Porsche spendiert nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile.

– Teure Werkstattstundenpreise sowie extrem hohe Kosten für Reifenersatz sorgen für die schlechte Note. Zudem gewährt Porsche noch immer keine allgemeine Herstellergarantie.

2,0 Wertstabilität*

⊕ Das sehr gute Image von Porsche als Premium-Sportwagenhersteller sollte auch beim Boxster S einen guten Restwertverlauf zur Folge haben.

5,3

Kosten für Anschaffung*

⊖ Die Anschaffungskosten sind mit knapp 59.000 Euro (inkl. PDK) hoch. Als Gegenwert erhält man allerdings einen fahraktiven zweisitzigen Roadster, welcher für Aufsehen sorgt.

4,2

Fixkosten*

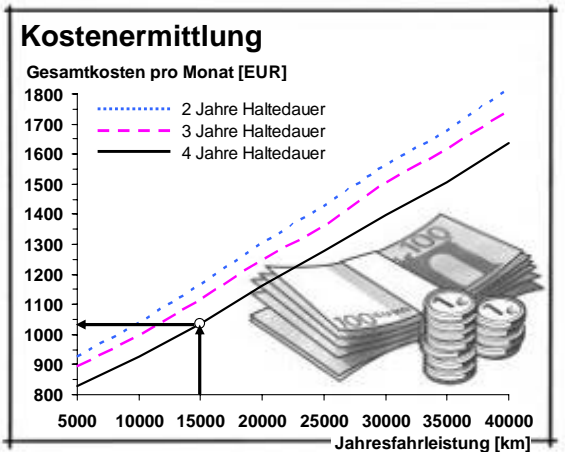
⊕ Die geringe Unfallhäufigkeit von Roadster in dieser Klasse hat eine sehr niedrige Typenklasseneinstufung in der Haftpflichtversicherung zur Folge.

⊖ Anders sieht es bei den Kaskoversicherungen aus. Die erhöhte Diebstahlfahrer hat sehr schlechte Einstufungen zur Folge. Auch die jährlichen Steuern fallen aufgrund des großen Hubraums und des hohen CO₂-Ausstoßes hoch aus.

4,8

Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Die teuren Werkstattpreise und der hohe Anschaffungspreis haben hohe absolute monatliche Unterhaltskosten zur Folge.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1036 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.9	S 3.4
Aufbau/Türen	RO/2	RO/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2893	6/3436
Leistung [kW(PS)]	188(255)	228(310)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	273/4400	360/4400
0-100 km/h[s]	5,9	5,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	263	274
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	9,6 SP	9,9 SP
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/25/28	14/28/28
Steuer pro Jahr [Euro]	260	290
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	860	1027
Preis [Euro]	46142	55781

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	3436 ccm
Leistung	228 kW (310 PS)
bei	6400 U/min
Maximales Drehmoment	360 Nm
bei	4400 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/40R18ZR/265/40R18ZR
Reifengröße (Testwagen, vo./hi.)	235/35ZR19Y/265/35ZR19Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,15 m
Höchstgeschwindigkeit	272 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (1. + 1.Gang)	2,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	30,7 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	9,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	14,2/ 6,8/ 9,2 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	221g/km/ 224g/km
Innengeräusch 130km/h	75dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4342/1801/1294 mm
Leergewicht/Zuladung	1434 kg/241 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	260 l/260 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/ kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	64 l
Reichweite	680 km
Garantie	keine
Rostgarantie	10 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	173 Euro
Monatliche Werkstattkosten	118 Euro
Monatliche Fixkosten	125 Euro
Monatlicher Wertverlust	620 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.036 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/28/28
Grundpreis	58.727 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Porsche Boxster S 3.4 PDK

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (PDK)	2.945 Euro°
Bremsassistent	Serie
Dämpferkontrolle, elektronisch (PASM)	1.547 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (inkl. ASR)	Serie
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	512 Euro
Regen- und Lichtsensor (Paket)	530 Euro
Reifendruckkontrolle	643 Euro°
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Tempomat	440 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	1.559 Euro°

INNEN

Airbag, Seite	Serie
Airbag, Seite, Kopf	Serie
Fensterheber, elektrisch	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Paket)	530 Euro
Isofix-Kindersicherungssystem (nachrüstbar)	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	464 Euro°
Navigationssystem	2.922 Euro°
Sitzbezüge, Leder	ab 3.076 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	417 Euro°
Sitzlüftung	1.131 Euro
Windschott	327 Euro°

AUSSEN

Alarmanlage	Serie
Außenspiegel, automatisch abblendend (Paket)	530 Euro
Lackierung Metallic	904 Euro°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,2	Fahreigenschaften	1,0
Verarbeitung	1,7	Fahrstabilität	1,2
Sicht	2,9	Kurvenverhalten	1,2
Ein-/Ausstieg	3,7	Lenkung*	1,2
Kofferraum-Volumen*	2,8	Bremse	0,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	4,3	Sicherheit	2,7
Kofferraum-Variabilität	4,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,3
Innenraum	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Bedienung	1,7	Kindersicherheit	5,0
Raumangebot vorne*	3,0	Fußgängerschutz	2,5
Innenraum-Variabilität	4,0	Umwelt/EcoTest	3,0
Komfort	2,0	Verbrauch/CO2*	3,5
Federung	2,2	Schadstoffe	2,4
Sitze	1,1		
Innengeräusch	4,1	WIRTSCHAFTLICHKEIT	4,5
Klimatisierung	2,0	Betriebskosten*	4,5
Motor/Antrieb	1,1	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Fahrleistungen*	0,6	Wertstabilität*	2,0
Laufkultur	1,7	Kosten für Anschaffung*	5,3
Schaltung	1,5	Fixkosten*	4,2
Getriebeabstufung	1,0	Monatliche Gesamtkosten*	4,8

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest