



## Porsche Boxster S PDK

Zweitüriger Roadster der oberen Mittelklasse  
(232 kW / 315 PS)

**D**er neue Boxster S - ein Roadster, der viel Fahrspaß garantiert. Der Porsche kann nicht nur mit bester Verarbeitung, sondern auch mit ausgezeichnetem Fahrverhalten überzeugen. Die Lenkung spricht, wie es sich für einen Sportwagen gehört, spontan an, erweist sich als zielgenau und gibt dem Fahrer eine sehr gute Rückmeldung. Der Boxster S glänzt mit einer sehr guten Fahrstabilität und sorgt besonders auf kurvigen Landstraßen für hohen Fahrspaß. Die optionale Federung (mit geregelter Dämpfungssystem) ist sportlich straff, bietet aber dennoch einen guten Restkomfort. Der 3,4-Liter-Boxer mit 315 PS kann in Verbindung mit dem optionalen Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) einen ordentlichen Vortrieb realisieren. Das Resultat ist ein sehr Gutes bei den Fahrleistungen, jedoch nur ein Durchschnittliches im ADAC EcoTest. Um den Boxster offen zu genießen, bedarf es nur zehn Sekunden - dann hat sich das Verdeck automatisch geöffnet. Das Öffnen und Schließen ist auch während der Fahrt bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h möglich. Dank dem optionalen Windschott wird es im Innenraum nicht zu zugig. Ist man jedoch schnell unterwegs, wird es sehr laut. Alles in allem ein gelungenes Spaßmobil, das jedoch einen stolzen Preis von mindestens 63.017 hat. Zudem zeigt sich die Liste der optionalen Ausstattung lang. **Karosserievarianten:** Cayman.

**Konkurrenten:** u.a.: Jaguar F-Type.

- +** hervorragende Motor-Getriebe-Kombination, kräftige und standhafte Bremse, sicheres und agiles Fahrverhalten
- kleine/unpraktische Kofferräume, unflexibler Innenraum, schlechte Rundumsicht, hoher Anschaffungspreis (lange Aufpreisliste)



### ADAC-URTEIL

2,5 AUTOTEST

4,3 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

4,5 Familie

2,8 Stadtverkehr

3,6 Senioren

2,4 Langstrecke

4,5 Transport

1,0 Fahrspaß

3,4 Preis/Leistung

Stand: Juli 2013  
Text: Martin Brand

**+** Der Boxster S kann mit sehr guter Verarbeitungsqualität überzeugen. Das Finish der Karosserie macht einen sehr guten Eindruck und auch der Innenraum präsentiert sich hochwertig. Die optionale Lederausstattung mit dem aufpreispflichtigen Alu-Interieurpaket werten das Interieur auf. Die Türausschnitte sind ordentlich nach außen abgedichtet und die lackierten Schweller werden von massiven Trittleisten geschützt. Das Öffnen und Schließen des Verdecks erfolgt voll automatisch, ist bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h möglich und dauert 10 Sekunden. Das Verdeck kann auch mit der Funkfernbedienung geöffnet und geschlossen werden. Vorbildlich ist der Fahrzeugboden: Von vorn bis zum Motor ist er komplett verkleidet, was die Aerodynamik optimiert und somit auch den Kraftstoffverbrauch senkt. Der Tankverschluss ist in die Zentralverriegelung einbezogen und dank eines Fehlbetankungsschutzes ist ein Befüllen mit falschem Kraftstoff nicht möglich. Zudem erweist sich die Karosserie des Boxsters als sehr verwindungssteif und schüttelt auch auf schlechten Straßen nicht.

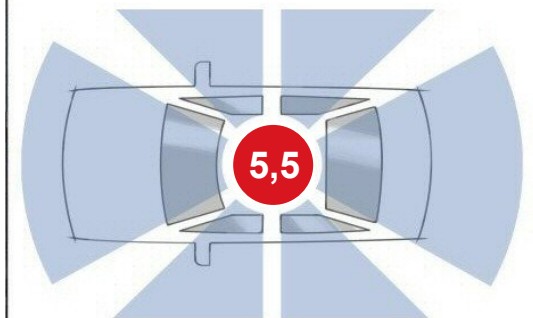
**-** Rundum gibt es am Porsche keinen wirksamen Schutz vor kleinen Remplern. Stoßleisten fehlen. Auch wenn die Stoßfänger Kunststoffeinlagen besitzen und nicht komplett lackiert sind, der lackierte Hauptträger wird immer in Mitleidenschaft gezogen.

**-** Die Alltagstauglichkeit des Roadster ist nicht besonders gut, steht bei einem Sportwagen aber auch nicht zwingend im Vordergrund. Der Boxster S bietet lediglich zwei Sitzplätze und die maximale Zuladung fällt mit 260 kg nicht besonders üppig aus. Mit einer Tankfüllung (64 l) lassen sich durchschnittliche Reichweiten bis gut 700 Kilometer realisieren. Im Falle einer Reifenpanne ist nur ein Reparaturset vorhanden, das sich unter Umständen als unbrauchbar erweisen kann. Zudem ist das Reparaturset ungünstig unter der Wasserkastenabdeckung untergebracht. Wagenheber und Radmutterenschlüssel sucht man vergeblich.

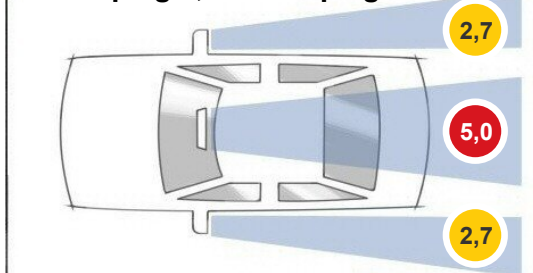
Die Übersichtlichkeit des Boxsters ist nur durchschnittlich, besonders das Heck lässt sich kaum einsehen. Allerdings wird der Fahrer beim Rangieren durch Parksensoren am Heck unterstützt. Tief liegende Hindernisse lassen sich hinter dem Fahrzeug nur zufriedenstellend wahrnehmen. Die Sicht in den Außenspiegeln ist durchschnittlich, jedoch besitzt der Linke einen asphärischen Bereich, wodurch sich der tote Winkel besser einsehen lässt.

**+** Durch die flache Front können vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse gut erkannt werden. Bei offenem Verdeck ist die Rundumsicht deutlich besser, besonders der Blick zur Seite ist gut. Bei Regen sorgt das große Wischerfeld für eine großflächig gereinigte Windschutzscheibe.

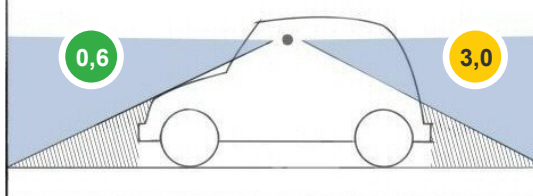
### Rundumsicht



### 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.

Bei Nacht leuchten die optionalen Bi-Xenonscheinwerfer und das dynamische Kurvenlicht die Fahrbahn einwandfrei aus. Aufgrund des Tagfahrlichts wird man am Tage von anderen Verkehrsteilnehmern besser gesehen. Bei störendem Scheinwerferlicht blenden sowohl der Innenspiegel als auch die Außenspiegel automatisch ab.

➖ Man sitzt tief im Boxster, wodurch sich das Verkehrsgeschehen nur mäßig überblicken lässt. Das Sichtfeld des Innenspiegels ist knapp bemessen. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Boxster mit geschlossenem Verdeck schlecht ab. Besonders der Blick nach schräg hinten fällt aufgrund des Überrollbügels, der Sitze und des großflächig geschlossenen Verdecks mäßig aus. Zudem ist die Heckscheibe klein.

3,6

## Ein-/Ausstieg

Um im Porsche Platz zu nehmen, sollte man über eine gute Gelenkigkeit verfügen. Die Türbremsen besitzen drei Rasterungen und sind ordentlich dimensioniert. Die Schweller sind zwar sehr tief, wodurch die Füße nicht weit angehoben werden müssen, allerdings muss man weit ins Fahrzeug hinabsteigen. Auch der Ausstieg fällt beschwerlich aus. Bei geöffnetem Kofferraum kann das Fahrzeug zwar verriegelt werden, der Porsche ermahnt dann aber mit einem kurzen Hupsignal, nicht den Schlüssel im Kofferraum zu vergessen.

➕ Die Zentralverriegelung wird mit einer praktischen, im Schlüssel integrierten Fernbedienung gesteuert. Beim Entriegeln oder Verlassen des Fahrzeugs leuchten die Scheinwerfer den Weg aus. Außerdem wird das direkte Umfeld um das Auto beleuchtet. Bei offenem Verdeck kommt man etwas besser ins Fahrzeug, da man nicht auf den Kopf achten muss.

➖ Die Sitze sind weit zur Fahrzeugmitte eingebaut, was das Ein- und Aussteigen zu einem schwierigen Unterfangen macht. Bei geschlossenem Verdeck ist die Türöffnung klein, daher muss man auf den Kopf achten. Werden die Türen von außen verriegelt, so können sie auch von innen nicht mehr geöffnet werden - somit ist ein Aussteigen nicht möglich.

5,3

## Kofferraum-Volumen\*

➖ Auch wenn der Mittelmotor-Sportwagen über zwei Kofferräume verfügt, fällt das Volumen nicht üppig aus. Im Bug hat er den Hauptgepäckraum mit einem Ladevolumen von 150 Liter - das Abteil ist recht tief, so dass sich hier auch zwei Getränkekisten verstauen lassen. Dieser wird durch einen zusätzlichen Stauraum im Heck ergänzt, hier lassen sich 120 Liter verstauen - es können jedoch nur flachere Gegenstände eingeladen werden.



3,0

## Kofferraum-Zugänglichkeit

➕ Das Öffnen der Kofferraumklappen stellt kein großes Problem dar. Schwenkt man sie nach oben, so werden die Kofferräume großflächig frei gelegt und behindern den Ladevorgang nicht. Sie können per Taster im Schlüssel oder im Innenraum entriegelt werden. Der flache Vorderwagen sorgt für eine niedrige Ladekante. Sie liegt nur 61 cm über der Fahrbahn. Alle Bereiche der kleinen Stauräume können ohne Probleme erreicht werden.



Im Heck findet man einen 120 l fassenden Kofferraum. Vorne befindet sich der größte mit 150 l Volumen.

– Da der vordere Kofferraum wie eine Wanne ausgebildet ist, müssen Gegenstände beim Ausladen über 47 cm hoch gehoben werden, damit die Ladekante überwunden werden kann. Die Beleuchtung ist zu schwach ausgelegt. Zum Schließen der vorderen Klappe ist kein Griff vorhanden, sie muss in jedem Fall von außen zgedrückt werden.

4,8

## Kofferraum-Variabilität

– Die Kofferraum-Variabilität ist mäßig - man kann die Ladeabteile nicht vergrößern und eine Durchlademöglichkeit gibt es auch nicht. Für kleine Gegenstände gibt es kaum sinnvollen Ablagemöglichkeiten. Im hinteren Gepäckraum findet man zumindest ein Gepäcknetz und kleine geschlossene Ablagefächer.

2,4

## INNENRAUM

1,8

### Bedienung

+ Der Porsche lässt sich trotz der vielen und zum Teil tief angeordneten Schalter nach einer etwas intensiveren Eingewöhnungsphase gut bedienen. Das Lenkrad kann elektrisch (optional) in Höhe und Weite eingestellt werden, der Wählhebel liegt gut zur Hand und auch die Pedale sind einwandfrei angeordnet. Das Zündschloss ist Porsche-typisch links neben dem Lenkrad, beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden. Die Wischer sind sensorgesteuert (optional) und auch das Licht wird automatisch aktiviert (serienmäßig). Alternativ kann das Licht auch mittels Drehschalter, links im Armaturenbrett aktiviert werden. Die Rundinstrumente liegen gut im Blickfeld des Fahrers, allerdings ist der Analogtacho links angeordnet und klein skaliert. Zusätzlich wird aber im mittig angeordneten Drehzahlmesser die Geschwindigkeit digital angezeigt. Für alle wichtigen Betriebszustände gibt es Kontrolllampen und Instrumente. Es werden auch die Türen und Klappen überwacht und dem Fahrer signalisiert, wenn bei Fahrtantritt nicht alles verschlossen ist. Der Bordcomputer informiert u. a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird mittels Lenkstockhebel aktiviert und die eingestellte Geschwindigkeit im Kombiinstrument angezeigt. Das Radio/Navigationssystem lässt sich per Touch-Screen recht einfach bedienen, Lenkradtasten für das Audiosystem gibt es allerdings nicht. Das optionale Sound-System liefert einen guten Klang. Alle Bedienelemente sind vorbildlich beleuchtet und die Heckscheibenheizung wird nach einer bestimmten Zeit deaktiviert (ist das Verdeck offen, lässt sie sich nicht aktivieren). Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Ab-/Aufwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung, bis eine Tür geöffnet wird. Auf den vorderen Plätzen sind ausreichend Ablagen vorhanden, wenn auch keine großen Flaschen untergebracht werden können. Das Handschuhfachvolumen ist durchschnittlich.

– Das Klimaanlagenbedienteil ist sehr tief positioniert, unübersichtlich und die Symbole sind sehr klein. Die Temperatur wird nicht angezeigt, sondern nur in Form von Balken dargestellt. Die Zugänglichkeit ist nicht optimal, da der Wählhebel das Bedienteil etwas verdeckt.



**Beim neuen Boxster sind wie beim Vorgängermodell die Verarbeitung und Funktionalität auf höchstem Niveau.**

---

## 2,9 Raumangebot vorne\*

Im Boxster finden Personen bis zu einer Körpergröße von knapp zwei Meter bequem Platz. Der Innenraum ist aber sehr schmal geschnitten, was nicht nur das subjektive Raumempfinden einschränkt.

---

## 5,0 Innenraum-Variabilität

– Beim Boxster werden keine Sitzvariationen angeboten. Die beengten Platzverhältnisse im Innenraum erlauben auch keine Liegestellung der Vordersitzlehnen.

---

## 2,4 KOMFORT

---

### 2,5 Federung

Im Testwagen war das optionale Porsche Active Suspension Management PASM verbaut. Dann ist der Boxster um zehn Millimeter tiefergelegt und es ist eine Einstellmöglichkeit der Dämpfercharakteristik (Normal und Sport) möglich. Das Fahrwerk ist prinzipiell straff abgestimmt, bietet aber im Normalmodus ausreichend Restkomfort für einen Sportwagen. Kurze Wellen und Einzelhindernisse (z. B. Kanaldeckel) werden deutlich von den Insassen wahrgenommen. Querfugen dringen ebenfalls stark bis in den Innenraum. Bei ungleichmäßigen Fahrbahnbelägen und kurzweiliger Fahrbahn wird der Boxster deutlich in Schwingung versetzt. In der Sportstellung spricht das Fahrwerk noch straffer an.

+ Von langwelligen Fahrbahnen zeigt sich der Boxster absolut unbeeindruckt und auch Karosserieneigungen sind in keinem Fahrzustand feststellbar.

---

## 1,4 Sitze

+ Für den Boxster werden mehrere optionale Sportsitze angeboten. Im Testwagen waren die teuren "Aktiven Sportsitze Plus" verbaut. Beide Sitze sind in der Höhe und Neigung einstellbar. Zudem lassen sich Sitzflächen verlängern und die Wangen der Flächen und Lehnen individuell anpassen. Das Ergebnis ist ein ausgezeichneter Seitenhalt. Darüber hinaus sind beide Sitze mit einer in Höhe und Intensität einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet. Die Polsterung ist sehr straff, aber noch komfortabel. Die Rückenlehnen sind hoch, verjüngen aber im oberen Bereich etwas. Der Fahrer sitzt entspannt, der linke Fuß kann dank stabilem Trittbrett optimal abgestützt werden.

– Auf den luftundurchlässigen Ledersitzen schwitzt man bei sommerlichen Temperaturen schnell.

---

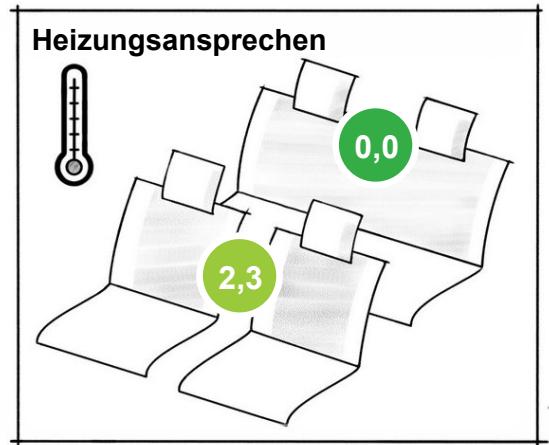
## 3,8 Innengeräusch

Das Geräuschniveau ist beim Boxster insgesamt hoch. Bei geschlossenem Verdeck liegt der Geräuschpegel bei Autobahnrichtgeschwindigkeit bei 73,0 dB(A). Der Motor zeigt sich in jedem Betriebszustand präsent und wird unter Last sowie mit steigenden Drehzahlen richtig laut. Windgeräusche sind auch bei geschlossenem Verdeck zu hören. Auch Nebenherfahrende werden recht deutlich wahrgenommen. Ist das Verdeck offen, sind die Wind- und Umgebungsgeräusche deutlich ausgeprägter.

## 3,2 Klimatisierung

Der Boxster ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage inklusive Aktivkohlefilter ausgestattet. Eine Temperaturanzeige gibt es nicht, so dass eine Wunschtemperatur nicht eingestellt werden kann. Die Luftverteilung erfolgt für Fahrer und Beifahrer gemeinsam, die Bereiche (oben, Mitte, unten) können aber einzeln gewählt werden.

⊕ Beim ADAC Heizungstest wird der Innenraum schnell auf angenehme Temperaturen gebracht.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

## 1,1 MOTOR/ANTRIEB

### 1,0 Fahrleistungen\*

⊕ Der Boxster S wird vom 3,4-l-Boxermotor mit einer Maximalleistung von 315 PS (bei 6.700 U/min) und einem Drehmoment von 360 Nm (bei 4.500 U/min) angetrieben. Für die Kraftübertragung sorgt das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in kurzen 3,0 Sekunden absolviert.

### 1,7 Laufkultur

⊕ Der Sechszylinder-Boxer legt eine gute Laufkultur an den Tag. Vibrationen sind nicht spürbar, aber das Aggregat ist dauerhaft im Innenraum zu vernehmen. Unter Last tritt auch Dröhnen auf, was wiederum den typischen Porsche-Charakter widerspiegelt.

### 0,9 Schaltung

⊕ Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe wechselt die Gänge absolut zügig. Bei plötzlicher Leistungsabforderung nicht völlig ruckfrei, bei normaler Fahrweise werden die Gänge allerdings weich gewechselt. Alternativ können die Gänge manuell am Wählhebel oder mittels Schalt paddel am Lenkrad gewechselt werden. Die Bedienung des Wählhebels lässt keine Fragen offen. Eine Anzeige im Kombiinstrument informiert über die eingelegte Fahrstufe. Dank Berganfahrhilfe und Autoholdfunktion ist Anfahren an Steigungen kein Problem.

### 1,0 Getriebeabstufung

⊕ Das Siebengang-Getriebe ist gut abgestuft, für jeden Betriebszustand steht eine passende Fahrstufe zur Verfügung. Allerdings könnte der Drehzahlsprung zwischen den ersten beiden Gängen etwas geringer sein. Durch den lang übersetzten siebten Gang dreht der Motor bei 130 km/h gerade mal mit 2.250 Touren.

1,1

## FAHREIGENSCHAFTEN

1,2

### Fahrstabilität

**+** Der Boxster S legt ein sehr stabiles Fahrverhalten an den Tag. Der Porsche reagiert sehr spontan und sicher auf Lenkbefehle, wird aber bei Bodenwellen in Kurven leicht versetzt. Nach plötzlichen Lenkimpulsen stabilisiert sich der Boxster S sehr schnell. Auch beim ADAC Ausweichtest kann er überzeugen. Der Porsche lässt sich mit nur geringen Lenkwinkeln weitgehend neutral durch den Parcours manövrieren. Ausschließlich in der Ausfahrgasse neigt er sanft zum Übersteuern. Die Traktion des Hecktrieblers ist hervorragend. Neigen die Hinterräder dennoch zum Durchdrehen, werden sie von der elektronischen Traktionskontrolle abgebremst. Der Testwagen war zudem mit dem optionalen Porsche Torque Vectoring inklusive mechanischer Hinterachs-Quersperre ausgestattet. Prinzipiell zeigt sich der Boxster bei hohen Geschwindigkeiten untersteuernd ausgelegt. Lastwechselreaktionen in Kurven sind nicht vorhanden.

1,4

### Lenkung\*

**+** Der Boxster S ist serienmäßig mit einer elektromechanischen Lenkung ausgestattet. Im Testwagen war zusätzlich die aufpreispflichtige geschwindigkeitsabhängige Lenkunterstützung (Servolenkung Plus) verbaut. Dann sind auch die Lenkkräfte beim Rangieren gering. Die Lenkung spricht sehr schnell an und ist direkt ausgelegt. Darüber hinaus erweist sich die Lenkung als sehr präzise und gibt dem Fahrer eine hervorragende Rückmeldung. Ein Wendekreis von weniger als elf Meter ist in dieser Klasse vorbildlich.

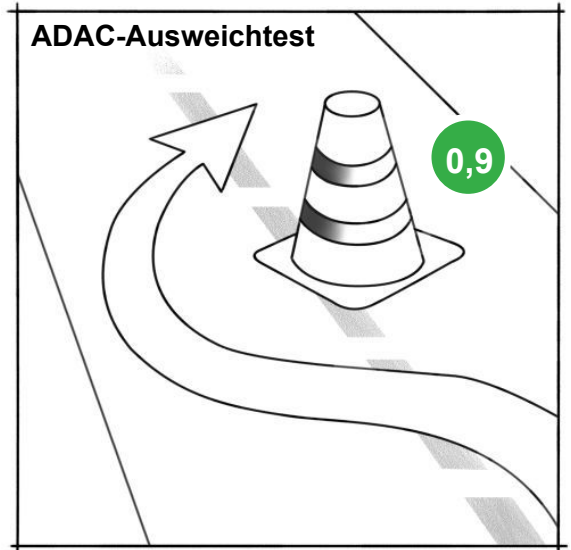
**-** Das extrem schnelle Ansprechen lässt den Boxster S etwas nervös wirken und ist auf Dauer recht unkomfortabel.

0,7

### Bremse

**+** Die Bremsanlage des Boxster S überzeugt mit Standfestigkeit und absolut bester Bremswirkung. Aus Tempo 100 benötigt der Porsche lediglich 32,9 Meter bis zum Stillstand (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Pirelli PZero; Größen: vorn 235/35 ZR 20 88Y und 265/35 ZR 20 95Y hinten). Die Bremse lässt sich einwandfrei dosieren und auch die Spurtreue bei Vollbremsungen in Kurven ist sehr gut.

#### 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.

## 2,5 SICHERHEIT

### 2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ ESP und Bremsassistent, der dem Fahrer bei Vollbremsungen hilft das volle Potenzial der Bremse zu nutzen, sind serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis ist ein Reifendruckkontrollsystem, das per Sensor den tatsächlichen Reifendruck kontrolliert, erhältlich. Gegen weiteren Aufpreis gibt es auch ein dynamisches Kurvenlicht. Im Falle einer Gefahrenbremsung blinkt zunächst das Bremslicht mit erhöhter Frequenz, ab Fahrzeugstillstand wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Die LED-Rückleuchten werden vom nachfolgenden Verkehr sehr gut wahrgenommen. Bei geöffneten Türen warnen Rückstrahler in den Verkleidungen. Der Motor kann nur bei gedrücktem Bremspedal und in der P-Stellung gestartet werden. Gegen Aufpreis ist ein Abstandsregeltempomat mit Porsche Aktiv Safe erhältlich. Dann ist der Boxster S mit einem erweiterten Bremsassistenten ausgestattet. Im Falle einer drohenden Kollision wird der Fahrer gewarnt und der Bremsdruck (falls erforderlich) erhöht, um eine Vollverzögerung zu realisieren. Eine Verkehrszeichenerkennung (über Navi-Kartenmaterial) ist optional an Bord.

⊖ Die Feststellbremse ist links vom Fahrer angebracht und im Notfall nicht vom Beifahrer erreichbar. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion abgeschaltet, wodurch die Fahrtrichtungsanzeige beim Abschleppen erschwert wird.

### 2,3 Passive Sicherheit - Insassen

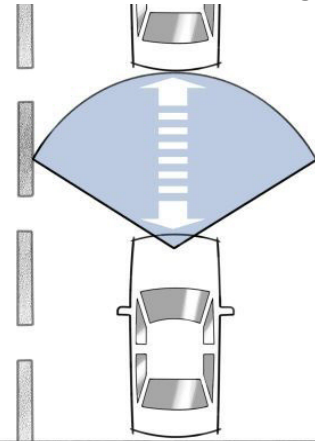
⊕ Ein aktuelles ADAC Crashtestergebnis gibt es für den Boxster derzeit nicht. Dennoch wird dank Front-, Seiten- und Kopfairbags ein guter Insassenschutz prognostiziert. Die in die Sitzlehnen integrierten Kopfstützen bieten Personen bis 1,83 m guten Schutz und sind nahe am Kopf platziert. Die stabilen Außentürgriffe ermöglichen im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte.

⊖ Nur der Fahrer wird ermahnt sich anzuschnallen.

### 3,3 Kindersicherheit

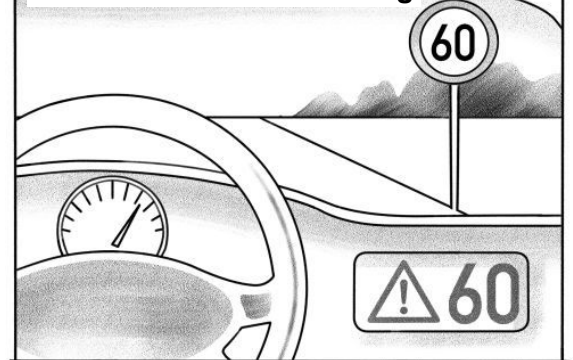
Bei der Kindersicherheit schneidet der Boxster S nur zufriedenstellend ab.

#### Automatische Abstandsregelung



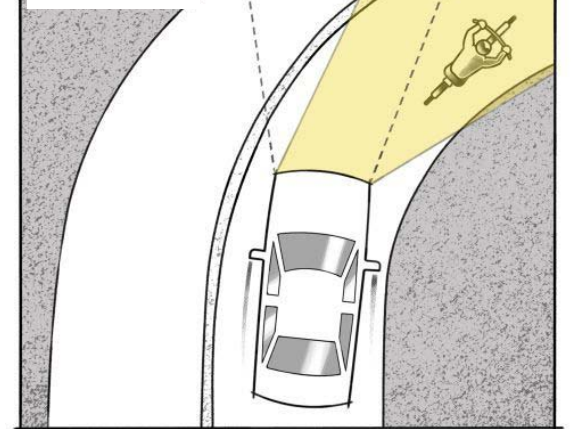
Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

#### Verkehrszeichenerkennung



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

#### Kurvenlicht



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



+ Der Gurt ist auf dem Beifahrerplatz lang und das Schloss kurz und fest, dadurch ist auch eine Montage von Kindersitzen mit hohem Gurtbedarf möglich. Der Abstand zwischen Gurt und Schloss ist optimal, allerdings lassen sich aufgrund der Sportsitze Kindersitze unter Umständen nur schwer einsetzen und befestigen.

- Der Beifahrerairbag lässt sich im Testwagen nicht deaktivieren (eine Deaktivierung kann gegen Aufpreis geordert werden) und universelle Kindersitze sind nicht zulässig. Kindersitze der Gruppe 0 und 0+ sind nicht geeignet, in den Gruppen I, II, und III können nur von Porsche empfohlene Kindersitze verwendet werden. Ein Isofix-System war nicht im Testwagen.

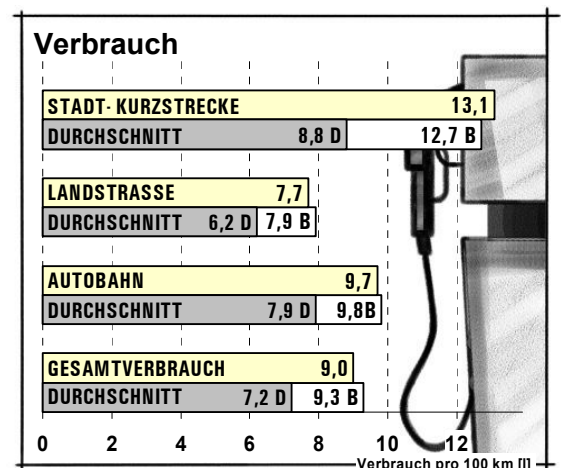
## 2,0 Fußgängerschutz

+ Ein aktuelles Crashtestergebnis liegt derzeit nicht vor. Da der Vorderwagen allerdings flach gestaltet ist und sich unter der Gepäckraumklappe keine harten Einbauten befinden, sollte das Verletzungspotenzial nicht zu hoch ausfallen.

## 3,3 UMWELT/ECOTEST

### 4,3 Verbrauch/CO2\*

- Im Verbrauch/CO2-Kapitel schneidet der Boxster S nicht gut ab. Im ADAC EcoTest wurde ein CO2-Ausstoß von 246 g/km ermittelt - das entspricht lediglich 17 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 9,0 Liter Super Plus auf 100 Kilometer. Er setzt sich aus hohen 13,1 l/100 km im Innerortsteil, 7,7 l/100 im Außerortsteil und 9,7 l/100 km auf der Autobahn zusammen.



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

## 2,3 Schadstoffe

Zusammen mit den CO2-Punkten führt dies zu insgesamt 54 Punkten - das entspricht drei von fünf Sternen.

+ Keine Schadstoffgruppe fällt besonders negativ aus, wenn auch der CO-Wert im anspruchsvollen Autobahnzyklus etwas ansteigt. In diesem Kapitel erhält der Boxster 37 von 50 Punkten.

## 4,3 AUTOKOSTEN

### 5,4 Betriebskosten\*

- Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Boxster S mit dem teuren Super Plus Kraftstoff betankt werden muss und zusätzlich mit diesem nicht besonders sparsam umgeht, erhält er hier eine schlechte Bewertung.

## 5,5 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 30.000 km oder alle zwei Jahre steht eine Zwischenwartung an und alle 60.000 km oder vier Jahre ist eine große Wartung fällig. Der 3,4-Liter Boxermotor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

- + Die zeitgemäß langen Wartungsabstände verringern die Anzahl der Werkstattbesuche. Porsche spendiert dem Boxster nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Verschleißteile.
- Noch immer gewährt Porsche keine Herstellergarantie. Sehr teure Werkstattstundenpreise sowie hohe Kosten für Reifenersatz sorgen für die schlechte Note.

## 1,9 Wertstabilität\*

- + Der Boxster S ist ein beliebter Roadster, zudem ist während des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einem neuen Modell zu rechnen. Darüber hinaus genießt Porsche ein gutes Image - es wird ein guter Restwertverlauf prognostiziert.

## 5,4 Kosten für Anschaffung\*

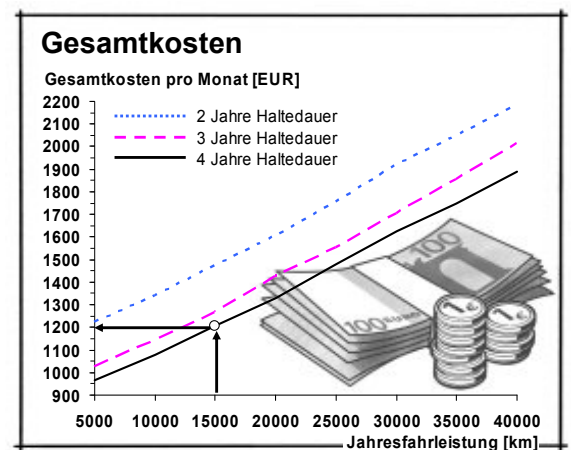
- Mit einem Grundpreis von 63.017 Euro ist der Boxster S im Klassenvergleich teuer. Dafür erhält man ein qualitativ hochwertiges Fahrzeug mit hervorragenden Fahreigenschaften, das aber mit nur zwei Sitzplätzen und den kleinen Kofferräumen einen stark eingeschränkten Alltagsnutzen hat. Damit jedoch nach dem ADAC Ausstattungskorb alle klassenüblichen Details an Bord sind, müssen weitere knapp 6.180 Euro aufgewendet werden. Die Aufpreisliste ist lang und kostenintensiv.

## 3,7 Fixkosten\*

Die Fixkosten sind insgesamt durchschnittlich. Während die Kfz-Haftpflichtversicherung sehr erschwinglich ist, sind die Kaskoeinstufungen extrem teuer (KH: 13; TK: 28; VK: 27). Die Kfz-Steuer beträgt jährlich 226 Euro.

## 4,3 Monatliche Gesamtkosten\*

- Die monatlichen Gesamtkosten sind 1.207 Euro teuer. Allein die Wertstabilität trägt positiv bei, alle anderen Kostenkapitel erweisen sich als teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1207 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	Boxster	Boxster S
Aufbau/Türen	RO/2	RO/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2706	6/3436
Leistung [kW (PS)]	195 (265)	232 (315)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	280/4500	360/4500
0-100 km/h[s]	5,8	5,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	264	279
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	8,2 SP	8,8 SP
CO2 [g/km]	192	206
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/24/28	13/27/28
Steuer pro Jahr [Euro]	220	262
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1048	1207
Preis [Euro]	49.243	60.191

### 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	232 kW (315 PS)
bei	6700 U/min
Maximales Drehmoment	360 Nm
bei	4500 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/40ZR19/265/40ZR19
Reifengröße (Testwagen)	<b>235/35R20Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,9/10,85 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	277 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>3,0 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>32,9 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	8,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	<b>9,0 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>13,1/7,7/9,7 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	188 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>246 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>73,0 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4374/1801/1281 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2000 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1425 kg/260 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>270 l/270 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	64 l
Reichweite	<b>710 km</b>
Garantie	keine
Rostgarantie	10 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>195 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>144 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>147 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>729 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>1.215 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/27/28
Grundpreis	63.017 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	2.011 Euro
Automatikgetriebe (PDK)	2.826 Euro <sup>o</sup>
elektronische Dämpferkontrolle (PASM)	1.428 Euro <sup>o</sup>
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (inkl. Xenon-Licht)	1.559 Euro <sup>o</sup>
LED-Rückleuchten	Serie
Lichtsensoren	Serie
Regensensor (P13)	488 Euro <sup>o</sup>
Reifendruckkontrolle	619 Euro <sup>o</sup>
Start-Stop-System	Serie
Tempomat	393 Euro <sup>o</sup>
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	1.559 Euro <sup>o</sup>

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend (P13)	488 Euro <sup>o</sup>
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (2-Zonen)	762 Euro
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	3.148 Euro <sup>o</sup>
Windschott	268 Euro <sup>o</sup>

### AUSSEN

Außenspiegel, automatisch abblendend (P13)	488 Euro <sup>o</sup>
Lackierung Metallic	821 Euro <sup>o</sup>

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,5

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

<sup>1</sup> ohne Wirtschaftlichkeit \* Werte klassenbezogen