

WHO NEEDS A 911

Porsche heeft de Boxster voor het eerst in zestien jaar ingrijpend vernieuwd. Hij is lichter, sneller, stoerder en zuiniger en werpt het imago van instap-Porsche definitief van zich af. Sterker nog: who needs a 911 als je ook een goedkopere Boxster S kunt rijden.

TEKST REIN DE RUITER FOTOGRAFIE RONALD VAN DEN HURK





Een eindconclusie staat meestal onderaan een artikel, maar deze keer begin ik er maar eens mee: de nieuwe Porsche Boxster is fantastisch. Terwijl de vorige generatie van de Boxster al super was, overtreft de nieuwe Boxster deze in alles. Superlatieven schieten dus te kort. Zelfs voor een verstokte 911-adept als ik, is de Boxster ineens een heel serieus alternatief. Zeker in de S-versie die we reden.

Het begint al met het uiterlijk van de nieuwe Boxster. Het is herkenbaar een Boxster gebleven, maar de ontwerpers in Weissach hebben wel veel veranderd. Door

het eerste ontwerp met zijn 'zachte design' met vele ronde vormen van Harm Lagaaïj kreeg de Boxster een enigszins feminien imago. De nieuwe Boxster schudt het onterechte kapperswagen-imago nu definitief van zich af. De koets is niet meer een neus van een 911 waar per ongeluk een andere kont aan is gelast. De auto oogt letterlijk en figuurlijk dikker. Sterker nog: de 981, zoals Porsche de derde Boxster-generatie noemt, lijkt door je oogharen heen zelfs wat op de Carrera GT, de supercar van Porsche. Dat effect wordt onder meer gecreëerd door de voorruit die tien centimeter naar voren is



geplaatst en een stuk schuiner staat, de geprononceerde koelsleuven op de flanken en de geïntegreerde spoiler die de achterlichten met elkaar verbindt. Dat maakt hem in combinatie met de hogere kont en de grotere wielen – standaard 18 inch, S met 19 inch en optioneel 20 inch – veel stoerder. De nieuwe Boxster is lager maar ook langer en breder geworden. Die wielbasis is 60 millimeter toegenomen, net als de spoorbreedte die met 40 millimeter voor- en 18 achteraan is gegroeid. De Boxster is gemaakt in een zogeheten 'misch-Bauweise', waarbij aluminium en staal door elkaar worden gebruikt om

een 40 procent stijvere en tegelijk lichtere carrosserie te krijgen. Het model is daardoor 25 tot 35 kilo lichter dan zijn voorganger. Dat maakt 'm in zijn klasse het lichtste jongetje van de klas, ondanks grotere buitenmaten en meer uitrusting.

POTENTER

Wat meehielp aan het gemis van een stoere-mannen-macho-imago was de oorspronkelijke beslissing van Porsche om zo veel afstand tot de 911 te houden. Zo monteerde de sportwagenfabrikant bijvoorbeeld een



relatief kleine 2.5-liter zescilinder boxermotor die destijds 204 pk leverde. Het schreeuwde naar meer, vooral omdat de centraal geplaatste motor voor een perfecte gewichtsverdeling en zeer uitgebalanceerd weggedrag zorgt. In de loop van de jaren werd de Boxster weliswaar steeds potenter, maar met de laatste generatie van deze roadster zet Porsche echt een enorme stap voorwaarts. De basismotor is met 0,2 liter verkleind tot 2,7 liter, maar hij heeft nu directe injectie en 10 pk meer en levert nu 265 pk en een maximaal koppel van 280 Nm. Ondanks dat is het blok 15 procent zuiniger en produceert hij met de populaire PDK-versnellingsbak slechts 180 g/km aan CO₂. De Boxster S die we reden heeft zijn 3.4-liter motor uit de 911 Carrera behouden, maar Porsche heeft ergens vijf extra pk's gevonden. De S levert nu 315 pk en 360 Nm. Naar verluidt zit er nog meer in het blok dan er nu uit komt, maar Porsche wil liever geen concurrent in eigen huis die het de 911 moeilijk zou kunnen maken. Ook de Boxster S is belangrijk zuiniger geworden, onder



meer door een standaard stop/startstelsel. Bovendien kunnen de versies met zeventraps PDK met ontkoppelde (stationair draaiende) motor 'zeilen' als je van het gas gaat, om zo de bewegingsenergie maximaal te benutten, net als de 911 en Panamera dat ook al kunnen. Als je remt of gas geeft, gaat de motor direct weer ongemerkt aan de slag. Door de stop-start, de 'segel'-functie, remenergie-terugwinning en de geoptimaliseerde thermodynamica verbruikt de Boxster S maar 8 liter per 100 kilometer en heeft hij een CO₂-uitstoot van 188 g/km. Dat is 15% minder dan de vorige Boxster S. In Nederland heeft dat het plezierige bij-effect dat de nieuwe Boxster duizenden euro's goedkoper is geworden vanwege de lagere 'slurptaks'. Maar een Porsche wordt natuurlijk gekocht omdat het een sportauto is. Daarom is het meestal geen populair gespreksonderwerp op een verjaardagsfeestje waar je bij sportwagenliefhebbers mee scoort. Want die willen het doorgaans alleen over topsnelheid en acceleratiecijfers hebben.

Maar zeer indrukwekkend is het wel! Maar dan toch voor die mensen: een topsnelheid van 277 km/h en een sprint van 0 tot 100 km/h in 5 seconden, of zelfs 4,8 indien je het Sport Chrono-pakket bestelt, zit er in. De Boxster S met PDK en Sport Chrono die we tijdens de testperiode reden, is voelbaar sneller dan de vorige generatie. Hij accelereert met meer gemak en is ook veel makkelijker te verleiden tot een pittige rit over lekkere slingerweggetjes. Het gemak waarmee je de auto van bocht naar bocht sleurt is dan bijna buitenaards. De combinatie van een nieuwe vooras en doorontwikkelde achterwielophanging, de aangepaste spoorbreedte en de verlengde wielbasis zorgt voor meer stabiliteit, verder geholpen door een elektrohydraulische stuurinrichting. Tegelijk is ook de rechthoekstabiliteit verbeterd door z'n langere wielbasis en filtert de vering onefenheden bijna weg. Nu ook verkrijgbaar: het PTV-systeem (Porsche Torque Vectoring), in combinatie met het mechanische achterdifferentieel. Dat zorgt er niet



alleen voor dat het binnenste wiel wordt afgeremd als een bocht (te) vlot wordt genomen, maar ook dat er via het sper extra koppel verdwijnt naar het buitenste wiel, waardoor een onzichtbare hand je door de bocht trekt. Dat de nieuwe Boxster S rap is, testten de coureurs uit Weissach hoogstpersoonlijk op de Nordschleife. Daar reed de Boxster S een rondetijd van 7.58, liefst 12 seconden sneller dan zijn voorganger!

PDK

Nooit eerder was ik meer onder de indruk van de sublieme PDK-versnellingsbak dan juist in de Boxster S. Zowel de hard- als de software van de PDK-bak heeft Porsche tegen het licht gehouden, zodat de roadster



SNEL ZONNIG RIJDEN

Porsche heeft een aantal belangrijke verbeteringen doorgevoerd aan de de cabrioletkap. Deze is beter geïsoleerd en weegt een klap minder door het gebruik van aluminium en magnesium. In tegenstelling tot zijn voorgangers is de kap al rijdend volledig automatisch te openen. Je hoeft bij de 981 zelfs geen hendel meer los te maken. Openen en sluiten geschiedt in een recordtijd van negen seconden. Officieel lukt het tot 50 km/h. Open of dicht, de bagageruimte bedraagt altijd 280 liter, waarvan 150 voor- en 130 achterin.



nog een tasje feller opschakelt, nagenoeg schokvrij weggrijdt en schakelt en meer motorrem gebruikt bij het afremmen. Bocht in, bocht uit. Vol op de remmen en snel weer op het gas. De Boxster schreeuwt meer dan zijn voorgangers om een sportieve rijstijl en verlegt continu z'n grenzen en en passent ook die van jou als bestuurder. De nieuwe Boxster heeft een enorme sprong voorwaarts gemaakt en zit de briljante 911 Cabriolet akelig dicht op de hielen. Ik kan niet wachten op de Cayman die in de loop van 2013 zijn opwachting maakt.... 

Porsche Boxster S

Inhoud (cm ³)	3436
Cilinderconfiguratie	6B
Kleppen per cilinder	4
Vermogen (kW/pk bij r/min)	232/315 bij 6.700
Koppel (Nm bij r/min)	360/4.400-6.000
Maximalsnelheid (km/h)	277
Acceleratie (0-100 km/h)	4,8
Verbruik gem. (l/100 km)	11,2
CO ₂ -uitstoot (g/km)	188
Massa (kg)	1.320
Prijs vanaf	€ 77.500