

Tekst RICHARD TRUESDELL

In de afgelopen 8 jaar is de Porsche Boxster een bekende verschijning op de wegen van deze wereld geworden; er zijn er dik 160.000 van verkocht, terwijl het toch bepaald geen makkelijk of concurrentieloos marktsegment is waarin hij verkeert. Wat Porsche een pretprobleem opleverde: hoe maken we een nieuwe zonder degenen die de vorige zo'n warm hart toedroegen voor het hoofd te stoten? Welnu...

Porsche Boxster

Griezelige *perfectie*



Dubbele uitlaat = S.  
De reguliere Boxster heeft  
maar één pijpje.



De nieuwe ovale  
koplampen  
geven de  
Boxster  
nog  
meer  
ballen.



Het onderstel van de nieuwe Boxster kent twee settings: Normal en Sport. Op vlak asfalt voldoet de Sport-stand perfect, zonder oncomfortabel te zijn.



Allereerst: bij de nieuwe Boxster is maar weinig bij het oude gebleven – geen deel plaatwerk komt overeen. Da's niet bepaald wat we op grond van onze eerste indruk verwacht hadden, want toen dachten we eerlijk gezegd met niet meer dan een mild faceliftje te maken te hebben. Hoewel Porsche claimt dat zo'n 80% van de nieuwe auto, eh... nieuw is, is de overeenkomst tussen de twee treffend. Da's zonder twijfel welbewust gedaan; als er één auto is die een vaandel hoog te houden heeft op het gebied van 'klein stukje bij heel klein beetje evolueren in plaats van wilde veranderingen', dan is het de 911, en Porsche ziet kennelijk geen reden om die overtuiging overboord te gooien. Brede wielkasten vóór en achter, en nieuwe koplampen die erg aan die van bijvoorbeeld de Carrera GT doen denken, zijn nog de meest in het oog springende wijzigingen. Ook de achterlichten komen ons zo bekend voor, dat ze wel nieuw zijn, maar het allerminst lijken.

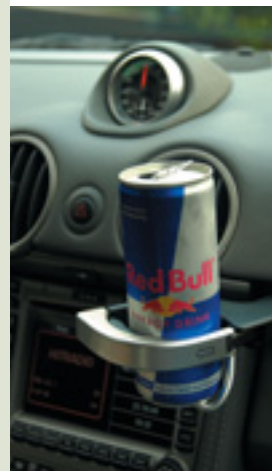
### Sterker en zuiniger

Over naar het motorieke. Het inlaatsysteem van de boxers is compleet herzien, en dat scheelt in het vermogen dat ze leveren. De 2,7-liter zes cilinder van de 'gewone' Boxster krijgt er 12 pk bij (van 228 naar 240 pk) en de

## Porsche claimt dat Boxsterrijden door alle verbeteringen niet minder dan 18 procent goedkoper is geworden

3.2 van de Boxster S zelfs 20, waardoor hij nu 280 pk levert. Het koppel ging ook omhoog, zij het minder spectaculair: van 260 naar 270 Nm voor de gewone, van 310 naar 320 voor de S. Die S heeft trouwens standaard een handmatige zesbak, de reguliere Boxster moet het met één versnelling minder doe (al is de zesbak wel als optie verkrijgbaar). Tiptronic kan natuurlijk ook, op beide modellen. Hoewel de toename in power tot slechts bescheiden prestatieverbeteringen leidt (0,2 seconden sneller naar 100 km/h), springt de Boxster wel zuiniger met z'n brandstof om. Porsche claimt zelfs dat door alle verbeteringen (waardoor de onderhoudskosten lager uitvallen) het rijden van een Boxster er 18% goedkoper op is geworden.

De velgen en banden (Michelin Pilot Sport PS2) groeiden een maatje: standaard van 16- naar 17-inchers in combinatie met 205/55-banden vóór en 235/50 achter, en naar 18 inch met 235/50 vóór en 265/40 achter voor de Boxster S. Het smoelt goed, in combinatie met de verbrede wielkasten en belangrijker: het levert, met de iets gegroeide spoorbreedte ook meer grip op. Overigens kunnen beide modellen nu ook zelfs met fraai 19-inch lichtmetaal worden geleverd.



Klemvast (beetje in de verdrinking zelfs) voor het wat energiekere bochtenwerk...



PORSCHE AUTOMUSEUM, GMUND



Naast het rijden met de auto's zelf, was ook een bezoek aan het Porsche Automuseum in Gmund een van de hoogtepunten van de testrit met de Boxster en Boxster S. Het Oostenrijkse dorpje Gmund was de oorspronkelijke thuisbasis van Porsche. Hier werden de eerste Porsches onder de bezielende leiding van Herr Doktor Ferdinand Porsche geproduceerd. Curator Helmut Pfeifhofer heeft in het kleine maar rijke museum een indrukwekkende hoeveelheid productie- en race-Porsches verzameld. Met daarnaast een grote collectie motoren, automobilia, schaalmodellen en Porsche-speelgoed. Historisch hoogtepunt is de eerste, handgeklopte 356 Coupé, compleet met de daarvoor gebruikte houten mallen. Porsche-fanaten, gaat naar Gmund!

Verfijnde klokkenwinkel.



### Ha! lets te mopperen!

Het interieur is wat meer in het oog springend veranderd. De materialen zijn (nog) beter van kwaliteit en zeker het (optionele) leerpakket, dat ook de bovenkant van het dashboard meeneemt, geeft de Boxster het extra cachet dat bij Porsche past. De nieuwe klokkenwinkel is erg chic uitgevoerd en lijkt eerder door een horlogemaker dan door een dashboarddesigner ontworpen. Boxster-bezitters zal onmiddellijk opvallen dat de nieuwe ruimer is dan wat ze gewend zijn. Het zijn centimetertjes hier en daar, maar allemaal bij elkaar opgeteld leveren ze zeker voor het gevoel een hoop verschil op. Ook de uit drie lagen bestaande softtop is geheel gereviseerd en is erg netjes afgewerkt, zowel vanbinnen als vanbuiten. Hij klappt nu



in 12 seconden open en zou 100% perfect zijn als je niet op het laatste toch nog een mechanische klem moest vastklikken. Porsche zegt dat Boxster-eigenaren dat juist waarderen; volgens ons is het gewoon een kostenbesparende maatregel, en ach: zo hebben we tenminste nog iets futiels om over te mopperen.

Ook de stoelen zijn onder handen genomen; ze zijn comfortabeler en bieden meer steun, wat vooral aan het eind van de testrit merkbaar was.

Op veiligheidsgebied is er eveneens nieuws: de Boxster heeft hoofdairbags boven in de portieren, die eendrachtig samenwerken met bags die uit de zijkanten van de stoelen komen. We geloven Porsche op z'n woord – testen heeft ook zo z'n grenzen.

### **Eén met de auto**

Twee entertainmentopties zijn de moeite van het vermelden waard. Allereerst is daar het nieuwe dvd-navigatiesysteem. Het wordt gecompleteerd door een speciaal door Bose ontworpen audiosysteem met elf speakers (tien van 25 watt en één subwoofer van 100; samen dus goed voor 350 watt. Leuk detail: het systeem past z'n instellingen automatisch aan aan open of gesloten rijden. Hoewel de hoeveelheid knoppen in het begin overweldigend mag lijken, laten ze zich logischer en intuïtiever bedienen dan bij veel andere auto's het geval is. Tweede leuke optie is het *Sport Chrono*-pakket: standaard PSM (*Porsche Stability Management* – zeg maar ESP), een motormanagement dat iets meer is toegespitst op gebruik in het grensgebied en een digitale/analoge stopwatch boven op het dashboard, zodat je tot op 1/100<sup>e</sup> seconde nauwkeurig kunt meten hoe snel je nu weer op je werk was.

En mocht het nu al te koud of nat worden; het dak laat zich in 12 seconden elektrisch sluiten.

Je hebt veel minder vaak de neiging een tandje terug te schakelen om de gang erin te houden – de Boxster heeft altijd wel power



Onderdeel van het Sport Chrono-pakket: digitale/analoge stopwatch. Mooi, hè?

Achter het stuur vallen een paar dingen vooral op. Nog niet eens zozeer de toegenomen acceleratie of topsnelheid (Boxster: 0-100 in 6,2 seconden, top 256; Boxster S 5,5 en 266) alswel de enorm toegenomen 'flexibiliteit' bij bijvoorbeeld snelheden tussen de 80 en 150 km/h. Vooral op de zuid-Oostenrijkse bergwegen waar de introductie plaatsvond, was goed te merken hoe veel minder vaak je de neiging hebt een tandje terug te schakelen om de gang erin te houden, wat zeker bij de gewone 'oude' Boxster wel degelijk het geval was – je hebt eigenlijk altijd wel power. De Boxster S die we reden, was daarnaast ook nog eens uitgerust met de peperdure, en buitengewoon effectieve keramische remschijven. Ze vertikken het gewoon om te gaan *faden*, en dat is iets wat je zeker in de bergen goed kunt gebruiken. De Boxster heeft ook nog iets anders van z'n grote 997-broer geënd: het Porsche Active Suspension Management (PASM). Hierbij kun je kiezen uit twee onderstelsettings: *Normal* en *Sport*. In de Sport-stand wordt het onderstel niet alleen harder afgeveerd, ook de reactie op het gaspedaal wordt feller. Wij gaven er de voorkeur aan boven de Normal-stand en hebben geen moment het idee gehad dat die stand oncomfortabel was (wat misschien ook deels te maken had met de uitstekende kwaliteit van het Oostenrijkse asfalt; op beroerder wegen komt de Normal-setting wellicht beter tot z'n recht).

Het is moeilijk uit te leggen waar het aan ligt, maar de Boxster hééft die zeldzame eigenschap die iedere bouwer van snelle auto's z'n product toedicht, maar die maar zo zelden ook echt zo overkomt, zeker in deze prijsklasse: dat je je één voelt met de auto. De vorige Boxster – en dan met name de S – had dat al, en het is er in de nieuwe alleen maar beter op geworden. Of 't het toegenomen vermogen is, de scherpere bediening, de nog stijvere carrosserie, het nog opwindender geluid – we weten het niet precies; hou het maar op de som der delen.

### Niet eens duurder

Het alleraardigste is nog wel dat hij er vergeleken met z'n voorganger in absolute zin goedkoper op is geworden. De Boxster kost € 100 meer dan z'n voorganger en de S € 520 meer, maar de standaarduitrusting is duidelijk verbeterd en zou bij de vorige Boxster tot een beduidend hogere prijs hebben geleid dan men nu voor de Boxster wil hebben. En dan krijg je daar ook nog eens een duidelijk betere auto voor. En dat is goed nieuws, zeker omdat de Boxster met z'n prijs van € 61.600 en de S van € 72.370 nu eenmaal prijzige auto's blijven in een segment dat de laatste tijd veel aantrekkelijke nieuwe spelers heeft gekregen – van Nissan 350Z via BMW Z4 en Audi TT tot Mercedes SLK en Chrysler Crossfire. Je kunt je zelfs afvragen of de 911 nou werkelijk zó veel beter is dan z'n 'kleine' broertje. Nee, met de nieuwe Boxster laat Porsche weer even duidelijk zien wie er in dit segment nu eigenlijk de baas is.



Go, Boxster/Boxster S, go!