



PORSCHE



# Presse-Information

New York International Auto Show 2015

## **Inhalt**

<b>Der neue puristische Porsche-Roadster</b>	New York International Auto Show 2015: Weltpremiere des Boxster Spyder	<b>1</b>
<b>Der neue Boxster Spyder</b>	Roadster in Reinkultur	<b>2</b>
<b>Technische Daten Boxster Spyder</b>		<b>4</b>

April 2015

Der neue puristische Porsche-Roadster

## **New York International Auto Show 2015: Weltpremiere des Boxster Spyder**

Porsche startet mit der Weltpremiere des neuen Boxster Spyder in die Cabrio-Saison 2015. Der puristische Sportwagen debütiert auf der New York International Auto Show. Das neue Spitzenmodell der offenen Zweisitzer bewahrt die Eigenständigkeit des vorherigen Spydere, der mittlerweile Kultstatus erreicht hat. So will das klassische Stoffverdeck wieder von Hand bewegt werden. Auch das Getriebe gibt es ausschließlich mit Handschaltung.

Porsche bekräftigt mit dem neuen Boxster Spyder ein weiteres Mal sein Engagement für radikale Sportwagen, die eine ganz besondere Verbindung zwischen Alltag und ursprünglicher Sportlichkeit schaffen. New York hat für Porsche zudem historisch eine besondere Bedeutung, dort wurde vor rund 60 Jahren mit dem 356 Speedster das Urmodell puristischer Porsche-Sportwagen eingeführt.

Die USA sind nach wie vor der wichtigste Markt für Porsche. Im Jahr 2014 verkaufte der Sportwagenhersteller mit über 47.000 Neuwagen in den Vereinigten Staaten anteilig die meisten Fahrzeuge. Mehr als 2.500 davon lieferte Porsche in New York aus. Insgesamt gingen 2014 rund 190.000 Neuwagen weltweit in Kundenhand – ein Plus von 17 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Auch zu Beginn des neuen Jahres bleibt Porsche in den USA auf dem Gas. Mit über 7.100 ausgelieferten Neuwagen verzeichnete der Sportwagenhersteller in den ersten beiden Monaten 2015 ein Plus von rund 13 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Die beliebtesten Modellreihen der Amerikaner sind der 911 sowie der Cayenne.

Der neue Boxster Spyder

## **Roadster in Reinkultur**

2015 prägen bei Porsche rigorose Sportwagen das Bild: Mit dem Boxster Spyder folgt nach Cayman GT4 und 911 GT3 RS die Neuauflage des Roadsters in Reinkultur. In dem neuen Spitzenmodell der offenen Zweisitzer erwartet Fahrer und Beifahrer das unmittelbare Sportwagen-Erlebnis des leichtesten und gleichzeitig leistungsstärksten Boxster mit einer Fahrdynamik, die bereits dem Vorgänger den Titel "Best handling car" einbrachte.

### **Der stärkste Boxster: 375 PS-Sechszylinder aus dem Cayman GT4**

Vor der Hinterachse des Boxster Spyder arbeitet ein 3,8 Liter großer Sechszylindermotor mit Direkteinspritzung, der den Cayman GT4 beflügelt und aus dem 911 Carrera S adaptiert wurde. Er leistet in dem Mittelmotor-Roadster 375 PS (276 kW) bei 6.700/min und damit 45 PS mehr als der 3,4-Liter-Motor im Boxster GTS. Auch das Drehmoment liegt mit 420 Nm zwischen 4.750/min und 6.000/min höher als bei der GTS-Maschine mit 370 Nm. Der neue Spyder beschleunigt aus dem Stand in 4,5 Sekunden auf Tempo 100, eine halbe Sekunde schneller als der Boxster GTS mit Schaltgetriebe. Als Höchstgeschwindigkeit erreicht der Boxster Spyder mit geschlossenem Verdeck 290 km/h. Im NEFZ gesamt beträgt der Verbrauch 9,9 l/100 km.

Der Boxster Spyder zeichnet in seinem eigenständigen Design Stilelemente legendärer Sport- und Rennwagen von Porsche nach. So ziehen sich zwei prägnante Streamliner hinter den Kopfstützen über die lange Heckklappe – eine Hommage an den 718 Spyder aus den 1960er-Jahren. Die neue Verkleidung der Überrollbügel sorgt dabei für eine harmonische Grafik. Das manuelle faltverdeck erinnert an die früheren Roadster. Die nach hinten gespannten Finnen geben der Silhouette ihr charakteristisches Design. Bug- und Heckteil stammen vom Cayman GT4 und heben den Anspruch des Boxster Spyder als Hochleistungssportwagen hervor. Der neue Top-Roadster ist dadurch zehn Millimeter länger und elf Millimeter flacher als der Boxster GTS. Auffallend sind die drei großen, schwarz vergitterten Einlassöffnungen im Bug, die drei dahinter liegenden Wärmetauscher mit Kühlluft versorgen.

**Spaßfaktor Handarbeit: Schnellfaltdach und manuelles Getriebe**

Als ursprünglicher Roadster bietet der Boxster Spyder ein klassisch-sportliches Fahrerlebnis mit der Performance von heute. Das bedeutet: Ein straffes Sportfahrwerk mit 20 Millimetern Tieferlegung, manuelles Sechsgang-Getriebe, direktere Lenkung, Klimatisierung nur über Heizung oder offenes Verdeck und den Mittelmotor als einziges Soundsystem. Sowie ein alltagstaugliches Schnellfaltdach, das von Hand auf- und zugeklappt wird. Das ist allerdings mit ein paar Handgriffen zu erledigen. Beim Schließen wird im Wesentlichen der Heckdeckel geöffnet und das darunter verborgene Verdeck aufgeklappt. Nach dem Einstecken der Finnen genügt ein Tastendruck und das Verdeck zieht sich am Frontscheibenrahmen fest. Das Öffnen erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.

**Konsequenter Leichtbau für überragende Dynamik**

Die puristische Ausstattung ist dem konsequenten Leichtbau geschuldet: Mit 1.315 Kilogramm ist der Spyder der leichteste Sportwagen der Boxster-Familie. Das Ergebnis ist für den Fahrer deutlich spürbar: Der Schwerpunkt liegt noch tiefer als bei den übrigen Boxster, das Leistungsgewicht sinkt auf 3,5 Kilogramm pro PS. Zur weiteren Steigerung der Fahrdynamik trägt das serienmäßige Sport Chrono Paket mit dynamischen Getriebelagern sowie das Porsche Torque Vectoring (PTV) mit mechanischer Quersperre bei. Das Resultat: Der Boxster Spyder lässt sich so agil fahren wie ein Kart und so vehement beschleunigen wie ein Hochleistungssportwagen.

**Sportschalensitze: Interieur auf sportlich aktive Fahrer zugeschnitten**

Das Interieur des Spyder ist mehr als bei jedem anderen Boxster darauf zugeschnitten, dem Fahrer möglichst ungetrübten Fahrspaß zu vermitteln. Wie beim Vorgängermodell nehmen leichte Sportschalensitze\* mit ausgeprägten Seitenwangen Fahrer und Beifahrer auf, die vor allem die überragende Querdynamik des neuen Top-Roadsters direkt erlebbar machen. Der puristischen Auslegung folgend gibt es aus Gewichtsgründen serienmäßig weder Radio noch Klimaanlage. An Stelle des Radios nimmt ein Ablagefach kleinere Gegenstände auf, das gesamte Spektrum an Audiosystemen für den Boxster bis hin zur Burmester-Anlage steht jedoch optional zur Verfügung. Die Klimaanlage kann ebenso auf Wunsch geordert werden wie beispielsweise auch das Porsche Communication Management (PCM) inklusive Sonderfunktionen.

\* USA: Zwei-Wege-Sportsitze plus

## Technische Daten Porsche Boxster Spyder\*

<b>Karosserie:</b>	Zweisitziger Roadster mit manuellem Verdeck; Leichtbau-Karosserie in Aluminium-Stahl-Bauweise; Türen sowie Front- und Heckdeckel aus Aluminium; Fahrer- und Beifahrer-Airbag zweistufig; Seiten- und Kopf-Airbags für Fahrer und Beifahrer.
<b>Aerodynamik:</b>	Luftwiderstandsbeiwert $c_w$ : 0,33 Stirnfläche A: 1,96 m <sup>2</sup> $c_w \times A$ : 0,65
<b>Motor:</b>	Wassergekühlter Sechszylinder-Boxermotor; Motorblock und Zylinderköpfe aus Aluminium; vier obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, einlassseitig variable Steuerzeiten und Ventilhubumschaltung (VarioCam Plus); hydraulischer Ventilspielausgleich; Benzindirekteinspritzung; ein Dreizeige-Katalysator pro Zylinderreihe mit je zwei Lambdasonden; Motorölmenge 10,1 Liter; elektronische Zündung mit ruhender Zündverteilung (sechs aktive Zündmodule); Thermomanagement für Kühlmittelkreislauf. Bohrung: 102,0 mm Hub: 77,5 mm Hubraum: 3.800 cm <sup>3</sup> Verdichtung: 12,5:1 Motorleistung: 375 PS (276 kW) bei 6.700/min Max. Drehmoment: 420 Nm bei 4.750–6.000/min Literleistung: 98,7 PS/l (72,6 kW/l) Höchstzahl: 7.800/min Kraftstoffart: Super Plus
<b>Elektrik:</b>	12 Volt; Drehstromgenerator 2.100 W; Batterie 60 Ah, 280 A; Bordnetzrekuperation.

\* Die technischen Daten können länderspezifisch variieren

**Kraftübertragung:** Motor und Getriebe zu einer Antriebseinheit verschraubt; Hinterradantrieb; Sechsgang-Schaltgetriebe mit mechanischer Hinterachs-Quersperre und Porsche Torque Vectoring (PTV).

Übersetzungen

1. Gang	3,31
2. Gang	1,95
3. Gang	1,41
4. Gang	1,13
5. Gang	0,95
6. Gang	0,81
R-Gang	3,00
Achsübersetzung	3,89
Kupplungsdurchmesser	240 mm

**Fahrwerk:** Vorderachse: Federbeinachse (McPherson-Bauart, Porsche-optimiert) mit radführendem Federbein und einzeln an Querlenkern und Längslenkern aufgehängten Rädern; Zweirohr-Gasdruckdämpfer; Stabilisator; elektromechanische Servolenkung.

Hinterachse: Einzeln an Querlenkern mit Längslenkern, Spurstangen und Federbeinen geführte Räder (McPherson-Bauart, Porsche-optimiert); zylindrische Schraubenfedern mit koaxialen innenliegenden Schwingungsdämpfern; Stabilisator.

**Bremsen:** Zweikreis-Bremsanlage mit achsweiser Aufteilung; Porsche Stability Management (PSM); Vakuum-Bremskraftverstärker; Bremsassistent; elektrisch betätigte Duo-Servo-Feststellbremse; Auto-Hold-Funktion.

Vorderachse: Sechskolben-Alu-Monobloc-Bremssättel, gelochte und innenbelüftete Bremsscheiben mit 340 mm Durchmesser und 34 mm Dicke.

Hinterachse: Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel, gelochte und innenbelüftete Bremsscheiben mit 330 mm Durchmesser und 28 mm Dicke.

<b>Räder und Reifen:</b>	vorne	8,5 J x 20	mit	235/35 ZR 20
	hinten	10,5 J x 20	mit	265/35 ZR 20
<b>Gewichte:</b>	Leergewicht DIN			1.315 kg
	Zul. Gesamtgewicht			1.650 kg
<b>Maße:</b>	Länge			4.414 mm
	Breite			1.801 mm
	Breite mit Außenspiegeln			1.978 mm
	Höhe			1.262 mm
	Radstand			2.475 mm
	Spurweiten		vorne	1.526 mm
			hinten	1.540 mm
	Kofferraumvolumen		vorne	150 l
			hinten	130 l
	Tankinhalt			54 l
<b>Fahrleistungen:</b>	Höchstgeschwindigkeit			290 km/h 180 mph
	Beschleunigung:			
	0–100 km/h			4,5 s
	0–200 km/h			14,8 s
	0–60 mph			4,3 s
	1/4 mile			12,7 s



---

<b>Verbrauch (NEFZ):</b>	gesamt	9,9 l/100 km
	innerstädtisch	14,2 l/100 km
	außerstädtisch	7,5 l/100 km
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen:</b>	gesamt	230 g/km
<b>Schadstoffklasse:</b>		Euro 6

Stand: April 2015