



PORSCHE



Presse-Information

Porsche 718 Boxster

Inhalt

| | | |
|---------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 35 PS mehr Leistung – 13 Prozent weniger Verbrauch | Die neuen Mittelmotor-Roadster Porsche 718 Boxster | 1 |
| Motor und Getriebe | Die neuen Vierzylinder-Boxermotoren | 2 |
| Fahrwerk und Assistenzsysteme | Sportlicher abgestimmtes Fahrwerk, erstmalig PASM-Sportfahrwerk optional | 6 |
| Design und Innenausstattung | Neues Design unterstreicht geschärftes Profil | 8 |
| Die Geschichte | Porsche 718 – Sportlegende mit Mittelmotor | 10 |
| Technische Daten | | 12 |

April 2016

35 PS mehr Leistung – 13 Prozent weniger Verbrauch

Die neuen Mittelmotor-Roadster Porsche 718 Boxster

20 Jahre nach dem Debüt des ersten Boxster ändert Porsche zum Generationswechsel auch die Modellbezeichnung: Die neue Generation heißt 718 Boxster und 718 Boxster S. Die offenen Zweisitzer sind leistungsstärker und effizienter. Damit knüpft Porsche an die Tradition der Vierzylinder-Boxermotoren der 718 Mittelmotor-Sportwagen an. Sie gewannen in den 1950er und 1960er Jahren zahlreiche Rennen, darunter die legendäre Targa Florio und die 24 Stunden von Le Mans.

Herzstück der Modellreihe ist der neu entwickelte Vierzylinder-Boxermotor mit Turboaufladung. Der 718 Boxster leistet 220 kW (300 PS) aus zwei Liter Hubraum, der 718 Boxster S kommt auf 257 kW (350 PS) bei 2,5 Liter Hubraum. Im S-Modell setzt Porsche außerdem einen Turbolader mit variabler Turbinen-Geometrie (VTG) ein. Porsche bietet damit neben dem 911 Turbo auch im 718 Boxster S als einziger Hersteller die VTG-Technologie in Serienfahrzeugen mit Benzinmotoren an. Sowohl das Leistungsplus von 26 kW (35 PS) im Vergleich zu den bisherigen Boxster-Modellen, als auch die Effizienz der neuen Turbo-Motoren überzeugen: Bis zu 13 Prozent weniger Kraftstoff verbrauchen die neuen 718 Boxster-Modelle.

Für emotionalen und sportlichen Fahrspaß sorgen das komplett neu abgestimmte Fahrwerk und die verstärkten Bremsen. Umfassend weiterentwickelt präsentiert sich die neue Modellreihe auch im Design – bis auf Kofferraumdeckel, Windschutzscheibe und Verdeck ist alles neu. Im Interieur prägt eine neu gestaltete Schalttafel das Cockpit. Dazu ist das Porsche Communication Management (PCM) jüngster Generation mit modernem Touchscreen serienmäßig an Bord. Das Navigationsmodul ist optional erhältlich.

Motor und Getriebe

Die neuen Vierzylinder-Boxermotoren

Porsche führt mit dem 718 Boxster zwei komplett neu entwickelte Vierzylinder-Boxermotoren mit Turboaufladung ein. Leistung und Effizienz steigen gegenüber den bisherigen Triebwerken deutlich. Ein Bündel an Innovationen sorgt darüber hinaus für Porsche-typischen Fahrspaß. Die Motoren zeichnen sich durch ein spontaneres Ansprechverhalten aus, durch Drehfreudigkeit bis in höchste Drehzahlbereiche und – nicht zuletzt – durch den emotionalen Klang.

Porsche setzt die Vierzylinder-Boxermotoren in zwei Leistungsversionen ein: Mit zwei Liter Hubraum und 220 kW (300 PS) im 718 Boxster sowie als 2,5-Liter-Aggregat mit 257 kW (350 PS) im 718 Boxster S. Im Vergleich zu den bisherigen Boxster-Modellen entspricht das jeweils einer Mehrleistung von 26 kW (35 PS). Auch das Drehmoment ist deutlich gestiegen. Der Zweiliter-Motor des 718 Boxster erreicht ein Drehmoment von 380 Nm, das schon ab 1.950/min und bis 4.500/min zur Verfügung steht. Das entspricht einer Steigerung um 100 Nm und damit um 35 Prozent. Der 2,5-Liter-Motor des 718 Boxster S erreicht zwischen 1.900/min und 4.500/min ein Drehmoment von 420 Nm, also 60 Nm mehr als beim Vorgänger. Das ist der größte Drehmomentzuwachs in der Geschichte des Porsche Boxster.

Drehmoment-Sprung: Schneller Spurten bei jedem Tempo

Die neuen 718 Boxster-Modelle absolvieren Zwischenspurts deutlich souveräner und beschleunigen noch schneller aus niedrigen Drehzahlen heraus. So spurtet der 718 Boxster mit PDK und Sport Chrono-Paket in 4,7 Sekunden von null auf 100 km/h; 0,8 Sekunden schneller als das Vorgängermodell. Der 718 Boxster S mit gleicher Ausstattung schafft diesen Sprint in 4,2 Sekunden und ist 0,6 Sekunden schneller als sein Vorgänger. Gleichzeitig ist der Motor Sportwagen-typisch drehfreudig: Das Drehzahlband endet erst bei 7.500/min, wobei der Leistungsabfall von der Nenn- bis zur Maximaldrehzahl bei lediglich fünf Prozent liegt. Kein anderer Turbomotor im Segment des 718 Boxster erreicht diesen Wert. Bei sportlicher Fahrweise kann der Fahrer damit Leistung und Drehmoment des Motors über einen weiten Drehzahlbereich ausnutzen ohne zum Schalthebel greifen zu müssen. Und bei voller Beschleunigung steht ihm nach dem Gangwechsel das volle Drehmoment des Turbomotors zur Verfügung. Besonders deutlich wird der Drehmomentgewinn deshalb auch bei Zwischensprints im Geschwindigkeitsbereich oberhalb von 100 km/h. Als Höchstgeschwindigkeit erreicht der 718 Boxster 275 km/h, der 718 Boxster S 285 km/h.

Leistung und Effizienz mit Turbo-Konzept nach oben geschraubt

Die Turbo-Boxermotoren von Porsche überzeugen in puncto Leistung und Effizienz. Der Turbo-Vierzylinder mit PDK im 718 Boxster verbraucht mit 6,9 l/100 km im NEFZ 0,7 l/100 km weniger als der bisherige Boxster. Der 2,5-Liter-Turbo-Boxermotor mit PDK im 718 Boxster S begnügt sich mit 7,3 l/100 km. Das entspricht einer Einsparung von 0,9 l/100 km gegenüber dem Vorgängermodell. Unter dem Strich bedeutet das 35 PS mehr Leistung bei bis zu 13 Prozent weniger Verbrauch.

Die beiden Varianten des neuen Porsche-Boxermotors unterscheiden sich nicht nur im Hubraum. Im Basistriebwerk drückt ein so genannter Wastegate-Turbolader zusätzlich Luft in die Brennräume. Die leistungsstärkere Maschine wird von einem Lader mit variabler Turbinengeometrie zwangsbeatmet, wie er bisher weltweit exklusiv dem 911 Turbo vorbehalten war. Ein zusätzliches Wastegate beim 718 Boxster S betreibt den Lader mit verstellbaren Leitschaufeln durch gezielte Steuerung des Abgasstroms immer im optimalen Wirkungsgrad. Dadurch wird die Energie im Abgasstrom besonders effizient in Antriebsleistung umgesetzt.

Spontanes Ansprechverhalten wie ein Saugmotor und Dynamic Boost-Funktion

Bei der Abstimmung der Abgasturboaufladung legten Porsche-Entwickler besonderen Wert auf ein zum Saugmotor vergleichbares Ansprechverhalten des Motors. Dazu dient unter anderem bei sportlicher Fahrweise die "Vorspannung" des Turboladers im Teillastbereich. Das Bypassventil wird geschlossen, der Zündwinkel zurückgenommen und die Drosselklappe leicht geöffnet. So bleibt das aktuelle Antriebsmoment konstant, während Luftdurchsatz durch den Motor und Ladedruck steigen. Gibt der Fahrer Vollgas, steht durch den höheren Ladedruck spontan ein höheres Drehmoment zur Verfügung. Auch wenn der Fahrer bei voller Beschleunigung den Fuß kurz vom Gaspedal nimmt, verhält sich das Turbotriebwerk reaktionsschnell wie ein Saugmotor. Die Drosselklappe bleibt geöffnet, nur die Benzineinspritzung setzt aus. Dadurch baut sich der Ladedruck nicht komplett ab, der Motor reagiert spontan auf erneutes Gasgeben.

Auf vergleichbare Weise reagiert der Turbolader beim Druck auf den Sport Response Button. Er sitzt – wie bei den 911-Modellen in Verbindung mit Sport Chrono-Paket und PDK-Getriebe – in der Mitte des Programm-Schalters am Lenkrad. Inspiriert vom Rennsport, werden damit Motor und Getriebe für 20 Sekunden auf ein spontanes Ansprechverhalten vorbereitet. Im Teillastbereich schließt das Wastegate des Turboladers. Resultat ist ein deutlich schnellerer Aufbau des Ladedrucks. Der Motor spricht spontaner auf Gaspedalbefehle an und erreicht zügig seine maximale Leistung.

Indirekte Ladeluftkühlung über erweiterten Kühlmittelkreislauf

Eine weitere Innovation ist die indirekte Ladeluftkühlung. Um Design und Aerodynamik des 718 Boxster nicht zu verändern, nutzen die Turbo-Motoren die seitlichen Lufteinlässe hinter den Türen zum Ansaugen der Luft und jetzt auch zur indirekten Ladeluftkühlung. Die Temperaturabsenkung läuft über einen zusätzlichen Kreislauf im Kühlsystem. Dazu dient ein Wärmetauscher über dem Motor. In dem gibt die verdichtete Luft aus dem Turbolader einen Teil ihrer Wärme an das Kühlmittel ab. Die Flüssigkeit strömt anschließend durch je einen Kühler pro Lufteinlass.

Technologien aus den Dreiliter-Sechszylinder-Biturbomotoren des 911 steigern die Triebwerke bei Leistung und Effizienz. So lässt sich das Ansprechverhalten des Turbo-Triebwerks bei niedrigeren Drehzahlen noch feiner auf die Porsche-typische sportliche Spontanität einstellen. Grund dafür ist die Einführung der verstellbaren Auslass-Nockenwelle mit Ventilhubumschaltung zusätzlich zur vom Vorgänger bekannten Einlass-Nockenwellenverstellung.

Vollständig neue Abgasanlagen für emotionalen Sound

Die neu entwickelte Abgasanlage garantiert ein Porsche-typisches, emotionales Sound-Erlebnis. Im 718 Boxster strömen die Abgase durch eine Anlage mit einem ovalen Einzelendrohr aus gebürstetem Edelstahl. Der 718 Boxster S hat mittig angeordnete, runde Doppelendrohre aus gebürstetem Edelstahl. Zwei ebenfalls in der Mitte angeordnete, runde Sportendrohre kennzeichnen die optionale Sportabgasanlage für alle Modelle.

Sechsgang-Schaltgetriebe serienmäßig, Siebengang-PDK auf Wunsch

Serienmäßig sind die 718-Modelle mit einem Sechsgang-Handschaltgetriebe ausgerüstet. Als Option steht das Porsche-Doppelkupplungsgetriebe PDK zur Wahl. Zur Effizienzsteigerung verfügt das PDK über die weiterentwickelte Auto Start-Stopp-Funktion, die den Motor bereits beim Ausrollen ausschaltet. Auch die virtuellen Gänge zur Kraftstoffeinsparung kennt das PDK. Bei konstanter Geschwindigkeit wählt die Steuerung den höchstmöglichen Gang. Um dabei die Motordrehzahl zu stabilisieren und typisches Ruckeln durch untertourigen Lauf zu verhindern, schaltet die Kupplung des betreffenden Gangs auf geringen Schlupf.

Optimiertes Sport Chrono-Paket als Option

Mit dem optionalen Sport Chrono-Paket lassen sich die sportlichen Eigenschaften der neuen 718 Boxster noch weiter verbessern. Wie beim 911 umfasst es neben den drei Einstellungen "Normal", "Sport" und "Sport Plus" auch das Programm "Individual". Über ein entsprechendes Menü im Kombiinstrument lassen sich auf Grundlage der programmierten Einstellungen PASM, Sportabgasanlage, Auto Start-Stopp-Funktion und Heckspoiler individuell kombinieren. Bei Sportwagen mit PDK kommt der Sport Response Button in der Mitte des Programmschalters dazu. Inspiriert vom Rennsport, gestaltet er das Ansprechverhalten von Motor und Doppelkupplungsgetriebe auf Knopfdruck besonders direkt – beispielsweise zum Überholen. In Verbindung mit dem Sport Chrono-Paket bietet das Porsche Stability Management (PSM) der 718 Boxster-Modelle außerdem ein separat schaltbares Programm: "PSM Sport". In diesem besonders sportlichen Fahrprogramm kann sich der ambitionierte Fahrer in einem sicheren Umfeld noch weiter an den Grenzbereich seines Fahrzeuges herantasten. Das PSM bleibt dabei im Hintergrund aktiv. In Kombination mit dem aufgewerteten Sport Chrono-Paket führt dies zu einem Fahrerlebnis, das den Roadster noch näher in Richtung Rennsport rückt.

Fahrwerk und Assistenzsysteme

Sportlicher abgestimmtes Fahrwerk, erstmals PASM-Sportfahrwerk optional

Auch in ihrer Fahrdynamik überzeugen die neuen Roadster mit Agilität. Das komplett neu abgestimmte Fahrwerk steigert einmal mehr die Kurven-Geschwindigkeit der Mittelmotor-Sportwagen. Höhere Stabilisator- und Federraten halten die Wank- und Nickbewegungen so gering wie möglich. Gleichzeitig gewinnt der 718 Boxster an Komfort. Die Abstimmung erhöht zusätzlich die Solidität und verbessert das Anfedern auf kleinen und größeren Fahrbahnunebenheiten. Mit der um zehn Prozent direkter ausgelegten elektromechanischen Lenkung lassen sich die 718 Boxster noch agiler und handlicher durch Rundkurse und Alltagsverkehr steuern. Für die Nürburgring-Nordschleife erwartet Porsche damit eine Verbesserung der Rundenzeiten eines 718 Boxster S um mehr als 16 Sekunden gegenüber dem Vorgängermodell.

Verstärkte Hinterachse für mehr Präzision und Querstabilität

Für eine höhere Präzision und Querstabilität, modifizierten Porsche-Ingenieure zahlreiche Details im Bereich der Hinterachse. So verstärkt eine neue Querstrebe den hinteren Hilfsrahmen und erhöht damit die Quersteifigkeit. Stoßdämpfer mit größeren Kolben- und Stangendurchmessern verbessern ebenfalls die exakte Radführung durch ein Plus an Steifigkeit. Um ein halbes Zoll breitere Hinterräder bieten den Reifen eine größere Abstützbasis. Zusammen mit den neu entwickelten Reifen trägt dies wesentlich zur gesteigerten Kurvenstabilität der neuen 718 Boxster bei.

Neues PASM-Sportfahrwerk mit 20 Millimeter Tieferlegung

Für besonders ambitionierte Fahrer bietet Porsche den 718 Boxster S erstmals mit optionalem PASM-Sportfahrwerk an. Es umfasst neben der um 20 Millimeter tiefergelegten Karosserie auch eine deutlich straffere Abstimmung im Sport-Modus. Wie bisher steht auch das Porsche Active Suspension Management (PASM) mit zehn Millimeter Tieferlegung als Option zur Wahl. Ebenfalls neu abgestimmt bietet das aktive Fahrwerk eine nochmals erweiterte Spannweite zwischen langstreckentauglichem Komfort und sportlich dynamischer Straffheit. Um die Regelbandbreite weiter zu erhöhen, baut Porsche auf eine erweiterte Sensorik. An

jedem Federbein misst jetzt ein Höhensensor die Federbewegungen. Darüber hinaus ermitteln drei Beschleunigungsaufnehmer die Dynamik der Anregungen. Dadurch kann die Steuerung noch präziser und feinfühlicher die Dämpfung regeln.

Verstärkte Bremsanlage mit Multikollisionsbremse

Angepasst an die höheren Fahrleistungen verzögern verstärkte Bremsen mit Bremsscheiben in den Dimensionen 330 Millimeter vorne und 299 Millimeter hinten. Der 718 Boxster verfügt jetzt über die Bremsanlage, die bisher im Boxster S eingesetzt war. Der 718 Boxster S übernimmt dagegen an der Vorderachse die Vierkolben-Sättel des 911 Carrera, kombiniert mit dickeren Bremsscheiben. Porsche stattet die 718 Boxster zudem mit der Multikollisionsbremse aus. Das System kann die Schwere eines Folge-Aufpralls reduzieren, indem es das Fahrzeug nach der Erstkollision automatisch abbremst.

Porsche Stability Management mit neuem PSM Sport-Modus

Die geschärfte Sportlichkeit der Roadster zieht sich hin bis zur Steuerung des Porsche Stability Management (PSM). In Verbindung mit dem optionalen Sport Chrono-Paket bietet das System den über die PSM-Taste in der Mittelkonsole separat schaltbaren Modus mit der Bezeichnung "PSM Sport". Er unterscheidet sich funktional vom Normal-Modus "PSM On" und lässt sich jetzt auch unabhängig vom Sport Plus-Modus des Sport Chrono-Pakets aktivieren. Zur Information leuchten beim Aktivieren des PSM Sport-Modus ein entsprechender Hinweis im Kombiinstrument sowie die gelbe PSM-Off-Lampe auf.

Mit dem PSM Sport-Modus nähern sich ambitionierte Fahrer – beispielsweise auf der Rundstrecke oder bei Winter-Fahrtrainings auf niedrigen Reibwerten – noch weiter dem Grenzbereich. Im Vergleich zu PSM On erlaubt die neue Funktion deutlich größere Schwimmwinkel und höheren Schlupf an den Antriebsrädern. Dadurch wird die fahrdynamische Performance des Sportwagens noch besser erfahrbar. Selbst für ambitionierte Sportfahrer erübrigt sich eine Vollabschaltung des PSM. Der PSM Off-Modus ist jedoch weiterhin verfügbar und wird über eine lange Betätigung der PSM-Taste aktiviert. Aber auch im PSM Off-Modus sowie im neuen PSM Sport-Modus aktiviert starkes Bremsen im ABS-Regelbereich die stabilisierende Unterstützung des PSM wieder in vollem Umfang – so lange, bis die Bremse wieder gelöst wird.

Design und Innenausstattung

Neues Design unterstreicht geschärftes Profil

Die 718-Familie ist auf den ersten Blick zu erkennen. Das Bugteil des neuen Roadsters ist deutlich stärker profilierte Formgebung. Die Front wirkt dadurch breiter und maskuliner. Unterstützt wird dieser Effekt durch die schmalen Bugleuchten über den seitlichen Lufteinlässen, die Positionslight und Blinker enthalten. Mittig im Bugteil spannen sich zwei horizontale Lamellen, die unterstreichen die Breite des 718 Boxster optisch. Mit den deutlich größeren Kühllufteinlässen in der Front stellt sich das neue Turbomotoren-Konzept auch optisch prägnant nach außen dar. Abgerundet wird die Front des 718 Boxster durch die neu gestalteten Bi-Xenon-Hauptscheinwerfer mit integriertem LED-Tagfahrlicht. Als neue Option stehen LED-Hauptscheinwerfer mit Vierpunkt-Tagfahrlicht zur Wahl.

In der Seitenansicht ist die neue Modellreihe an den neu gestalteten Kotflügeln und Schwelern, den Türen ohne zusätzliche Griffschalen und den zwei Lamellen in den Lufteinlässen vor der Hinterachse erkennbar. Durch sie saugt der Motor wie bisher seine Prozessluft an. Zusätzlich versorgen sie die Ladeluftkühler mit Kühlluft. Neue Räder mit 19 Zoll – beim 718 Boxster S serienmäßig – und optional 20 Zoll Durchmesser, betonen den sportlichen Charakter des 718 Boxster. Da sie zudem an der Hinterachse um ein halbes Zoll breiter als bei den Vorgängermodellen sind, verbessern sie auch die Querdynamik.

Auch das neu gestaltete Heck des 718 Boxster wirkt besonders durch die Akzentleiste mit integriertem Porsche-Schriftzug zwischen den Heckleuchten deutlich präsenter. Dazu trägt auch die zusätzliche Kante auf Höhe der Reflektoren bei. Das Heckteil wurde zudem schärfer gezeichnet. Die neu entwickelten Leuchten zeichnen sich durch die dreidimensional geprägte LED-Technik und das Vierpunkt-Bremslicht aus.

Interieur mit neuem Porsche Communication Management serienmäßig

Im Cockpit des 718 Boxster erwartet den Fahrer die vertraute Porsche-Umgebung, aufgewertet mit neuen Elementen. Das Interieur besticht durch eine nochmals höhere Wertigkeit. Die Lederausstattung überzeugt durch den durchgängigen Nahtverlauf bis zum Ablagefach. Das überarbeitete Oberteil der Schalttafel reflektiert mit den erhabenen Lüftungsdüsen das

betont dreidimensionale Design im Exterieur. Über das Sportlenkrad mit 375 Millimeter Durchmesser im Design des 918 Spyder lässt sich der Roadster noch präziser steuern. Optional ist das GT-Sportlenkrad mit 360 Millimeter Durchmesser erhältlich. Für alle Lenkräder bietet Porsche die Option Multifunktion und Lenkradheizung an. Fünf neue Interieur-Farbtöne ermöglichen darüber hinaus eine noch individuellere Konfiguration der 718-Modelle.

Im Zentrum des überarbeiteten Interieurs steht das neue, serienmäßige Porsche Communication Management (PCM) einschließlich Handyvorbereitung, Audio-Schnittstellen und 110 Watt starkem Sound Package Plus. Das PCM lässt sich mit optionalen Modulen erweitern und den persönlichen Anforderungen anpassen. So umfasst das optionale Connect-Modul eine Smartphone-Ablagefläche für die kabellose Anbindung des Smartphones an die Außenantenne, eine iPod-fähige USB-Schnittstelle in der Mittelkonsole, Apple CarPlay inklusive Sprachsteuerung "Siri" und Porsche Car Connect.

Alternativ ist das Navigationsmodul mit Sprachbedienung zur komfortablen Eingabe von Fahrzielen erhältlich. Das Navigationsmodul bietet eine verbesserte Kartendarstellung und stellt Karten zweidimensional oder perspektivisch dar. Auch 3D-Darstellungen sind in ausgewählten Gebieten möglich. Das Modul schließt die Karten-Updates innerhalb der ersten drei Jahre kostenfrei mit ein. Als Erweiterung des Navigationsmoduls steht das Connect Plus-Modul zur Verfügung. Es ermöglicht die einfache Einbindung des Smartphones in das PCM und die Nutzung von Online-Funktionen wie Info-Navigationsdienste, drahtloser Internetzugang für WLAN-Geräte und LTE-Telefonmodul.

Die Geschichte

Porsche 718 – Sportlegende mit Mittelmotor

Mittelmotor, Leichtbau und Design, dazu leistungsstarke und effiziente Vierzylinder-Triebwerke: Das kennzeichnet die Philosophie der legendären Porsche Spyder mit den Typenbezeichnungen 550 und 718. Konstruiert für Rundstrecken-, Straßen- und Bergrennen setzten das Porsche-Werksteam als auch zahlreiche Kunden diese Rennsportwagen von 1953 bis Mitte der 1960er Jahre erfolgreich ein. Zahllose Privatfahrer und Ausnahmepiloten wie Wolfgang Graf Berghe von Trips, Hans Herrmann, Graham Hill, Ricardo Rodriguez oder Joakim Bonnier holten mit den schnellen und wendigen Porsche-Rennwagen mehr als 1.000 Rennsieg. Dabei mischten sie das Renngeschehen ordentlich auf. Trotz der kleinen Vierzylinder-Boxer-motoren gelangen ihnen immer wieder Gesamtsiege gegen die leistungsmäßig überlegene Konkurrenz.

Die Geschichte der Spyder ist eine schrittweise Entwicklung – und damit typisch Porsche. Als erster reinrassiger Rennsportwagen aus Zuffenhausen markiert der ab 1953 gebaute Typ 550 (89 Einheiten) den Beginn einer Evolutionsreihe von Mittelmotor-Rennwagen. Ihm folgte 1956 der 550 A Spyder (40 Einheiten) mit einem Gitterrohrrahmen sowie leistungsstärkeres Triebwerk. Der Italiener Umberto Maglioli gewann in einem 550 A 1956 sensationell die Targa Florio, das damals anspruchsvollste Straßenrennen seiner Zeit. Beinahe so legendär wie die Fahrzeuge selbst ist heute auch der als "Fuhrmann-Motor" bekannt gewordene Antrieb mit seinen vier obenliegenden Nockenwellen.

718 RSK feiert weltweit Erfolge und gewinnt Marken-Weltmeisterschaft

Als Nachfolger des 550 A debütierte 1957 der 718 RSK (34 Einheiten). Motorsport und Technik lagen bei der Namensgebung eng beieinander. Während das "RS" für "Rennsport" steht, bezieht sich das "K" auf die neu entwickelten vorderen Torsionsstabfedern. Sie waren in Form eines auf dem Rücken liegenden großen K angeordnet. Zusätzlich wurde der 718 im Vergleich zu seinem Vorgänger noch einmal in allen Belangen verbessert. Ein Rahmen aus nahtlosem Stahlrohr bot hohe Festigkeit bei maximalem Leichtbau. Motor, Fahrwerk und Trommelbremsen wurden ebenfalls weiter optimiert.

Der 718 RSK feierte auf der ganzen Welt Erfolge, so in Le Mans, am Nürburgring, in Argentinien, im kalifornischen Riverside sowie bei zahlreichen Bergrennen. Auch in der Formel 2 bewies sowohl der 550 A Spyder als auch der 718 RSK das enorme Potenzial dieser Porsche-Konstruktionen beweisen. Weiterentwickelt zum Monoposto holte der 718/2 im Jahr 1960 sogar die Formel 2-Markenweltmeisterschaft.

718 RS 60 wird auf Anhieb zum Maßstab seiner Klasse

Als ein neues FIA-Reglement für Rennsportwagen eine größere Seriennähe verlangte, reagierte Porsche für die Saison 1960 mit dem 718 RS 60 (19 Einheiten). Das Auto wurde schnell zum Maßstab der 1,6 Liter-Klasse. Seine größten sportlichen Erfolge waren Gesamtsiege bei der Targa Florio, den 12 Stunden von Sebring sowie die Europa-Bergmeisterschaft in den Jahren 1960 und 1961. Ab Oktober 1960 entstand der 718 RS 61 Spyder (13 Einheiten). Es wurde vorwiegend von Privatfahrern eingesetzt. Technisches Highlight war die neue Hinterachse mit Dreieckslenkern.

Um das Potenzial des 718 Spyder auch bei den 24 Stunden von Le Mans nutzen zu können, wurde der 718 RS 61 zu einer Coupé-Version weiterentwickelt. 1961 ging der 718 GTR noch mit Vierzylindermotor an den Start. Für die Saison 1962 wurde er mit einem Zweiliter-Achtzylinder sowie Scheibenbremsen ausgerüstet. Ebenfalls mit diesen beiden Motortypen trat der von 1961 bis 1964 eingesetzte 718 W-RS Spyder an. Von den Mechanikern während seiner mehrjährigen Rennkarriere liebevoll "Großmutter" getauft, gewann das Einzelstück 1963 und 1964 die Europa-Bergmeisterschaft – und bewies dabei einmal mehr das Potenzial des Porsche Mittelmotor-Konzepts.

| | 718 Boxster | 718 Boxster S |
|-------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|
| Motor | | |
| Bauart | Boxermotor mit Turbo-Aufladung | |
| Zylinderzahl | 4 | |
| Ventile/Zylinder | 4 | |
| Hubraum | 1.988 cm ³ | 2.497 cm ³ |
| Bohrung | 91,0 mm | 102,0 mm |
| Hub | 76,4 mm | |
| Maximale Leistung | 220 kW (300 PS) | 257 kW (350 PS) |
| bei Drehzahl | 6.500 1/min | |
| Maximales Drehmoment | 380 Nm | 420 Nm |
| bei Drehzahl | 1.950 – 4.500 1/min | 1.900 – 4.500 1/min |
| Maximale Literleistung | 111 kW/l (151 PS/l) | 103 kW/l (140 PS/l) |
| Verdichtungsverhältnis | 9,5:1 | |
| Maximale Drehzahl | 7.500 1/min | |
| Kühlsystem | Wasserkühlung mit Thermomanagement und schaltbarer Wasserpumpe | |
| Ventilsteuerung | Nockenwellenverstellung und Ventilhubschaltung VarioCam Plus auf Ein- und Auslass-Seite | |
| Ölversorgung | Integrierte Trockensumpfschmierung und bedarfsgeregelte Ölpumpe | |
| Aufladung | Mono-Turboaufladung | Mono-Turboaufladung mit VTG |
| Ladeluftkühlung | Indirekte Ladeluftkühlung (Zwei Niedertemperatur Luft-Wasserkühler und ein Wasser-Ladeluftkühler) | |
| Abgasanlage | Zweiflutige Abgasanlage mit mittigem Endrohr aus Edelstahl | Zweiflutige Abgasanlage mit mittigem Doppelendrohr aus Edelstahl |
| Abgasnachbehandlung | Zwei Dreibege-Katalysatoren und On-Board-Diagnose zur Überwachung des Abgasreinigungssystems | |
| Gemischaufbereitung | Benzindirekteinspritzung (Direct Fuel Injection – DFI) | |
| Antrieb | Mittelmotor, Heckantrieb | |

Die technischen Daten können länderspezifisch variieren

| | 718 Boxster | 718 Boxster S |
|----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| Kraftübertragung | | |
| Getriebe | Sechsgang-Schaltgetriebe mit Einscheibenkupplung und Zweimassenschwungrad, optional Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) | |
| Kupplungsdurchmesser | Schaltgetriebe 240 mm; PDK 202/153 mm | |
| Übersetzungsverhältnis | Schaltgetriebe/PDK | |
| 1. Gang | 3,31/3,91 | |
| 2. Gang | 1,95/2,29 | |
| 3. Gang | 1,41/1,65 | |
| 4. Gang | 1,13/1,30 | |
| 5. Gang | 0,95/1,08 | |
| 6. Gang | 0,81/0,88 | |
| 7. Gang | - /0,62 | |
| Rückwärtsgang | 3,00/3,55 | |
| Hinterachse | 3,89/3,62 | |
| Fahrwerk | | |
| Vorderachse | Leichtbau-Federbeinachse (McPherson-Bauart, Porsche-optimiert) | |
| Hinterachse | Leichtbau-Federbeinachse (McPherson-Bauart, Porsche-optimiert) | |
| Lenkung | Elektromechanische Servolenkung mit variabler Lenkübersetzung und Lenkimpuls | |
| Lenkübersetzung | 15,0:1 (Mittellage) bis 12,4:1 | |
| Lenkraddurchmesser | 375 mm | |
| Wendekreisdurchmesser | 10,98 m | |
| Fahrstabilisierungssystem | Porsche Stability Management (PSM) inkl. ABS mit erweiterten Bremsfunktionen | |

| | 718 Boxster | 718 Boxster S |
|----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| Bremsen | | |
| Bremsanlage | Vierkolben-Aluminium-Monobloc Festsattelbremsen vorn und hinten | Vierkolben-Aluminium-Monobloc Festsattelbremsen vorn und hinten |
| Bremsscheiben Vorderachse | Grauguss; innenbelüftet und gelocht | |
| Durchmesser | 330 mm | |
| Dicke | 28 mm | 34 mm |
| Bremsscheiben Hinterachse | Grauguss; innenbelüftet und gelocht | |
| Durchmesser | 299 mm | |
| Dicke | 20 mm | |
| Räder und Reifen | | |
| Räder mit Reifen vorn | 8 J x 18 ET 57 mit Reifen 235/45 ZR 18 | 8 J x 19 ET 57 mit Reifen 235/40 ZR 19 |
| Räder mit Reifen hinten | 9,5 J x 18 ET 49 mit Reifen 265/45 ZR 18 | 10 J x 19 ET 45 mit Reifen 265/40 ZR 19 |
| Abmessungen | | |
| Länge | 4.379 mm | |
| Breite (mit Außenspiegeln) | 1.801 mm (1.994 mm) | |
| Höhe | 1.281 mm | 1.280 mm |
| Radstand | 2.475 mm | |
| Spurweite vorn (bei Radgröße) | 1.515 mm (18") | 1.515 mm (19") |
| Spurweite hinten (bei Radgröße) | 1.532 mm (18") | 1.540 mm (19") |
| Gepäckvolumen und Gewichte | | |
| | Schaltgetriebe/PDK | |
| Gepäckraumvolumen | 275 l (vorn 150 l, hinten 125 l) | |
| Leergewicht nach DIN | 1.335/1.365 kg | 1.355/1.385 kg |
| Zulässiges Gesamtgewicht | 1.655/1.685 kg | 1.665/1.695 kg |
| Leistungsgewicht | 4,5/4,6 kg/PS | 3,9/4,0 kg/PS |

| | 718 Boxster | 718 Boxster S |
|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| Fahrleistungen Schaltgetriebe/PDK | | |
| Höchstgeschwindigkeit | 275/275 km/h 171/171 mph | 285/285 km/h 177/177 mph |
| Beschleunigung | | |
| 0-60 mph | 4,9/4,7 s | 4,4/4,2 s |
| 0-60 mph mit Sport+ | - /4,5 s | - /4,0 s |
| 0-100 km/h | 5,1/4,9 s | 4,6/4,4 s |
| 0-100 km/h mit Sport+ | - /4,7 s | - /4,2 s |
| 0-160 km/h | 11,3/11,1 s | 9,7/9,5 s |
| 0-160 km/h mit Sport+ | - /10,8 s | - /9,2 s |
| 0-200 km/h | 18,3/18,1 s | 15,2/15,0 s |
| 0-200 km/h mit Sport+ | - /17,8 s | - /14,7 s |
| Kraftstoff und Emissionen Schaltgetriebe/PDK | | |
| Abgasnorm | EURO 6 | |
| Kraftstoffart | Super Plus (98 ROZ) | |
| Verbrauch | | |
| innerorts | 9,9/9,0 l/100 km | 10,7/9,5 l/100 km |
| außerorts | 6,0/5,7 l/100 km | 6,5/6,0 l/100 km |
| kombiniert | 7,4/6,9 l/100 km | 8,1/7,3 l/100 km |
| CO₂-Emissionen | | |
| kombiniert | 168/158 g/km | 184/167 g/km |
| Effizienzklasse Deutschland | E/D | F/E |
| Tankinhalt | 54 l | 64 l |
| Aerodynamik | | |
| Luftwiderstand c_w | 0,31 | 0,32 |
| Stirnfläche A | 1,99 m ² | |
| $c_w \times A$ | 0,62 | 0,64 |