



PORSCHE

# Presse-Information

Geneva Motor Show 2016

## **Inhalt**

<b>Porsche auf dem Genfer Automobil-Salon 2016</b>	Für Kurven gemacht: Weltpremiere 911 R und 718 Boxster	<b>1</b>
<b>Limitiertes Sondermodell mit Saugmotor und Schaltgetriebe</b>	Wolf im Schafspelz – der neue Porsche 911 R	<b>3</b>
<b>35 PS mehr Leistung – 13 Prozent weniger Verbrauch</b>	Die neuen Mittelmotor-Roadster mit Vierzylinder-Motoren: Porsche 718 Boxster	<b>6</b>
<b>Technische Daten</b>	Porsche 911 R	<b>9</b>
	Porsche 718 Boxster	<b>13</b>

März 2016

---

Porsche auf dem Genfer Automobil-Salon 2016

## **Für Kurven gemacht: Weltpremiere 911 R und 718 Boxster**

Weltpremiere für zwei Kurvenkünstler: Porsche präsentiert auf dem Genfer Automobil-Salon 2016 erstmals den 911 R und den 718 Boxster. Beide Modelle interpretieren die hohe Schule der Querdynamik auf eigenständige Art: Der 911 R als puristische Fahrmaschine mit 368 kW (500 PS) starkem Saugmotor im Heck, der Roadster mit weiterentwickeltem Fahrwerk und aufgeladenem Vierzylinder-Mittelmotor. 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. Mit dem 911 R eröffnet Porsche fast schon traditionell in Genf das europäische Autojahr mit einem Ausnahme-Sportwagen. 911 GT3, 918 Spyder und 919 hybrid feierten in den Vorjahren ihr Debüt in Genf. Das Unternehmen bekräftigt damit sein ungebrochenes Bekenntnis zum Rennsport und motorsportnahen Sportwagen.

### **Mit den Genen eines Rennsportwagens: 911 R**

R steht bei Porsche für Racing. Dementsprechend konsequent sportlich stellt sich der 911 R vor: Die 368 kW (500 PS) Motorleistung treffen auf ein Gewicht von nur 1.370 Kilogramm. Damit ist der 911 R das leichteste Modell der aktuellen 911-Palette. Dafür sorgt der erweiterte Leichtbau mit zahlreichen Carbonteilen, Magnesium-Dach und Gewichtseinsparungen bei der Ausstattung. Verbunden mit dem ausschließlich verbauten Sechsgang-Schaltgetriebe liefert das Triebwerk aus dem Rennsport Schub in allen Lebenslagen: In nur 3,8 Sekunden durchbricht der 911 R die 100-km/h-Marke und erreicht 323 km/h Höchstgeschwindigkeit. Fahrdynamisch bietet der 911 R mit Hinterachslenkung, Hinterachs-Quersperre und PCCB-Keramikkbremsen die Elfer-Bestausstattung. Äußerlich gibt sich der 911 R eher zurückhaltend. Charakteristische Details wie das vom 911 GT3 bekannte Bug- und Heckteil sowie eine spezielle Farbgestaltung unterscheiden den Hochleistungs-Sportwagen von einem 911 Carrera. Die Auflage des 911 R ist begrenzt: Nur 991 Exemplare kommen auf die Straße.

**Mittelmotor-Sportler mit Turbo-Herz: 718 Boxster**

Mit dem 718 Boxster greift Porsche gezielt das Konzept des legendären 718 Mittelmotor-Sportwagens auf. Er gewann mit Leichtbau, starkem Vierzylinder-Boxermotor und präzisiertem Fahrwerk in den 1950er und 1960er Jahren zahlreiche internationale Rennen. Heute ist der Vierzylinder wassergekühlt und turbogeladen: 220 kW (300 PS) aus zwei Liter Hubraum leistet die neue Maschine im 718 Boxster. Auf 257 kW (350 PS) bringt es der 2,5-Liter-Vierzylinder im 718 Boxster S dank eines Laders mit variabler Turbinen-Geometrie. Im Vergleich zu den bisherigen Boxster-Modellen entspricht das jeweils einer Mehrleistung von 26 kW (35 PS). Überzeugen können die von Grund auf neu entwickelten Triebwerke darüber hinaus mit ihrer Effizienz: Je nach Modell und Ausstattung liegen die Verbrauchswerte um bis zu 13 Prozent unter denen der jeweiligen Vorgängermodelle. Das komplett neu abgestimmte Fahrwerk, leistungsfähigere Bremsen und nicht zuletzt der emotionale Sound sind darauf ausgelegt, die besonders kraftvolle Leistungsentfaltung der Triebwerke in noch mehr Fahrspaß umzusetzen. Im Design zeigt sich die neue Modellreihe ebenso umfassend weiterentwickelt: Nur Kofferraumdeckel, Windschutzscheibe und Verdeck blieben unverändert.

**Schweizer Markt: 2015 mit neuem Verkaufsrekord**

Die Schweiz ist seit jeher ein klassisches Porsche-Land, in dem das Unternehmen 2015 erneut ein Rekordjahr einfuhr: Mit 3.822 ausgelieferten Fahrzeugen stieg der Absatz um 33 Prozent im Vergleich zu 2014. Als Bestseller behauptete sich weiter der Macan mit 1.656 Neuzulassungen.

Die Schweizer Kunden bevorzugen überwiegend Fahrzeuge mit Allradantrieb. Das schlägt sich auch in der Bilanz für den 911 nieder: Unter den 941 abgesetzten Sportwagen des Klassikers waren 2015 besonders Coupé und Cabriolet des 911 Carrera 4 GTS gefragt. Auch die Cayenne-Modelle erfreuten sich mit 774 verkauften Einheiten beständiger Nachfrage. Die Eidgenossen zeigen sich dabei technologisch aufgeschlossen: Fast jeder fünfte verkaufte Cayenne war ein Hybrid-Modell.

Limitiertes Sondermodell mit Saugmotor und Schaltgetriebe

## **Wolf im Schafspelz – der neue Porsche 911 R**

Porsche enthüllt mit dem neuen 911 R auf dem Genfer Automobil-Salon 2016 einen puristischen Sportwagen nach klassischer Machart: Mit einem 368 kW (500 PS) starken Vierliter-Boxer-Saugmotor und einem Sechsgang-Sportschaltgetriebe steht der 911 R in der Tradition seines historischen Vorbilds: einem straßenzugelassenen Rennsportwagen aus dem Jahr 1967. Der in Kleinserie gebaute 911 R (R für Racing) wurde bei Rallyes, bei der Targa Florio sowie bei Weltrekordfahrten eingesetzt. Der neue 911 R setzt ebenso wie sein legendärer Vorgänger auf konsequenten Leichtbau, maximale Performance und ungefiltertes Fahrerlebnis. Mit einem Gesamtgewicht von 1.370 Kilogramm ist das auf 991 Einheiten limitierte Sondermodell das leichteste aktuelle 911-Modell. Mit dem hochdrehenden Sechszylinder-Saugmotor und manuellen Sportschaltgetriebe bekennt sich Porsche erneut zu besonders emotionalen Hochleistungssportwagen. Entwickelt in der Motorsport-Schmiede, erweitert der 911 R das Spektrum von leistungsstarken Saugmotoren im Schulterschluss mit den Rennsport-Modellen 911 GT3 und 911 GT3 RS.

Im Heck des 911 R arbeitet der aus dem 911 GT3 RS bekannte Sechszylinder-Boxermotor mit vier Liter Hubraum: Das Rennsport-Aggregat leistet 500 PS bei 8.500/min und stemmt 460 Nm bei einer Drehzahl von 6.250/min. Die 100-km/h-Schallmauer durchbricht der Hecktriebler aus dem Stand in 3,8 Sekunden. Zum puristischen Charakter des Fahrzeugs passend ist der Leichtbau-Elfer ausschließlich mit einem Sechsgang-Sportschaltgetriebe lieferbar. Kurze Schaltwege unterstreichen das aktive Fahrerlebnis. Der Vortrieb des 911 R endet erst bei 323 km/h. Der kombinierte Kraftstoffverbrauch im NEFZ liegt bei 13,3 l/100 km.

### **Fahrmaschine in Reinkultur: Technologien aus dem Rennsport**

Der 911 R ist wie gemacht für enge Kurven: Die speziell abgestimmte serienmäßige Hinterachslenkung garantiert ein besonders direktes Einlenkverhalten und präzises Handling bei gleichzeitig hoher Fahrstabilität. Die mechanische Hinterachs-Quersperre baut maximale Traktion auf. Für größtmögliche Verzögerung sorgt die serienmäßige Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Sie misst üppige 410 Millimeter an der Vorderachse und 390 Millimeter

an der Hinterachse. Kontakt zur Straße halten Ultra High Performance-Reifen in der Dimension 245 Millimeter vorne und 305 Millimeter hinten. Montiert sind sie auf geschmiedeten 20-Zoll-Leichtbaurädern mit Zentralverschluss in Matt-Aluminium.

Die Regelsysteme des Porsche Stability Management (PSM) passte die Motorsport-Entwicklung speziell für den 911 R an. Eine per Tastendruck aktivierbare Zwischengasfunktion für perfekte Gangwechsel beim Runterschalten gehört ebenso zum Repertoire des 911 R wie das optionale Einmassenschwungrad. Das Ergebnis ist eine signifikante Verbesserung von Spontanität und Hochdrehdynamik des Aggregats. Für uneingeschränkte Alltagstauglichkeit ist optional ein Liftsystem bestellbar. Es erhöht auf Knopfdruck die Bodenfreiheit an der Vorderachse um circa 30 Millimeter.

Mit einem Gesamtgewicht von 1.370 Kilogramm unterbietet der 911 R den 911 GT3 RS um 50 Kilogramm. Fronthaube und Kotflügel sind aus Carbon, das Dach aus Magnesium. Das senkt den Fahrzeugschwerpunkt. Heckscheibe und Fond-Seitenscheiben bestehen aus leichtem Kunststoff. Hinzu kommt die reduzierte Dämmung im Interieur und der Verzicht auf eine Rückbank. Auch die optionale Klimaanlage und das Radio samt Audiosystem fielen der Schlankeitskur zum Opfer.

### **Wolf im Schafspelz: Klassischer 911er Look mit GT-Rennsport-Technik**

Äußerlich gibt sich der 911 R zurückhaltend. Die Karosserie entspricht auf den ersten Blick der des Carrera. Lediglich das vom 911 GT3 bekannte Bug- und Heckteil deuten auf die Geburtsstätte des 911 R hin: die Motorsportabteilung in Flacht. Technisch hat es der 911 R daher faustdick unter der Haube: Die Antriebstechnik entstammt dem GT3 RS. Alle Leichtbaukomponenten der Karosserie und das komplette Fahrwerk entstammen dem 911 GT3. Die Karosserie kommt allerdings mit Blick auf den Straßeneinsatz ohne feststehenden Heckflügel aus. Stattdessen sorgen ein aus den Carrera-Modellen bekannter, ausfahrbarer Heckspoiler und ein R-spezifischer Unterbodenheckdiffusor für den notwendigen Abtrieb. Bug- und Heckschürze stammen vom 911 GT3. Die mittig angeordnete Sportabgasanlage besteht aus dem Leichtbauwerkstoff Titan. Eine neu gestaltete Spoilerlippe kommt an der Front zum Einsatz. Porsche-Schriftzüge an den Fahrzeug-Seiten und durchgehende farbige Streifen in rot oder grün über die gesamte Fahrzeug-Mitte zeigen die Verwandtschaft zum legendären Vorgänger.

Der Fahrer nimmt auf Carbon-Vollschalensitzen mit Stoffmittelbahn in Pepita-Karo-Muster Platz, in Anlehnung an den ersten 911 der 1960er Jahre. Lenkbefehle erteilt der Fahrer über ein R-spezifisches GT-Sportlenkrad mit 360 Millimeter Durchmesser. Schaltvorgänge erfolgen traditionell über einen R-spezifischen kurzen Schalthebel und das Kupplungspedal. Die Carbon-Zierleisten im Interieur mit einer auf der Beifahrerseite eingelassenen Aluminiumplakette weisen auf die limitierte Stückzahl des 911 R hin. Typisch für die GT-Fahrzeuge sind Schlaufen als Türöffner.

35 PS mehr Leistung – 13 Prozent weniger Verbrauch

## **Die neuen Mittelmotor-Roadster mit Vierzylinder-Motoren: 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, leichter und effizienter. Damit knüpft Porsche an die Tradition der Vierzylinder-Boxermotoren der 718 Mittelmotor-Sportwagen an. Damit gewann Porsche in den 1950er und 1960er Jahren zahlreiche Rennen, darunter die legendäre Targa Florio, die 24 Stunden von Le Mans und die Europa-Bergmeisterschaft.

Herzstück der Modellreihe sind die neu entwickelten Vierzylinder-Boxermotoren 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 Turbinengeometrie (VTG) ein. Porsche bietet damit neben dem 911 Turbo auch im 718 Boxster S als einziger Hersteller die VTG-Technologie in Serienmodellen mit Benzinmotor 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 den Kofferraumdeckel und die Windschutzscheibe 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.

### **Effiziente Turbokraft aus vier Zylindern**

Porsche setzt mit der neuen Generation 718 Boxster erstmals seit Ende der 1960er-Jahre wieder auf Sportwagen mit Vierzylinder-Boxermotoren. Die Turboaufladung sorgt für eine deutliche Drehmomentsteigerung. Der Zweiliter-Motor des 718 Boxster erreicht 380 Nm (plus 100 Nm). Es steht ab 1.950/min bis 4.500/min zur Verfügung. Der 2,5-Liter-Motor des 718 Boxster S erzielt sogar 420 Nm (plus 60 Nm) in einem Drehzahl-Bereich zwischen 1.900/min und 4.500/min.

---

Damit sprinten die neuen 718 Boxster-Modelle noch schneller. Der 718 Boxster beschleunigt mit PDK und Sport Chrono-Paket in 4,7 Sekunden von null auf 100 km/h (minus 0,8 Sekunden). Der 718 Boxster S legt diese Disziplin mit gleicher Ausstattung in 4,2 Sekunden zurück (minus 0,6 Sekunden). Als Höchstgeschwindigkeit erreicht der 718 Boxster 275 km/h, der 718 Boxster S 285 km/h.

Mit dem Turbo-Konzept von Porsche steigen die Fahrleistungen bei sinkendem Verbrauch: Der Vierzylinder-Motor mit PDK verbraucht im 718 Boxster 6,9 l/100 km (minus 1,0 l/100 km) im NEFZ. Der 2,5-Liter-Turbo-Boxermotor mit PDK im 718 Boxster S begnügt sich mit 7,3 l/100 km (minus 1,0 l/100 km).

Serienmäßig sind die 718-Modelle mit einem Sechsgang-Handschaltgetriebe ausgerüstet. Als Option steht das Porsche-Doppelkupplungsgetriebe PDK zur Wahl.

### **Neues Design unterstreicht das geschärfte Profil**

Die 718-Familie ist auf den ersten Blick zu erkennen. Das Bugteil des neuen Roadsters ist deutlich stärker profiliert. Die Front wirkt breiter. Mit den größeren Kühlluftöffnungen stellt sich das neue Turbomotoren-Konzept auch äußerlich sehr prägnant 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 eigenständig gestalteten Kotflügeln und Schwellern erkennbar. Vergrößerte Lufteinlassblenden mit zwei Lamellen betonen den dynamischen Charakter. Türen kommen ohne zusätzliche Griffschalen aus. Neue 19 Zoll große Räder sind beim 718 Boxster S serienmäßig. Optional stehen auch Räder mit einem Durchmesser von 20 Zoll zur Wahl.

Das neu gestaltete Heck der 718 Boxster wirkt besonders durch die Akzentleiste mit integriertem Porsche-Schriftzug zwischen den Heckleuchten deutlich breiter. Die neu entwickelten Leuchten zeichnen sich durch die dreidimensional geprägte LED-Technik und das Vierpunkt-Bremslicht aus.

**Sportlicher abgestimmtes Fahrwerk für mehr Agilität**

In ihrer Fahrdynamik folgen die neuen Roadster der Spur der 718-Urahrne: Das komplett neu abgestimmte Fahrwerk verbessert die Handlichkeit und das Kurven-Verhalten. Die elektromechanische Lenkung ist zehn Prozent direkter ausgelegt. Damit lassen sich die 718 Boxster noch agiler und handlicher über Rundkurse und durch den Alltagsverkehr steuern.

**Minus zehn und minus 20: Porsche Active Suspension Management**

Gegen Aufpreis ist für die Roadster das Porsche Active Suspension Management (PASM) verfügbar, das die Karosserie um zehn Millimeter tieferlegt. Für den 718 Boxster S gibt es darüber hinaus erstmals das PASM-Sportfahrwerk mit 20 Millimeter Tieferlegung als Option. Ebenfalls neu abgestimmt, bietet das aktive Fahrwerk eine nochmals erweiterte Spannweite zwischen langstreckentauglichem Komfort und sportlich dynamischer Straffheit.

**Umfangreiches Sport Chrono-Paket für dynamisches Fahrerlebnis**

Wie beim 911 umfasst das optionale Sport Chrono-Paket neben den drei Einstellungen "Normal", "Sport" und "Sport Plus" das Programm "Individual". In Verbindung mit PDK kommt der Sport Response Button dazu. Er befindet sich in der Mitte des Fahrprogramm-Schalters. Inspiriert vom Rennsport, gestaltet er das Ansprechverhalten von Motor und Doppelkupplungsgetriebe noch direkter.

**Interieur mit neuem Porsche Communication Management serienmäßig**

Im Cockpit des 718 Boxster erwartet den Fahrer die vertraute Porsche-Umgebung, aufgewertet mit neuen Elementen wie dem Armaturenbrett. Im Zentrum des überarbeiteten Interieurs steht zusätzlich das neue, serienmäßige Porsche Communication Management (PCM) einschließlich Handy-Vorbereitung, Audio-Schnittstellen und 110 Watt starkem Sound Package Plus. Das PCM lässt sich mit optionalen Modulen erweitern und den persönlichen Anforderungen anpassen. So ist das Navigationsmodul mit Sprachbedienung zur komfortablen Eingabe von Fahrzielen erhältlich. Als Erweiterung des Navigationsmoduls steht das Connect Plus-Modul für erweiterte Online-Dienste zur Verfügung.

	<b>911 R</b>
<b>Motor</b>	
<b>Bauart</b>	Boxermotor
<b>Zylinderzahl</b>	6
<b>Ventile/Zylinder</b>	4
<b>Hubraum</b>	3.996 cm <sup>3</sup>
<b>Bohrung</b>	102,0 mm
<b>Hub</b>	81,5 mm
<b>Maximale Leistung</b>	368 kW (500 PS)
bei Drehzahl	8.250 1/min
<b>Maximales Drehmoment</b>	460 Nm
bei Drehzahl	6.250 1/min
<b>Maximale Literleistung</b>	92,1 kW/l (125 PS/l)
<b>Verdichtungsverhältnis</b>	12,9:1
<b>Maximale Drehzahl</b>	8.800 1/min
<b>Kühlsystem</b>	Wasserkühlung mit Thermomanagement
<b>Ventilsteuerung</b>	Variable Steuerzeiten (VarioCam)
<b>Ölversorgung</b>	Trockensumpfschmierung mit separatem Öltank und bedarfsgeregelter Ölpumpe
<b>Abgasanlage</b>	Zweiflutige Abgasanlage mit zwei mittigen Endrohren aus Titan
<b>Abgasnachbehandlung</b>	Zwei Dreibege-Katalysatoren und On-Board-Diagnose zur Überwachung des Abgasreinigungssystems
<b>Gemischaufbereitung</b>	Benzindirekteinspritzung (Direct Fuel Injection – DFI)
<b>Antrieb</b>	Heckmotor, Heckantrieb

Die technischen Daten können länderspezifisch variieren

<b>911 R</b>	
<b>Kraftübertragung</b>	
<b>Getriebe</b>	Sechsgang-Schaltgetriebe mit Einscheibenkupplung
<b>Kupplungsdurchmesser</b>	228 mm
<b>Übersetzungsverhältnis</b>	
1. Gang	3,75
2. Gang	2,38
3. Gang	1,72
4. Gang	1,34
5. Gang	1,08
6. Gang	0,88
Rückwärtsgang	3,42
Hinterachse	3,09
<b>Hinterachs-Quersperre</b>	Porsche Torque Vectoring (PTV) mit mechanischer Hinterachs-Quersperre
<b>Fahrwerk</b>	
<b>Vorderachse</b>	Leichtbau-Federbeinachse (McPherson-Bauart)
<b>Hinterachse</b>	Leichtbau-Mehrlenkerachse
<b>Lenkung</b>	Elektromechanische Servolenkung mit variabler Lenkübersetzung; Hinterachslenkung
<b>Lenkübersetzung</b>	17,5:1
<b>Lenkraddurchmesser</b>	360 mm
<b>Wendekreisdurchmesser</b>	11,1 m
<b>Fahrstabilisierungssystem</b>	Porsche Stability Management (PSM) inkl. ABS, in zwei Stufen abschaltbar

<b>911 R</b>	
<b>Bremsen</b>	
<b>Bremsanlage</b>	Sechskolben-Aluminium-Monobloc-Festsattelbremsen vorn; Vierkolben-Aluminium-Monobloc-Festsattelbremsen hinten, Bremssättel gelb
<b>Bremsscheiben Vorderachse</b>	Carbon-Keramik-Verbundwerkstoff (PCCB); innenbelüftet und gelocht
Durchmesser	410 mm
Dicke	36 mm
<b>Bremsscheiben Hinterachse</b>	Carbon-Keramik-Verbundwerkstoff (PCCB); innenbelüftet und gelocht
Durchmesser	390 mm
Dicke	32 mm
<b>Räder und Reifen</b>	
<b>Räder mit Reifen vorn</b>	9 J x 20 ET 55 mit Reifen 245/35 ZR 20
<b>Räder mit Reifen hinten</b>	12 J x 20 ET 47 mit Reifen 305/30 ZR 20
<b>Abmessungen</b>	
<b>Länge</b>	4.532 mm
<b>Breite (mit Außenspiegeln)</b>	1.852 mm (1.978 mm)
<b>Höhe</b>	1.276 mm
<b>Radstand</b>	2.475 mm
<b>Spurweite vorn</b>	1.551 mm
<b>Spurweite hinten</b>	1.555 mm
<b>Gepäckvolumen und Gewichte</b>	
<b>Gepäckraumvolumen</b>	125 l
<b>Leergewicht nach DIN</b>	1.370 kg
<b>Zulässiges Gesamtgewicht</b>	1.660 kg
<b>Leistungsgewicht</b>	3,7 kg/kW (2,7 kg/PS)

		<b>911 R</b>
<b>Fahrleistungen</b>		
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>		323 km/h (201 mph)
<b>Beschleunigung</b>		
	0-60 mph	3,7 s
	0-100 km/h	3,8 s
	0-160 km/h	7,7 s
	0-200 km/h	11,6 s
<b>Kraftstoff und Emissionen</b>		
<b>Abgasnorm</b>		EURO 6
<b>Kraftstoffart</b>		Super Plus (98 ROZ)
<b>Verbrauch</b>		
	innerorts	20,1 l/100 km
	außerorts	9,3 l/100 km
	kombiniert	13,3 l/100 km
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen</b>		
	kombiniert	308 g/km
<b>Effizienzklasse Deutschland</b>		G
<b>Tankinhalt</b>		64 l
<b>Aerodynamik</b>		
<b>Luftwiderstand <math>c_w</math></b>		0,32
<b>Stirnfläche A</b>		2,03 m <sup>2</sup>
<b><math>c_w \times A</math></b>		0,65

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

Die technischen Daten können länderspezifisch variieren

	<b>718 Boxster</b>	<b>718 Boxster S</b>
<b>Kraftübertragung</b>		
<b>Getriebe</b>	Sechsgang-Schaltgetriebe mit Einscheibenkupplung und Zweimassenschwungrad, optional Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK)	
<b>Kupplungsdurchmesser</b>	Schaltgetriebe 240 mm; PDK 202/153 mm	
<b>Übersetzungsverhältnis</b>	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	
<b>Fahrwerk</b>		
<b>Vorderachse</b>	Leichtbau-Federbeinachse (McPherson-Bauart)	
<b>Hinterachse</b>	Leichtbau-Federbeinachse	
<b>Lenkung</b>	Elektromechanische Servolenkung mit variabler Lenkübersetzung und Lenkimpuls	
<b>Lenkübersetzung</b>	15,0:1 (Mittellage) bis 12,4:1	
<b>Lenkraddurchmesser</b>	375 mm	
<b>Wendekreisdurchmesser</b>	10,98 m	
<b>Fahrstabilisierungssystem</b>	Porsche Stability Management (PSM) inkl. ABS mit erweiterten Bremsfunktionen	

	<b>718 Boxster</b>	<b>718 Boxster S</b>
<b>Bremsen</b>		
<b>Bremsanlage</b>	Vierkolben-Aluminium-Monobloc Festsattelbremsen vorn und hinten	Vierkolben-Aluminium-Monobloc Festsattelbremsen vorn und hinten
<b>Bremsscheiben Vorderachse</b>	Grauguss; innenbelüftet und gelocht	
Durchmesser	330 mm	
Dicke	28 mm	34 mm
<b>Bremsscheiben Hinterachse</b>	Grauguss; innenbelüftet und gelocht	
Durchmesser	299 mm	
Dicke	20 mm	
<b>Räder und Reifen</b>		
<b>Räder mit Reifen vorn</b>	8 J x 18 ET 57 mit Reifen 235/35 ZR 18	8 J x 19 ET 57 mit Reifen 235/40 ZR 19
<b>Räder mit Reifen hinten</b>	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
<b>Abmessungen</b>		
<b>Länge</b>	4.379 mm	
<b>Breite (mit Außenspiegeln)</b>	1.801 mm (1.994 mm)	
<b>Höhe</b>	1.281 mm	1.280 mm
<b>Radstand</b>	2.475 mm	
<b>Spurweite vorn (bei Radgröße)</b>	1.515 mm (18")	1.515 mm (19")
<b>Spurweite hinten (bei Radgröße)</b>	1.532 mm (18")	1.540 mm (19")
<b>Gepäckvolumen und Gewichte</b>		
	Schaltgetriebe/PDK	
<b>Gepäckraumvolumen</b>	275 l (vorn 150 l, hinten 125 l)	
<b>Leergewicht nach DIN</b>	1.335/1.365 kg	1.355/1.385 kg
<b>Zulässiges Gesamtgewicht</b>	1.655/1.685 kg	1.665/1.695 kg
<b>Leistungsgewicht</b>	4,5/4,6 kg/PS	3,9/4,0 kg/PS

	718 Boxster	718 Boxster S
<b>Fahrleistungen</b> <span style="float: right;">Schaltgetriebe/PDK</span>		
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	275/275 km/h 171/171 mph	285/285 km/h 177/177 mph
<b>Beschleunigung</b>		
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
<b>Kraftstoff und Emissionen</b> <span style="float: right;">Schaltgetriebe/PDK</span>		
<b>Abgasnorm</b>	EURO 6	
<b>Kraftstoffart</b>	Super Plus (98 ROZ)	
<b>Verbrauch</b>		
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
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen</b>		
kombiniert	168/158 g/km	184/167 g/km
<b>Effizienzklasse Deutschland</b>	E/D	F/E
<b>Tankinhalt</b>	54 l	64 l
<b>Aerodynamik</b>		
<b>Luftwiderstand <math>c_w</math></b>	0,31	0,32
<b>Stirnfläche A</b>	1,99 m <sup>2</sup>	
<b><math>c_w \times A</math></b>	0,62	0,64