



Nem először próbálkozik a **Porsche** a szerényebb anyagi lehetőségekkel rendelkező vásárlóközönség bevetésével. Az egyik legsikeresebb modellcsaládjuk a szinte teljesen VW és Audi alapokra épülő 924-944-es ikerpár, amely a '80-as és '90-es években igazi „nép-Porsche” generációként vonult a négykerekűek történelmébe.



Sokan nem is valódi stuttgartiként kezelték a bűdzsé sportautót, mégis százezreknek szerzett felejthetetlen pillanatokat, sőt nagy részük még a mai napig is fáradhatatlanul rója az utakat. A kasszasiker csak '96 után kapott utódot, topless kivitelben és **Boxter** fedőnév alatt.

Többszörösen plasztikázták, de most új bőrbe bújtatják.

A 2012-es Boxter azt mutatja, hogy tanultak a múltban elkövetett hibákból. **A Boxter modell legnagyobb problémája az volt, hogy igen jóra sikeredett.**

Annyira ütős Porschét hoztak össze a precíz német mérnökök, hogy a vastagabb pénztárcájú, igényesebb vásárlóközönség is elfordult a nagyobb, drágább 911-től.

Számomra érthetetlen a jelenség, hiszen az igazi stuttgarti, azaz „A” Porsche csak és kizárólag a 911-es. Az emblemikus, megunhatatlan formavilágot hogyan lehet a Boxter enyhén esetlen, nyitott tetejű vonalvezetése fölé emelni – rejtély. Még az sem fogadható el magyarázatként, hogy az árcédula szerint feleannyiba kerül. **Egyszer kell Porschét venni, de akkor becsületeset.**



A házon belül kialakult konkurenciát szeretnék megszüntetni a németek. Teljesen elkülönítik a két modell arculatát, mostantól nem kistestvér, hanem

távoli unokaöcs lesz a Boxterből.

Az előd tetszetős, lágyabb, akár filigránnak is nevezhető vonalvezetésének helyét vaskos, határozott formák veszik át: vizuálisan nőtt az autó. Az ex-testvértől kölcsönzött lámpaformát is

szemetesbe vágták, az új Boxter-arcot határozottabb ívű szemek díszítik.

Hármas légbeömlő csoport biztosítja a megfelelő levegőáramlást a motor-, azaz a csomagterbe. Habár a hűtő elől kapott helyet, hiába keresnénk az aggregátot a megszokott helyén, **a legkisebb Porsche középmotoros**. A hátunkat kellemesen masszírozó bizsergést nem méregdrága masszázsszék okozza, hanem

a gerincünk mögött doromboló négyütemű.

Természetesen az orrész sem mellőzi a LED-es technológiát, manapság nem is lehet autót gyártani diódás nappali fénycsík nélkül. A két oldalajtó mögött két méretes légbeömlő kapott helyet, a fékek és a motor részleges hűtését biztosítják.



Nemcsak az első nyomtáv lett szélesebb, a csípője, azaz a hajtott kerekek ívei is sokkal karakteresebbek: **izmosabb kinézetet kapott a gép**. A vizuális összképnek igazi kompakt utóhatása van, nem tűnik nagynak a sportszekér. A méretes kerékjáratok alá nagy papucsok járnak. Ha a kerámia fékrendszert rendeljük, ne is álmodjunk arról, hogy megússzuk 19 col alatti gurigákkal.

Az elődhöz képest talán a hátsó fertály változott a legkevesebbet. Csak a kacsacsőr hátsó légterelő és a belé simuló fehér irányjelző sáv emelhető ki újdonságként. **A Boxter mindig is középen és dupla kályhacsövön keresztül pufogott ki**, jól is áll neki.



A beltér érdekes egyveleg. Felelhető benne a Panamera, a 911, de még a Cayenne terepjáró vonalvezetése is. Szép, stílusos, minőségi, és nagyon Porsche.

A technika a régi, de csiszoltak a gyémánton

A Porsche több évtizede nem csinál mást, csak finomít, csiszol modelljeinek lassan tökéletessé érett megoldásain. Az új Boxter az előd alapjain nyugszik, a technikai megoldások ugyanazok, mégis sokat finomítottak a gépen. Elmarad a beharangozott, négyhengeres turbómotorok bevezetése, helyette előcsalogattak még pár csikót a jól bevált hathengeresekből.

A gyengébbik kivitel, a 2,7 literes aggregát tíz lóval gyarapodott, most már 265 pónit pakol fel a teljesítménymérlegre. Hathengeres szívómotorból ekkora teljesítményt elővarázsolni tiszteletreméltó dolog. Ekkora ménessel **5,4 másodperc alatt sikerül abszolválni a százas sprintet.**



Létezik egy combosabb kivitel is, kódnevén a **Boxter S**. A masina nagyobb lökettérfogattal rendelkezik, 3,4 literes a blokk, így nem csoda, hogy nagyobb üt, mint a kisebb testvér. A jelenleg legerősebb Boxter 315 német ló erejével büszkélkedhet, így az S betűs gépnek csak **4,7 másodpercre van szüksége, hogy három számjegyű bajba keverjen.**

Szerencsére nem öröklődik a nagytestvér, a 911-ben újdonságként bevezetett, hét előremeneti fokozattal rendelkező váltómű, marad a jól bevált hatos. A teljes hajtáslánc az elődből származik, nagyon jó munkát végeztek a németek az előző ráncfelvarráskor.



Természetesen kérhetjük a villámgyors **PDK** duplakuplungos automatát, ami nemcsak jobban vált, mint bármelyik halandó, de gazdaságosabban is bánik a benzinnel.

Az amcsik kóstonak bele elsőként

Mivel a legtöbb nyitott tetejű négykerekűt az Egyesült Államokban adják el, nem véletlen, hogy a németek is az óceánon túl rántják le a leplet a legújabb Boxterről. A napokban, Detroitban kerül sor a hivatalos bemutatóra, és párhuzamosan készülnek a gyártás beindítására is.

Érdemes sietniük, hiszen a melegebb éghajlatú országokban már április közepén beköszönt a kabrió szezón, és ilyenkorra illik minden valamit magára adó autógyártónak egy új nyitott tetejű modellt állítani a showroomba. Az ár valahol 45 ezer euró körül alakul a gyengébbik verziónál, és 53 ezerről indul az erősebb móka.