



PORSCHE



# Der Boxster Spyder

Entfesselt

**Eine Idee auf das Wesentliche reduzieren. Alte Werte zu neuen Maßstäben machen.  
Ein Fahrzeugkonzept umkrempeln, obwohl es längst als Klassiker gilt. Sind das nicht alles  
Widersprüche in sich?**

**Im Gegenteil. Denn mit genau diesen Prinzipien haben unsere Ingenieure einen lang  
gehegten Traum verwirklicht. Den Traum von einem Roadster, den es in dieser Form  
noch nicht gegeben hat. Weil er ursprünglicher, sportlicher, entfesselter denn je ist.  
Den Traum vom Boxster Spyder.**





**Irgendwie paradox:  
Am freiesten fühlt man sich,  
wenn einen etwas ganz und gar fesselt.**



#### **Der Boxster Spyder.**

Ein Sportwagen, der – einfach nur – für unverfälschte Fahrerlebnisse steht? In einer Zeit, in der sich alles um Pflichten, Vernunft und Komfort dreht? Genau. Unsere Ingenieure hielten

der Porsche Tradition konsequent die Treue. Das Resultat: der Boxster Spyder. Markiger, sehniger, sportlicher denn je. Kurz: Porsche Intelligent Performance in Reinform.

Das alles übergreifende Ziel: die Performance steigern – natürlich. Aber wieder intelligent. Nicht einfach nur ein paar Pferdestärken obendrauf packen. Stattdessen jedes Gramm in

Frage stellen. Aber ohne zu vergessen, dass die Ansprüche des Fahrers im Mittelpunkt stehen. Das Bedürfnis, die eigene Sportlichkeit auszuleben, zum Beispiel. Oder seine puristische Haltung

nach außen zu tragen. Die Forderung: Raus mit komfortablem Ballast. Das Ergebnis: kein elektrisches Faltdach – sondern ein manuelles Verdeck. Keine Klimaanlage. Kein Radio. Keine

Cupholder. Der vielleicht größte Komfort: 2 Kofferräume. Darüber hinaus: Aluminiumtüren. Spezielle 19-Zoll-Räder im Leichtbaudesign. Sportschalensitze. 320 PS Leistung – 10 PS mehr gegenüber

dem Boxster S. Eine um 20 mm abgesenkte Karosserie. Ein straffes Sportfahrwerk. Eine mechanische Hinterachs-Quersperre. Und ein Design, das diese Kombination aus Kraft,

Sportlichkeit, Purismus und Effizienz nicht nur sichtbar macht. Sondern weiter schärft. Kurz: ein von 80 kg Gewicht befreiter Ausnahmesportler mit einem Leistungsgewicht

von knapp unter 4 kg/PS. Ein Fahrerlebnis, das sich eigentlich nur mit einem Wort beschreiben lässt: entfesselt.

## Wer sich neu erfinden will, sollte zuerst den Kopf frei machen.

### Das Konzept Boxster Spyder.

Das konsequente Mittelmotorkonzept. Der ausgeprägte Leichtbau. Die außerordentliche Agilität. Das präzise Handling. Das kompromisslose Fahrerlebnis. All das ist zugegeben nichts Neues bei Porsche. Schon Anfang der 1960er Jahre erschuf Porsche mit dem 718 RS 60 Spyder – dem Nachfolger des legendären 550 Spyder – einen Roadster, der mit genau diesen Charakterzügen Sportwagen Geschichte schrieb: bei Bergrennen und auf der Straße.

Nur folgerichtig, den Namen Spyder weiterhin zum Synonym eines Roadsters in Reinform zu machen. Und sich weiter auf die alten Werte zu berufen. Purismus zum Beispiel. Der Verzicht auf modernen Komfort zugunsten der Sportlichkeit. Auch über etwas anderes war man sich schnell einig: Ein offenes Fahrzeugkonzept braucht – wie der Name schon sagt – eigentlich überhaupt kein Dach. Und ein elektrisches schon gar nicht.

Wenn, dann ein manuelles: ein Sonnensegel. Eine radikale Maßnahme, die unseren Designern freie Hand bot, einen unverwechselbaren Gesamteindruck zu schaffen. Eines der auffälligsten Ergebnisse: das extrem sportliche Heck mit 2 kraftvollen Auswölbungen.

Unverkennbare Zitate der Porsche Geschichte finden sich auch in der Serienlackierung (carraraweiß, indischrot, schwarz), dem aus den 60er Jahren entlehnten Porsche

Schriftzug auf der Fahrzeugseite, dem Design der seitlichen Lufteinlässe in Rennsportausführung oder in der bewusst reduzierten Gestaltung des Innenraums wieder.

Fazit: Der Boxster Spyder ist ein Sportwagen, der mitten ins Herz trifft. Weil er die Essenz aus gelebter Sportwagen Geschichte ist. Weil er von Menschen gebaut wurde, die Teil dieser Geschichte sind. Für Menschen, die sich genau hier wiederfinden.



## Woran man eine Naturschönheit erkennt? Dass sie ohne Hilfsmittelchen auskommt.

### Das Design.

Einen Boxster Spyder zu fahren ist eigentlich keine Entscheidung. Sondern eher ein Bekenntnis. Zu bedingungslosem Fahrspaß. Zu dem, worauf es einem Roadster-Enthusiasten ankommt: Dynamik, die fühlbar ist. Und sichtbar.

Die Anforderungen unserer Designer an sich selbst waren dabei – wie immer – extrem hoch. Das Ziel: schon auf den

ersten Blick eine unmissverständliche Botschaft vermitteln. Nach außen tragen, was den Fahrer erwartet: wahre Authentizität. Präzise waltende Kräfte. Pure Entfesselung. Wie? Durch ein Prinzip, das sich durch die gesamte Porsche Geschichte zieht: konsequentes Leichtbaudesign – oder besser Porsche Intelligent Performance. Überflüssiges, vielleicht auch Liebgewonnenes weglassen:

das vermeintlich Selbstverständliche. Genau deshalb aber einen bleibenden Effekt erzielen. Eine Überraschung – selbst für Enthusiasten: das ursprüngliche Roadster-Gefühl. Beim Boxster Spyder spricht dieses Gefühl aus einem unverwechselbar sportlichen Design. Aus einer Formgebung, die – typisch Porsche – eigene Wege geht.



Augenfälligste Beispiele: Sein Sonnensegel ersetzt das elektrische Verdeck. Das Heck wird von 2 markanten und dynamischen Auswölbungen dominiert. Sie wirken fast wie 2 kräftige

Muskelstränge. Bei geöffnetem Verdeck setzen sie die schwarz lackierten Überrollbügel optisch fort. Ein reines Spiel mit der Form also? Im Gegenteil. Bei einem puristischen Design

etwas draufzupacken – das kam nur in Frage, wenn auch die Performance dadurch zulegte. Die Konsequenz: verbesserte Aerodynamik beim offenen Fahren.

**Wer viel von sich gibt, bekommt umso mehr zurück. Eine extrem sportliche Figur zum Beispiel.**

Eigene Wege beim Design gehen. Für uns heißt das auch: zurückschauen. Auf Zeiten, in denen Roadsterfahren noch als Herausforderung galt. Und zwar eine, der man sich schon immer am liebsten in einem Porsche stellte.

Beim Boxster Spyder verweist bereits die Fahrzeuglackierung auf eine lange Tradition. Puristisches Carraraweiß greift die Rennsportgeschichte auf, die untrennbar mit dem Namen Porsche verbunden ist. Auch

das auf Wunsch erhältliche Platinsilbermetallic\* erzählt von einer langen Sportwagenhistorie. Ebenso der Porsche Schriftzug auf der Fahrzeugseite – ein unübersehbares Zitat aus den 60er Jahren.

Eine weitere Reminiszenz: der feststehende Spoiler, der am kraftvollen Heck einen dynamischen Schlussstrich zieht. So weit der sichtbare Effekt. Und der spürbare? Verringerter Auftrieb. Ein direkterer Bezug

zur Straße – und damit noch intensivere Fahrerlebnisse. Die nicht unkommentiert bleiben: Das zweiflutige Doppelendrohr in Schwarz spricht am Heck das letzte, hörbar sportliche Wort.



\*Frühestens verfügbar ab 09/10.



Der erste Eindruck – er hängt auch von den kleinen, zunächst unscheinbaren Details ab.

In den vorderen Lufteinlässen, die durch titanfarbene Rahmen betont werden, sind minimalistische LED-Positionsleuchten platziert.

Ebenfalls minimalistisch: Die Streben der Lufteinlässe im Fondseitenteil wurden durch ein offenes Gitter ersetzt. Die Entscheidung für Aluminiumtüren musste nicht lang diskutiert werden. Eine Zahl überzeugte sofort: rund 15 kg weniger. Das Design der Seitenscheiben unterstreicht die gestreckte Seitenlinie des Fahrzeugs (siehe Seite 22). Beim Thema Reduktion konsequent ausgeklammert: das Kapitel passive Sicherheit. Unter anderem zeigen Seiten-

aufprallschutz in den Türen, Überrollbügel und ein umfassendes Airbag-System, welche Sicherheitsreserven auch ein betont puristisches Fahrzeugkonzept bieten kann.

Fazit: Die Formsprache des Boxster Spyder bringt auf den Punkt, was den Fahrer erwartet – ein entfesseltes Fahrerlebnis. Und spricht dabei eine unwiderstehliche Einladung aus: die Herausforderung Boxster Spyder anzunehmen.



## Schlechtes Wetter gibt es nicht. Nur die falsche Einstellung.

### Das Sonnensegel.

Einsteigen. Anschnallen. Starten – mit links, natürlich. Losfahren. Das sollten – verkürzt gesagt – die Hauptaufgaben des Fahrers sein. Ein elektrisches Dach per Knopfdruck bedienen erschien aus dieser Perspektive schon fast als Luxus. Also weg damit. Das Ergebnis: 21 kg Gewichts- einsparung. Eine Leistung, zu der wir unseren Ingenieuren sogar in einer Werbeanzeige gratuliert haben (siehe Seite 23).

Der Ansatz unserer Designer: etwas, das den Boxster Spyder noch unverwechselbarer macht. Eine zweiteilige Kombination aus Sonnensegel und Wetterschutz.

Ohne ausgefeilte Elektronik. Ohne Steuerungsmotoren. Das spart Gewicht.

Ein Verdeck also, das Sie bei offenen Fenstern vor der Sonne schützt – für ein authentisches Gefühl freien Fahrens. Und mit dem Sie im geschlossenen Zustand auch an ungemütlichen Tagen das pure Roadster-Erlebnis vollends auskosten können. Nicht mehr und nicht weniger. Und das die Erscheinung des Boxster Spyder trotz oder vielleicht gerade durch seine Schlichtheit entscheidend prägt. Konsequent: Es ist nur in dezentem Schwarz erhältlich.



Sonnensegel

Sozusagen das „kleine Schwarze“ für die Straße.

Ohne den Laderaum einzuschränken, ist das Verdeck im vorderen Bereich des hinteren

Kofferraums untergebracht. Seine Bedienung? Ist von einer Person allein zu bewältigen – in wenigen Minuten. Die für den Verdeckauf- oder -abbau relevanten

Teile sind in der Signalfarbe Rot gehalten. Das erleichtert die Montage oder besser: das Aufwärmen vor Beginn der ersten Trainingseinheit.

Die mögliche Höchstgeschwindigkeit mit geschlossenem Verdeck: 200 km/h. Für Waschanlagen ist der Boxster Spyder nicht geeignet. Aber welchen

wahren Sportler zieht es schon unter die warme Dusche – wenn er sich im Freien austoben kann?



Sonnensegel



Sonnensegel und Wetterschutz



Dächer wiegen einfach zu viel.

Der Boxster Spyder.



## Nicht alle Entfesselungskünstler arbeiten mit Tricks.



3-Speichen-Sportlenkrad mit Schaltpaddles

### Der Antrieb.

Mehr Leistung gleich mehr Fahrdynamik? Diese Rechnung war unseren Ingenieuren schon immer zu simpel. Was bei Porsche seit über 60 Jahren Sportwagenbau zählt, ist das Leistungsgewicht. Das

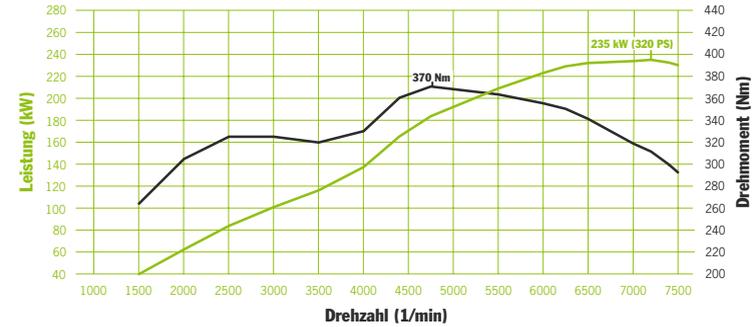
Verhältnis von geringer Masse – für exzellente Agilität – und hoher Leistung – für herausragende Performance. Genau deshalb wurde den eingesparten 80 kg ein leistungsgesteigerter 3,4-Liter-Boxermotor entgegen-

gesetzt. Er überbietet selbst die eindrucksvollen Motorwerte des Boxster S noch einmal um 10 PS. Insgesamt entwickeln jetzt 235 kW (320 PS) bei 7.200 1/min einen noch bedingungsloseren Vorwärtsdrang.

Das maximale Drehmoment: 370 Nm bei 4.750 1/min.

Das Ergebnis: hervorragende Leistungsdaten, hohe Laufruhe, optimale Durchzugskraft sowie enorme Drehfreudigkeit. Und –

verbunden mit zielgerichteter Leichtbauweise – ein Leistungsgewicht von knapp unter 4 kg/PS. Schon die kleinste Berührung des Gaspedals entfesselt den unaufhaltsamen Drang nach vorne, der den Boxster



Boxster Spyder: 370 Nm bei 4.750 1/min, 235 kW (320 PS) bei 7.200 1/min

Leistungs- und Drehmomentdiagramm Boxster Spyder



7-Gang Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK)

Spyder in 5,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h sprinten lässt. Die Höchstgeschwindigkeit: 267 km/h – beim offenen Fahren. Begleitet von einem Klangerebnis, das wie eine Rock-'n'-Roll-Symphonie wirkt. Auf die Straße

übertragen wird diese Kraft über ein präzise geführtes 6-Gang-Schaltgetriebe. So werden Gangwechsel zu Zwischenakkorden eines aktiven, unverfälschten Fahrerlebnisses. Komfortreserven? Passen nur

ins Konzept, wenn sie auch in Sachen Sportlichkeit konsequent mithalten. Wie das optionale Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK, siehe Boxster Hauptkatalog, Seite 42). Für Gangwechsel in Millisekunden

ohne Zugkraftunterbrechung. Die Vorteile: bessere Beschleunigungswerte bei gleichzeitig hohem Fahrkomfort. Sowie eine deutliche Verbrauchsreduzierung.

## Bei Porsche lässt sich alles steigern. Das ist kein Zugeständnis, sondern unser Antrieb.

Hochleistungssportler beeindruckt immer mit außergewöhnlich kräftigen Herzwerten. Bei Porsche: so weit nichts Neues.

Das Herz des Boxster Spyder überzeugt mit einem besonders kraftvollen Schlag – und einer Pulsfrequenz im Hochleistungsbereich.

Der Motor besitzt serienmäßig Benzindirekteinspritzung (Direct Fuel Injection – DFI). Dabei wird der Kraftstoff über elektromagnetisch betätigte Einspritzventile direkt und millisekundengenau dosiert in den Brennraum eingespritzt. Strahl- und Kegelwinkel der Einspritzung sind auf eine optimale Gemischbildung und Verbrennung abgestimmt.

Das Ergebnis: mehr Leistung und mehr Drehmoment bei geringeren Verbrauchs- sowie Emissionswerten.

Aktuelle Motortechnik wie z.B. VarioCam Plus sorgt für zusätzliche Effizienz. Das System steigert das Drehmoment bei niedrigen und die Leistung bei höheren Drehzahlen.

Die Einspritzung und die Zündung werden über die Motorelektronik gesteuert. Der Fahrer reguliert die Kraftentfaltung mit einem exakt zu dosierenden elektronischen Gaspedal.

Die Abgasanlage setzt mit dem prägnanten, schwarz gehaltenen Doppelendrohr nicht nur optische Akzente. Sondern gibt

auch ein vernehmbares Statement zum Thema Performance ab: alles andere als im Flüsterton. Und auf Wunsch auch im Fortissimo – mit der optionalen Sportabgasanlage.



## Am Anfang steht, was am Ende den Unterschied macht: das Gefühl.

### Das Fahrwerk.

Der Boxster Spyder ist mehr als ein Sportwagen. Er ist ein Sportgerät. Schon seine Entwicklung war eine fesselnde Herausforderung. Jetzt gilt es, dem Drang nach Bewegung dieses Sportlers angemessen nachzukommen. Die Nähe zur Straße voll auszuleben. Die Kräfte, die sich durch Leichtbau und einen leistungsstarken Motor entwickeln, auf Asphalt freizusetzen.

Der Boxster Spyder verfügt serienmäßig über ein sehr sportliches Fahrwerk. Das bedeutet: steife und kurze Federn, große Querstabilisatoren an Vorder- und Hinterachse und eine straffe Abstimmung von Zug- und Druckstufe der 4 Stoßdämpfer. Die Karosserie wurde an Vorder- und Hinterachse – im Vergleich zum Boxster S – um 20 mm tiefergelegt.

Das Ergebnis für den Fahrer? Er kann sich noch unmittelbarer auf pure Fahrdynamik einlassen. Nahezu ohne Wank- oder Nickbewegungen des Fahrzeugs. Dafür mit einer Agilität, die aus jeder Kurve ein unvergessliches Erlebnis macht – vor allem beim offenen Fahren. Doch selbst dieses Erlebnis kann gesteigert werden: Die serienmäßige Hinterachs-Quersperre verbessert nochmals die Traktion der angetriebenen Hinterräder auf

Fahrbahnen mit unterschiedlichen Reibwerten. Und beim Herausbeschleunigen aus engen Kurven. Darüber hinaus reduziert sie Lastwechselreaktionen in schnell gefahrenen Kurven und den Einsatz des Regelsystems PSM (siehe Boxster Hauptkatalog, Seite 63). Das Fahrverhalten im Grenzbereich ist noch souveräner. Das Fahrzeug bleibt besser in der Spur. Mit anderen Worten: hoher Fahrspaß in jeder Kurve.



**Auch der stärkste Charakter hat Schwächen.  
Keinen Millimeter von seinem  
Standpunkt abweichen zu wollen zum Beispiel.**



19-Zoll Boxster Spyder Rad



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)

Sportlichkeit ohne Wenn und Aber. Auch die Räder – sozusagen die Sprintschuhe – tragen dieser Maßgabe Rechnung. Serienmäßig fährt der Boxster Spyder auf speziell entwickelten 19-Zoll-Rädern. Genauer: den leichtesten, die in

dieser Größe von Porsche überhaupt erhältlich sind. Und die das Leichtbauprinzip sprichwörtlich vom Kopf auf die Füße stellen. Die Konsequenz: geringere ungefederte Massen. Exzellentes Ansprechverhalten. Gesteigerte

Agilität. Geht's noch sportlicher? Selbstverständlich: mit dem optionalen Sport Chrono Paket und Sport Chrono Paket Plus. Der Gedanke dahinter: eine noch muskulösere Abstimmung des Motors – für unbändigen

Fahrspaß. Über die SPORT Taste in der Mittelkonsole wird der Sportmodus aktiviert. Die Folge: Jede Betätigung des Gaspedals wird noch schneller und unnachgiebiger umgesetzt. Noch mehr Dynamik geht nicht? Doch. Das

optionale PDK und die SPORT PLUS Taste geben eine eindeutige Antwort. 2 Funktionen machen die Grenzen zum Rennsport noch fließender. „Launch Control“ bündelt die enormen Kräfte des Boxster Spyder und setzt sie für

eine rennstartähnliche Anfahrtsbeschleunigung frei. Die zweite Funktion: „Schaltstrategie Rennstrecke“. Für noch höhere Schaltgeschwindigkeit, extrem kurze Schaltzeiten und optimale Schaltpunkte. Kurz: für eine maximale

Beschleunigung. Auch in den Euphoriekurven des Fahrers.

Der Boxster Spyder. Ein kompromisslos auf Sportlichkeit reduzierter Roadster. Ohne Einschränkung beim Thema Sicher-

heit. Karosserie, Fahrwerk und Bremsen sind exakt aufeinander abgestimmt. Und bieten selbst bei forciertem sportlichem Fahren wichtige Sicherheitsreserven. Reserven, die noch weiter erhöht werden können. Durch

die optionale Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) zum Beispiel.

Speziell für härteste Anforderungen entwickelt, setzt sie dem unbeugsamen Vorwärtsdrang

des Boxster Spyder eindeutige Grenzen.

## Im Innenraum: strikter Minimalismus.

### Oder würden Sie einen Trainingsraum mit Barockmöbeln ausstatten?

#### Das Interieur.

Der Blick ins Innere: Für Porsche ist er immer auch eine Standortbestimmung. Beim Boxster Spyder hieß das für uns: mit Bequemlichkeiten radikal aufzuräumen. Und so auch unweigerlich eine Unterscheidung vorzunehmen. Zwischen Menschen, die das pure Fahren noch nie kannten – oder längst verlernt haben. Und solchen, die sich ihren Fahrspaß nicht von komfortablen Annehmlichkeiten verwässern lassen wollen.

Die Konsequenz beim Boxster Spyder: Das Interieur beschränkt sich aufs Wesentliche. Fettpölsterchen? Sind schon von Haus aus undenkbar. Stattdessen bleibt es dem Fahrer vorbehalten, seine eigenen sportlichen Grenzen kennen zu lernen. In einem Cockpit, das genau für diesen Zweck entworfen wurde. Alles ist funktional gehalten – und intuitiv zu handhaben. Ohne erst lange suchen zu müssen.

Das Ziel: die enormen Kräfte des Boxster Spyder ohne jede Verzögerung zu entfesseln. Genau wie die Begeisterung seines Fahrers.

Bereits beim Einsteigen wird deutlich: Der Purismus des Exterieurs findet innen seine Entsprechung. Sichtbar. Die Mittelkonsole und die Zierblende der Schalttafel zitieren die Außenlackierung. Die Ausstattungsfarbe ist serienmäßig

schwarz. Für einen dezenten, aber unverwechselbar sportlichen Charakter. Der weiter akzentuiert wurde: Immer wieder setzen in Rot gehaltene Details markante Kontraste.

Bei den Türöffnerschlaufen zum Beispiel. Beim charakteristischen Schalthebel mit rotem Schaltschema. Oder bei den Sicherheitsgurten.



## Wie ein Roadster noch authentischere Töne anschlägt? Ohne Radio.

Die Schalttafel spiegelt Purismus wider. Die Zifferblätter der Rundinstrumente sind schwarz. Der Verzicht auf die Hutze? Bewusst. Ein weiterer sportlicher Akzent in Sachen reduziertes und authentisches Design.

Nichts soll den Fahrer vom Wesentlichen ablenken: Fahrspaß. Beim Einsteigen wird eines sofort deutlich: Wer einen ursprünglichen Roadster will,

muss Tribut zollen. Türablagefächer? Fehlanzeige. Cupholder? Fehlanzeige. Klassische Türöffner? Dito. Aber wieso hätten wir die auch einbauen sollen? Wo doch

Türschlaufen viel deutlicher für unsere Rennsporttradition stehen. Und – noch wichtiger – das Gewicht nochmals reduzieren. Nur unwesentlich? Nein. Sondern als Teil einer überlegten und im Roadster-Segment überlegenen

Strategie: konsequentes Leichtbaudesign. Dazu gehören auch die serienmäßigen Sportschalensitze mit Alcantara-Sitzmittelbahn. Serienmäßiges Ergebnis: weitere 12 kg Einsparung. Und die Möglichkeit für den Fahrer,

sich den Kräften, die der Boxster Spyder mobilisiert, noch straffer, noch unmittelbarer auszusetzen. Auch eine Klimaanlage hat in diesem Konzept keinen Platz. Die dadurch eingesparten 12 kg

schon. Genau wie eine feste Überzeugung: Wer so viel Wert auf Sportlichkeit und Authentizität wie seine Fahrer legt, setzt andere Prioritäten in Sachen Komfort. Und verlässt

sich am liebsten auf die natürlichste aller Klimaanlage: den Fahrtwind bei offenem Verdeck. Ein Zugeständnis wollten wir bei allem Purismus dann doch machen: Die Windschutzscheibe

mit Graukeil und das Windschott sind Serie. Sozusagen ein kleines Komfortplus für das offene Fahren. Zum Schluss die Frage: Gab es noch weiteres Reduktionspotenzial?

Sollten wir wirklich auch noch das Radio streichen? Bei 3 kg Gewichtsreduzierung und dem kernigen Motor-Sound des Boxster Spyder eine leichte Entscheidung.



Kombiinstrument



Zierblende Schalttafel



Mittelkonsole und 6-Gang-Schalthebel



Sportschalensitz

## Der Boxster Spyder entspricht unserem Ideal eines Roadsters. Fehlt nur noch Ihre Meinung.

### Die Individualausstattungen.

Genau wissen, was man will. Was nicht. Und was man sich auch nicht einreden lassen möchte. Überflüssiges beim Namen nennen. Und es dann

entsprechend behandeln, um nur noch das Wesentliche um sich zu haben. So sieht Purismus aus.

Aber wo bleibt da die Individualität? Bei Porsche: immer in den Händen des Fahrers. Das heißt: Auch der puristische Charakter des Boxster Spyder ordnet

sich – wenn Sie wollen – Ihrem eigenen unter. Mit weiteren Farbmöglichkeiten zum Beispiel. Mit einer Klimaautomatik. Sportsitzen. Anderen Rädern.

Ja selbst mit einem Radio. Auf den folgenden Seiten stellen wir Ihnen eine Auswahl an Individualisierungsmöglichkeiten vor. Darüber hinaus können Sie

#### Uni-Farben Exterieur.



schwarz



indischrot



carraraweiß

#### Metallic-Farben Exterieur.



basaltschwarzmetallic



platin Silbermetallic\*



aquablaumetallic

#### Sonderfarben Exterieur.

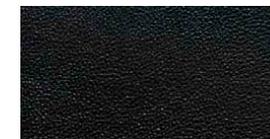


cremeweiß

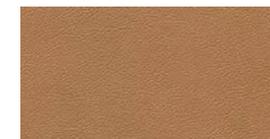
#### Farben Interieur.



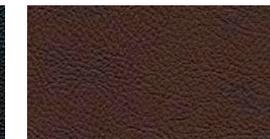
Serie schwarz<sup>1)</sup>



Leder schwarz<sup>1)</sup>



Leder sandbeige<sup>1)</sup>



Leder cocoa<sup>2)</sup>



Naturleder carrerarot<sup>2)</sup>

mit dem Porsche Exclusive Programm Ihren Boxster Spyder noch persönlicher gestalten. Direkt ab Werk.

Mit hochwertigen Materialien. Und in Sachen Qualität – gewohnt unpuristisch. Detaillierte Informationen zu den einzelnen Individualausstattungen und

Exclusive Optionen finden Sie in der separaten Preisliste. Und auch nachträglich lässt sich Ihr Fahrzeug noch weiter veredeln. Mit den Angeboten von Porsche

Tequipment. Die Konsequenz ist Ihnen bewusst – wir haben Ihnen bereits jedes Kilogramm vorge-rechnet. Entscheiden Sie selbst darüber, was Ihnen wichtig ist.

\* Frühestens verfügbar ab 09/2010.  
Zusätzlich bis 07/2010 verfügbar: arktissilbermetallic (Metallic-Farbe Exterieur).

<sup>1)</sup> Sicherheitsgurte und Türschlaufen in Rot.  
<sup>2)</sup> Sicherheitsgurte und Türschlaufen in Schwarz.

## Individualausstattungen.



Bi-Xenon-Scheinwerfer



Sportabgasanlage



Sport Chrono Stoppuhr

### Exterieur.

	Best.-Nr.
• Metallic-Lackierung	Code
• Sonderfarbe	Code
• Bi-Xenon-Scheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht	P74
• Leichtbau-Batterie (Lithium-Ionen)	191
• Ohne Modellbezeichnung	498
• ParkAssistent (hinten)	635
• Automatisch abblendbare Innen-/Außenspiegel mit integriertem Regensensor	P12

### Motor, Getriebe und Fahrwerk.

	Best.-Nr.
• Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK)	250
• Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	450
• Sport Chrono Paket	639
• Sport Chrono Paket Plus, nur in Verbindung mit PCM	640
• Sportabgasanlage	XLF

Weitere Details und Informationen sowie die Gesamtübersicht aller Individualausstattungen und Exclusive Optionen entnehmen Sie bitte der separaten Preisliste.



19-Zoll Carrera S II Rad

19-Zoll Carrera Classic Rad

19-Zoll SportDesign Rad

19-Zoll 911 Turbo Rad

19-Zoll 911 Turbo II Rad

### Räder.

	Best.-Nr.
• 19-Zoll Carrera S II Rad	419
• 19-Zoll Carrera Classic Rad	405
• 19-Zoll SportDesign Rad	407
• 19-Zoll Carrera Sport Rad	XRR
• 19-Zoll 911 Turbo Rad	404
• 19-Zoll 911 Turbo II Rad	421
• Radnabenabdeckung mit farbigem Porsche Wappen	446
• Reifendruckkontrollsystem (RDK)	482

Weitere Details und Informationen sowie die Gesamtübersicht aller Individualausstattungen und Exclusive Optionen entnehmen Sie bitte der separaten Preisliste.

### Interieur.

	Best.-Nr.
• 3-Speichen-Sportlenkrad mit Schalt paddles, in Verbindung mit PDK	840
• HomeLink® (Garagenöffner)	608
• Tempostat	454
• Klimaautomatik	573
• Vorrüstung Vehicle Tracking System	674
• Sportsitze	P77
• Sitzheizung (nur in Verbindung mit Sportsitzen und Klimaautomatik)	342
• Feuerlöscher (nur in Verbindung mit Sportsitzen)	509
• Fußmatten	810
• Cupholder	585



Sportsitz



Interieur - Paket Alcantara Boxster Spyder



Porsche Communication Management (PCM) inkl. Navigationsmodul

### Interieur Leder und Naturleder.

	Best.-Nr.
• Lederausstattung in Serienfarbe, schwarz oder sandbeige	Code
• Lederausstattung in Sonderfarbe, cocoa	Code
• Lederausstattung in Naturleder, carrerarot	998

### Interieur Alcantara.

• Interieur-Paket Alcantara Boxster Spyder	DBA
• Interieur-Paket Alcantara Boxster Spyder für PDK	DBB

### Werksabholung.

• Werksabholung	900
-----------------	-----

Weitere Details und Informationen sowie die Gesamtübersicht aller Individualausstattungen und Exclusive Optionen entnehmen Sie bitte der separaten Preisliste.

### Best.-Nr. Audio und Kommunikation.

	Best.-Nr.
• Audiosystem CDR-30 (nur i. V. m. Sound Package Plus)	695
• Porsche Communication Management (PCM) inkl. Navigationsmodul (nur i. V. m. Sound Package Plus)	P23
• Sound Package Plus	490
• CD-Wechsler, sechsfach, für Audiosystem CDR-30	692
• CD-/DVD-Wechsler, sechsfach, für PCM	693
• Universelle Audio-Schnittstelle	870
• Handylvorbereitung ohne Konsole/mit Konsole	619/618
• Telefonmodul für PCM	666
• Sprachbedienung für PCM	671
• Elektronisches Fahrtenbuch für PCM	641

## Technische Daten Boxster Spyder.

Motor	
<b>Bauart</b>	Boxer
<b>Anordnung</b>	Mitte
<b>Zylinderzahl</b>	6
<b>Hubraum</b>	3.436 cm <sup>3</sup>
<b>Leistung (DIN) bei Drehzahl</b>	235 kW (320 PS) 7.200 1/min
<b>Max. Drehmoment bei Drehzahl</b>	370 Nm 4.750 1/min
<b>Verdichtung</b>	12,5 : 1
Kraftübertragung	
<b>Antrieb</b>	Heck
<b>Schaltgetriebe</b>	6-Gang
<b>PDK (optional)</b>	7-Gang
Fahrwerk	
<b>Vorder-/Hinterachse</b>	Leichtbaufederbeinachse
<b>Lenkung</b>	Servo, hydraulisch, mit variabler Lenkgetriebeübersetzung
<b>Bremse</b>	4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel vorne und hinten, Scheiben innenbelüftet und gelocht
<b>Fahrstabilisierungssystem</b>	PSM (inklusive ABS 8.0)
<b>Räder/Reifen</b>	VA: 8,5 J x 19 ET 55; 235/35 ZR 19 HA: 10 J x 19 ET 42; 265/35 ZR 19

\* Nach EG-Norm gilt das Leergewicht für Fahrzeuge in serienmäßiger Ausstattung. Sonderausstattungen erhöhen den Wert. Im angegebenen Wert sind 68 kg für den Fahrer und 7 kg für Gepäck berücksichtigt.

Leergewicht	
<b>Nach DIN</b>	1.275 kg / 1.300 kg
<b>Nach EG-Richtlinie*</b>	1.350 kg / 1.375 kg
Fahrleistungen	
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	267 km/h / 265 km/h (mit geöffnetem Verdeck) 200 km/h / 200 km/h (mit geschlossenem Verdeck)
<b>Beschleunigung 0–100 km/h</b>	5,1 s / 5,0 s (4,8 s**)
<b>Beschleunigung 0–160 km/h</b>	10,8 s / 10,6 s (10,3 s**)
<b>Beschleunigung 0–200 km/h</b>	17,5 s / 17,3 s (17,0 s**)
<b>Elastizität (80–120 km/h) 5. Gang Durchzugsbeschleunigung (80–120 km/h)</b>	6,1 s / – – / 3,0 s
Verbrauch/Emission***	
<b>Innerstädtisch in l/100 km</b>	14,2 / 14,0
<b>Außerstädtisch in l/100 km</b>	7,1 / 6,6
<b>Gesamt in l/100 km</b>	9,7 / 9,3
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km</b>	228 / 218
<b>Tankinhalt (Nachfüllvolumen)</b>	ca. 54 l

\*\* Mit gedrückter SPORT PLUS Taste in Verbindung mit dem optionalen Sport Chrono Paket oder Sport Chrono Paket Plus.

\*\*\* Ermittelt wurden die Daten nach dem Messverfahren Euro 5 (715/2007/EG und 692/2008/EG) im NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus). Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebots, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Weitere aktuelle Informationen zu den einzelnen Fahrzeugen erhalten Sie bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler. Ermittlung des Verbrauchs auf Grundlage der Serienausstattung. Sonderausstattungen können Verbrauch und Fahrleistungen beeinflussen.



**Typisch Geschwister:  
Je ähnlicher sie sich sind,  
desto klarer wollen sie sich unterscheiden.**

**Die Boxster Modelle.**

Der Boxster Spyder komprimiert die athletischen Gene jahrzehntelanger Sportwagengeschichte. Die stets dominanten Erbanlagen einer durch und durch sportlichen Familie.

Seine „Geschwister“: der Boxster und der Boxster S. Der Boxster steht für schnörkellose Athletik ohne überflüssige Pfunde. Für Fahrspaß, dessen Grenzen zum Motorsport fließend sind.

Und der Boxster S? Er interpretiert das athletische Konzept, das den Boxster im Roadster-Segment hervorhebt, noch vehementer. Mit höherer Motorleistung – und einer umfang-

reicheren Serienausstattung. Die Entscheidung zwischen diesen 3 Fahrzeugen? Ist eigentlich nur eine einfache Entdeckung: der persönlichen Definition von Sportlichkeit.

Sie wollen die Probe auf Exempel machen? Dann besuchen Sie uns in einem der Porsche Zentren. Oder informieren Sie sich im Internet unter [www.porsche.com](http://www.porsche.com).



**Boxster, Boxster S und Boxster Spyder**

**Der Boxster Spyder. Die Essenz dessen, was einen Roadster ausmacht: das pure Fahrerlebnis. Unverfälscht. Unbeugsam gegenüber Konventionen oder Komfortoffensiven. Fokussiert auf die Straße und das Verlangen des Fahrers nach Dynamik. Anders gesagt: ein Roadster, der entfesselt.**







