Boxster GTS und Cayman GTS

Porsches neue Sperrspitze bei den Mittelmotor-Sportlern

GTS bedeutet: Stärkerer Antrieb und adaptives Fahrwerk

Sowohl der Roadster Boxster als auch das Sportcoupé Cayman (unten) sind an ihrer eigenständigen Frontpartie mit geschwärzten Bi-Xenon-Scheinwerfern (inklusive Porsche Dynamik Light System) sowie an einem modifizierten Heck erkennbar (Foto: Porsche)

Im Mai rollen zwei Porsche-Modelle an den Start, die in Sachen Performance neue Bestwerte in ihrem Segment setzen sollen: Boxster GTS und Cayman GTS. Drei Buchstaben, die für **Gran Turismo Sport** stehen – in Anlehnung an den legendären 904 Carrera GTS von 1963. Mit den beiden Zweisitzern will Porsche sein Bekenntnis zum authentischen Sportwagen für **Rundstrecke und Alltag** erneuern.

Die erstarkten Sechszylinder-Boxer basieren auf den 3,4-Liter-Triebwerken von Boxster S und Cayman S, erfüllen aber schon die **Euro-6-Norm** und leisten jeweils **15 Mehr-PS**, wodurch der Boxster GTS **330 PS** und der Cayman GTS **340 PS** entwickeln. Auch das Drehmoment stieg um jeweils 10 Nm. Beide Mittelmotor-Sportler sind **serienmäßig** mit dem **Sport Chrono-Paket** ausgerüstet. Damit erreicht der Boxter GTS in Verbindung mit dem **optionalen** Doppelkupplungs-Getriebe **PDK** und aktivierter Sport Plus-Taste nach **4,7 Sekunden** Tempo 100, der Cayman GTS nach **4,6**. Mit dem Sechsgang-Getriebe an Bord **durchbricht** der Boxster erstmals die **280-km/h-Marke**. Konkret erzielt er eine Spitze von 281, der Cayman sogar 285. Der Normverbrauch der GTS-Modelle beträgt mit PDK jeweils **8,2**, mit Schalter jeweils **9,0 l/100 km**.

▼

Ein bisserl wie Dr. Jekyll und Mr. Hyde

Porsche-typisch sollen sich auch die GTS-Modelle wie alltagstaugliche Boliden benehmen, ganz nach Bedarf also wie Dr. Jekyll und Mr**.** Hyde. So soll die Kombination von **serienmäßigem PASM** (elektronische Stoßdämpfer-Verstellung) und Sport Chrono-Paket auf Knopfdruck den Wechsel zwischen **progressiver Sportlichkeit** und **Langstrecken-Komfort** erlauben. Auf beides sei die Bereifung der Dimensionen 235/35 vorn und 265/35 hinten auf 20 Zoll großen Carrera S-Rädern abgestimmt. „Gut abgehangen“ sind jedenfalls die **Preise**. Porsche lässt sich die GTS-Performance fürstlich bezahlen:

Boxster GTS Schaltgetriebe	86.010 Euro
Boxster GTS PDK	87.830 Euro
Cayman GTS Schaltgetriebe	90.580 Euro
Cayman GTS PDK	92.270 Euro

Die Deutschen zahlen dagegen einen regelrechten Diskonttarif: Im NoVA-freien Mutterland liegen die GTS-Preise rund 16.000 Euro darunter. **(SEUFZ!)**

Beide GTS-Zweisitzer verfügen über Sportsitze und Leder-Ausstattungen, die analog zu Porsches anderen GTS-Modellen mit Alcantara-Bestandteilen veredelt sind (Foto: Porsche)