Martijn Verhoef
3 oktober 2017

Nazomeren

Bij Porsche hebben ze het niet altijd even gemakkelijk. Elke verandering die door de automaker wordt doorgevoerd leidt steevast tot een flinke bak kritiek. Of het nu gaat om watergekoelde motoren, SUV's, diesels of stationwagons: de harde kern van de fans heeft er standaard een niet al te positieve mening over. Zo kon de beslissing om alleen maar viercilinders te leveren in de gewijzigde Boxster en Cayman diezelfde schare fans niet bekoren. De angst was dat het ontbreken van een zescilinder boxermotor het feestje wel eens goed kon verpesten. Porsche daarentegen claimt dat de 718-serie nog veel beter moet presteren dan de voorgangers. Tijd om dat in levende lijve te ondervinden, door een weekend met een 718 Boxster S op stap te gaan.

Niet meer lief

De eerste Boxster had een discutabel imago. Hoe je het ook wendt of keert, het was de goedkoopste Porsche die je eind jaren negentig kon kopen. En dan speel je gelijk de critici in de hand die menen dat het een auto is voor mensen die een 911 niet kunnen betalen. Inmiddels zijn we erachter dat ook de eerste twee versies van de Boxster geweldige rijeigenschappen hebben, maar het ontwerp was net iets te liefjes voor een roadster van dit kaliber. Door de jaren heen is dat imago aardig de nek omgedraaid, want de 718 Boxster is stoerder dan ooit. Niet alleen is de auto krachtiger ontworpen, de auto lijkt veel meer in balans.

We vinden hem zelfs mooier dan een Porsche 911 Cabrio, die een hoger achterste heeft. Door de plaatsing van de motor is die ophoging bij de 718 Boxster niet nodig. De modelwijziging bracht naast een naamsverandering ook wat uiterlijke updates met zich mee. Zo zijn de achterlichten en koplampunits opnieuw ontworpen, waardoor de 718's nu ook de kenmerkende Porsche dagrijverlichting hebben.

Daarnaast heb je de beschikking over nieuwe lakkleuren en velgen, waarbij we moeten opmerken dat de zwarte 20 inch propellerwielen iets teveel van het goede zijn. Bij het samenstellen van de 718 Boxster heb je ongelooflijk veel mogelijkheden om het uiterlijk te personaliseren. Van de kleur van de koplampsproeiers tot het uitlaatsysteem; je kan zelf aangeven wat je het mooiste vindt.

Op je gemak

Vanbinnen is de 718 ook weer bijgepunt, wat met name resulteert in een nieuw multimediasysteem met allerhande aansluitingen. Dit scherm reageert net als de auto snel en resultaatgericht, waardoor je niet gauw de mist ingaat met het typen van bestemmingen of het aansluiten van een telefoon.

Het ontwerp van het interieur is niet zo strak als dat van een TTS, maar het voelt veel minder klinisch aan. Je bent snel op je gemak in de Porsche en bovendien blijkt het binnenste praktischer dan je zou denken. Zo heb je twee prima functionerende bekerhouders en kun je een telefoon goed kwijt in de prachtig afgewerkte armsteun.

Als je met geld smijt krijg je veel voor elkaar, waaronder een zeer elegant interieur. Hierbij is op leder is niet bespaard, want van het stuurhuis tot aan de zonnekleppen is een laagje koeienhuid te vinden.

Daar moet de opmerking bijgeplaatst worden dat dit allemaal los dient te worden afgerekend. Bij Porsche geen interieurpakketten of combideals, maar gewoon boter bij de vis. Het staat de auto wel ongelooflijk goed, net als de rode bekleding van de stoelen en de onderzijde van het dashboard. Bovendien komt in de met zwart leder beklede stukken een mooi rood stiksel terug. Enorm fraai gedaan, maar je hebt het wel over een extra uitgave die algauw richting de tienduizend euro gaat. Qua opbergruimte blijkt de Boxster ook nog behoorlijk praktisch, want door de middenmotor heb je zowel voor als achter plek voor een aantal weekendtassen of rolkoffers.

Van zes naar vier

Waarin de 718 Boxster voornamelijk verschilt van het pre-faceliftmodel, is de aandrijving. Vanaf nu geen 3.8 liter zes-in-lijn meer, maar een tweeliter of 2.5 met turbo

en vier cilinders. De laatste motor is te vinden in de Boxster S die wij reden. De sportuitlaat die onderdeel is van het Sport Chrono Pakket kan niet verhullen dat het een viercilinder is, hoewel de auto bij het starten zeker niet verkeerd klinkt.

Het geluid is minder diep en geruststellend dan dat van de zes-in-lijn, maar het rauwere past wel goed bij de benjamin van Porsche. Eenmaal onderweg vergeet je dat je met een viercilinder onderweg bent, want hoewel de 718's in tegenstelling tot de grotere broers Ã©Ã©n in plaats van twee turbo's gemonteerd kregen, heb je zeker niet het gevoel dat je iets tekort komt. De vermogensopbouw is explosief en hoewel je niet getriggerd wordt om helemaal naar het rood van de toerenteller te gaan, heb je ongelooflijk veel sensatie bij het accelereren. Daarbij helpt de zeer fijne Porsche Doppelkupplung, want in de automatische stand gaat de bak onovertroffen snel door de verzetten heen. Bij het bedienen van de flippers aan het stuur wordt je ook niet teleurgesteld, want de manier waarop jouw schakelcommando's opgevolgd worden, ligt precies in het verlengde van wat je beoogde.

Aan het asfalt kleven

En dan de wegligging: die is echt fenomenaal. Waar een BMW M2 hitsig en onvolwassen is, lijkt de 718 Boxster wel aan het asfalt te kleven. Je krijgt de auto echt niet gek en dat geeft ontzettend veel vertrouwen. Door de instelbare ophanging is de auto zeer goed als dagelijks vervoer te gebruiken. Op zowel landwegen als op de snelweg blijft de auto comfortabel, maar met een zeer sportieve rand. Dit leidt zeker niet tot rugpijn, maar je blijft bij het rijden betrokken van de start tot wanneer je de sleutel aan de linkerkant van het stuur uit het contactslot haalt.

In de basis is de 718 Boxster S al heel goed, maar we kunnen ons eigenlijk niet voorstellen dat je bijna 90.000 euro aan een auto spendeert en dan zaken als het Sport Chrono Pakket en de instelbare ophanging achterwege laat. Deze zaken zijn juist de extra's die de auto onovertroffen maken. Want op motorgeluid laat de auto het dan misschien liggen ten opzichte van een fijne vijf- of zescilinder, maar aan rijeigenschappen kan geen enkele concurrent tippen. De plaatsing van de motor is in deze alles bepalend en dat voordeel neemt niemand je af.

Toch een zescilinder?

Nu heb je voor de prijs van de testauto ook een Porsche 911, dus van een poor man's Porsche is absoluut geen sprake, maar de open Boxster biedt je wel veel meer beleving. Bovendien heb je voor die 122.010 euro wel een volledig afgeladen Porsche - alleen full-LED en een Burmester Soundsystem ontbreken, BOSE voldoet overigens prima - die je zowel qua uiterlijk als rijeigenschappen kunt personaliseren. Als je perse een zescilinder wilt, hebben we ook nieuws voor je: de GTS wordt het dan niet, maar de nog te onthullen Spyder zou zomaar een zescilinder in het midden geplaatst kunnen krijgen. Dat lijkt ons helemaal het perfecte plaatje, maar tot die tijd voldoet de Boxster S prima.

Plus

+ Onovertroffen rijeigenschappen
+ Vertrouwenwekkend karakter
+ Veel fraaier ontwerp

Min

- Loze knopjes in het interieur
- Voorlopig geen zescilinder