



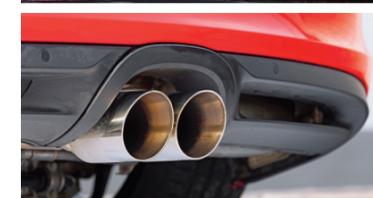
VIDEO SOUND WENDLAND-BOXSTER
Zum Betrachten des Films den Bildcode per Smartphone mit einer QR-App scannen



Präzise und selten
Das serienmäßige Sechsgang-Handschaltgetriebe sorgt dank Präzision für großen Fahrspaß

Breiter und tiefer
Tieferlegung durch Sportfedern um 30 mm (950 Euro mit Montage/ Fahrwerksvermessung), 15 mm breitere Spur rundum (600 Euro inkl. Montage)

Lauter und stärker
25 Extra-PS dank Endschalldämpfer (2500 Euro) und optimiertem Motormanagement (derzeit in Vorbereitung)



DATEN & FAKTEN

Wendland-Porsche Boxster S

MOTOR Sechszylinder-Boxermotor, Bohrung x Hub (mm) 97,0 x 77,5, Hubraum 3436 cm³, Verdichtung 12,5:1, Leistung 340 PS (250 kW) bei 6900/min, Drehmoment 400 Nm bei 4900/min

KRAFTÜBERTRAGUNG Hinterradantrieb, manuelles Sechsganggetriebe, PSM

BREMSEN Innenbelüftete und gelochte Stahlscheiben rundum, Durchmesser 330/299 mm, ABS

BEREIFUNG 235/35 R 20 vorn und 265/35 R 20 hinten auf 8,0- und 9,5-Zoll-Leichtmetallfelgen

KAROSSERIE Zweisitziger Roadster, L x B x H (mm) 4374 x 1801 x 1251, Radstand 2475 mm, Tankvolumen 64 Liter, Gewicht 1395 kg, Leistungsgewicht 4,1 kg/PS

FAHRLEISTUNGEN* 0–100 km/h in ca. fünf Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 280 km/h, Verbrauch 8,8 Liter Super Plus/100 km

GRUNDPREIS 66 741 Euro

* Herstellerangaben

WENDLAND-PORSCHE BOXSTER S

Mit manuellem Schaltgetriebe, noch kernigerem Boxerklang und einer moderaten Leistungssteigerung lädt der Wendland-Porsche Boxster S zum Landstraßenausflug ein.

Text Christian Gebhardt
Fotos Rossen Gargolov

Manchmal sind es die einfachen Dinge, die für Begeisterung sorgen. Im Porsche Boxster S von Wendland-Motorentechnik ist es unter anderem das mittels schlichten Schaltknäufs betätigte Sechsgang-Handschaltgetriebe. Warum dieses serienmäßige Ausstattungsdetail zu Jubelstürmen bei uns führt?

Selbst Betteln und Flehen helfen heute bei der Porsche-Pressenabteilung nicht mehr, um einen Testwagen mit manuellem Schaltgetriebe zu bekommen. Der Grund ist klar: Mit optionalem Doppelkupplungsgetriebe soll ein Boxster S bis zu drei Zehntelsekunden schneller beschleunigen und außerdem auf 100 Kilometern 0,8 Liter weniger Sprit schlucken.

Der schleichende Tod des Handschalters schreitet unaufhörlich voran. Schon heute liegt der PDK-Anteil bei über 80 Prozent. Es ist also nur eine Frage der Zeit, wann der gute alte Getriebetyp nicht nur bei 911 GT3 und dem kommenden GT3 RS, sondern auch baureihenübergreifend bei Porsche ausstirbt.

Klack, klack, klack – heute genießen wir noch einmal die kurzen Schaltwege und die präzise Gassenführung des ausgereiften Handschalters. Beim Landstraßenausflug mit geöffnetem Stoffverdeck werden die „letzten PDK-Zehntelsekunden“ zur Nebensache. Während die ersten zaghaften Sonnenstrahlen der bevorstehenden Roadster-Saison auf der Nase prickeln, zählen vor allem Emotionen. Nicht

nur das manuelle Getriebe, sondern auch der kernige Sound des modifizierten Boxster S regt die Glückshormone an. Wem die Porsche-Sportabgasanlage aus dem optionalen Exclusive-Programm noch zu leise ist, der wird bei Wendland-Motorentechnik fündig.

Klang und Durchzug noch besser

Dank eines speziellen Edelstahl-Endschalldämpfers mit 90er-Endrohren brandet der Boxerklang nicht nur ungefilterter ins Cockpit, sondern soll dem Boxster S auch zu einer Mehrleistung von 15 PS verhelfen.

Wer die Motorenspezialisten aus dem schwäbischen Rangendingen kennt, weiß, dass neben Auftragsentwicklungen für die Indus-

trie auch immer wieder verrückte Umbauten auf dem hauseigenen Motorenprüfstand entstehen. Der auf Basis eines 3,8-Liter-Boxer aufgebaute und bis 9500/min drehende Wendland-Vierlitermotor mit bis zu 540 PS hält bis heute in unserem Gedächtnis nach.

„Beim Boxster S haben wir es etwas ruhiger angehen lassen“, sagt Geschäftsführer Dieter Wendland lächelnd. Mit 340 PS leistet der getunte 3,4-Liter-Sechszylinder 25 PS mehr als das Serienmodell. Neben dem neuen Edelstahl-Endschalldämpfer wird die Leistungssteigerung durch ein modifiziertes Motormanagement des originalen Motronic-Steuergerätes mit optimierten Kennlinien für Einspritzung, Zündung sowie der Nocken-

wellenverstellung erzielt. Wendland verspricht zudem eine Anhebung des maximalen Drehmoments von 360 auf 400 Newtonmeter. „Der Motor wird in allen Last- und Drehzahlbereichen von uns feinabgestimmt. Wir messen Eingangs- und Ausgangsleistung, und der Kunde bekommt das Resultat als Diagramm ausgehändigt“, erklärt Karl-Heinz Wendland, der das Unternehmen gemeinsam mit seinem Bruder leitet.

Fazit des Landstraßenausflugs: Der Wendland-Boxster S überzeugt nicht nur mit emotionalem Handschaltgetriebe und verstärktem Boxerklang, sondern subjektiv auch mit gesteigerter Drehfreudigkeit und noch besserem Durchzug. ■