

takana pari senttiä aikaisempaa kauempaan toisistaan, mikä vaikuttaa saman verran auton leveyteen. Keulan ja perän uusien muotojen myötä pituutta on tullut sentti lisää ja korkeuskin on kasvanut viidellä millimetrillä.

Satojen tuntien työ tuulitunnelissa ei ole valunut hukkaan, vaan ilmanvastuskerrointa on leikattu parilla sadasosalla. Tarkkaan katsoen oikeastaan kaikki osat ja pellit ovat erilaisia kuin ennen. Jopa sivuikkunat ovat aikaisempaa kookkaammat hyvän näkyvyyden varmistamiseksi. Ulkokeileihin on otettu mallia Carrera GT:stä, ja etuvalot muistuttavat kesällä uusiutuneen 911-mallin vastaavia.

Laadukkaampi

Ostajien vaatimukset ovat kohonneet Boxsterin eliniän aikana aivan uudelle tasolle. Tämä on otettu huomioon sisustuksen suunnittelussa niin varusteita kuin materiaaleja valittaessa. Autoa tutkiessa tuntuu, että monet osat ovat samanlaisia kuin 911-mallissa. Tehtaan edustaja vahvistaa arvion – yli puolet osista on yhteisiä. Suuri osa yhteisistä komponenteista on näkymättömissä tai arvoltaan vähäisiä, sillä arvolla mitattuna autoissa on 37 % samaa.

Boxsterin toisen sukupolven tunnistaa helpoimmin etuvalojen uudesta muodosta. Rekisterikilven alla on ilmanottoaukko, joka on vain Boxster S:ssä.



Koko kojelauta ja kaikki varusteet luovat ohjaamoon aikaisempaa laadukkaamman vaikutelman.

Mittarit ovat kookkaammat ja helpolukuisemmat kuin ennen. Mittarien valkoinen pohja paljastaa auton Boxster S:ksi.



Istuimet ovat aikaisempaa kookkaammat ja hieman alempana. Päätuet ulottuvat ylempiin tarjoten enemmän turvaa.

Kookkaamman kuljettajan on nyt helppo löytää hyvä ajoasento, sillä istuin on suurempi kuin ennen ja se on sijoitettu hieman alemmas. Myös polkimet ovat pidemmällä edessä kuin aikaisemmassa Boxsterissa. Ohjauspyörään on lisätty etäisyysäädön ohelle korkeussäätö, mistä ei ole kuin hyvää sanottavaa.

Kuljettajan kannalta ohjaamossa ei ole oikeastaan muuta moitittavaa kuin keskikonsolin nappula- ja katkaisijakokoelma, jota moitimme jo 911-mallin yhteydessä. Turvallisuutta lisää korkeammalle ulottuvat pääntuet ja kaatumarautat sekä aivan uudenlaiset pääturvatyynyt, jollaisia ei ole ollut yhdessäkään avoautossa aikaisemmin.

Ajajan ja matkustajan mukavuudestaakin on huolehdittu, sillä ilmastointilaitte ja cd-soitin kuuluvat nyt vakiovarusteisiin. Nopeutta ja kuluusta voi lisäksi seurata ajotietokoneesta. Monipuoliseen lisävarustevalikoimaan kuuluu 911-mallista tuttu sekuntikellopaketti, jolla voi radalla kellottaa vaikka kierrosaikojä.

Harkittua murinaa

Porsche on tehnyt äänestä taidetta. Moottorista kantautuvat soinnut eivät suinkaan ole sattumanvaraisia, vaan niitä on harkittu pitkään autoa kehitettäessä. Sama pohdinta kohdistuu myös moottorin tehoon, sillä Porsche haluaa pitää Boxsterin selvästi 911-mallia kesympänä. Tämä tarkoittaa käytännössä, että Porscheelta on turha odottaa kilpailijaa Mercedes-Benz SLK 55 AMG:lle.

Uuden mallin on oltava kuitenkin vähän räväkempi kuin edeltäjänsä. Boxsterin 2,7-litraisen bokserimoottorin tehoa on nostettu 12 hevosvoimalla, Boxster S:n saadessa 3,2-litraisensa parikymmentä lisähevosvoimaa. Vääntöä on kummassakin tasan kymmenen newtonmetriä enemmän kuin ennen. Moottorin suunnittelusta vastaavat kehuivat käyttöominaisuuksien parantuneen. Lisätehon myötä huippunopeus on kasvanut aavistuksen verran ja nolasta sataan ehtii kaksi sekunnin kymmenystä nopeammin kuin ennen. Kaikesta huolimatta pakokaasut ovat puhtaampia ja kulutus kymmenysojalitran pienempi kuin aikaisemmassa Boxsterissa.

Parantuneiden moottorin ja vääntövoiman on isommat (kuu tehok-

kaamat) jarrut. Boxster S:ään saanut ensimmäistä kertaa lisävarusteena keraamiset jarrut. Ne ovat uskomattoman tehokkaat, sillä tunnetta nopeuden laskiessa kahdestasadaasta sataan on vaikea kuvata. Ei se ihan seinään ajoa vastaa, mutta eipä jää paljon puuttumaankaan.

Ohjaustehostin on vaihdettu 911-mallin tapaan muuttuvatehoiseen ja ohjaus toimii kaiken kaikkiaan kuljettajan ajatuksia mukaillen. Sitä vastoin varsinkaan etujousitus ei kaikin ajojen ollut odotusten tasolla. Boxster eteni kaiken aikaa toivotuun suuntaan, mutta kuoppaisissa mutkissa meno ei ollut aina luottamusta herättävää. Tässä kohden ero Boxsterin ja Boxster S:n välillä oli yllättävän suuri. Mikäli kuljettaja on ylittämättänsä kykynsä, vakiovarusteeksi tullut PSM -ajovakauden hallintajärjestelmä hillitsee liikaa yrittämistä.

● Uuteen Boxsteriin on tullut melkoisesti lisää varusteita ja ominaisuuksia. Siitä huolimatta perusmallin hinta ei ole noussut kuin 600 €. Varusteilla painotettuna 69 900 euron hinta onkin lähes kymmenen prosenttia alaisempi kuin ennen. Käheämmän Boxster S:n hinta on noussut parillatuhannella 84 400

euroon, ja senkin luvataan tarjoavan rahalle reilusti enemmän vastinetta kuin ennen.

Tilanne on sama kaikilla markkinoilla, joten Boxsterin myynnin uskotaan kasvavan ensi vuoden aikana. Me voimme olla iloisia siitä, sillä mitä enemmän Boxstereita (ja 911-mallia) maailmalla myydään, sitä enemmän Uudessakaupungissa on työtä.



Erittäin tehokkaat keraamiset jarrut löytyvät nyt ensimmäistä kertaa Boxster S:n lisävarustelista - samaan 14 040 euron hintaan kuin 911-mallissa.

TEKNIikka

Boxster (S)

Moottori: Keskele pitkittäin sijoitettu kuusisyylinterinen vastaiskuomoottori, neljä venttiiliä sylinteriä kohden, neljä kannen yläpuolista nokka-akselia, monipistesuikutus; iskutilavuus 2 687 (3 179) cm³, sylinterimitat 85,5 x 78,0 (93,0 x 78,0) mm, puristussuhde 11,0; suurin teho 176 kW (240 hv)/6 400 r/min 206 kW (280 hv)/6 200 r/min, vääntömomentti 270 (320) Nm/4 700-6 000 r/min

Voimansiirto: takaveto, viisinopeuksinen (kuusinopeuksinen) käsivalintainen vaihteisto, lisävarusteena viisinopeuksinen automaattivaihteisto, jossa käsivalintamahdollisuus

Alusta: Edessä poikittaiset kolmiotukivarret, jousintuet, kaasiskunvaimentimet ja kallistussäätimet, takana moni-

varsituena, kaasiskunvaimentimet ja kallistussäätimet; edessä ja takana lukkiutumattomat jäähdetyt levyjarrut, PSM -ajovakauden hallintajärjestelmä; rengaskoko edessä 205/55 ZR 17 ja takana 235/50 ZR 17 (235/40 ZR 18 ja 265/40 ZR 18)

Mitat: Pituus x leveys x korkeus 4,329 x 1,801 x 1,295 m, akseliväli 2,415 m, raideväli edessä 1,490 m ja takana 1,534 m (17-tuumainen pyörin); ommassa 1 295 (1 345) kg, polttoainesäiliö 64 l, tavaratila 280 l.

Suorituskyky (tehtaan ilmoittama): huippunopeus 256 (268) km/h, kiihtyvyys 0-100 km/h 6,2 (5,5) s, EC-yhdistetty kulutus 9,6 (10,4) l/100 km.

Hinta: 69 900 (84 400) €oa

Maahantuojat: Oy AutoCarrera Ab, puh. 09-477 3200