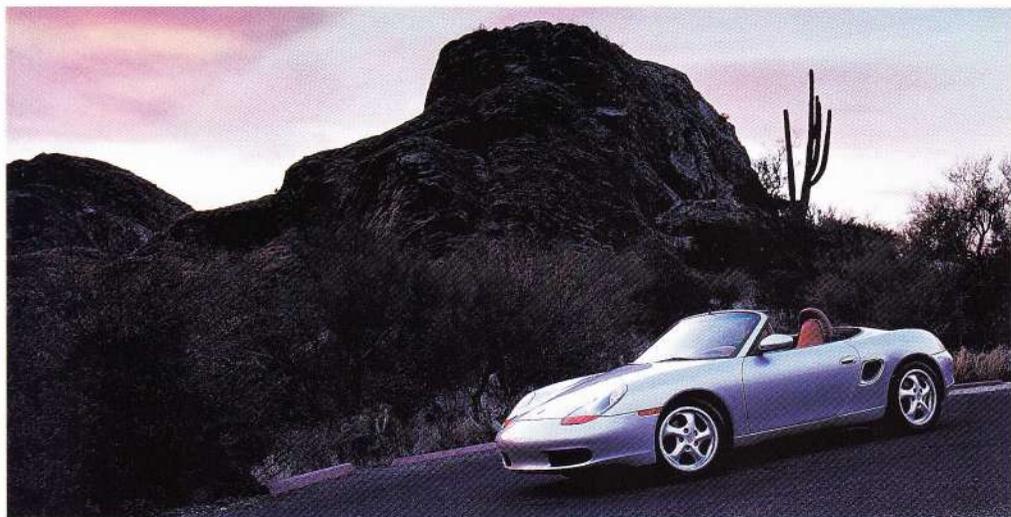




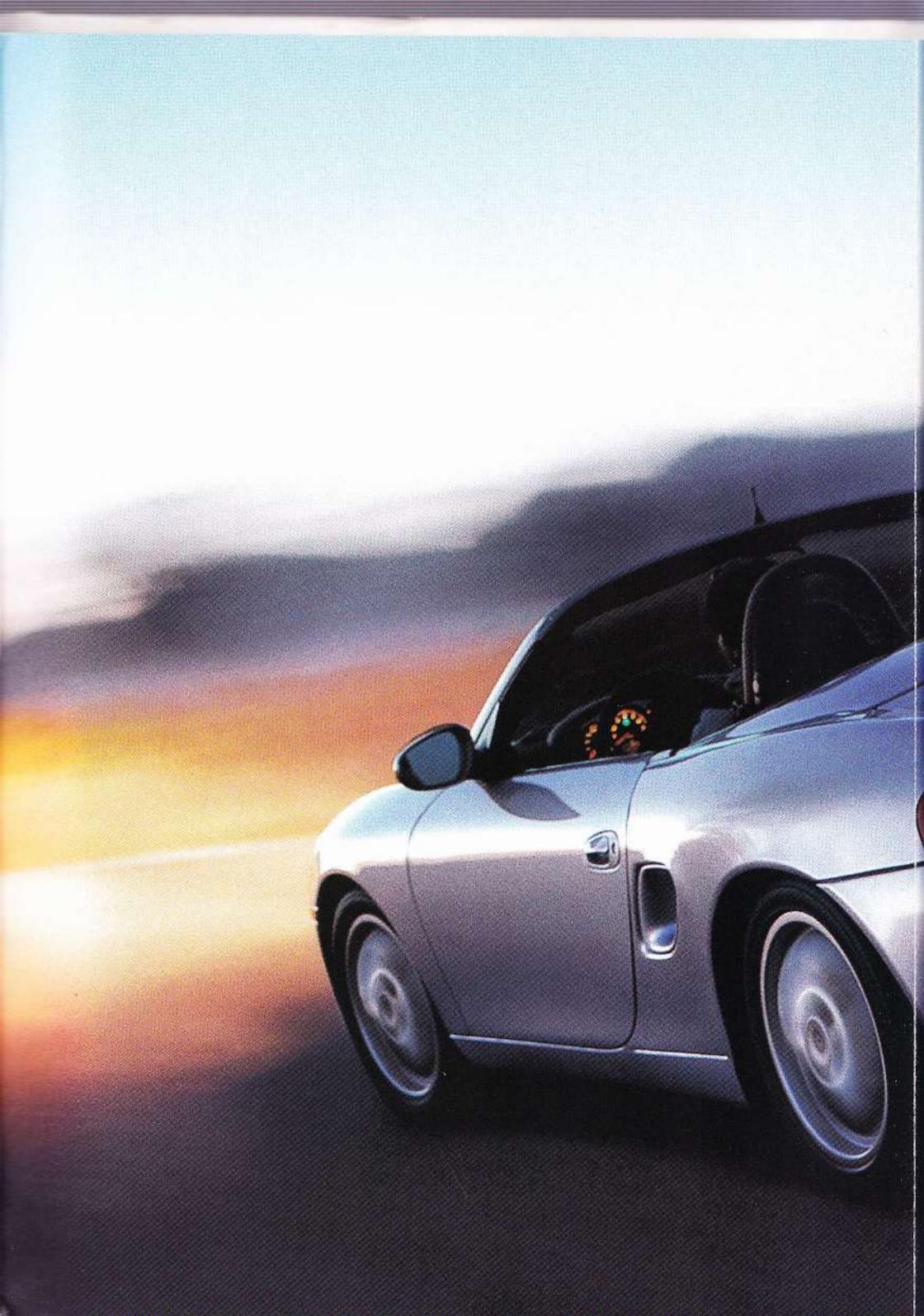
PORSCHE



Le Boxster

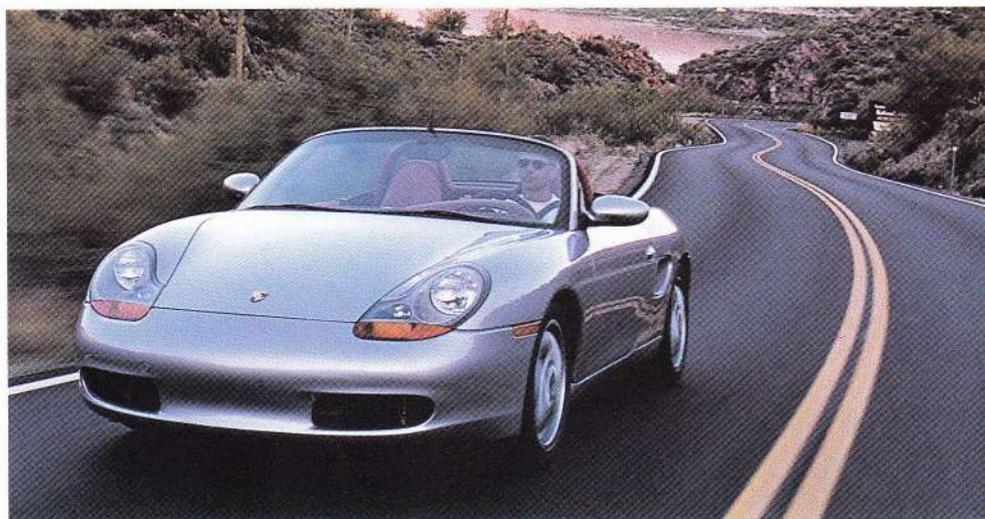


L'idée	6
Le résultat	38
Moteur	44
Transmission	52
Châssis	56
Extérieur	60
Intérieur et systèmes	
audiophoniques	66
Sécurité	74
Environnement	78
Services	82
Caractéristiques	84
Conclusion	86





Porsche à l'état pur:



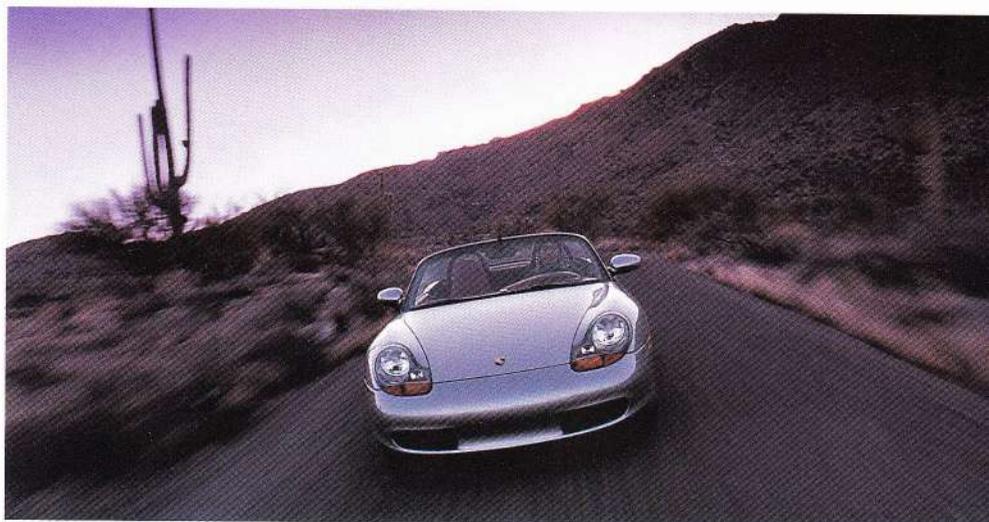
Nous vivons dans un monde de communication, où la forme du message est souvent plus spectaculaire que son contenu. Où l'effet d'annonce permet difficilement de distinguer l'important de l'accessoire. Les initiés ne seront que plus sensibles, du moins le pensons-nous, à ce «scoop» de l'un des constructeurs automobiles les plus prestigieux de notre époque: il existe une nouvelle Porsche.

Cette Porsche est une deux-places décapotable. Elle est équipée d'un moteur boxer (six cylindres à plat) central. Elle possède deux coffres. Son nom: Boxster (boxer + roadster).

Cette information, banale pour le plus grand nombre, trouvera certainement une oreille attentive auprès de tous les amoureux de la marque.

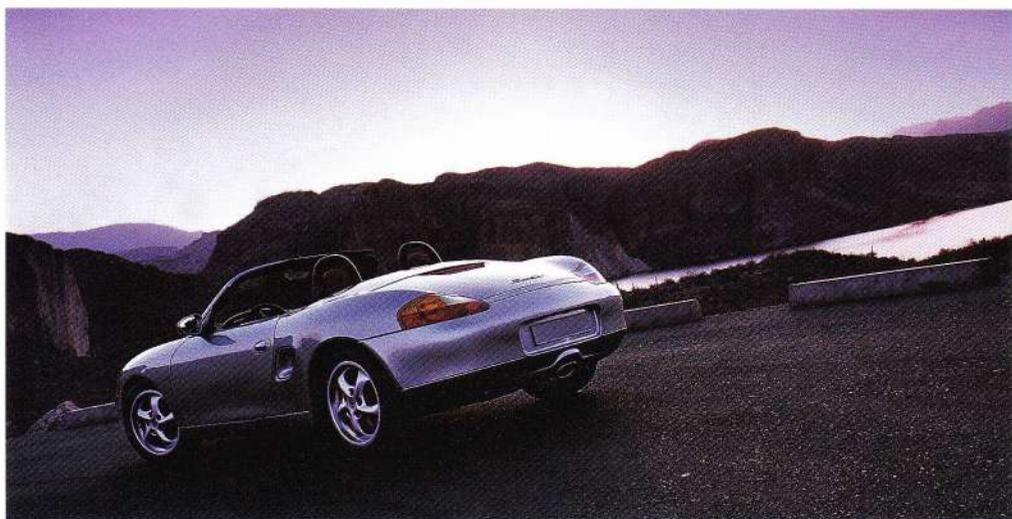
Le Boxster est la première Porsche conçue pour le 21ème siècle.





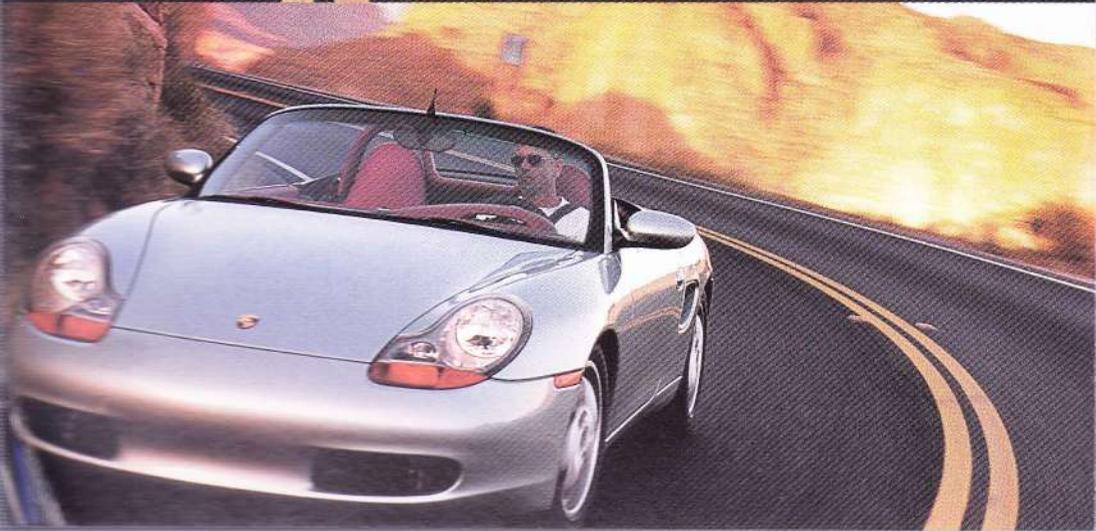
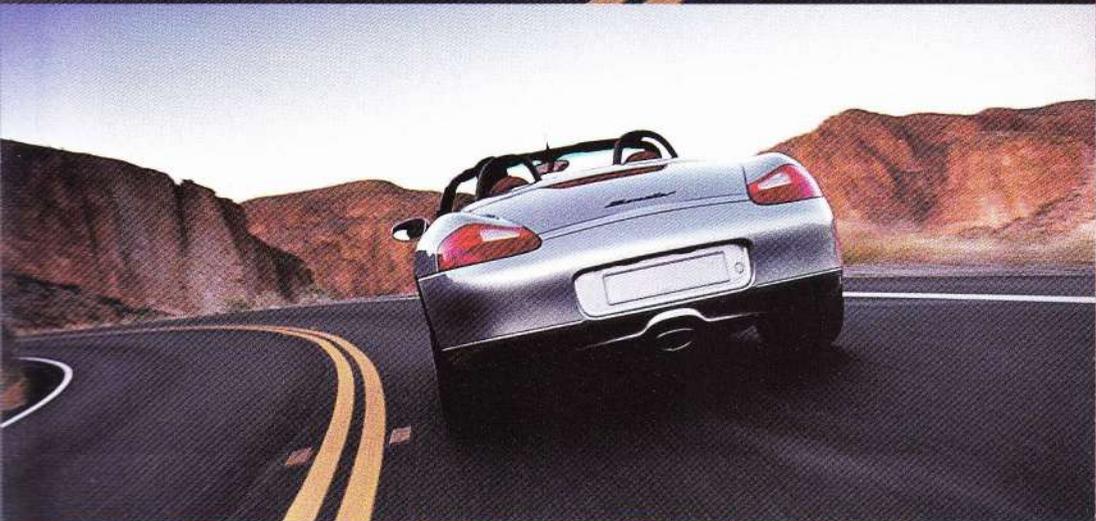
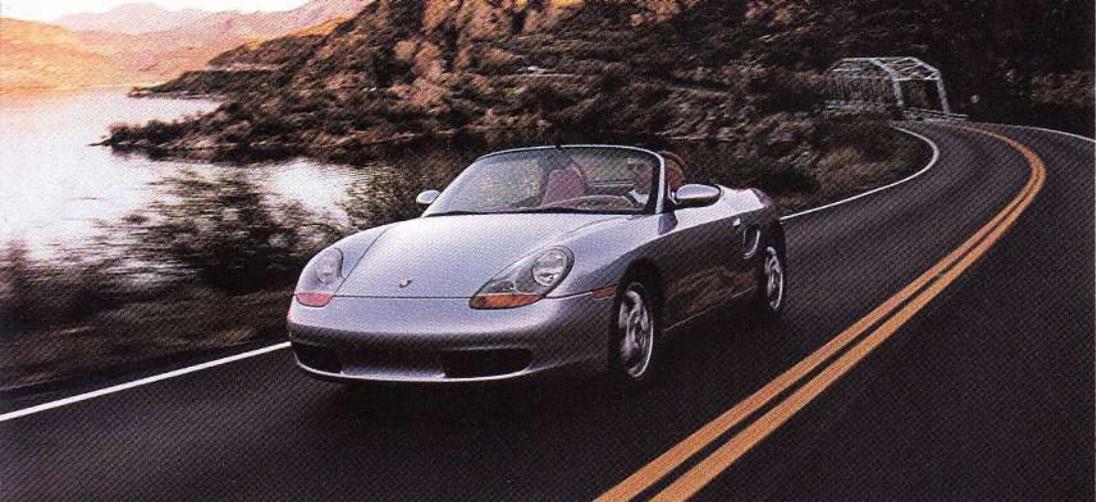
**Le plaisir Porsche est
d'abord visuel. Le Boxster
est un régal pour les yeux.
Il a du style. Mieux: il est
un style en soi, en marge
des modes et des goûts
éphémères.**

**Par sa technique, sa per-
sonnalité, son anticonfor-
misme et son concept axé
sur la puissance, le Boxster
est une parfaite incarnation
de la philosophie Porsche.**

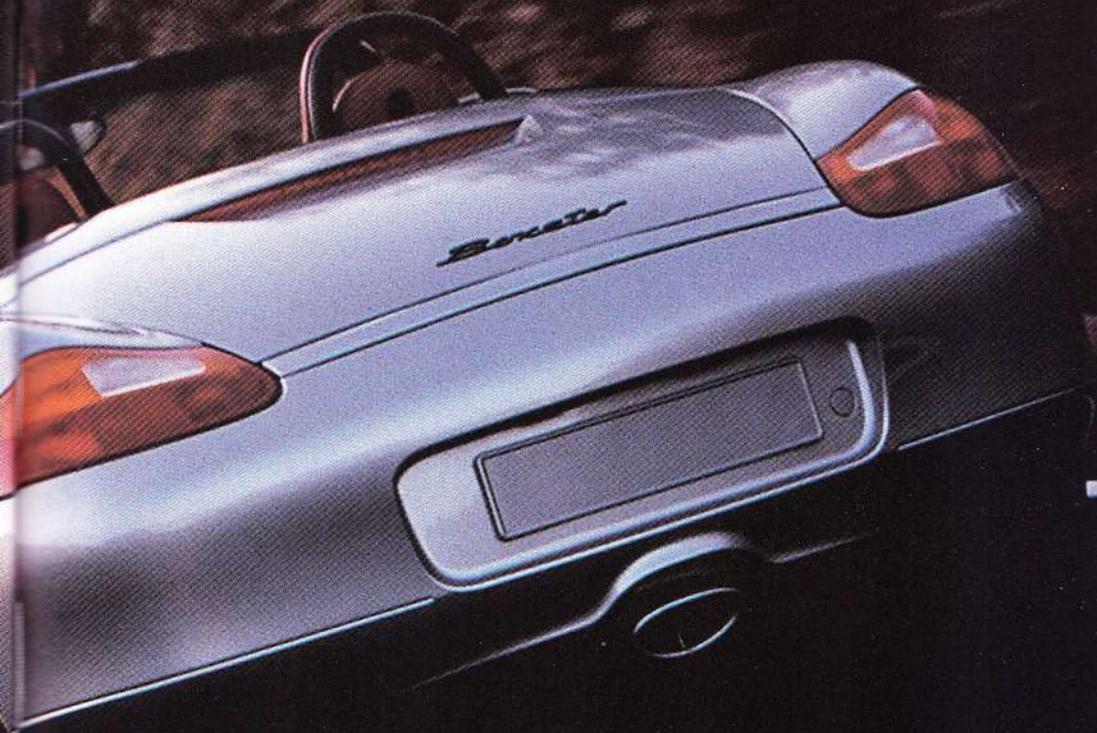


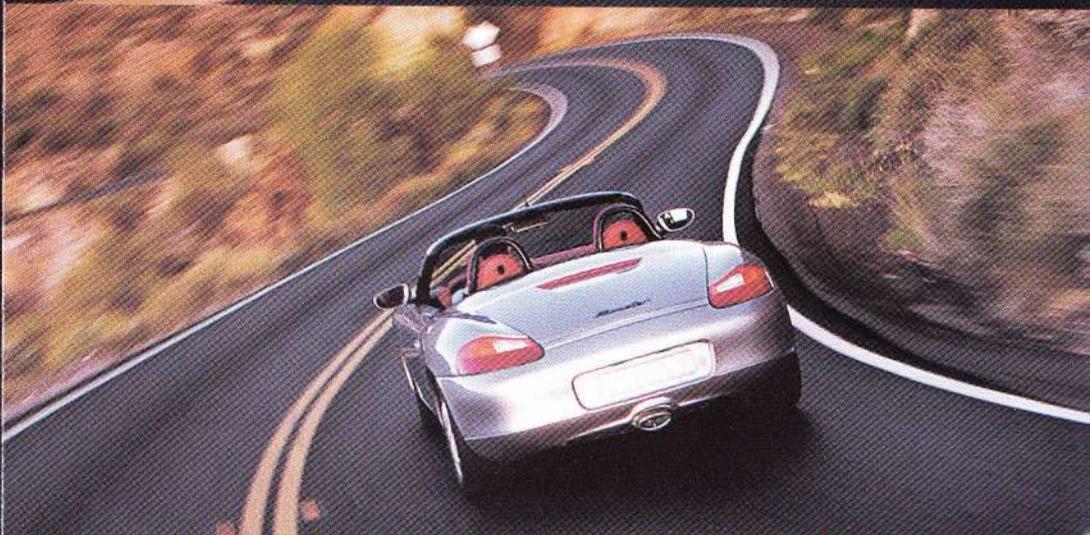
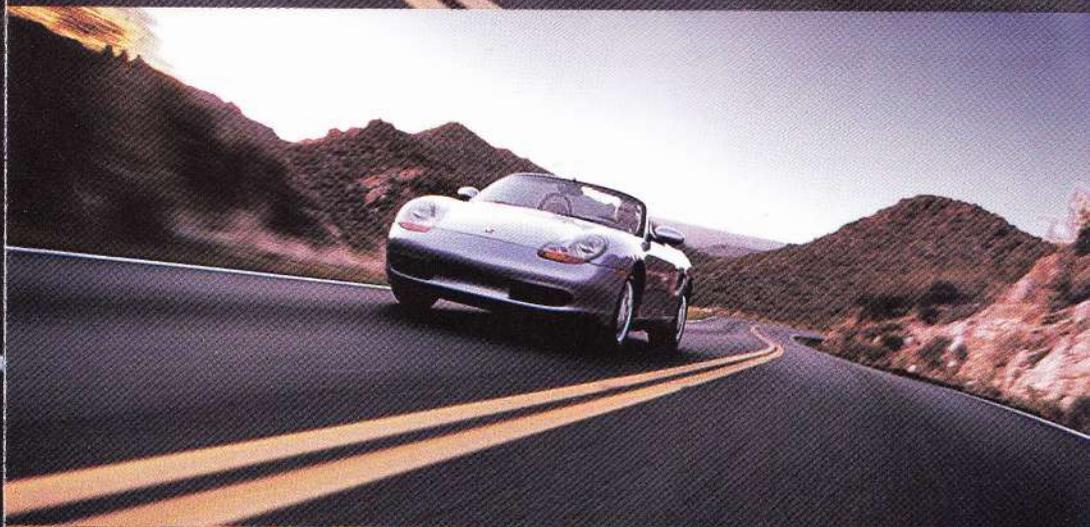
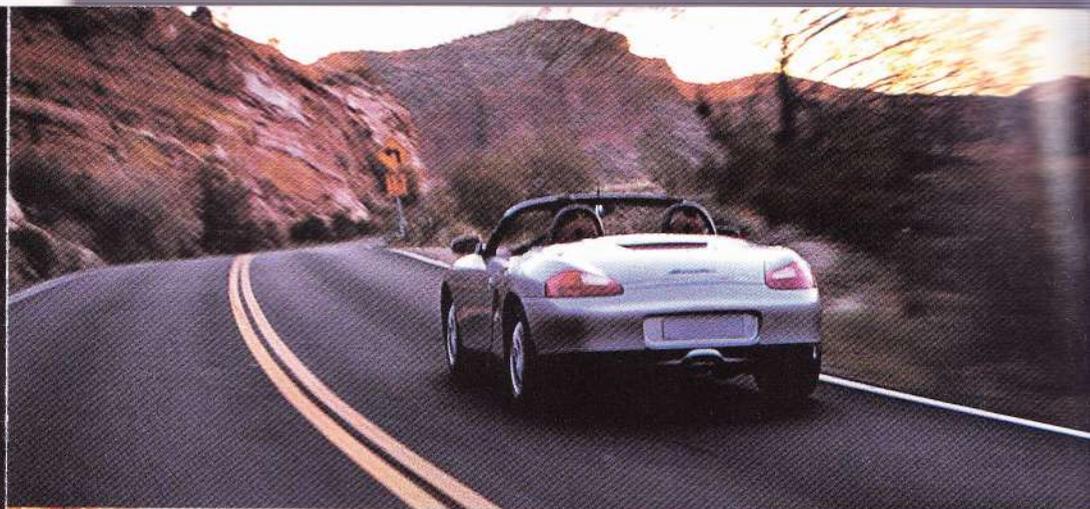
«Ouah!»: tel est en général le premier commentaire de celui qui voit un Boxster pour la première fois. Le second chapitre n'est pas moins intéressant, et n'a pas grand chose à voir lui non plus avec l'aride description d'une fiche technique. Démarrez le moteur et fermez les yeux. Qu'entendez-vous? Une Porsche.

Aucun doute possible! Mais peut-être en plus doux. Cette musique reconnaissable entre toutes, aussi envoûtante que l'ouverture des Léonores de Beethoven. Quelques coups d'accélérateur et vous êtes fixé. Vous n'avez investi qu'une petite minute de votre temps et vous en savez déjà beaucoup. D'une part tout est neuf, d'autre part tout est Porsche. Et parfois même un peu plus.



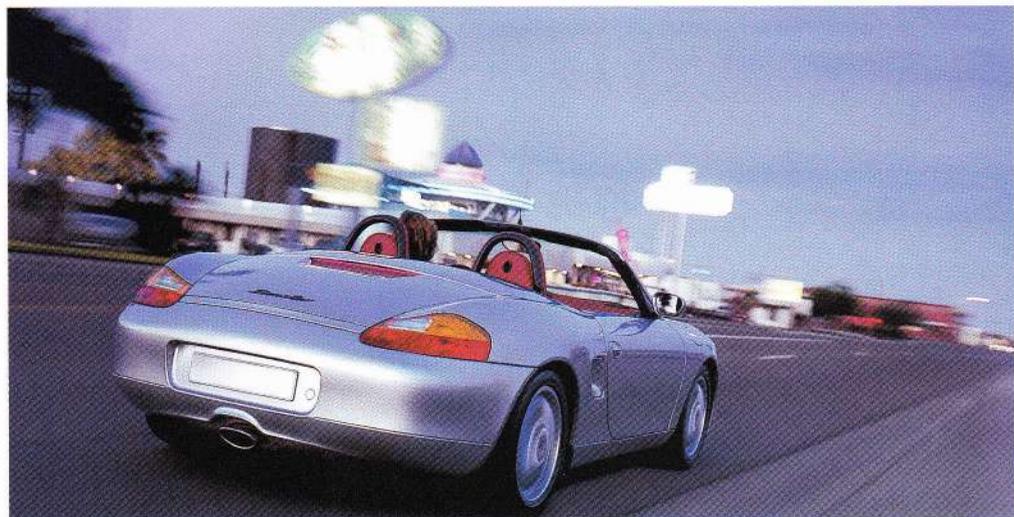






«Ouah!»: tel est en général le premier commentaire de celui qui voit un Boxster pour la première fois. Le second chapitre n'est pas moins intéressant, et n'a pas grand chose à voir lui non plus avec l'aride description d'une fiche technique. Démarrez le moteur et fermez les yeux. Qu'entendez-vous? Une Porsche.

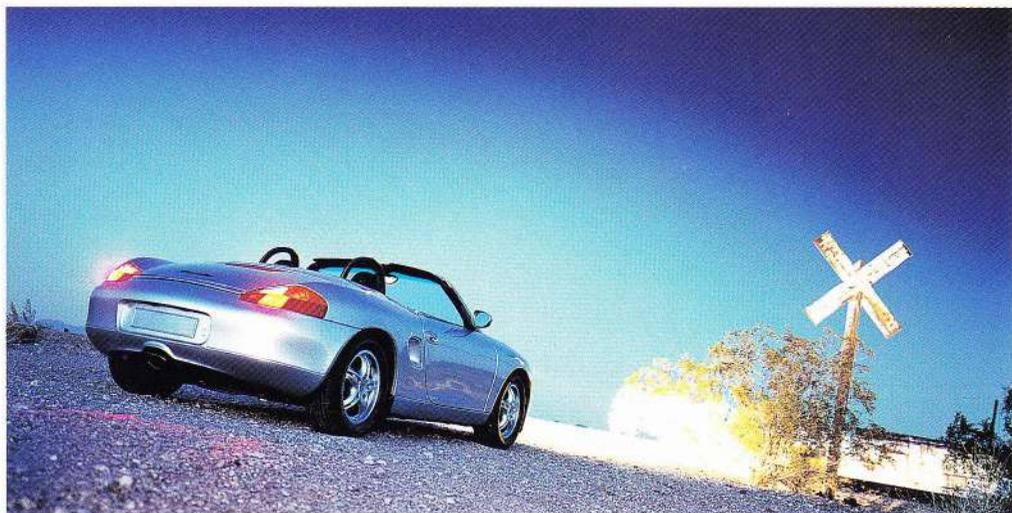
Aucun doute possible! Mais peut-être en plus doux. Cette musique reconnaissable entre toutes, aussi envoûtante que l'ouverture des Léonores de Beethoven. Quelques coups d'accélérateur et vous êtes fixé. Vous n'avez investi qu'une petite minute de votre temps et vous en savez déjà beaucoup. D'une part tout est neuf, d'autre part tout est Porsche. Et parfois même un peu plus.



Pour le chapitre suivant, mettez tous vos sens en alerte car le récital commence. D'abord, ouvrez et fermez une portière. La poignée, massive et robuste, est un plaisir pour la main. Le claquement est franc, lourd. Maintenant asseyez-vous. Les sièges sont bas, fermes et leur maintien latéral est parfait. Pour la boîte, le Boxster vous offre le choix:

mécanique 5 vitesses aux normes Porsche c'est-à-dire précise et facile à manœuvrer. Ou Tiptronic S: les mêmes qualités, mais avec commande par touches sur le volant. C'est la seule boîte automatique 5 rapports du monde qui réagisse comme une boîte mécanique Porsche. Le volant assure un guidage précis et un excellent contact avec la route. Maintenant, moteur! Le six cylindres central s'éveille avec – disons – un léger murmure.

La capote s'ouvre électriquement. Elle ne met que 12 secondes pour disparaître entièrement dans son bac. Une légère caresse à l'accélérateur et l'aiguille du compte-tours grimpe vertigineusement. Votre pouls bat plus vite. Normal, vous allez vivre des minutes inoubliables.

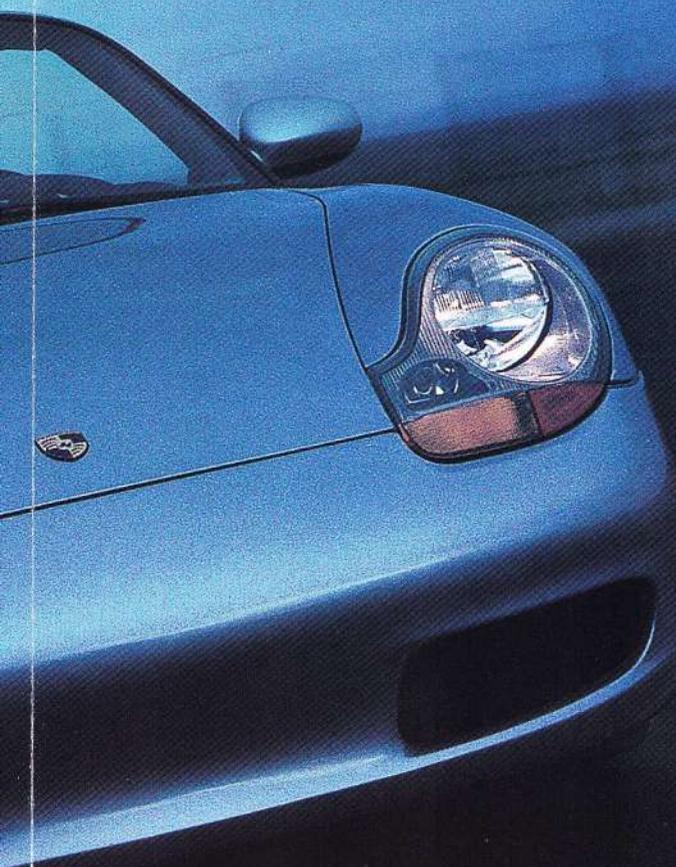


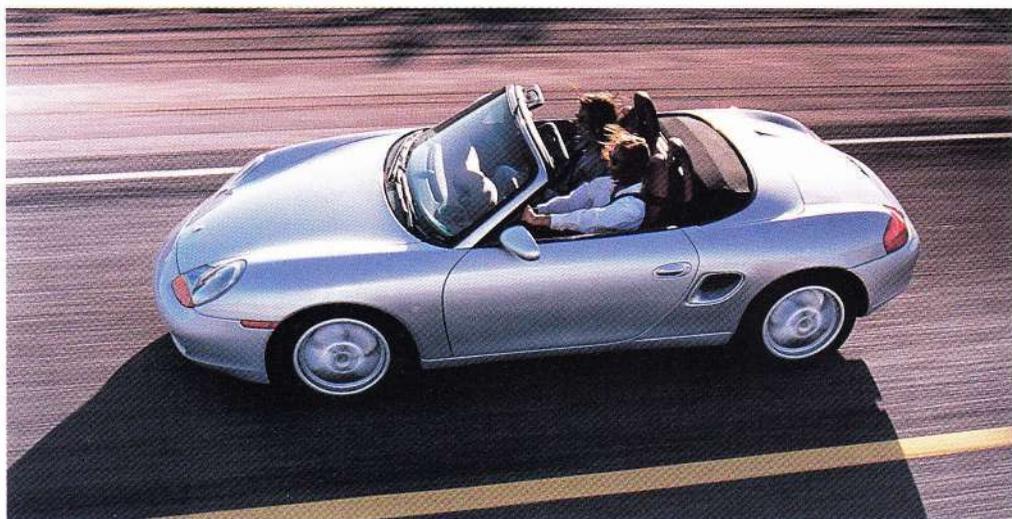
Rarement les secondes vous ont semblé aussi courtes. Ce que vous appréciez le plus à ce moment-là, nous ne le savons pas. L'éventail est large.

Quelle que soit la route et quel que soit le temps: vous n'avez encore jamais rien vécu de tel. Une maîtrise souveraine. Des trajectoires au millimètre. Une tenue de route fantastique en maintes circonstances.

D'importantes marges d'adhérence. Un réglage sportif et cependant confortable.

De l'avis unanime de nos essayeurs au retour de leurs tests: un pur plaisir! Pratiquement aucune sensibilité aux rainures transversales ou perpendiculaires de l'autoroute. Sans oublier le freinage qui est, comme toujours chez Porsche, le modèle du genre.





L'habitacle du Boxster. Ici encore un flot de sensations tactiles et visuelles! Le style et le nouveau tableau de bord privilégient l'efficacité et non le spectacle pour le spectacle. La capote ferme si hermétiquement qu'elle fait penser à un toit en dur. Votre sens de la qualité sera comblé par chaque détail de la carrosserie, par chaque piqûre des somptueux sièges en cuir (en option) cousus à la main.

Et votre esprit écologique ne manquera pas d'apprécier la gestion numérique du moteur, les pots catalytiques en métal, les indices de pollution comparables à ceux d'une petite voiture et la consommation moyenne de moins de 9 litres. La carrosserie du Boxster – comme celle de toutes les Porsche depuis 1977 – est entièrement galvanisée et conçue pour la longévité, même en cas d'utilisation intensive. Si l'on songe que plus de 60 % de toutes les Porsche construites à ce jour roulent encore, il est

clair que l'espérance de vie d'un Boxster représente plusieurs fois celle d'une voiture normale.

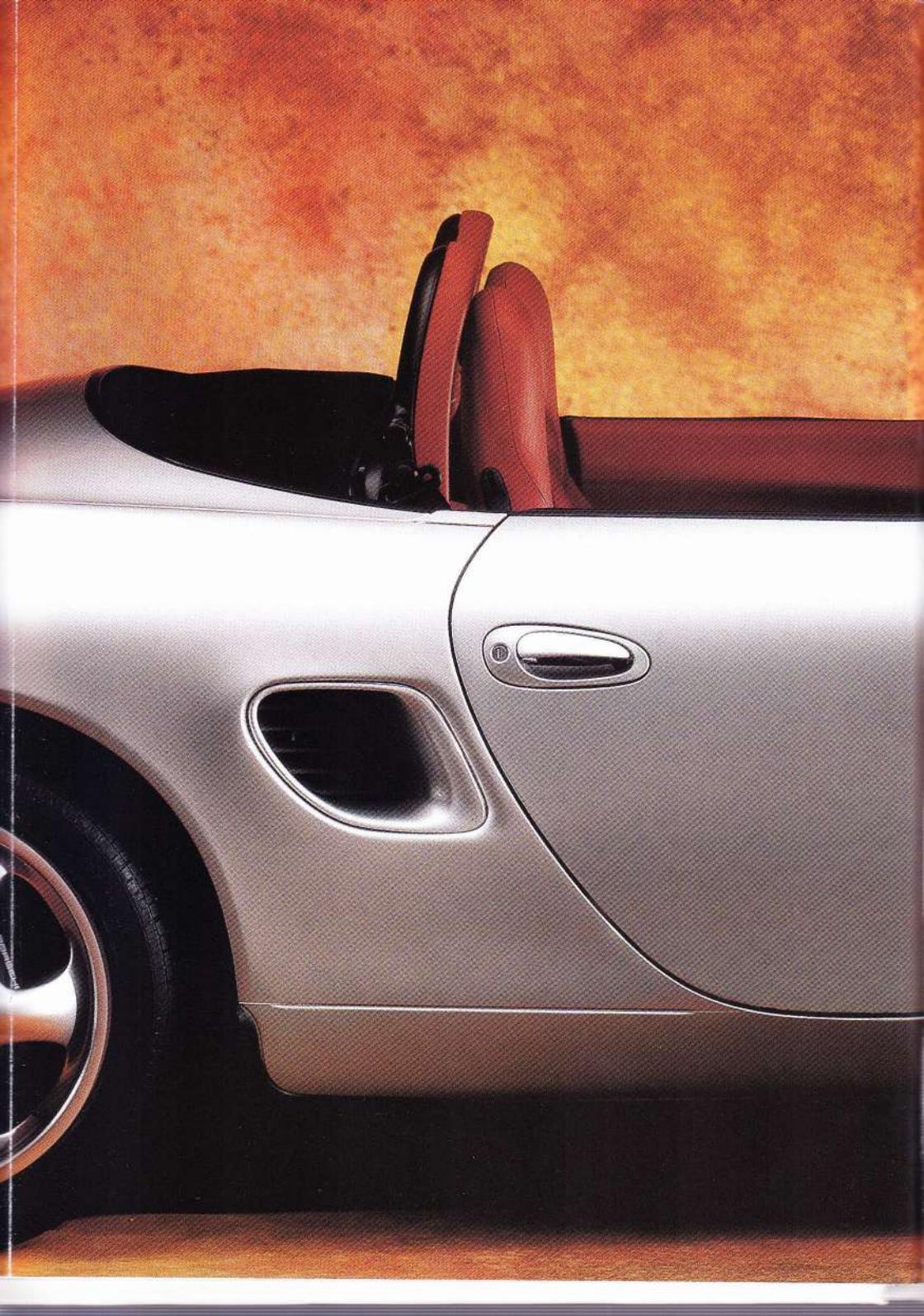
Un modèle de ce type s'appellera plus tard «un classique».

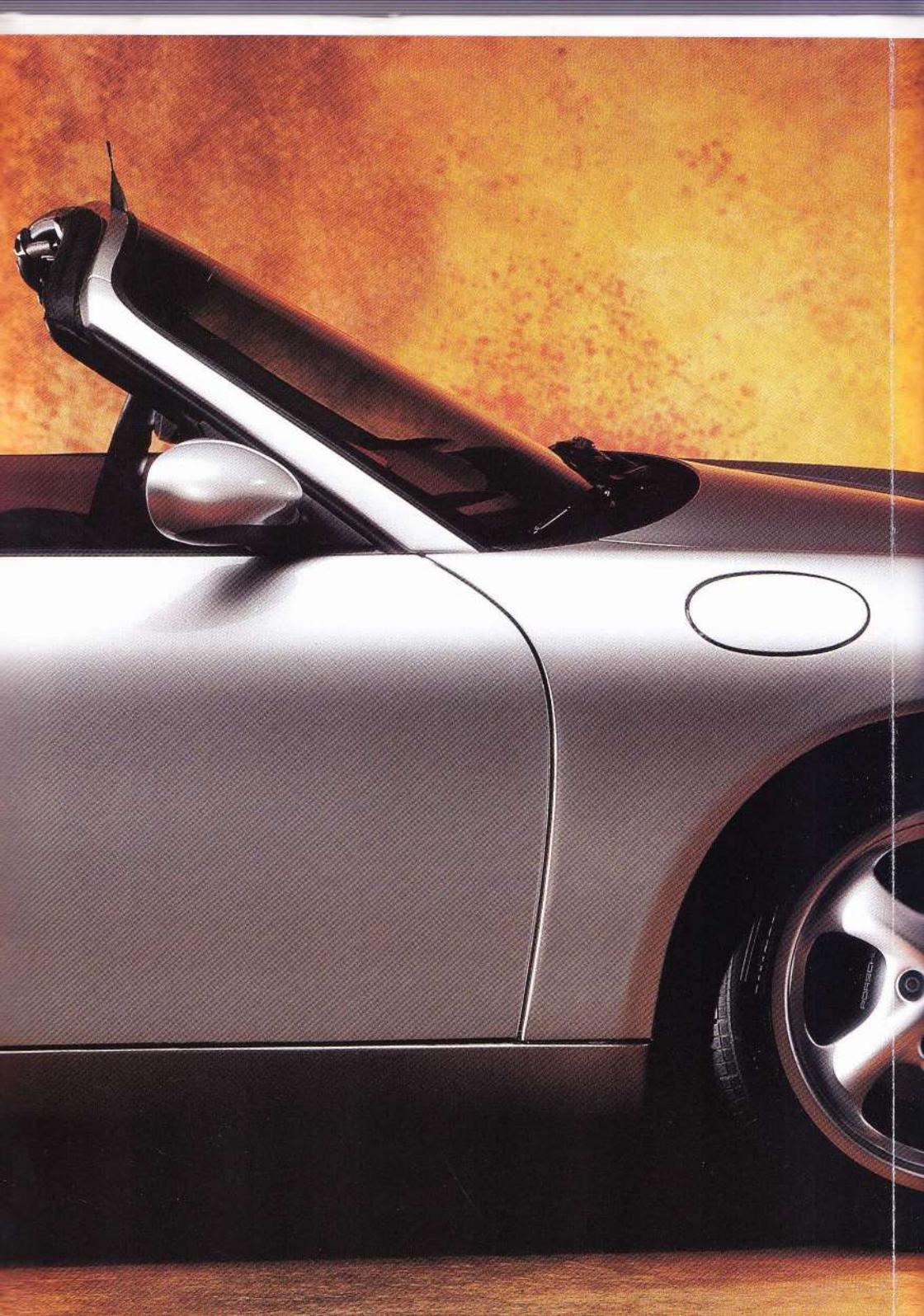
Disant cela, nous ne cherchons pas à solliciter votre sens commercial, mais simplement à vous démontrer qu'un choix dicté par la passion peut être étayé par une forte dose de raison.

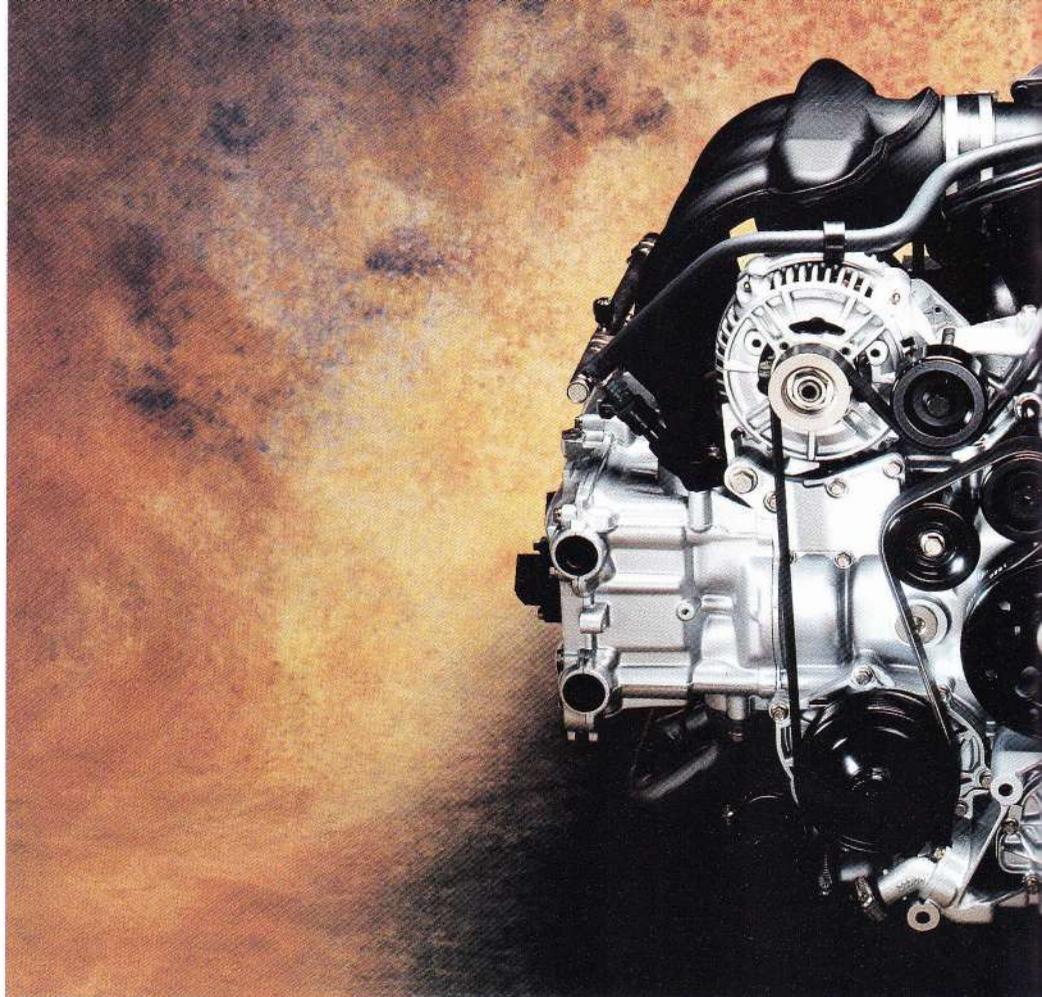
Porsche à l'état pur:

le résultat.









Moteur.

Type: 6 cylindres à plat,

4 soupapes par cylindre.

Disposition: centrale arrière.

Commande des soupapes:

VarioCam.

Lubrification: carter sec intégré.

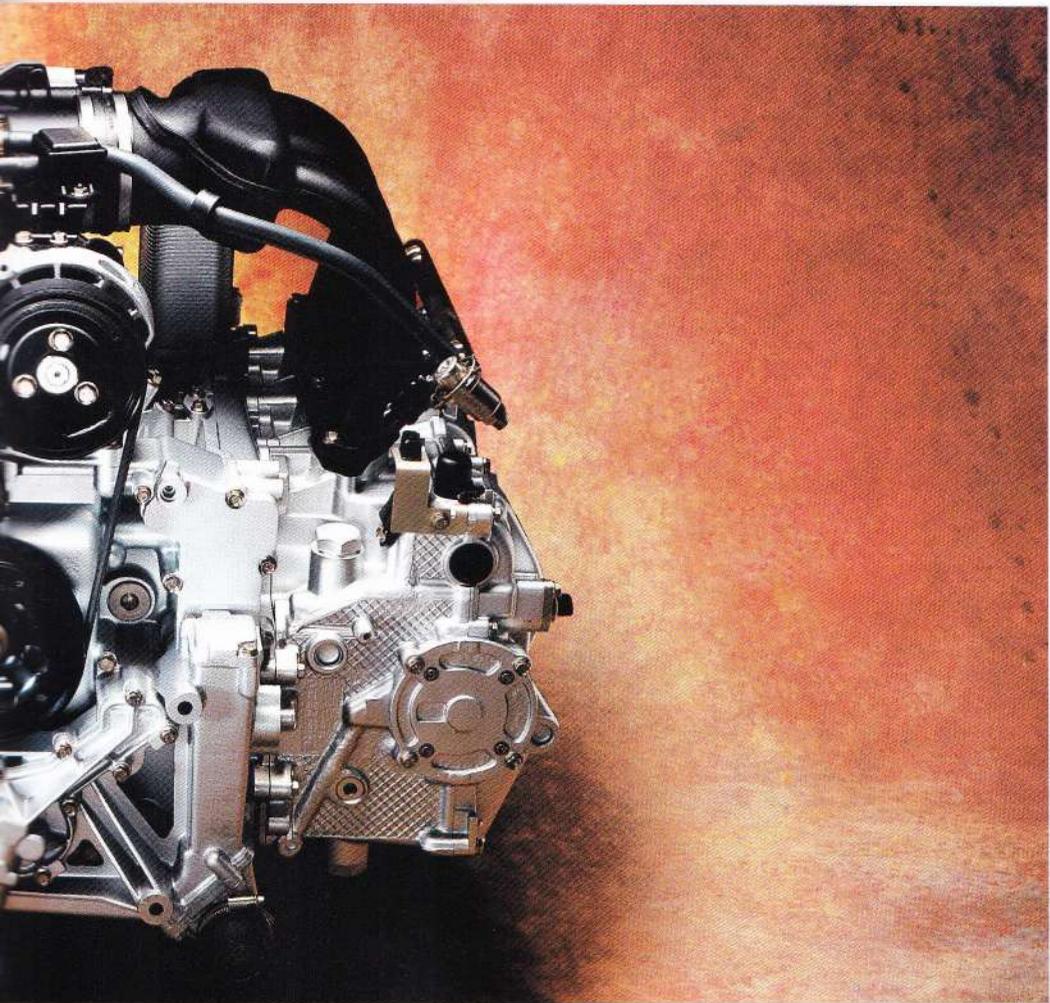
Refroidissement: par eau.

Pot catalytique: double.

Puissance:

des réserves impressionnantes.





Le Boxster est un roadster. Mais un roadster fait pour l'usage quotidien. Celui qui pense alors qu'il s'agit d'une solution de compromis ne connaît pas Porsche. Prenons le moteur. Nous n'avons pas choisi la position centrale pour ses avantages sportifs, mais parce que ce concept est le seul qui réponde aux deux exigences: celle

du plaisir et celle de l'usage quotidien. Installé au centre, il laisse assez de place pour deux coffres et apporte au Boxster cet équilibre idéal tant apprécié en compétition. De plus, il est si plat qu'il reste assez d'espace au-dessus pour le bac de la capote. Avec ses six cylindres, ses 24 soupapes et son VarioCam, il est évidemment axé

sur la puissance, mais en restant largement au-dessous des seuils anti-pollution réglementaires et même de nos propres seuils. Sa gestion électronique et sa conception intégrée sont le gage d'une extrême sécurité de fonctionnement. A tous points de vue, ce moteur est un régal pour l'amateur.

Le moteur du Boxster.

6 cylindres à plat.

Les cylindres sont disposés à plat, en deux rangées de trois, suivant un angle de 180°. Ce moteur est ainsi plus plat qu'un V6 et plus court qu'un six cylindres en ligne. Autres avantages: un excellent équilibre des masses, avec un minimum de vibrations et de bonnes variations de charge. Chaque cylindre possède 4 soupapes qui optimisent le remplissage des cylindres, surtout à régime élevé. Cette technique exige un refroidissement par eau, seul capable de fournir le refroidissement nécessaire. Cylindrée: 2,5 litres.

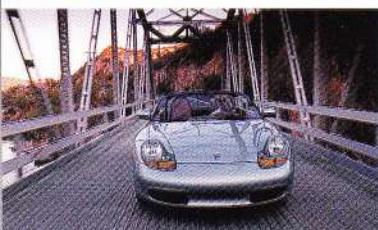
Conception intégrée.

Les deux moitiés de carter de vilebrequin sont équipées dès le stade de la fonte (aluminium coulé sous pression) de toutes les tubulures d'huile et de refroidissement. Cela supprime l'alésage et le nettoyage qui s'ensuit. D'où une fabrication plus simple et plus sûre. Le «tout intégré» élimine aussi les conduits et tuyaux

rapportés dont les fixations peuvent parfois être une cause de dysfonctionnement.

Construction légère.

L'idée de base est de profiter des avantages du moteur en alliage léger sans hériter de ses inconvénients. Principal avantage: le gain de poids. Inconvénient: une forte dilatation à haute température. Cet inconvénient a pu être évité en utilisant par exemple des paliers de vilebrequin en aluminium avec parties en fonte grise. De cette façon, leur jeu a pu être réduit au minimum, même en cas de forte contrainte thermique. Premier résultat: un niveau sonore peu élevé, car au lieu de nous attaquer aux conséquences du bruit à l'aide de coûteuses mesures d'isolation, nous avons supprimé en grande partie la cause du bruit. Second résultat: le moteur consomme moins d'huile, ce qui permet d'installer une pompe à huile plus petite et moins lourde. On sait que chaque gain de poids contribue à réduire la consommation.





Gestion numérique (Motronic M5.2).

Il s'agit d'une unité centrale de commande et de régulation électronique. Elle agit sur certains éléments déterminants comme l'allumage et l'alimentation.

Le Motronic M5.2 fait en sorte que le moteur fonctionne parfaitement, quelles que soient les conditions, même lorsque celles-ci changent très vite.

Le Motronic commande principalement: point d'allumage, débit des injecteurs, point d'injection, régulation sélective de cliquetis, régulation lambda stéréo, système de diagnostic embarqué, régulation du ralenti et réglage d'arbre à cames VarioCam.

Toutes les fonctions du Motronic sont commandées numériquement d'après des données relevées et mesurées en permanence (voir schéma).

Allumage.

Le Boxster possède un allumage à distribution statique haute tension. Chaque bougie est alimentée par une bobine séparée, d'où une plus grande sécurité d'allumage. La suppression de la bobine centrale entraîne aussi celle des câbles haute tension, sources de dysfonctionnement.

Le distributeur disparaît lui aussi. Chaque bobine est commandée directement par le système Motronic. Son temps de réaction est d'une fraction de seconde.

Ainsi quand la boîte Tiptronic souhaite une modification de l'allumage qui atténue le temps de réponse, le système réagit instantanément, avec un maximum de précision.

Système d'échappement.

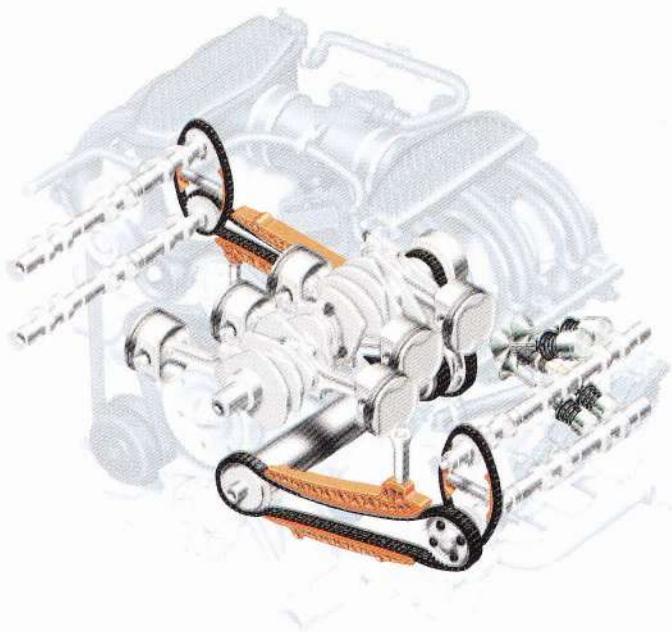
Ici encore le perfectionnement technique est une source d'efficacité. Chaque rangée de cylindres possède son propre système d'échappement et son propre pot catalytique. Celui-ci est équipé de supports métalliques qui augmentent l'efficacité et réduisent l'usure.

La régulation lambda stéréo contrôle, à l'aide de deux sondes, les gaz d'échappement de chaque rangée de cylindres. Le système peut ainsi doser avec précision et de façon sélective le mélange air-essence. Etant donné que deux systèmes d'échappement exercent en tout une plus faible contrepression qu'un seul, cette conception est également intéressante pour la puissance et le couple.



VarioCam.

Il s'agit d'un système breveté Porsche, servant à régler l'arbre à cames d'admission en fonction du régime par une tension plus ou moins grande de la chaîne d'entraînement. Si le principe peut sembler compliqué, ses avantages sont évidents. A faible régime, le VarioCam stabilise le ralenti et réduit les gaz d'échappement. A régime intermédiaire, il améliore le couple, donc les reprises. A régime élevé, il privilégie la puissance pure, permettant de mieux profiter des qualités sportives du moteur sur circuit. Le VarioCam est géré par le système Porsche Motronic.

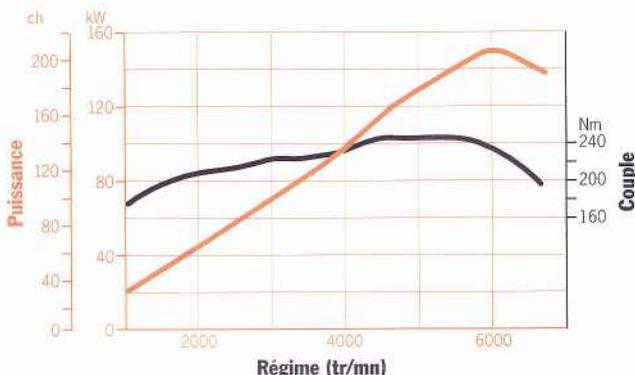


sous pression vers les différents points de lubrification. Grâce à ce traitement, l'huile retrouve une consistance idéale, donc un plus

grand pouvoir lubrificateur. Et cela même en utilisation intensive avec de fortes accélérations.

Lubrification à carter sec intégré.

Encore un nouveau système développé par Porsche. Il est basé sur la lubrification à carter sec de la 911. Sur sa variante «intégrée», l'huile est d'abord aspirée dans les culasses par deux pompes (une par rangée de cylindres), puis débarrassée de sa mousse et collectée dans un carter. De là, une troisième pompe l'envoie



Contrôle de niveau d'huile.

Le Boxster possède un indicateur électronique de niveau d'huile, permettant un contrôle permanent depuis le poste de pilotage. Il existe aussi une jauge classique, facilement accessible dans le coffre.

Refroidissement.

En raison de sa puissance, de ses 24 soupapes et des besoins de la dépollution, le Boxster a nécessité l'installation d'un refroidissement par eau. Celui-ci préserve les soupapes de la surchauffe, donc d'une usure prématurée. Quand le moteur est encore froid, le système n'utilise que l'eau résiduelle du circuit pour accélérer le réchauffement. Dès que la bonne température est atteinte, le thermostat ouvre le «grand circuit de refroidissement». Toutes les tubulures de refroidissement sont intégrées au bloc-moteur, comme en Formule 1 (voir «conception intégrée»). Le flux transversal permet un refroidissement plus uniforme des cylindres: l'eau qui arrive au cylindre n'a pas été

réchauffée par le cylindre précédent. Avantages: une meilleure combustion, moins de risque de cliquetis, moins de consommation et moins de pollution.



Régulation du ralenti.

Le régime du ralenti est stabilisé en permanence à un niveau donné. Même si l'on active la climatisation ou la capote électrique.

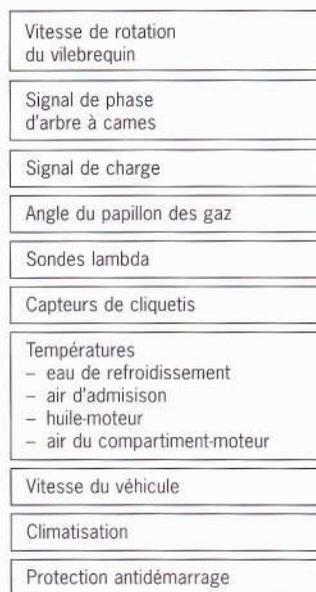
Injection séquentielle.

Le système Motronic règle séparément pour chaque cylindre le point d'injection et le débit des injecteurs. En fonction de données comme: point d'allumage, température des cylindres, composition des gaz d'échappement, position de l'accélérateur, régime moteur. Ce réglage, appelé séquentiel, sert à optimiser la combustion.

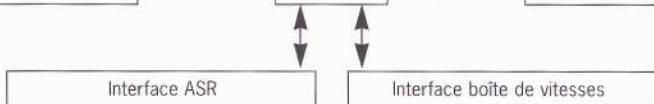
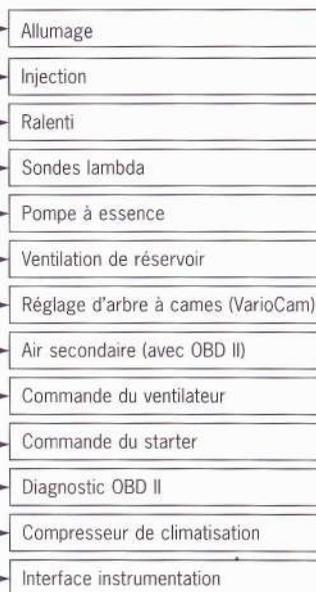
Régulation sélective de cliquetis.

Les six cylindres ne fonctionnant jamais dans des conditions tout à fait identiques, il est préférable de contrôler leur cliquetis séparément et de modifier en conséquence leur point d'allumage. Ce cliquetis, dû en général à un carburant à indice d'octane trop faible, doit être surveillé car il risque d'endommager les soupapes.

Données analysées



Régulation/commande de



Gestion-moteur numérique
(Motronic M5.2)



Collecteur d'admission à résonance.

Un effet de résonance augmente la masse de l'air d'admission et optimise ainsi la formation du mélange. Avantages: un couple plus élevé dès les plus faibles régimes et une courbe de couple plus régulière.

Système de diagnostic embarqué.

Un système de diagnostic (OBD II) contrôle tous les éléments influant sur l'échappement. C'est un procédé simple pour détecter à temps les dysfonctionnements et éviter ainsi de coûteuses réparations.

Contrôle des gaz d'échappement.

Ce contrôle s'effectue sans difficulté grâce aux données collectées par le système Motronic.

Entretien.

Principe: le Boxster est fait pour rouler et non pour vous faire perdre votre temps au garage.

C'est pourquoi son alternateur, sa pompe de direction assistée et sa climatisation sont entraînées par une seule courroie autorégulante. Les arbres à cames et arbres intermédiaires sont entraînés par des chaînes qui ne nécessitent ni entretien, ni remplacement. A l'exception des bougies, l'allumage est sans entretien.

Les poussoirs de soupapes hydrauliques rendent superflu tout réglage du jeu de soupapes.

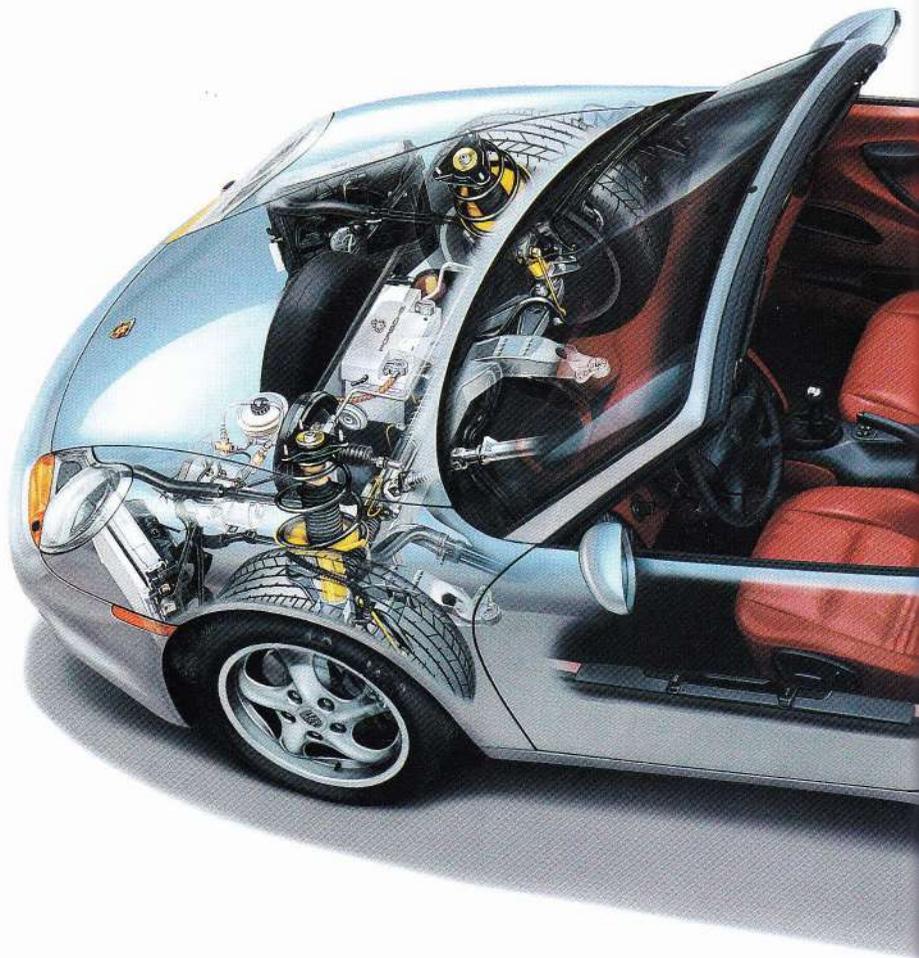
Puissance.

Puissance: 150 kW (204 ch)* à 6.000 tr/mn. Couple: 245 Nm à 4.500 tr/mn. Quelles que soient les circonstances, la puissance est là, immédiatement disponible. Le moteur réagit au quart de tour dès les plus faibles régimes.

Grâce à son excellent rapport poids/puissance, vous disposez toujours de réserves suffisantes, même à pleine charge.

A tous points de vue, le 6 cylindres à plat est le cœur de votre Porsche.

* Valeurs de consommation page 85.



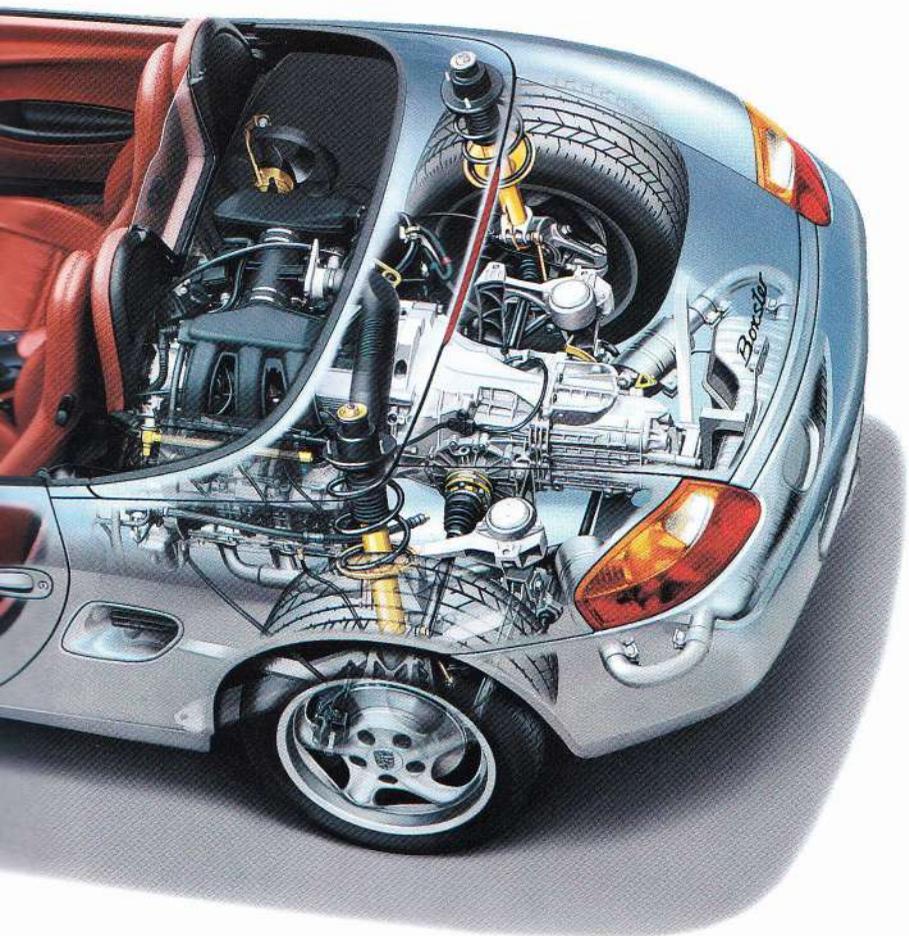
Transmission.

**Boîte mécanique 5 vitesses
ou Tiptronic S à 5 rapports
et 5 programmes (en option).**

Châssis.

**Direction: spontanée,
directe, précise.
Freins: une première mondiale.
Qualités routières: hors-pair.**

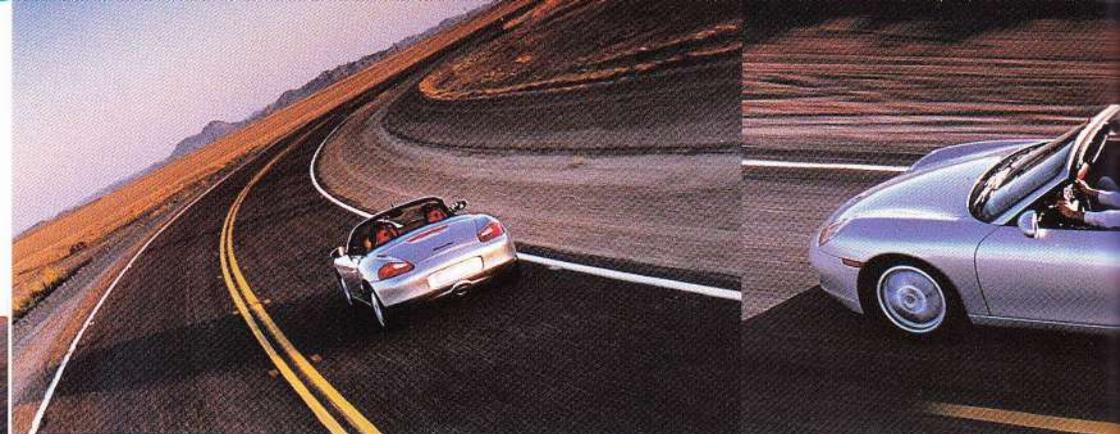
Avec un moteur comme le 6 cylindres à plat il faut que la boîte, la direction, le châssis et les freins soient à la hauteur. C'est le cas sur le Boxster. Il vous offre le choix entre une boîte sport 5 vitesses et la nouvelle Tiptronic S. Il s'agit d'une boîte automatique 5



rappports pouvant fonctionner de façon entièrement automatique ou comme une boîte mécanique par simple pression d'une touche sur le volant. Du châssis dépendent la sécurité, l'agilité, la maniabilité et le confort. C'est pourquoi celui du Boxster répond aux plus hautes

exigences. Bien qu'entièrement nouveau et doté des plus récents perfectionnements, il bénéficie de l'énorme capital d'expérience de la 911. Confortable pour l'usage quotidien, il procure cependant toutes les satisfactions sportives que l'on attend d'une Porsche.

Le système de freinage monobloc provient en droite ligne de la compétition. Construit au départ pour la Porsche 956 Groupe C, il est considéré comme le nec plus ultra en Formule 1. Il fête aujourd'hui sa première sur une voiture de sport de série.



La transmission du Boxster.

Boîte mécanique 5 vitesses.

Etagée de façon délibérément sportive, elle enchaîne les rapports pratiquement sans perte d'efficacité. Chaque rapport culmine à un régime idéal, où le moteur peut repartir à fond sans interrompre l'accélération.

Un volant d'inertie à double masse atténue les bruits de boîte.

Une commande par câble empêche les vibrations de se transmettre du moteur à la boîte.

L'embrayage possède une commande hydraulique.

Nouvelle Tiptronic S.

Le Boxster propose en option une boîte Tiptronic S. Il s'agit – en deux mots – d'une boîte automatique qui peut aussi fonctionner en mode manuel. Elle vous offre le choix: soit laisser la boîte automatique diriger les opérations à l'aide d'un des 5 programmes, soit décider vous-même du meilleur moment pour passer les rapports.

Tiptronic S en mode automatique 5 rapports.

En mode automatique (position D) la boîte passe elle-même ses cinq rapports suivant les indications de l'un de ses cinq programmes. Ceux-ci s'échelonnent de paisible/économique à hyper-sportif. Le choix du programme

dépend de votre façon de conduire. Le système analyse durant un court laps de temps votre façon d'accélérer et en déduit le programme qui vous convient le mieux à ce moment précis.

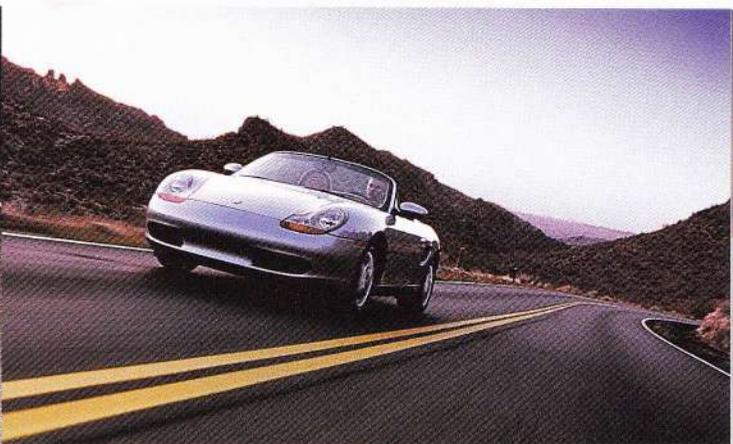
Les 5 rapports de la Tiptronic S s'avèrent surtout très précieux en conduite sportive (sur circuit). Ils s'enchaînent pratiquement sans coupure de puissance.

La Tiptronic S assure donc un maximum de vivacité.

S'y ajoutent d'autres fonctions prenant en compte les conditions extérieures au pilotage.

Ainsi un programme spécial assure un régime plus élevé lors de la montée en température, donc un réchauffement plus rapide des pots catalytiques.

En cas d'accélération énergétique,



la Tiptronic S bascule immédiatement sur le programme dynamique. Si l'on retire le pied de la pédale, par exemple avant un virage, le système empêche tout passage de rapport supérieur. En cas de freinage vigoureux, la Tiptronic S rétrograde sur le rapport immédiatement inférieur. Le frein moteur vient alors renforcer l'action des freins. Autrement dit, en conduite dynamique, la boîte choisit elle-même le meilleur rapport pour freiner avant un virage. Dans le virage lui-même, le rapport est «bloqué» pour rendre impossible tout passage de rapport supérieur. C'est également la boîte qui choisit le bon rapport en montée ou en descente. En cas de patinage – par exemple sur le verglas – elle passe un rapport supérieur.

Tiptronic S en mode manuel.

La Tiptronic S s'utilise aussi en mode manuel. Vous passez les rapports comme avec une boîte mécanique, sauf que vous n'avez pas à débrayer. Mettez le levier sur la position «M». Dès cet instant, vous pouvez passer les rapports en appuyant sur la touche du volant. Un coup vers le haut pour le rapport supérieur, un coup vers le bas pour rétrograder. Chaque fois sans coupure de puissance. Comme en Formule 1. La manœuvre se fait ainsi plus rapidement et avec davantage de sécurité, car vous conservez les deux mains sur le volant. Quel que soit votre mode préféré, automatique ou manuel, la Tiptronic S s'adapte idéalement à votre façon de conduire.

Châssis.

Les essieux avant et arrière, tous deux de type McPherson, sont entièrement nouveaux. Leur conception allégée a permis de réduire le poids total du véhicule, en particulier celui des masses non suspendues. Grâce à leurs multiples perfectionnements, mais aussi au moteur central, le Boxster ne manifeste qu'un minimum de roulis et de tangage dans toutes les situations: virage, freinage ou accélération. Il ne bouge pratiquement pas.

La direction spontanée et directe permet un excellent contact avec la route. Les changements de trajectoire s'effectuent sans coup férir, même à grande vitesse sur circuit.

En toutes circonstances, le châssis garantit une sécurité active de haut niveau. Les variations de charge en virage se maîtrisent sans problème. La stabilité du Boxster est impressionnante, même en cas de fortes accélérations transversales. En ligne droite, la tenue de cap est typiquement Porsche. C'est tout dire.

Châssis sport.

En option le Boxster propose un Pack sport avec roues de 17 pouces, contrôle de traction (voir à cette rubrique) et châssis sport.

Celui-ci est surbaissé de 10 mm à l'avant et à l'arrière. Ses ressorts sont plus courts et plus fermes. Ses barres stabilisatrices sont plus rigides et ses amortisseurs ont un tarage sportif. Ces mesures améliorent le comportement en toutes circonstances, sans trop pénaliser le confort. Les roues de 17 pouces et le contrôle de traction peuvent aussi être commandés séparément en option.

Direction.

La direction du Boxster est elle aussi une nouveauté. Son système à crémaillère ultra-précis répond à toutes les exigences de la conduite sportive. Toutefois son confort a été augmenté par l'installation d'un clapet antiretour supplémentaire. Ainsi les trépidations des roues sur mauvaise route sont considérablement amorties.

Ses réactions précises, son bon contact avec la route et ses petits angles de braquage sont des facteurs de sécurité active. Avec son faible diamètre de braquage (10,9 m) et son assistance qui facilite les manœuvres de parking, cette direction s'avère extrêmement agréable dans l'usage quotidien.

Le volant possède un réglage axial.

Paliers de moteur et de boîte.

Moteur et boîte reposent sur des paliers pneumatiques qui atténuent la transmission des vibrations de faible ou grande amplitude. Le moteur possède un seul palier, la boîte deux. Cette suspension «trois points» supprime ces petits tremblements de carrosserie qui caractérisent souvent les cabriolets ne bénéficiant pas de semblables raffinements. Bruits et vibrations sont considérablement atténués.





Freinage.

Le Boxster est le premier véhicule de série au monde à posséder des étriers de freinage monoblocs. Ils offrent plusieurs avantages par rapport aux étriers courants en deux parties:

plus grande rigidité, plus faible encombrement et poids moins élevé. Pour vous, cela se traduit par des réactions d'une incroyable rapidité et facilité.

Les freins monoblocs ont été créés pour la Porsche 956 Groupe C. Ils sont aujourd'hui la norme en Formule 1.

Pour éviter l'usure, chaque étrier possède 4 pistons de diamètre différent. De plus, Porsche a mis au point un système spécial de ventilation, qui empêche tout effet d'évanouissement et augmente la résistance des freins en usage intensif.

Grâce à ces perfectionnements et à un ABS 5.3 aux paramètres encore plus sophistiqués, le Boxster possède le meilleur freinage possible, vu les contraintes de la fabrication en série.





Contrôle de traction (TC).

Le Boxster propose en option un contrôle de traction (TC) qui augmente encore la marge de sécurité. Le contrôle de traction associe un différentiel automatique de freinage (ABD) à un antipatinage (ASR). Se servant des fonctions de l'ABS 5.3 (de série sur le Boxster), le contrôle de traction améliore la traction et la tenue de cap lors des fortes accélérations. Dès qu'une roue se met à patiner, le système la freine jusqu'à ce qu'elle retrouve son adhérence. Si les deux roues

continuent de patiner, le système Motronic 5.2 agit sur le moteur: il modifie en une fraction de seconde le débit des injecteurs et le point d'allumage jusqu'à ce que le couple soit optimal.

Le contrôle de traction est actif à n'importe quelle vitesse et en général lors du démarrage, mais il peut être désactivé manuellement.

Dans ce cas le différentiel de freinage (ABD) intervient seul. Lors d'une accélération avec contrôle de traction désactivé, le véhicule se comporte comme avec un différentiel transversal bloquable,

à effet de blocage variable jusqu'à 100 %. L'ABD est actif jusqu'à 100 km/h maximum.



Extérieur.

Type: roadster avec capote électrique.

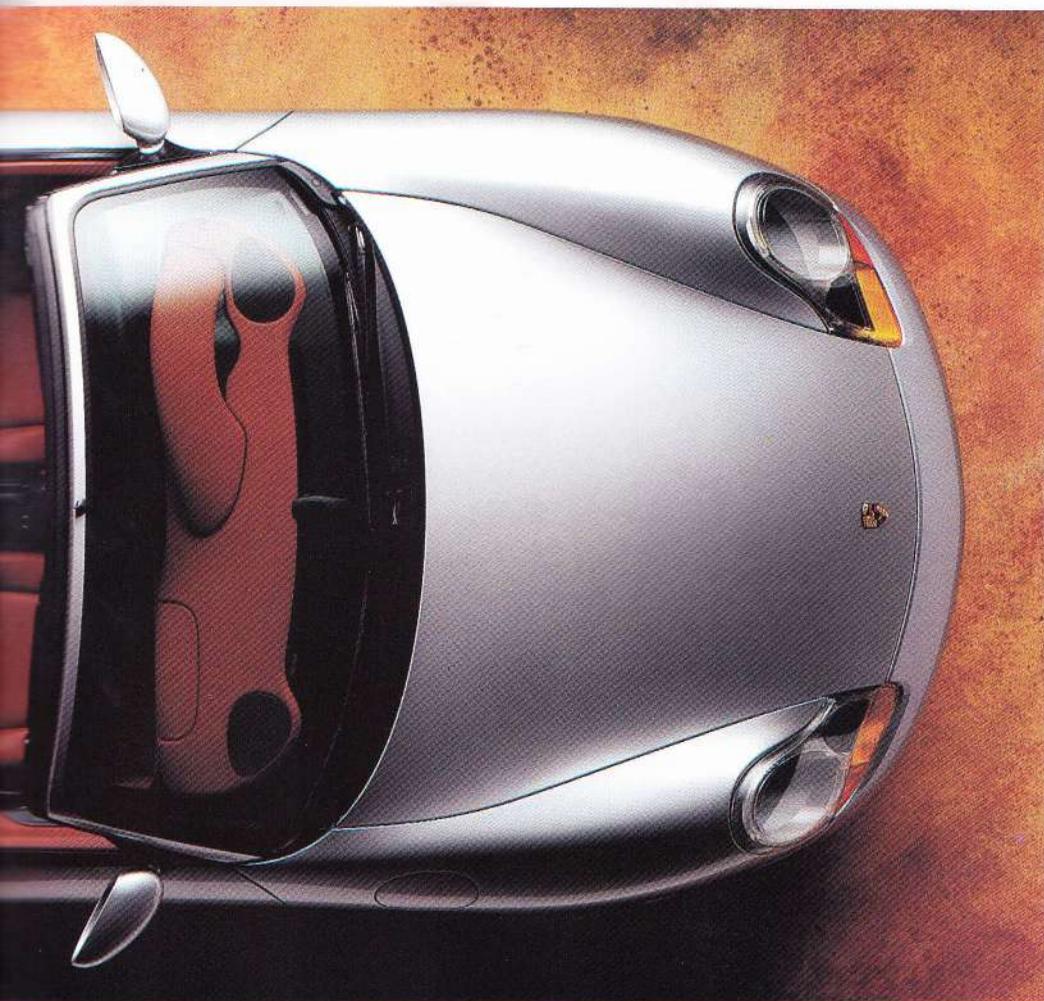
Places: 2.

Coffres: 2.

Arceaux: 2 + 1.

Plaisir de conduire: illimité.

Conçue dès l'origine comme une voiture de sport découverte deux places, le Boxster est évidemment très rigide. Porsche a utilisé à cette fin toutes les ressources de la construction légère moderne ainsi qu'une nouvelle géométrie avant et arrière. Objectifs: obtenir avec une carrosserie plus légère une meilleure



résistance à la flexion et à la torsion, ainsi qu'une excellente protection des occupants en cas de collision.

Comme celle de la 911, la carrosserie du Boxster est en tôle d'acier galvanisée double face: un facteur déterminant de la fameuse longévité Porsche. Le moteur central procure non seule-

ment des sensations tout à fait nouvelles, que beaucoup de pilotes sportifs apprécieront, mais aussi davantage de confort sous la forme de deux coffres supplémentaires. Le Boxster n'oublie jamais les deux faces de sa personnalité: vraie voiture de sport et vraie voiture de tous les jours. Un nouveau système de «galerie»

en option permet même de transporter de volumineux accessoires de sport ou de loisirs. Et parce que les formes les plus aérodynamiques ne sont pas toujours les plus belles, le Boxster ne s'est pas senti obligé, malgré son excellent Cx, de ressembler aux autres voitures.



L'extérieur en détail.

2 coffres.

Un coffre de 130 litres à l'avant, ce qui représente en gros deux valises. Derrière les sièges avant: le moteur. Au-dessus: le bac à



capote avec rangement complémentaire. Au-dessous: un second coffre de 130 litres, pouvant accueillir un grand ou deux petits

sacs de golf. Le Boxster est donc suffisamment spacieux pour des vacances à deux.

Capote.

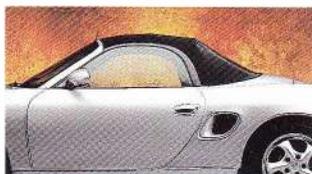
Il suffit de déverrouiller à l'aide de la poignée centrale à l'avant et d'appuyer sur le bouton: 12 secondes plus tard la capote est rangée, bien à l'abri, dans son bac.

Articulée en Z, la capote ne monte pas trop haut et se range face externe sur le dessus.

La face interne est ainsi mieux protégée. Pour qu'on ne puisse pas ouvrir la capote par inadvertance en roulant, le mécanisme ne fonctionne que si le frein à main est serré. Il faut cependant mettre le contact.

La capote elle-même est en tissu. Elle est protégée contre le jaunissement par un traitement anti-UV.

L'ensemble du mécanisme est soigneusement caché par un pavillon de tissu qui offre en même temps une bonne isolation phonique. Pour que vous disposiez toujours d'une excellente visibilité arrière, y compris la nuit et par temps de pluie, la lunette arrière est insensible aux rayures.



Arceau avant.

Il est intégré à l'encadrement du pare-brise.

Arceaux arrière.

Ils sont en acier supérieur ultra-résistant et épousent harmonieusement la forme des sièges. Ils servent également de support aux attaches supérieures des ceintures. Celles-ci sont ainsi mieux appliquées, d'où davantage de confort et de sécurité.



Coupe-vent.

Il existe en option un coupe-vent en trois parties, qui se fixe entre autres aux arceaux des sièges et s'intègre harmonieusement à la



silhouette du Boxster. Il réduit fortement les courants d'air au niveau de la tête. L'option coupe-vent est complétée par une poche de rangement au dos des sièges et un étui à cartes côté passager.

Hardtop.

Egalement en option: un hardtop avec face intérieure habillée. Réalisé en aluminium, il ne pèse que 25 kg environ. Contrairement à un toit synthétique, il ne s'écaille pas sous l'effet de contraintes mécaniques. Il n'est pas soudé, mais riveté. Il conserve ainsi plus longtemps son parfait ajustement. La lunette arrière est chauffante, car un hardtop s'utilise surtout en hiver.

point cet équipement spécialement conçu s'intègre bien à la forme du Boxster, grâce surtout à son nouveau système de montage. Celui-ci n'est pas fixé directement à la carrosserie – ce qui pourrait endommager la peinture – mais à des adaptateurs extrêmement légers, se fixant eux-mêmes aux montants A et B. Le système ne pèse que 8 kg,



se monte facilement et comporte une sécurité antivol.

Système de transport.

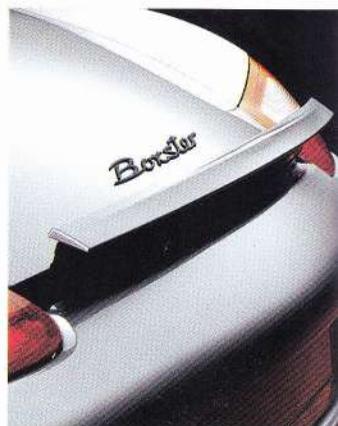
Poids autorisé: 75 kg. Cette option s'utilise aussi bien avec capote ouverte ou fermée qu'avec hardtop. Notez à quel

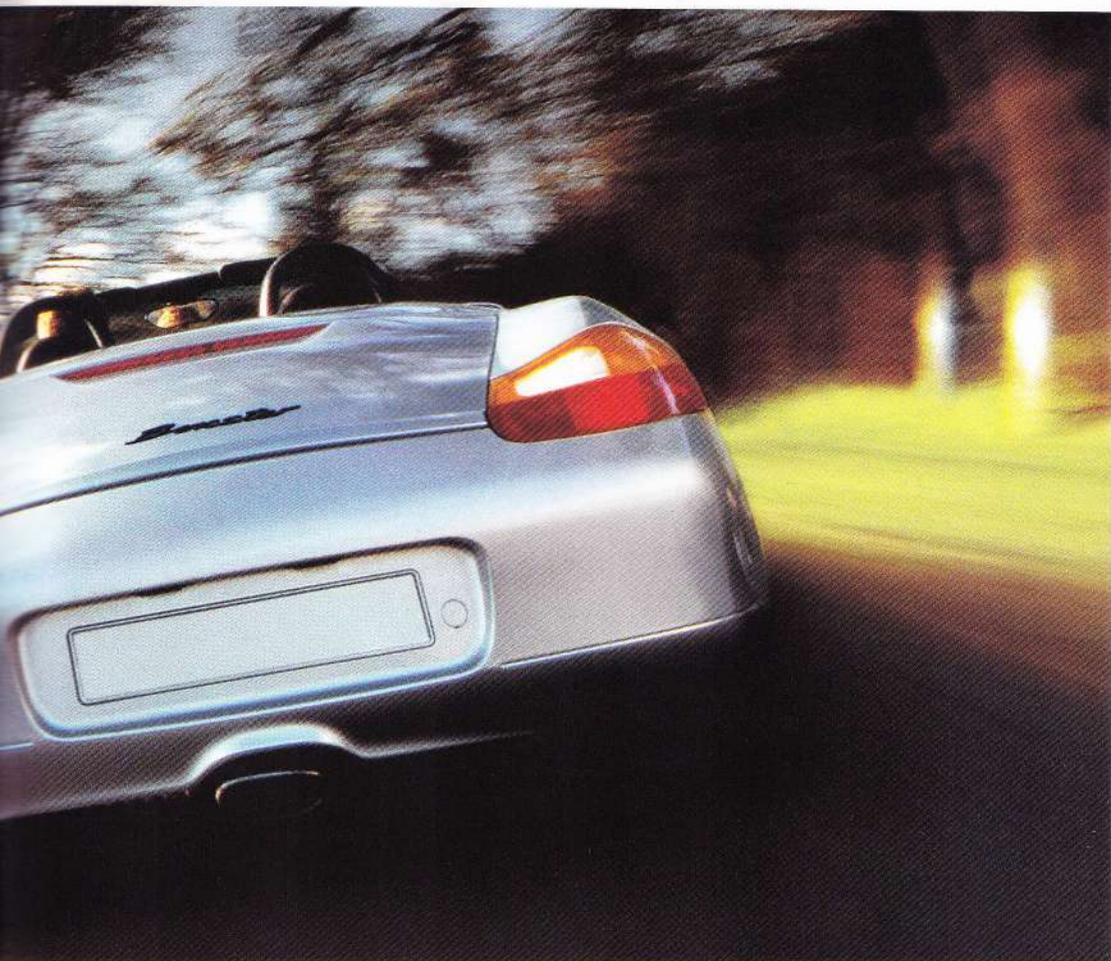


L'aérodynamique du Boxster.

Valeurs de Cx et de portance.

Avec son excellent Cx de 0,31 et sa portance de 0,13 à l'avant et 0,10 à l'arrière, le Boxster illustre magistralement le principe: la forme découle de la fonction. Comme cela va de soi chez Porsche.





Aileron télescopique.

Un bon Cx étant surtout déterminant à vitesse élevée (sur circuit), l'aileron du Boxster ne se déploie qu'à partir de 120 km/h.

Le résultat est spectaculaire: le Cx est réduit de 4 % et la portance de l'essieu arrière de 40 %.

Dessous de plancher.

Encore un élément aérodynamique qui ne se voit pas au premier coup d'œil: le dessous de plancher habillé. Il influe positivement sur le Cx et protège les conduits proches du sol.

Confort et qualité.

Le bon Cx du Boxster améliore aussi son confort. Il réduit les bruits et courants d'air quand on roule capote ouverte.



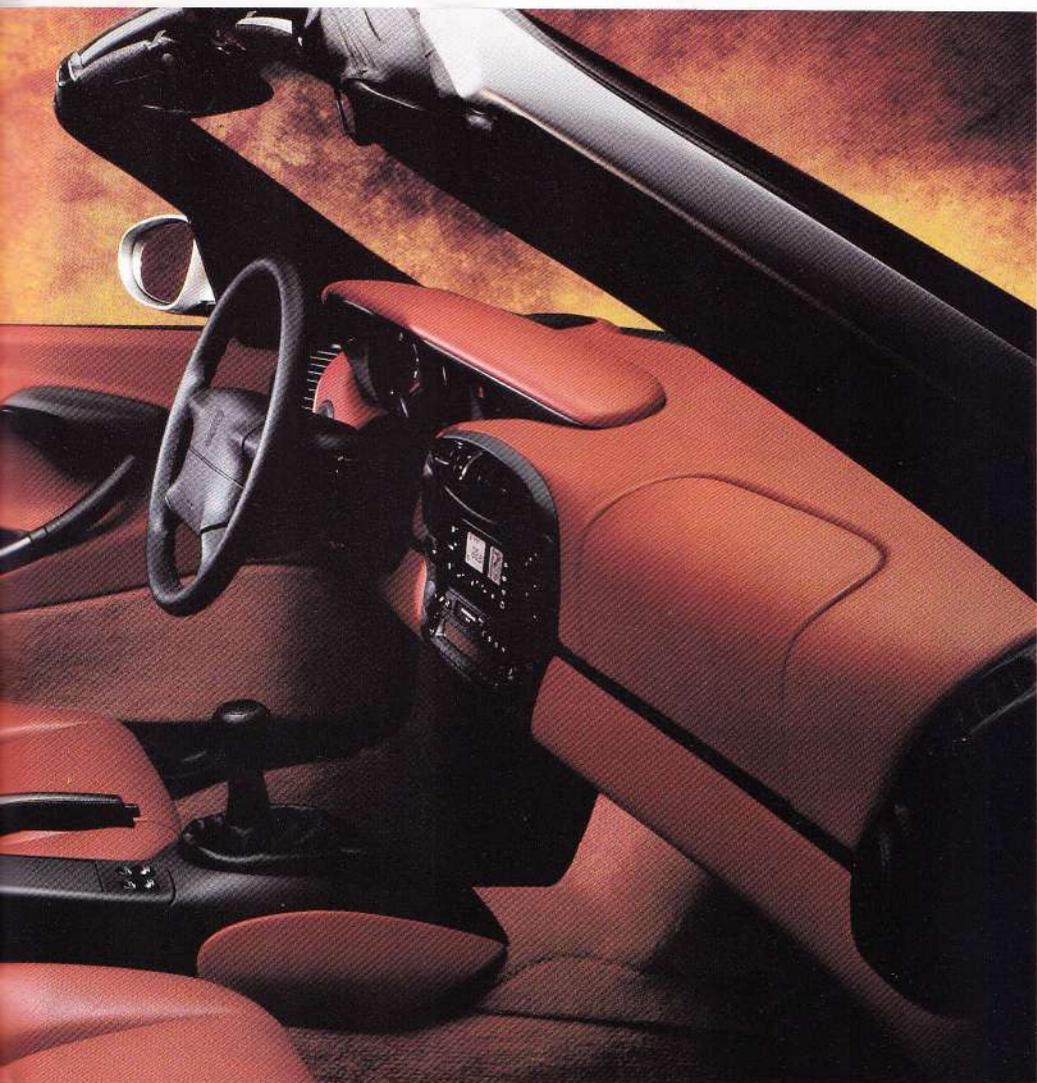
Intérieur.

Instrumentation: nouvelle.

Sièges: nouveaux.

Style: nouveau.

Sensations: nouvelles.



Bien que l'habitacle soit typiquement Porsche, son style est tout à fait nouveau. Ici encore la forme découle de la fonction. Point de convergence de nos efforts: le poste de pilotage. Chaque détail témoigne d'une ergonomie rigoureuse. Les amé-

nagements permettent à la fois une vision panoramique, des réactions rapides et une conduite délassante. Un voyage en Boxster doit être un plaisir de tous les instants.

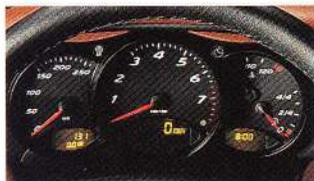
L'intérieur en détail.

Tableau de bord.

Principe: un maximum d'ergonomie. Les commandes sont facilement accessibles et disposées suivant leur importance et fréquence d'utilisation. Même souci d'ergonomie pour les instruments. Leur emplacement et dimension ont été soigneusement étudiés. La clé de contact se trouve – comme sur la 911 – à gauche du volant 4 branches.

Instruments.

Les trois instruments principaux,



de forme ronde classique, fournissent toutes les informations importantes. Au centre, le grand compte-tours analogique. Au-dessous, un indicateur de vitesse numérique, qui peut aussi comporter l'écran de l'ordinateur de bord en option. Celui-ci fournit les



informations suivantes: consommation et vitesse moyennes, distance restante, température extérieure. S'y ajoute un signal acoustique prévenant en cas de dépassement de la vitesse préalablement définie.

Le cadran rond de gauche est un second indicateur de vitesse avec compteur kilométrique et totalisateur kilométrique journalier numériques. Celui de droite comporte en plus la montre, les indicateurs contrôlant l'eau de refroidissement, le niveau d'essence et, sur les voitures avec Tiptronic S, le rapport de boîte en cours d'utilisation. S'y ajoute un indicateur de niveau d'huile qui permet un contrôle

facile à partir du poste de pilotage.

Volant.

Le volant à 4 branches possède un réglage axial. En plus de coussin gonflable de sécurité conducteur, le Boxster est équipé d'un volumineux coussin gonflable de sécurité passager. Le régulateur de vitesse, disponible en option, permet une conduite plus reposante sur autoroute.

Sièges.

Le Boxster possède des sièges de nouvelle génération. Ils maintiennent parfaitement, sans que



ques. Il y a des rangements partout: dans le bac de la capote avec filet de sécurité, entre les sièges, dans les portières (sauf avec système audiophonique), près du seuil de portière côté passager.

S'y ajoutent des poches de rangement au dos des sièges avant ainsi que des patères. Enfin une console centrale est disponible en option.



assisté par ressort et un réglage en hauteur. Chaque conducteur peut ainsi trouver une position de conduite idéale.

La boucle de ceinture est fixée au siège, afin qu'elle s'applique mieux, quel que soit le gabarit du conducteur.

Bien que n'étant pas montés dans la zone des sièges, les réglages sont facilement accessibles, à une place où l'on s'habitue vite à les trouver.

Rangements.

Nous l'avons dit, le Boxster se veut d'abord une voiture de tous les jours, comme en témoignent ses nombreuses qualités prati-



l'on soit à l'étroit. Les appuis-tête sont intégrés aux sièges et remplissent évidemment toutes les conditions de sécurité.

L'inclinaison du dossier se règle électriquement.

Pour plus de sécurité et de confort, le siège conducteur possède un réglage en profondeur

Matériaux.

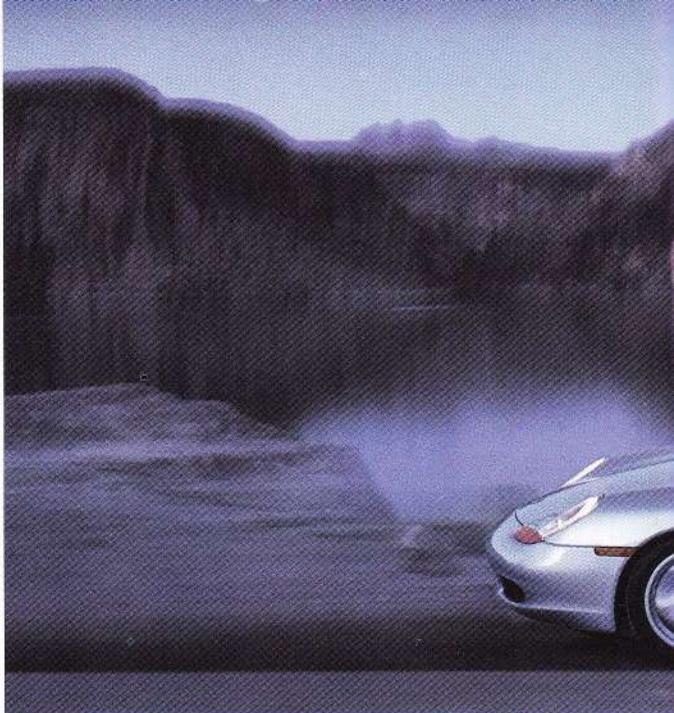
Bien que léger, le tapis de velours d'un seul tenant possède un excellent pouvoir isolant.



Tous les matériaux sont aussi écologiques que possible, sans odeur, ni émanation. Suivant la variante d'équipement, les sièges sont revêtus d'une combinaison tissu/simili-cuir ou de cuir.

Chauffage et ventilation.

Comme toujours chez Porsche, le système possède une touche de condamnation, pour que l'on puisse se préserver d'un air extérieur trop pollué. De plus, il est équipé d'un filtre qui retient les poussières et autres impuretés. Un filtre à charbon actif (en option) élimine les odeurs indésirables.



Climatisation.

Le Boxster peut être équipé en option d'une climatisation entièrement automatique. Température intérieure et débit d'air se règlent en appuyant simplement sur la touche + ou -. Informée par un capteur solaire, la climatisation tient même compte de la position

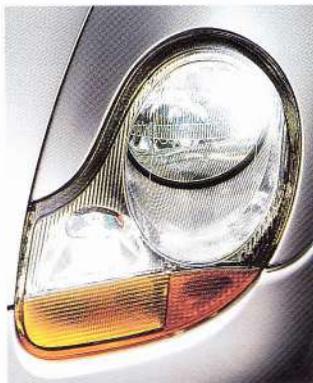
du soleil, qui est souvent un facteur aussi important que la température elle-même pour l'impression subjective.

De plus le système permet de régler séparément la température pour le haut et le bas de l'habitacle. Enfin la climatisation est équipée d'une touche de dégivrage pour le pare-brise.



Température du coffre.

Que votre Boxster soit équipé d'un simple chauffage ou d'une climatisation, sa ventilation est conçue de telle sorte que le coffre arrière bénéficie du même confort thermique que l'habitacle.



Lumière.

Les blocs optiques avant ont une forme originale et compacte qui fait partie intégrante de la personnalité du Boxster. Ils englobent les phares principaux, les phares antibrouillard, les cligno-

tants et éventuellement les lave-phares en option. En cas de choc de faible importance, ils demeurent le plus souvent en dehors de la zone endommagée. Grâce à leur conception modulaire, leur

montage ou démontage se fait sans difficulté. Les blocs optiques arrière sont facilement accessibles depuis le coffre.

Le troisième feu stop surélevé est intégré au capot arrière.

Essuie-glace, champ de balayage.

Au repos, les essuie-glace sont regroupés à plat tout en bas du pare-brise, ce qui favorise à la fois l'esthétique et le Cx.

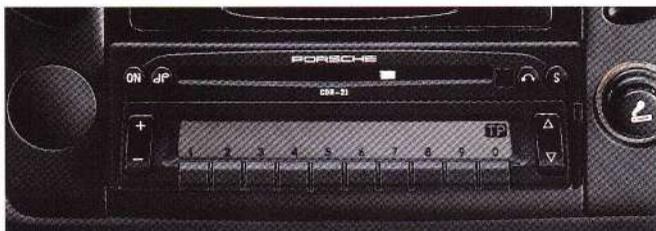
Le balai de droite a une forme spécialement incurvée qui augmente encore son champ d'action.

Les lave-glace sont équipés de doubles buses chauffantes.

Le système audiophonique du Boxster (en option).

Généralités.

La sonorité de ces autoradios a été spécialement adaptée aux modèles Porsche. Un menu facilite leur utilisation. Une de leurs fonctions les plus appréciées: un réglage de volume asservi à la vitesse (GAL). Le volume du son augmente ou diminue suivant la vitesse du véhicule, donc de son niveau sonore. Il existe 16 volumes différents. Tous les postes ont un code de sécurité et une façade amovible. L'éclairage de l'écran est relié au rhéostat de tableau de bord et varie de la même façon.



Autoradio-cassettes Porsche CR 11.

Dolby B. GO, FM et OM. RDS et EON. Grâce à la fonction EON, vous pouvez recevoir les informations routières d'une station programmée, même si vous écoutez une cassette, un CD ou une station normale.

Autoradio-cassettes Porsche CR 21.

Comme CR 11 sans GO, mais avec Dolby C et de nombreuses fonctions confort: par exemple «Autostore» qui recherche et mémorise sur les touches de pré-sélection les dix stations les plus nettes. Ou «Programme Type» qui vous propose un choix dans le type d'émissions que vous préférez: classique, rock ou informations. Ou «Recherche de titres»



Chargeur CD Porsche.

L'un des plus petits de ce type. Il est encastré, sans place perdue, dans une niche du coffre avant. Conçu pour 6 CD, il se commande à partir de l'autoradio.

Haut-parleurs Porsche à large bande.

Deux systèmes à large bande 114 mm sont intégrés au tableau de bord. Ils assurent une excellente qualité sonore, que vous roulez avec capote ouverte, fermée ou avec hardtop.



Enceintes Porsche.

Le summum pour les mélomanes. Deux enceintes pour moyennes et aigus sur le tableau de bord, une enceinte 130 mm pour basses (principe bass-reflex) dans chaque portière. On se croirait dans une salle de concert.

qui permet d'avancer ou de revenir rapidement jusqu'à une pause (à partir de 4 s), facilitant ainsi la recherche de vos morceaux préférés. Ce ne sont là que quelques-unes des fonctions-confort de l'autoradio Porsche CR 21.

Autoradio-CD Porsche CDR 21.

Comme CR 21, mais avec GO et lecteur CD de haute qualité. On peut lui adjoindre un chargeur CD Porsche.

Autoradio-cassettes 2 tuners Porsche CR 31.

Les stations sélectionnées sont reçues par 2 tuners sur deux fréquences. Le système choisit la plus puissante. Les réglages de tonalité et de contraste se mémorisent pour toutes les sources et pour différents utilisateurs. Des informations routières peuvent éventuellement interrompre le programme en cours.



Sécurité.

Sécurité active: optimale.

Sécurité passive: optimale.

Sécurité antivol: optimale.

Le Boxster est une Porsche.



Une Porsche 911 met moins de temps pour décélérer de 100 à 0 km/h que pour monter de 0 à 100 km/h. C'est aussi le cas du Boxster. Chez Porsche la sécurité ne dépend pas des limites légales, mais des limites physiques. C'est

pourquoi notre objectif est toujours d'offrir le maximum, compte tenu de la fabrication en série. Notre exigence s'applique à la sécurité active comme à la sécurité passive. Nous faisons le maximum pour empêcher l'accident et

– si celui-ci s'avère inévitable – pour en éviter les désagréments, à la voiture comme à ses occupants. Un Boxster étant une voiture très appréciée et convoitée, les mêmes critères valent aussi pour la protection contre le vol.

La technique de sécurité du Boxster.

Sécurité active.

Dans ce domaine, le Boxster et ses occupants profitent de notre longue expérience du sport automobile et de la fabrication en série.

Le châssis possède presque toujours des réserves de sécurité, même en cas de sollicitations extrêmement sportives sur circuit. La direction offre un excellent contact avec la route et prévient des risques éventuels. Le système de freinage monobloc répond à toutes les exigences Porsche: sa puissance représente plusieurs fois celle du moteur.

L'ABS de série permet un excellent contrôle, même en cas de freinage brusque.

L'excellent rapport poids/puissance du moteur et ses réactions instantanées sont autant de réserves de sécurité, pour effectuer un dépassement ou contourner un obstacle éventuel.

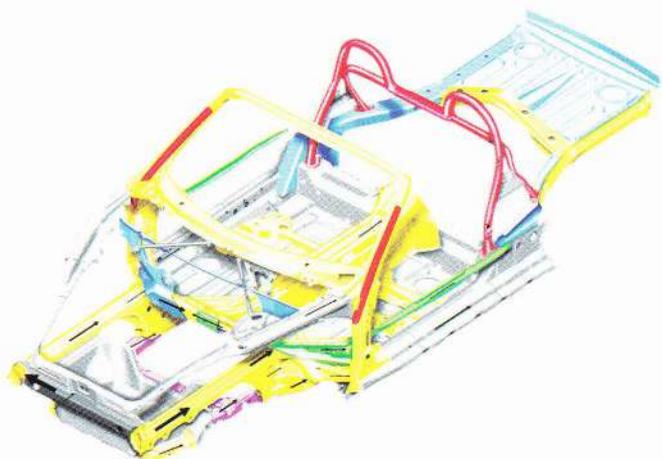
Avec son contrôle de traction en option, qui combine un différentiel automatique de freinage EBD

et un antipatinage ASR, le Boxster est l'une des Porsche les plus sûres qui ait jamais été construite.

Sécurité passive.

Il s'agit de la protection des occupants en cas de choc. Dans ce domaine, le Boxster remplit aujourd'hui toutes les conditions exigées partout dans le monde. L'avant de la voiture possède une zone de déformation calculée par ordinateur. Les longerons absorbent une quantité d'énergie exactement définie. Réservoir et conduits d'alimentation sont disposés en dehors de la zone de déformation. Pour une bonne protection en cas de collision

latérale, la carrosserie rigide est renforcée par de robustes profilés d'acier dans les portières. Les arceaux de sécurité intégrés d'une part au pare-brise et d'autre part aux sièges, protègent les occupants en cas de tonneau. Pour préserver la tête, l'encadrement de pare-brise et les arceaux de sièges sont garnis d'un rembourrage amortisseur. Porsche a été le premier constructeur de voitures de série à équiper ses voitures d'un double coussin gonflable de sécurité. Le Boxster bénéficie à son tour de cet avantage. Ses coussins gonflables de sécurité grand volume sont gonflés à l'aide d'un gaz organique, sans danger pour l'environnement.





Un désarmement du déclenchement du coussin gonflable de sécurité passager peut être activé lorsqu'un siège enfant est installé sur le siège passager. La boîte Tiptronic S possède deux fonctions importantes pour la sécurité:

Keylock: la clé de contact ne peut être retirée que si le levier de vitesse est en position P.

Shiftlock: il faut obligatoirement appuyer sur le frein pour enclencher une vitesse après le démarrage.

Sécurité antivol.

Le Boxster est équipé d'un verrouillage central à trois positions. Position 1: les portières s'ouvrent à l'aide de la clé, mais pas des poignées intérieures. Cela complique l'effraction par les vitres ou par le toit.

Position 2: le Boxster s'ouvre de

l'intérieur, même s'il est verrouillé de l'extérieur. Dans ce cas on peut sortir, mais pas entrer.

Position 3: fonction de secours pour certains cas spéciaux. Vous choisissez l'une des trois positions suivant l'usage que vous faites du véhicule.

Les coffres avant et arrière s'ouvrent à l'aide de deux leviers séparés dans l'habitacle. Mais il est impossible de le faire quand la capote est ouverte et les portes fermées.

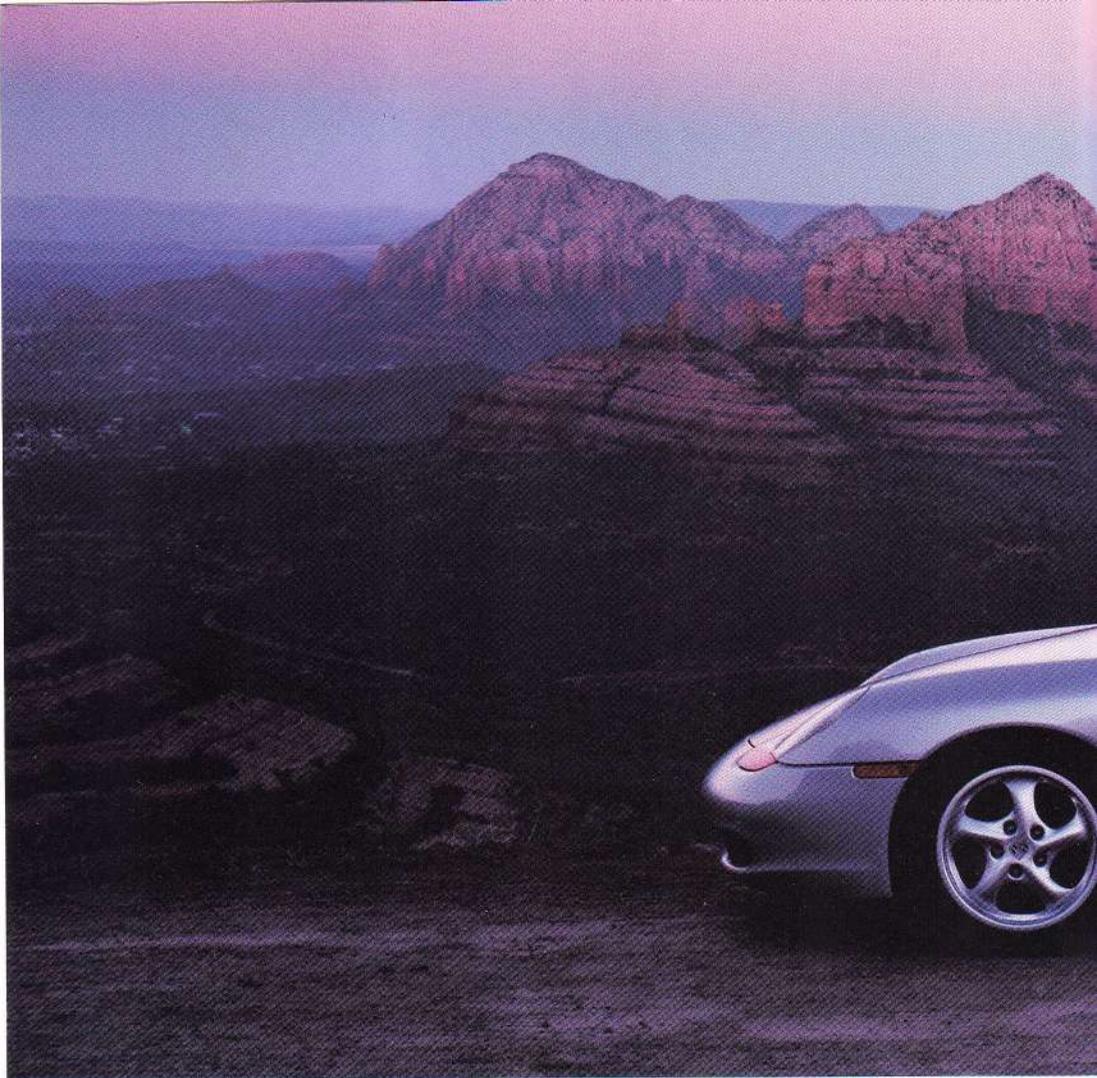
Pour faciliter l'intervention des secours en cas d'accident, le déclenchement d'un coussin gonflable de sécurité ouvre automatiquement toutes les serrures.

La protection antidémarrage est toujours active quand il n'y a pas de clé de contact. Dès qu'on introduit la clé, le code électronique débloque automatiquement le système. Le conducteur procède donc de la même manière

qu'avec une voiture non protégée. En cas de perte des clés, le code peut être bloqué comme celui d'une carte de crédit. La sécurité de votre Boxster peut être complétée en option par une alarme avec protection périmétrique et volumétrique à infrarouge.

L'alarme s'active et se désactive à l'aide d'une télécommande intégrée à la clé.

Le coffre peut être ouvert lui aussi à l'aide de la télécommande, ce qui facilite les opérations quand on a par exemple les bras chargés de sacs ou de valises.



Environnement.

Pollution: le minimum.

Echappement: le minimum.

Bruits: le minimum.

Matériaux: le minimum.

Typique.

La pollution des gaz d'échappement a pu être réduite à l'aide de nombreux perfectionnements techniques.

Le moteur ultramoderne avec 4 soupapes par cylindre et VarioCam empêche déjà en



grande partie la formation de gaz polluants.

Le système d'échappement extrêmement sophistiqué, avec deux sondes lambda, deux pots catalytiques en métal purifié efficacement les gaz.

Le système de diagnostic embarqué contrôle en permanence le système d'échappement.

La construction légère et la large utilisation de matériaux recyclables contribuent à la préservation des ressources.

Sans oublier l'une des principales qualités écologiques du Boxster: sa longévité.



Les techniques écologiques du Boxster.

Dépollution.

Motronic M5.2, VarioCam, pots catalytiques en métal, régulation lambda stéréo, système de diagnostic embarqué: tous ces équipements permettent un fonctionnement propre avec une pollution réduite.

Alimentation.

Le réservoir et les conduits d'alimentation sont conçus pour empêcher l'évaporation de carburant.

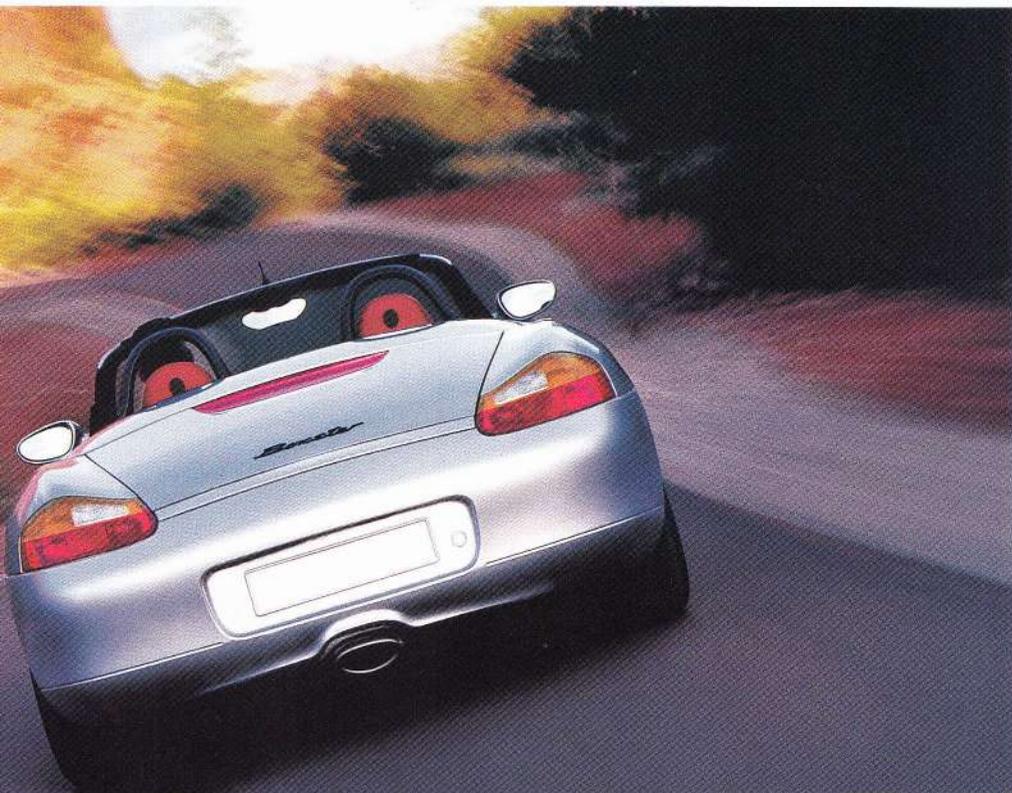
Bruits.

Aujourd'hui dix Boxster ne font pas plus de bruit qu'une Porsche de 1966. Ce progrès est dû à de nombreuses mesures acoustiques sur le moteur et l'ensemble du véhicule. Le Boxster est

conforme à toutes les réglementations antibruit en vigueur et cela sans encapsulage du moteur. D'où un appréciable gain de poids.

Matériaux.

Comme toutes les Porsche, le Boxster est lui aussi fabriqué sans amiante, plomb, cadmium, mercure, CFC et pièces fabriquées à l'aide de CFC. La construction légère privilégie des matériaux plus rigides, au



bilan écologique plus favorable: tôle d'acier galvanisée, matériaux synthétiques, aluminium.

Ainsi le Boxster est composé à 18% d'aluminium. D'autre part, il n'utilise que des peintures à l'eau. Dès le départ le coefficient de recyclage du Boxster est de plus de 80%. Sans tenir compte des futurs procédés de valorisation thermique.

Pour faciliter le recyclage, toutes les pièces synthétiques comportent un marquage spécial normalisé.

Entretien.

Les grands intervalles de révision et une utilisation parcimonieuse de lubrifiants sont d'autres facteurs écologiques.

Consommation.

La puissance du moteur, son efficacité et le poids réduit du véhicule se traduisent par une consommation extrêmement modérée pour une voiture de sport de cette catégorie de puissance.

Valeurs de consommation CE: 6,3 litres/100 km à 90 km/h, 8,1 à 120 km/h, 12,2 en ville et 8,9 litres aux 100 km/h de valeur moyenne DIN.

Valeurs suivant CEE:

en ville: 14,3 litres aux 100 km, sur route: 7,1 litres aux 100 km, moyenne 9,7 litres aux 100 km (boîte mécanique).



Garanties Porsche.

Comme vous venez de le voir, le Boxster est une voiture de haute qualité, réalisée avec le plus grand soin.

C'est pourquoi Porsche vous offre deux années de garantie sans limitation de kilométrage, pour l'ensemble du véhicule. La qualité de la peinture est garantie 3 ans. La carrosserie est garantie 10 ans contre la corrosion d'origine interne.

La qualité longue durée d'une Porsche se reconnaît aussi à d'autres facteurs: aujourd'hui plus de 60% de toutes les Porsche

construites à ce jour roulent encore. Lors d'un test de voitures d'occasion effectué en 1996 par le TÜV de Bavière (organisme de contrôle), Porsche s'est classé en tête pour les véhicules de plus de 11 ans. Les Porsche présentaient moins de défauts que les autres.

Assistance Porsche.

Il s'agit d'une sécurité supplémentaire à l'intérieur et à l'extérieur des frontières. En cas de panne ou d'accident, elle vous offre l'assistance, le transport et l'hébergement si nécessaire.

Porsche Exclusive.

En plus des nombreuses façons de personnaliser votre Boxster en option, Porsche vous propose des aménagements d'usine sur mesure. Cuir spécial? Couleur personnelle? Bois? Carbone? Les solutions sont innombrables. Consultez votre concessionnaire Porsche, il vous dira comment faire pour que votre Boxster ne ressemble à aucun autre.



Porsche Tequipment.

Même après l'achat, votre Boxster peut encore être modifié. Nouvelles roues? Châssis surbaissé? Le catalogue Tequipment vous offre un large éventail de solutions valorisantes.

Porsche Selection.

Si pour vous Porsche est aussi un style de vie, découvrez ici des accessoires adaptés. Par exemple un sac de golf adapté au coffre de votre Boxster.

Mais aussi des objets qui n'ont pas de rapport direct avec la voiture: accessoires de bureau ou magnifique veste en cuir. Ce ne sont là que des exemples. Tous les produits de Porsche Selection possèdent un dénominateur commun: l'exclusivité.

Concessionnaire Porsche.

Qu'il s'agisse d'achat, de financement, d'assurance, d'accessoires, d'entretien, de réparations, votre concessionnaire Porsche fera l'impossible pour vous donner satisfaction.

Matériel d'information.

Exclusive, Tequipment et Selection: votre concessionnaire peut vous fournir une documentation sur ces différents thèmes.



Moteur

Type de moteur	moteur à plat
Nombre de cylindres	6
Soupapes par cylindre	4
Cylindrée eff.	2.480 cm³
Alésage/course	85,5 mm/72,0 mm

Puissance (DIN)	150 kW (204 ch)
au régime de	6.000 tr/mn
Couple max.	245 Nm
au régime de	4.500 tr/mn

Taux de compression **11,0 : 1**

Gestion du moteur (allumage) **Bosch M5.2 avec distribution statique haute tension, injection séquentielle, régulation sélective de cliquetis, régulation lambda stéréo, système de diagnostic**

Carburant **Super plus 98 RON sans plomb**

Alternateur **1.680 W**

Démarrreur **1,2 kW**

Batterie **60/280 Ah/A**

Transmission

Rapports de boîte	5 vit./Tiptronic S
1ère vitesse	3,50/3,67
2ème vitesse	2,12/2,00
3ème vitesse	1,43/1,41
4ème vitesse	1,03/1,00
5ème vitesse	0,79/0,74
Marche arrière	3,44/4,10

Rapport de transm. au pont **3,89/4,205**

Diamètre d'embrayage **240 mm**
(volant d'inertie à double masse)

Châssis

Essieu avant **McPherson**
Essieu arrière **McPherson**
Direction **assistée, hydraulique**

Rapport de démultiplication **1 : 16,9**

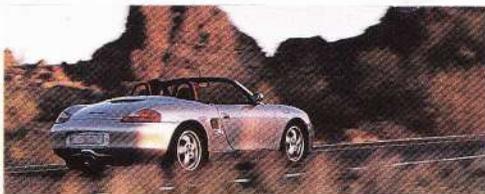
Tours de volant de butée à butée **2,46**

Diamètre du volant **380 mm**

Diamètre de braquage **10,9 m**

Freins **étriers fixes à 4 pistons à l'avant et à l'arrière, disques ventilés**

ABS **ABS Bosch 5.3**



Consommation **mécán./Tiptronic S**
l/100 km

Suivant CE	
à 90 km/h	6,3/6,7
à 120 km/h	8,1/8,4
en ville	12,2/13,0
moyenne	8,9/9,4

Suivant CEE	
en ville	14,3/15,8
sur route	7,1/8,1
moyenne	9,7/10,9

Emissions CO ₂	239/263
---------------------------	----------------

Dimensions

Longueur	4.315 mm
Largeur	1.780 mm
Hauteur	1.290 mm
Empattement	2.415 mm

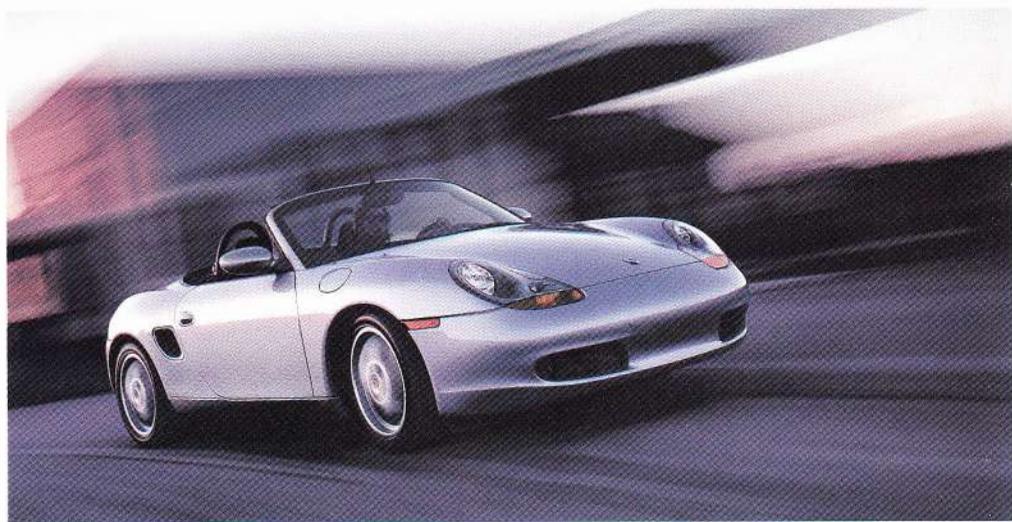
Plus faible garde au sol	95 mm
Voie avant	1.465 mm
Voie arrière	1.528 mm

Volume du coffre (VDA)	260 l (à l'avant 130 l à l'arrière 130 l)
------------------------	--

Volume du réservoir	60 l
---------------------	-------------

* Masse du véhicule en état de marche avec conducteur de 75 kg.

Diamètre des disques	298 mm avant 292 mm arrière
Épaisseur des disques	24 mm avant 20 mm arrière
Jantes	AV: 6 J x 16 AR: 7 J x 16
Pneus	AV: 205/55 ZR 16 AR: 225/50 ZR 16
Options	
Jantes	AV: 7 J x 17 AR: 8,5 J x 17
Pneus	AV: 205/50 ZR 17 AR: 255/40 ZR 17
Poids à vide	mécán./Tiptronic S
DIN	1.250 kg/1.300 kg
Suivant CE*	1.325 kg/1.375 kg
Poids total autor.	1.560 kg/1.610 kg
Répart. par essieu	47 : 53 %/45 : 55 %
Charge utile	310 kg
Poids sur pavillon	35 kg
– avec système de transport Porsche	75 kg
Performances	mécán./Tiptronic S
Vitesse max. sur circuit	240 km/h/235 km/h
0–100 km/h	6,9 s/7,6 s
0–160 km/h (sur circuit)	16,5 s/18,9 s
Reprises (80–120 km/h)	7,3/8,2 s (4ème vitesse)



On prétend souvent que les besoins de base de l'homme sont satisfaits depuis longtemps et que le problème se trouve dans le superflu, la surconsommation. Chez Porsche, nous nous permettons d'avoir notre propre opinion sur la question.

Nos besoins de base sont en principe purs et authentiques. Ils ne peuvent être satisfaits par des produits de substitution.

Un conducteur Porsche veut ceci, ni plus ni moins:

- une synthèse émotionnelle conducteur/technique,**
- un minimum de consommation de ressources,**
- un maximum de plaisir,**
- de la clarté dans les principes, de l'originalité dans la réalisation.**

Le Boxster a été conçu dans cette optique. Il répond à des besoins simples et authentiques.

Car il est signé Porsche.

Les modèles photographiés dans cette documentation correspondent à la définition (caractéristiques et équipements) valable en République fédérale d'Allemagne. Ils comportent des équipements en option avec supplément de prix. Toutes les versions présentées ne sont pas disponibles dans tous les pays. Veuillez consulter votre concessionnaire Porsche pour connaître avec précision les caractéristiques et équipements des modèles commercialisés dans votre pays. Sous réserve de modifications dans la construction, l'équipement, les coloris et les possibilités de livraison.

Porsche et Boxster sont des marques déposées de
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Porschestrasse 42
D-70435 Stuttgart

Edition: 8/96

Printed in Germany

WVK 146 030 97 F/WW

