

DEUTSCHLANDS SCHNELLSTER REISELEITER

Reinhard Loeven fährt beruflich Sportwagen, mit seinem Porsche veranstaltet er exklusive PS-Reisen. Für uns hat er das aktuelle Boxster-Modell auf seine Reisetauglichkeit getestet

Text & Fotos
Stefan Anker

PS-Truppe

Reinhard Loeven mit Reisegruppe und zwei Dienstwagen: links der nagelneue Porsche 718 Boxster GTS 4.0 zum Testen, rechts Loevens topfitter Boxster S aus dem Baujahr 2009 – den fuhr der Reporter

IMMER WENN REINHARD LOEVEN ANRUFT, denke ich: Mensch, der nimmt dich vielleicht mit auf eine seiner Sportwagenreisen, die er seit 18 Jahren in ganz Europa veranstaltet. Aber meistens will er nur plaudern. „Sag mal, bist du schon den neuen Sechszylinder-Boxster gefahren?“, fragt Loeven diesmal. „Klar“, sage ich, „718 Boxster GTS 4.0, Rennstrecke in Estoril.“ Der GTS 4.0 ist ein feines Auto mit eingebauter Wertsteigerung – immerhin bollert hinter den Sitzen Porsches wahrscheinlich letzter Sechszylinder-Boxer ohne Turbo. Wir reden und reden, als mir einfallt: Reinhard Loeven ist doch selbst Boxster-Fahrer, er könnte für AUTO BILD SPORTSCARS doch ein mehr als kompetentes Urteil über den GTS 4.0 abgeben. Getestet haben wir den Vier-Null bereits bis zum Gehnichts mehr – allerdings nie als Reisewagen.

Dann tut sich im Coronajahr 2020 eine Lockdown-Lücke auf: Die Tour durch die norditalienische Region Piemont im Oktober kann stattfinden, selbst Abstecher nach Frankreich sind erlaubt, sofern da niemand aussteigt. Und so rolle ich an einem kühlen Herbstabend mit einem enzianblauen GTS 4.0 in die Tiefgarage eines Schweizer Hotels, wo Reinhard Loeven sich schon auf seinen Testwagen freut. Allerdings muss er mir nun für eine Woche seinen carreraweißen Boxster S überlassen, was ihm nicht leichtfällt. „Den Wagen habe ich noch nie jemand anderem gegeben.“

Zehn weitere Sportwagen treffen nach und nach ein, und es ist immer wieder interessant, die Leute kennenzulernen, die Autos à la Porsche 911, AMG GT, Audi R8, Mercedes SL oder Ferrari Portofino nicht nur testen, sondern sie wirklich besitzen, also: sie von ihrem eigenen Geld gekauft haben. Mittelständische Unternehmer oder Immobilien, so könnte man den wirtschaftlichen Hintergrund der meisten Teilnehmer zusammenfassen. Manche von ihnen sind wohlhabend, andere reich, und wenigstens einen von ihnen würde ich als superreich bezeichnen. Immerhin erzählt er von 38 eigenen Autos, und dass er seiner Sammlung >>

» nun auch den Aston Martin V12 Speedster und den Ferrari SF90 hinzufügen werde. Beim Abendessen stellt sich heraus, dass vier von Loevens Gästen sich den AMG GT Black Series bestellt haben. Eine illustre Runde von Auto-Enthusiasten.

Ist da ein Porsche Boxster S, noch dazu einer aus der älteren Modellreihe 987, überhaupt das richtige Führungsfahrzeug? „Oh ja“, sagt Reinhard Loeven, „der Boxster ist perfekt. Dank seiner Herkunft und seines Mittelmotors respektieren ihn alle als glaubwürdiges Sportfahrzeug – und damit gehöre ich in der Reisegruppe automatisch dazu. Das täte ich zwar auch mit einem großen Supersportwagen, den kann ich mir aber nicht leisten. Und wenn ich es könnte, würden alle darüber nachdenken, ob sie für die Reise nicht zu viel bezahlt haben.“

Der Boxster S aus dem Facelift-Baujahr 2009 hat 310 PS, manche Kundenautos sind doppelt so stark, trotzdem ist Loeven selbstbewusst: „Wenn ich es darauf anlege, dann fährt mir – außer auf den Geraden – keiner weg. Immerhin habe ich die Streckenkenntnis.“ Trotzdem nimmt der erfahrene Tourguide regelmäßig den Druck aus dem Kessel und lässt die Abenteuerlustigsten unter den Hochmotorisierten schon mal allein vorausfahren, einfach die Passstraße hoch, bis es nicht mehr höher geht. „Aber irgendwann

Schön schnell, aber auch immer schön hintereinander: die Spitze der Reisegruppe im Formationsflug bergab

Pausen sind wichtig bei der Kurvenhatz – inklusive Berichten von den soeben bestandenen Abenteuern



merken die, wie anstrengend das ist, wenn man nicht weiß, wie es hinter einer Kuppe weitergeht. Ich nehme für meine Gäste einfach die Fliegen aus der Luft, das wissen sie zu schätzen.“

Im 718 GTS 4.0 fällt Reinhard Loeven dieser Service deutlich leichter – der Wagen hat nicht nur mehr Leistung (plus 90 PS) und Drehmoment (plus 70 Nm), sondern er hat vor allem das PDK. Das Doppelkupplungsgetriebe (3255 Euro) mit seinen sieben Gängen ist die jüngste technische Neuerung für den GTS 4.0, und Loeven schließt sie sofort in sein Herz, denn sie hilft ihm bei einem wichtigen Teil seiner Arbeit: dem Fotografieren aus dem fahrenden Auto.

Natürlich nur auf gesicherter Strecke ohne Gegenverkehr. Den-

noch wirkt es verwegen, wenn Reinhard Loeven seine fotografische Rückhand zum Einsatz bringt: Die Linke bleibt am Lenkrad, während die Rechte eine Kamera neben die Kopfstütze des Beifahrersitzes schwenkt, und dann drückt Loeven den Auslöser (natürlich bleiben die Augen immer auf der Straße) und hofft, dass von den vielen Serienaufnahmen ein paar gelingen. Die Gäste bekommen so einen originellen Blick auf ihre Fahrzeuge, und per Funkgerät beordert Loeven immer wieder ein anderes Auto nach vorn. Nur das Schalten ist in diesem Fall schwierig. „Da bin ich manchmal im falschen Gang, und dann lasse ich die Kamera auf den Beifahrersitz fallen – ein paar Objektive habe ich dabei schon eingeübt.“ Mit einer >>

Je tiefer, desto mehr Schritttempo – winzige Dorfstraßen mit Kopfsteinpflaster sind bei Loevens Reisen kein Tabu





Gruppenbild mit Serpentine: Wenn elf Sportwagen sich in Position bringen, muss der Gegenverkehr warten - oder man nimmt Straßen, auf denen keiner kommt

Ritual: Jeden Morgen, bevor die Etappen beginnen, gibt Reinhard Loeven Funkgeräte an seine Teilnehmer aus

>> automatisierten Schaltung gelangen die Fotos souveräner, auch wenn dieser spezielle Vorteil wohl nicht im Lastenheft der Entwickler stand.

Die Tour durch das Piemont und die benachbarte französische Alpenregion dauert sieben Tage, aber schon am ersten Tag ist Loeven komplett mit dem neuen Boxster-Modell verwachsen. „Ich fühle mich total zu Hause in dem Wagen, auch wenn er für mich eine völlig neue Dimension darstellt, vor allem in Kurven: Ich habe das Gefühl, dass ich selbst nur 50 Prozent von dem kann, was das Auto draufhat. Und dann der Geschwindigkeitseindruck beim Beschleunigen, das ist der Wahnsinn.“ Es sind eigentlich nur 1,3 Sekunden,

die der GTS 4.0 dem älteren Schwestermodell von 0 auf 100 km/h abnimmt, aber wer daran gewöhnt ist, sportlich zu fahren, der nimmt diesen Unterschied wahr. Zumal es ja auch darum geht, jederzeit, sei es bei 40 oder 140 km/h, Tempo aufzunehmen. Man kann es so sagen: Der zwölf Jahre alte Boxster S ist immer noch ein toller Sportwagen, aber der GTS 4.0, halleluja, der ist richtig schnell.

Und dann kommt Loeven auf das Thema Nachhaltigkeit, wenn auch in einer ungewöhnlichen Ausprägung. Er habe ein aktuelles Boxster-GTS-Modell mit Vierzylinder und Turbolader schon mal als Mietwagen genommen. „Die Kraftentfaltung ist wegen des Turbos so schön spontan“, sagt Loeven. Kurze Pause. „Aber der Saugmotor wirkt einfach nachhaltig kraftvoller.“ Ja, die Turbos knipsen ihre Power an wie unser eins das Kellerlicht, natürlich macht sie das überlegen auf der Uhr. Aber was ist mit den Sinneseindrücken, die ein Saugmotor hervorruft? Bei jedem Überschreiten einer 1000er-Marke auf dem Drehzahlmesser hat er Neues zu bieten, teils subtile, teils dramatische Änderungen in Sound und Drehmoment. Und dann das direkte Umsetzen von Gaspedalstellung in Drehzahl, von Drehzahl in Leistung, von Leistung in Geschwindigkeit – dieses Fahrerlebnis bietet in solch reiner Form nur der Saugmotor.

Jedenfalls hat es schon seinen Grund, dass nach Einführung der 718er-Baureihe die Gebrauchtpreise für die Vorgängerserie 981 von Boxster und Cayman so ein hohes Niveau erreichten. Ein Sechszylinder-Sauger ist ein Sechszylinder-Sauger, Punkt. Klar, das ist ein altmodisches Schwärmen, aber wir Sportwagenfreunde sind eben konservativ. So wie Loeven auch



Loevens typische Handbewegung ist die fotografische Rückhand: Aus dem Auto lichtet er, ohne hinzusehen, die hinterherfahrenden Wagen ab. Hier hat er Reporter Stefan Anker beim Fotografieren fotografiert



Bei Regen muss man fahren im 718 Spyder mit seinem manuellen Verdeck - oder es hilft ein Schirm

streng ist in der Auswahl der Teilnehmerautos. „Ich nehme keine AMG-E-Klasse und keinen Golf R mit. Die sind stark, aber sie passen

nicht – mein Produkt heißt Sportwagenreise, das will ich nicht verwässern.“

Gleichzeitig muss er die Balance zwischen Fahrspaß und Genuss halten. Da ist der rote Portofino, der sich in Loevens Rückspiegel praktisch nur quer präsentiert. Schön, die Strecke scheint zu passen. Genauso wichtig sind aber die Pausen, die sich auch die >>





Zwei Boxster hoch über dem Lago Maggiore: Am Ende des ungewöhnlichen Tests hat Reinhard Loeven ein neues Traumauto

Knuffige Leder-sitze und eine der knackigsten Handschaltungen überhaupt - der Boxster S steht noch voll im Saft



>> wohlhabendsten Kunden nicht kaufen könnten. Der Besuch im Kräutergarten des Drei-Sterne-Kochs Enrico Crippa. Die Mittags-pause in der privaten Sommer-residenz der Winzerfamilie Cesare. Ja, das kostet auch Geld, aber vor allem braucht es Kontakte, um so etwas zu realisieren. Die Gäste jedenfalls sind zufrieden mit der Mischung aus anspruchsvollen und sportlichen Passetappen von bis zu 250 Kilometern und ruhigeren Tagen, an denen die Gruppe einen Trüffelhundeführer bei der

Arbeit begleitet. Es geht eben nicht immer nur ums Fahren, sonst könnte man ja auch Highlight-Strecken wie den Col de la Bonette, mit 2715 Metern einer der höchsten Pässe Europas, auf eigene Faust abfahren. „Aber“, sagt ein AMG-GT-Fahrer, „ich würde das nie machen.“ Also vertraut er auf die Dienste von Tourguide Loeven, zahlt je 3880 Euro für sich und seine Frau und genießt jetzt die Zeit unter Gleichgesinnten, ohne für irgend-etwas außer der abendlichen Wein-rechnung und den täglichen >>



Einfach mal die Kamera hochnehmen und auf gut Glück ein Landschaftsfoto schießen? Ein Roadster macht's leicht

Mehr Raum, mehr Alcantara, mehr Elektronik (inkl. PDK) - das Interieur des neuen Boxster verströmt Fortschritt



BOXSTER S (987)
 MOTOR B6 • HUBRAUM 3436 cm³
 LEISTUNG 228 kW (310 PS) bei 6400/min
 MAX. DREHMOMENT 360 Nm bei 4400/min
 ANTRIEB Hinterrad/6-Gang manuell
 L/B/H 4342/1801/1294 mm
 LEERGEWICHT 1355 kg (DIN)
 0-100 KM/H 5,3 s • SPITZE 274 km/h
 PREIS ab 56 978 Euro (2009)



718 BOXSTER GTS 4.0 PDK
 MOTOR B6 • HUBRAUM 3995 cm³
 LEISTUNG 294 kW (400 PS) bei 7000/min
 MAX. DREHMOMENT 430 Nm bei 5500/min
 ANTRIEB Hinterrad/7-Gang-PDK
 L/B/H 4391/1801-1994*/1262 mm
 LEERGEWICHT 1435 kg (DIN)
 0-100 KM/H 4,0 s • SPITZE 288 km/h
 PREIS ab 88 068 Euro
 * Breite mit Außenspiegeln

Reinhard Loeven fährt den Boxster S der Baureihe 987 seit zwölf Jahren. Der hat 220 000 Kilometer auf der Uhr

ZU GUT FÜRS ALTENTEIL

Zwölf Jahre, 220 000 Kilometer – ein Auto mit diesen Eckdaten ist zu jung, um als Oldtimer durchzugehen, aber vor allem zu alt, um noch

in Form zu sein. Oder? Der Boxster S von Reinhard Loeven wird oft artgerecht bewegt, also eher sportlich als schonend, und ganz

gleich, ob man sich auf die Gasannahme konzentriert, das Fahrwerk, die Bremsen oder die Schaltung: Er wirkt, als wäre er gerade erst ein-

gefahren. So fühlt sich dieses Auto an wie das Paar Edel-Wanderschuhe, das man seit Jahren trägt: Es passt wie angegossen, und die Nähte geben noch nicht mal im Ansatz nach.

In diesem Boxster S von 2009, der ganz normal aus dem Leben gegriffen ist, zeigt sich ein Teil der Porsche-Philosophie: Die Autos dürfen die Belastungen des sportlichen Fahrens nicht nur irgend-

wie überstehen, sondern müssen Herausforderungen wie z. B. Track-days wieder und wieder meistern können – weil sie dafür gemacht sind. Hoffentlich ändern sie diese Philosophie in Zuffenhausen nie.

Der GTS 4.0 wäre ein würdiger Nachfolger als Reiseleiter-Auto, Corona verhindert noch den Spontankauf



Trüffelhund Dora findet, was Reinhard Loevens Gäste mittags im Restaurant auf ihre Teller gerieben bekommen



Die Sportwagen-Gruppe zu Gast auf dem Weingut Pio Cesare - exklusiver geht es kaum

>> Super-Plus-Durst seines AMG verantwortlich zu sein.

Bleiben wir ruhig mal beim Benzin. Und stellen fest, dass der Porsche 718 Boxster GTS 4.0 am Ende der ganzen Unternehmung, nach 2487 flott gefahrenen Kilometern inklusive An- und Abreise von und nach Stuttgart, auf der ich ausprobiert habe, ob er wirklich 288 km/h schnell fahren kann (er kann), einen Realverbrauch von 10,2 Litern hatte. Das liegt nur unwesentlich über der Werksangabe von 9,6 l/100 km. Da muss man kein schlechtes Gewissen haben – zumal der alte Boxster S gut elf Liter nahm.

„Man merkt letztlich in allen Belangen, dass zwei Modellgenerationen zwischen meinem eigenen Auto und dem Testwagen liegen“, sagt Loeven. Interessant ist seine Wahrnehmung, mit dem GTS 4.0 in einem deutlich größeren Auto unterwegs zu sein. „Ich habe einfach mehr Auto um mich herum, und es ist unglaublich, wie viel Platz der neue Boxster bietet, auch in den Gepäckabteilen.“ Sagen wir es so: Ja, der Innenraum ist größer als früher. Und nein, das Auto ist es eigentlich nicht.

In der Länge übertrifft der neue den alten Boxster zwar um knapp fünf Zentimeter, die Breite ist aber auf den Millimeter identisch, und in der Höhe überragt das alte Modell das neue sogar um drei Zentimeter. Vielleicht, wenn wir unters Blech schauen: Sowohl beim Radstand (plus 6 cm) als auch in der Spurweite vorn (plus 4 cm) ist das aktuelle Modell gewachsen. Die Folge: eine souveränere Straßenlage bei gleichzeitig geringerer Untersteuerneigung. Mehr Stabilität und Agilität gleichermaßen, das ist der Königsweg in der Fahrwerksentwicklung, und Porsche hat ihn hier mal wieder gefunden.

88 068 Euro kostet der 718 Boxster GTS 4.0 mit PDK, und nur mit viel Selbstdisziplin beim Studieren der Aufpreisliste bleibt man am Ende fünfstellig. Reinhard Loeven müsste eine solche Investition gründlich bedenken, zumal Corona ihm als Reiseveranstalter zu schaffen macht. Trotzdem warte ich jetzt schon auf seinen nächsten Anruf: „Rate mal, welches Auto ich mir gekauft habe.“ ☹



Viva le Alpi!

Auf der Sportwagentour durchs Piemont sind die Alpen mal ganz nah, mal bilden sie den Horizont – aber sie verschwinden niemals ganz