



Porsche 718 Boxster

El corazón en el lugar acertado

Prueba | Grande noticia en Porsche! O mejor dicho... extraña noticia. El Boxster, desde ahora, tiene motores de cuatro cilindros en lugar de los acostumbrados seis cilindros. Parece un paso atrás en vez de un paso adelante. Para completar la confusión, han cambiado el nombre "Boxster" en "718 Boxster". Por suerte, aún tiene el corazón en el lugar acertado.

Pero tranquilo: los técnicos de Porsche tienen buenas intenciones. Además, no es un coche completamente nuevo, sino se trata de un profundo lifting facial.

Porsche quería lograr dos cosas con el lifting. El "modelo de entrada" tenía que volverse más accesible para un grupo grande de compradores y el Boxster tenía que modernizarse para competir mejor. La modernización comienza con la apariencia y, en especial, la parte trasera. Prefiriendo líneas duras y rectas, han hecho el diseño más moderno y más refinado.



El interior es, como siempre, completamente Porsche. La diferencia en precio con el 911 es grande, pero el 718 Boxster no es inferior en los sentidos de organización, materiales y calidad de la terminación. En otras palabras: en ningún momento el conductor tiene la idea de conducir un "modelo de entrada" de Porsche.

Equipamiento

El equipamiento es completamente actualizado y modernizado, pero la ergonomía es la de los Porsche de hace décadas. De esta manera, el 718 Boxster es encendido con llave (y no con botón) a la izquierda del volante, como homenaje a los corredores de Le Mans de antaño. Donde es posible, Porsche emplea manivelas en vez de botones.



Hasta el esquema del infatigable sistema de infotainment es "retro". Porsche prefiere menús muy sencillos, pero detrás de ellos hay la tecnología más moderna (DAB+ tuner, reconocimiento velocidad máxima, Apple CarPlay, Android Auto). El opcional sistema de audio de la marca Bose suena pomposo y cansador. Después de pocos segundos de escuchar su ataque, la mano va al botón de audio para disminuir el volumen.

Espacio

El motor está, en todo sentido, central en el 718 Boxster. Quiere decir que está en el medio del coche para una óptima división del peso. El conductor está con su espalda contra el motor. Muy contrastante con otros coches con motor en el medio, el campo para las piernas es excelente. Conductores largos pueden estrechar sus piernas en este deportivo bajo!



Los respaldos están prácticamente contra el motor, de manera que no queda espacio para equipaje detrás de los asientos. Ni siquiera hay un bucle o una malla. El resto del interior tampoco tiene mucho espacio para guardar cosas. Tanto la guantera como los depósitos en las puertas son tan pequeños que no sirven. El maletero (debajo del capó) es justo lo suficiente para una maleta, y, detrás del motor, Porsche encontró espacio para un maletín.

Cabriolet

Este último es admirable, porque también el techo del cabrio es guardado detrás del motor. El techo es completamente eléctrico y funciona ávidamente. No hay necesidad alguna de afirmar o soltar ganchos. Con el techo abierto, el confort es promedio para un descapotable de este tamaño.

Con el techo cerrado, sin embargo, el 718 Boxster es bastante ruidoso. "El que quiere conducir un 718 Boxster, quiere sentirse unido con el coche", han debido pensar los diseñadores. Por supuesto se escucha el motor claramente. No puede ser otra cosa, porque solamente hay unos cuantos centímetros entre el motor y las orejas de los ocupantes. También se escucha, sin embargo, los sonidos de los neumáticos y del mecanismo. Y además se sienten las vibraciones! Para uno será una desventaja, pero para el otro intensifica la experiencia.



Cuatro cilindros

El más grande cambio para el año 2017 es que los motores de seis cilindros han sido reemplazados por motores de cuatro cilindros. Con esto, el Boxster es más asequible, tanto en la adquisición como en el consumo, y además ha aumentado la potencia. Porsche se aferra a la tecnología de los motores boxer por razones de la confiabilidad y el bajo punto de gravedad.



El estándar 718 Boxster está equipado con un motor turbo de 2.0 litros que presta 300 CV / 380 Nm. Hemos conducido el "718 Boxster S" que presta 350 CV / 420 NM con un motor de 2.5 litros con turbo de geometría variable. Esta tecnología ahora es común en motores diésel, pero Porsche utiliza el turbo variable, también

en motores a gasolina. Hablando en general, la fuente de poder del Boxster S es igual a la del Porsche 911 Turbo, sólo con dos cilindros menos.

El 718 Boxster S enciende con un poderoso rugido que es raro para un motor de cuatro cilindros. Cuando el motor está frío, el 718 Boxster patalea, golpea y regatea como si querría aclarar que es un deportivo y no un flojo crucero de bulevares. Una vez que el motor está en temperatura, hay que pisar el acelerador! Y hay que apretarlo seriamente. Cuando uno lo conduce con calma, el cuatrocilíndrico gruñe y escupa como un hombre anciano.



Prestaciones

Finalmente le damos rienda suelta al 718 Boxster! Casi antes de que el conductor tome la decisión, la opcional caja automática con doble embrague, baja de marcha en milésimas de segundo para prestar de manera máxima. Sin vacilar (y sin retraso de respuesta!) el 718 Boxster escapa.

Como si no fuera suficiente, existe también un modo deportivo donde todos los sistemas prestan aún más. El motor aúlla de placer, y la reacción al acelerador es más que agresiva. El Boxster ladra y ruge, y empuja los ocupantes en sus asientos de manera que no tienen ni siquiera el tiempo para pensar "es solamente un motorcito de cuatro cilindros".



Las ruedas trasera saben digerir toda aquella potencia. El coche acelera en línea recta y lo sigue haciendo hasta que se termina el asfalto o las agallas del conductor.

Se pide bastante de las agallas, sobre todo porque el Boxster es un peso pesado. Los descapotables suelen ser más pesados que los coupés y la caja automática también aumenta el peso. Frena relativamente lento y eso es algo de tomar en cuenta.

Comportamiento en camino

Tan importante como el nuevo motor, es la nueva dirección del 718 Boxster. Aquí también Porsche ha hecho uso de la tecnología del modelo cumbre, el 911 Turbo. La dirección es directa, pero sobre todo muy exacta. El conductor la puede poner exactamente donde quiere (las "protuberancias" encima de las ruedas delanteras mejoran la visibilidad). De esta manera, se toma cada curva exactamente como uno quiere.



El agarre es fenomenal, en una palabra. La época en la que la cola de los Porsche quería salirse, ya pasó. El motor central logra un balance ideal. No solamente en la división del peso entre las ruedas delanteras y traseras, sino también con el punto de gravedad en el centro. Esto convierte el coche en más movable y dinámico: la diferencia entre un coche deportivo y un verdadero deportivo. En otros coches con potencias comparables (BMW Z4, Nissan 370Z), el conductor siempre está buscando el balance. En el caso del Porsche 718 Boxster S, el balance está siempre presente porque el corazón está en el lugar perfecto.

Conclusión

El Porsche Boxster ha recibido un lifting facial para el año 2017. Este lifting no solamente corresponde al exterior, sino también a la tecnología. El Boxster ha sido modernizado en su apariencia, pero también en su equipamiento y las características de la conducción.

Así que el Boxster ahora tiene la misma dirección que el modelo tope de Porsche: el 911 Turbo. De esta manera, tiene mejores sensaciones y mejor control de parte del conductor. Para que el modelo de entrada sea más asequible en adquisición y consumo, Porsche ha reemplazado los motores de seis cilindros por ejemplares de cuatro cilindros. No te asustes: los de cuatro cilindros son más fuertes que los de seis, gracias a la avanzada tecnología turbo.

Finalmente sobre el nombre. "718" refiere a los exitosos deportivos de Porsche con cuatro cilindros de los años '50 y '60. De esta manera, el Boxster tiene el corazón en el lugar adecuado! ■

