



PORSCHE



Información para la Prensa

Porsche 718 Boxster

Contenido

Potencia adicional de 35 CV – Consumo inferior en un 13 %	Porsche 718 Boxster: el nuevo roadster con motor central	1
Motor y cajas de cambios	Los nuevos motores bóxer de cuatro cilindros	2
Chasis y asistentes de conducción	Chasis más deportivo: por primera vez se ofrece opcionalmente el chasis PASM	7
Diseño y equipamiento interior	El nuevo diseño subraya el llamativo perfil	9
La historia	Porsche 718 – Leyenda deportiva con motor central	11
Datos técnicos		13

Potencia adicional de 35 CV – Consumo inferior en un 13 %

Porsche 718 Boxster: el nuevo roadster con motor central

Porsche modifica la designación del modelo Boxster veinte años después de su lanzamiento: la nueva generación se denomina ahora 718 Boxster y 718 Boxster S. Los descapotables biplaza son más potentes y eficientes. Con estos modelos, Porsche sigue la tradición de los motores bóxer de cuatro cilindros equipados en los deportivos 718 con motor central, que ganaron numerosas competiciones en la década de los años 50 y 60, entre ellas las legendarias Targa Florio y Las 24 Horas de Mans.

El corazón de la nueva gama de modelos es el motor bóxer de cuatro cilindros sobrealimentado. El 718 Boxster entrega una potencia de 220 kW (300 CV) con una cilindrada de dos litros, mientras que la potencia del 718 Boxster S es de 257 kW (350 CV) con una cilindrada de 2,5 litros. Porsche equipa el modelo S con un turbocargador con geometría de turbinas variable (VTG) convirtiéndose en el único fabricante automovilístico que ofrece la tecnología VTG en modelos de serie con motor de gasolina como el 911 Turbo y el 718 Boxster S. El aumento de potencia de 26 kW (35 CV), con respecto a los modelos Boxster anteriores, y la eficiencia que ofrecen los nuevos motores turbo son argumentos muy convincentes: los nuevos modelos 718 Boxster ahorran hasta un 13 % de combustible.

El chasis, completamente readaptado, y los frenos reforzados proporcionan un placer de conducción muy deportivo y emocional. El diseño de la nueva gama de modelos también se ha perfeccionado ampliamente: todo es nuevo a excepción de la tapa del maletero, la capota y el parabrisas. El nuevo cuadro de instrumentos es el rasgo distintivo del salpicadero en el interior. También se ofrece de serie el sistema Porsche Communication Management (PCM) de la última generación que incluye una moderna pantalla táctil –el módulo de navegación puede adquirirse opcionalmente.

Motor y cajas de cambios

Los nuevos motores bóxer de cuatro cilindros

Con el 718 Boxster, Porsche introduce dos nuevos motores bóxer sobrealimentados de cuatro cilindros que, en comparación con los modelos anteriores, mejoran nuevamente la capacidad de rendimiento y la eficiencia de los motores. Además, un paquete de innovaciones aporta el placer de conducción habitual en Porsche: los motores se caracterizan por su espontáneo comportamiento de respuesta, por su excelente reprís hasta el régimen de revoluciones más alto y por su sonido emocional.

Porsche ofrece los motores bóxer de cuatro cilindros en dos regímenes de potencia: 2 litros de cilindrada y 220 kW (300 CV) para el 718 Boxster y 2,5 litros y 257 kW (350 CV) para el 718 Boxster S. En comparación con las versiones Boxster anteriores, los nuevos modelos no sólo aumentan su potencia en 26 kW (35 CV), sino que también ofrecen un par notablemente más alto. El motor de 2 litros del 718 Boxster entrega un par de 380 Nm que está disponible a partir de 1 950 rpm hasta 4 500 rpm. Esto significa un aumento de 100 Nm (35 %). El motor de 2,5 litros del modelo 718 Boxster S entrega un par de 420 Nm entre 1 900 rpm y 4 500 rpm, es decir, 60 Nm más que el modelo anterior. Este es el mayor aumento del par que ha tenido lugar en la historia del Porsche Boxster.

Salto de revoluciones: mayor aceleración a cualquier velocidad

Los nuevos modelos 718 Boxster realizan los esprints intermedios con mucha más desenvoltura y aceleran de forma aún más rápida desde regímenes de revoluciones bajos. El 718 Boxster con PDK y paquete “Sport Chrono” acelera de 0 a 100 km/h en 4,7 segundos – 0,8 segundos más rápido que el modelo anterior. El 718 Boxster S con el mismo equipamiento acelera de 0 a 100 km/h en 4,2 segundos – 0,6 segundos más rápido que el Boxster S anterior. Al mismo tiempo, el motor ofrece el gran reprís típico de los deportivos: el régimen de revoluciones máximo alcanza las 7 500 rpm. La caída del rendimiento entre el régimen de revoluciones nominal y el régimen de revoluciones máximo es de sólo un 5 %. Ningún otro motor turbo en el segmento del 718 Boxster alcanza este valor. Gracias a esto, en el modo de conducción deportivo, el conductor puede aprovechar el rendimiento y las revoluciones del motor en un amplio régimen de revoluciones sin tener que realizar ningún cambio de marchas. Cuando el conductor acelera al máximo, puede disponer del número de revolu-

ciones máximo del motor turbo tras haber cambiado de marcha. Por esta razón, el aumento de las revoluciones se percibe especialmente en las aceleraciones intermedias a velocidades superiores a los 100 km/h. Los modelos 718 Boxster y 718 Boxster S alcanzan velocidades máximas de 275 km/h y 285 km/h respectivamente.

Aumento de la potencia y la eficiencia gracias a un nuevo concepto turbo

Los motores bóxer turbo de Porsche convencen en los ámbitos de rendimiento y eficiencia: el turbo de cuatro cilindros con PDK del 718 Boxster ofrece un consumo de 6,9 l/100 km en el ciclo NCCE (0,7 l/100 km menos que el modelo Boxster anterior). El motor turbo bóxer de 2,5 litros con PDK del 718 Boxster S sólo consume 7,3 l/100 km (0,9 l/100 km menos que el modelo anterior). Esto significa un rendimiento mayor de 35 CV y un consumo menor en un 13 %.

Las dos variantes del nuevo motor bóxer de Porsche no sólo se diferencian en la cilindrada: en la unidad propulsora básica, el turbosobrealimentador, denominado Wastegate, inyecta aire adicional en las cámaras de combustión. El motor más potente es alimentado con aire a través de un cargador con geometría de turbinas variable que, hasta ahora, sólo se integraba exclusivamente en el 911 Turbo en todo el mundo. Una válvula Wastegate adicional posibilita manejar el cargador con álabes regulables con un grado de eficiencia óptimo a través del control selectivo de la corriente de gases de escape. De este modo, la energía de la corriente de gases de escape se convierte en propulsión, lo que resulta especialmente eficiente.

Comportamiento de respuesta como un motor de aspiración y Dynamic Boost

El objetivo de los ingenieros de desarrollo de Porsche al readaptar el turbocargador era alcanzar un comportamiento de respuesta similar al de un motor de aspiración. Durante el modo de conducción deportivo, por ejemplo, sólo es necesaria la “pretensión” del turbocargador con carga parcial. La válvula de derivación se cierra, el ángulo de avance se reduce y la válvula de estrangulación se abre ligeramente. De este modo, el par actual permanece invariable mientras que aumentan el caudal de aire a través del motor y la presión de admisión. Si el conductor acelera a tope, el aumento de la presión de admisión generará

espontáneamente un par más alto. La reacción del motor turbo es tan rápida como la de un motor de aspiración incluso cuando el conductor levanta brevemente el pie del acelerador durante la aceleración máxima. La válvula de estrangulación permanece abierta y lo único que se detiene es la inyección de gasolina. Gracias a esto, la presión de admisión no se reduce del todo y el motor puede reaccionar espontáneamente cuando el conductor vuelve a pisar el acelerador.

El turbocargador reacciona de forma parecida cuando se pulsa el botón “Sport Response Button” que, al igual que en los modelos 911, se ubica ahora en el centro del selector de programas, situado en el volante de los deportivos equipados con el paquete “Sport Chrono” y PDK. Inspirándose en el automovilismo de competición, el motor y la caja de cambios se preparan para un comportamiento de respuesta espontáneo durante 20 segundos. En el régimen de carga parcial se cierra la Wastegate del turbocargador estableciendo así una presión de admisión de forma claramente más rápida. La reacción del motor cuando se pisa el acelerador es más espontánea y alcanza su rendimiento máximo con mayor rapidez.

Enfriamiento indirecto del aire de admisión a través de un circuito de refrigeración ampliado

Otro de los innovadores detalles es el enfriamiento indirecto del aire de admisión. Con el fin de mantener inalterado tanto el diseño como la aerodinámica del 718 Boxster, los motores turbo utilizan las entradas de aire laterales, situadas detrás de las puertas, para aspirar el aire y, ahora también, para enfriar indirectamente el aire de admisión. La reducción de la temperatura se produce a través de un circuito auxiliar en el sistema de refrigeración. El intercambiador térmico, situado por encima del motor, se ocupa de que el aire comprimido del turbocargador entregue una parte del calor al agente refrigerador. Seguidamente, el líquido fluye a través de un radiador por cada entrada de aire.

Las tecnologías de los motores biturbo de tres litros y seis cilindros del nuevo 911 mejoran nuevamente la capacidad de rendimiento y la eficiencia de los motores. De este modo, en el régimen de revoluciones bajo, es posible adaptar de forma más precisa el comportamiento de respuesta del motor turbo a la espontaneidad deportiva típica de Porsche. La razón es la introducción del árbol de levas de escape variable con sistema de variación, de manera complementaria a la conocida regulación de los árboles de levas de entrada que equipaba el modelo anterior.

Nuevos sistemas de escape para un sonido emocional

El nuevo sistema de escape garantiza un sonido emocional típico de Porsche. En el modelo 718 Boxster, los gases fluyen a través de un sistema con un tubo de escape ovalado de acero fino cepillado. El 718 Boxster S dispone de tubos de escape dobles redondos centrales fabricados con acero fino cepillado. El sistema de escape deportivo opcional para todos los modelos se caracteriza por dos tubos de escape deportivos redondos ubicados en una posición central.

Cambio manual de seis velocidades de serie y PDK de siete velocidades opcional

Los modelos 718 incluyen de serie una caja de cambios manual de seis velocidades. Opcionalmente pueden equiparse también con el cambio de doble embrague (PDK). El cambio PDK incluye la función “Auto Start-Stop” perfeccionada, que desconecta el motor mientras rueda el vehículo aumentando así la eficiencia. El cambio PDK dispone también de las marchas virtuales para ahorrar combustible: a velocidades constantes, el control selecciona la marcha mayor posible. Con el fin de estabilizar el régimen de revoluciones del motor y evitar que se produzcan tirones debidos a una marcha en régimen bajo, el embrague conmuta la marcha correspondiente al mínimo deslizamiento.

Paquete “Sport Chrono” optimizado como opción

Con el paquete “Sport Chrono” opcional pueden mejorarse aún más las características deportivas del nuevo 718 Boxster. Al igual que en el modelo 911, el paquete “Sport Chrono” opcional ofrece tres ajustes diferentes: “Normal”, “Sport” y “Sport Plus”, así como el programa Individual. En base a los ajustes programados, existe la posibilidad de combinar individualmente el sistema PASM, el sistema de gases de escape deportivo, la función “Auto Start-Stop” y el alerón trasero a través del menú correspondiente en el cuadro de instrumentos. En los deportivos con cambio PDK, se añade el “Sport Response Button”, que se encuentra situado en el centro del interruptor selector de los programas de conducción. Pulsando este botón, inspirado en el automovilismo de competición, es posible adaptar de forma especialmente directa el comportamiento de respuesta del motor y del cambio de doble embrague, por ejemplo, en las maniobras de adelantamiento. Además, en combina-

ción con el paquete “Sport Chrono”, el “Porsche Stability Management” (PSM) de los modelos 718 Boxster ofrece un programa conectable individualmente: el “PSM Sport”. En este programa de conducción especialmente deportivo, los conductores con grandes ambiciones pueden acercarse a los valores límite de su vehículo en un ámbito seguro. El PSM permanece activo de fondo. En combinación con el paquete “Sport Chrono” perfeccionado, los conductores experimentan un placer de conducción a bordo del roadster similar al de las competiciones automovilísticas.

Chasis y asistentes de conducción

Chasis más deportivo: por primera vez se ofrece opcionalmente el chasis PASM

Uno de los puntos fuertes de los nuevos roadster es su ágil dinámica de conducción. El chasis, completamente readaptado, incrementa la velocidad del deportivo con motor central en las curvas. El mayor grado de dureza de los estabilizadores y de los resortes reduce, en la medida de lo posible, los movimientos de inclinación y cabeceo. Al mismo tiempo aumenta el confort del 718 Boxster: la adaptación aumenta la solidez y mejora la amortiguación durante la conducción por carreteras con grandes y pequeños desniveles. Gracias a una dirección electromecánica un 10 % más directa, los 718 Boxster pueden manejarse de forma aún más ágil y cómoda tanto en el circuito de carreras como en el tráfico diario. Por esta razón, Porsche prevé una mejora de los tiempos por vuelta en el Anillo Norte del Nürburgring del 718 Boxster S que, en comparación con el modelo anterior, sería superior a los 16 segundos.

Eje trasero reforzado para una mayor precisión y estabilidad transversal

Con el fin de seguir aumentando la precisión y la estabilidad transversal, los ingenieros de Porsche modificaron numerosos detalles en el área del eje trasero. De este modo, una nueva barra transversal refuerza el chasis auxiliar trasero aumentando así la rigidez transversal. Amortiguadores con émbolos y tubos de cilindro con un diámetro mayor posibilitan, asimismo, un guiado exacto de las ruedas a través de su alta rigidez. Las ruedas traseras, media pulgada más anchas, ofrecen a los neumáticos una base de apoyo mayor contribuyendo, junto con los neumáticos de nuevo diseño, a mejorar la estabilidad del nuevo 718 Boxster en las curvas.

Nuevo chasis deportivo PASM rebajado en 20 mm

Para los conductores más deportivos, Porsche ofrece el modelo 718 Boxster S, por primera vez, con chasis PASM opcional rebajado en 20 mm y una adaptación mucho más rígida en el modo "Sport". Además, el modelo puede seguir siendo equipado también opcionalmente con el sistema "Porsche Active Suspension Management" (PASM) con chasis rebajado en 10 mm. El chasis activo se ha readaptado nuevamente aumentando la dualidad entre el confort en los trayectos largos y la rigidez dinámica deportiva. Porsche introduce un sistema de sensores ampliado para aumentar, una vez más, el margen de control: ahora, un sensor

de altura mide los movimientos de los resortes en cada tubo portarruedas. Además, tres acelerómetros recogen la dinámica de los impulsos. De este modo, es posible controlar la amortiguación de manera más sensible y precisa.

Sistema de frenos reforzado con el sistema de frenado anticolisiones múltiples

El sistema de frenos perfeccionado se adapta a las mayores prestaciones de conducción con discos de freno de 330 mm delante y 299 mm detrás. El 718 Boxster va equipado con el sistema de frenos hasta ahora utilizado en el Boxster S. El 718 Boxster S, por el contrario, adopta las pinzas de freno con cuatro émbolos en el eje delantero procedentes del modelo 911 Carrera y las combina con discos de freno más gruesos. Porsche equipa los modelos 718 con el sistema de frenado anticolisiones múltiples. Este sistema puede reducir la gravedad de las posibles colisiones secundarias frenando el automóvil automáticamente tras haberse producido la primera colisión.

Porsche Stability Management con nuevo modo “PSM Sport”

La deportividad perfeccionada del roadster se extiende hasta la unidad de control del Porsche Stability Management (PSM): en combinación con el paquete “Sport Chrono”, el sistema ofrece un modo individual, denominado “PSM Sport”, que se activa a través de un botón PSM situado en la consola central. Este modo se diferencia funcionalmente del modo normal “PSM On” y puede activarse ahora también independientemente del modo “Sport Plus” del paquete “Sport Chrono”. Cuando se activa el modo “PSM Sport”, aparece una indicación en el cuadro de instrumentos y se enciende la lámpara “PSM Off”.

El nuevo modo “PSM Sport” posibilita a los conductores exigentes acercarse aún más a los valores punta –por ejemplo, en el circuito de carreras o en los entrenamientos de conducción en invierno con valores de fricción bajos. En comparación con el “PSM On”, la nueva función posibilita ángulos de deslizamiento claramente mayores y un mayor deslizamiento en las ruedas de propulsión. Gracias a esto, los conductores deportivos más exigentes pueden experimentar una conducción dinámica del deportivo sin tener que desconectar completamente el PSM. No obstante, el modo “PSM Off” sigue estando disponible y puede activarse pulsando prolongadamente el botón PSM. En los modos “PSM Off” y “PSM Sport” la realización de una fuerte frenada en el área de control del ABS activa el apoyo estabilizador del PSM en toda su extensión, hasta que vuelve a soltarse el freno.

Diseño y equipamiento interior

El nuevo diseño subraya el llamativo perfil

La familia 718 puede reconocerse a primera vista: el frontal del nuevo roadster muestra un diseño claramente más distinguido ofreciendo un aspecto más ancho y masculino. Este efecto se refuerza con los estrechos grupos ópticos traseros, situados por encima de las entradas de aire laterales, que integran las luces de posición y los intermitentes. Dos líneas horizontales en la parte central subrayan adicionalmente el ancho óptico del 718 Boxster. El nuevo concepto de motores turbo se refleja en el exterior a través de las entradas de aire de refrigeración frontales, notablemente más grandes. El frontal del 718 Boxster se completa con los nuevos faros principales bi-xenón con luz de conducción LED integrada. Opcionalmente pueden adquirirse faros principales LED con luz de conducción diurna de cuatro puntos.

Los rasgos distintivos de la silueta de la nueva gama de modelos son los guardabarros y las nuevas estriberas, las puertas, que prescinden de empuñaduras empotradas adicionales, y las dos láminas de las entradas de aire situadas delante del eje trasero, a través de las cuales el motor sigue aspirando el aire de proceso. Además, estas láminas alimentan a los intercooler con aire de enfriamiento. Las nuevas llantas de 19 pulgadas –en el 718 Boxster S de serie– y de 20 pulgadas opcionales acentúan el carácter deportivo del 718 Boxster. Debido a que las llantas del eje trasero son media pulgada más anchas que las de los modelos anteriores, también mejoran la dinámica transversal.

Detalles como el listón decorativo con el emblema Porsche, integrado entre los faros traseros, y el borde adicional, situado a la altura de los reflectores, le confieren a la nueva zaga del 718 Boxster un aspecto mucho más llamativo. Además, el diseño de la zaga es ahora más conciso. Los nuevos grupos ópticos traseros se caracterizan por la técnica tridimensional LED y la luz de freno de cuatro puntos.

Interior con el nuevo sistema “Porsche Communication Management” de serie

En el puesto de mando del 718 Boxster, el conductor encontrará el ambiente típico de Porsche refinado a través de nuevos elementos. El interior destaca por la mayor calidad de sus detalles. El equipamiento de cuero convence con una costura continua que discurre hasta la bandeja portaobjetos. El área superior perfeccionada del salpicadero refleja, con sus sublimes rejillas de aire, el marcado diseño tridimensional del exterior. El roadster se maneja de forma aún más precisa a través de un volante deportivo con un diámetro de 375 mm adoptado del 918 Spyder. Opcionalmente puede adquirirse el volante deportivo GT con un diámetro de 360 mm. Porsche ofrece todos los volantes opcionalmente como versión multifunción y calefactable. Además, cinco nuevos colores de interior posibilitan una configuración aún más personalizada de los modelos 718.

En el centro del interior perfeccionado se ubica el nuevo sistema de serie “Porsche Communication Management” (PCM) con preinstalación para el teléfono móvil, interfaces de audio y un potente sistema de sonido “Sound Package Plus” de 110 vatios. El sistema PCM puede ampliarse con módulos opcionales y adaptarse a las exigencias personales. El módulo Connect incluye una superficie de apoyo para conectar el smartphone con la antena exterior sin utilizar cables, un conector USB para iPod en la consola central, la aplicación “Apple CarPlay” con el control por voz “Siri” y la aplicación “Porsche Car Connect”.

Opcionalmente, puede adquirirse el módulo de navegación con control por voz para introducir los destinos de forma más confortable. El módulo de navegación ofrece una representación optimizada de mapas bidimensional o en perspectiva. También son posibles representaciones tridimensionales en algunas zonas determinadas. El módulo incluye la actualización gratis de los mapas durante los tres primeros años. Como ampliación del módulo de navegación también está disponible el módulo “Connect Plus”. Este módulo posibilita la fácil conexión de un smartphone con el sistema PCM y la utilización de funciones online como los servicios de información de navegación, el acceso a internet inalámbrico para aparatos WLAN y el módulo de teléfono LTE.

La historia

Porsche 718 – Leyenda deportiva con motor central

Las características de la filosofía del legendario Porsche Spyder con las denominaciones 550 y 718 son el motor central, la construcción ligera y el diseño, así como potentes y eficientes motores de cuatro cilindros. El equipo oficial de la marca y numerosos clientes particulares participaron con éxito en competiciones desde 1953 hasta mediados de los años 60 a bordo de este coche de carreras construido tanto para los circuitos como para las carreras por carretera y montaña. Numerosos pilotos particulares y célebres pilotos como Wolfgang Graf Berghe von Trips, Hans Herrmann, Graham Hill, Ricardo Rodríguez y Joakim Bonnier lograron llevarse a casa más de 1 000 victorias al volante de este rápido y ágil coche de carreras sacudiendo con fuerza las competiciones automovilísticas. A pesar de pilotar modelos equipados con pequeños motores bóxer de cuatro cilindros, los pilotos alcanzaron repetidamente la victoria imponiéndose a los modelos de la competencia equipados con motores más potentes.

La historia del Spyder es un desarrollo progresivo – típico de Porsche. Como primer bólido de pura raza fabricado en Zuffenhausen, el Porsche 550 (89 ejemplares), construido en 1953, marca el inicio de una gama evolutiva de coches de carreras con motor central. El sucesor de este modelo fue el Porsche 550 A Spyder (40 ejemplares), fabricado en 1956 y equipado con un chasis tubular y un potente motor. En 1956 el italiano Umberto Maglioli logró alzarse con la sensacional victoria de la Targa Florio a bordo de un Porsche 550 A. Esta competición automovilística era la más exigente de su época. Actualmente, el motor que alberga el 550 Spyder es tan legendario como el propio vehículo y es conocido como el “motor Fuhrmann”. El motor con cuatro árboles de levas en la cabeza.

El 718 RSK recoge títulos en todo el mundo y se proclama ganador del Campeonato Mundial de Marcas

Como sucesor del Porsche 550 A, en 1957 debuta el modelo 718 RSK (34 ejemplares). El automovilismo de competición y la técnica fueron factores decisivos en la denominación del nuevo modelo. Las siglas “RS” provienen del vocablo alemán “Rennsport” (automovilismo de competición) y la sigla “K” hace referencia a la geometría de la suspensión en forma

de K tumbada. Además, en comparación con el modelo anterior, el nuevo 718 mejoró en todos los aspectos básicos. El marco de tubos de acero sin soldadura ofrecía una alta rigidez y la máxima ligereza constructiva. Otros de los detalles perfeccionados fueron el motor, el chasis y los frenos de tambor.

El 718 RSK obtuvo éxitos en todo el mundo: en Las 24 Horas de Le Mans, en el Nürburgring, en Argentina, en el Riverside californiano y en numerosas competiciones de montaña. En la Fórmula 2, tanto el 550 A Spyder, como el 718 RSK demostraron el enorme potencial que encierran estas construcciones de Porsche. Desarrollado como monoplace, el 718/2 ganó incluso el Campeonato Mundial de Marcas de Fórmula 2 en 1960.

El Porsche 718 RS 60 se convierte en el líder del segmento

Cuando la Federación Internacional del Automóvil (FIA) crea una nueva norma que exige a los coches de carreras estar más cerca de la producción en serie, Porsche reacciona fabricando el modelo 718 RS 60 (19 ejemplares) para la temporada de 1960. El automóvil se convirtió rápidamente en líder del segmento de las versiones de 1,6 litros. Sus éxitos deportivos más significativos fueron las victorias generales conseguidas en la Targa Florio, Las 12 Horas de Sebring y el Campeonato de Europa de Montaña en los años 1960 y 1961. El 718 RS 61 Spyder (13 ejemplares), fabricado en octubre de 1960, fue utilizado principalmente por pilotos particulares y su punto fuerte era el nuevo eje trasero con brazo oscilante triangular.

Con el fin de aprovechar el potencial del 718 Spyder también en Las 24 Horas de Le Mans, Porsche desarrolló una versión coupé del 718 RS 61. En 1961 el 718 GTR todavía equipaba un motor de cuatro cilindros. En la temporada de 1962 se equipaba con frenos de disco y un motor de dos litros y ocho cilindros. El 718 W-RS Spyder participó en las competiciones celebradas entre 1961 y 1964 con estos dos tipos de motores. Esta pieza única, a la que los mecánicos apodaron cariñosamente “la abuela”, durante todos los años que duró su carrera automovilística, ganó el Campeonato de Europa de Montaña en 1963 y 1964 demostrando, una vez más, el enorme potencial que encierra el concepto del motor central desarrollado por Porsche.

	718 Boxster	718 Boxster S
Motor		
Tipo de construcción	Motor bóxer turbosobrealimentado	
N° de cilindros	4	
Válvulas / Cilindros	4	
Cilindrada	1.988 cm ³	2.497 cm ³
Carrera	91,0 mm	102,0 mm
Calibre	76,4 mm	
Potencia máxima	220 kW (300 CV)	257 kW (350 CV)
a rpm	6.500 1/min	
Par máximo	380 Nm	420 Nm
a rpm	1.950 – 4.500 1/min	1.900 – 4.500 1/min
Potencia unitaria (por litro)	111 kW/l (151 CV/l)	103 kW/l (140 CV/l)
Relación de compresión	9,5:1	
Par máximo	7.500 1/min	
Sistema de refrigeración	Refrigeración por agua con gestión térmica y bomba de agua conectable	
Distribución por válvulas	Regulación de los árboles de levas y conmutación de la carrera de la válvula VarioCam Plus en el lado de admisión y escape	
Suministro de aceite	Engrase por cárter seco integrado y bomba de aceite regulada en función de la demanda	
Sobrealimentación	Sobrealimentación monoturbo	Sobrealimentación monoturbo con VTG
Intercambiador de aire	Enfriamiento indirecto del aire de admisión (2 intercooler de aire-agua de temperaturas bajas y 1 intercooler de agua-aire)	
Sistema de escape	Sistema de escape de doble flujo con tubo de escape central de acero fino	Sistema de escape de doble flujo con tubo de escape doble central de acero fino
Tratamiento posterior de las emisiones de gas	Dos catalizadores de tres vías y diagnóstico de a bordo para controlar el sistema depurador de gases de escape	
Inducción de combustible	Inyección directa de gasolina (Direct Fuel Injection - DFI)	
Motor	Motor central, tracción trasera	

Los datos técnicos pueden variar en algunos países

	718 Boxster	718 Boxster S
Transmisión		
Caja de cambios	Cambio manual de seis velocidades con embrague monodisco y volante motor de doble masa, opcionalmente cambio de automático de doble embrague de siete velocidades (PDK)	
Diámetro del embrague	Cambio manual 240 mm; PDK 202/153 mm	
Transmisión	Cambio manual / PDK	
2ª velocidad	3,31/3,91	
2ª velocidad	1,95/2,29	
3ª velocidad	1,41/1,65	
4ª velocidad	1,13/1,30	
5ª velocidad	0,95/1,08	
6ª velocidad	0,81/0,88	
7ª velocidad	- /0,62	
Marcha atrás	3,00/3,55	
Eje trasero	3,89/3,62	
Chasis		
Eje delantero	Suspensión de construcción ligera (tipo McPherson, optimizada para Porsche)	
Eje trasero	Suspensión de construcción ligera (tipo McPherson, optimizada para Porsche)	
Dirección	Servodirección electromecánica con demultiplicación de dirección variable e impulso de dirección	
Demultiplicación de dirección	15,0:1 (posición central) hasta 12,4:1	
Diámetro del volante	375 mm	
Diámetro del radio de giro	10,98 m	
Sistema de estabilización de conducción	Porsche Stability Management (PSM) incluido el sistema ABS con funciones de frenado ampliadas	

	718 Boxster	718 Boxster S
Frenos		
Sistema de frenos	Pinzas de freno monobloque de aluminio con cuatro émbolos delante y detrás	Pinzas de freno monobloque de aluminio con cuatro émbolos delante y detrás
Discos de freno del eje delantero	Fundición gris; perforados con ventilación interna	
Diámetro	330 mm	
Grosor	28 mm	34 mm
Discos de freno del eje trasero	Fundición gris; perforados con ventilación interna	
Diámetro	299 mm	
Grosor	20 mm	
Llantas y neumáticos		
Llantas y neumáticos delante	8 J x 18 ET 57 con neumáticos 235/45 ZR 18	8 J x 19 ET 57 con neumáticos 235/40 ZR 19
Llantas y neumáticos detrás	9,5 J x 18 ET 49 con neumáticos 265/45 ZR 18	10 J x 19 ET 45 con neumáticos 265/40 ZR 19
Dimensiones		
Longitud	4.379 mm	
Ancho (con retrovisores exteriores)	1.801 mm (1.994 mm)	
Altura	1.281 mm	1.280 mm
Batalla	2.475 mm	
Ancho de vía delante*	1.515 mm (18")	1.515 mm (19")
Ancho de vía detrás*	1.532 mm (18")	1.540 mm (19")
Volumen del maletero y pesos Cambio manual / PDK		
Volumen del maletero	275 l (delante 150 l, detrás 125 l)	
Peso en vacío DIN	1.335/1.365 kg	1.355/1.385 kg
Peso total máximo permitido	1.655/1.685 kg	1.665/1.695 kg
Relación potencia/peso	4,5/4,6 kg/CV	3,9/4,0 kg/CV

* (tamaño de la llanta)

	718 Boxster	718 Boxster S
Prestaciones de conducción Cambio manual / PDK		
Velocidad máxima	275/275 km/h 171/171 mph	285/285 km/h 177/177 mph
Aceleración		
0-60 mph	4,9/4,7 s	4,4/4,2 s
0-60 mph con Sport+	- /4,5 s	- /4,0 s
0-100 km/h	5,1/4,9 s	4,6/4,4 s
0-100 km/h con Sport+	- /4,7 s	- /4,2 s
0-160 km/h	11,3/11,1 s	9,7/9,5 s
0-160 km/h con Sport+	- /10,8 s	- /9,2 s
0-200 km/h	18,3/18,1 s	15,2/15,0 s
0-200 km/h con Sport+	- /17,8 s	- /14,7 s
Combustible y emisiones Cambio manual / PDK		
Norma de emisiones	EURO 6	
Clase de carburante	Super Plus (98 ROZ)	
Consumo		
Urbano	9,9/9,0 l/100 km	10,7/9,5 l/100 km
Interurbano	6,0/5,7 l/100 km	6,5/6,0 l/100 km
Combinado	7,4/6,9 l/100 km	8,1/7,3 l/100 km
Emisiones de CO₂		
Combinado	168/158 g/km	184/167 g/km
Calificación energética (Alemania)	E/D	F/E
Capacidad del depósito	54 l	64 l
Aerodinámica		
Coefficiente de resistencia al aire c_w	0,31	0,32
Superficie frontal A	1,99 m ²	
c_w x A	0,62	0,64