

## Justo en el medio

**18/09/2019** Hace 50 años, Porsche llevó el motor central desde los circuitos hasta la producción en serie, con el 914. Las últimas versiones con motor por delante del eje trasero son el Porsche 718 Cayman GT4 y el 718 Boxster Spyder.

Antes de verlo, le precede un sonido llamativo. Primero emerge como un retumbar amortiguado que hace vibrar el aire. Después viene un crescendo cada vez más brillante, una sinfonía del tipo que solo puede crear un motor de seis cilindros atmosférico. Más emocionante a medida que sube de régimen. Unas fracciones de segundo después, sale de la curva de la pista de pruebas de Weissach un 718 GT4, el más potente y rápido de su clase, el cenit del concepto de motor central que Porsche llevó de la pista a la producción en serie hace cincuenta años. "Los deportivos de motor central de Porsche poseen rasgos de carácter que no han cambiado hasta la fecha", dice Andreas Preuninger, Director de la División de Coches GT. El conductor y el pasajero se sientan "más cerca de la máquina", lo que hace que la experiencia de conducir sea aún más emocional. "En mi opinión, esos son factores críticos en el éxito de nuestros coches deportivos con motor central".

Hasta 1969, no había ninguna duda al respecto; los vehículos de serie de Porsche tenían su motor en la parte trasera. Pero eso cambió con el Porsche 914, ese Targa audazmente dibujado y de formas cuadradas con el techo extraíble y escamoteable. Como un coche de carreras, el 914 mantuvo su motor bóxer de cuatro o seis cilindros delante del eje trasero, alrededor del cual el Diseñador Jefe de Porsche, Heinrich Klie, diseñó una carrocería que es innegablemente radical. El 914 es dieciocho centímetros más corto que el 911 S del modelo del año 1967, pero la distancia entre ejes es casi veinticuatro centímetros más larga. Con 1,23 metros de altura, es nueve centímetros más bajo que el 911 y cuatro centímetros más ancho. El resultado: un centro de gravedad excepcionalmente bajo con un peso reducido. Incluso el 914/6 con el motor bóxer de 110 CV, dos litros y seis cilindros del 911 T pesa sólo 980 kilogramos, con un centro de masas cercano al centro del coche. Todo esto, en conjunto, hizo del 914 -incluso con 80 CV- una máquina de conducción ágil y viva para los estándares de la época, pisando la carretera como una tabla. En los modelos de cuatro cilindros, la llave de contacto se introduce a la derecha y el freno de mano está a la izquierda del asiento del conductor.

"Los coches deportivos de motor central siempre han dado lo mejor de sí en carreteras estrechas y con curvas", dice Jan Roth. El Director de la Gama 718 lo resume brevemente: "Extremadamente ligero y ágil." Exactamente 115.631 unidades del 914/4 fueron construidas por Karmann en Osnabrück hasta 1976. Por otra parte, 3.338 unidades del 914/6 vinieron directamente de Zuffenhausen, hasta 1972. Además, allí se fabricaron once Porsche 916 con 210 CV, doce 914/6 GT para competición y dos prototipos con motores de carreras de ocho cilindros, especialmente contruidos para Ferdinand Piëch y Ferry Porsche.

El 914 fue inicialmente una rareza, fruto de una colaboración entre Volkswagen y Porsche que finalizó poco después de comenzar. Hoy en día, este deportivo con motor central constituye un icono de su

época, una época en la que el color Signal Orange de los coches se introdujo también en la decoración de los baños de la clase media, las faldas se acortaron, las patillas se alargaron y los bajos de los pantalones alcanzaron diámetros colosales. Sin embargo, el 914 nunca fue una moda. De hecho, el concepto de motor central se utilizó ya en la década de 1930. Ferdinand Porsche lo incorporó al Auto Union Tipo 22 de carreras, en 1934. En el primer coche deportivo de Porsche, el 356 "Nº 1" Roadster de 1948, el motor de cuatro cilindros estaba situado delante del eje trasero, alineado centralmente con la transmisión. Pero Ferry Porsche consideró que aquel descapotable de dos plazas no ofrecía suficiente espacio. Para el modelo coupé, el motor se desplazó hacia atrás, lo que dejó espacio para dos asientos suplementarios y equipaje: el nacimiento del Porsche clásico.

La idea del motor central contribuyó a la leyenda Porsche. A los pilotos americanos les encantaba el 550 Spyder. El impresionante biplaza de aluminio tenía un motor de 110 CV inicialmente y, después, de 135 CV, con ejes verticales para la distribución y cuatro cilindros. James Dean, la figura rebelde y de culto, siempre joven, pereció en uno de ellos. Para alinear en competición el 904 de motor central, oficialmente el 904 Carrera GTS, Porsche tuvo que construir primero cien unidades matriculables. Debido a la demanda, al final fueron 116. Ferdinand Alexander Porsche diseñó la carrocería de resina sintética del 904.

Y, sin embargo, tras el final de la producción del 914, el concepto de motor central se congeló durante dos décadas en Porsche. Zuffenhausen se concentró en los coches deportivos de cuatro cilindros transaxle como los 924, 928, 944 y 968, hasta el estreno mundial del Boxster en 1996. Su motor de seis cilindros refrigerado por agua se colocó por delante del eje trasero. Sus excepcionales cualidades dinámicas causaron sensación desde el principio. En 2005, con el Cayman, se lanzó una versión coupé. "Por supuesto", recuerda Jan Roth, "la decisión a favor del motor central en la década de 1990 también estuvo influenciada por el deseo de distinguir al Boxster del 911. Además del concepto visiblemente diferente, la distribución más equilibrada del peso y el hecho de tener las masas cerca del centro del vehículo crean una experiencia de conducción única". El Boxster y el Cayman fueron un éxito. En el año 2016 se lanzó la cuarta generación de esta gama de modelos. La nueva designación 718 recuerda al 550 Spyder de los años 50 y a los posteriores 718. Como entonces, se utilizan motores de cuatro cilindros, aunque en este caso con turbocompresor.

En este año llegan las versiones superiores: el 718 Cayman GT4 y el 718 Boxster Spyder. Una vez más, el Cayman GT4 contará con un motor de seis cilindros atmosférico de régimen alto. Es aún más potente que el modelo anterior y también impulsa el Boxster Spyder que, junto con la suspensión y el control de estabilidad, se asemeja a un GT4 abierto. "Construimos ambos coches para verdaderos aficionados, para pilotos y puristas que han esperado estos modelos y a los que no necesitamos convencer de las ventajas del concepto de motor central", subraya Andreas Preuninger. "No compran un 718 GT4 o 718 Spyder por sus características, sino por pura devoción".

Estos coupé y descapotable son un despliegue de refinamientos técnicos. El motor bóxer de cuatro litros completamente rediseñado, ahora con 420 CV, adopta componentes esenciales del nuevo 911, incluyendo su electrónica. La desconexión selectiva de cilindros puede interrumpir el funcionamiento en tres de los seis a velocidad de crucero, lo que reduce considerablemente el consumo. Los filtros de

partículas ayudan a cumplir con los estándares de emisiones actuales.

El Spyder se distingue por un chasis que, como el GT4, tiene componentes ligeros de aluminio del 911 GT3 y de la versión Cup. Los neumáticos de alto rendimiento de nuevo desarrollo garantizan un agarre aún mayor con mezclas de goma especiales. Y los sistemas de dinámica de conducción Porsche Active Suspension Management (PASM) y Porsche Stability Management (PSM) se han ajustado con precisión para que trabajen perfectamente con las nuevas funciones. Y, como en todos los modelos GT de Porsche, también se pueden desconectar completamente. Los frenos cerámicos opcionales reducen las masas no suspendidas hasta en 4,75 kg por rueda, casi el 50 por ciento.

La aerodinámica es parte de las prestaciones. El concepto de motor central ofrece suficiente espacio en la parte trasera para un difusor que mejora el apoyo aerodinámico del GT4 en un 25 por ciento y reduce la elevación del Spyder a la mitad, sin aumentar la resistencia. Es lo que Markus Atz, Jefe de Proyecto de los Vehículos GT de Calle para Competición, denomina "eficiencia aerodinámica".

¿Y la excepcional estabilidad que una vez definió al 914? "Gracias a la moderna cinemática de la suspensión y al alto agarre de los neumáticos, los deportivos de motor central como el GT4 o el Spyder parecen casi de otro planeta, incluso sin los sistemas de control de estabilidad del vehículo activados", dice Atz con una sonrisa irónica. "Cincuenta años de desarrollo continuo dan su fruto".

## Consumption data

### 718 Spyder

Fuel consumption / Emissions

WLTP\*

consumo combinado de combustible (WLTP) 11,1 – 10,7 l/100 km  
emisiones combinadas de CO2 (WLTP) 251 – 242 g/km

### 718 Cayman GT4

Fuel consumption / Emissions

WLTP\*

consumo combinado de combustible (WLTP) 11,1 – 10,7 l/100 km  
emisiones combinadas de CO2 (WLTP) 251 – 242 g/km

\*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, COEmissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, [www.dat.de](http://www.dat.de)).

## Link Collection

Link to this article

[https://newsroom.porsche.com/es\\_ES/producto/2019/es-porsche-914-718-spyder-cayman-gt4-motor-central-atmosferico-18727.html](https://newsroom.porsche.com/es_ES/producto/2019/es-porsche-914-718-spyder-cayman-gt4-motor-central-atmosferico-18727.html)

Media Package

<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/7f6e6bd6-decb-407b-9b4f-d848dd39ae8d.zip>