

Porsche 914 y 718: distintos pero con mucho en común

13/04/2021 Cuatro cilindros y motor central: el Porsche 914/4 era el modelo de entrada de Porsche en 1969, mientras que hoy ese honor le corresponde al 718. Esta comparación muestra qué queda del mítico 914.

Un Porsche 718 Cayman T puede ser muchas cosas, pero ciertamente no el sucesor del Porsche 914/4. Incluso sus siluetas son bastante diferentes, coupé y targa.

Puede parecer una comparación imposible. Sin embargo, hay quien ve relación en sus características esenciales. Por ejemplo, Olaf Johannes Häner, que atesora más de 30 años de amor por los clásicos. Este ingeniero es una persona emocional, a pesar de la tendencia a la racionalidad que conlleva su trabajo. En su taller de Horstmar, en el distrito alemán de Steinfurt, se ha construido un pequeño oasis: una gasolinera de la década de 1960 donde guarda su pequeña colección de autos de época. Primero fueron Volkswagen, pero su corazón pertenece a Porsche.

El 914/4 de Porsche y Volkswagen

Uno de sus favoritos, obviamente, es su Porsche 914/4 de color verde. El elemento que une ambos mundos: diseñado en Porsche, con financiación de Volkswagen y motores de cuatro cilindros fabricados en Wolfsburgo. Lo ensamblaba el fabricante Karmann, en Osnabrück (Alemania), no lejos de la actual casa de este caballero de Paderborn, donde vive con su mujer y sus dos hijos, que comparten la afición de su padre.

Hoy le traemos un invitado: el Porsche 718 Cayman T. Tentación azul sobre el hormigón gris, 300 CV (220 kW) en lugar de los 100 del 914/4 2.0. "Si hoy me comprara un Porsche nuevo, sería exactamente este. Es puro, con cambio manual y motor central, todo lo que me cautiva. En lo que a mí respecta, la forma es un verdadero acierto. Todo es perfecto, cada línea es ideal".

Häner se pone al volante. Es como si el auto estuviera hecho para él, aunque no hay mucho en el interior hecho para los más puristas. De acuerdo, en las puertas hay lazos en vez de las habituales manijas, pero eso es todo. Tiene asientos deportivos eléctricos y los sistemas de infoentretenimiento y navegación no son tan sencillos como Häner esperaba. Ahí no se parece en nada a su 914. Eso sí, el 718 T viene de serie con un gran compartimento en la consola central en lugar del módulo Porsche Communication Management, que es opcional.

La 'T' significa tradicionalmente 'Touring' en Porsche y es sinónimo de placer de conducción verdaderamente puro. El 718 T viene equipado con una suspensión deportiva que rebaja la carrocería 20 milímetros y que incluye amortiguadores adaptativos, el paquete SportChrono, con modos Sport y Sport Plus, y soportes activos de la transmisión. El sistema Torque Vectoring con bloqueo mecánico del diferencial trasero, que distribuye la potencia de forma óptima entre las dos ruedas motrices, también forma parte de los elementos de serie del T. Y no hay que olvidar la dirección extremadamente sensible, que permite a este atleta de motor central tomar las curvas con precisión por muy animado que sea el ritmo.

Elementos del chasís para el placer de conducir

Condiciones ideales, por tanto, para convertir las prestaciones del motor bóxer en dinámica lateral. Los 300 CV de potencia del turbo de 1988 cc y cuatro cilindros pueden hacer frente sin problemas a los 15 kilogramos de peso extra que tiene en comparación con el Cayman básico, debido al equipamiento adicional del chasís implementado en la versión T por los ingenieros de desarrollo. El 718 T, con sus 1380 kilogramos, puede acelerar de 0 a 100 km/h en 5,1 segundos, gracias a su relación peso/potencia de 4,5 kilogramos por caballo. No hay realmente ningún retraso en la entrega de potencia. Los 380 Newton metro de par motor están disponibles casi instantáneamente por la respuesta del turbocompresor.

De serie, transmite la potencia una precisa caja cambios manual de seis velocidades. La palanca acortada se adapta perfectamente a la mano. Por supuesto, el 718 T se reconoce al instante gracias a su correspondiente anagrama. Esta versión del 718 Cayman también cuenta con llantas de aleación de 20 pulgadas Carrera S en gris titanio de alto brillo, retrovisores exteriores en gris ágata y un sistema de escape deportivo con salidas dobles cromadas en negro de alto brillo, situadas en el centro.

Pero si esto suena bien sobre el papel, espere a conducirlo realmente. ¿Llevar un Cayman desde el Cabo Norte hasta Gibraltar? Fácilmente y con placer. Por supuesto, este auto puede hacer todo mejor que el Porsche 914/4. Sería vergonzoso que no se hubiera hecho ningún progreso en más de 50 años. Pero incluso si Häner se deja tentar por el nuevo 718 ("Bueno, puedes dejarlo aquí si quieres. Todavía queda un poco de espacio en el taller"), no sería suficiente para deshacerse de su "Volks-Porsche".

Lo de 'VoPo' apareció en la prensa desde el lanzamiento del auto. Por aquel entonces, Huschke von Hanstein rogó a los periodistas que no lo escribieran. El coche no tenía nada que ver con la odiada Policía Popular de Alemania Oriental (la Volkspolizei). Pero, a pesar de sus peticiones, esa horrible palabra acabó saliendo a la luz. Este pequeño y divertido auto, surgido de un apretón de manos entre Heinrich Nordhoff y Ferry Porsche, fue desarrollado con fondos de Volkswagen y se convirtió en la manzana de la discordia. El zar de VW, Nordhoff, murió. Su sucesor, Kurt Lotz, no quería saber nada de tratos dudosos como ese. El planteamiento de este antiguo oficial de la Wehrmacht era que, si lo pagaba Volkswagen, debía ser vendido como un Volkswagen.

El 914 como un auténtico Porsche

Tras un largo periodo de idas y venidas, fue fundada la Volkswagen-Porsche-Vertriebsgesellschaft. En Alemania, el 914 debía ser vendido como VW-Porsche. Sólo el 914/6 y el 916 recibieron el logotipo Porsche. Sin embargo, para Porsche fue un buen negocio, ya que de repente pudo beneficiarse de los numerosos nuevos concesionarios de Audi creados por Volkswagen-Audi-NSU en Estados Unidos. Así que, a partir de ese momento, el 914 se situó al lado de los Audi recién lanzados, ¡y era un Porsche! La 'deficiencia' de VW fue eliminada. Muchos aficionados en Alemania desconfiaban del 914/4, pero la propia Porsche reconoció el 914 como un auténtico deportivo de los suyos.

Olaf Häner nunca pudo entender este debate. Siempre tuvo claro que, tarde o temprano, tendría un Porsche 914 y adquirió este en California (Estados Unidos). Combinó unas vacaciones familiares con la búsqueda de uno de estos modelos. El primer propietario quería desprenderse de su 914, que solo había sido repintado una vez. Sus hijas habían aprendido a conducir en él, pero ahora este pequeño auto verde permanecía estacionado. Eso fue en 2009. Desde entonces, el 914 forma parte de la flota de Olaf. Los parachoques eran originalmente negros. Olaf, aficionado a Porsche, los hizo cromar pero, por desgracia, uno de los parachoques fue destruido en el proceso. Así que compró uno nuevo por un precio elevado y ahora está contento con su pequeño Targa.

Los 100 caballos son suficientes para el 914, que fue fabricado en 1974 y pesa 970 kilogramos. Necesita 10,5 segundos para pasar de 0 a 100 km/h y puede llegar casi a los 200 km/h ("bueno, un poco más en realidad"). Y a Olaf no le importa que el motor también haya sido utilizado en el menos popular 'Nasenbär', el VW 411/412 y la furgoneta VW. Le encanta su conducción abierta, la dirección precisa, la baja altura de la carrocería y el enorme maletero. Así que lo tiene claro: "¿Cambiarlo? De ninguna manera. Pero tampoco me importaría tener un 718 T. Estaría bien".

Información

Artículo publicado en la edición número 15 de la revista Porsche Klassik.

Derechos de autor: Las imágenes publicadas aquí tienen derechos de autor de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Alemania) u otras personas. Está prohibida la reproducción total o parcial sin autorización escrita de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Por favor, contacte con newsroom@porsche.com para más información.

Image Sublines

Path: media/imágenes/img_2.jpg
Title: 718 Cayman T, 914, 2021, Porsche AG
Subline: El logotipo iluminado de Aral señala el camino a través de la gasolinera hacia la sala de entretenimiento que hay detrás. El taller de Olaf es un lugar para pasar buenos ratos. También queda espacio para dejar allí el Porsche 718, según él; lamentablemente habrá que devolverlo.

Path: media/imágenes/img_3.jpg
Title: Olaf Häner, 718 Cayman T, 914, 2021, Porsche AG
Subline: ¿Subiendo de nivel? Olaf Häner aprecia la diversión que ofrece su Porsche 914/4 por encima de todo. No obstante, el Cayman de 300 CV, con su ágil eje trasero, traslada ese mismo concepto a la era actual. Sin duda, es un auto más útil para el día a día.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2021/vehiculos/PLA-porsche-klassik-comparativa-914-718-cayman-t-modelos-de-entrada-cuatro-cilindros-24163.html

External Links
https://www.porscheklassik.com/

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart