



PORSCHE



El nuevo Boxster Spyder

Sin ataduras

Reducir una idea a lo esencial. Convertir antiguos valores en nuevas escalas.
Trastocar un concepto de vehículo, a pesar de ser considerado desde siempre un clásico.
¿No son todo esto contradicciones en sí mismas?

Todo lo contrario, porque precisamente con estos principios nuestros ingenieros han
convertido en realidad por fin, su sueño más deseado. El sueño de un roadster, que
jamás había existido en esta forma. Porque es más original, y más deportivo que nunca.
El sueño del Boxster Spyder.





**Es en cierto modo paradójico
que como más libre se siente uno
es cautivado por completo por algo.**



El nuevo Boxster Spyder.

¿Un automóvil deportivo que sólo es exponente de sensaciones de conducción incompatibles? ¿En una época en la que todo gira en torno a obligaciones, sentido común y confort?

Exacto. Nuestros ingenieros mantuvieron coherentemente la fidelidad a la tradición Porsche. El resultado: el nuevo Boxster Spyder. Más enérgico, fibroso y deportivo que nunca.

En pocas palabras, tal como sólo podría salir de Porsche. El objetivo general: aumentar las prestaciones, naturalmente. Pero de forma inteligente. No se trata simplemente de

añadir un par de caballos más. Al contrario, se trata de poner en cuestión cada gramo. Pero sin olvidar que en primer término están las exigencias del conductor. La necesidad

de experimentar la propia deportividad, por ejemplo. O de exteriorizar la propia actitud purista. La exigencia: echar fuera todo el confortable lastre. El resultado: sin techo plegable

eléctricamente, sino una capota manual. Sin climatizador. Sin radio. Sin sujetavazos. El mayor confort quizá: dos maleteros. Además de eso: puertas de aluminio. Llantas especiales de

19 pulgadas en diseño de arquitectura ligera. Asientos deportivos envolventes. Una potencia de 320 CV, 10 CV más que el Boxster S. Una carrocería descendida en 20 mm. Un chasis

deportivo duro. Un bloqueo transversal mecánico del eje trasero. Y un diseño que no sólo hace visible esta combinación de fuerza, deportividad, purismo y eficiencia,

sino que la agudiza aún más. En pocas palabras, un deportista extraordinario liberado de 80 kg de peso con una relación peso-potencia escasamente por debajo de 4 kg/CV.

Una experiencia de conducción que en realidad sólo se puede describir con dos palabras: sin ataduras.

Quien desee reinventarse, debería liberar su mente en primer lugar.

El concepto Boxster Spyder.

El coherente concepto de motor central. La excepcional arquitectura ligera. La extraordinaria agilidad. La maniobrabilidad de precisión. La experiencia de conducción sin concesiones. De acuerdo, nada de esto es una novedad en Porsche. Ya a comienzos de los años sesenta, con el 718 RS 60 Spyder, el sucesor del legendario 550 Spyder, Porsche creó un roadster que escribió la historia del automovilismo deportivo exactamente con éstos rasgos de carácter. Tanto en las carreras de montaña como en la carretera.

Así pues, mantener el nombre Spyder como sinónimo de la esencia de un roadster es cuestión de mera coherencia. Como la de seguir remitiéndose a los antiguos valores. Al purismo, por ejemplo. La renuncia al moderno confort en aras de la deportividad. También hubo unanimidad sobre otra cosa: como su propio nombre indica, un concepto de vehículo descapotable no precisa en realidad techo alguno. Y menos uno eléctrico. Y, en caso de precisarlo, deberá ser manual: un todo. Una medida radical que

dio carta blanca a nuestros diseñadores para recrear por entero su estampa general. Uno de los resultados más llamativos: la trasera extremadamente deportiva con dos pronunciadas protuberancias.

También encontrará referencias inconfundibles a la historia Porsche en la pintura de serie (Blanco Carrara, Rojo Guardia, Negro), en el anagrama Porsche derivado de los años sesenta en el lateral del vehículo, en el nuevo diseño de las tomas de aire en versión deportiva

de competición o en la configuración deliberadamente reducida del habitáculo interior.

En conclusión, el Boxster Spyder es un automóvil deportivo que apunta directo al corazón. Porque constituye la esencia de la historia vivida en el automovilismo de competición. Porque ha sido construido por personas que forman parte de esa historia. Para personas que se reencuentran precisamente aquí.



¿En qué se reconoce la belleza natural?
En que resplandece por sí sola, sin necesidad de adornos.

El diseño.

Conducir un Boxster Spyder no constituye, en realidad, decisión alguna. Es más bien un reconocimiento. A la diversión incondicional al volante. A eso que aprecian los entusiastas del roadster: una dinámica que se siente y se ve.

Las exigencias que nuestros diseñadores se plantearon a sí mismos eran, como siempre, extremadamente altas. El objetivo: transmitir un mensaje inconfundible desde el

primer instante. Exteriorizar lo que le aguarda al conductor: rigurosa autenticidad. Fuerzas gobernables con absoluta precisión. Puro desenfreno.

¿Cómo? Con un principio que se extiende a lo largo de toda la historia Porsche: coherente diseño de arquitectura ligera. O mejor, prestaciones inteligentes. Dejando de lado lo superfluo, quizá también aspectos a los que se ha tomado cariño, lo presuntamente sobrentendido.

Pero logrando precisamente por eso un efecto inmanente. Una verdadera sorpresa, incluso para los entusiastas: la sensación originaria del roadster.

En el Boxster Spyder esta sensación surge de un inconfundible diseño deportivo. De un juego de formas que, típicamente Porsche, abre nuevos caminos.



Algunos ejemplos singularmente llamativos: su toldo viene a sustituir la capota eléctrica. En la trasera predominan dos destacadas y dinámicas protuberan-

cias. Parecen casi dos poderosas masas musculares. Con la capota abierta, constituyen la extensión estética de los arcos antivuelco esmaltados en negro.

¿Jugando con las formas, pues? Más bien al contrario. Añadir algo más a un diseño estrictamente purista sólo tenía sentido si ello implicaba también unas mejores

prestaciones. La consecuencia: una mejorada aerodinámica en la conducción a cielo abierto.

Quien da mucho de sí mismo, recibe más a cambio. Una estampa extremadamente deportiva, por ejemplo.

Abrir nuevos caminos en el diseño. Para nosotros significa también echar la vista atrás. A unos tiempos en los que conducir un roadster todavía se consideraba un desafío. Y, ciertamente, de esos a los que uno prefiere enfrentarse al volante de un Porsche.

En el Boxster Spyder la propia pintura del vehículo remite ya a una larga tradición. El purista Blanco Carrara hace referencia a la historia del automovilismo de competición, vinculada de forma inseparable al nombre Porsche. También el color Plata Ártico Metalizado disponible

opcionalmente refleja relatos de una larga historia de automovilismo de competición. Del mismo modo que el anagrama Porsche en el lateral del vehículo, un descarado guiño a los años sesenta.

Otra reminiscencia más: el spoiler fijo, que traza un dinámico remate en la trasera del Boxster. Hasta aquí los efectos visibles. ¿Y las sensaciones perceptibles? Empuje ascensional reducido. Una relación inmediata con la carretera y, por tanto, experiencias de

conducción aún más intensas. Que no quedan sin comentar: la doble salida de escape de doble tramo en color negro dice la última y audiblemente deportiva palabra en la trasera.





Pero la primera impresión también depende de pequeños y aparentemente inapreciables detalles.

En las tomas de aire delanteras, resaltadas por un marco en color titanio, se han alojado luces de posición LED de carácter minimalista.

Igualmente minimalista: Los tirantes de las tomas de aire de las secciones laterales traseras han sido reemplazados por rejillas abiertas.

La decisión a favor de las puertas de aluminio no requirió mucho debate. Una sola cifra tuvo un contundente efecto de convicción: alrededor de 15 kg menos. Las ventanillas laterales de nuevo diseño subrayan la estirada línea lateral del vehículo (véase página 22).

Coherentemente excluido del propósito reduccionista quedó el capítulo de la seguridad pasiva. La protección contra impactos laterales en las puer-

tas, los arcos de seguridad y un sistema global de airbags, entre otros aspectos, ponen de relieve el calado de las reservas de seguridad que también puede ofrecer un concepto de vehículo marcadamente purista.

En conclusión, el lenguaje formal del nuevo Boxster Spyder concreta lo que le aguarda a su conductor: una experiencia de conducción sin ataduras. Y expresa así una irresistible invitación: la de aceptar el desafío Boxster Spyder.



El mal tiempo no existe.
Sólo la actitud equivocada.

El toldo.

Sentarse al volante. Abrocharse el cinturón. Arrancar, con la izquierda, naturalmente. Iniciar la marcha. Esas deberían ser, resumiendo, las principales tareas del conductor. Desde esta perspectiva, manejar con un botón un techo eléctrico parece casi un lujo. Así que fuera. El resultado: 21 kg de ahorro de peso. Un servicio que incluso hemos agradecido públicamente a nuestros ingenieros en un anuncio (véase página 23).

La nueva dedicación de nuestros diseñadores: algo que vuelve aún más inconfundible al nuevo Boxster Spyder.

Una combinación bipieza de toldo y protección contra las inclemencias. Sin una refina-da electrónica. Sin motores de accionamiento. Porque así ahorramos peso. Una capota, pues, que le protege del sol con las ventanas abiertas. Una genuina sensación de conduc-ción al aire libre. Y con la que, puesta, podrá disfrutar plena-mente de la pura sensación roadster incluso en los días más desapacibles. Nada más y nada menos. Y que caracteriza decisivamente la estampa del Boxster Spyder a pesar, o quizás precisamente por ello, de su sobriedad.

Coherencia: sólo se encuentra disponible en un discreto color negro. Por decirlo de algún modo, «el pequeño vestido negro» para la carretera. La capota se guarda en la parte

delantera del maletero trasero sin restringir el espacio del maletero.

¿Su manejo? Una sola persona se hace con ella en pocos minutos. Las piezas relevantes

para su montaje o desmontaje se han mantenido en color rojo. Esto facilita el montaje. O mejor aún, el calentamiento antes de comenzar la primera fase de entrenamiento.

La velocidad máxima posible con la capota cerrada: 200 km/h. El Boxster Spyder no es apropiado para pasar por túneles de lavado. Pero, ¿qué deportista de raza se va a la ducha caliente si

puede seguir rindiendo al aire libre?



Toldo



Toldo



Toldo y protección contra las inclemencias



Los techos pesan demasiado.

El nuevo Boxster Spyder.



No todos los artistas escapistas trabajan con trucos.

El propulsor.

¿Más potencia igual a más dinámica de conducción? A nuestros ingenieros esta ecuación siempre les resultó excesivamente simple. En Porsche lo que cuenta desde hace más de 60 años de construcción de automóviles

deportivos es la relación peso-potencia. La proporción entre una reducida masa, para una excelente agilidad, y una elevada potencia, para unas prestaciones extraordinarias.

Precisamente por eso, a los 80 kg de peso ahorrado se contraponen un motor boxer de 3,4 litros y superior potencia. Supera incluso los impresionantes valores de motorización del Boxster S en 10 CV.

En general, los 235 kW (320 CV) a 7.200 rpm de ahora desahorran un impulso de progresión mucho más vertiginoso. El par motor máximo: 370 Nm a 4.750 rpm.

El resultado: unos datos extraordinarios de potencia, una elevada suavidad mecánica, una capacidad de tracción óptima y una capacidad de aceleración enorme. Y, unido a una arquitectura ligera muy estudiada, una

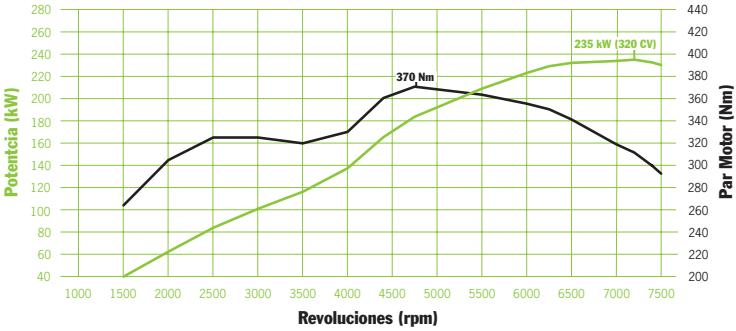
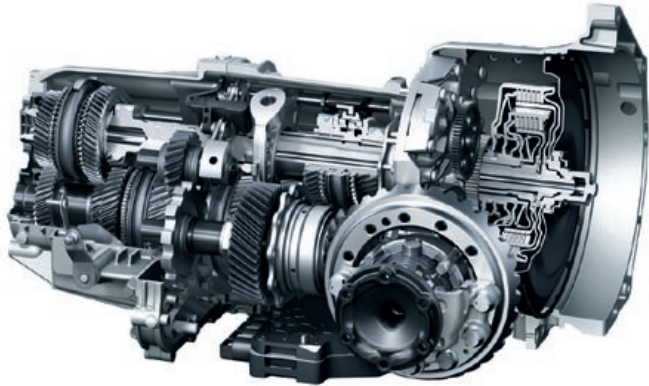


Diagrama del motor del Boxster Spyder: 370 Nm a 4.750 rpm, 235 kW (320 CV) a 7.200 rpm.

Diagrama de potencia y de par motor del Boxster Spyder



Cambio Porsche Doppelkupplung (PDK) de 7 velocidades

relación peso-potencia escasamente por debajo de 4 kg/CV. El menor movimiento del pedal acelerador desata una progresión irresistible, que permite al Boxster Spyder resolver en 5,1 segundos la aceleración de 0 a

100 km/h. Su velocidad máxima: 267 km/h, circulando sin capota. Y acompañado de un sonido espectacular. Este caudal de potencia es trasladado a la carretera por medio de una caja de cambios manual de seis velo-

idades de guiado muy preciso. De este modo, los cambios de marcha se convierten en entreactos de una genuina y activa experiencia de conducción.

¿Reservas de confort? Sólo caben en el concepto en tanto estén coherentemente a la altura en materia de deportividad. Como el cambio Porsche Doppelkupplung (PDK, véase catálogo general del Boxster, página 42) de carácter

opcional. Para cambiar de marcha en milisegundos sin interrupción de la fuerza de tracción. Las ventajas: mejores valores de aceleración con un simultáneamente elevado confort de conducción. Así como una notable reducción del consumo.

En Porsche todo se puede incrementar. Esto no es una confesión, sino nuestro incentivo.

Los deportistas de alto rendimiento siempre impresionan con unos valores cardiacos extraordinariamente poderosos. En Porsche no es ninguna novedad.

El corazón del Boxster Spyder convence por la contundencia de su latido. Y por una gama de pulsaciones que no sale del margen del alto rendimiento. El motor incorpora de serie inyección directa de gasolina (Direct Fuel Injection – DFI).

El combustible es inyectado directamente en la cámara de combustión de forma dosificada y con una exactitud de milisegundos, a través de las válvulas de inyección accionadas electromagnéticamente. El ángulo de proyección y el grado de conicidad se han adaptado para una formación de mezcla y combustión óptimas. El resultado: más potencia y más par motor con unos reducidos valores de consumo y emisiones.

Las tecnologías actuales de motorización como, por ejemplo, el sistema VarioCam Plus, proporcionan una eficiencia adicional. El sistema incrementa el par motor a bajas revoluciones y la potencia a altos regímenes. La inyección y el encendido son controlados por la electrónica del motor. El conductor regula el despliegue de potencia con un acelerador electrónico que dosifica con toda exactitud.

El sistema de escape, con la impresionante doble salida de escape de color negro, no sólo aporta acentos estéticos. También adopta una audible actitud en materia de prestaciones: cualquier cosa menos un susurro. Y opcionalmente también: con el sistema de escape deportivo opcional.



**En primer término está lo que al final
marca la diferencia: la sensación.**

El chasis.

El Boxster Spyder es algo más que un simple deportivo. Es una máquina deportiva. Su propio desarrollo constituyó un desafío cautivador. Ahora se trata de responder de forma adecuada a la impetuosa movilidad de este deportista. De exprimir plenamente la proximidad a la carretera. De liberar sobre el asfalto las fuerzas ganadas a base de arquitectura ligera y motorización de superior potencia.

El Boxster Spyder incorpora de serie un chasis muy deportivo. Esto significa: muelles rígidos y cortos, grandes barras estabilizadoras en el eje delantero y en el trasero y un ajuste más duro de las fases de estiramiento y compresión de los cuatro amortiguadores. La carrocería ha sido descendida 20 mm con respecto al Boxster S, tanto en el eje delantero como en el trasero.

¿El resultado para el conductor? Puede adentrarse en la pura dinámica de conducción de forma aún más inmediata. Prácticamente sin movimientos de balanceo y cabeceo del vehículo. Con una agilidad que convierte cada curva en una experiencia inolvidable, sobre todo en conducción descapotada. Pero incluso esta experiencia puede perfeccionarse: El bloqueo transversal del eje trasero de serie mejora una vez más la tracción de las ruedas traseras

motrices sobre firmes con diferentes valores de fricción. Y al salir acelerando de curvas estrechas. Además, reduce las reacciones a los cambios de carga en curvas de trazado rápido, así como el uso del sistema de regulación PSM (véase catálogo general del Boxster, página 63). El comportamiento en conducción en las situaciones límite resulta aún más soberbio. El vehículo se mantiene mejor en la trazada. En otras palabras, máxima diversión al volante en cada curva.



Incluso el carácter más fuerte tiene debilidades. No desear moverse un solo milímetro de su posición, por ejemplo.



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)

Carácter deportivo sin peros. También las ruedas, el calzado de velocista por llamarlo de algún modo, tienen en cuenta este rasgo. El nuevo Boxster Spyder calza de serie ruedas de 19 pulgadas de nuevo desarrollo. Más concre-

tamente, las más ligeras que es posible obtener de Porsche en este tamaño. Y que llevan el principio de la arquitectura ligera literalmente de la cabeza a los pies. La consecuencia: una reducida masa no suspendida. Una

excelente capacidad de respuesta. Una incrementada agilidad. ¿Puede ser aún más deportivo? Naturalmente, con los paquetes opcionales Sport Chrono Paket y Sport Chrono Paket Plus. La mentalidad subyacente: un reglaje

todavía más musculoso del motor, para una indomable diversión al volante. Con la tecla SPORT de la consola central se activa la modalidad deportiva. En consecuencia, cada toque del acelerador es transformado

de forma más rápida y firme. ¿Es posible una mayor dinámica? Claro que sí. El PDK opcional y la tecla SPORT PLUS dan una respuesta inequívoca. Dos funciones vienen a diluir los límites con el automovilismo de competición.

El «Launch Control» (asistente de salida) aglutina la enorme fuerza del Boxster Spyder y la predispone para una aceleración de salida con maneras de competición. La segunda función: la «estrategia de competición».

Para unas velocidades de cambio de marchas aún más rápidas, unos tiempos de cambio extremadamente cortos y unos puntos de cambio óptimos. En pocas palabras, para obtener la máxima aceleración. También

en la curva de euforia de su piloto. El nuevo Boxster Spyder. Un roadster reducido sin concesiones a la pura deportividad. Sin restricciones en cuanto a seguridad. Carrocería, chasis y frenos están adaptados entre sí con

absoluta precisión y ofrecen importantes reservas de seguridad, incluso en los forzados regímenes de la conducción deportiva. Reservas que se pueden aumentar aún más. Por ejemplo, con el sistema de frenos cerámicos

Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), disponible opcionalmente. Desarrollado para las más duras condiciones, pone límites inequívocos al irredimible impulso de progresión del Boxster Spyder.

En el interior del habitáculo: minimalismo estricto.

¿O equiparía usted una sala de entrenamiento con mobiliario barroco?

El interior.

Un vistazo al interior: para Porsche ha implicado siempre también la adopción de una posición. En el nuevo Boxster Spyder se trataba de acabar radicalmente con las comodidades. Adoptando así también inevitablemente una diferenciación. Entre aquellas personas que no han conocido jamás la conducción en toda su pureza, o que la han olvidado hace mucho. Y aquellas otras que no desean aguar su diversión al volante con mullidas comodidades.

La consecuencia en el nuevo Boxster Spyder: el interior se limita a lo esencial. ¿Adiposidades? Ya de por sí impensables. En su lugar se reserva al conductor la posibilidad de explorar sus propios límites deportivos. En un puesto de conducción concebido específicamente para esa finalidad. Todo destaca por su funcionalidad y se maneja intuitivamente. Sin tener que darle muchas vueltas. El objetivo: desencadenar sin demora el enorme poderío del Boxster

Spyder. Exactamente igual que la fascinación de su conductor.

Se nota claramente al instante de sentarse al volante: el purismo de que hace gala el exterior tiene su correlato en el interior. Visiblemente, la consola central y la moldura embellecedora del salpicadero evocan la pintura exterior. El color del equipamiento es negro de serie, lo que le atribuye un carácter discreto pero inconfundiblemente deportivo. Que hemos seguido acen-

tuando con detalles en color rojo que aportan un llamativo contraste.

Como las lazadas de los tiradores de las puertas, por ejemplo. Como la característica palanca de cambio con esquema de marchas rojo. O los cinturones de seguridad.



¿Cómo hacer brotar de un roadster sonidos más auténticos? Sin radio.

El salpicadero refleja purismo. Las esferas de los instrumentos son de color negro. ¿La supresión de la visera? Deliberada. Un acento deportivo más en materia de diseño reduccionista y genuino. Nada ha de distraer

al conductor de lo esencial: diversión al volante. Nada más ponerse al volante una cosa queda inmediatamente clara: quien desee un roadster absolutamente original ha de

pagar un tributo. ¿Compartimentos de puerta? Omitidos. ¿Sujetavasos? Omitidos. ¿Abridores de puerta clásicos? Idem. Pero, ¿por qué deberíamos incorporarlos si las lazadas de puerta

reflejan mucho más claramente nuestra tradición de competición? Y, lo que es más importante, reducen aún más el peso. ¿Irrelevante? En absoluto. Forma parte de una estrategia deliberada y predominante en el segmento

de los roadster: un coherente diseño de arquitectura ligera. De la misma forman parte también los asientos deportivos envolventes de serie con bandas centrales de Alcántara. El resul-

tado de serie: ahorro de otros 12 kg. Y la posibilidad con que cuenta el conductor de exponerse de forma más directa e inmediata a las fuerzas que movilizan el nuevo Boxster Spyder.

En este concepto tampoco hay sitio para un sistema de climatización. Aunque sí para los 12 kg de ahorro que ello implica. Del mismo modo que la firme convicción de que quien, como sus conductores, valora tanto

la deportividad y autenticidad tiene otras prioridades en materia de confort. Y prefiere el sistema de climatización más natural de todos: la caricia del viento con la capota abierta. Pero a pesar de todo el purismo

si nos gustaría hacer una concesión: el parabrisas con franja parasol y el panel cortavientos son de serie. Por decirlo de algún modo, un pequeño plus de confort para la conducción descapotada.

Y finalmente la pregunta: ¿queda más potencial de reducción? ¿Deberíamos tachar también la radio? Con la reducción de peso de 3 kg que ello implica y el denso sonido del nuevo Boxster Spyder.



Cuadro de instrumentos



Moldura embellecedora del salpicadero



Consola central y palanca de cambio de seis velocidades



Asiento deportivo envolvente

El Boxster Spyder responde a nuestro ideal en cuanto a roadster. Ya sólo falta su opinión.

Los equipamientos personalizados.

Saber exactamente lo que se quiere. Y lo que no. Y también aquello de lo que no se desea ser persuadido. Llamar a lo superfluo por su nombre. Y entonces tratarlo en conse-

cuencia, para quedarse sólo con lo esencial. Eso es el purismo. Pero, ¿dónde queda la personalidad? En Porsche, siempre en manos del conductor. Esto

quiere decir que también el carácter purista del Boxster Spyder se subordina al suyo, si lo desea. Con otras posibilidades cromáticas, por ejemplo. Con un sistema automático de

climatización. Asientos deportivos. Otras ruedas. Sí, incluso con una radio. En las siguientes páginas le exponemos una selección de

posibilidades de personalización. Además, con el programa Porsche Exclusive puede configurar su Boxster Spyder de forma aún más personal. Directamente de fábrica.

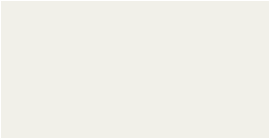
Colores sólidos de exterior.



Negro



Rojo Guardia

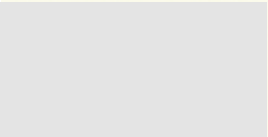


Blanco Carrara

Colores metalizados de exterior.



Negro Basalto Metalizado

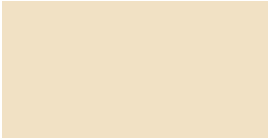


Plata Ártico Metalizado



Azul Aqua Metalizado

Colores especiales de exterior.



Blanco Cream

Colores de interior.



Negro de serie¹⁾



Cuero negro¹⁾



Cuero Beige Arena¹⁾



Cuero Marrón Tropical (Cocoa)²⁾



Cuero Rojo Carrera²⁾

Con materiales de lujo. Y en materia de calidad, sin purismos. Lo habitual en Porsche. Encontrará información más detallada sobre los equipamientos personalizados con cretos y las opciones Exclusive en la lista de precios adjunta. También puede seguir ennobleciendo su vehículo con posterioridad. Con las ofertas de Porsche Tequipment.

Ya conoce la consecuencia, le hemos presupuestado cada kilogramo. Decida usted mismo lo que es más importante.

¹⁾ Cinturones de seguridad y lazadas de puerta en rojo.
²⁾ Cinturones de seguridad y lazadas de puerta en negro.

Equipamientos personalizados.



Faros Bi-Xenon



Sistema de escape deportivo



Cronómetro Sport Chrono

Exterior.	Núm. de ref.	Motor, caja de cambios y chasis.	Núm. de ref.
• Pintura metalizada	Código	• Cambio Porsche Doppelkupplung (PDK)	250
• Color especial	Código	• Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	450
• Faros Bi-Xenon con luz de curva dinámica	P74	• Sport Chrono Paket	639
• Sin denominación de modelo	498	• Sport Chrono Paket Plus, sólo en combinación con PCM	640
• ParkAssistent (trasero)	635	• Sistema de escape deportivo	XLF
• Retrovisores interior/exterior con dispositivo antideslumbrante automático y sensor de lluvia integrado	P12		

Encontrará más detalles e información pormenorizada, así como una visión global de todos los equipamientos personalizados y opciones Exclusive en la lista de precios adjunta.



Rueda Carrera S II de 19 pulgadas

Rueda Carrera Classic de 19 pulgadas

Rueda SportDesign de 19 pulgadas

Rueda Turbo de 19 pulgadas

Rueda Turbo II de 19 pulgadas

Ruedas.	Núm. de ref.	Interior.	Núm. de ref.
• Rueda Carrera S II de 19 pulgadas	419	• Volante deportivo de tres radios con levas de cambio, en combinación con PDK	840
• Rueda Carrera Classic de 19 pulgadas	405	• HomeLink® (apertura de portón de garaje)	608
• Rueda SportDesign de 19 pulgadas	407	• Control de velocidad	454
• Rueda Carrera Sport de 19 pulgadas	XRR	• Sistema automático de climatización	573
• Rueda Turbo de 19 pulgadas	404	• Preinstalación del Sistema de Localización por Satélite	674
• Rueda Turbo II de 19 pulgadas	421	• Asientos deportivos	P77
• Tapabujes con insignia Porsche a color	446	• Volante calefactable (sólo en combinación con asientos deportivos y sistema automático de climatización)	342
• Sistema de control de presión de neumáticos (RDK)	482	• Extintor (sólo en combinación con asientos deportivos)	509
		• Alfombrillas	810
		• Sujeta vasos	585

Encontrará más detalles e información pormenorizada, así como una visión global de todos los equipamientos personalizados y opciones Exclusive en la lista de precios adjunta.



o deportivo



Paquete de interior en Alcántara Boxster Spyder



Porsche Communication Management (PCM) inc. módulo de navegación

Interior en cuero y cuero natural.	Núm. de ref.	Audio y comunicación.	Núm. de ref.
Equipamiento de cuero en color de serie, Negro o Beige Arena	Código	Sistema de audio CDR-30 (sólo en combinación con Sound Package Plus)	695
Equipamiento de cuero en color especial, Marrón Tropical (Cocoa)	Código	Porsche Communication Management (PCM) con módulo de navegación incluido (sólo en combinación con Sound Package Plus)	P23
Equipamiento en cuero natural gris, Rojo Carrera	998	Sound Package Plus	490
		Cargador CD, séxtuple para el sistema de audio CDR-30	692
		Cargador de CD/DVD, séxtuple para PCM	693
		Interfaz universal de audio	870
		Preinstalación de telefonía móvil sin consola/con consola	619/618
		Módulo telefónico para PCM	666
		Mando por voz para PCM	671
		Libro de rutas electrónico para PCM	641

Encontrará más detalles e información pormenorizada, así como una visión global de todos los equipamientos personalizados y opciones Exclusive en la lista de precios adjunta.

Datos técnicos del Boxster Spyder.¹⁾

Motor	
Tipo	Boxer
Disposición	central
Número de cilindros	6
Cilindrada	3.436 cm³
Potencia (DIN)	235 kW (320 CV)
a un régimen de revoluciones	7.200 rpm
Par motor máx.	370 Nm
a un régimen de revoluciones	4.750 rpm
Relación de compresión	12,5 : 1
Transmisión	
Tracción	trasera
Caja de cambios manual	6 velocidades
Cambio PDK (opcional)	7 velocidades
Chasis	
Eje delantero/trasero	eje de columnas de suspensión en arquitectura ligera
Dirección	servodirección hidráulica, con desmultiplicación variable
Frenos	mordaza fija de 4 émbolos en ejecución monobloque delante y detrás, discos perforados y autoventilados
Sistema de estabilización del vehículo	PSM (incluido ABS 8.0)
Ruedas/neumáticos	Del.: 8,5 J x 19 ET 55 235/35 ZR 19 Tras.: 10 J x 19 ET 42 265/35 ZR 19

¹⁾ Valores provisionales, al no contar a la hora de la impresión con datos definitivos. En su Centro Porsche Oficial podrá informarse de los datos definitivos.

Tara	Caja de cambios manual/cambio PDK
según DIN	1.275 kg/1.300 kg
según Directiva CE*	1.350 kg/1.375 kg
Prestaciones	Caja de cambios manual/cambio PDK
Velocidad máxima	267/265 km/h (descapotado) 200/200 km/h (con la capota cerrada)
Aceleración (0–100 km/h)	5,1 seg./5,0 seg. (4,8 seg.**)
Aceleración (0–160 km/h)	10,8 seg./10,6 seg. (10,3 seg.**)
Aceleració (0–200 km/h)	17,5 seg./17,3 seg. (17,0 seg.**)
Recuperación (80–120 km/h)	6,1 seg./–
5ª velocidad	
Aceleración (80–120 km/h)	–/3,0 seg.
Consumo/emisiones****	Caja de cambios manual/cambio PDK
Ciclo urbano en l/100 km	14,2/14,0
Ciclo extraurbano en l/100 km	7,1/6,6
Combinado en l/100 km	9,7/9,3
Emisiones de CO ₂ en g/km	228/218
Capacidad del depósito	aprox. 54 l

*Según la normativa CE, la tara se refiere al vehículo con equipamiento de serie. Los equipamientos especiales incrementan dicho valor. En el valor indicado se han considerado 68 kg por el conductor y 7 kg por el equipaje.
** Con la tecla SPORT PLUS pulsada en combinación con el paquete opcional Sport Chrono Paket o Sport Chrono Paket Plus.
*** Los datos se han determinado con arreglo al método de medición Euro 5 (715/2007/CE y 692/2008/CE) en el NCCE (Nuevo Ciclo de Circulación Europeo). Los datos especificados no se refieren a un vehículo en concreto ni forman parte de la oferta, ya que sirven exclusivamente de referencia a efectos comparativos entre los diversos tipos de vehículos. Puede obtener más información actualizada sobre los vehículos concretos en su Centro Porsche Oficial. Valores provisionales, al no contar a la hora de la impresión con datos contrastados oficialmente. En su Centro Porsche Oficial podrá informarse de los datos oficiales definitivos.
**** Determinación del consumo basada en el equipamiento de serie. Los equipamientos especiales pueden influir en el consumo y en las prestaciones.



Típico entre he
 Cuanto más se
 ansían diferenc

Los modelos Boxster.

El Boxster Spyder concent
 los genes deportivos de la
 décadas de automovilismo
 competición. Los idiotipos
 pre predominantes en una f
 lia deportiva de pies a cabe
 Sus «hermanos»: el Boxster y el

competición son vagos. extenso equipamiento de serie.

El nuevo Boxster Spyder. La esencia de aquello que define a un roadster: la experiencia de conducción en toda su pureza. Genuina. Invulnerable a los convencionalismos y a las ofensivas del confort. Centrado en la carretera y en las exigencias de dinámica del conductor. Dicho de otro modo, un roadster sin ataduras.





