

Estilo libre

El ¡boom!
de los
roadster.

Nunca antes hubo una oferta tan amplia y variada en un segmento tan minoritario como el de los *roadster*. Modelos radicales y agresivos como el Honda, y otros cómodos y eficaces como el Audi luchan por desbancar al «rey», el renovado Boxster, en un lugar en el que una marca como Porsche casi no tiene rivales.

Cada uno a su manera, los modelos que enfrentamos son tres referencias dentro del exquisito y elitista segmento de los *roadster*. El Honda S2000 VTEC es el más agresivo y radical, la fórmula perfecta para que los más agresivos y virtuosos del volante se desfogue. El Audi es el diseño y la eficacia de la tracción total, ideal para los aman-

tes de las formas más originales. Y el Porsche es la referencia; una exacta combinación entre la más avanzada tecnología y la máxima facilidad de conducción. La principal referencia y, a nuestro juicio, el coche a batir.

Cuestión de espacio

El Honda es un coche capaz de calentar al más frío de los conduc-



El puesto de mando del Honda es el más angosto y deportivo. Por diseño, cada rincón del Audi merece la mejor valoración; el interior, en piel y aluminio, es sobresaliente. La calidad de acabado es inmejorable en el Porsche.





Los motores, cada uno a su manera, son **sensacionales**. Lo mismo podemos decir de los **bastidores**, que hacen honor a sus respectivas marcas y resultan tan diferentes como **eficaces y divertidos**.

EN BREVE



Con el techo puesto, la **sensación claustrofóbica de sus habitáculos** (algo menos en el Boxster) y la **estrechez del Honda**. Los **perezosos frenos del Audi**, la **rumorosa del Honda** y el **precio del Porsche**.

Techos electrónicos

Los tres *roadster* cuentan con capota de accionamiento electrónico. Es suficiente con soltar un par de cierres de seguridad situados por detrás de los parasoles y pulsar un botón para desplegar o cerrar el techo en pocos segundos.

La calidad del sistema y de la capota, por ajuste y acabado, es mejor en el Porsche, aunque la del Audi es de similar eficacia y aspecto. En el Honda, ésta deja algo que desear en su interior, con todos los hierros al descubierto, pero a su favor tiene el hecho de ser la más rápida. Cuando el Honda ya ha cerrado su capota por completo y está listo para reanudar la marcha, el Audi y el Porsche están aún a medio camino.



Estos tres *roadster* son todo un placer para su conductor y también para la vista de quien los precede.



Los tres modelos gozan de diseños sugerentes y con una fuerte imagen de marca.



Tres estilos también en los cuadros de mandos; muy deportivo el del Honda, inspirado en el mundo de la competición, y más clásicos y similares los del Audi y Porsche, que coinciden en los remates cromados.

Precio de tarifa

Audi TT 1.8T Quattro Roadster

6.755.000 ptas.

Honda S2000 VTEC

6.300.000 ptas.

Porsche Boxster

7.744.046 ptas.



CARACTERÍSTICAS

AUDI TT 1.8T QUATTRO ROADSTER	
MOTOR Y TRANSMISIÓN	
Posición motor	Delantero transversal
Cilindros	4 en línea
Distribución	Doble árbol de levas en culata, 16 válvulas
Alimentación	Inyección electrónica multipunto con turbocompresor y doble intercooler
Cilindrada	1.781 cm ³
Potencia máxima	225 CV a 5.900 rpm
Par máximo	280 Nm a 2.200-5.500 rpm
Tracción	Total
Caja de cambios	Manual de 6 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm	4º: 25,4; 5º: 31,9; 6º: 38,4 km/h

BASTIDOR	
Suspensión delantera	Independiente McPherson con triángulo inferior y barra estabilizadora de 19 mm
Suspensión trasera	Independiente de rueda tirada por doble brazo transversal y barra estabilizadora de 15 mm
Frenos del./tras.	Discos ventilados 312 mm / Discos ventilados 256 mm
Dirección	Diámetro de giro: 10,5 m. Vueltas de volante: 2,75
Neumáticos-llantas	225/45 YR - 7,5 x 17
Dimensiones exteriores	4,04 / 1,85 / 1,34 m
Batalla-Vías	2,42 - 1,52/1,50 m
Peso oficial	1.460 kg

PRESTACIONES OFICIALES	
Velocidad máxima	243 km/h
Acel. 0-100 km/h	6,7 s
Consumo medio	12,6 / 7,6 l/100 km

EQUIPAMIENTO	
ABS	Serie
Airbag cond./pas./lat.	Serie / Serie / Serie
Aire acond. / Climatizador	- / Serie
Cierre centralizado	Serie
Dirección asistida	Serie
Elevalunas eléc. del./tras	Serie / -
Faros antiniebla	Serie
Llantas de aleación	Serie
Pintura metalizada	104.000 ptas.

NUESTRAS MEDICIONES

RENDIMIENTO EN BANCO	
Potencia máxima	- CV a - rpm
Par máximo	- Nm a - rpm
Peso en báscula	1.564 kg

ACELERACIÓN	
0-100 km/h / 0-1.000 m	7,2 / 28,0 s

RECUPERACIÓN	
80-120 km/h en 4º/5º/6º	5,81 / 7,44 / 10,12 s

FRENADA HASTA 0 KM/H	
Desde 100 / 140 km/h	44,7 / 88,7 m

SONORIDAD	
A 100 / 140 km/h	68,2 / 73,7 dB

CONSUMO	
100/120/Ciudad	7,4 / 8,7 / 13,8 l/100 km
Media (30%/30%/40%)	11,2 l/100 km

COTAS INTERIORES	
Anchura del./tras	132 / - cm
Altura del./tras	93-96 / - cm
Espacio piernas atrás	- cm
Capacidad de maletero	160 l

CALIFICACION

AUDI TT 1.8T QUATTRO ROADSTER	
ESTABILIDAD	1 2 3 4 5
FRENOS	1 2 3 4 5
PRESTACIONES	1 2 3 4 5
HABITABILIDAD	1 2 3 4 5
CONFORT	1 2 3 4 5
CONSUMO	1 2 3 4 5
EQUIPAMIENTO	1 2 3 4 5
PRECIO	1 2 3 4 5

Nuestra nota **4**

La pureza y suavidad de líneas del Audi hace de su diseño una obra de arte.



El Audi es el más cómodo, pero mejoraría con unas estabilizadoras de mayor grosor para evitar inclinaciones laterales.



tores. Por la exagerada limitación de espacio que hay en su habitáculo, posiblemente se trate del cockpit de calle que más se asemeja al de un monopla. El pequeño volante es fijo, sin regulación. Pero su diseño es perfecto para que el conductor pueda consultar con facilidad la información ofrecida por el escudo cuadro de mandos digital. Hay muchas cosas que recuerdan la simplicidad de los monoplazas. Por ejemplo, el arranque por medio de un botón tras girar la llave para conseguir el contacto. La posición de conducción obliga a llevar las piernas bien estiradas,

y la dirección es ultra-rápida. Resumiendo, un coche para «pilotar» más que para conducir. Todo esto es completamente diferente en el Audi y en el Porsche. Ambos disponen de habitáculos más amplios, cómodos, vistosos y mejor equipados. Con la capota puesta, curiosamente es el Honda el que mayor cota de altura tiene. Pero los conductores más altos encontrarán el problema de que el abombado diseño del techo y el bajo perfil del parabrisas delantero les obliga a bajar un poco la cabeza. El proble-



La belleza de los arcos antivuelco cromados definen la silueta del Audi.



ma se acentúa si deben usar el parasol, que completamente desplegado les deja sin visibilidad y, por tanto, resulta poco útil.

El Honda

La definición del S2000 es peculiar. Es el más moderno del conjunto, y posiblemente el más sofisticado por su peculiar chasis de aluminio, pero también presenta la disposición más clásica: tracción trasera con el motor ubicado en la parte delantera de forma longitudinal. Dispone de caja de cambios de seis velocidades y un diferencial autoblocante Torsen como única «asistencia» a su conducción.

El propulsor, el cambio y el deportivo bastidor son la sal y la pimienta de un coche que tiene todos los condimentos para enamorar a los conductores más racing. Pero llevar al límite el Honda puede llegar a ser estresante y la dureza de la suspensión nos dejará el cuerpo tan dolorido como correr una maratón. Es increíble que del cuatro cilindros en línea VTEC de sólo 1.997 cm³ se extraigan 240 CV. Para circular por la calle no hay una categoría de hasta dos litros, como ocurre en el mundial de rallyes o el campeonato de turismos de la Clase II FIA. Tampoco puntúa más, y al menos en España no hay descuento en impuestos por utilizar un motor de gasolina de menos de dos litros, por lo que al compararlo con los motores de sus



El Honda es el único que incluyen faros de gas Xenón como equipamiento de serie. En el Audi y en el Porsche son opcionales. En el Audi tienen un precio de 140.000 pesetas y los faros Litronic del Porsche cuestan 190.720.

El bastidor del Honda es como una tabla. Es duro y llega a ser incómodo, pero es tan eficaz como un coche de competición.



nueve mil vueltas, las sensaciones se multiplican. La velocidad se dispara y clava, una y otra vez, los poco más de siete segundos para pasar de 0 a 100 km/h así como los 27,3 segundos para completar los 1000 metros con salida parada, aventajando en casi un segundo al Audi y en una décima al Porsche. Gracias a la precisión de la dirección y al aplomo del bastidor, el comportamiento destaca por su eficacia sobre cualquier superficie. En autopista es

Con el Honda se alcanzan los 240 km/h sin problemas.



La doble salida de escape da un toque de agresividad a la parte trasera del Honda.



rivales no deja de parecer algo de cara a la galería. Al menos en sentido práctico. Porque hay pocas sensaciones tras el volante, tan placenteras como el cambio en la alzada de las válvulas del motor VTEC. Un cambio que se produce a las 6.000 rpm y que acompaña con una fortaleza sobrecogedora hasta rozar las 9.000. El motor puede ser discutible, pero lo que no admite pega alguna es la caja de cambios. Más

que sensacional, es perfecta. Parece una caja de dientes rectos perfectamente sincronizada. No hay lugar a errores y su rapidez es sólo comparable a las cajas de cambio de competición, a las que mejora mucho por su suavidad y precisión.

Por debajo de las seis mil vueltas el coche no dice nada. Es como un descapotable más. Pero empeñados en mantener el régimen de giro entre las seis y las

la elevada rumorosidad del motor la que marca el viaje: sus 83,5 dB a 140 km/h están en el límite de lo soportable durante una centena de kilómetros. Pero es un zumbido que penetra en los oídos y anima, cada vez más, a pisar a fondo el acelerador. En carreteras viradas, la parte trasera toma un papel dominante: si el conductor acelera sin cautela a la salida de las curvas con el motor alto de vueltas, lo normal es que el eje posterior intente «adelantarnos». Con algo de destreza, el autoblocante trasero permite salir de situaciones difíciles de forma airosa.

El Audi

El TT es el único de los tres modelos enfrentados que deriva de un coupé, frente al cual gana más de cien kilos para conseguir la máxima rigidez estructural. Es, de largo, el más pesado de los tres. Otro de los motivos que «ayuda» al Audi a ser el más pesado es el sistema de tracción, pues es el único tracción total no sólo de nuestra comparativa, si-

CARACTERÍSTICAS

HONDA S2000	
MOTOR Y TRANSMISIÓN	
Posición motor	Delantero longitudinal
Cilindros	4 en línea
Distribución	Doble árbol de levas en culata, variable VTEC, 16 válvulas
Alimentación	Inyección electrónica multipunto
Cilindrada	1.997 cm ³
Potencia máxima	240 CV a 8.300 rpm
Par máximo	208 Nm a 7.500 rpm
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Manual de 6 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm	4º: 20,8; 5º: 24,9; 6º: 29,9 km/h

BASTIDOR	
Suspensión delantera	Independiente de paralelogramo deformable con estabilizadora de 28 mm
Suspensión trasera	Independiente de paralelogramo deformable con estabilizadora de 27 mm
Frenos del./tras.	Discos ventilados 301 mm/Discos 282 mm
Dirección	Diámetro de giro: 10,8 m. Vueltas de volante: 2,5
Neumáticos-llantas	205/55 del. 225/50 WR detrás - 7,5 x 16
Dimensiones exteriores	4,13 / 1,75 / 1,28 m
Batalla-Vías	2,40 - 1,47/1,51 m
Peso oficial	1.260 kg

PRESTACIONES OFICIALES	
Velocidad máxima	241 km/h
Acel. 0-100 km/h	6,2 s
Consumo medio	13,2/ 7,9 l/100 km

EQUIPAMIENTO	
ABS	Serie
Airbag cond./pasajero	Serie / Serie / No disponible
Aire acond/ Climatizador	Serie / No disponible
Cierre centralizado	Serie
Dirección asistida	Serie
Elevavinas eléc. del./tras	Serie / No disponible
Faros antiniebla	No disponible
Llantas de aleación	Serie
Pintura metalizada	90.000 ptas.

MEDICIONES

RENDIMIENTO EN BANCO	
Potencia máxima	228 CV a 8.150 rpm
Par máximo	202 Nm a 7.250 rpm
Peso en báscula	1.246 kg

ACELERACIÓN	
0-100 km/h / 0-1.000 m	7,2 / 27,3 s

RECUPERACIÓN	
80-120 km/h en 4º/5º/6º	8,44 / 10,84 / 13,33 s

FRENADA HASTA 0 KM/H	
Desde 100 / 140 km/h	35,8 / 71 m

SONORIDAD	
A 100 / 140 km/h	76,4 / 83,5 dB

CONSUMO	
100/120/Ciudad	7,5 / 9,0 / 7,6 l/100 km
Media (30%/30%/40%)	8,0 l/100 km

COTAS INTERIORES	
Anchura del./tras	127 / - cm
Altura del./tras	98 / - cm
Espacio piernas atrás	- cm
Capacidad de maletero	160 l

CALIFICACION

HONDA S2000	
ESTABILIDAD	1 2 3 4 5
FRENOS	1 2 3 4 5
PRESTACIONES	1 2 3 4 5
HABITABILIDAD	1 2 3 4 5
CONFORT	1 2 3 4 5
CONSUMO	1 2 3 4 5
EQUIPAMIENTO	1 2 3 4 5
PRECIO	1 2 3 4 5
Nuestra nota 4	

CARACTERÍSTICAS

	PORSCHE BOXSTER
MOTOR Y TRANSMISIÓN	
Posición motor	Central longitudinal
Cilindros	6 opuestos
Distribución	Doble árbol de levas en culata por bancada de cilindros, 24 válvulas
Alimentación	Inyección electrónica multipunto
Cilindrada	2.687 cm ³
Potencia máxima	220 CV a 6.400 rpm
Par máximo	260 Nm a 4.750 rpm
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm	4º: 30,3; 5º: 39,3 km/h

BASTIDOR	
Suspensión delantera	Independiente McPherson con triángulo inferior y barra estabilizadora de 24 mm
Suspensión trasera	Independiente McPherson con barra estabilizadora de 19 mm
Frenos del./tras.	Discos ventilados 298 mm / Discos ventilados 292 mm
Dirección	Diámetro de giro: 12,1 m. Vueltas de volante: 3
Neumáticos-llantas	225/40 del./265/35 tras. ZR 18 - 7,5/9 x 18
Dimensiones exteriores	4,32 / 1,78 / 1,29 m
Batalla-Vías	2,42 - 1,47/1,50 m
Peso oficial	1.260 kg

PRESTACIONES OFICIALES	
Velocidad máxima	250 km/h
Acel. 0-100 km/h	6,6 s
Consumo medio	14,3 / 7,4 l/100 km

EQUIPAMIENTO	
ABS	Serie
Airbag cond./pasajero	Serie / Serie / Serie
Aire acond. / Climatizador	Serie / 394.240 ptas.
Cierre centralizado	Serie
Dirección asistida	Serie
Elevavinas eléc. del./tras	Serie / -
Faros antiniebla	Serie
Llantas de aleación	Serie
Pintura metalizada	166.400 ptas.

NUESTRAS MEDICIONES

RENDIMIENTO EN BANCO	
Potencia máxima	222 CV a 6.430 rpm
Par máximo	259 Nm a 4.750 rpm
Peso en báscula	1.346 kg

ACELERACIÓN	
0-100 km/h / 0-1.000 m	7,0 / 27,4 s

RECUPERACIÓN	
80-120 km/h en 4º/5º	9,02 / 13,46 s

FRENADA HASTA 0 KM/H	
Desde 100 / 140 km/h	36,1 / 70,9 m

SONORIDAD	
A 100 / 140 km/h	74,2 / 80,8 dB

CONSUMO	
100/120/Ciudad	8,0 / 9,0 / 12,6 l/100 km
Media (30%/30%/40%)	10,1 l/100 km

COTAS INTERIORES	
Anchura del./tras	131 / - cm
Altura del./tras	90-95 / - cm
Espacio piernas atrás	- cm
Capacidad de maletero	270 l

CALIFICACION

	PORSCHE BOXSTER
ESTABILIDAD	1 2 3 4 5
FRENOS	1 2 3 4 5
PRESTACIONES	1 2 3 4 5
HABITABILIDAD	1 2 3 4 5
CONFORT	1 2 3 4 5
CONSUMO	1 2 3 4 5
EQUIPAMIENTO	1 2 3 4 5
PRECIO	1 2 3 4 5

Nuestra nota **4**

La salida de escape en posición central y los neumáticos de 265 mm en llanta de 18 pulgadas muestran a las claras el carácter del Porsche.

no del mercado de los *roadster*. Tiene motor delantero situado en posición transversal y caja de cambios de seis velocidades.

El motor del Audi es el cuatro cilindros en línea de sólo 1.781 cm³, que gracias a la culata de

cinco válvulas por cilindro y al turbocompresor desarrolla 225 CV. Una potencia que, sobre el papel, se queda algo justa para plantar batalla al modelo japonés, pero no en la realidad. El motor Audi es brillante a bajo,

medio y alto régimen. No tiene zonas de bajo rendimiento y su capacidad de tracción es sobresaliente. El sistema de tracción total no es el conocido «Quattro» de Audi, sino que se trata del sistema con embrague Haldex que actúa como un tracción delantera hasta que se produce una pérdida de tracción, momento en el que el bloqueo progresivo del embrague manda par a las ruedas posteriores. Nuestra unidad carecía de control de tracción o estabilidad y, aunque a nuestro juicio tampoco le hacía falta, los responsables de Audi ya han anunciado que todos los Coupé y Roadster llevarán de serie el ESP, más una serie de mejoras encaminadas a hacer su comportamiento más «asequible» a todos los públicos, de modo que por estabilidad y eficacia no tiene rivales.

A diferencia del Honda, e incluso del Porsche, el Audi es el



Por eficacia y placer de conducción el mejor es el Porsche.



Con el Boxster se alcanzan los 250 km/h.

más cómodo y también el más silencioso. Y sin los cambios anunciados, también el más fácil de llevar rápido para el conductor menos experimentado. Del enfrentamiento sale reforzado el Audi en todo salvo en consumo, pues es el que más gasta. Tampoco consigue buenos resultados en capacidad de frenada, no sólo en distancias, sino también en resistencia al calentamiento. Los frenos del Porsche siguen siendo de récord y el Honda no le anda a la zaga.

El Porsche

Después de la reciente remodelación técnica de los Boxster, la gama incluye dos motores: el «básico», que pasa de los 204 CV originales a los 220; y el «S», que alcanza los 240 CV. Ambos son rivales del Honda S2000 o el Audi Roadster, pero por precio «entra» la versión de 220 CV y, aun así, ya resulta más de un millón de pesetas más caro que sus rivales.

Se trata de un tracción trasera con el motor en posición central. El propulsor es un bloque de seis cilindros opuestos con 2.687 cm³, culatas multiválvulas y distribución variable. Responde de forma ejemplar a cualquier régimen, el sonido es como música para los oídos y encima gasta poco. El Boxster se impone en el 0 a 100 km/h y en la capacidad de frenada sin discusión, lo mismo que por agrado de conducción. No es sólo un bello *roadster*, es un auténtico Porsche y es la referencia del segmento. Un coche eficaz y un placer para el usuario que desea un descapotable de carácter lúdico y también para el piloto más exigente. Es, posiblemente, el Porsche más equilibrado, estable y fácil de conducir del momento. Por el tacto de motor y cambio recuerda a los 911 Carrera, pero en cuanto a estabilidad es superior, siempre y cuando no tengamos en cuenta los controles de estabilidad, presentes en los 911 y ausentes en el Boxster.

El tacto de los frenos es perfecto y su potencia y resistencia es inagotable. El embrague es suave y utilizar el cambio, que es de cinco velocidades a diferencia de los del Honda y Audi, resulta una delicia por su precisión y rapidez. La exquisita puesta a



La dotación de llantas es de gran belleza. Las del Honda, de finos radios, son de 16 pulgadas. De 17 son las del Audi, con robustas y grandes palas. Las del Porsche son de 17 pulgadas de serie, pero nuestra unidad montaba las Turbolook de 18" que tienen un precio de 404.480 pesetas.



Los asientos tienen del Honda S2000 un diseño excelente para sujetar al conductor.



La tapicería de «guante de béisbol» con sus grandes costuras consigue una elegancia, originalidad y deportividad sin igual.



Los asientos del Porsche no son los de mayor sujeción, pero sí están entre los más cómodos.

punto de la suspensión, el equilibrio entre ambos ejes y el reparto de pesos es sensacional. La nobleza de su comportamiento es tal que sólo si se le provoca desliza del tren trasero, pero su comportamiento natural es subvirador, imprescindible para conducir al límite un tracción trasera en curva rápida. Llevado al límite se comporta de forma ejemplar y no es nada exigente con su conductor. Al volante del Boxster, todo parece demasiado fácil.

Trío de ases

La conclusión es siempre difícil, pero lo es más aún cuando se trata de coches en los que juega un papel fundamental el aspecto estético y emocional.

Lo fácil es inclinarse por el Porsche. El más caro y también el más capaz de complacer por su eficacia en todas las superficies. Además tiene 270 litros de capacidad entre sus dos maleteros frente a los 160 litros de que disponen el Honda y el Audi. Pero no sólo es el más caro, sino que el abundante equipamiento opcional también cuesta lo suyo: el control de tracción, imprescindible para que el Boxster sea accesible a todo tipo de conductores, tiene un precio adicional de 167.680 pesetas.

Al final, si ponemos todo en una balanza (precio, prestaciones, utilización más o menos frecuente, etc), el más equilibrado es el Audi.

RAMIRO MANSANET
FOTOS: I. OLLER