





**Comparativo:**  
Audi TT Roadster 1.8 T 225 CV  
Honda S2000  
Porsche Boxster S

# Efecto 2000

Al margen de los temidos desbarajustes informáticos, el llamado efecto 2000 ha tenido diversas consecuencias en el mundo del automóvil. Una de ellas ha sido una ingente explosión de creatividad, que ha alcanzado su punto álgido en nichos tan sugerentes como el de los roadsters. Prueba de ello es la puesta en escena de creaciones tan logradas como el Audi TT Roadster o el Honda S2000, dos biplazas extremadamente deportivos que cuentan con todo lo necesario para plantar cara a la nueva versión S del hasta ahora intocable Porsche Boxster.

# TT

Audi tiene en el TT un roadster



El interior del TT Roadster es un verdadero muestrario de las soluciones estéticas más vanguardistas.



Los asientos del Audi están tapizados en piel tipo mocasin indio con cosidos al estilo guante de baseball.

confortable y muy seguro de conducir



**R**esulta sorprendente la evolución que ha experimentado la categoría roadsters. En muy poco tiempo ha pasado de contar con unos pocos representantes a ofrecer un panorama de los más variados. La gran competencia que reina en la industria del automóvil ha obligado a muchos fabricantes a completar el volumen de negocio en nichos como el de los descapotables, con los que de paso se genera una imagen de marca más distinguida. Y en esta ofensiva no podían faltar marcas tan dinámicas como Audi u Honda. Para ello la primera ha desarrollado un precioso descubierto basado en el espectacular TT, que en su variante de 225 CV cuenta con todos los ingredientes para convertirse en una verdadera referencia en esta categoría. Honda, por su parte, ha demostrado sobradamente que

es una de las marcas más avanzadas en la construcción de deportivos de altas prestaciones y para celebrar su medio siglo de existencia ha puesto en escena un fabuloso roadster de corte clásico que cuenta con la más avanzada tecnología. Porsche sin embargo tenía ya en el Boxster uno de los socios más distinguidos de este selecto club y, lógicamente, no podía quedarse de brazos cruzados ante la llegada de nuevos competidores. Para mantener su privilegiada posición y afrontar con las máximas garantías de éxito la llegada del nuevo siglo, la firma de Stuttgart ha puesto a la venta una versión potenciada del Boxster bautizada con la letra S que, sobre el papel, no debe tener problemas para mantenerse en vanguardia.

Estos tres roadsters son, por tanto, las opciones más novedosas e interesantes que ofre-

ce el mercado para acceder a tan exclusiva especie. Todos tienen un planteamiento bastante similar y van dirigidos a un sector del público que busca, ante todo, distinción y diversión a los mandos. No obstante, estos tres descapotables presentan muchas diferencias si se analizan desde el punto de vista técnico. El más tradicional en cuanto a concepción es el S2000, un automóvil que parte de una arquitectura clásica de motor delantero longitudinal y propulsión trasera. Honda ha intentado construir un deportivo puro que prescindiera de cualquier sistema de control de tracción o estabilidad y ha dotado a su fabuloso biplaza de un diferencial autoblocante tipo Torsen con el objetivo de buscar la máxima eficacia rútera y un elevado placer de conducción. Audi también ha pretendido que el TT Roadster sea un co-

che con un manejo muy excitante, pero en este caso ha optado por una configuración mucho más moderna, con el motor colocado en posición delantera transversal, mientras que para la transmisión se ha confiado en la tracción total tipo Haldex. Se trata de una receta poco habitual en este tipo de automóviles y que pone a prueba la rigidez del bastidor, pero que garantiza un elevado disfrute a los mandos y una gran seguridad activa. No hay novedades en este sentido en el caso del Porsche Boxster, ni falta que hacía, ya que este modelo, al igual que los monoplazas de competición, recurre a una disposición de motor central y, como es lógico, la potencia llega al suelo a través de las ruedas traseras.

Si se echa un vistazo a las fichas técnicas se puede comprobar que si bien los tres propulsores alcanzan niveles de

# S2000

potencia bastante similares, son bastante diferentes. Así, por ejemplo, Audi y Honda utilizan motores de cuatro cilindros, pero mientras el constructor alemán recurre a una sofisticada culata de cinco válvulas por cilindro y a la sobrealimentación por turbo para que su tetra-cilindrico de 1.8 litros alcance 225 CV y un par de 28,5 mkg, el fabricante nipón echa mano de toda su experiencia en la Fórmula 1 para conseguir que su 2 litros atmosférico rinda una potencia máxima de 240 CV y se convierta en el motor atmosférico de mayor potencia específica del mercado. Entre otras cosas, esta afinadísima mecánica dispone de la última generación del sistema de distribución variable VTEC, así como de una elaborada gestión electrónica. Con el VTEC se consigue un diagrama de distribución relativamente conservador hasta 5.850 rpm pero a partir de ahí cambia la alzada de los árbo-

**El 2 litros de Honda es el motor de mayor potencia específica del mercado**



A los mandos del S2000 da la sensación de estar pilotando un coche de competición. La puesta en marcha se realiza mediante un botón y el cuadro de instrumentos es digital tipo Fórmula 1.



les de levas, lo que permite a esta joya mecánica girar en constante progresión hasta 9.000 rpm. Porsche no ha tenido que realizar grandes inversiones para que su boxer de seis cilindros consiga 252 CV en lugar de los 204 CV que desarrollaba hasta la fecha. Para alcanzar esta meta se ha escogido la solución más sencilla que pasa por aumentar la cilindrada de 2,5 a 3,2 litros. Lógicamente, para adecuarse a las nuevas exigencias se han reprogramado la gestión electrónica y el sistema de distribución variable.

Como cabe esperar, el funcionamiento de los tres propulsores es bastante dispar. El 1.8 litros turboalimentado de

Audi, a pesar de su escasa cilindrada, ofrece una fabulosa respuesta a bajo y medio régimen y goza de una impresionante capacidad de recuperación. En la zona alta del cuentavueeltas también es muy brillante, aunque en estas lides no es comparable con el 2 litros de Honda, un motor que empuja con enorme poderío y una garra extraordinaria hasta la barrera de las 9.000 rpm. Lo más increíble es que hasta 6.000 rpm este motor se comporta como un magnífico 2 litros que desarrolla un excelente potencial en baja y que sube de vueltas con mucha alegría, dando muestras de una notable elasticidad. Hay que reconocer el mérito que supo-

ne extraer tanta potencia de tan poca cilindrada, pero está claro que tanto el propulsor Audi como el Honda lo tienen bastante difícil para competir con el nuevo boxer de 3,2 litros que monta el Porsche. Porque el seis cilindros germano, merced a su elevada cilindrada, no sólo es muy potente cuando se le exprime a fondo, sino que además tiene un formidable rendimiento a cualquier régimen y una gran elasticidad. Resulta evidente que este motor no es tan excitante como el 2 litros de Honda y que el cinco válvulas por cilindro de Audi puede ser incluso algo más contundente en su respuesta a la hora de recuperar desde abajo, pero es justo

reconocer que el boxer de Porsche es en líneas generales el más completo del lote y también el más agradable y excitante de utilizar.

Estos tres deportivos abiertos cuentan con cajas de cambios de seis velocidades con las que es posible aprovechar plenamente el potencial disponible. Esto es algo que se observa especialmente en el caso del S2000, un modelo que dispone de una relación cerradísima y un desarrollo final muy corto que permite mantener el motor en el la zona de máximo rendimiento. Tanto en el Boxster como en el TT se disfruta de un selector que ofrece un accionamiento suave y muy preciso, aunque nin-

# Boxster S

guno de los dos consigue la rapidez de utilización de la caja japonesa, que pasa por ser uno de los mejores cambios manuales del mundo, por no decir el mejor.

Las prestaciones no dejan lugar a dudas y demuestran que la potencia siempre manda cuando de conseguir elevadas velocidades se trata y también a la hora de acelerar. Por eso el Porsche deja claro que es el rey de los roadsters de su clase, mientras que el Honda, beneficiado por un peso muy contenido, tampoco tiene problemas para batir al Audi en aceleración, penalizado este por ser el menos potente y por el handicap que supone en este sentido el arrastrar la tracción integral. El par siempre tiene la última palabra en las recuperaciones y por tanto no es de extrañar que el S2000 se vea ampliamente superado por sus rivales que, como buenos compatriotas, se reparten los mejores registros.

**En líneas generales, el Boxster S es el modelo más eficaz del lote**



**El Boxster ofrece una acabado impecable y una disposición a los mandos muy deportiva.**





Las prestaciones son siempre un factor a tener en cuenta para que un deportivo sea plenamente satisfactorio, pero todavía más importante es contar con un bastidor que ponga todo de su parte para que el conductor pueda compenetrarse perfectamente con la máquina para aprovechar con facilidad la caballería disponible. Y los tres disfrutaron de un excelente equilibrio y una puesta a punto impecable en lo que atañe a las suspensiones, aunque también se pueden apuntar algunas matizaciones al respecto. El Audi TT, gracias a la tracción total y al sistema de control de estabilidad ESP (desconectable) que monta de serie es, sin discusión, el más fácil de conducir y el más seguro, sobre todo en mojado. En todo tipo de trazados el roadster de los cuatro aros pone en evidencia una eficacia asombrosa, resultando además muy ágil gracias a un tren trasero que se muestra muy receptivo a digerir correctamente los cambios de apoyo y a un monocasco muy reforzado que apenas flexa. No hay que olvidar que el TT Roadster pesa 100 kg más que la versión Coupé.

Con unas suspensiones que trabajan de forma impecable y

## Ficha comercial

### LLAVE EN MANO

### Audi TT Roadster

### Honda S2000

### Porsche Boxster S

Precio*	6.890.000 ptas.	6.300.000 ptas.	9.068.000 ptas.
Garantía	Un año sin límite de kilometraje	Tres años sin límite de kilometraje	Dos años sin límite de kilometraje
Lanzamiento en España	Noviembre 1999	Octubre 1999	Noviembre 1999
Atención al cliente	900 132 132	900 210 968	91 347 31 27

\* IVA, transporte e impuesto de matriculación incluidos; tasa de matriculación, seguro y opciones aparte

### EQUIPAMIENTO

<b>Serie</b>	ABS, ASR, EDS, ESP, airbag de conductor, acompañante y laterales, alarma antirrobo, dirección asistida, faros antiniebla, cierre centralizado con mando a distancia, elevavolantes eléctricos, dirección asistida, inmovilizador electrónico, faros antiniebla, ordenador multifunción, llantas de aleación, retrovisores exteriores eléctricos, climatizador, volante regulable en altura y profundidad, tapicería en cuero, capota eléctrica	Airbag de conductor y acompañante, aire acondicionado, alarma antirrobo, cierre centralizado con mando a distancia, espejos exteriores regulables eléctricamente, lavafaros, llantas de aleación ligera, radiocasete integrado con mandos a la altura del volante, regulación de asiento en altura, tapicería de cuero, capota eléctrica	Airbags conductor pasajero y laterales, ABS, dirección asistida, llantas de aleación, cierre centralizado con mando a distancia, inmovilizador electrónico, alarma antirrobo, elevavolantes eléctricos, capota con mando eléctrico, regulación volante en profundidad, tapicería alcantara, ajuste eléctrico respaldo asientos, asientos regulables en altura, preequipo de radio con dos altavoces, espejos exteriores con mando eléctrico y calefactados, faros antiniebla
<b>Opcional</b>	Alarma antirrobo (51.000 ptas.), triángulo de emergencia y botiquín (9.000 ptas.), calefacción de los asientos delanteros (67.000 ptas.), faros de Xenón (140.000 ptas.), lavafaros (34.000 ptas.), pintura metalizada (104.000 ptas.), radio Chorus (61.000 ptas.), radio Concert (105.000 ptas.), radio Concert con sistema de sonido BOSE (188.000 ptas.), intercambiador CD (77.000 ptas.), pintura metalizada (102.000 ptas.)	Pintura metalizada (90.000 ptas.)	Suspensión deportiva (110.000 ptas.), cambio automático Tiptronic (552.960 ptas.), lavafaros (44.800 ptas.), llantas 18" (207.360 ptas.), techo duro (440.320 ptas.), climatizador (394.240 ptas.), sistema de navegación Porsche (652.800 ptas.), control electrónico de tracción 167.680 ptas.), tapicería en cuero (224.000 ptas.), pintura metalizada (166.400 ptas.)

# Desde el punto de vista técnico son muchas las diferencias que se aprecian en estos tres modelos

## Datos oficiales

### MOTOR

	Audi TT Roadster	Honda S2000	Porsche Boxster S
<b>Definición</b>	Cuatro cilindros en línea, delantero transversal; refrigerado por agua	Cuatro cilindros en línea, delantero longitudinal; refrigerado por agua	Seis cilindros tipo Boxer, central longitudinal; refrigerado por agua
<b>Arquitectura</b>	Bloque en fundición y culata de aleación ligera; cigüeñal sobre cinco apoyos	Bloque y culata en aleación ligera; cigüeñal sobre cinco apoyos, pistones de competición de aluminio forjado y bielas de acero forjado aligeradas	Bloque y culatas de aleación ligera; cigüeñal sobre siete apoyos
<b>Cilindrada</b>	1.781 cc (81,0 x 86,4 mm); compresión, 8,9:1	1.997 cc (87 x 84 mm); compresión, 11:1	3.179 cc (93 x 78 mm); compresión, 11:1
<b>Alimentación y encendido</b>	Gestión electrónica Motronic ME75 con inyección multipunto secuencial y turbocompresor KKK K04 (tarado a 1 bar de presión máxima) con dos <i>intercoolers</i> ; encendido estático integrado	Gestión electrónica Honda PGM-FI con inyección secuencial multipunto y admisión variable; encendido electrónico integrado sin distribuidor y con bobinas independientes para cada cilindro	Gestión electrónica digital Bosch Motronic DME ME 7.2, con inyección secuencial multipunto; encendido electrónico integrado con seis bobinas
<b>Distribución</b>	Cinco válvulas por cilindro accionadas por taqués hidráulicos a través de doble árbol de levas en culata mandado por correa dentada	Cuatro válvulas por cilindro accionadas mediante tres balancines de rodillos a través de doble árbol de levas en culata mandado por cadena; sistema de distribución variable VTEC controlado electrónicamente	Cuatro válvulas por cilindro accionadas por taqués hidráulicos a través de dos árboles de levas en culata por cada bancada de cilindros mandados por cadena; sistema de admisión y distribución variable controlado electrónicamente
<b>Potencia máxima</b>	165,4 kW (225 CV) a 5.900 rpm	177 kW (240 CV) a 8.300 rpm	185,29 kW (252 CV) a 6.250 rpm
<b>Par máximo</b>	280 Nm (28,5 mkg) ente 2.200 y 5.500 pm	208 Nm (21,22 mkg) a 7.500 rpm	305 Nm (31,12 mkg) a 4.500 rpm

### TRANSMISIÓN

	Audi TT Roadster	Honda S2000	Porsche Boxster S
<b>Tipo</b>	Motor delantero transversal con cambio en prolongación del cigüeñal; tracción total permanente con diferencial Haldex de accionamiento electrohidráulico (gobernado por una centralita), sistema antipatinamiento EDS en el tren delantero y control de estabilidad ESP	Motor delantero longitudinal con cambio manual de seis relaciones en prolongación del cigüeñal; propulsión trasera con diferencial autoblocante tipo Torsen	Motor central longitudinal colocado por delante del eje trasero, cambio manual de seis velocidades en prolongación del cigüeñal; propulsión trasera con sistema electrónico de control de tracción en opción
<b>Embrague</b>	Monodisco en seco con mando hidráulico	Monodisco en seco con mando hidráulico	Monodisco en seco con mando hidráulico
<b>Cambio</b>	1ª 3,417:1 (8,1 km/h)	3,64:1 (7,7 km/h)	3,82:1 (8,9 km/h)
<b>(relaciones y desarrollos finales)</b>	2ª 2,105:1 (13,1 km/h)	2,37:1 (11,8 km/h)	2,20:1 (15,4 km/h)
	3ª 1,429:1 (19,3 km/h)	1,72:1 (16,3 km/h)	1,52:1 (22,3 km/h)
	4ª 1,088:1 (25,4 km/h)	1,35:1 (20,8 km/h)	1,22:1 (27,7 km/h)
	5ª 1,097:1 (31,9 km/h)	1,13:1 (24,9 km/h)	1,02:1 (33,2 km/h)
	6ª 0,912:1 (38,4 km/h)	0,94:1 (29,9 km/h)	0,84:1 (40,3 km/h)
<b>Grupo</b>	4,20:1 (en 1ª, 2ª, 3ª y 4ª) y 3,326:1 (en 5ª y 6ª)	4,10:1	3,44:1

### BASTIDOR

	Audi TT Roadster	Honda S2000	Porsche Boxster S
<b>Suspensión</b>	Delantera independiente tipo McPherson con triángulo inferior; trasera independiente de tipo multibrazo con un brazo longitudinal y dos bieletas transversales superpuestas; muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora en ambos trenes (19/15 mm Ø)	Delantera y trasera independiente de paralelogramo deformable con brazo corrector de convergencia en el tren trasero, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos de gas y barra estabilizadora en ambos trenes (28/27 mm Ø)	Delantera independiente tipo McPherson con triángulo inferior; trasera independiente tipo McPherson con brazos longitudinales y transversales; resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora (24/19 mm Ø) en ambos trenes
<b>Dirección</b>	Cremallera asistida; diámetro de giro: 10,5 m	Cremallera con asistencia eléctrica; diámetro de giro: 10,8 m	Cremallera asistida; diámetro de giro: 12,1 m
<b>Volante</b>	375 mm Ø (2,75 vueltas)	360 mm Ø (2,5 vueltas)	375 mm Ø (3 vueltas)
<b>Frenos</b>	Doble circuito hidráulico en diagonal servoasistido con discos ventilados delante y detrás (312/256 mm Ø); ABS de serie	Doble circuito hidráulico servoasistido con discos ventilados delante (301 mm Ø), macizos detrás (282 mm Ø), ABS y EBD (sistema de distribución electrónica de la fuerza de frenado) de serie	Doble circuito hidráulico en diagonal servoasistido, con discos ventilados delante y detrás (318/300 mm Ø), pinzas de aluminio con cuatro bombines y ABS
<b>Llantas</b>	Aleación ligera de 7,5" x 17"	Aleación ligera 7,5" x 16"	Aleación ligera de 7" x 17" delante y 8,5" x 17" detrás
<b>Neumáticos</b>	Pirelli P6000 225/45 91 YR 17; presiones de ruedas: 2,4/2,0 y 2,6/2,3 bar a plena carga	Bridgestone Potenza S-02 205/55WR 16 (delante) y 225/50 WR16 (detrás); presiones de rueda 2,2/2,2 bar	Pirelli Pzero Direzionale de 205/50 ZR 17 delante y 255/40 ZR 17 detrás; presiones de ruedas 2,0/2,5 bar

### COTAS

	Audi TT Roadster	Honda S2000	Porsche Boxster S
<b>Largo/ancho/alto</b>	4.041/1.856/1.345 mm	4.135/1.750/1.285 mm	4.315//1.780/1.290 mm
<b>Batalla y vías</b>	2.429 mm y 1.528/1.505 mm	2.400 mm y 1.470/1.510 mm	2.415 mm y 1.455/1.508 mm
<b>Depósito</b>	62 litros	50 litros	64 litros
<b>Peso</b>	1.460 kg	1.260 kg	1.295 kg

### PRESTACIONES

	Audi TT Roadster	Honda S2000	Porsche Boxster S
<b>Velocidad máxima</b>	243 km/h	241 km/h	260 km/h
<b>0-100 km/h</b>	6"7/10"	6"20/100"	5"9/10"
<b>0-1.000 m</b>	No declarado	No declarado	25"6/10"

### CONSUMO

	Audi TT Roadster	Honda S2000	Porsche Boxster S
<b>Homologado EU</b>	(urbano/extraurbano) 12,6/7,6 litros/100 km	(urbano/extraurb./mixto) 13,2/7,9/9,9 litros/100 km	(urbano/extraurbano) 15,6/7,8 litros/100 km



Y es que está claro que el nuevo Boxster S es un coche muy serio, algo que se demuestra hasta en el precio, ya que en este apartado está claramente por encima del de sus rivales.

El Honda también representa una excelente opción para los más puristas y entendidos, aunque se trata de un automóvil bastante radical, con un motor que precisa mucha concentración para mantenerlo en la zona útil y un hábitáculo estrecho y ruidoso en el que no hay espacio ni para el cenicero. Por su parte el Audi

que hacen gala de una puesta a punto muy deportiva, manejar el Honda se convierte en un ejercicio absolutamente placentero para los más entusiastas. Este biplaza tiene un tren delantero que atiende con total precisión y rapidez a las insinuaciones que se realizan con el volante, como si de un coche de competición se tratara. Sus reacciones son muy vivas, aunque también es lo suficientemente progresivo cuando se llevan las cosas al extremo. En estas circunstancias avisa con un ligero subviraje, mientras que el tren trasero tiende a insinuarse si en los virajes más cerrados se abusa de la potencia disponible. Su equilibrado bastidor y la acción del autoblocante Torsen permiten gozar a tope de la conducción de un propulsión trasera puro y duro, aunque en estas circunstancias no vendría mal contar con un motor con más par.

A los mandos del Porsche no es tan fácil realizar malabarrismos, aunque hay que reconocer que en asfalto seco es el más eficaz del lote, beneficiado también por un equipo de frenos algo más potente que el de sus oponentes. Su configuración de motor central y unas suspensiones muy elaboradas, permiten a este descapotable una velocidad de paso por curva extraordinaria sin apenas esfuerzo. Aunque no tiene ni puede tener autoblocante, la motricidad es fabulosa en cualquier tipo de terreno. El límite de adherencia es muy alto, pero si

Banco de pruebas <b>AUTOMÓVIL</b>			
CENTRO TÉCNICO			
Mediciones realizadas por el equipo de pruebas de AUTOMÓVIL con el sistema electrónico Datron-Correvit EEP3 (prestaciones y frenos), caudalímetro Flowtronic (consumo) y banco de rodillos Bosch FLA203 (rendimiento).			
VELOCIDAD	Audi TT Roadster	Honda S2000	Porsche Boxster S
<b>Máxima absoluta</b>	241,77 km/h a 6.296 rpm en 6ª	237,89 km/h a 7.934 rpm en 6ª	256,21 km/h a 6.357 rpm en 6ª
<b>Kilómetro lanzado (tras 1.000 m de aceleración)</b>	210,65 km/h	211,88 km/h	217,65 km/h
<b>Salida del km lanzado (tras 2.000 m de aceleración)</b>	216,76 km/h a 5.644 rpm en 6ª	223,50 km/h a 8.961 rpm en 5ª	228,32 km/h a 6.877 rpm en 5ª
ACELERACIÓN			
<b>0-100 km/h</b>	7*27/100 (en 1ª, 2ª y 3ª)	7*25/100 (en 1ª y 2ª)	6*32/100 (en 1ª y 2ª)
<b>400 metros (salida parada)</b>	15*16/100	15*16/100	14*50/100
<b>1.000 metros (salida parada)</b>	28*04/100	27*36/100	26*38/100
RECUPERACIÓN			
<b>En 4ª (desde 40 km/h) 400 m</b>	16*53/100	17*46/100	16*76/100
<b>1.000 m</b>	29*67/100	31*18/100	29*81/100
<b>En 5ª (desde 50 km/h) 400 m</b>	17*01/100	17*10/100	16*49/100
<b>1.000 m</b>	30*77/100	32*32/100	30*59/100
<b>En 6ª (desde 50 km/h) 400 m</b>	19*51/100	18*12/100	17*78/100
<b>1.000 m</b>	35*39/100	34*59/100	33*74/100
ADELANTAMIENTO			
<b>Lento: 20-70 km/h</b>	4*32/100 (en 2ª)	5*62/100 (en 2ª)	5*69/100 (en 2ª)
<b>Rápido: 70-120 km/h</b>	6*42/100 (en 2ª y 3ª)	5*55/100 (en 2ª y 3ª)	4*39/100 (en 2ª y 3ª)
<b>Total: 20-120 km/h</b>	10*74/100 (en 2ª y 3ª)	11*17/100 (en 2ª y 3ª)	10*08/100 (en 2ª y 3ª)
FRENADA			
<b>140 km/h a 0</b>	75,1 m en 3*89/100	72,43 m en 3*71/100	71,5 m en 3*69/100
CONSUMO			
<b>Velocidad constante</b>	100/120 km/h: 7,42/8,78 litros/100 km	100/120 km/h: 7*52/8,99 litros/100 km	100/120 km/h: 8,23/9,19 litros/100 km
<b>Conducción normal (carretera/Redia/Autopista)</b>	vel. media: 107,12 km/h; 9,3 litros/100 km	vel. Media: 107,12 km/h; 8,74 litros/100 km	vel. Media: 107,12 km/h; 10,32 litros/100 km
<b>Conducción deportiva (montaña/Redia/Autovia)</b>	vel. media 146,4 km/h; 19,6 litros/100 km	vel. Media: 146,4 km/h; 15,71 litros/100 km	vel. Media: 146,4 km/h; 20,10 litros/100 km
<b>Consumo medio en la prueba</b>	11,27 litros/100 km	10,24 litros/100 km	11,96 litros/100 km
UNIDAD PROBADADA			
<b>Peso en báscula</b>	1.564 kg	1.246 kg	1.350 kg
<b>Reparto de masas</b>	914/650 kg (58,43/41,57 %)	611/635 kg (49,03/50,97 %)	623/727 kg (46,14/53,86 %)
<b>Presión de ruedas</b>	2,6/2,3 bar	2,4/2,4 bar	2,0/2,5 bar

no se tienen las ideas muy claras no conviene apurar demasiado. No hay que olvidar que se trata de un coche de motor central con una potencia superior a los 250 CV y que sus reacciones en caso de pérdi-

da de adherencia pueden ser un tanto violentas. Para aprovechar a fondo sus posibilidades se precisa, por tanto, ideas claras, mano férrea y elevadas dosis de pilotaje a los mandos.

es un roadster más confortable, seguro, fácil de conducir y que tampoco tiene problemas para seducir a los amantes de la conducción deportiva a aire libre.

Juan Collin