



# Puro prazer

**Ele ainda é o Boxster que todos conhecem, mas foi reprojetoado para oferecer mais potência, conforto e estabilidade. Resultado: o prazer de dirigi-lo ficou ainda maior.**

**Texto: Tatiana Napoli e Luiz Alberto Pandini**

**Fotos: Porschepress**



**M**udar sim, mas sem radicalismos. Como acontece com a linha 911, é esta a filosofia que a Porsche aplica na evolução dos novos Boxster e Boxster S. A renovação dos modelos resultou em reestilização, motores mais potentes, mais segurança e novo acabamento. Essas alterações deixaram o Boxster ainda mais atraente para quem deseja um autêntico carro esporte: bonito, veloz, seguro e confortável, fazendo uso da mais avançada tecnologia.

O Boxster, um dos modelos mais bem-sucedidos na história da Porsche, passou pelas maiores mudanças desde seu lançamento, no segundo semestre de 1996. Naquela época, o roadster, desenvolvido sob o número de projeto “986”, tinha motor 2,7 litros com 220 cv (3,2 litros e 252 cv na versão S). Manteve-se praticamente inalterado até a apresentação da linha 2003, quando os motores de cada versão ganharam 8 cv a mais de potência. Houve ainda mudanças muito sutis

de estilo (notadamente na traseira) e, talvez a novidade mais importante, substituição do plástico da vigia traseira da capota de lona por vidro com desembaçador.

Nesta segunda geração (que recebeu na fábrica o número de projeto “987”), o Boxster mudou sensivelmente mas manteve todas as características responsáveis por seu sucesso. A novidade mais evidente é o novo desenho dos faróis dianteiros. As luzes de mudança de direção (pisca-piscas) passaram para o pára-choque, logo acima das entradas de ar dianteiras. Ainda no aspecto visual, as versões apresentam rodas e entradas de ar no pára-lama traseiro maiores. As maçanetas das portas e os espelhos retrovisores ganharam novo desenho. Na traseira, as mudanças foram muito sutis: novas ponteiras do cano de escapamento, asa traseira ligeiramente maior e reposicionamento das linhas, que deram ao Boxster um aspecto mais robusto.





As diferenças visuais entre as duas versões são mínimas. Na dianteira, o Boxster possui duas entradas de ar laterais, enquanto o S possui mais uma, central, abaixo do espaço onde é fixada a placa. Nas laterais, os orifícios das rodas permitem identificar um e outro pelas pinças de freio – pretas na versão de entrada e vermelhas na mais potente. Na traseira está a identificação mais clara, com os logotipos “Boxster” ou “Boxster S”. Em ambas, a saída do escapamento fica em posição central. No Boxster, a ponteira tem formato oval, enquanto no S ela é dividida em duas.

A segunda mudança importante está nos motores, que ficam ainda mais potentes. No Boxster, a unidade motriz de 2,7 litros passa a desenvolver 240 cv, um aumento de 12 cv

em relação ao Boxster 2004. O uso de componentes em alumínio também permitiu aliviar cerca de 5,5 kg em relação aos motores usados até a linha 2004. Como resultado, a aceleração de 0 a 100 km/h passou a ser feita em 6,2 segundos e a velocidade máxima aumentou para 256 km/h. O torque máximo, 27,5 kgfm, está disponível entre 4.700 e 6.000 rpm. Já no Boxster S o motor de 3,2 litros desenvolve agora 260 cv a 6.200 rpm, com torque máximo de 32,6 kgfm entre 4.700 e 6.000 rpm. Isso proporciona velocidade máxima de 268 km/h e aceleração de 0 a 100 km/h em 5,5 segundos.

A dirigibilidade, um dos pontos altos do Boxster, ficou ainda melhor graças ao aumento de largura das bitolas e ao uso de rodas maiores. No Boxster, as rodas passaram de 16 para



Visto por trás e pelas laterais, o Boxster continua praticamente o mesmo carro, já que as mudanças de estilo foram muito sutis. Na traseira, as lanternas mudaram e o aerofólio ficou um pouco maior. Entre os equipamentos de segurança, aparece um inédito em roadsters: airbags laterais para a cabeça.



**Como no Boxster, as alterações de estilo mais marcantes do Boxster S aconteceram na frente. Nas laterais, pode-se ver que as rodas são maiores e têm novo desenho, bem como as entradas de ar no pára-lama traseiro. Nesta versão mais potente, as pinças de freio recebem acabamento em vermelho.**

17 polegadas – rodas de 18 e 19 polegadas estão disponíveis como equipamento opcional. Já o Boxster S passou a ter de série rodas com 18 polegadas de diâmetro. As de 19 polegadas são oferecidas como opção.

As duas versões contam com o câmbio automático Tiptronic S, e também com a opção do câmbio manual de 6 marchas, que trabalha em conjunto com a suspensão ativa dos carros. A suspensão ativa PASM (Porsche Active Suspension Management, gerenciamento de suspensão ativa Porsche) está disponível como opcional em conjunto com o câmbio manual. Ao toque de uma tecla, o PASM altera o mapeamento de controle dos amortecedores e oferece duas opções de comando: uma que combina conforto e esportividade e outra voltada para a pilotagem esportiva. Para quem aprecia esta última, os novos Boxster e Boxster S podem ter o “Porsche Sport Chrono Package”, equipamento presente também nos novos 911 Carrera e 911 Carrera S. Basta aper-

tar uma tecla no painel para alterar o mapeamento dos controles eletrônicos do carro, permitindo dirigir esportivamente com segurança e eficiência. A mudança no trabalho das suspensões e amortecedores é imediata: o carro fica mais rígido e isso pode ser imediatamente sentido em vias com piso irregular. O sistema é acompanhado por um mostrador analógico/digital no painel de instrumentos que permite ao condutor medir seu desempenho com precisão de centésimos de segundo.

O novo sistema de direção possui transmissão variável. Garante suavidade de operação em manobras de estacionamento, agilidade em estradas sinuosas e estabilidade direcional em altas velocidades. Por se adaptar às necessidades de momento, o motorista exerce sempre o mesmo esforço para girar o volante – que, por sinal, pode ser ajustado em altura e profundidade. Como opções, pode-se escolher também entre um volante esportivo e um multifunções, com teclas integra-







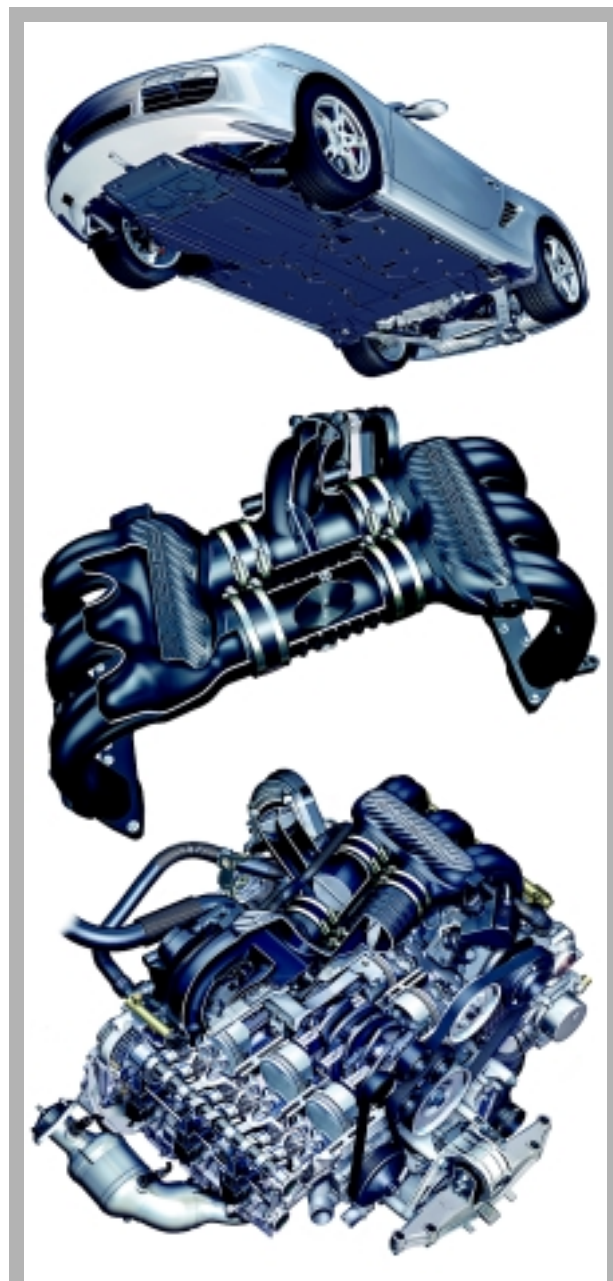
**O interior do Boxster foi totalmente reprojeto para oferecer ainda mais conforto, elegância e segurança. Os instrumentos tradicionais ganharam novo desenho, compatível com o cronômetro que integra o pacote Porsche Sport Chrono. A capota rígida, facilmente removível, é oferecida como opcional.**

das dos comandos do rádio-CD (de série) e do opcional PCM (Porsche Communications Management).

O aumento da potência e do desempenho foi acompanhado pelo reforço da segurança. O PSM (Porsche Stability Management, gerenciamento de estabilidade Porsche) é equipamento de série para ambas as versões e foi desenvolvido para proporcionar níveis mais altos de segurança. Alterações também foram feitas no sistema de freios: a resposta às solicitações de frenagem ficaram mais rápidas graças à evolução do servofreio. O diâmetro dos discos, ventilados internamente e perfurados nos dois modelos, é de 299 mm na traseira e 298 mm na frente para o Boxster (318 mm de diâmetro na frente e 299 mm na traseira no Boxster S).

Os novos Boxster são os primeiros roadsters do mundo a protegerem os ocupantes com airbags para a cabeça. Combinados com os de tórax, esses airbags (localizados nas portas, junto ao peitoril das janelas) asseguram alto nível de segurança para a cabeça dos ocupantes — uma distinção especial em um carro com carroceria aberta. Airbags frontais e cintos de segurança de três pontos com tensionador e limitador também estão presentes. Todos esses equipamentos são de série, bem como acionamento elétrico dos vidros, rádio-CD, ar condicionado, computador de bordo e travamento central. Outra novidade do Porsche Boxster é que, como opção, a capota de lona pode a ter operação totalmente elétrica. Abertura e fechamento podem ser feitos com o carro em movimento (até 50 km/h) e o tempo de movimentação da capota é de apenas 12 segundos.

Logo em seus primeiros anos de produção, o Boxster entrou para a lista dos modelos lendários da Porsche. A chegada da nova geração mostra que o modelo ainda tem muito o que oferecer a seus adeptos, especialmente no que diz respeito ao autêntico prazer de dirigir um carro esporte feito para proporcionar emoção na medida certa. A lenda do Boxster ainda tem muitos capítulos a serem escritos. ■



**O Boxster mudou muito mais por dentro do que por fora. Chassi e motor receberam alterações importantes, que deixaram o desempenho e a estabilidade ainda melhores.**



# Porsche Boxster/Boxster S

## Ficha técnica



**Carroceria** – Roadster, estrutura monobloco, construção leve em aço estampado e galvanizado a quente em ambos os lados, airbags frontais, laterais e de cabeça para motorista e passageiro, 2 lugares, capota de lona com revestimento interno e vidro traseiro térmico, teto rígido de alumínio opcional

**Aerodinâmica** – Coeficiente aerodinâmico:  $C_x = 0,29$  (Boxster),  $0,30$  (Boxster S)

**Motor** – Central traseiro, 6 cilindros horizontais opostos com carcaça e cabeçotes em alumínio, refrigerado a água, lubrificação por cárter seco integrado, duplo comando de válvulas por cabeçote, 4 válvulas por cilindro, ajuste contínuo dos tempos de abertura e fechamento das válvulas de admissão (VarioCam), compensação hidráulica da folga de válvulas, coletor de admissão de geometria variável, sistema de escapamento com dois elementos, cada um com catalisador trifásico, dois sensores de oxigênio para controle e diagnóstico da mistura ar-combustível, sistema de diagnóstico de bordo, capacidade de óleo lubrificante 10,4 litros na troca, gerenciamento eletrônico digital de ignição e injeção de combustível DME, ignição eletrônica com 6 bobinas, injeção multiponto seqüencial

<b>Diâmetro dos cilindros</b>	85,5 mm (Boxster)/93,0 mm (Boxster S)
<b>Curso dos pistões</b>	78 mm
<b>Cilindrada</b>	2.687 cm <sup>3</sup> (Boxster)/3.179 cm <sup>3</sup> (Boxster S)
<b>Taxa de compressão</b>	11,0:1
<b>Potência máxima</b>	240 cv a 6.400 rpm (Boxster)/280 cv a 6.200 rpm (Boxster S)
<b>Torque máximo</b>	27,5 kgfm de 4.700 a 6.000 rpm (Boxster)/32,6 kgfm entre 4.700 e 6.000 rpm
<b>Potência específica</b>	88,8 cv/litro (Boxster)/87,5 cv/litro (Boxster S)
<b>Rotação máxima do motor</b>	7.200 rpm
<b>Combustível requerido</b>	gasolina de 98 octanas RON/88 octanas MON
<b>Sistema elétrico</b>	12 V, alternador trifásico de 2.100 W, bateria 60 Ah (70 Ah no Boxster S)

**Transmissão** – Motor e transmissão acoplados, tração traseira, acionamento por semi-árvores de transmissão com duas juntas homocinéticas cada

<b>Relações de marcha</b>	5 marchas*	6 marchas	Tiptronic S	
1ª marcha	3,50	3,67	3,66	
2ª marcha	2,12	2,05	2,00	
3ª marcha	1,43	1,41	1,41	
4ª marcha	1,09	1,13	1,00	
5ª marcha	0,84	0,97	0,74	
6ª marcha	–	0,82	–	
Ré	3,44	3,33	4,10	
Diferencial	3,75	3,87	4,38 (3,91**)	* Disponível somente no Boxster; ** relação do Boxster S
Diâmetro da embreagem	240 mm			

**Chassi e suspensão** – Suspensão dianteira e traseira: independente McPherson otimizada pela Porsche, braços transversal e longitudinal, molas helicoidais com amortecedores a gás.

**Freios** – Duplo circuito hidráulico (um circuito dianteiro e um circuito traseiro), pinça de alumínio monobloco de quatro pistões em cada roda, discos ventilados e perfurados na frente e atrás, antitravamento (ABS), assistência a vácuo, PSM. Diâmetro e espessura dos discos: 298 x 24 mm na frente e 299 x 20 mm na traseira (Boxster), 318 x 28 mm na frente e 299 x 24 mm na traseira (Boxster S).

<b>Rodas e pneus</b>	Boxster	Boxster S
Dianteiros	6,5 J x 17 pol, pneus 205/55 ZR 17	8 J x 18 pol, pneus 235/40 ZR 18
Traseiros	8 J x 17 pol, pneus 235/50 ZR 17	9 J x 18 pol, pneus 265/40 ZR 18

<b>Peso em ordem de marcha</b>	Boxster	Boxster S	<b>Peso máximo permissível</b>	Boxster	Boxster S
Manual	1.295 kg	1.345 kg	Manual	1.610 kg	1.630 kg
Tiptronic S	1.355 kg	1.385 kg	Tiptronic S	1.655 kg	1.670 kg

<b>Dimensões</b>	Comprimento	Largura	Altura	Distância entre eixos	Bitola dianteira	Bitola traseira
*Boxster S	4.329 mm	1.801 mm	1.295 mm	2.415 mm	1.490 mm/1.486 mm*	1.534 mm/1.528 mm*

Porta-malas (VDA): 280 litros (150 litros na frente + 130 litros na traseira) Tanque de combustível: 64 litros

<b>Desempenho</b>	Velocidade máxima		Boxster		Boxster S			
*somente no Boxster	Manual (5* ou 6 marchas)		256 km/h	268 km/h				
	Tiptronic S		250 km/h	260 km/h				
	Aceleração 0-100 km/h (s)		Aceleração 0-160 km/h (s)		Aceleração 0-200 km/h (s)		Aceleração 0-1.000 m (s)	
	Boxster	Boxster S	Boxster	Boxster S	Boxster	Boxster S	Boxster	Boxster S
Manual	6,2	5,5	14,5	12,3	24,6	20,2	27,2	23,3
Tiptronic S	7,1	6,3	16,4	13,9	26,2	24,9	27,2	25,9

<b>Consumo de combustível (km/l)</b>	médio		cidade		estrada	
	Boxster	Boxster S	Boxster	Boxster S	Boxster	Boxster S
Manual 5 marchas	10,4	–	7,1	–	14,4	–
Manual 6 marchas	10,2	9,6	7,0	6,5	13,8	12,9
Tiptronic S	9,5	9,0	6,5	6,1	9,5	12,6