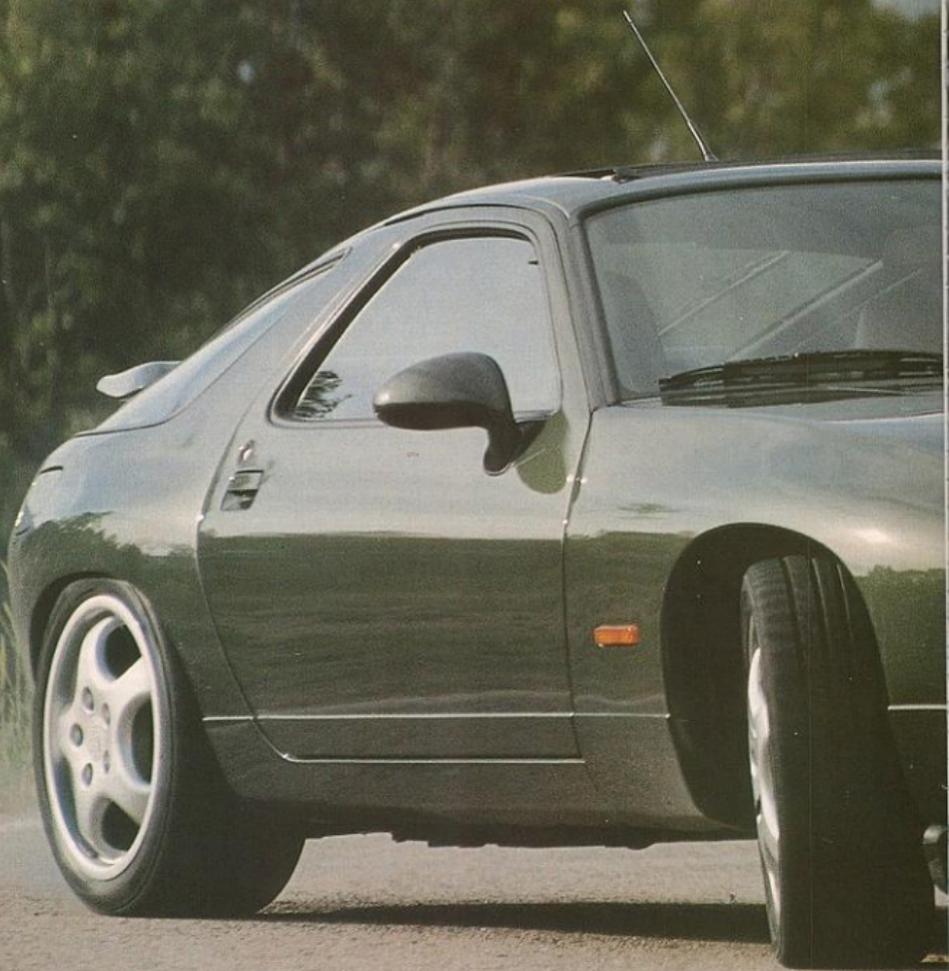


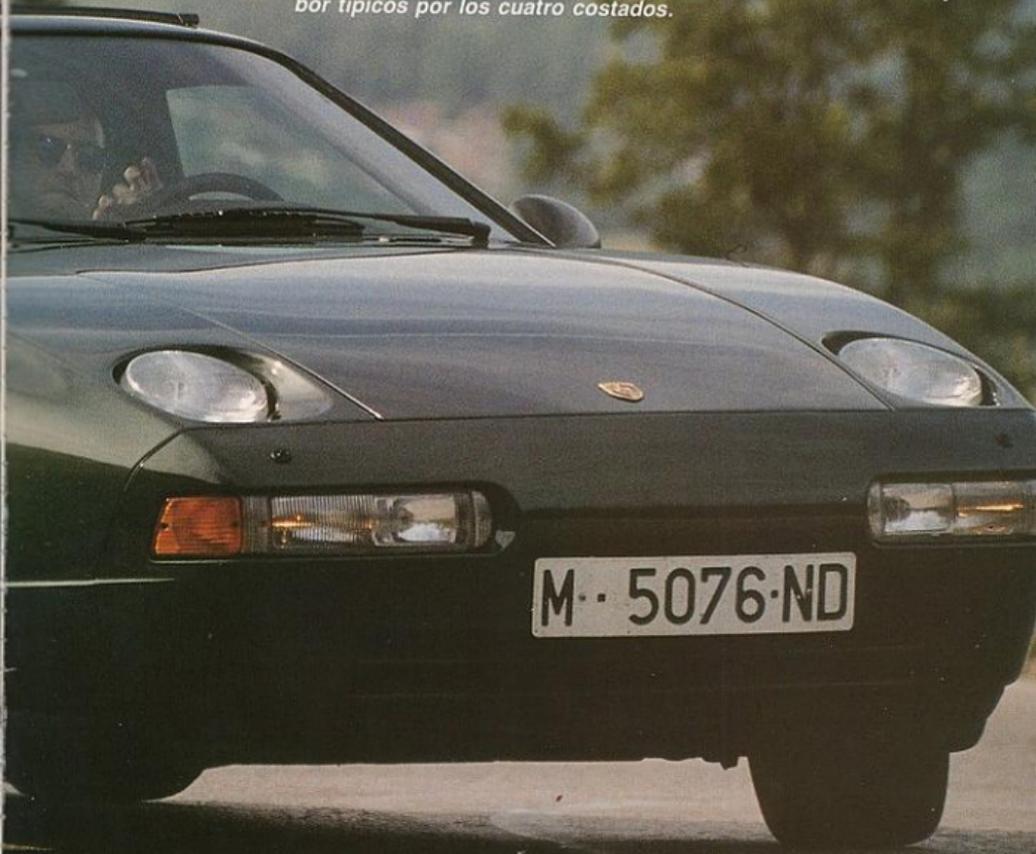
Sabor



Test: Porsche 928 GTS

añejo

Como el buen vino, el 928 ha ido madurando a lo largo de sus quince años de existencia hasta llegar al zenit de su evolución. Potenciada con el nuevo V8 de 5,4 litros y 350 CV y optimizada al máximo en lo que a bastidor respecta, la recién llegada versión GTS supone así la sublimación del modelo. Por eso ahora este deportivo coupé es más Porsche que nunca, un gran turismo puro y duro que respira refinamiento y sabor típicos por los cuatro costados.



Test: Porsche 928 GTS



Nacido en 1977, el Porsche 928 fue concebido para defender el más puro concepto de Gran Turismo. Como tal, no tenía pretensiones de ser una máquina bestial e indómita, ni un deportivo rabioso y sólo gobernable por manos expertas. Bajo ese prisma ya existía en la gama de Stuttgart el 911, y en Porsche no tenían intención de entablar una lucha fratricida entre sus modelos. Por eso el 928 ha representado desde su creación la esencia del deportivo touring, del GT; es decir, un coupé altamente prestacional, lujoso y confortable, ideal para realizar largos desplazamientos en poco tiempo y cómodamente, disfrutando con facilidad de su conducción.

Para que así fuera, ya en el momento de su creación fue dotado de un buen número de refinamientos tecnológicos y soluciones vanguardistas, que hicieron de él un conjunto acreedor del título de Coche del Año en Europa en 1978. Y precisamente el hecho de partir de una base técnicamente muy avanzada para su tiempo es lo que le ha permitido mantenerse vigente durante los quince años que tiene de existencia. Los ingenieros de la marca simplemente se han limitado a ir evolucionando el modelo paulatinamente en los distintos aspectos susceptibles de mejorar, haciendo del paso de los años un inestimable aliado y considerando que el coche se mantuviera en la cresta de la ola

tres lustros después.

De esta forma llegamos a 1992 con un automóvil que supone la sublimación del modelo. Porque el nuevo GTS, no sólo mantiene intacto el concepto inicial bajo el que fue creado el 928, sino que se beneficia de la madurez que ha ido ganando a través de las versiones precedentes, y de no pocos retoques que le sitúan en el zenit de su desarrollo. Nos encontramos así con un coche que, siendo más prestacional, resulta más fácil de conducir que los anteriores de la saga, haciéndose a la vez merecido acreedor de la S de Sport que completa su nueva denominación.

Los cambios que se han llevado a cabo con respecto a su más inmediato antecesor no

son espectaculares, pero sí muy importantes. Contribuyen a dar más carácter al modelo, para bien de los más puristas seguidores de la marca, pero a la vez permiten que continúe fielmente ligado a la filosofía bajo la que nació.

Estéticamente apenas existen diferencias. El coche sigue teniendo el imponente aspecto que ha tenido hasta ahora, pero aderezado con unas llantas que recurren a las formas del 911 Cup, por unas aletas posteriores ensanchadas para alojar los nuevos neumáticos, por una banda reflectante que une los grupos ópticos traseros y por los nuevos retrovisores exteriores, más aerodinámicos. El alerón posterior también ha variado, estando ahora pintado en el mis-



Porsche deja cada día más claro que, para el futuro, apuesta por coches técnicamente muy avanzados, confortables e impecablemente terminados. Con el 928 GTS, como buque insignia de la gama, la marca de Stuttgart va más allá, con un refinado y potentísimo V8 y un lujoso habitáculo generosamente equipado.

928 GTS



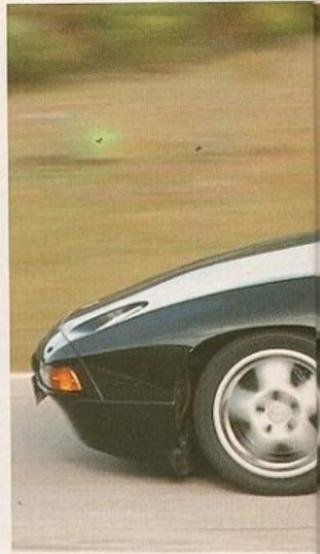
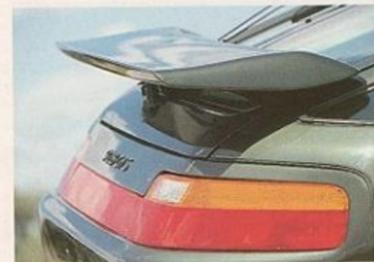
mo color de la carrocería y siendo de mayores dimensiones.

En el motor, con sólo incrementar la cilindrada 400 cc escasos a través de 7 mm más de carrera, y subiendo la relación de compresión de 10,0:1 a 10,4:1, se han conseguido unos resultados excepcionales. El objetivo era obtener un poco más de potencia con un rendimiento mucho más elástico y agradable, y se ha cumplido sobradamente. Tanto, que los hombres de Porsche han superado los 340 CV inicialmente previstos en esta maniobra, llegando a 350; es decir, un 6 por ciento más que

Test: Porsche 928 GTS

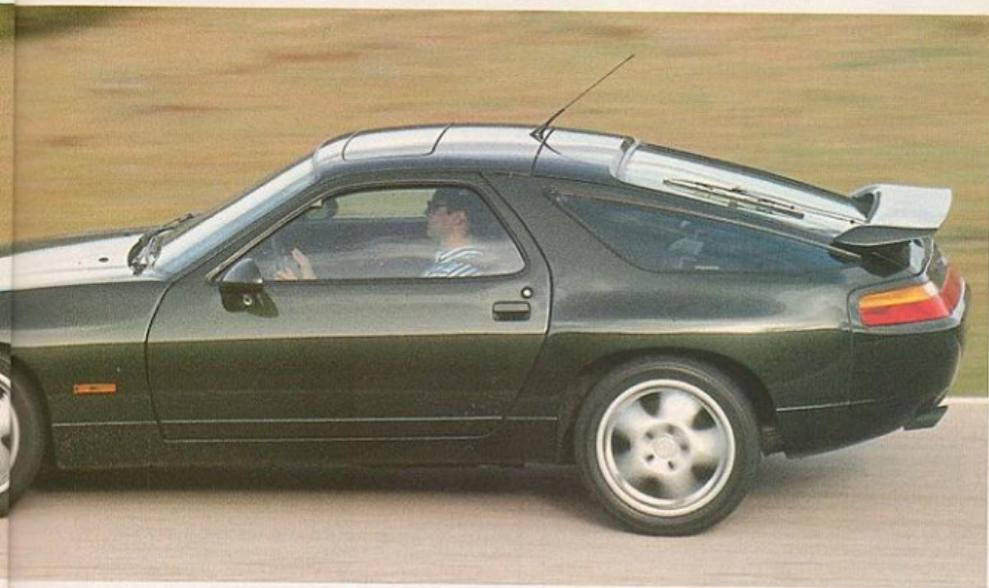
en el GT, y ganando a la vez un 16 por ciento de par máximo, que se sitúa en 51,02 mkg. El V8 Porsche de 32 válvulas adquiere de esta forma la categoría de auténtica joya de la ingeniería mecánica, mostrando unas características dinámicas mucho más sobresalientes todavía que las que tenía ya la versión de 5.0 litros. Permite disfrutar todavía más de sus excelencias, dado que el par disponible no sólo es más elevado, sino que tiene una curva aún más plana, que se sitúa por encima de 40 mkg a partir de 1.000 r.p.m. hasta prácticamente el régimen de corte. Este último está 200 r.p.m. más arriba que antes, proporcionándonos un margen de utilización más amplio, y a pesar de que el régimen de potencia máxima está 500 r.p.m. más abajo que en el GT, el motor es más rabioso, que no violento, en alta, haciendo patente su mayor potencia. Podemos elegir así, entre la utilización puramente rutera con elevado nivel de prestaciones que ya ofrecían sus antecesores, o una mucho más deportiva que caracteriza a esta versión. Y es que, disponiendo de más de 300 CV ya a 4.000 r.p.m., en correcta simbiosis con un bastidor que también ha sido convenientemente retocado, el 928 se ha transformado en un pura-sangre de los de verdad, sin pero alguno, exuberante en todo momento, excitante a tope, divertido y manejable a pesar de su tonelaje y tamaño. Es, en suma, un Porsche, pero más Porsche que nunca.

Como hemos reseñado, el bastidor también ha recibido mejoras, que redundan positivamente en el conjunto general. Estructuralmente se han incorporado barras de refuerzo en el interior de las puertas, que proporcionan una protección adicional a la célula de seguridad del habitáculo. Para evitar que el peso fuera demasiado elevado, se ha recurrido al aluminio en puertas, capó y aletas delanteras, con lo que según catálogo sólo hay una diferencia de 20 kg más con respecto al GT, que en nues-



tra báscula se quedaron sólo en 15. Los frenos son de mayores dimensiones, heredados de los 911 Turbo y Carrera RS, al igual que las llantas. Estas son ahora de 17" de diámetro, manteniendo la misma anchura de garganta que antes en el tren trasero (9") y media pulgada menos que en el GT en el delantero (7,5"). Gracias a este incremento de la diferencia de anchura entre las llantas de ambos trenes, y utilizando neumáticos de 17", de igual sección y menor perfil delante, más anchos y bajos detrás, se mantiene, con más goma sobre el asfalto y mayor adherencia por tanto, un buen nivel de confort y un ligero subviraje que proporciona mucha nobleza de reacciones. Esta característica se puede modificar, sin embargo, en función del optimismo que tengamos a la hora de oprimir el

Con las reformas efectuadas en esta versión, el 928 se ha transformado en un auténtico pura-sangre, situándose muy cerca de lo que sería el deportivo perfecto. Ahora, a sus mandos, se puede combinar una utilización tranquila con una conducción más temperamental, sin necesidad de ser un avezado piloto, siempre y cuando se tenga claro que bajo el pie derecho hay 350 CV disponibles.



acelerador, sobre todo en giros lentos y marchas cortas. Y es que la potencia y par disponibles son tan elevados que, regulando el gas, podemos hacer que el coche se vuelva más neutro o incluso sobrevirador. Así las cosas, resulta relativamente fácil que el tren posterior nos deleite con alguna que otra cruzada si lo deseamos, pero siempre progresivamente, dada la sorprendente suavidad —que no debe confundirse en este caso con lentitud— con la que los numerosos caballos entran en escena.

Es pues evidente que el 928 ha madurado. Coño cuando el buen vino está listo para ser paladeado por los más exquisitos *gourmets*, este Porsche reúne ahora las características idóneas para ser disfrutado al máximo, en toda su esencia. A ellas se unen unas suspensiones con tarados muy bien elegidos, confortables pero enérgicos. En el tren trasero, además, contamos con la agradecida ayuda del eje direccional Weissach, capaz de

variar la convergencia de las ruedas en función del apoyo. Su rendimiento es óptimo, y es uno de los culpables de la nobleza de reacciones de este coche. Ambos trenes, generosamente calzados, como ya hemos comentado, tienen un guiado excepcional. La adherencia al suelo es impresionante, al igual que la precisión de trayectoria. La dirección es suave y suficientemente rápida. Transmite bien las sensaciones al volante. Las velocidades de paso por curva pueden llegar a ser espeluznantes, y para mejorar aún más el elevado nivel de seguridad activa que tiene el GTS, contamos con el nuevo diferencial autoblocante de control electrónico PSD, procedente del mítico 959. Con él, el bloqueo puede llegar hasta el 100 por cien, aprovechándose hasta el último caballo disponible sobre el asfalto, en perjuicio, eso sí, del desgaste de las ruedas traseras. Por si fuera poco esto, el sistema PSD sirve también de ayuda para arrancar en pavimentos de adherencia

928 GTS

variable, así como para mejorar la estabilidad al circular por curvas de alta velocidad, que someten al coche a una gran aceleración transversal. El PSD se activa igualmente cuando, al quitar gas en una curva súbitamente, a más de 60 km/h, sus sensores —los mismos que se utilizan en el ABS— reciben una fuerte señal de aceleración transversal, estableciendo igualmente un par de bloqueo y oponiéndose a que el vehículo gire de manera violenta.

Con esta lista de envidiables características, no es de extrañar que viajar a lomos del 928 sea un verdadero placer. El GTS engulle cualquier tipo de trazados con asombrosa facilidad, y en los más tortuosos su tonelaje y tamaño no cons-

tituyen un obstáculo de peso para que no sea suficientemente ágil. En carreteras amplias y rápidas, en las que más a gusto se encuentra, es capaz de hacer unos cruces de auténtico infarto, y si las circunstancias lo requieren, sus incansables y potentísimos frenos le paran con impresionante celeridad (emplea menos de 3 segundos para pasar de 100 km/h a 0). Además, el ABS trabaja correctamente, aun a pesar del tamaño de las ruedas.

Sentados a sus mandos, en el más confortable de todos los puestos de conducción de Porsche, todo se maneja con soltura y rapidez, aunque seguimos sin tener una correcta medida de las proporciones del morro. A través de la pa-

Ficha técnica

MOTOR

Definición y posición: De 8 cilindros en V a 90°, delantero longitudinal. **Arquitectura:** Bloque y culata de aleación ligera, cigüeñal de 5 apoyos y 8 contrapesos. **Cilindrada:** 5,397 cc (100 x 85,9 mm). **Alimentación:** Doble inyección electrónica multipunto LH-Jetronic, regida por un medidor de masa de aire de filamento térmico, con ralenti estable y corte en retención; doble catalizador de tres vías son sonda Lambda. **Distribución:** Cuatro válvulas por cilindro en V a 40° accionadas mediante taqués hidráulicos autoajustables a través de cuatro árboles de levas (dos por cada bancada de cilindros en cada culata) mandados por correa dentada y cadena. **Encendido:** Electrónico multipunto, control de detonación. **Baterías:** De 72 Ah. **Alternador:** De 115 A y 1.610 W. **Lubricación:** Por bomba de engranajes excéntricos en punta del cigüeñal; cambiador de calor agua/aceite en el radiador de agua. **Refrigeración:** Por líquido, con circuito hermético y dos electroventiladores de mando termostático. **Compresión:** 10,4:1. **Potencia máxima:** 350 CV a 5.700 r.p.m. **Par máximo:** 51,02 mkg a 4.250 r.p.m.

TRANSMISIÓN

Disposición motriz: Tipo Transaxle, con embrague a la salida del motor, caja de cambios manual de cinco velocidades ubicada sobre el eje trasero, por delante del diferencial; tubo hueco rígido uniendo ambos conjuntos, con el árbol de transmisión por dentro. **Propulsión trasera.** **Embrague:** Monodisco en seco, de diafragma, con mando hidráulico. **Cambio (relaciones y desarrollos finales):** 1ª, 3,765:1 (11,48 km/h); 2ª, 2,512:1 (17,26 km/h); 3ª, 1,790:1 (24,14 km/h); 4ª, 1,354:1 (31,91 km/h); 5ª, 1,000:1 (43,21 km/h). **Reducción de grupo:** 2,727:1. Con autoblocante de control electrónico (PSD) de bloqueo progresivo hasta el 100 por cien.

BASTIDOR

Suspensión delantera: Independiente, de paralelogramo deformable, con dobles triángulos superpuestos de aleación, amortiguadores hidráulicos de gas, muelles helicoidales, barra estabilizadora hueca de 28 mm Ø y radio de pivotamiento negativo. **Suspensión trasera:** Independiente, con brazo de aleación oblicuo inferior articulado (eje Weissach con corrección de convergencia), brida transversal superior, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos de gas y barra estabilizadora hueca de 22 mm Ø. **Dirección:** De cremallera servoasistida de efecto progresivo, con columna de seguridad articulada deformable, con dos juntas y regulable en altura. **Diámetro del volante:** 380 mm. **Vueltas de volante:** 3. **Diámetro de giro:** 11,7 m. **Sistema de frenado:** Doble circuito hidráulico con servoasistencia, cuatro discos ventilados (322/299 mm Ø), pinzas de aluminio de cuatro bombines, limitador trasero, ABS y conductos de circulación forzada de aire para los discos delanteros. **Llantas:** De aleación forjadas tipo 911 Cup, de 7,5" x 17" delante y 9" x 17" detrás. **Neumáticos:** Bridgestone Expedia S-01, de 225/45 ZR17 delante y 255/40 ZR17 detrás.

COTAS

Largo/ancho/altura: 4.520/1.890/1.282 mm. **Batalla:** 2.500 mm. **Vías (del/tras):** 1.551/1.616 mm. **Depósito de combustible:** De 86 litros, bajo el maletero (gasolina sin plomo). **Peso de catálogo:** 1.620 kg. **Peso real (depósito lleno):** 1.660 kg. **Reparto de peso (del/tras):** 874/786 kg (52,65/47,35 por ciento).

Ficha comercial

PRECIO: 13.830.400 ptas. IVA y transporte incluidos; matriculación, seguro y opciones aparte.

LANZAMIENTO EN ESPAÑA: Mayo de 1992.

EQUIPAMIENTO DE SERIE

Diferencial autoblocante de control electrónico PSD. Llantas de aleación ligera forjadas tipo 911 Cup. Tuercas antirrotor de aleación para las cuatro ruedas. ABS. Dirección asistida de efecto progresivo. Refuerzo especial interior en las puertas. Cristales tintados. Faros delanteros de foco múltiple regulables en altura desde el interior. Luces traseras antiniebla de alta intensidad. Espejos retrovisores exteriores eléctricos y calefactables. Sistema de lavado de faros de alta presión. Limpialuneta trasero. Control de velocidad automático. Cierre centralizado de puertas con sistema antirrotor y alarma integradas. Equipo de alta fidelidad con diez altavoces, amplificador de seis canales, equalizador y antena exterior incluidos. Bandeja portacasetes y portaobjetos central. Bolsas laterales portaobjetos con tapa practicable. Elementos eléctricos. Air-bag para conductor y acompañante. Volante de cuero de cuatro radios con columna regulable en altura (incluido cuadro de instrumentos). Pomo, fuelle de la palanca de cambios y freno de mano tapizados en cuero. Parasoles traseros. Tacómetro. Cuarentarrevoluciones. Indicador de presión de aceite. Termómetro de agua. Indicador de combustible. Voltímetro. Indicador de desgaste de pastillas de freno. Climatizador automático con aire acondicionado y ventilador de cuatro velocidades. Guantería climatizada con luz y lavav. Interruptor interior eléctrico de apertura de maletero. Red de sujeción de equipajes. Botiquín de emergencia. Iluminación automática del interior con apagado retardado. Rueda de recambio provisional con compresor de emergencia. Asientos de rejilla eléctrica. Faros antiniebla. Redotato iluminación cuadro de instrumentos. Además, el 928 GTS dispone de una completa computadora de a bordo, con tres niveles de prioridad en la información, que controla: temperatura y nivel de líquido refrigerante; nivel del líquido de frenos; del aceite; del limpiaparabrisas y de la gasolina; presión de los cuatro neumáticos por separado; tensión de la correa dentada; desgaste de las pastillas de freno; fallos en ABS y autoblocante PSD, circuito eléctrico, air-bag, fusibles y bombillas. Cuando no aparece en el displayninguna de estas anomalías, funciona como computadora de consumo, con las siguientes funciones: consumo instantáneo; consumo medio; autonomía; temperatura exterior; velocidad media; cronómetro; cuentakilómetros total y doble cuentakilómetros parcial.

EQUIPAMIENTO OPCIONAL:

Pintura metalizada (199.218 ptas.). Techo solar eléctrico (287.759 ptas.). Tapicería de cuero (700.632 ptas.). Asiento del conductor con tres memorias (138.585 ptas.). Pintura exterior a elegir (386.887 ptas.). Volante deportivo (11.549 ptas.).

Prestaciones

VELOCIDAD

Máxima absoluta	269,80 km/h a 6.244 r.p.m. en 5ª
Kilómetro lanzado (tras 1.000 m de aceleración)	227,99 km/h
Salida del km lanzado (tras 2.000 m de aceleración)	249,36 km/h a 5.770 r.p.m. en 5ª

ACELERACION

0-100 km/h	5"32/100 (en 1ª y 2ª)
400 metros salida parada	14"12/100
1.000 metros salida parada	25"48/100

RECUPERACION

Desde 40 km/h en 4ª:	400 m	15"39/100
	1.000 m	27"37/100
Desde 60 km/h en 5ª:	400 m	16"13/100
	1.000 m	29"83/100

ADELANTAMIENTO

Lento: 20-70 km/h	3"78/100 (en 2ª)
Rápido: 70-120 km/h	4"35/100 (en 2ª y 3ª)
Total: 20-120 km/h	8"13/100 (en 2ª y 3ª)

lanca de cambios accionamos la nueva caja, más robusta, procedente de los coches de Sport-Prototipos. Esta cuenta con las mismas relaciones y grupo cónico que su antecesor, dado que no ha sido necesario variarlas, puesto que el mayor diámetro de los neumáticos alarga por sí solo los desarrollos, adaptándolos al mayor rendimiento del motor. El manejo del selector sigue siendo algo lento, pero preciso, y los pedales permiten deletarnos haciendo una y otra vez en punta-tacón cuando las circunstancias lo requieren.

Las prestaciones, sin embargo, no han evolucionado lo

que cabía esperar. En general están un pelín por debajo de las que dio en nuestro Corvett el GT (ver número 143 de AUTOMÓVIL), aunque esto no quiere decir que el coche nos haya dado una falsa sensación de mayor potencial. Existen varias razones para que esto ocurra. Al no poder utilizar gasolina sin plomo de 98 RON, el GTS no daba la potencia anunciada. De esta forma, con las curvas de nuestro banco convenientemente corregidas según las normas DIN, estábamos en algo menos de 338 CV, superando los 51 mkg de par máximo anunciados. Pero a la hora de ha-



El motor, más potente y con un par exuberante, tiene mucha garra en alta, entregando la potencia en enérgica constante progresión. El equilibrado bastidor y el autoblocante electrónico PSD se encargan de transmitirla fielmente al asfalto, convirtiéndola en vertiginosa aceleración y prestaciones puras.

Consumos

HOMOLOGADOS ECE (90/120/urbano): 9,8/12,0/20,7 litros/100 km.

CONDUCCION NORMAL Recorrido mixto por carretera/Rredia/autopista/autovía (90/100/120 km/h) con un cruceo medio de 100 km/h a un promedio de 99,8 km/h: 11,65 litros/100 km.

VELOCIDAD CONSTANTE Por autopista a 100/120 km/h: 10,4/11,0,81 litros/100 km.

CONDUCCION DEPORTIVA Recorrido mixto, por carretera de montaña/Rredia/autovía, a lo posible, con un promedio de 135,65 km/h: 26,35 litros/100 km.

Banco de pruebas

POTENCIA MAXIMA: 338,78 CV a

5.790 r.p.m.

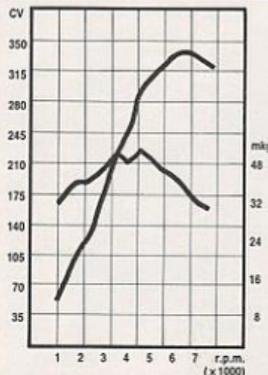
PAR MAXIMO:

51,48 mkg a 4.150

r.p.m.

REGIMEN MAXIMO:

6.800 r.p.m.



cer las prestaciones, estando como estamos en Madrid a casi 700 m sobre el nivel del mar, el coche no disponía ni siquiera de esta potencia y par, lo que unido al mayor peso —aunque sean sólo 15 kg—, a la mayor resistencia que oponen los neumáticos de 17" —hay más goma pegada al suelo— y a unos desarrollos un poco más largos que los del GT, justifica esa pequeña desventaja en los datos. En velocidad punta se quedó 7 km/h por debajo con respecto a su antecesor (poco más de 5 km/h menos de la anunciada). En aceleración, las diferencias son escasísimas: 3/100 en 0 a 100 km/h, 14/100 en los 400 m y 29/100 en los 1.000 m. Las recuperaciones arrojaban resultados también muy similares, y sólo en adelantamiento lento (20 a 70 km/h) y en el total, de 20 a 120 km/h partiendo en 2ª velocidad, se imponía el nuevo GTs.

Pero poco importan esas escasas centésimas de menos cuando la realidad nos indica una neta evolución en todos los aspectos, subjetivos y objetivos. Porque este Porsche es más seguro, más eficaz, más divertido y más fácil de conducir que todos sus antecesores. Y así nos lo ha demostrado también el crono cuando hemos realizado los recorridos habituales por carretera, en los que ha pulverizado cualquier registro anteriormente obtenido con promedios fabulosos. Eso sí, los consumos no son precisamente aquilatados. Pero cuando se tienen más de quince millones para gastarse en un coche, esos detalles pasan a un segundo plano, sobre todo si lo que se compra es el que está llamado a convertirse en el Porsche por antonomasia de la década de los '90, un deportivo casi perfecto: el 928 GTS.

F. Gómez Blanco