Con hambre de curvas y optimizado para el circuito de carreras

24/10/2026 Con hambre de curvas y optimizado para el circuito de carreras

718 Spyder: consumo combinado de combustible 10,9 l/100 km;
emisiones combinadas de CO2 249 g/km
718 Cayman GT4: consumo combinado de combustible 10,9 l/100 km;
emisiones combinadas de CO2 249 g/km

La familia 718 se amplía: Con el nuevo 718 Spyder1) y el 718 Cayman GT42), Porsche culmina esta serie con dos modelos emotivos y potentes de gama máxima. Su carácter purista atrae a los entusiastas de los automóviles deportivos que disfrutan con una conducción sin filtros y aprecian un gran nivel de agilidad y una proximidad casi íntima al centro de la fuerza. Todo esto lo ofrece el concepto de motor central perfectamente equilibrado. Por primera vez, el 718 Spyder abierto y el 718 Cayman GT4 con techo fijo comparten una base técnicamente idéntica. Esta comprende el motor atmosférico de cuatro litros y seis cilindros de nuevo desarrollo con cambio de marchas manual de seis velocidades. El motor bóxer en ambos modelos tiene una potencia de 309 kW (420 CV). Mientras el GT4 representa la iniciación en los modelos de carretera GT de Porsche, el Spyder es idóneo para toda clase de curvas. Ambos apuestan por una aerodinámica altamente eficiente, un chasis GT completo y unos frenos potentes.

Motor atmosférico altamente emotivo y de altas revoluciones

Ambos modelos tienen en común su corazón: el nuevo motor bóxer de cuatro litros y seis cilindros. Este motor atmosférico está basado en la misma familia de motores que los modelos turbo de la serie 911 Carrera actual. El nuevo motor de altas revoluciones desarrolla una potencia de 309 kW (420 CV): 35 CV más que el modelo GT4 anterior. La tercera generación del Spyder gana incluso 45 CV. El par máximo de 420 Nm está disponible entre 5.000 rpm y 6.800 rpm. Los dos deportivos con cambio manual rompen la barrera de los 300 km/h: el 718 Spyder alcanza una velocidad de 301 km/h y el 718 Cayman GT4 consigue 304 km/h. Ambos modelos aceleran de 0 a 100 km/h en 4,4 segundos. El consumo de combustible correlacionado de los deportivos con motor central según NEDC es de 10,9 l/100 km. El fascinante carácter de este motor atmosférico combina una moderna depuración de gases de escape con filtro de partículas de gasolina con el desarrollo lineal de la fuerza y la respuesta inmediata de un motor GT. El máximo de revoluciones se alcanza con 8000 rpm. Un rasgo que no ha cambiado es el sonido inconfundible del bóxer. Se han añadido detalles técnicos, como una función de arranque/parada y el control de cilindros adaptativos. En el rango de carga parcial interrumpe temporalmente el proceso de inyección en uno de los dos bancos de cilindros, reduciendo así la demanda de combustible.

Por primera vez en un motor de altas revoluciones se emplean inyectores piezoeléctricos para la inyección directa de gasolina. Dividen cada proceso de inyección en hasta cinco inyecciones individuales. Esto favorece un proceso de combustión completo que reduce las emisiones de gases de escape. Un sistema de admisión variable con dos mariposas de resonancia asegura el cambio de gas óptimo en los cilindros.

Eficiencia aerodinámica: mayor carga aerodinámica, misma resistencia al aire
Entre las características destacadas del 718 Cayman GT4 cuenta el concepto de aerodinámica mejorado integralmente. Produce una carga aerodinámica hasta un 50 % mayor sin repercutir negativamente en la resistencia al aire, lo cual demuestra una excelente eficiencia. La aerodinámica de ambos modelos se beneficia fuertemente del nuevo silenciador final de cámara única en forma de silla con un nuevo diseño: crea espacio en la parte trasera para un difusor funcional al cual corresponden, en el 718 Cayman GT4, más del 30 % de la carga aerodinámica en el eje trasero. También el alerón trasero fijo destaca por una mayor eficiencia: en comparación con el modelo anterior, produce un plus de carga aerodinámica de aproximadamente un 20 %. Esto equivale a una presión de aplicación adicional de doce kilogramos a 200 km/h. La parte frontal optimizada al estilo GT mantiene el equilibrio aerodinámico con la ayuda de un labio del alerón frontal de gran tamaño y unas denominadas Air Curtains. Estas últimas estabilizan la corriente de aire a lo largo de las ruedas delanteras.

Porsche 718 Spyder: un deportivo de carretera abierto con capota de construcción ligera

El nuevo 718 Spyder es una máquina purista para disfrutar de la conducción y posee una capota de construcción ligera que soporta altas velocidades. Continúa la historia de unos roadsters tan famosos como el Porsche 550 Spyder y el 718 RS 60 Spyder. Entusiasma por su fascinante silueta, ya sea con la capota abierta o cerrada. La capota es apta para el uso diario y se puede guardar con unos pocos movimientos debajo del capó trasero. A diferencia del GT4, el 718 Spyder posee un alerón trasero que se despliega automáticamente a una velocidad de 120 km/h. Gracias al difusor funcional es el primer modelo de la familia Boxster que produce una carga aerodinámica en el eje trasero.

Chasis GT de alto rendimiento: optimizado para la máxima dinámica

Por primera vez, el 718 Spyder se beneficia de las altas prestaciones del chasis GT del 718 Cayman GT4. Con su extraordinaria dinámica en curvas posibilita una experiencia de conducción emocional. El refinamiento adicional de los ejes de suspensión delanteros y traseros de construcción ligera recoge tecnologías del deporte de competición. En parte, la conexión inmediata al chasis es asumida por articulaciones de rótula. El sistema de suspensión PASM (Porsche Active Suspension Management), rebajado en 30 milímetros, baja el centro de gravedad y mejora el potencial de dinámica transversal. Está diseñado especialmente para el uso en el circuito de carreras y afina las características de conducción del 718 Cayman GT4. También el 718 Spyder se beneficia de este diseño. En este caso, el

Porsche Stability Management PSM trabaja de manera aún más sensible y precisa, pero, opcionalmente, también se puede desactivar en dos etapas. El Porsche Torque Vectoring (PTV) con bloqueo mecánico del diferencial trasero mejora adicionalmente la dinámica longitudinal y transversal, las prestaciones en curvas y el placer de conducir. Para el GT4 se ofrece, además, un paquete Clubsport opcional. Este contiene un arco antivuelco trasero de acero, un extintor manual y un cinturón de seis puntos para el lado del conductor.

Agarre: potentes frenos, neumáticos Ultra High Performance

Con sus potentes frenos monobloque de mordazas fijas de aluminio, el sistema de frenos de alto rendimiento del 718 Spyder y del 718 Cayman GT4 asegura unos valores de deceleración constantes y aptos para el circuito de carreras. Opcionalmente, también se puede elegir el Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Como novedad, el 718 Spyder rueda ahora también sobre neumáticos UHP (Ultra-High-Performance) adaptados especialmente por Porsche. Estos forman parte del paquete integral que impulsa al 718 Cayman GT4 hacia nuevos récords en la Sección Norte del circuito de Nürburgring: En este tramo tradicional con una longitud de 20,6 kilómetros, el tiempo por vuelta disminuyó en doce segundos en comparación con el modelo anterior

MEDIA ENQUIRIES



Holger Eckhardt

Spokesperson Motorsports LMDh, GT, Customer Racing
+49 (0) 170 / 911 4982
holger.eckhardt@porsche.de

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/carpetas-de-prensa/718-spyder-cayman-gt4/kurzfassung.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/70ff12fb-589d-4a83-b3bc-e2f91c88b336.zip