

PORSCHE

El nuevo 718 Spyder RS

Dossier de prensa

Consumo de combustible y emisiones

718 Spyder RS WLTP: Consumo de combustible combinado: 13,0 l/100 km; emisiones de CO₂ combinadas: 294 g/km

718 Spyder: WLTP: Consumo de combustible combinado: 11,1 – 10,7 l/100 km; emisiones de CO₂ combinadas: 251 – 242 g/km

718 Spyder (PDK): WLTP: Consumo de combustible combinado: 10,7 l/100 km; emisiones de CO₂ combinadas: 242 g/km

718 Cayman GT4 RS: WLTP: Consumo de combustible combinado: 13,2 l/100 km; emisiones de CO₂ combinadas: 299 g/km

718 Boxster: WLTP: Consumo de combustible combinado: 9,7 – 8,9 l/100 km; emisiones de CO₂ combinadas: 220 – 201 g/km

911 GT3: WLTP: Consumo de combustible combinado: 13,0 – 12,9 l/100 km; emisiones de CO₂ combinadas: 294 – 293 g/km

Todos los datos se refieren al modelo para la UE.

Los valores de consumo y emisiones indicados se han calculado de acuerdo con los procedimientos de medición legalmente prescritos. Todos los vehículos nuevos ofrecidos por Porsche están homologados según el WLTP. Los valores NEDC oficiales derivados de los valores WLTP ya no están disponibles para vehículos nuevos desde el 1 de enero de 2023 y, por lo tanto, ya no se pueden indicar.

Se ofrece más información sobre el consumo de combustible oficial y las emisiones CO₂ específicas oficiales de los nuevos automóviles en la “Guía sobre el consumo de combustible, las emisiones de CO₂ y el consumo de corriente de nuevos automóviles”, que se puede obtener gratuitamente en todos los puntos de venta y en DAT.

Contenido

Aspectos destacados	4
Diseñado para disfrutar al máximo de la conducción	4
Versión corta	6
El Porsche 718 Spyder RS pone el broche de oro a la familia de motores centrales	6
Motor atmosférico de altas revoluciones y construcción ligera	6
Aerodinámica equilibrada	7
Diseño purista de la capota	7
Suspensión deportiva ágil de máxima precisión	8
Interior puramente deportivo	8
Paquete Weissach opcional y cronógrafo a juego	9
Sistemas de chasis y suspensión	10
Optimizado para disfrutar conduciendo con agilidad en carretera	10
Reducción de altura de 30 milímetros, ángulos más grandes de convergencia y de caída de las ruedas	10
Chasis PASM ajustable de serie	11
El Porsche Torque Vectoring aporta más agilidad en las curvas	11
Sistema de elevación ideal para el uso diario	12
Motor y caja de cambios	13
Roadster + motor de carreras = placer de conducir	13
Tecnología del motor derivada directamente del automovilismo de competición	13
Innovadora conducción del aire de proceso	14
Transmisión PDK de siete marchas con relaciones cortas	15
Carrocería y aerodinámica	16
Descapotable sin concesiones	16
Equilibrio aerodinámico óptimo	16
Bajos con diseño aerodinámico	17
Construcción ligera para una mayor agilidad	17
40 kilos más ligero que el 718 Spyder	18
Nueva pintura en color gris vanadio metalizado	19
Interior y equipamiento	20
Ambiente deportivo funcional	20
Exclusivo volante deportivo con marca en las 12 en punto	20
Palanca de cambios típica de GT	21
Conectividad, navegación y alarma silenciosa	21
Cronógrafo exclusivo solo para compradores del Spyder RS	22

Aspectos destacados

Diseñado para disfrutar al máximo de la conducción

- **Roadster de motor central con 59 kW (80 CV) más de potencia.**

El motor bóxer de aspiración libre del 911 GT3 y del 911 GT3 Cup de carreras desarrolla 368 kW (500 CV) y ahora está disponible en toda la serie de modelos 718 con motor central. Esto significa que el nuevo 718 Spyder RS y su modelo hermano, el 718 Cayman GT4 RS, que apareció en 2022, representan las ofertas más potentes de la familia de motores centrales de Porsche. En la recta final de los deportivos con motor central atmosférico, el 718 Spyder RS pone el broche de oro a la serie en términos de placer de conducción a cielo abierto.

- **El 718 descapotable más rápido de todos los tiempos.**

El 718 Spyder RS acelera de 0 a 100 km/h en 3,4 segundos gracias a la impresionante potencia del motor y a la caja de cambios PDK de siete velocidades y relaciones cortas que viene instalada de serie. Para acelerar de 0 a 200, el nuevo 718 Spyder RS apenas tarda 10,9 segundos y alcanza una velocidad máxima de 308 km/h (con el techo desmontado).

- **Chasis deportivo con opciones de reglaje.**

El 718 Spyder RS cuenta de serie con una suspensión deportiva PASM con una reducción de altura de 30 milímetros. La altura de circulación, los ángulos de caída y convergencia y los estabilizadores se pueden regular individualmente. La configuración está optimizada para carreteras sinuosas y es más cómoda que en el 718 Cayman GT4 RS. Otras características de serie son el Porsche Torque Vectoring con bloqueo transversal mecánico del eje trasero, los apoyos del chasis sobre articulaciones esféricas y las llantas de fundición de aluminio de 20 pulgadas.

- **«Cola de pato» en vez de alerón trasero.**

A diferencia del 718 Cayman GT4 RS, el Spyder RS no tiene un alerón trasero grande, sino un borde de ataque cuya forma de cola de pato recuerda al del legendario 911 Carrera RS 2.7 de 1972. El frontal es prácticamente idéntico al del 718 Cayman GT4 RS: tomas de aire NACA, molduras laterales delante de las ruedas delanteras, aberturas de ventilación en las

aletas y una amplia salida de aire delante del capó delantero de carbono. Sólo el labio del alerón delantero es menos pronunciado que en el GT4 RS. En el Spyder RS, las tomas de aire de proceso adicionales para optimizar la combustión se encuentran entre los arcos de protección antivuelco y las aletas traseras.

- **Capota manual de construcción ligera especialmente diseñada.**

La capota textil del Spyder RS, sencilla y muy ligera, consta de dos elementos: un parasol que protege a los ocupantes de la radiación solar y una protección contra la intemperie con luneta trasera integrada. Cuando ambas piezas están montadas, el vehículo queda completamente estanco. Y cuando no hay previsión de lluvia, ambos componentes se pueden dejar en el garaje, con lo cual se pueden ahorrar hasta ocho kilogramos de peso.

- **Paquete Weissach opcional**

El equipamiento interior de serie incluye asientos envolventes ligeros de polímero reforzado con fibra de carbono (CFRP) con laterales de cuero y secciones centrales de Race-Tex. El salpicadero y las molduras interiores están forrados con cuero. Para el 718 Spyder RS también hay disponible un paquete Weissach opcional con numerosos elementos de carbono visible y perímetros en Race-Tex más amplios. Además, con el paquete Weissach se pueden pedir las llantas opcionales de fundición de magnesio y construcción ligera. Las salidas del tubo de escape deportivo son de titanio.

Versión corta

El Porsche 718 Spyder RS pone el broche de oro a la familia de motores centrales

Treinta años después de la presentación del prototipo experimental Boxster, Porsche lanza al mercado la versión más potente del popular roadster de motor central: el nuevo Porsche 718 Spyder RS. Por primera vez, el motor atmosférico de altas revoluciones del 911 GT3 llega a un deportivo abierto con motor central.

Porsche pone el broche de oro a la serie de modelos 718 de motor central con un deportivo diseñado para disfrutar al máximo de la conducción: el nuevo 718 Spyder RS es el equivalente descapotable del 718 Cayman GT4 RS. Es la primera vez que el bóxer de seis cilindros de aspiración libre del 911 GT3, con una potencia de 368 kW (500 CV), motoriza un deportivo abierto con motor central. La misma unidad propulsora de construcción ligera con un concepto de altas revoluciones también impulsa el coche de carreras Porsche 911 GT3 Cup. Las emociones que transmite el sonido del motor en el 718 Spyder RS se experimentan con especial intensidad gracias a la capota ligera y minimalista de instalación manual. A ello contribuyen también el sistema de escape deportivo de serie, de construcción ligera en acero inoxidable, y las llamativas tomas de aire de proceso situadas en los laterales, detrás de los reposacabezas.

Motor atmosférico de altas revoluciones y construcción ligera

La propulsión del nuevo 718 Spyder RS es idéntica a la del 718 Cayman GT4 RS, su homólogo con capota. El motor bóxer de seis cilindros y 4,0 litros puede girar hasta 9.000 rpm y entrega una potencia de 368 kW (500 CV) con un par motor máximo de 450 Newton metros. Unido a una caja de cambios PDK de siete velocidades y relaciones cortas, el motor de seis cilindros sitúa el roadster biplaza en los 100 km/h en 3,4 segundos y lo lleva hasta los 200 en 10,9 segundos. En comparación con el 718 Spyder con PDK sin el sufijo «RS», el nuevo modelo superior no solo es 59 kW (80 CV) más potente, sino que también acelera medio segundo más rápido hasta los 100 km/h y supera la velocidad máxima de su predecesor de 300 a 308 km/h.

Como todos los modelos RS modernos, el nuevo 718 Spyder RS también está equipado exclusivamente con la transmisión de doble embrague Porsche (PDK), que permite cambiar las siete marchas a gran velocidad y garantiza el máximo rendimiento. Gracias a las levas de cambio, las manos no se separan del volante en ningún momento, ni siquiera al cambiar de marcha manualmente. El conductor también puede engranar las marchas utilizando el selector de cambio ergonómico de la consola central. Además del motor más potente, la disminución del peso también es responsable del aumento de prestaciones: con un total de 1.410 kilogramos, el Spyder RS pesa 40 kilogramos menos que el 718 Spyder con caja de cambios PDK y es incluso cinco kilogramos más ligero que el 718 Cayman GT4 RS con capota. Así pues, el Spyder RS es lo más destacado de la serie de modelos que ofrece Porsche desde 2016.

Aerodinámica equilibrada

El frontal del nuevo Porsche 718 Spyder RS es prácticamente idéntico al del 718 Cayman GT4 RS. El capó delantero es de CFRP de serie. Las dos tomas de aire NACA mejoran la refrigeración de los frenos sin perjudicar el coeficiente aerodinámico. El labio del alerón delantero es ligeramente más corto que en el 718 Cayman GT4 RS, donde, debido al gran alerón trasero, se genera una mayor carga aerodinámica total y, por lo tanto, necesita un labio más grande en el morro para alcanzar el equilibrio aerodinámico. En cambio, el 718 Spyder RS incorpora en la parte trasera un pronunciado borde de ataque con forma de cola de pato. Todos los elementos reductores de la resistencia del aire están totalmente coordinados para mantener el equilibrio aerodinámico y garantizar la máxima estabilidad de conducción a altas velocidades.

Diseño purista de la capota

El nuevo 718 Spyder RS incluye una capota ligera de una sola capa y colocación manual. El diseño es especialmente compacto y consta de dos secciones: una que protege del sol y otra que sirve como mampara para el mal tiempo. Ambos elementos son completamente desmontables y se pueden guardar juntos o por separado en el vehículo. El parasol también se puede utilizar individualmente como toldo de tipo «bimini». De este modo, el

conductor y el acompañante quedan protegidos de la radiación solar y el habitáculo queda abierto en los lados y en la parte trasera.

Juntos, el parasol y la mampara contra el mal tiempo crean una capota completa que protege eficazmente de la lluvia cuando se suben las ventanillas laterales. Toda la capota, incluido el mecanismo de fijación, pesa solamente 18,3 kilogramos, es decir, 7,6 kg menos que en el 718 Spyder y 16,5 kg menos que en el 718 Boxster. Si hace buen tiempo, se puede dejar la capota en casa, con lo cual el peso del vehículo se reduce en ocho kilogramos.

Suspensión deportiva ágil de máxima precisión

El chasis del 718 Spyder RS utiliza componentes del 718 Cayman GT4 RS y está configurado para transmitir el máximo placer de conducción en carreteras sinuosas. Viene equipado de serie con el sistema de suspensión activa Porsche Active Suspension Management (PASM) con reglaje deportivo y reducción de altura de 30 milímetros, el Porsche Torque Vectoring (PTV) con bloqueo transversal mecánico del eje trasero, apoyos del chasis con articulaciones esféricas y llantas de fundición de aluminio de 20 pulgadas. El chasis se caracteriza por una dirección de gran precisión, un manejo ágil y un comportamiento de conducción extraordinariamente neutro. La altura de conducción, los ángulos de caída y convergencia y el estabilizador se pueden regular individualmente. Comparado con el 718 Cayman GT4 RS, se han reducido los índices de amortiguación para conseguir una configuración más similar a la de un cabriolé.

Interior puramente deportivo

El carácter deportivo también deja huella en el interior del coche, donde todo se reduce a funcionalidad y ergonomía. El volante deportivo RS tiene un muy buen agarre, está forrado con Race-Tex y lleva una marca amarilla en las 12 en punto. Los asientos envolventes de serie son de CFRP ligero y carbono visible y ofrecen una sujeción lateral excelente. Las fundas de los asientos son de cuero negro, con la sección central en Race-

Tex perforado en un color de contraste sobre fondo negro. Los colores de contraste disponibles son el Gris Ártico y el Rojo Carmín.

Los reposacabezas llevan el logotipo «Spyder RS» bordado en el color correspondiente. Los colores exteriores disponibles incluyen cuatro pinturas sólidas y tres metalizadas, incluido el nuevo gris vanadio metalizado, así como las tonalidades especiales Gris Ártico, Azul Shark y Rubí Star Neo.

Paquete Weissach opcional y cronógrafo a juego

El Spyder RS también dispone de un paquete Weissach opcional. En combinación con este paquete marcadamente deportivo, se pueden pedir las llantas de fundición de magnesio opcionales, extraordinariamente ligeras, que reducen en 10 kilogramos las masas no suspendidas en rotación. Los tubos del sistema de escape deportivo son de titanio. La estética se inspira en el 935 de edición limitada de 2018. Una característica estética destacada en el habitáculo es la parte superior del salpicadero, forrada con Race-Tex antideslumbrante. Y en exclusiva para los compradores del Porsche 718 Spyder RS, se puede adquirir un cronógrafo de Porsche Design Timepieces hecho a mano, una pieza de primera calidad salida de la fábrica de relojes de Porsche en Solothurn, Suiza. La ligera caja de titanio, la esfera de carbono y la correa hecha con el mismo cuero del vehículo están diseñadas a juego con la configuración del automóvil. El rotor en el reverso imita el diseño de la llanta del 718 Spyder RS.

«El 718 Spyder RS eleva el placer de conducción de los descapotables a un nivel superior», comenta Andreas Preuninger, responsable de Vehículos GT. «La combinación de nuestro inconfundible motor GT3, la transmisión de relaciones cortas, las dimensiones compactas, el bajo peso, la suspensión de competición optimizada para carretera y la posibilidad de circular a cielo abierto ofrece una experiencia al volante emocionante y sin filtros».

Sistemas de chasis y suspensión

Optimizado para disfrutar conduciendo con agilidad en carretera

La máxima prioridad de los ingenieros a la hora de desarrollar el 718 Spyder RS fue conseguir el máximo placer de conducción en carreteras sinuosas. Este roadster de motor central utiliza los mismos componentes tomados de la competición GT que el 718 Cayman GT4 RS, su mellizo con capota, pero su chasis ha sido sometido a varios ajustes. La última décima de segundo en las vueltas de circuito ha pasado a un segundo plano y toda la atención se centra en la facilidad de conducción y en la máxima precisión de la dirección, lo que proporciona al conductor un alto nivel de confianza y, al mismo tiempo, un alto grado de interacción con el vehículo.

El eje delantero del 718 Spyder RS proviene del 911 GT3 RS (generación 991.2). Al clásico eje de suspensión MacPherson se le han añadido unos muelles auxiliares que mantienen los muelles principales bajo tensión cuando se descomprimen. El muelle principal conserva su tensión original incluso bajo carga máxima y así se puede controlar mejor el vehículo con una conducción especialmente deportiva.

Reducción de altura de 30 milímetros, ángulos más grandes de convergencia y de caída de las ruedas

La carrocería se ha rebajado 30 milímetros con respecto a la del 718 Boxster. Además, la vía del eje delantero es siete milímetros más ancha y la del eje trasero ocho milímetros más ancha que en el 718 Spyder, lo que reduce la inclinación lateral del vehículo. Al mismo tiempo, la caída de las ruedas en el eje trasero aumentó un cuarto de grado, lo que permite a los neumáticos traseros transmitir más fuerzas de guiado lateral. El resultado es una mejora de la previsibilidad en las curvas de alta velocidad.

Las articulaciones esféricas de todos los puntos de unión del chasis garantizan una conexión especialmente firme con la carrocería, lo que permite un comportamiento de conducción especialmente preciso y directo.

Chasis PASM ajustable de serie

En comparación con el 718 Cayman GT4 RS, diseñado para conseguir los mejores tiempos por vuelta posibles, en el nuevo 718 Spyder RS se han reducido los índices de amortiguación para adaptar aún mejor el vehículo a una amplia gama de situaciones en carretera. Así, este roadster garantiza a sus conductores una gran estabilidad en carretera con un manejo seguro y predecible en todo momento, especialmente en carreteras sinuosas. No obstante, el chasis del nuevo 718 Spyder RS también es apto para la conducción en circuito y se puede ajustar para la circulación en pistas cerradas. La convergencia, la caída y los estabilizadores pueden adaptarse a las preferencias del conductor y a las características de la pista para el uso en circuitos de carrera.

El Spyder RS está equipado de serie con Porsche Active Suspension Management (PASM) y reglaje deportivo. Este sistema de amortiguación activa ofrece dos características de suspensión en una. El modo normal ofrece un ajuste básico más cómodo de los amortiguadores, que cambia automáticamente a un modo más deportivo en conducción dinámica. El modo Sport, por su parte, activa directamente una curva característica de amortiguación más dura que favorece un estilo de conducción ágil. El ajuste deportivo adicional conmutable garantiza una amortiguación significativamente más rígida y, por tanto, un rendimiento mejorado en los circuitos.

El Porsche Torque Vectoring aporta más agilidad en las curvas

El núcleo central de los sistemas de asistencia a la conducción lo constituye el Porsche Stability Management (PSM), que también combina tres regulaciones electrónicas en el 718 Spyder RS: Sistema antibloqueo (ABS), Electronic Stability Control (ESC) y Traction Control (TC). Como es típico en los RS, estos sistemas intervienen en la conducción de manera delicada y rozando los límites: el conductor no debe sentirse tutelado en ningún tramo de carretera. Por lo general, Porsche ajusta sus chasis de manera que puedan combinar el mejor rendimiento posible con una conducción segura, incluso sin el uso de sistemas de control electrónico. Pero si lo que se desea es soltar las últimas amarras de seguridad al volante, estos sistemas, con excepción del ABS, se pueden desconectar en

dos etapas: con ESC OFF, el conductor se convierte en el responsable último de la estabilidad en las curvas, y con ESC+TC OFF se anula además el control de tracción.

Otro sistema de dinámica de conducción disponible de serie en el Spyder RS es el Porsche Torque Vectoring (PTV). El PTV funciona con una intervención del freno activada electrónicamente en las ruedas traseras, y en el 718 Spyder RS cuenta además con un diferencial autobloqueante mecánico con valores de bloqueo específicos para RS (30% en la tracción / 37% en el empuje). En la práctica, el PTV –no desacopla– funciona de tal modo que en la conducción dinámica, la rueda trasera del lado interior de la curva se frena ligeramente en cuanto el conductor vira el volante. De esta manera, la rueda trasera del lado exterior de la curva recibe una fuerza motriz adicional y proporciona al coche un impulso de giro en la dirección ya tomada. Este sobreviraje insinuado crea una sensación de conducción ágil y directa, y permite tomar las curvas con mayor rapidez y seguridad.

Sistema de elevación ideal para el uso diario

Por primera vez en un 718 abierto, Porsche ofrece un sistema opcional de elevación del eje delantero para el 718 Spyder RS. Pulsando un botón, la carrocería se eleva hidráulicamente por encima del eje delantero unos 30 milímetros. Esto aumenta la altura libre al suelo en el labio del spoiler delantero en unos 40 milímetros, lo que facilita al conductor del RS superar baches en carretera, entradas en garajes o rampas de aparcamientos sin rozar el suelo. El sistema de elevación también reduce el riesgo de que los bordillos produzcan daños. Puede utilizarse en reposo y en marcha hasta una velocidad de 60 km/h.

Motor y caja de cambios

Roadster + motor de carreras = placer de conducir

El corazón del Porsche late directamente detrás del conductor: El motor bóxer de seis cilindros, aspiración libre y cilindrada de 4,0 litros está instalado entre los dos asientos y el eje trasero. Esto convierte al nuevo Porsche 718 Spyder RS en el deportivo descapotable más potente de la historia de la popular serie de motor central, y también en el último 718 que se desarrolla con motor de combustión. 368 kW (500 CV) de potencia a 8.400 rpm, 450 Newton metros de par motor a 6.750 rpm y un régimen máximo de 9.000 rpm son características que solo se dan en los coches de carreras. El bóxer de 4 litros es, de hecho, un motor de carreras de pura raza. En la Porsche Mobil 1 Supercup, el Porsche 911 GT3 Cup compite con el mismo grupo motor y con cifras de rendimiento prácticamente idénticas. Y también el modelo 911 GT3 homologado para carretera está equipado con este motor de altas revoluciones.

El motor atmosférico es igualmente ambicioso con el acelerador y catapulta al Porsche 718 Spyder RS hasta los 100 km/h en apenas 3,4 segundos. Ello hace que el Spyder RS acelere medio segundo más rápido que el 718 Spyder con 420 CV (309 kW) y PDK que se ha ofrecido hasta mediados de 2023. El 718 Spyder RS alcanza los 200 km/h en 10,9 segundos, dejando atrás hasta 2,5 segundos al 718 Spyder con PDK. Y sin la capota alcanza 308 km/h en lugar de 300.

Tecnología del motor derivada directamente del automovilismo de competición

El motor bóxer de altas revoluciones del Spyder RS es un excelente ejemplo de cómo la tecnología de competición también puede inspirar a los vehículos de producción en serie homologados para carretera. Las 24 válvulas del motor de seis cilindros se accionan mediante balancines que no requieren ningún ajuste hidráulico de holgura de las válvulas. Esto garantiza la robustez del tren de válvulas incluso en las condiciones más duras, es decir, incluso cuando se utiliza con frecuencia el nivel más alto de velocidad. Además, la acreditada tecnología VarioCam garantiza que el ajuste del árbol de levas se adapte exactamente al régimen del motor y al estado de carga.

La idea de la válvula de mariposa individual también procede del automovilismo de competición. Cada uno de los seis cilindros tiene su propia válvula de mariposa al final del sistema de aspiración de resonancia variable. Esta válvula se aproxima muy cerca de las válvulas de admisión, mejorando así el suministro de aire y la dosificabilidad, con lo cual mejora también la respuesta del motor. Como apenas hay aire entre la válvula de mariposa y las válvulas de admisión, el motor responde a las órdenes del pedal sin apenas retardo, lo que se aplica igualmente a la apertura y al cierre del acelerador. La válvula de mariposa central permanece como solución de reserva, pero está permanentemente abierta durante el funcionamiento normal.

En vista de la elevada aceleración longitudinal y transversal que genera el nuevo 718 Spyder RS, la alimentación de aceite al motor de altas revoluciones adquiere una importancia especial. Al igual que en el automovilismo de competición, esto se gestiona mediante un sistema de lubricación por cárter seco con un depósito de aceite separado. Con un total de siete etapas de aspiración, este sistema conduce el aceite del motor rápida y eficientemente al depósito externo de reserva, mientras que la lubricación de los cojinetes de biela, sometidos a grandes cargas, tiene lugar directamente a través de la bomba de aceite por medio del cigüeñal.

Innovadora conducción del aire de proceso

El 718 Cayman GT4 RS, el modelo homólogo con capota, incorpora aberturas de admisión adicionales en lugar de las dos ventanillas laterales traseras para suministrar aire de proceso al motor. Dado que el roadster de motor central carece de ventanas laterales traseras, los ingenieros han tenido que encontrar una solución nueva e igualmente adecuada para el 718 Spyder RS. Las aberturas para el aire de proceso se muestran ahora en forma de canales integrados en la carrocería por detrás de los arcos de protección antivuelco. Al igual que en el 718 Cayman GT4 RS, guían el aire sin dar rodeos desde la izquierda y la derecha hasta una caja central situada detrás de los asientos, debajo de la cubierta trasera. El resultado no es solo un suministro óptimo de aire al motor incluso con niveles de potencia máximos, sino también un regalo para los oídos: el ruido de admisión del motor de seis cilindros es claramente audible para el

conductor y el acompañante, tanto con la capota instalada como sin ella, y varía en función del régimen del motor y la posición del pedal del acelerador.

El paisaje sonoro, que varía mucho en función de la carga y del régimen del motor, se completa con el sistema de escape deportivo de acero inoxidable en construcción ligera, que reproduce el característico sonido bóxer del motor, especialmente a altas revoluciones. El Spyder RS cumple además con la actual norma de gases de escape Euro 6. Dos filtros de partículas (OPF) separados y una regulación lambda estereo para los dos catalizadores se encargan de funciones cruciales de purificación de los gases de escape.

Transmisión PDK de siete marchas con relaciones cortas

Como todos los modelos RS modernos, el nuevo 718 Spyder RS también está equipado exclusivamente con la caja de cambios de doble embrague Porsche (PDK). Gracias a ella es posible cambiar de marcha como en las carreras: en milisegundos y sin interrumpir la fuerza de tracción. En el Spyder RS, la caja PDK tiene siete marchas con relaciones cortas. La velocidad máxima se alcanza en la séptima marcha.

En el modo PDK Sport, las reducciones de marcha al frenar son más espontáneas y audibles; al acelerar, los puntos de cambio a una marcha superior se desplazan a regímenes más altos. Si no se quiere dejar el cambio de marcha a merced de la electrónica, también se puede engranar utilizando las levas de cambio situadas en el volante. La leva derecha es la encargada de aumentar la marcha y la izquierda la encargada de reducirla. Los puntos de presión proporcionan al conductor una respuesta precisa incluso si lleva guantes de competición. Además, un selector de cambios situado en la consola central permite cambiar de marcha de forma secuencial. La palanca fue tomada del actual 911 GT3 y tiene la imagen de una palanca de cambios manual con fuelle de cambio de marchas. Como es habitual en el automovilismo de competición, para aumentar la marcha se tira de la palanca hacia atrás y para reducirla, se empuja hacia delante.

Carrocería y aerodinámica

Descapotable sin concesiones

Al igual que el 718 Cayman GT4 RS, su modelo hermano, el nuevo Porsche 718 Spyder RS no disimula visualmente sus prestaciones. Un llamativo borde de ataque con la clásica forma de cola de pato, tomas de aire NACA en el capó delantero, salidas de aire de proceso detrás de la capota: en el Spyder RS, la culminación deportiva de todos los modelos 718 descapotables es claramente reconocible.

A primera vista, llama la atención el llamativo borde de ataque en la parte trasera del 718 Spyder RS. Porsche lo introdujo por primera vez en el 911 Carrera RS 2.7 de 1972, un legendario deportivo y coche de carreras que hoy ya es una pieza de culto. Los desarrolladores han prescindido deliberadamente del alerón ajustable del Cayman GT4 RS para el Spyder RS: en el vehículo sin techo fijo, el desarrollo aerodinámico se centra menos en la máxima carga aerodinámica y más en una estabilidad de marcha óptima en todas las condiciones de conducción, ya sea con capota o sin ella. El paquete Weissach opcional incluye además un «Gurney» en el borde de ataque.

Equilibrio aerodinámico óptimo

El labio delantero del 718 Spyder RS está concebido para adaptarse a la aerodinámica rediseñada de la parte trasera y, por motivos de equilibrio, es más pequeño que en el Cayman GT4 RS. Por lo demás, el frontal es idéntico en ambos modelos RS. En la parte superior de los guardabarros se encuentran los orificios de ventilación de los pasos de rueda con las rejillas. Estos orificios de ventilación denominados “Louvers” procedentes del automovilismo de competición fueron utilizados por primera vez en la producción en serie en Porsche para el 911 GT3 RS de la generación 991. Especialmente a altas velocidades, reducen la sobrepresión que se produce con la rotación de las ruedas en el paso de rueda. Con ello se evita eficazmente la fuerza ascensional en el eje delantero. Dos tomas de aire denominadas NACA acuñan la imagen de la cubierta frontal de construcción ligera. Desarrolladas originalmente por el Comité Asesor Nacional de Aeronáutica (NACA), precursor de la agencia espacial NASA, las tomas de aire del 718

Spyder RS combinan dos propiedades que suelen ser excluyentes entre sí: mejoran la refrigeración de los frenos sin perjudicar el coeficiente de resistencia aerodinámica. Por ello, las tomas de aire NACA también se utilizan con frecuencia en los coches de carreras. En faldón delantero, delante el capó fabricado en polímero reforzado con fibra de carbono, hay una abertura central de escape a través de la cual se encauza la salida de aire del coche. El faldón delantero tiene unas molduras laterales que dirigen eficazmente el aire más allá de las ruedas delanteras.

Bajos con diseño aerodinámico

El aire que fluye por debajo del Spyder RS es acelerado gracias a los nuevos deflectores situados en los bajos totalmente revestidos, creando así una presión negativa en la parte trasera. Esto reduce eficazmente la elevación en el eje trasero.

En los bajos del Spyder RS hay otras dos tomas de aire NACA que también sirven para la refrigeración. Esta conducción de aire de refrigeración beneficia al filtro de partículas de gasolina y no perjudica el coeficiente de resistencia aerodinámica. Al final, el aire que fluye por debajo del coche sale de nuevo a través de un difusor trasero. Este componente ha sido tomado del 718 Spyder y complementado con nervios aerodinámicos en los laterales que mitigan el flujo de aire en la parte trasera y benefician la adherencia al suelo.

Construcción ligera para una mayor agilidad

Durante el desarrollo del 718 Spyder RS, los ingenieros han tenido siempre en cuenta una virtud clásica en los roadsters: la construcción ligera. El 718 Spyder RS pesa 1.410 kilogramos según la norma DIN, es decir, con el depósito lleno al 90 % y sin conductor. Así, cada uno de los 500 caballos del Spyder RS es responsable de la aceleración de solamente 2,82 kilogramos (3,83 kg/kW) Para lograr este objetivo, tanto las aletas delanteras como el capó delantero son de polímero reforzado con fibra de carbono (CFRP), mientras que las ópticas bi-xenón de construcción ligera sin sistema lavafaros ahorran aún más peso. El material aislante está pintado en parte y el habitáculo está forrado con alfombrillas ligeras. Por supuesto, en un modelo RS no pueden faltar los

revestimientos de puertas en construcción ligera provistos de tiradores textiles en bucle y redes en los compartimentos portaobjetos.

También ayuda a reducir el peso la flamante y exclusiva capota ligera del nuevo 718 Spyder RS. La construcción, de accionamiento manual y cubierta de tela de una sola capa, está diseñada para ahorrar mucho espacio y consta de dos partes: un toldo parasol y una mampara para el mal tiempo. Ambos elementos son completamente desmontables y se pueden guardar juntos o por separado en el vehículo. El parasol también se puede utilizar individualmente como toldo de tipo «bimini». De este modo, el conductor y el acompañante quedan protegidos de la radiación solar y el habitáculo queda abierto en los lados y en la parte trasera.

40 kilos más ligero que el 718 Spyder

Cuando hace mal tiempo, se puede acoplar una mampara que incluye una luneta trasera de cristal. De esta manera se obtiene un habitáculo completamente estanco con las ventanillas laterales subidas. Toda la capota, incluido el mecanismo de fijación, pesa solamente 18,3 kilogramos, es decir, 7,6 kg menos que en el 718 Spyder y 16,5 kg menos que en el 718 Boxster. Si hace buen tiempo, se puede dejar la capota en casa, con lo cual el peso del vehículo se reduce en ocho kilogramos. En suma, el Porsche 718 Spyder RS, en su configuración más ligera posible, pesa 40 kilogramos menos que el 718 Spyder con transmisión PDK.

Con el paquete Weissach opcional se puede ahorrar algo de peso, sobre todo de las masas no suspendidas. Las llantas de fundición de magnesio de 20 pulgadas opcionales son diez kilogramos más ligeras que las de aluminio de serie. Estéticamente, el paquete Weissach es reconocible por algunos elementos fabricados en carbono visible. La construcción ligera es visible sobre todo en el capó delantero, pero también se encuentra en las tomas de aire de proceso, en los embellecedores de las tomas de aire de refrigeración y en las carcasas superiores de los retrovisores exteriores, así como en la luz de freno central de la tapa del maletero, en los arcos antivuelco y en el Gurney.

Además, los tubos del sistema de salida de escape deportivo de acero inoxidable del 718 Spyder RS con paquete Weissach son de titanio.

Nueva pintura en color gris vanadio metalizado

Para el nuevo 718 Spyder RS hay nueve colores de carrocería disponibles de serie: blanco, negro, Rojo Guardia y Amarillo Racing como tonos sólidos; Azul Gentián Metalizado y Plata GT metalizado, y el gris vanadio metalizado, creado especialmente para el 718 Spyder RS. Los colores especiales Gris Ártico, Azul Shark y Rubí Star Neo completan la gama cromática.

Interior y equipamiento

Ambiente deportivo funcional

Funcionalidad y ergonomía reducidas a lo esencial: el interior del Porsche 718 Spyder RS también está concebido como una máquina de conducción pura. Los asientos envolventes típicos de RS se integran de serie. Estos asientos se montaron por primera vez en el superdeportivo 918 Spyder. Están fabricados en polímero reforzado con fibra de carbono (CFRP) y acabados en carbono, y ofrecen una sujeción lateral óptima con un peso mínimo. El airbag de tórax está integrado, el ajuste de altura es eléctrico y el ajuste longitudinal es manual.

Exclusivo volante deportivo con marca en las 12 en punto

El volante deportivo tiene un diámetro especialmente compacto de 360 milímetros, está revestido de Race-TEX negro y lleva una marca amarilla de las 12 en punto para saber siempre en qué dirección y con qué fuerza giran las ruedas delanteras. Especialmente cuando se dan movimientos rápidos del volante durante una conducción exigente, esta marca puede proporcionar valiosa información adicional para controlar el coche.

De serie, el volante se puede ajustar en altura y distancia con respecto al conductor, y quienes exigen a sus asientos la máxima flexibilidad también pueden adquirir como opción los asientos deportivos adaptativos Plus con ajuste eléctrico de 18 vías. Todas las funciones pueden ajustarse eléctricamente tanto para el asiento del conductor como para el del acompañante: inclinación del respaldo, altura del asiento, desplazamiento longitudinal, inclinación y profundidad de la banqueta de asiento. Además, hay un soporte lumbar ajustable eléctricamente en cada asiento, e incluso los laterales del cojín y respaldo del asiento pueden ajustarse individualmente pulsando un botón. Los asientos están tapizados en cuero negro y las bandas centrales de los asientos son de Race-TEX negro. El anagrama «Spyder RS» está bordado en negro en los reposacabezas.

Palanca de cambios típica de GT

Al igual que en el Porsche 911 GT3 y el 718 Cayman GT4 RS, el selector del cambio de marchas del PDK en la consola central se asemeja a una palanca de cambios manual. Con este selector, se pueden cambiar en el modo manual las marchas de la transmisión de doble embrague de siete velocidades. Tirando hacia atrás se aumenta la marcha y empujando hacia delante, se reduce, como es habitual en el automovilismo de competición. Además, el conductor también dispone de las levas de cambio en el volante con símbolos +/- en color de contraste. A la derecha, para aumentar marcha, y a la izquierda, para disminuir.

Si además se elige el paquete opcional Weissach, se obtiene un contorno en Race-Tex significativamente mayor en el habitáculo. El elemento estético más destacado es la parte superior del salpicadero, que está completamente forrada con Race-Tex antideslumbrante. Además, el logotipo «Weissach-Paket» adorna el bisel del soporte para bebidas. El logo también está bordado en los reposacabezas.

Conectividad, navegación y alarma silenciosa

El equipamiento de serie del 718 Spyder RS incluye el Porsche Communication Management (PCM) y un sistema de navegación con Porsche Connect y los servicios Car Connect de acceso remoto, Safety Services, Security Services y Apple CarPlay®. El sistema de navegación calcula rutas dinámicas, puede manejarse mediante comandos de voz y recibe actualizaciones automáticas de los mapas. Las funciones en línea incluidas se utilizan con la ayuda del módulo LTE. Si se desea, en el pedido se puede anular el sistema de Infotainment y así reducir otros seis kilos el peso del vehículo.

También están disponibles otros equipamientos opcionales, como la bandeja para smartphone o el Porsche Vehicle Tracking System Plus (PVTs Plus). Este sistema utiliza una tarjeta Driver Card para controlar si quien está al volante es el conductor autorizado. Si el 718 Spyder RS circula sin la Driver Card, el PVTs Plus envía automáticamente una alarma silenciosa a la central de alarmas encargada por Porsche y también envía el mensaje a la Porsche Connect App del propietario legítimo.

Cronógrafo exclusivo solo para compradores del Spyder RS

El cronógrafo, que lleva el nombre del nuevo deportivo de motor central y se ofrece en exclusiva a los compradores del Spyder RS o del RS con paquete Weissach, encaja a la perfección con el vehículo. Gracias a su caja de titanio, al exclusivo reloj no le sobra ni un gramo. También imita a su modelo motorizado en su múltiple configurabilidad: el cliente puede elegir entre titanio natural y negro titanio para el tono de la caja, con el bisel a juego, que puede llevar una escala de minutos o taquimétrica. Para la correa se puede elegir entre el cuero negro liso del vehículo con complementos en Race-TeX o titanio, y la esfera está disponible en tono carbono o negro. Las agujas están disponibles en blanco, negro o amarillo. En el reverso, el cronógrafo 718 Spyder RS incluye un rotor con el aspecto de las llantas instaladas en el vehículo. Los rotores pueden estar disponibles en seis colores, mientras que el anillo de color individual alrededor de la esfera se puede configurar en todos los tonos disponibles del Porsche 718 Spyder RS, ya sean estándar, metalizados o tonalidades especiales. Y por si eso fuera poco, también están disponibles los 114 «Colores a elegir» del programa Porsche, algunos de ellos con acabados de pintura históricos. No faltan opciones para convertir este reloj de pulsera en una pieza única. Se pueden hacer grabar hasta doce caracteres en el reverso del reloj, como el número de identificación (VIN) del propio roadster.

El cronógrafo 718 Spyder RS es una valiosa pieza de artesanía y se fabrica con procedimientos de alta precisión en la fábrica de relojes de Porsche en Solothurn, Suiza. El mecanismo 01.200 con certificación COSC es el alma de este reloj. Una característica técnica especial es la función Flyback: con un solo botón, el cronómetro se puede detener, poner a cero y reiniciar mientras el reloj está en marcha. El cronógrafo 718 Spyder RS es exclusivo para clientes del nuevo Porsche 718 Spyder RS y se puede encargar a partir de 9.500 euros en los centros Porsche y por Internet en porsche-design.com.