Nuevo Porsche 718 Cayman con motor cuatro cilindros turbo

25/04/2016 El coupé deportivo con motor central completa la gama 718

La cuarta generación del coupé deportivo con motor central tiene una apariencia más imponente, atlética y eficiente. Sólo unas semanas después del estreno del 718 Boxster, llega el 718 Cayman para ampliar la nueva gama. Por primera vez este modelo de techo rígido tendrá un precio inferior al del roadster, en línea con lo que sucede en la gama 911.

El 718 Cayman utiliza los mismos nuevos motores bóxer de cuatro cilindros con turbocompresor que emplea el 718 Boxster. En consecuencia, el coupé y el roadster tienen, por primera vez, idéntica potencia. La versión básica, con una cilindrada de dos litros, ofrece 300 caballos. El modelo S, con sus 2.5 litros de cilindrada, llega hasta los 350 caballos, lo que representa un aumento de 25 caballos en comparación con los modelos anteriores. De acuerdo al Nuevo Ciclo de Conducción Europeo (NEDC, por sus siglas en inglés), el nuevo biplaza recorre en promedio entre 17,5 kilómetros por litro (66,4 km/g, 41,3 mpg o consume 5,7 l/100 km) y 12,3 km/l (46,7 km/g, 29,0 mpg o consume 8,1 l/100 km).

El enorme par de los nuevos motores que monta el 718 Cayman promete agilidad y diversión al volante, incluso a bajas revoluciones. El propulsor dos litros del 718 Cayman consigue un par de hasta 380 Nm (90 Nm más que el Cayman anterior), que está disponible entre las 1.950 y las 4.500 revoluciones. El motor de 2.5 litros del 718 Cayman S dispone de un turbocompresor con turbina de geometría variable (VTG), una tecnología que hasta el momento era utilizaba únicamente en el 911 Turbo. En el 718 Cayman S este turbo VTG cuenta adicionalmente, y por primera vez, con una válvula de descarga (wastegate). Su par llega a 420 Nm (50 Nm más que el Cayman S anterior), entre las 1.900 y las 4.500 rpm. Para el conductor esto significa más fuerza en toda la gama de revoluciones del motor. El 718 Cayman equipado con la caja de cambios de doble embrague PDK y el paquete opcional Sport Chrono acelera de 0 a 100 km/h en 4,7 segundos. En el 718 Cayman S esa cifra de aceleración es de 4,2 segundos. El 718 Cayman alcanza una velocidad máxima de 275 km/h, mientras que el 718 Cayman S llega a los 285 km/h.

Un nuevo chasis, afinado para una mayor precisión y estabilidad lateral

En términos de dinamismo, el nuevo 718 Cayman sigue la línea de los 718 clásicos. Gracias a su extraordinaria agilidad, el histórico deportivo de motor central ganó numerosas carreras en los años cincuenta y sesenta del siglo pasado, entre ellas la Targa Florio y Le Mans. La dinámica transversal y la precisión en la trazada se han mejorado en este completamente afinado chasis del 718 Cayman. Los muelles de suspensión y las barras estabilizadoras han sido diseñadas para ser más firmes y también han sido revisados los reglajes de los amortiguadores. La dirección, que es ahora 10 por ciento más directa, mejora la agilidad y la diversión al volante. Las llantas (aros) traseras, que son media pulgada más anchas, en combinación con los neumáticos (gomas) de nuevo desarrollo, consiguen mejor

adherencia lateral y, por consiguiente, una estabilidad superior en curvas.

Algunas opciones, como el paquete Sport Chrono y el Porsche Torque Vectoring (PTV), permiten personalizar aún más el carácter deportivo del 718 Cayman. Otro elemento opcional es el sistema de suspensión activa Porsche Active Suspension Management (PASM), que reduce la altura al suelo de la carrocería en diez milímetros. En el caso del modelo S, esa reducción en la altura de la carrocería llega, por primera vez, a los 20 milímetros con la suspensión deportiva PASM. Igual que en el resto de deportivos Porsche, los modos del paquete Sport Chrono se pueden regular a través de un mando que hay en el volante. Como complemento a los programas 'Normal', 'Sport' y 'Sport Plus' anteriores, ahora existe uno adicional, el 'Individual', que permite el ajuste previo de varios elementos para personalizarlo a gusto de cada conductor.

Para estar en consonancia con el aumento de prestaciones del auto ha sido reforzado el sistema de frenos, que utiliza unos discos de 330 milímetros de diámetro en el eje delantero, mientras que los traseros pasan a ser de 299 milímetros. El 718 Cayman lleva ahora el sistema de frenos que previamente estaba reservado al Cayman S. Por su parte, el 718 Cayman S utiliza las pinzas de cuatro pistones del 911 Carrera, combinadas con discos de freno seis milímetros más anchos.

Un diseño característico, para una apariencia más musculosa

El nuevo 718 Cayman ha experimentado una importante evolución, tanto en su diseño como en su tecnología. Sus tensas proporciones, las voluminosas tomas de aire en el frente y en los lados y el bajo perfil lateral, subrayan el mayor dinamismo. El morro tiene una forma más afilada, que da una apariencia más ancha y masculina a la parte frontal. Las delgadísimas luces delanteras situadas por encima de las entradas de aire, que contienen las luces de aparcamiento y los intermitentes, refuerzan aún más esa impresión. Completan el frontal del 718 Cayman unas tomas de refrigeración más grandes y los faros bixenón de nuevo diseño, con luces de conducción diurna de LED. Los faros de LED con luces diurnas de cuatro puntos están disponibles como opción. Visto desde el lateral, el nuevo coupé deportivo muestra unos llamativos guardabarros y apoyapiés muy definidos. La rediseñada parte trasera tiene un aspecto más ancho, debido a la tira en color negro brillante con las letras Porsche integradas que lleva entre las dos luces traseras. Estas también han sido completamente rediseñadas y se caracterizan por su tecnología tridimensional y los cuatro puntos de luz de freno, que parecen flotar libremente.

Nuevo diseño interior y PCM de serie

En el habitáculo, al igual que en el 718 Boxster, las novedades del 718 Cayman se perciben a simple vista. La parte superior del tablero es nueva e incluye las salidas de ventilación. El nuevo volante deportivo con el diseño del 918 Spyder, así como una amplia gama de opciones de conectividad, se añaden al interior del 718, junto al Porsche Communication Management (PCM), que es ahora de serie. También forman parte del equipamiento estándar la instalación para teléfono móvil, la interfaz de audio y el Paquete de Sonido Plus de 150 vatios. Existen otras opciones para ampliar el PCM.

Los 718 Cayman y 718 Cayman S llegarán a América Latina y el Caribe a finales de noviembre de 2016.

Nota: Hay material fotográfico disponible en el Porsche Newsroom (http://newsroom.porsche.com) y

para periodistas acreditados en la Base de Prensa de Porsche (https://press.pla.porsche.com).

Consumption data

718 Cayman S (WLTP)*: Fuel consumption combined: 10.3 – 9.6 l/100 km; CO_2 emissions combined: 235 – 217 g/km; CO_2 class: G

718 Cayman (WLTP)*: Fuel consumption combined: 9.7 – 8.9 l/100 km; CO_2 emissions combined: 220 – 201 g/km; CO_2 class: G

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/ppdb/2016/04/nuevo-porsche-718-cayman-con-motor-cuatro-cilindros-turbo.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/955e1044-d179-44c5-aacf-8814a3b38270.zip

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart