Óptimo para el circuito de carreras

12/11/2026 Óptimo 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

Por primera vez, el 718 Spyder se beneficia del chasis GT completo del 718 Cayman GT4. Este está derivado del Porsche 911 GT3, con lo cual está basado en unas tecnologías probadas en el deporte de competición. Para el uso en el nuevo GT4 ha sido refinado en numerosos detalles frente al modelo anterior. El resultado es un comportamiento de conducción dinámico y estable hasta el rango de velocidad más alto. El 718 Spyder y el Cayman GT4 marcan pautas a nivel de agilidad y del placer de conducir y entusiasman por una experiencia de conducción emotiva.

En la sección Norte del Nürburgring, el 718 Cayman GT4 puede batir un nuevo récord. Con 7:28 minutos 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. Por tanto, el nuevo GT4 es más rápido que en su día el súperdeportivo Carrera GT. Mientras que por sí solo el aumento de la potencia en el GT4 solo habría proporcionado unos tres segundos de mejora, con el paquete completo de aerodinámica, neumáticos y adaptación del chasis se ha podido lograr una mejora de doce segundos.

Una suspensión de construcción ligera, dimensionada para cargas extremas, guía las ruedas delanteras con una especial precisión y crea las condiciones para la respuesta altamente ágil de la dirección. También en el eje trasero reforzado de construcción ligera se emplean columnas de suspensión. En ambos casos, tanto los amortiguadores Upside-Down como los brazos transversales y longitudinales, así como los bastidores auxiliares proceden del sistema modular de GT3. Lo mismo rige para las articulaciones de rótula especiales que permiten la conexión sin juego del chasis. El soporte de ruedas del eje trasero es una construcción independiente que proporciona una estabilidad adicional.

Chasis deportivo PASM rebajado en 30 milímetros

El sistema de suspensión PASM (Porsche Active Suspension Management) variable con reglaje deportivo forma parte del equipamiento de serie del 718 Spyder y del 718 Cayman GT4. Se distingue por dos campos característicos. En el ajuste básico combina una elevada dinámica de conducción y agilidad para el uso diario en la vía pública. El modo deportivo está diseñado específicamente para el uso en el circuito de carreras: afina las características de conducción, optimiza la tracción y permite alcanzar velocidades máximas en curvas. En comparación con otros deportivos de la serie 718, el chasis deportivo PASM está rebajado en 30 milímetros. De esta manera, se consigue rebajar el centro de gravedad y mejorar las características de conducción desde el punto de vista de la dinámica transversal.

Porsche Stability Management

También el 718 Spyder y el 718 Cayman GT4 vienen equipados de fábrica con el Porsche Stability Management (PSM). Este reúne el control electrónico de estabilidad ESC (Electronic Stability Control) y el control de tracción TC (Traction Control) y estabiliza los límites de la dinámica de conducción mediante procesos de frenado controlados en ruedas individuales. Con la ayuda de datos de sensores sobre la dirección de marcha y la aceleración transversal, así como las velocidades de conducción y de guiñada, el PSM calcula la dirección de movimiento efectiva y la adapta permanentemente a la trayectoria deseada. En el 718 Cayman GT4 y el 718 Spyder, el PSM dosifica las intervenciones de regulación correspondientes de manera aún más sensible y precisa. Al mismo tiempo, tal como ocurre en todos los modelos GT de Porsche, el sistema se puede desactivar por completo en dos escalones. Esto permite disfrutar de una experiencia de conducción sin filtros, por ejemplo, en recintos cerrados, aunque incluso los pilotos expertos apenas consiguen vueltas más rápidas con el PSM desactivado.

Porsche Torque Vectoring (PTV)

Como componente de ampliación del PSM, el Porsche Torque Vectoring (PTV) con bloqueo mecánico del diferencial trasero forma parte del equipamiento de serie del 718 Spyder y del 718 Cayman GT4. Mejora la dinámica longitudinal y transversal y aumenta las prestaciones en curvas y el placer de conducir. Mientras un impulso de frenado en la rueda trasera en el interior de la curva apoya la precisión de viraje y la agilidad, el bloqueo transversal mecánico suministra una mayor fuerza de tracción a la rueda exterior. De esta manera se refuerza adicionalmente la rotación deseada en torno al eje vertical del vehículo y mejora la tracción en la aceleración fuerte al salir de curvas estrechas.

Porsche Active Drivetrain Mounts (PADM)

Al igual que el Porsche 718 T y el 718 GTS, los modelos 718 Cayman GT4 y 718 Spyder cuentan con el sistema PADM. Los apoyos dinámicos de la caja de cambios minimizan las vibraciones en la zona del motor y de la caja de cambios y reducen los movimientos que influyen en la dinámica de conducción debido a la masa global de la cadena cinemática. De esta manera se combinan las ventajas de los apoyos duros y blandos de la caja de cambios: el sistema consigue un comportamiento de conducción notablemente más preciso y estable en los cambios de carga y en curvas rápidas, sin restringir la comodidad en trayectos con calzada irregular.

Un potente sistema de frenos

El potente sistema de frenos de los nuevos 718 Spyder y 718 Cayman GT4 se corresponde con las impresionantes prestaciones de los dos deportivos. Sus frenos monobloque de mordazas fijas de

aluminio ampliamente dimensionados trabajan con seis émbolos en el eje delantero y con cuatro émbolos en las ruedas traseras; las mordazas de freno están esmaltadas en color rojo. Los discos de freno compuestos, ventilados internamente y perforados para mejorar la refrigeración, poseen, tanto delante como detrás, unas piezas centrales de aluminio y un diámetro de 380 milímetros. Permiten conseguir unos valores de deceleración constantes y apropiados para el circuito de carreras.

Para ambos modelos también se puede elegir el Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), probado en la competición. Este garantiza una elevada resistencia al desgaste, incluso en caso de esfuerzos extremos. Sin embargo, la ventaja más llamativa de sus discos de freno compuestos de cerámica con un tamaño de 410 milímetros delante y 390 milímetros detrás es su reducido peso: su peso es más de un 50 % inferior al de elementos comparables hechos de fundición gris. Esto tiene un efecto positivo muy perceptible para el conductor en las masas no suspendidas y rotatorias: el PCCB aumenta la agilidad y mejora el confort de marcha y rodadura, además de la facilidad de manejo. Al mismo tiempo, las mordazas fijas monobloque de aluminio esmaltadas en color amarillo, con seis émbolos en el eje delantero y cuatro en el eje trasero, aseguran una presión de frenado elevada y constante.

Llantas de aleación de 20 pulgadas y neumáticos Ultra High Performance

Por primera vez, el Porsche 718 Spyder calza los mismos neumáticos deportivos Ultra-High-Performance (UHP) de 20 pulgadas que forman parte del equipamiento de serie del 718 Cayman GT4. Su nueva especificación N1 destaca por la mezcla perfeccionada y aún más potente empleada para la superficie de rodadura, que proporciona una clara ventaja en las prestaciones con la calzada seca. En el eje delantero se utiliza la dimensión 245/35 ZR 20; los neumáticos traseros tienen el tamaño 295/30 ZR 20. Las llantas de aleación plateadas de 20 pulgadas del 718 Spyder llevan un tapacubos con un escudo Porsche monocromo. El 718 Cayman GT4 viene de fábrica con ruedas de 20 pulgadas de color platino satinado con tapacubos «GT4».

Paquete Chrono y aplicación Porsche Track Precision

El paquete Chrono forma parte del equipamiento de serie del 718 Spyder. Porsche lo ofrece como opción para el 718 Cayman GT4. Además del cronómetro analógico y digital en el salpicadero, amplía el Porsche Communication Management (PCM) con una función Performance que indica, memoriza y evalúa los tiempos por vuelta medidos. Al mismo tiempo, el paquete Chrono puede registrar trayectos libremente elegidos y definir tramos de referencia.

En el 718 Cayman GT4, el paquete Chrono está preparado, además, para la combinación con el laptrigger que ofrece Porsche a través de su programa Tequipment. Recurre a tecnologías del coche de carreras GT y automatiza la medición exacta del tiempo por vuelta sin distraer al conductor.

La Porsche Track Precision App permite un análisis aún más preciso del rendimiento individual del trayecto. En combinación con la opción Navigation del PCM y Porsche Connect permite realizar, con la ayuda de una señal de GPS precisa de 10 Hz, el registro detallado y la posterior evaluación de los datos de conducción en el smartphone. Además de los tiempos por sector y por vuelta, la aplicación visualiza desviaciones frente a una vuelta de referencia definida; incluso existe la posibilidad de análisis por vídeo. Al igual que en el deporte de competición profesional, esta evaluación de datos ayuda al conductor a seguir mejorando sus resultados personales en el trayecto, también en comparación directa con otros pilotos.

Link Collection

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

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/adc8dd51-3cf4-4674-9c42-c56edcf45156.zip

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