Optimizado para disfrutar conduciendo con agilidad en carretera

29/09/2026 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 autoblocante mecánico con valores de bloqueo específicos para RS (30% en la tracción / 37% en el empuje). En la práctica, el PTV –no desacoplable– 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.

MEDIA ENQUIRIES

Oliver Hilger

Spokesperson 911 and 718
+49 (0) 170 / 911 3915
oliver.hilger@porsche.de

Consumption data

718 Cayman GT4 RS (WLTP)*: Fuel consumption combined: 13.0 l/100 km; CO_2 emissions combined: 295 g/km; CO_2 class: G

911 GT3 (Predecessor model)

718 Spyder RS (WLTP)*: Fuel consumption combined: 12.7 l/100 km; CO_2 emissions combined: 288 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).

Video

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/carpetas-de-prensa/718-Spyder-RS/Fahrwerk-und-Fahrwerksysteme.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/a4f8d51f-8a30-4f2b-97b6-1e777cdbd83e.zip

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