Roadster + motor de carreras = placer de conducir

20/09/2024 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 estéreo 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.

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

https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_242104_en.mp4

Link Collection

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

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/bd04894e-c53f-43c7-9982-87e382d5d66f.zip

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