Descapotable sin concesiones

20/09/2024 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.

MEDIA ENQUIRIES

Oliver Hilger

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

Consumption data

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/Karosserie-und-Aerodynamik.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/d9b32d99-f7a8-4703-af74-dcc74aceb9b0.zip