El nuevo Porsche
 718 Cayman GT4 RS

Dossier de prensa

**Contenido**

[Aspectos destacados 4](#_Toc95896665)

[El nuevo Porsche 718 Cayman GT4 RS: diversión garantizada al volante 4](#_Toc95896666)

[Motor y caja de cambios 6](#_Toc95896667)

[Motor aspirado de altas revoluciones de automovilismo de competición 6](#_Toc95896668)

[Chasis 10](#_Toc95896669)

[Optimizado para diversión al volante y prestaciones 10](#_Toc95896670)

[Carrocería y aerodinámica 15](#_Toc95896671)

[El automovilismo de competición como modelo 15](#_Toc95896672)

[Interior y equipamiento 20](#_Toc95896673)

[Cuando todo queda como un guante 20](#_Toc95896674)

[Potente modelo de automovilismo deportivo para la categoría GT4 destinado a clientes 24](#_Toc95896675)

[El nuevo Porsche 718 Cayman GT4 RS Clubsport 24](#_Toc95896676)

**Consumo de combustible y emisiones**

**Porsche 718 Cayman GT4 RS
NEDC:** consumo de combustible en ciclo urbano 17,4 l/100 km, ciclo interurbano 9,3 l/100 km, ciclo combinado 12,3 l/100 km; emisiones de CO2 combinadas 281 g/km

**WLTP:** consumo de combustible en ciclo combinado 13,2 l/100 km; emisiones de CO2 combinadas 299 g/km

**Porsche 718 Cayman GT4 (manual / PDK)
NEDC:** consumo de combustible en ciclo urbano 15,0 – 13,7 l/100 km, ciclo interurbano 8,5 – 8,1 l/100 km, ciclo combinado 10,9 – 10,2 l/100 km; emisiones de CO2 combinadas 249 - 232 g/km

**WLTP:** consumo de combustible en ciclo combinado 11,1 – 10,7 l/100 km; emisiones de CO2 combinadas 251 - 242 g/km

Todos los datos se refieren al modelo europeo.

Los valores de consumo de combustible y de emisiones de CO2 han sido determinados por el nuevo procedimiento de medición WLTP. De momento se deben seguir indicando los valores NEDC derivados de aquí. Estos valores no son comparables con los determinados por el procedimiento de medición NEDC utilizado hasta ahora. Se ofrece más información sobre el consumo oficial de combustible y las emisiones de CO2 específicas oficiales de los nuevos automóviles en la “Guía sobre el consumo de combustible, las emisiones de CO2 y el consumo de corriente de automóviles nuevos”, que se puede obtener de manera gratuita en todos los puntos de venta y en DAT.

Aspectos destacados

El nuevo Porsche 718 Cayman GT4 RS: diversión garantizada al volante

* Impresionante rendimiento en el bucle norte

El motor bóxer de seis cilindros de aspiración libre con cuatro litros de cilindrada y 500 CV (368 kW) se enfrenta a un peso en vacío de solo 1.415 kilogramos y permite unas prestaciones de conducción de rango superior. Ha dado la vuelta al bucle norte del Nürburgring 7:09,300 minutos, 23,6 segundos más rápido que el 718 Cayman GT4 de 420 CV (309 kW).

* Motor bóxer de altas revoluciones con mucha emoción

El motor de 4,0 litros gira hasta 9.000 rpm y su potencia máxima la obtiene a 8.400 rpm. Este rugiente motor es el que también da vida a los purasangres 911 GT3 Cup y 718 GT4 RS Clubsport.

* Cambios de marcha rapidísimos con el nuevo selector del cambio

La transmisión Porsche de doble embrague (PDK) integrada de serie permite una aceleración impresionante: de cero a 100 km/h en 3,4 segundos, velocidad máxima 315 km/h. Para cambiar de marcha manualmente se puede recurrir a las levas de cambio de marcha del volante o también a la palanca selectora manual de nuevo diseño dispuesta en la consola central.

* Chasis con genes de competición

Las articulaciones esféricas en todos los cojinetes del chasis garantizan un comportamiento en conducción aún más preciso y directo. El chasis ajustable y
apto sin restricciones para el circuito de carreras se ha dotado de un
ajuste de la amortiguación específico para RS y se han modificado sus coeficientes de elasticidad y estabilización.

* Frenos más grandes

Con un diámetro de 408 en lugar de 380 milímetros, los discos de freno de construcción ligera del eje delantero son significativamente más grandes. El sistema de frenos PCCB opcional cuenta incluso con un disco de 410 milímetros en la parte delantera. Para refrigerar estos discos grandes, los ingenieros han integrado dos tomas de aire NACA adicionales en el capó delantero.

* 35 kilos más ligero que el 718 Cayman GT4

El peso en vacío de 1.415 kilos según la norma DIN se consigue mediante una construcción ligera inteligente: tanto el capó delantero como las aletas delanteras son de fibra de carbono y la luneta trasera es de cristal ligero. Se ha reducido el material de aislamiento y se han omitido componentes como la protección visual del maletero trasero. Resultado: 35 kilos menos que el 718 Cayman GT4.

* Más carga aerodinámica para tiempos de vuelta más rápidos

Los difusores delanteros y traseros están optimizados aerodinámicamente, los bajos cerrados aceleran el aire y, como elemento destacado, el GT4 RS lleva un spoiler trasero fijo con sujeción de cuello de cisne. La suma de todas las medidas genera un 25 % más de carga aerodinámica que el 718 Cayman GT4 en la posición Performance para el circuito de carreras.

* Paquete Clubsport y paquete Weissach como opciones

El paquete Clubsport está disponible como opción para el 718 Cayman GT4 RS. Barra antivuelco detrás de los asientos delanteros, cinturón de seguridad de seis puntos en el lado del conductor, extintor de mano de automovilismo de competición, preinstalación para desconectador de batería. También se puede encargar el paquete Weissach. Barra antivuelco y sistema de escape deportivo de titanio, varios componentes en carbono visto; ruedas de fundición de magnesio opcionales.

Motor y caja de cambios

Motor aspirado de altas revoluciones del automovilismo de competición

El corazón del Porsche late directamente detrás del conductor: el motor bóxer de seis cilindros, con aspiración libre y una cilindrada de 4,0 litros, está instalado entre los dos asientos y el eje trasero. Esto convierte al nuevo 718 Cayman GT4 RS en el deportivo más potente de la historia de la popular serie de motores centrales. 500 CV (368 kW) de potencia a 8.400/min, 450 newton metros de par motor a 6.750/min y un régimen máximo de 9.000/min son características que, por lo general, solo se dan en los coches de carreras. Y, de hecho, este motor se utiliza en las carreras de coches: en la Porsche Mobil 1 Super Cup, el Porsche 911 GT3 Cup compite con el mismo grupo motor y con unos datos de rendimiento casi idénticos. Y también el modelo 911 GT3 homologado para carretera está equipado con este motor de altas revoluciones. El motor aspirado está ávido de aceleración y en tan solo 3,4 segundos catapulta al Porsche 718 Cayman GT4 RS a los 100 km/h. La marca de los 200 se alcanza tras 10,9 segundos y la propulsión llega hasta los 315 km/h. El consumo medio de combustible es de 12,3 l/100 km según el NEDC o de 13,2 l/100 km según el WLTP.

Tecnología del motor derivada directamente del automovilismo de competición

El motor del GT4 RS es un excelente ejemplo de transferencia de tecnología del automovilismo de competición a la producción en serie. Las 24 válvulas del motor de seis cilindros se accionan mediante bielas de arrastre rígidas que no requieren una compensación hidráulica del juego de 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 mucho a las válvulas de admisión, mejorando así el suministro de aire y la dosificabilidad, con la consiguiente mejora de 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 Cayman GT4 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

En lugar de las dos ventanillas laterales traseras, el 718 Cayman GT4 RS cuenta con aberturas de admisión adicionales para suministrar aire de proceso al motor. El aire llega por los lados izquierdo y derecho, sin desviarse, a una caja de aire central situada detrás del conductor y visible desde el exterior a través de la luneta trasera. El resultado es no solo un aspecto especialmente deportivo, sino también un sonido de motor claramente perceptible para el conductor y el copiloto a la altura del oído. 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 GT4 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.

Caja de cambios PDK optimizada con muchas opciones manuales

Como todos los modelos RS modernos, el nuevo 718 Cayman GT4 RS también está equipado exclusivamente con la transmisión Porsche de doble embrague (PDK). Gracias a ella es posible cambiar de marcha como en las carreras: en milisegundos y sin interrumpir la fuerza de tracción. En el GT4 RS, la PDK tiene siete marchas con desmultiplicación corta y no tiene función de sobremarcha. La velocidad máxima se alcanza en la séptima marcha.

En el modo PDK Sport, las reducciones de marcha al frenar son claramente más espontáneas y más 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 de a bordo, también se puede cambiar de marcha mediante las levas de cambio 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.

23,6 segundos más rápido que el 718 Cayman GT4 en el bucle norte

El nuevo 718 Cayman GT4 RS ya ha dejado su huella en el circuito más largo y difícil del mundo. En un vehículo de serie ligeramente camuflado, el embajador de la marca y piloto de desarrollo, Jörg Bergmeister, dio en 7:09,300 minutos una vuelta a los 20,832 kilómetros del bucle norte del Nürburgring.. El GT4 RS completó la versión más corta de 20,6 kilómetros, que había servido de referencia, en 7:04,511 minutos, exactamente 23,6 segundos más rápido que su hermano pequeño, el 718 Cayman GT4. Para proteger al conductor, el deportivo de motor central estaba equipado con un asiento de carreras. Los neumáticos montados eran unos Michelin Pilot Sport Cup 2 R, disponibles opcionalmente. Un notario confirmó el estado estándar y el peso de serie del vehículo.

Chasis

Optimizado para diversión al volante y prestaciones

Para el chasis del nuevo Porsche 718 Cayman GT4 RS, los ingenieros recurrieron repetidamente a tecnologías de competición a fin de garantizar que la potencia del sistema de propulsión también se transmita a la carretera. El principal objetivo de desarrollo era proporcionar al conductor la máxima precisión en la dirección y un excelente apoyo en las curvas. En combinación con la espontánea respuesta del acelerador del motor de 500 CV (368 kW), esto da como resultado un comportamiento de conducción particularmente bueno, que proporciona al conductor una gran confianza en el vehículo y, al mismo tiempo, un alto grado de diversión al volante.

El eje delantero del 718 Cayman GT4 RS se tomó del 911 GT3 (generación 991.2) y también se utiliza en el 718 Cayman GT4. La clásica columna de suspensión MacPherson está equipada adicionalmente con 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

En comparación con el 718 Cayman, la carrocería se ha rebajado 30 milímetros. Además, la vía del eje delantero es seis milímetros más ancha y la del eje trasero ocho milímetros más ancha que en el 718 Cayman GT4, 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 previsibilidad aún mayor 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.

De serie con chasis PASM reajustable

Además, el chasis para circuito de carreras del nuevo modelo de la serie 718 tiene unos coeficientes de elasticidad y una amortiguación específicos para RS. También se puede ajustar para circuitos cerrados de carreras. La convergencia, la caída y los estabilizadores pueden adaptarse individualmente a las preferencias del conductor y a las características de la pista para el empleo en circuitos de carrera.

De serie, el GT4 RS está equipado con el Porsche Active Suspension Management (PASM) y ajuste deportivo. Este sistema de amortiguación activa combina dos chasis en uno. 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 adicionalmente conmutable proporciona una amortiguación significativamente más firme y unas prestaciones todavía mejores en el circuito de carreras.

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 Cayman GT4 RS: Sistema antibloqueo (ABS), Electronic Stability Control (ESC) y Traction Control (TC). Como es típico de los RS, las intervenciones de estos sistemas se realizan con mucha sensibilidad y cerca del margen límite, de modo que el conductor no se sienta tutelado, especialmente en el circuito de carreras. 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. Por ello y con excepción del ABS, quien quiera soltar las últimas amarras de seguridad al volante puede desconectar estos sistemas en dos etapas: con ESC OFF, el conductor pasa a tener en exclusivo la responsabilidad de la estabilidad en las curvas y con ESC+TC OFF se anula también el control de tracción.

Otro sistema de dinámica de conducción disponible de serie en el GT4 RS es el Porsche Torque Vectoring (PTV). El PTV activa electrónicamente una intervención en el freno de las ruedas traseras, y el 718 Cayman GT4 RS también cuenta con un diferencial autoblocante mecánico con valores de bloqueo específicos para RS (30 % en el arrastre / 37 % en retención). 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 que permite tomar las curvas con mayor rapidez y seguridad.

El sistema de elevación protege de los baches en la carretera

Por primera vez en la serie 718, Porsche ofrece un sistema opcional de elevación del eje delantero para el 718 Cayman GT4 RS. Pulsando un botón, la carrocería se eleva hidráulicamente por encima del eje delantero unos 30 milímetros. Esto aumenta en unos 40 milímetros la altura libre al suelo en el labio del spoiler delantero, lo que facilita al conductor del RS superar sin contacto los baches en la carretera, las entradas de los garajes o las rampas de los aparcamientos. El empleo del sistema de elevación también reduce el riesgo de que los bordillos produzcan daños. Se puede utilizar durante la conducción hasta una velocidad de 60 km/h y, por supuesto, también cuando está parado, aunque en ese caso la puerta del conductor debe permanecer cerrada.

El nuevo Porsche 718 Cayman GT4 RS incorpora mordazas fijas monobloque de aluminio con seis pistones delante y cuatro detrás. Dado que la carcasa de la mordaza de freno monobloque es también el soporte del freno, los pistones de freno se encuentran a ambos lados de los discos de freno. Con ello se obtiene una alta rigidez que permite una excelente respuesta del punto de presión, incluso bajo cargas elevadas. El sistema de frenos del GT4 RS es así también menos sensible al *fading*, lo cual constituye un importante requisito para las vueltas rápidas en el circuito de carreras.

Sistema de frenos ampliado con ventilación adicional

Los discos de freno de material compuesto de fundición gris y aluminio tienen un diámetro de 408 milímetros en la parte delantera. Son, por tanto, 28 milímetros más grandes que los del 718 Cayman GT4. El sistema de refrigeración de los frenos también se ha adaptado al aumento de las prestaciones: dos tomas de aire NACA en el capó delantero dirigen la corriente de aire hacia las ruedas delanteras. Gracias a estos canales de aire, los frenos pueden soportar sin problemas la solicitación constante a la que están sometidos en el circuito. En el eje trasero están montados los discos de freno de 380 milímetros de diámetro ya conocidos del GT3.

Al igual que en el actual 911 GT3 de la generación 992, los discos de freno del 718 Cayman GT4 RS ya no están perforados, sino avellanados. El proceso de avellanado produce pequeñas depresiones en el disco de freno que, al igual que el orificio, favorece la limpieza de las pastillas de freno exentas de cobre. Otra ventaja del disco de freno avellanado es su mayor resistencia térmica.

Frenos cerámicos y ruedas de magnesio opcionales

De serie, las mordazas de freno del GT4 RS están pintadas en rojo, pero también están disponibles opcionalmente en negro de alto brillo. También está disponible como opción el Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), reconocible por las típicas mordazas de freno amarillas. Estas mordazas también están disponibles en negro brillante como opción. Los discos del sistema PCCB siguen estando perforados, pero ahora son aún más grandes: 410 milímetros en la parte delantera y 390 milímetros en la parte trasera. Los discos de freno cerámicos garantizan la máxima estabilidad frente al efecto *fading* en caso de estar sometidos a una gran solicitación, pero su ventaja decisiva reside en su peso: los discos de freno del PCCB pesan solo la mitad que los de fundición gris. Esto reduce las masas no suspendidas y aumenta en igual medida el confort en conducción y la agilidad.

Para el 718 GT4 RS hay disponible un tamaño de rueda idóneo, que encaja perfectamente en los pasos de rueda de la carrocería: 20 pulgadas (8,5Jx20 ET61 delante, 11Jx20 ET50 detrás) en fundición de aluminio. De serie, las ruedas están pintadas en color plata oscuro (satinado) y, por primera vez en la serie 718 tienen un sistema de cierre centralizado en negro con el anagrama “RS” en plata. También se pueden elegir como opción otros atractivos acabados de pintura especiales: azul índigo (satinado), neodimio (satinado), negro (satinado) y en plata clásico. Un detalle destacado es el acabado de pintura opcional en negro (satinado) con reborde en amarillo racing. En combinación con el paquete Weissach opcional, también hay disponibles ruedas de fundición de magnesio de 20 pulgadas, que reducen en 10 kilos las masas no suspendidas y en rotación del vehículo. En exclusivo para esta variante también está disponible una versión en oro blanco metalizado, pero en contrapartida, el paquete Weissach no ofrece la combinación de negro y amarillo racing.

El control de la presión de los neumáticos tiene en cuenta las condiciones del circuito

El agarre necesario lo proporcionan los neumáticos deportivos homologados para carretera, montados en el GT4 RS en las mismas medidas que en el GT4: 245/35 ZR 20 delante y 295/30 ZR 20 detrás.

Aquellos que vayan a conducir mayoritariamente en el circuito también pueden adquirir neumáticos especiales para circuito en su concesionario Porsche. Técnicamente, se basan en los neumáticos deportivos estándar, pero utilizan un compuesto de goma modificado y un perfil optimizado. Están concebidos principalmente para su uso en el circuito de carreras y ofrecen mayores prestaciones en calzadas secas con poca pérdida de rendimiento sobre suelo mojado. De todos modos están homologados para carretera.

El sistema de control de la presión de los neumáticos (RDK) de serie también está optimizado para su uso en circuitos cerrados de carreras. No solo advierte de la pérdida paulatina o repentina de presión, sino que también tiene en cuenta las condiciones de presión y temperatura durante el uso en el circuito.

Carrocería y aerodinámica

El automovilismo de competición como modelo

La estampa del nuevo Porsche 718 Cayman GT4 RS deja entrever sus prestaciones. El llamativo spoiler trasero con sujeción de cuello de cisne, las tomas de aire NACA en el capó delantero, las aberturas de aire de proceso detrás de las ventanillas laterales: el GT4 RS es claramente reconocible como el nuevo supermodelo de la serie 718. En la posición Performance del difusor delantero y del spoiler trasero (reservada para su uso en el circuito de carreras), el 718 Cayman GT4 RS genera un 25 % más de carga aerodinámica que el 718 Cayman GT4.

Spoiler trasero como el del vencedor de Le Mans

El nuevo spoiler trasero del 718 Cayman GT4 RS destaca ya a primera vista. El spoiler fijo de fibra de carbono con molduras laterales negras y sujeción de cuello de cisne está basado en el vencedor de su clase en Le Mans: el coche de carreras GT Porsche 911 RSR. El actual 911 GT3 fue el primer vehículo de serie de Porsche en conseguirlo. Ahora el 718 Cayman GT4 RS también se beneficia de las ventajas aerodinámicas de esta construcción. El concepto, con dos tirantes de aluminio fijos que sujetan los spoilers por arriba, permite perturbar lo menos posible la circulación de aire por abajo en torno al spoiler. La corriente de aire solo se ve brevemente interrumpida por los soportes, pero se vuelve a recuperar directamente detrás de ellos para impactar de manera concentrada en el borde inferior del spoiler. En este punto, una corriente de aire fuerte y uniforme es más importante para la carga aerodinámica que la corriente por la parte superior; en el spoiler trasero esto funciona exactamente al revés que en las alas de un avión, donde el aire fluye más rápido en el borde superior para generar sustentación.

En el GT4 RS, el ángulo de inclinación del spoiler trasero se puede ajustar manualmente en tres niveles. Lo mismo ocurre con el difusor delantero, que se puede ajustar en cuatro niveles mediante elementos mecánicos deslizantes. De este modo se puede dotar al vehículo de un equilibrio aerodinámico individualizado que se adapte exactamente al trayecto y a las preferencias del conductor.

Conducción novedosa del aire de proceso

Cuando la mirada se desliza por el borde de ataque de la parte trasera, donde se integra la tercera luz de freno, hacia la parte delantera del vehículo, se detiene primero en las nuevas tomas de aire situadas detrás de las ventanillas laterales para el conductor y el copiloto. Allí donde en todos los demás modelos del 718 Cayman se encuentran ventanillas triangulares pequeñas, en el GT4 RS se encuentra la aspiración del aire de proceso para el motor bóxer de 4,0 litros y 500 CV (368 kW). Las tomas de aire laterales situadas detrás de las puertas sirven para refrigerar el motor de seis cilindros.

En la parte delantera destacan cuatro aberturas que ningún modelo de la serie 718 presentaba anteriormente. 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” y 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 por sus siglas en inglés), precursor de la agencia espacial NASA, las tomas de aire combinan dos propiedades que por lo general se excluyen mutuamente: mejoran la refrigeración de los frenos sin que ello vaya en detrimento del valor Cx del vehículo. Por ello, las tomas de aire NACA también se utilizan con frecuencia en los coches de carreras.

La presión negativa en la parte trasera atrae al GT4 RS a la calzada

Todo el revestimiento frontal del 718 Cayman GT4 RS se ha tomado del GT4, pero se ha optimizado aerodinámicamente. El labio delantero, por ejemplo, se ha rediseñado y equipado con deflectores laterales que permiten la libre circulación de aire. Esto mejora la ventilación y el flujo de aire a través del paso de rueda, aumentando así aún más la carga aerodinámica en el eje delantero. El aire que fluye por debajo del GT4 RS se acelera con fuerza gracias a los nuevos deflectores situados en los bajos totalmente revestidos y así se crea una presión negativa en la parte trasera. Esto supone una mayor carga aerodinámica en el eje trasero.

Hay otras dos tomas de aire NACA en los bajos del GT4 RS. También se utilizan para la refrigeración (en este caso, resulta beneficiado el filtro de partículas de gasolina), y esta canalización del aire de refrigeración tampoco afecta al valor Cx. 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 Cayman GT4 y complementado con nervios aerodinámicos en los laterales que mitigan el flujo de aire en la parte trasera y tienen un efecto positivo en la carga aerodinámica.

35 kilos menos gracias a una construcción ligera

Mientras que las medidas aerodinámicas para aumentar la dinámica de conducción son claramente visibles, la carrocería oculta otra característica de potencia: la construcción ligera. El 718 Cayman GT4 RS pesa 1.415 kilos según la norma DIN, es decir, con el depósito de combustible lleno y sin conductor. Así, cada uno de los 500 caballos de potencia se encarga de la aceleración de tan solo 2,83 kilos (3,8 kg/kW). Para lograr este objetivo, tanto las aletas delanteras como el capó delantero son de plástico reforzado con fibra de carbono, la luneta trasera es de cristal ligero y las ópticas bi-xenón en construcción ligera sin sistema lavafaros ahorran aún más peso. El material aislante se eliminó parcialmente y se omitió por completo la protección visual del maletero. Las alfombras del interior son de diseño ligero. Y, naturalmente, en un modelo RS no pueden faltar los revestimientos de puertas en construcción ligera provistos de tiradores textiles de bucle y redes en los compartimentos portaobjetos.

Aunque los discos de freno agrandados añaden peso al coche, sin embargo el Porsche 718 Cayman GT4 RS pesa 35 kilos menos que el GT4. Y con el paquete opcional Weissach, el peso del GT4 RS puede reducirse aún más. Si el cliente encarga también las ruedas de fundición de magnesio de 20 pulgadas, las masas no suspendidas se reducen en diez kilos. Exteriormente, el paquete Weissach es reconocible por el uso de carbono visto en la cubierta frontal, las tomas de aire de proceso, los embellecedores de las tomas de aire de refrigeración, el spoiler trasero, las carcasas superiores de los retrovisores exteriores y el anagrama Porsche en la luneta trasera. Además, las salidas del sistema de escape deportivo de acero inoxidable son aquí de titanio. La jaula de titanio opcional es también unos seis kilos más ligera que su homóloga de acero.

Pintura en colores individuales de la historia de Porsche

Para el nuevo 718 Cayman GT4 RS hay nueve colores de carrocería disponibles de serie: blanco, negro, rojo guardia y amarillo racing como colores sólidos, y blanco Carrara metalizado, azul genciana metalizado, plata GT metalizado, gris ártico y azul tiburón como colores especiales. Quienes se decidan por el paquete opcional Weissach también pueden elegir acabados de pintura en otros colores poco frecuentes que respondan a su gusto. En el programa “Color de libre elección”, Porsche Exclusive Manufaktur ofrece una gama de 115 tonos de color ya aprobados.

Interior y equipamiento

Cuando todo queda como un guante

Funcional, ergonómico y reducido a lo esencial: el interior del Porsche 718 Cayman GT4 RS también está concebido como pura máquina de conducción. Los asientos envolventes típicos de RS se integran de serie. Estos asientos se montaron por primera vez en el superdeportivo 918 Spyder. Están fabricados en plástico reforzado con fibra de carbono y en carbono visto, y ofrecen una sujeción lateral óptima con un peso mínimo. El airbag de tórax está integrado, el ajuste de altura es eléctrico y el ajuste longitudinal es manual.

Volante deportivo exclusivo con marca a las 12 en punto

El volante deportivo tiene un diámetro especialmente compacto de 360 milímetros, está revestido de Race-Tex negro y lleva una marca amarilla a las 12 en punto para saber siempre en qué dirección y con qué fuerza giran las ruedas delanteras. Especialmente cuando se dan movimientos rápidos del volante en la conducción orientada a las prestaciones en circuitos cerrados, esta marca puede proporcionar valiosa información adicional para controlar el coche.

De serie, el volante se puede ajustar en altura y distancia con respecto al conductor, y quienes exigen la máxima flexibilidad de sus asientos también pueden adquirir como opción los asientos deportivos adaptativos Plus con ajuste eléctrico de 18 vías. Todas las funciones pueden ajustarse eléctricamente tanto para el asiento del conductor como para el del acompañante: inclinación del respaldo, altura del asiento, desplazamiento longitudinal, inclinación y profundidad de la banqueta de asiento. Además, hay un soporte lumbar ajustable eléctricamente en cada asiento, e incluso los laterales del cojín y respaldo del asiento pueden ajustarse individualmente pulsando un botón. Los asientos están tapizados en cuero negro y las bandas centrales de los asientos son de Race-Tex negro. El anagrama “GT4 RS” está bordado en negro en los reposacabezas.

Al igual que en el GT3, el selector de cambios del PDK en la consola central se asemeja a una palanca de cambios manual. Con este selector se pueden cambiar secuencialmente las velocidades de la transmisión de la caja de cambios de doble embrague de siete velocidades en el modo manual. Tirando hacia atrás se aumenta la marcha y empujando hacia delante, se reduce, como es habitual en el automovilismo de competición. Además, el conductor también dispone en el volante de las levas de cambio con símbolos +/- en color de contraste.

Paquete Clubsport con jaula de segurida

El paquete Clubsport está disponible opcionalmente para el nuevo 718 Cayman GT4 RS. Con su jaula de seguridad de acero atornillada, un cinturón de seguridad de seis puntos para el conductor y un extintor manual con alojamiento, el paquete Clubsport ofrece seguridad adicional para tandas en circuito con el GT4 RS. En el paquete Clubsport también se incluye una preinstalación para desconectador de batería. Los cinturones de hombro pueden utilizarse con o sin el sistema HANS®. El paquete Clubsport solo está disponible en combinación con los asientos envolventes de serie.

Quien además elija el paquete opcional Weissach recibirá la jaula de seguridad en titanio, lo que ahorra unos seis kilos de peso al vehículo. La parte superior del salpicadero está forrada de Race-Tex y también hay un cinturón de seis puntos para el asiento del pasajero. Además, el anagrama “Paquete Weissach” adorna la moldura del soporte para bebidas y también está bordado en los reposacabezas.

Tracktool interconectado

El equipamiento de serie del 718 Cayman GT4 RS incluye el Porsche Communication Management (PCM) y un sistema de navegación con Porsche Connect. Aquí se incluyen los servicios Car Connect con servicios de acceso remoto, servicios Safety, servicios Security y Apple CarPlay®. El sistema de navegación calcula rutas dinámicas, puede manejarse mediante comandos de voz y recibe actualizaciones automáticas de los mapas. Las funciones en línea incluidas se utilizan con la ayuda del módulo LTE integrado con lector de tarjetas SIM. Si se desea, en el pedido se puede anular el sistema de Infotainment y así reducir otros seis kilos el peso del vehículo.

También hay disponibles otros equipamientos opcionales, como la bandeja para smartphone o el Porsche Vehicle Tracking System Plus (PVTS Plus). Este sistema utiliza una tarjeta Driver Card para controlar si quien está al volante es el conductor autorizado. Si el 718 Cayman GT4 RS circula sin la Driver Card, el PVTS Plus activa automáticamente una alarma silenciosa a la central de alarmas encargada por Porsche y también envía el mensaje a la Porsche Connect App del propietario legítimo.

Medición de los tiempos de vuelta y análisis de las prestaciones

Una opción específica para el uso del vehículo en el circuito de carreras es el paquete Chrono, con Track Precision App. Los tiempos de vuelta pueden detenerse manualmente con la palanca de control del paquete Chrono. La Track Precision App ofrece un registro detallado, visualización y análisis de los datos de conducción en el smartphone. Los tiempos de vuelta se detienen automáticamente a través de una señal GPS precisa del PCM y se pueden comparar en el smartphone. La Porsche Track Precision App visualiza la dinámica de conducción. Se muestran los tiempos de sector y de vuelta, así como las desviaciones respecto a una vuelta de referencia previamente definida, que haya recorrido, por ejemplo, un instructor o un piloto profesional. El procesamiento gráfico de los datos de conducción y los análisis de vídeo ayudan al conductor a mejorar aún más su rendimiento en el circuito.

Cronógrafo único exclusivamente para los compradores del GT4 RS

El exclusivo cronógrafo, que lleva el nombre del nuevo deportivo de motor central y que se ofrece únicamente a los compradores del GT4 RS, encaja muy bien en el Porsche 718 Cayman GT4 RS. Una caja de titanio y el mecanismo de relojería 01.200 con función flyback constituyen los datos técnicos más relevantes del reloj, cuyo diseño presenta claros rasgos del nuevo auto deportivo. El color gris ártico se retoma en la zona de la esfera y el segundero, que se ha adornado con el anagrama “GT4 RS”, lleva impresa una bandera de meta. El rotor de cuerda se inspira en el diseño de las ruedas y puede elegirse en varios colores a juego con la pintura del coche. Se completa con un llamativo cierre centralizado con el anagrama “RS”. La correa es del cuero utilizado en vehículos Porsche y se combina con Race-Tex; a ello se une el grabado “GT4 RS” y costuras decorativas en gris ártico. Quienes hayan encargado el paquete opcional Weissach para su coche pueden hacer lo mismo con el cronógrafo. Llama la atención la esfera de carbono visto y las costuras decorativas en azul marino del brazalete. En Alemania y en algunos otros mercados, el cronógrafo puede personalizarse aún más. El reloj puede encargarse en el Centro Porsche una vez configurado el vehículo.

Potente modelo de automovilismo deportivo para la categoría GT4 destinado a clientes

El nuevo Porsche 718 Cayman GT4 RS Clubsport

El deportivo para circuitos 718 Cayman GT4 RS Clubsport de motor central es la versión de competición del 718 Cayman GT4 RS. El motor bóxer de seis cilindros, 4,0 litros y 368 kW (500 CV), se ha adoptado sin cambios del vehículo de serie. Con ello, su predecesor, el 718 Cayman GT4 Clubsport, supera al nuevo modelo básico de deporte recreativo en 55 kW (75 CV). En la fase de desarrollo se prestó especial atención al aumento de las prestaciones generales del vehículo en comparación con el modelo predecesor, así como a numerosas modificaciones de detalles. La transmisión de doble embrague de Porsche de serie utiliza desde ahora las siete marchas adelante en lugar de solo seis. Todas las marchas tienen también una desmultiplicación más corta que en el modelo anterior. Dependiendo del circuito y de la normativa, el nuevo 718 Cayman GT4 RS Clubsport puede lograr tiempos de vuelta de más de dos por ciento más rápidos que el modelo anterior. El vehículo homologado viene ya de fábrica listo para las carreras y puede utilizarse en las series de carreras SRO de todo el mundo sin necesidad de modificaciones. El precio base es de 196.000 euros (229.000 dólares) más el IVA específico del país.

Mayores prestaciones

“En el desarrollo del modelo Clubsport hemos incorporado la experiencia y deseos de los clientes de los últimos años”, señala Michael Dreiser, Jefe de Ventas de Porsche Motorsport. “El aumento del rendimiento en los tiempos de vuelta, combinado con la mejora en conducción, ofrece a nuestros clientes un producto competitivo para participar en las competiciones GT4 de los próximos años”. Con el Cayman GT4 Clubsport de la generación de vehículos 981, en 2016 Porsche ya pudo ofrecer a sus clientes un coche de carreras competitivo para este nuevo formato deportivo. Hasta 2018 se fabricaron 421 ejemplares. En 2019
hizo su debut su sucesor basado en el 718 Cayman GT4. También este obtuvo un éxito notable: hasta ahora se han producido unas 500 unidades. Su gran demanda se debe también a sus costes de mantenimiento comparativamente bajos. El uso de una robusta tecnología de serie combinada con componentes específicos de competición reduce significativamente los costes para los equipos de los clientes.

Coche de carreras para profesionales y aficionados

El nuevo 718 Cayman GT4 RS Clubsport continúa esta tradición y la combina con una competitividad mejorada. El motor de seis cilindros, 4,0 litros y 368 kW (500 CV) tomado del actual 911 GT3 Cup, ya supera en potencia al motor de 3,8 litros de su predecesor en casi un 18 %. Gracias a la optimización realizada en el lado de aspiración del aire, la potencia máxima se da ahora con 8.300 rpm, es decir, con 800 revoluciones más que antes. La velocidad máxima se alcanza a 9.000 revoluciones. El par máximo es ahora de 465 newton metros (Nm) a 6.000 rpm en lugar de los anteriores 425 Nm a 6.600 rpm. El resultado es una gama de revoluciones significativamente más amplia y utilizable. Esto facilita la actuación en las carreras tanto a los pilotos profesionales como a los aficionados.

Numerosas opciones de chasis

Las modificaciones realizadas en el chasis facilitan también el manejo del 718 Cayman GT4 RS Clubsport. La tecnología de los amortiguadores se ha renovado sustancialmente para obtener una mejor respuesta y un mayor control de la carrocería. Con ello se ha dado un gran paso en materia de las prestaciones generales del vehículo y de conducción. Las novedades incluyen amortiguadores bidireccionales con curva característica mejorada y estabilizadores de barra ajustables delante y detrás. También se puede ajustar la altura, la caída y la convergencia del vehículo. Además, se puede elegir entre tres coeficientes de elasticidad diferentes para los ejes delantero y trasero. Las aberturas especiales NACA en el capó delantero ventilan con especial eficacia el sistema de frenos de carreras (de generosas dimensiones) con sus discos de freno de acero de 380 milímetros. El Porsche Stability Management (PSM) tiene un diseño deportivo especial con un interruptor para el control de tracción (TC), ABS y un ajuste preciso del ESC.

El comportamiento en conducción, bien controlable, del 718 Cayman GT4 RS Clubsport se mantiene equilibrado incluso en las curvas rápidas gracias a la aerodinámica más eficiente. Los flics laterales y un labio frontal prolongado para el faldón delantero aumentan la carga aerodinámica en el eje delantero. Los orificios de ventilación de los pasos de rueda de las aletas al estilo del 911 GT3 R y las Air Curtains especiales mitigan los torbellinos de aire en la zona de las ruedas delanteras, mientras que los bajos revestidos optimizan la entrada de aire en el difusor funcional de la parte trasera. El spoiler trasero de cuello de cisne tiene ahora un labio Gurney de 20 milímetros y un rango de ajuste ampliado en dos niveles.

Piezas de carrocería fabricadas de un material compuesto de fibra natural sostenible

Como primer coche de carreras fabricado en serie, el primer 718 Cayman GT4 Clubsport apostó ya por piezas de carrocería fabricadas de un material compuesto de fibra natural sostenible (PRFN). En el nuevo GT4 RS Clubsport, su presencia total ha vuelto a aumentar y ahora se encuentra ya no solo en las puertas y el spoiler trasero, sino también en el capó delantero, las aletas, los componentes aerodinámicos adicionales de la parte delantera y en el nuevo volante. El empleo de fibras a base de lino como posible alternativa a los materiales compuestos de fibra de carbono puede probarse en estos componentes para su uso en vehículos de serie. Durante más de 70 años, Porsche ha utilizado el automovilismo de competición como laboratorio de pruebas para desarrollar tecnologías, procesos y materiales que más tarde encontrarán aplicación en los vehículos de serie.

El equipamiento del 718 Cayman GT4 RS Clubsport cumple todos los requisitos básicos para su uso inmediato en carreras: desde la célula de seguridad soldada y el asiento deportivo envolvente Recaro de ajuste longitudinal hasta el sistema de extinción de incendios y el sistema de elevación neumático de tres puntales, pasando por los cinturones de seguridad de 6 puntos conforme a la norma 2023 y las redes de seguridad. La nueva espuma de seguridad en la puerta del conductor ya cumple con la normativa internacional de las series de carreras SRO. Con una capacidad de 115 litros, el depósito de seguridad FT3 es apto para las carreras de resistencia. Además, Porsche ofrece dos sistemas de escape diferentes, lo que significa que el GT4 RS Clubsport también puede competir en circuitos con límites de ruido más estrictos. Las preinstalaciones especiales en el vehículo, como por ejemplo los alojamientos para las ópticas adicionales homologadas o los correspondientes orificios en el capó delantero para repostar rápidamente, permiten una rápida conversión para los trayectos de largo recorrido de noche.