

PORSCHE

El nuevo Porsche 911

Dossier de prensa

Consumo de combustible y emisiones

Porsche 911 Carrera (WLTP): Consumo de combustible combinado: 10,7 – 10,1 l/100 km; emisiones de CO₂ en ciclo combinado: 244 – 230 g/km; categoría de emisiones de CO₂: G

Porsche 911 Carrera Cabriolet (WLTP): Consumo de combustible combinado: 10,6 – 10,3 l/100 km; emisiones de CO₂ en ciclo combinado: 242 – 235 g/km; categoría de emisiones de CO₂: G

Porsche 911 Carrera GTS (WLTP, valores provisionales): Consumo de combustible combinado: 11,0 – 10,5 l/100 km; emisiones de CO₂ en ciclo combinado: 251 – 239 g/km; categoría de emisiones de CO₂: G

Porsche 911 Carrera GTS Cabriolet (WLTP, valores provisionales): Consumo de combustible combinado: 11,0 – 10,7 l/100 km; emisiones de CO₂ en ciclo combinado: 249 – 243 g/km; categoría de emisiones de CO₂: G

Porsche 911 Carrera 4 GTS (WLTP, valores provisionales): Consumo de combustible combinado: 11,1 – 10,5 l/100 km; emisiones de CO₂ en ciclo combinado: 251 – 239 g/km; categoría de emisiones de CO₂: G

Porsche 911 Carrera 4 GTS Cabriolet (WLTP, valores provisionales): Consumo de combustible combinado: 11,0 – 10,7 l/100 km; emisiones de CO₂ en ciclo combinado: 250 – 244 g/km; categoría de emisiones de CO₂: G

Porsche 911 Targa 4 GTS (WLTP, valores provisionales): Consumo de combustible combinado: 11,0 – 10,8 l/100 km; emisiones de CO₂ en ciclo combinado: 250 – 244 g/km; categoría de emisiones de CO₂

Todos los datos se refieren al modelo para la UE.

Los valores de consumo de combustible y de emisiones de CO₂ han sido determinados conforme al nuevo procedimiento de medición WLTP. Se ofrece más información sobre el consumo de combustible oficial y las emisiones 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 nuevos automóviles”, que se puede obtener gratuitamente en todos los puntos de venta y en DAT.

Contenido

Aspectos destacados	6
El nuevo 911:.....	6
Resumen.....	8
El nuevo Porsche 911	8
Inspirado en el automovilismo de competición: un innovador híbrido de altas prestaciones	8
Chasis optimizado	10
Exterior deportivo y estilizado.....	11
Tablero de mandos totalmente digital y conectividad ampliada	12
Tecnología de propulsión: motor y transmisión.....	14
Porsche 911 Carrera GTS con híbrido de alto rendimiento.....	14
El turbocompresor eléctrico del nuevo T-Hybrid.....	14
Detalles de la caja de cambios de doble embrague Porsche y del motor eléctrico	15
La batería de alto voltaje del híbrido de alto rendimiento	16
El nuevo motor bóxer de 3,6 litros.....	16
Mayor dinámica y mejores valores de emisiones nocivas.....	17
El nuevo motor bóxer de 3,0 litros.....	18
Exterior: Diseño y carrocería.....	19
Una reinterpretación del emblemático deportivo	19
Porsche Active Aerodynamic en el Carrera GTS.....	20
Por primera vez con ópticas LED Matrix HD	21
Dimensiones y carrocerías Coupé, Cabriolet y Targa	22
Colores emocionantes en un nuevo sistema.....	23
Tan individual como un Porsche	23
Un plus de rendimiento comprobado en Nürburgring.....	24
Chasis y frenos	25
Tecnología de chasis optimizada en el nuevo 911	25
Masas no suspendidas: sistema de frenos y ruedas.....	26
Interior.....	28
Porsche Driver Experience: el conductor es el eje central	28
Selector de modo de serie.....	28
Las gamas de cuero y colores del 911	29
Un interior inconfundible para el GTS	30
Infotainment, Connect, sistemas de asistencia, equipamiento.....	31
Más conectividad, más experiencia digital	31
Tecnología de asistencia con función ampliada	32

Equipamiento mejorado.....	33
Historia del 911 Carrera GTS	35
Del deportista más agudo a la punta de lanza tecnológica	35

Aspectos destacados

El nuevo 911:

- **Un innovador motor híbrido de altas prestaciones para el 911 Carrera GTS**
T-Hybrid centrado en el rendimiento con batería de tracción de 400 V, nuevo motor bóxer rediseñado de seis cilindros y 3,6 litros, y turbocompresor asistido eléctricamente en el nuevo 911 Carrera GTS
- **Motor bóxer de seis cilindros perfeccionado en el 911 Carrera**
Motor bóxer biturbo de 6 cilindros y 3,0 litros optimizado con 290 kW (394 CV) en el nuevo 911 Carrera
- **Exterior optimizado con tecnología de iluminación innovadora**
Porsche integra todas las funciones de iluminación en las ópticas principales. Luces LED Matrix de serie, luces LED Matrix HD opcional.
- **Aerodinámica activa en el 911 Carrera GTS**
Reducción de la resistencia aerodinámica del 911 Carrera GTS gracias a las rejillas de refrigeración variables, los difusores delanteros regulables de forma continua y el spoiler trasero activo.
- **El 911 Carrera GTS destaca en el Nordschleife**
Jörg Bergmeister logró un tiempo de vuelta de 7:16,934 minutos en el nuevo 911 Carrera GTS, superando en 8,7 segundos el tiempo del modelo anterior.
- **911 carrera GTS con sistemas de chasis mejorados**
Dirección activa de serie en el eje trasero y estabilización electrohidráulica de balanceo opcional accionada por el sistema de alto voltaje con sistema de elevación de alto rendimiento

- **Tablero de mandos totalmente digital y conectividad ampliada**

Por primera vez con cuadro de instrumentos completamente digital, botón de arranque del motor y selector de modo de serie para un uso aún más rápido e intuitivo.

Resumen

El nuevo Porsche 911

Porsche ha mejorado sustancialmente el emblemático deportivo 911. El nuevo 911 Carrera GTS es el primer 911 homologado para carretera que está equipado con un sistema híbrido de alto rendimiento y especialmente ligero. El nuevo e innovador sistema de propulsión de 3,6 litros de cilindrada garantiza unas prestaciones de conducción notablemente mejoradas. El 911 Carrera GTS Coupé acelera de 0 a 100 km/h en 3,0 segundos y alcanza una velocidad máxima de 312 km/h. El 911 Carrera también está disponible desde el lanzamiento al mercado. Está propulsado por un motor bóxer biturbo de 3,0 litros modificado al detalle más potente que su predecesor. El nuevo 911 se presenta además con un diseño renovado, un interior moderno, un equipamiento de serie mejorado y una conectividad ampliada.

Con el relanzamiento de su modelo emblemático, Porsche ha modernizado, en apenas unos meses, cuatro de sus seis series de modelos: Panamera, Taycan, Macan y 911. “Nuestra cartera de productos es más joven que nunca y muy atractiva”, afirma Oliver Blume, presidente del Consejo de Dirección. “Ofrece a nuestros clientes más opciones de personalización y experiencias exclusivas”.

Inspirado en el automovilismo de competición: un innovador híbrido de altas prestaciones

Para los nuevos modelos 911 carrera GTS, los ingenieros han utilizado los conocimientos adquiridos del automovilismo de competición como base para el diseño conceptual del sistema híbrido. “Hemos desarrollado y probado diferentes ideas y enfoques para decantarnos por un sistema híbrido que se adapta perfectamente al 911. El resultado es un sistema de propulsión único que se integra en el concepto global del 911 y aumenta notablemente su rendimiento”, afirma Frank Moser, director de las series 911 y 718.

El ligero y potente sistema T-Hybrid incorpora un turbocompresor eléctrico de nuevo desarrollo. Un motor eléctrico integrado, situado entre la rueda del compresor y la rueda de la turbina, acelera al instante el turbocompresor al arrancar, generando inmediatamente presión de sobrealimentación. El motor eléctrico del turbocompresor también puede

funcionar como generador. En este caso, el turbocompresor eléctrico genera hasta 11 kW (15 CV) de potencia eléctrica que se extrae del caudal de los gases de escape. El turbocompresor eléctrico sin válvula de descarga permite utilizar un solo turbo en lugar de los dos que se requerían hasta ahora, garantizando a la vez una mejor respuesta y una dinámica de conducción mejorada.

El tren propulsor también incorpora un motor síncrono con excitación permanente integrado en la nueva caja de cambios de doble embrague Porsche (PDK) de ocho velocidades reforzada. Este sistema proporciona, incluso al ralentí, un par adicional de hasta 150 Nm al motor bóxer y ofrece un aumento de potencia de hasta 40 kW. Porsche acopla ambos motores eléctricos a una batería de alto voltaje ligera y compacta. Esta batería es similar en tamaño y peso a una batería de arranque convencional de 12 voltios, pero almacena hasta 1,9 kWh de energía (bruta) y trabaja con una tensión de 400 V. Para optimizar el peso total, Porsche diseña el sistema eléctrico de a bordo de 12 V, entre otros, como batería de iones de litio de construcción ligera.

La pieza central de la propulsión T-Hybrid es un motor bóxer de 3,6 litros de nuevo desarrollo. El sistema de alto voltaje permite accionar eléctricamente el compresor del aire acondicionado. Al eliminarse la transmisión por correa, el motor es mucho más compacto. En lugar de utilizar un motor de arranque independiente, el motor se pone en marcha mediante el sistema de alto voltaje, que además acciona eléctricamente el compresor del aire acondicionado. Esto proporciona espacio por encima de la unidad plana de 110 milímetros para el montaje del inversor de impulsos y el convertidor CC/CC. La cilindrada se ve incrementada en 0,6 litros con respecto a su predecesor gracias al ensanchamiento del diámetro interior a 97 milímetros y el aumento de la carrera a 81 milímetros. El motor dispone de ajuste del árbol de levas VarioCam y de un control de válvulas con balancines. Con ello se mantiene la proporción ideal de mezcla de combustible y aire en todo el mapa característico ($\lambda = 1$).

El motor bóxer ofrece una potencia de 357 kW (485 CV) y un par de 570 Nm incluso sin asistencia eléctrica. La potencia total del sistema es de 398 kW (541 CV) y 610 Nm. Esto supone una mejora 45 kW (61 CV) con respecto a su predecesor. El nuevo 911 Carrera GTS también supera a su predecesor en el esprint, especialmente en la fase de arranque.

El híbrido de altas prestaciones alcanza valores de conducción muy dinámicos y, al mismo tiempo, reduce las emisiones de CO₂ con un peso adicional significativamente menor en comparación con los vehículos híbridos enchufables. El aumento de peso con respecto a su predecesor es solo de 50 kilogramos.

El 911 Carrera continúa utilizando un motor bóxer de 3 litros con sobrealimentación biturbo. Este motor también se ha renovado exhaustivamente. Entre otras cosas, incorpora el intercooler de los modelos Turbo, que sigue situado encima del motor, justo debajo de la rejilla del portón trasero. El turbocompresor del nuevo 911 Carrera procede de los modelos GTS de su predecesor. Con estas modificaciones, Porsche consigue una reducción de las emisiones, así como un aumento de potencia hasta 290 kW (394 CV) y un par motor máximo de 450 Nm. El nuevo 911 Carrera Coupé acelera hasta 100 km/h en 4,1 segundos (3,9 segundos con el Paquete Sport Chrono) y alcanza una velocidad máxima de 294 km/h. En comparación con su predecesor, supone una mejora de 0,1 segundos y 1 km/h respectivamente.

Chasis optimizado

El chasis del 911 Carrera GTS también ha sido completamente revisado. Por primera vez, la dirección activa del eje trasero forma parte del equipamiento de serie. Con ello se aumenta la estabilidad a altas velocidades y se reduce el radio de giro. El sistema de estabilización antibalaneo Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport) está integrado en el sistema de alto voltaje del híbrido de alto rendimiento. Esto permite utilizar un sistema de control electrohidráulico, que hace que el sistema sea aún más flexible y preciso. El chasis deportivo con sistema de amortiguación variable Porsche Active Suspension Management (PASM) y la reducción de altura de diez milímetros garantizan la típica conducción GTS.

Para el nuevo 911 hay disponibles un total de siete diseños de llantas de 19/20 o 20/21 pulgadas. Por primera vez, el 911 Carrera está disponible con llantas Exclusive Design con deflectores de carbono, que reducen el coeficiente de resistencia aerodinámica y, con ello, aumentan la eficiencia. Los modelos 911 Carrera GTS montan de serie llantas de 21 pulgadas con una anchura de 11,5 pulgadas y neumáticos 315/30 ZR 21 en el eje trasero, mientras que delante se utilizan neumáticos 245/35 ZR 20 en llantas de 8,5 pulgadas de

anchura. En línea con el aumento de potencia, la mayor superficie de contacto de los neumáticos traseros mejora la dinámica de conducción y la tracción del nuevo 911 Carrera GTS.

Exterior deportivo y estilizado

Porsche ha racionalizado el diseño exterior del 911 con medidas específicas. Gran parte de estas medidas mejoran la aerodinámica y las prestaciones del deportivo. Entre ellas se incluyen nuevos revestimientos delanteros específicos para cada modelo. Además, Porsche integra todas las funciones de iluminación en las ópticas principales LED Matrix del 911, que ahora vienen de serie, con su característico aspecto de cuatro puntos. Esto permite prescindir de las ópticas frontales y crea espacio para tomas de aire de refrigeración de mayor tamaño en la parte delantera.

En los modelos 911 Carrera GTS, la parte delantera tiene cinco rejillas de refrigeración activas dispuestas verticalmente y visibles desde el exterior, además de otra rejilla no visible en cada lado. Estas se complementan con los difusores delanteros adaptativos en el revestimiento de los bajos, que se instalan por primera vez en el 911 y se controlan junto con las rejillas de refrigeración. Estos elementos dirigen el caudal de aire según las necesidades: en caso de requisitos de potencia reducidos, las rejillas cerradas optimizan la aerodinámica. Cuando se necesita mucha potencia, por ejemplo en un circuito de carreras, las rejillas dirigen grandes volúmenes de aire a los radiadores. Los sensores de los sistemas de asistencia se encuentran ahora debajo de la matrícula en la toma de aire central.

Un Aerokit opcional aumenta aún más el rendimiento del 911 Coupé. Incluye, entre otras cosas, un llamativo faldón delantero SportDesign con spoiler delantero independiente, faldones laterales a juego y un alerón trasero fijo de peso reducido. Estos componentes reducen la fuerza ascensional y mejoran el agarre al suelo.

Porsche ofrece como opción las nuevas ópticas principales con tecnología LED Matrix HD con más de 32.000 puntos de luz. La luz de carretera de alto rendimiento ilumina la calzada a más de 600 metros de distancia. Además, ofrece funciones adicionales innovadoras,

como la luz de curva dinámica según el modo de conducción, iluminación de carril, luz en zonas de obras y en estrechamientos y una luz de carretera no deslumbrante con definición a nivel de píxel.

La franja de luces rediseñada, con un arco integrado y el anagrama “PORSCHE”, confiere a la parte posterior del 911 un aspecto más profundo y ancho. La parrilla trasera de nuevo diseño, con cinco rejillas por lado, se fusiona con la luneta trasera en una unidad gráfica que se integra con el spoiler retráctil situado debajo. La matrícula está colocada más alta y el faldón trasero se encuentra claramente estructurado. Los sistemas de escape, específicos para cada modelo, se integran de manera elegante en la parte inferior trasera. Para los modelos 911 Carrera hay disponible un sistema de escape deportivo opcional. En los modelos 911 Carrera GTS, el equipamiento de serie incluye un escape deportivo específico de GTS.

Tablero de mandos totalmente digital y conectividad ampliada

Porsche ha diseñado de serie el habitáculo del nuevo 911 como biplaza en las variantes Coupé. De forma opcional, hay disponible una configuración de 2+2 asientos sin coste adicional. El tablero de mandos combina el diseño distintivo del 911 con la última tecnología: el concepto Porsche Driver Experience se centra en un manejo intuitivo y más rápido. Los elementos de mando esenciales están dispuestos directamente en el volante o alrededor del mismo. Entre ellos se incluyen el selector de modo de serie, una palanca de asistencia de conducción revisada y, por primera vez en el 911, un botón de arranque inspirado en los vehículos de competición GT y situado, por supuesto, a la izquierda del volante. El compartimento portaobjetos de la consola central del nuevo 911 incorpora una bandeja con función de carga inductiva para smartphones.

Por primera vez, el 911 tiene un cuadro de instrumentos totalmente digital. La pantalla curva de 12,6 pulgadas queda elegantemente integrada en el nuevo concepto de mando y visualización, y puede personalizarse de forma exhaustiva. Ofrece hasta siete vistas, incluida una exclusiva indicación Classic inspirada en el diseño histórico de cinco esferas con cuentarrevoluciones central.

El manejo del Porsche Communication Management (PCM) se sigue realizando a través de la pantalla central de alta resolución con una diagonal de 10,9 pulgadas. En cambio, se ha

mejorado notablemente la personalización de los modos de conducción y el manejo de los sistemas de asistencia al conductor. Además, el 911 actualizado dispone de nuevas funciones de conectividad. Un código QR facilita notablemente el inicio de sesión en el PCM con el ID de Porsche. Apple CarPlay® está más integrado en el vehículo. Permite mostrar información en el cuadro de instrumentos, así como controlar funciones del vehículo directamente desde el ecosistema Apple®, por ejemplo, a través del asistente de voz Siri®. Por primera vez, la transmisión de vídeo también está disponible como opción mientras se aparca. Aplicaciones como Spotify® y Apple Music® pueden utilizarse como aplicaciones nativas en el PCM sin necesidad de tener un smartphone conectado.

Tecnología de propulsión: motor y transmisión

Porsche 911 Carrera GTS con híbrido de alto rendimiento

Cada generación del Porsche 911 despierta su propia fascinación. Porsche desarrolla de forma continua y esmerada su icónico modelo con la famosa secuencia de números. El nuevo 911 da buena muestra de ello introduciendo un hito técnico en el mundo de los deportivos Porsche: el principio de la tracción híbrida de altas prestaciones. El nuevo T-Hybrid de los modelos 911 Carrera GTS es especialmente ligero y se integra de forma óptima en la arquitectura del 911.

Este concepto se basa en una amplia experiencia en el deporte del motor. Los ingenieros de Porsche han construido una unidad de propulsión ligera específica para el 911. Se compone de un turbocompresor eléctrico (eTurbo), una batería de alto voltaje compacta y ligera, un sistema electrónico de potencia eficiente, un motor bóxer de 3,6 litros de nuevo desarrollo y una caja de cambios de doble embrague (PDK) y ocho velocidades reforzada con motor eléctrico integrado. La interacción de estos elementos proporciona al T-Hybrid un excelente equilibrio entre alto rendimiento y eficiencia con un peso reducido.

El turbocompresor eléctrico del nuevo T-Hybrid

El eTurbo sin válvula de descarga se ha desarrollado especialmente para el nuevo 911. Su estructura incluye un motor eléctrico situado entre la rueda del compresor y la rueda de la turbina. La unidad está conectada directamente al eje del turbocompresor y puede acelerarlo de forma sumamente rápida, independientemente del régimen del motor o del estado de carga del accionamiento. Esto contribuye de forma significativa a la potencia y eficiencia del accionamiento, al tiempo que se consiguen bajas emisiones: para garantizar un funcionamiento continuo con una relación ideal de mezcla de combustible y aire ($\lambda = 1$) en el motor, es necesario un intenso estrangulamiento del tracto de escape. Sin medidas adicionales, estas mayores secciones transversales de flujo de los componentes que transportan los gases de escape provocarían que la fase de arranque del turbocompresor fuera mucho más larga. El motor eléctrico acorta drásticamente este tiempo de arranque, y toda la presión de sobrealimentación está disponible permanentemente en muy poco tiempo. Esto garantiza que el motor bóxer de 3,6 litros mantenga la proporción ideal de mezcla de aire y combustible y siga aumentando siempre su par motor

rápidamente. El motor responde así espontáneamente en todas las situaciones de conducción y ofrece una entrega de potencia lineal. A un régimen del motor de 1.500 rpm se dispone ya de un par del sistema de 500 Nm, mientras que el par completo de 610 Nm está disponible ya por debajo de 2.000 rpm.

El eTurbo está diseñado para que el motor eléctrico integrado pueda suministrar par de giro al eje del turbocompresor y generar potencia eléctrica a partir de su rotación. Como generador, produce hasta 11 kW de potencia eléctrica y utiliza esta energía para alimentar el motor eléctrico del PDK o cargar la batería de alto voltaje. Con su espontaneidad y prestaciones, el eTurbo permite prescindir de un segundo turbocompresor. El innovador sistema regula la presión de sobrealimentación de forma independiente con la función de generador del motor eléctrico. Por tanto, no es necesaria una válvula de descarga para limitar la presión. El eTurbo está situado a la derecha, detrás del motor bóxer. Los nuevos colectores conducen hasta él los gases de escape de ambas bancadas de cilindros. El intercooler correspondiente está situado encima del motor bóxer. Recibe el aire de refrigeración a través de las rejillas del portón trasero. En comparación con el componente de la versión anterior, los ingenieros de Porsche han conseguido aumentar la eficiencia del radiador.

Detalles de la caja de cambios de doble embrague Porsche y del motor eléctrico

Para el T-Hybrid, Porsche ha desarrollado una caja de cambios de doble embrague específica. Se basa en la caja de cambios de los modelos anteriores, pero se diferencia en algunos aspectos importantes. Para hacer frente al par del sistema significativamente mayor, los embragues, el juego de ruedas y la transmisión cónica están diseñados para ser más resistentes. Además, una relación de ejes ampliada reduce el régimen del motor, especialmente a altas velocidades.

Un motor síncrono con excitación permanente está completamente integrado en la carcasa de la caja de cambios. Se une al sistema existente de refrigeración del aceite de la transmisión y se acopla directamente al cigüeñal a través del volante de inercia bimasa. Esta integración permite un diseño de menor peso y un apoyo directo del accionamiento. El módulo compacto mide solo 286 milímetros de diámetro y 55 milímetros de longitud. No obstante, ofrece un par motor de 150 Nm desde ralentí y proporciona una potencia de hasta

40 kW (54 CV). En modo de generador, puede alimentar la batería de alto voltaje con hasta 40 kW. Esto ocurre, por ejemplo, al frenar, durante la recuperación en modo de marcha por inercia en una pendiente llana o cuesta abajo o cuando se desplaza el punto de carga: el sistema es capaz de elevar el punto de carga del motor de combustión para hacer funcionar el generador con el delta de potencia. El motor eléctrico también asume las tareas del motor de arranque y el generador, con lo que se ahorra peso.

La batería de alto voltaje del híbrido de alto rendimiento

La base del T-Hybrid es una batería de alto voltaje compacta y ligera que combina una tensión de trabajo de 400 voltios y una capacidad bruta de 1,9 kWh con un diseño compacto: su peso (aprox. 27 kilogramos) y sus dimensiones se corresponden con las de una batería de arranque AGM convencional de 12 voltios. Por razones de distribución del peso, está situada bajo el capó delantero del nuevo 911 Carrera GTS. La batería, que consta de 216 celdas redondas, dispone de un sistema de refrigeración por agua y una gestión térmica eficiente para garantizar un alto rendimiento constante. Este sistema supervisa y controla las temperaturas a nivel de célula y módulo.

La batería de arranque de 12 voltios del tren propulsor T-Hybrid se ha desarrollado especialmente para su uso en el híbrido de altas prestaciones. Con un contenido energético de 40 Ah, la batería de fosfato de hierro y litio de construcción ligera (LiFePO_4) tiene apenas 90 milímetros de altura y pesa 7 kilogramos. Una batería de plomo de arranque estándar de 70 Ah pesa unas tres veces más. Esta ligera batería ofrece una gran estabilidad de tensión, una mejor absorción de la carga, una gran estabilidad de ciclo y una larga vida útil.

El nuevo motor bóxer de 3,6 litros

La pieza central del 911 Carrera GTS sigue siendo su fascinante motor de combustión. Porsche ha desarrollado un nuevo motor bóxer de seis cilindros diseñado sistemáticamente para el futuro. Los ingenieros han aumentado la cilindrada de 3,0 a 3,6 litros ensanchando el diámetro hasta 97 milímetros y prolongando la carrera hasta 81 milímetros. También han incorporado la acreditada tecnología VarioCam. Con un ajuste preciso del árbol de levas que se adapta a las respectivas condiciones de velocidad y carga, el grupo propulsor alcanza altos valores de potencia y par motor. Como el motor eléctrico asume las tareas del generador y el compresor del aire acondicionado se acciona eléctricamente, ya no es

necesaria la transmisión por correa que de otro modo se requeriría. Esto crea espacio libre por encima de la unidad para los inversores de impulsos y los convertidores CC/CC.

El motor bóxer de seis cilindros del nuevo 911 Carrera GTS adopta los balancines rígidos del automovilismo de competición. En comparación con los taqués del modelo anterior, reducen las pérdidas por fricción y, por tanto, mejoran la eficiencia. Al mismo tiempo, aumentan la robustez del tren de válvulas en usos de alto rendimiento. No es necesario reajustar manualmente el juego de las válvulas como parte del mantenimiento.

Mayor dinámica y mejores valores de emisiones nocivas

El motor bóxer ofrece una potencia de 357 kW (485 CV) y un par de 570 Nm incluso sin asistencia eléctrica. En combinación con el sistema de alto voltaje, el eTurbo y el motor eléctrico en la nueva caja de cambios PDK, el T-Hybrid alcanza una potencia de 398 kW (541 CV) y 610 Nm. El aumento de potencia respecto a su predecesor es de 45 kW (61 CV). La potencia eléctrica adicional y el tiempo de reacción del turbocompresor eléctrico, drásticamente reducido, aumentan las prestaciones especialmente al arrancar: A plena aceleración desde posición de parada y desde ralentí, el nuevo 911 Carrera GTS recorre un tercio más de distancia en 2,5 segundos que su predecesor. Ello supone una ventaja equivalente a más de una longitud de coche.

El nuevo 911 Carrera GTS Coupé con Launch Control Start tarda solamente 3,0 segundos en alcanzar los 100 km/h. La velocidad máxima es de 312 km/h.

Cada componente de la unidad de propulsión cumple funciones elementales. En combinación con sus componentes, el híbrido de alto rendimiento consigue unas prestaciones de conducción mejoradas con emisiones de CO₂ optimizadas y un ligero aumento del peso. En comparación con su predecesor, el aumento de peso del vehículo en conjunto es de solamente 50 kilogramos. El grupo propulsor mantiene la proporción ideal de combustible y aire durante la combustión en cualquier situación: el valor lambda es 1 en todos los estados de funcionamiento, incluso a plena carga.

El innovador T-Hybrid del nuevo 911 Carrera GTS encaja a la perfección en la estrategia de electrificación de Porsche y demuestra el continuo progreso en la implementación de soluciones especialmente potentes. “Refrigeración por agua, sobrealimentación turbo,

hibridación de prestaciones: con el T-Híbrido, damos el siguiente paso lógico en el desarrollo continuo e innovador de nuestro modelo principal. Aumenta significativamente la eficiencia y prepara el futuro del concepto 911 para unas prestaciones aún mejores”, resume Frank Moser, director de las series 911 y 718.

El nuevo motor bóxer de 3,0 litros

El acreditado motor bóxer de 6 cilindros y 3,0 litros con diseño biturbo del 911 carrera se ha revisado en profundidad. La ligera unidad desarrolla su potencia de forma rápida y lineal: con un régimen de 1.500 rpm ya se dispone de 300 Nm de par motor. Cuando el cuentarrevoluciones llega a la marca de las 2.000 rpm, ya se dispone del par motor máximo de 450 Nm.

Los ingenieros de propulsión han optimizado el sistema de aire de sobrealimentación del motor bóxer, que adopta el intercooler de los modelos 911 Turbo de la generación anterior. En el nuevo 911 Carrera, está situado en posición central sobre el motor bóxer. También se utilizan los turbocompresores de los modelos GTS de la generación anterior. Su eficiencia mejorada permite aumentar la potencia de la tracción en siete kW (nueve CV) hasta 290 kW (394 CV), al tiempo que reduce las emisiones. El nuevo Porsche 911 Carrera acelera de 0 a 100 km/h en 4,1 segundos (3,9 segundos con el paquete Sport Chrono) y alcanza una velocidad máxima de 294 km/h. Con ello mejora su propia marca en 0,1 segundos y 1 km/h. El 911 Carrera está equipado de serie con una caja de cambios PDK de ocho velocidades.

Exterior: Diseño y carrocería

Una reinterpretación del emblemático deportivo

El Porsche 911 es un clásico que no ha dejado de transformarse durante las ocho generaciones de modelos existentes hasta la fecha. Esto es cierto tanto para la tecnología como para su icónica forma básica. El diseño de cada generación es una interpretación contemporánea de las características básicas del 911 clásico. Comprometido con la tradición, pero sin olvidar su apasionante espíritu deportivo, el 911 amplía su catálogo estilístico con cada generación a base de detalles innovadores.

El objetivo principal de todas las innovaciones es mejorar continuamente la dinámica de conducción. El nuevo Porsche 911 plasma este principio con una serie de medidas que mejoran sus propiedades aerodinámicas y tienen en cuenta los requisitos adicionales de refrigeración de los sistemas de propulsión revisados a fondo. Al mismo tiempo, Porsche ha conseguido una estética de líneas aún más claras. Las medidas específicas en la parte delantera y trasera acentúan la anchura y la altura del deportivo. Esto confiere al 911 un aspecto aún más elegante, llamativo y magnífico en la carretera.

Porsche integra todas las funciones de iluminación en los faros característicos del 911. Esta funcionalidad ampliada de las ópticas principales permite prescindir de luces adicionales en el nuevo revestimiento delantero. Esto conlleva un diseño más claro y unas superficies delanteras de toma de aire más amplias para refrigerar los motores completamente revisados. La nueva posición del soporte de la matrícula proporciona espacio para sensores de asistencia adicionales que se ocultan detrás de una superficie de alto brillo debajo de la matrícula. Además, Porsche diferencia más intensamente las variantes de modelos 911: cada modelo del nuevo 911 tiene una sección delantera propia que lo hace inconfundible. Por ejemplo, el 911 Carrera hereda de su predecesor las típicas tomas de aire de refrigeración horizontales.

La parte trasera del nuevo 911 tiene un diseño claro y progresivo. También en este caso, la atención se centra en la optimización aerodinámica. Porsche integra en la parte trasera un grupo óptico de nuevo diseño con un arco de luz LED integrado. La sofisticada línea de luz, perfectamente enmarcada, se extiende de flanco a flanco. El logotipo "PORSCHE"

visualmente integrado genera un atractivo contraste. En la zona superior de la parte trasera, Porsche ha reducido el número de rejillas de refrigeración de aire del portón trasero de nueve a cinco en cada lado, y ha integrado dos tomas de aire adicionales.

La matrícula se ha desplazado hacia arriba y el faldón trasero presenta una estructura clara. Además, Porsche integra una salida para la refrigeración del aire de sobrealimentación. El 911 Carrera GTS tiene dos cubiertas. Porsche fabrica ahora el borde de ataque inferior en negro sin ninguna interrupción visual. El sistema de escape, cuyo diseño varía en función de la variante, está integrado en la sección trasera. Las salidas de escape del 911 Carrera también tienen un diseño exclusivo. Porsche puede instalar opcionalmente un sistema de escape deportivo con tubos ovalados en color negro o plateado.

Porsche Active Aerodynamic en el Carrera GTS

En el nuevo 911 Carrera GTS, varios elementos aerodinámicos activos se encargan de reducir significativamente la resistencia aerodinámica en comparación con el modelo predecesor, dependiendo de la situación de conducción. Además, las rejillas de refrigeración, dispuestas verticalmente por primera vez, hacen inconfundible al nuevo Carrera GTS.

Cinco de las seis rejillas de refrigeración por cada lado son visibles, mientras que la sexta rejilla se encuentra en un canal dispuesto hacia el interior. Las rejillas se pueden regular de forma continua y controlan el suministro de aire de refrigeración necesario en función de la situación de conducción, la temperatura exterior y la demanda de potencia. Con una carga baja, permanecen casi cerradas. Esto optimiza la resistencia aerodinámica y reduce el consumo de combustible. Con una carga elevada, por ejemplo, en el circuito de carreras, las rejillas se abren. El nuevo radiador central del 911 Carrera GTS tiene en cuenta la mayor cantidad de aire de refrigeración que necesita el motor más potente.

Además, el nuevo 911 carrera GTS dispone de difusores frontales ajustables de forma continua, situados en el revestimiento de los bajos de la parte delantera, delante de los pasos de rueda. El control se lleva a cabo junto con las rejillas de refrigeración; ambos elementos se abren y cierran en paralelo. Si el canal difusor está cerrado, el aire pasa por su lado y se reduce la resistencia aerodinámica. Cuando el canal está abierto, el aire fluye a través de él hacia el paso de rueda y reduce la elevación del eje delantero. Además, enfría

los frenos. Los difusores compensan así las influencias negativas de la entrada de aire de refrigeración sobre la fuerza ascensional y el equilibrio aerodinámico. Si ambos sistemas están cerrados, sus ventajas aerodinámicas se suman.

Porsche incorpora los elementos aerodinámicos activos en la parte delantera del 911 Carrera GTS, en un carenado delantero independiente. El labio del spoiler delantero está pintado en negro satinado. Porsche también diferencia al GTS de las demás variantes en otros aspectos. Este modelo de altas prestaciones descansa sobre sus llantas exclusivas Carrera GTS de 20/21 pulgadas (eje delantero/eje trasero). Son de color gris antracita y cuentan con bloqueo central.

Al igual que su predecesor, el concepto aerodinámico del Porsche 911 incluye un spoiler trasero retráctil automático. Su posición depende principalmente de la velocidad, pero también de la temperatura del aire de sobrealimentación.

En la parte trasera, el revestimiento del Carrera GTS tiene una sección inferior independiente. Los diseñadores han integrado dos embellecedores centrales ovalados del tubo de escape en negro brillante y dos salidas de aire para la refrigeración del aire de sobrealimentación. Hay disponible como opción un sistema de escape deportivo con salidas de escape más grandes. Además, el 911 GTS tiene embellecedores incoloros de las luces traseras y dos tomas de aire de refrigeración especialmente eficaces con rejillas longitudinales e inserciones negras.

Por primera vez con ópticas LED Matrix HD

Con el rediseño de los faros del 911, Porsche combina una gama de iluminación mejorada. Las ópticas principales LED Matrix se incluyen ahora en el equipamiento de serie. Dividen el área de luz de carretera en once segmentos que, según la situación, se pueden mostrar u ocultar con ayuda de datos de la cámara y de la navegación. El resultado es una luz de carretera sin deslumbramientos. Los faros incorporan módulos luminosos moldeados tridimensionalmente y la típica luz diurna de cuatro puntos de Porsche.

Las ópticas principales LED Matrix HD están disponibles como opción por primera vez en el 911. Con más de 32.000 píxeles por faro, este sistema de iluminación genera una imagen de luz digital de alta resolución que cubre toda la zona de luz de carretera, así como la zona

principal de la luz de cruce. Cada píxel individual se puede activar, desactivar o atenuar en 1.024 niveles. De esta forma, se crea un campo de luz homogéneo que se adapta en un instante a cada situación de conducción. Esta tecnología introduce muchas funciones adaptativas nuevas en el 911. Las ópticas LED Matrix HD ofrecen, por ejemplo, iluminación de carril, luz en zonas de obras y en estrechamientos, luz de señalización y luz de carretera para autopista. Los modos de luz especiales para situaciones de conducción en caso de lluvia o niebla, en cruces, al girar o en curvas también forman parte del conjunto de funciones.

La tecnología Matrix HD se basa en módulos matriciales de alta definición con 16.384 píxeles microLED individuales en un área de casi 41 mm². Cada faro contiene un módulo con un objetivo gran angular que dispersa ampliamente la luz (40° de ancho, 10° de alto) y uno con teleobjetivo para un alto alcance (20° de ancho, 5° de alto). Una unidad de control de alto rendimiento supervisa la atenuación, activación y desactivación de cada píxel. El sistema calcula los cambios en apenas 16 milisegundos.

Los módulos HD se encuentran en la parte inferior de los faros. Los módulos bifunción instalados por encima cubren la luz en la zona delantera y la luz de carretera adicional. Si el sistema no detecta un vehículo delante o en sentido contrario cuando están activadas las luces de carretera automáticas, se encienden las luces de carretera auxiliares y aumentan la cantidad de luz de 1.400 a 2.500 lúmenes. La luz de carretera auxiliar ilumina más de 600 metros. Si se detecta otro vehículo, el sistema vuelve automáticamente al modo Matrix HD.

Los cuatro módulos generan la firma luminosa típica de Porsche. Esta está activa en las nuevas ópticas principales LED Matrix HD en todos los modos de luz disponibles, incluso cuando están encendidas las luces de cruce y de carretera.

Dimensiones y carrocerías Coupé, Cabriolet y Targa

El 911 siempre ha sido sinónimo de diversidad. Por ello, Porsche ofrece el 911 Carrera y el Carrera GTS en las variantes de carrocería Coupé y Cabriolet. El GTS con tracción total también está disponible como 911 Targa 4 GTS. Se han adoptado los diseños de techo de probada eficacia de las dos variantes abiertas del 911 sin ningún cambio de diseño. Porsche ofrece cuatro variantes de color para la capota, además de la variante con techo negro con

rayas verticales grises también disponible para el Cabriolet. La distancia entre ejes de todas las variantes de carrocería es de 2.450 milímetros y la anchura, de 1.852 milímetros (sin retrovisores). La longitud del 911 carrera es de 4.542 mm y, en los modelos GTS, de 4.553 mm debido a los faldones delantero y trasero específicos de esta versión. La altura varía entre 1.292 y 1.302 milímetros en función del modelo y del chasis.

Colores emocionantes en un nuevo sistema

Porsche reorganiza la gama de colores del 911 y presenta nuevas opciones. Las cuatro gamas de colores Legends, Dreams, Shades y Contrasts responden a los diferentes deseos de los clientes y facilitan la elección del color personal entre la amplia gama de colores. La gama de colores Legends representa un estilo inusual pero a la vez clásico. Las pinturas son de alta calidad y ricas en matices. Legends incluye el color Crayón, así como las nuevas pinturas Verde Shade Metalizado y Gris Pizarra Neo. En la gama de colores Dreams, Porsche combina tonos expresivos y vivos, como el elegante Azul Gentián Metalizado, el Rojo Carmín o el Rojo Guardia. Las nuevas incorporaciones son el Azul Lugano y Amarillo Cartagena Metalizado. Los colores agrupados en la gama cromática Shades cultivan la sobriedad con tonos de pintura como el Negro Jet metalizado, el Gris Vanadio Metalizado, el Plata GT metalizado o el Gris Hielo Metalizado. El Negro y el Blanco se incluyen en la categoría Contrasts, que expresa una estética clara y purista.

Tan individual como un Porsche

Decidirse por un Porsche 911 es siempre una elección individual. Por ello, Porsche ofrece tradicionalmente una amplia gama de opciones avanzadas de personalización. Como es habitual en Porsche, hay disponibles variantes de color adicionales en las gamas complementarias Color a elegir y Color a elegir+, y a través del programa de pedidos especiales Porsche Exclusive Manufaktur. Algunas de estas opciones pueden consultarse ahora directamente en el configurador en línea mediante el icono de personalización.

Todos los Porsche 911 se fabrican en una línea de producción de Zuffenhausen. Por término medio, alrededor del 40 % de todos los Porsche 911 se retocan adicionalmente a mano en Porsche Exclusive Manufaktur. Casi todos los clientes de Porsche encargan al menos dos opciones a Porsche Exclusive Manufaktur al configurar su vehículo. Estas incluyen Aerokits y paquetes de exterior, así como numerosos colores especiales, acabados en madera,

carbono o cuero, grabados personalizados, revestimientos de puertas de cuero cosidos a mano y equipamientos del tablero de mandos del taller de tapicería propio de la fábrica.

También hay numerosas opciones de Porsche Exclusive Manufaktur disponibles directamente en el configurador para el exterior del 911. Entre ellas se incluyen para el nuevo 911 el paquete SportDesign en carbono con faldones laterales a juego, nuevos juegos de adhesivos decorativos en Azul Ártico, atenuación de las ópticas principales LED Matrix HD, ópticas traseras Exclusive Design y un sistema de escape deportivo con salidas en titanio.

Un plus de rendimiento comprobado en Nürburgring

El Aerokit de Porsche Exclusive Manufaktur ya era una de las opciones del Porsche 911 en el modelo predecesor e incorpora ahora una serie de mejoras aerodinámicas que aumentan las capacidades del deportivo en circuito. Entre ellas se incluyen, por ejemplo, un carenado delantero independiente con un spoiler delantero más pronunciado, umbrales laterales pintados y un llamativo alerón trasero fijo con luz de freno integrada.

Todas estas medidas aumentan la carga aerodinámica en los ejes delantero y trasero y, por tanto, mejoran el agarre. El Aerokit está disponible en el color de la carrocería, en Negro y en Carbono y, en los modelos GTS, también en Antracita. El nuevo 911 Carrera GTS ya ha demostrado sus prestaciones mejoradas en comparación con su predecesor en la legendaria Nordschleife de Nürburgring. Jörg Bergmeister marcó un tiempo de vuelta de 7:16,934 minutos, batiendo así el tiempo del modelo anterior en 8,7 segundos. El deportivo estaba equipado con el Aerokit.

Chasis y frenos

Tecnología de chasis optimizada en el nuevo 911

Ya sea en el uso diario, en viajes largos o en circuito, el chasis del Porsche 911 siempre ha constituido toda una referencia. Con el chasis PASM de serie provisto de sistema de amortiguación variable inspirado en el modelo predecesor y los neumáticos mixtos también de serie, el nuevo 911 ofrece la base ideal para combinar comportamiento deportivo y aptitud utilitaria.

Los nuevos modelos 911 Carrera GTS se benefician tanto de un chasis mejorado como de opciones de suspensión más desarrolladas. Por primera vez, disponen de dirección activa en el eje trasero de serie. En función de la velocidad a la que se conduce, unos actuadores electromecánicos generan un ángulo de giro en las ruedas traseras. Por debajo de 50 km/h, las ruedas traseras giran en sentido contrario a las delanteras, lo que garantiza un comportamiento aún más dinámico de la dirección. A partir de 80 km/h, las ruedas traseras giran en la misma dirección que las delanteras, aumentando así la estabilidad al cambiar de carril en autopista. Además, la aceleración transversal se genera antes en las curvas

Porsche también ofrece el sistema opcional de estabilización del balanceo PDCC (Porsche Dynamic Chassis Control, disponible para pedidos realizados a partir de noviembre de 2024). Este sistema minimiza la inclinación lateral del deportivo en las curvas y reduce el balanceo lateral en superficies onduladas y al cambiar rápidamente de dirección. A diferencia del modelo anterior, la bomba es accionada por un motor eléctrico que obtiene su energía del sistema de energía de alto voltaje. Porsche también integra un acumulador hidráulico independiente en el PDCC. Estas mejoras hacen el sistema más flexible y preciso. En los modelos GTS con PDCC, la unidad formada por el motor eléctrico y la bomba hidráulica alimenta también el nuevo sistema de elevación del eje delantero, que también es opcional, y eleva la parte delantera del vehículo mucho más rápido que antes (en un segundo). Para los 911 sin PDCC está disponible el sistema conocido del predecesor. Ambos sistemas de elevación están activos hasta una velocidad de conducción de 35 km/h (son posibles otros límites de velocidad según el país) y aumentan la distancia al suelo en unos 40 milímetros. Esto aumenta el ángulo de ataque y, por tanto, ayuda a evitar tocar obstáculos como badenes y rampas durante la conducción cotidiana.

Los modelos GTS vienen de serie con la suspensión deportiva PASM (Porsche Active Suspension Management), que incluye una reducción de altura de 10 milímetros. Muelles más firmes, amortiguadores especialmente adaptados y estabilizadores específicos para los GTS compensan el peso adicional de la hibridación y garantizan la agilidad y el equilibrio típicos de Porsche. Los muelles del eje trasero de la suspensión deportiva PASM están equipados cada uno con un muelle auxiliar adicional que mantiene el muelle principal bajo tensión durante la expansión. Esto prolonga el contacto con la calzada en la zona de expansión en el modo de conducción deportiva y aumenta de forma directa el rendimiento del deportivo.

Masas no suspendidas: sistema de frenos y ruedas

Con el cambio de modelo, el 911 Carrera cuenta con un sistema de frenos más grande. En el eje delantero, frena con seis pistones de freno, en lugar de los cuatro anteriores, y con discos de 350 milímetros (+20 mm). En el eje trasero, las pinzas de cuatro pistones con discos de freno de 350 milímetros (+20 mm) se encargan de la reducir la velocidad.

Los modelos Carrera GTS adoptan el sistema de frenos generosamente dimensionado de su predecesor, que procede del 911 Turbo, y se complementa con el freno de recuperación del sistema híbrido. En el eje delantero se utilizan seis pistones de freno y discos de freno de 408 milímetros. El eje trasero lleva cuatro pistones y discos de 380 milímetros.

El sistema de frenos cerámicos opcional Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), probado en circuitos de carreras, ha aumentado su tamaño y, por tanto, ofrece un rendimiento aún mayor. En el eje delantero, las pinzas fijas de diez émbolos sustituyen a las de seis émbolos utilizadas hasta ahora. El diámetro de los discos de freno aumenta 10 milímetros y mide 420 milímetros en total. En el eje trasero, los ingenieros han incorporado discos de freno con un diámetro de 410 mm (20 mm más).

Para el nuevo Porsche 911 hay disponibles siete diseños de ruedas de 19/20 y 20/21 pulgadas (eje delantero/trasero). Entre ellos se incluyen también diseños nuevos que aumentan las opciones de personalización con respecto al modelo anterior. Por primera vez, Porsche ofrece un diseño de llantas aerodinámicamente optimizado para el 911. Se trata de las llantas 911 Carrera Exclusive Design con deflectores de carbono que ayudan a reducir el coeficiente de resistencia aerodinámica.

Para hacer frente al aumento de prestaciones, los modelos GTS están equipados con ruedas más anchas en el eje trasero: los neumáticos de medida 315/30 ZR 21 optimizan la tracción y van montados en llantas Carrera GTS de 11,5 pulgadas de anchura en el nuevo diseño de color Gris Antracita con bloqueo central.

Interior

Porsche Driver Experience: el conductor es el eje central

Durante generaciones, el Porsche 911 se ha caracterizado por la sensación de profundidad en el asiento, típica de un deportivo, y por una lógica de mando clara y eficaz. En el habitáculo del nuevo 911, Porsche combina pantallas digitales vanguardistas con elementos de mando clásicos. A diferencia del modelo predecesor, Porsche entrega el Coupé como biplaza de serie. Como alternativa también hay disponible un equipamiento interior de 2+2 plazas sin coste adicional.

Típico del 911 es el salpicadero, que se extiende por toda la anchura del interior en dos niveles. Porsche integra cuidadosamente en el tablero de mandos elementos del concepto de mando Porsche Driver Experience, más orientado todavía al conductor del 911, ya que agrupa todos los sistemas de control importantes directamente en el volante o alrededor del mismo. El resultado es un manejo más rápido y eficaz.

Tradicionalmente, el cuadro de instrumentos es el punto álgido del salpicadero de un Porsche. El nuevo 911 incorpora por primera vez una pantalla curva de 12,6 pulgadas totalmente digital. Este elemento presenta datos de conducción y de rendimiento, así como la información de los medios de comunicación de una forma organizada y aún más clara que antes. En función del equipamiento del vehículo, el conductor puede elegir entre siete diseños. Estos incluyen, en exclusiva para el 911, una vista especial Classic en el diseño de cinco tubos con cuentarrevoluciones central y una pantalla 3D de asistencia a la conducción que muestra mapas en perspectiva y datos de navegación en 3D. En el modo de cuentarrevoluciones, la escala gira para que la aguja esté en la posición de las 12 en punto a la velocidad de cambio, como ocurre en muchos coches de carreras históricos de Porsche.

Selector de modo de serie

Una novedad del 911 Carrera es el selector de modo, que ahora viene de serie y permite cambiar fácilmente todos los programas de conducción. En el 911 Carrera están disponibles los programas de conducción Normal, Sport y Wet; si se incluye el paquete Sport Chrono opcional (de serie en el GTS), se añade el modo de conducción Sport Plus con las funciones

de rendimiento Launch control y Sport Response. El antiguo modo de conducción Individual se suprime en el nuevo 911, ya que ahora todos los modos de conducción, excepto el Normal, pueden configurarse individualmente. Esta configuración se lleva a cabo directamente en una ventana emergente o en el menú Drive del PCM.

Además, el volante dispone de un botón basculante que permite conmutar entre las diferentes indicaciones y funciones del cuadro de instrumentos.

A la izquierda del volante se encuentra la palanca de mando optimizada para los sistemas de asistencia al conductor, con la cual es posible acceder rápidamente a las funciones de asistencia más importantes y a otros ajustes mediante ventanas emergentes contextuales en el cuadro de instrumentos.

De todos es conocido que un Porsche se pone en marcha desde la izquierda de la columna de dirección. En el nuevo 911, como en los vehículos de competición GT de Porsche, esto se realiza mediante un botón de arranque del motor. Es la primera vez que se utiliza este sistema en el 911, y también el interruptor de la luz que se encuentra al lado es ahora más fácil de accionar. El nuevo 911 hereda del modelo anterior el panel de 5 interruptores en la consola central. Como el selector de modo situado en el volante deportivo forma ahora parte del equipamiento de serie, los botones se han reasignado. La asignación exacta varía en función del equipamiento del vehículo.

La pantalla central es y sigue siendo el centro de control del sistema Infotainment del PCM. La pantalla de alta resolución de 10,9 pulgadas controla servicios multimedia como la radio y el streaming, la navegación y numerosas funciones del vehículo y de confort. En los nuevos modelos Carrera GTS también se pueden encontrar los indicadores específicos de la propulsión T-Hybrid, como el nivel de carga, la temperatura de la batería, el flujo de energía y la potencia del motor eléctrico. Porsche integra estas indicaciones en el menú Performance.

Las gamas de cuero y colores del 911

Porsche ofrece numerosas posibilidades de diseño para el habitáculo del nuevo 911. Aquí, la atención se ha centrado principalmente en las opciones bitono adicionales. Cuatro de los siete tapizados de cuero y uno de los tres tapizados de cuero Club están ahora disponibles

con una opción bitono. Como alternativa al asiento parcialmente en cuero negro, está disponible de serie la combinación de contraste Negro/Beige Caliza. Las opciones de tapicería de cuero son Azul Darknight/Crayón, Negro/Beige Caliza, Negro/Rojo Bordeaux y Gris Pizarra/Crayón. El Azul Darknight también está disponible como color sólido. El elegante Cuero Club de calidad Walknapa sigue estando disponible en Marrón Trufa, mientras que las nuevas variantes son en Negro Basalto y Negro Basalto/Cognac Clásico. La opción Cuero Club incluye una costura en cruz en el cuadro de instrumentos y el revestimiento de las puertas. Varias decoraciones y detalles realzan aún más el interior del 911. La gama de decoraciones se complementa con numerosas ofertas de Porsche Exclusive Manufaktur. Entre ellas, por ejemplo, Carbono Mate, Madera Palado, Cuero o Aluminio Antracita.

Un interior inconfundible para el GTS

El Carrera GTS es un 911 en toda regla, ya que no deja de ser un deportivo de altas prestaciones con una gran aptitud para el uso diario. Por eso el 911 Carrera GTS no tiene algunos de los aislamientos interiores. Esto permite ahorrar peso y crear una experiencia sonora especialmente intensa. El diseño interior del 911 Carrera GTS también tiene su propio carácter. Incluye de serie un volante deportivo GT con funda Race-Tex. Además, Porsche también ha revestido con Race-Tex los paneles centrales de los asientos, los tiradores, el reposabrazos y la tapa del compartimento portaobjetos de la consola central. Los elementos embellecedores y los detalles del 911 Carrera GTS tienen un acabado uniforme en aluminio anodizado negro pulido.

Hay dos paquetes interiores opcionales disponibles especialmente para el Carrera GTS. La elección de colores contrastados (Rojo Carmín o Gris Pizarra Neo) en numerosas zonas del habitáculo crea un ambiente deportivo. El color de contraste se encuentra en las esferas del cronómetro del paquete Sport Chrono, de serie en el GTS, y del cuentarrevoluciones digital, en los cinturones de seguridad, en las costuras de los asientos deportivos y las alfombrillas, así como en el anagrama "GTS" de los asientos deportivos. Otros detalles deportivos son las inserciones de carbono en el cuadro de instrumentos, la consola central y los revestimientos de las puertas.

Más conectividad, más experiencia digital

Las numerosas innovaciones digitales del nuevo Porsche 911 vinculan aún más estrechamente los ecosistemas digitales personales del smartphone y el vehículo. La integración de la aplicación My Porsche en Apple CarPlay® permite controlar las funciones del vehículo directamente desde el ecosistema del smartphone, por ejemplo, con el asistente de voz Siri® o mediante mosaicos en CarPlay®. Esto permite cambiar las emisoras de radio, controlar el aire acondicionado o ajustar la iluminación ambiente. Además, las apps My Porsche y Apple CarPlay® ofrecen ahora un diseño unificado, que incluye una representación visual del vehículo vinculado. Las funciones del vehículo como los ajustes de climatización, asiento y audio, pueden agruparse en escenarios predefinidos en la app My Porsche y activarse manualmente o mediante Siri®. El vehículo sugiere activamente estos escenarios en función de la situación.

Una novedad del 911 es el soporte para smartphone con función de carga inalámbrica. La refrigeración permite aumentar la potencia de carga a 15 vatios. La conexión entre el vehículo y el smartphone a través del ID de Porsche es ahora aún más fácil: basta con escanear el código QR que aparece en el PCM. No es necesario introducir un identificador y una contraseña de Porsche. Una vez vinculada, la cuenta personal está disponible en aplicaciones nativas directamente en el vehículo. Por ejemplo, se puede transmitir música de Spotify® o Apple Music® desde el PCM sin que el vehículo esté conectado al smartphone. Como alternativa a Apple CarPlay®, Android Auto® está disponible de serie para reflejar el contenido del smartphone en el PCM.

Una novedad del Porsche 911 es la posibilidad de transmitir vídeos en el vehículo a la pantalla central del PCM. Para ello está disponible la aplicación Screenhits®, que integra numerosos servicios de streaming populares. Screenhits® requiere una suscripción independiente con la que los clientes de Porsche Connect reciben un vale de tres años con volumen de datos. Por razones de seguridad, el vídeo solo está disponible en el 911 cuando el vehículo está parado. En China, el streaming de vídeo se ofrece a través de la aplicación Bilibili.

Tecnología de asistencia con función ampliada

Las avanzadas tecnologías de asistencia del 911 mejoran la seguridad, el confort y la experiencia de conducción deportiva sin comprometer las prestaciones. Porsche reestructura la oferta de asistencia en el nuevo 911. Varias opciones que antes tenían un coste adicional ahora son de serie, y se han añadido nuevas funciones.

El reconocimiento de señales de tráfico, el asistente de mantenimiento en el carril y el asistente de advertencia y frenado con protección de peatones, antes opcionales, también se incluyen de serie, al igual que el asistente de aparcamiento con cámara de marcha atrás y el sistema de detección de fatiga. El sistema opcional Porsche InnoDrive con control de velocidad adaptativo se amplía con funciones adicionales: regula la velocidad en función de los datos de navegación y de los sensores de radar y vídeo, y la ajusta de forma automática y predictiva. Se tienen en cuenta los límites de velocidad y la topología de la carretera, como curvas y pendientes. El sistema Porsche InnoDrive tiene una visión de hasta tres kilómetros por delante y garantiza una conducción armoniosa y predecible. La velocidad preestablecida se puede ajustar manualmente y anular con el pedal del acelerador. Si se supera el límite de velocidad actual, el asistente emite un aviso visual y acústico. Otra función adicional del sistema Porsche InnoDrive es el guiado activo de carril, que ayuda al conductor a velocidades de entre cero y 210 km/h mediante intervenciones continuas en la dirección. Esto es especialmente útil en atascos, tráfico lento y trayectos monótonos por autopista. La función se puede activar en carreteras en buen estado y autopistas.

Hay disponibles otros sistemas de asistencia opcionales para aumentar la seguridad y el confort. Entre ellos está el asistente de cambio de carril, que se ha ampliado para incluir funciones adicionales. Ahora avisa del tráfico transversal al salir marcha atrás de plazas de aparcamiento por debajo de sus límites de control (de 10 a 250 km/h). La advertencia se emite de forma escalonada, óptica, acústica y mediante una sacudida de advertencia. Se ha complementado con un sistema de advertencia de apeamiento que al abrir la puerta advierte de los vehículos que se aproximan.

El asistente de aparcamiento se ofrece de serie e incluye cámara de marcha atrás. Además, previa solicitud, también se puede equipar el Surround View con asistente activo de aparcamiento. El sistema reconoce automáticamente las plazas de aparcamiento

adecuadas y se encarga del guiado longitudinal y transversal al aparcar. La opción de aparcamiento por control remoto con vigilancia a través del smartphone se puede configurar mediante el Remote ParkAssist. Hay disponible opcionalmente un asistente de visión nocturna.

Equipamiento mejorado

Porsche ha mejorado el equipamiento de serie del Porsche 911 y lo ha complementado con funciones populares. Las ópticas principales LED Matrix se integran de serie por primera vez en el Porsche 911. Iluminan la calzada de forma selectiva y ajustan la luz a las condiciones del tráfico y de la carretera. La iluminación es aún más precisa con las ópticas principales LED Matrix HD opcionales. Este sistema constituye la técnica de iluminación más innovadora.

Otra novedad del Porsche 911 es el sistema de calidad del aire, que protege de forma fiable a los ocupantes de las partículas y contaminantes del aire exterior. Incluye de serie el acreditado filtro de partículas y la nueva función de recirculación de aire por GPS. También reconoce automáticamente las entradas de los túneles y activa a tiempo la recirculación del aire en el vehículo. Con ello protege a los ocupantes de los olores y los gases de escape. Como opción, un sensor de partículas mide continuamente la contaminación del aire fuera y dentro del vehículo y cambia automáticamente a aire recirculado cuando es necesario. Además, el aire contaminado pasa varias veces por un filtro. El ionizador, también opcional, ya es conocido del modelo anterior. Aumenta el contenido de iones del aire del habitáculo y, por tanto, puede mejorar considerablemente el bienestar de los pasajeros. Es beneficioso principalmente para las personas con problemas de alergias.

Como hasta ahora, es posible elegir entre tres sistemas de sonido para el Porsche 911. El deportivo incluye de serie el Sound Package Plus con ocho altavoces y 150 vatios de potencia. Hay disponibles como opciones un sistema de sonido envolvente BOSE® con doce altavoces, subwoofer y 570 vatios, y el sistema de sonido envolvente premium Burmester® 3D High-End con 13 altavoces, 915 vatios y subwoofer activo de 300 vatios.

Además de las ópticas principales LED Matrix, el paquete de asistencia ampliado y el paquete de iluminación ambiente, ahora también se incluye de serie la calefacción de los asientos y del volante. El equipamiento de serie abarca asimismo retrovisores exteriores

plegables eléctricamente, un retrovisor interior con antideslumbramiento automático y sensor de lluvia integrado para la cámara de marcha atrás, y una pantalla curva de 12,6 pulgadas. Lo mismo sucede con el selector de modo. El paquete Sport Chrono, que incluye Track Precision App, indicador de temperatura de los neumáticos y Launch Control, está disponible como opción. También incluye un cronómetro analógico y otro digital. Se incluye de serie en el Carrera GTS. El 911 Carrera GTS también está equipado de serie con un revestimiento de techo Race-Tex.

Historia del 911 Carrera GTS

Del deportista más agudo a la punta de lanza tecnológica

La historia de la abreviatura GTS (Gran Turismo Sport) en Porsche es tan antigua como la de la secuencia numérica 911: en 1963, el año en que nació el 911, un deportivo Porsche llevó estas tres letras por primera vez. Sin embargo, el Porsche 911 solo lleva la abreviatura GTS desde 2010. Poco después de la gran actualización del modelo de la generación 997, Porsche presenta el 911 Carrera GTS como una variante más. Se trata de un modelo Carrera especialmente deportivo, más adecuado para el uso diario que los modelos puristas GT3 y GT2, pero notablemente más definido que las variantes Carrera tradicionales.

Ya en su debut en 2010, el 911 Carrera GTS impresionó por sus detalles exclusivos. Entre ellos se incluyen detalles negros en la carrocería, un faldón delantero independiente, tapicería Alcántara en los asientos deportivos, la corona del volante, la palanca de cambios y la palanca del freno de mano, el chasis adaptativo, un motor bóxer de 3,8 litros optimizado con un conducto de admisión especial, un régimen de corte aumentado a 7.500 rpm y una potencia de 300 kW (408 CV). A esto se añaden numerosos detalles que antes estaban reservados a los modelos deportivos RS de gama alta. Así, en el 911 Carrera GTS, Porsche combina de serie la carrocería 44 milímetros más ancha de los modelos de tracción total con la tracción trasera, y monta llantas RS Spyder RS de 19 pulgadas pintadas de negro con cierre centralizado. Además, el modelo disponible como Coupé y Cabriolet es un paquete económicamente atractivo: el precio de base para el año 2010 se calcula en 104.935 euros.

Su éxito internacional asegura al Carrera GTS un lugar permanente en la cartera del 911. La generación sucesora 991 también se amplía en una variante GTS con virtudes probadas y aún más independencia. El GTS vuelve a situarse en lo más alto de la gama Carrera, inicialmente con 430 CV y más tarde con 450 CV. Se mantiene con detalles en negro, una carrocería ancha con sección delantera independiente, bloqueos centrales en las ruedas y un precio atractivo. Entre las novedades se incluyen los faros bixenón de serie, el paquete Sport Chrono también de serie, una configuración aerodinámica personalizada para una menor fuerza ascensional y un diseño de llantas de la gama Turbo.

Con el cambio de modelo a la actual generación 992, Porsche afina aún más el 911 Carrera GTS. Su potente motor bóxer de seis cilindros y 480 CV suena aún más emocionante gracias a un sistema de escape deportivo desarrollado especialmente para el GTS y a un aislamiento interior reducido. El Carrera GTS hereda del 911 Turbo el sistema de frenos de alto rendimiento y la disposición del chasis con muelles auxiliares en el eje trasero que generan una precarga óptima en todas las situaciones de conducción. Por primera vez está disponible un paquete de construcción ligera: asientos integrales ligeros, lunas ligeras, una batería ligera y muchos otros detalles reducen el peso del vehículo en 25 kilogramos bajo pedido.

En 2024, el 911 Carrera GTS asume un papel pionero en su serie de modelos y se convierte en la punta de lanza tecnológica. Es el primer Porsche 911 homologado para carretera con propulsión híbrida de altas prestaciones. Se vuelve aún más ágil y rápido, y no aumenta su peso a pesar del gran salto tecnológico. La innovadora propulsión realza su posicionamiento especial en la gama 911 como un punto de encuentro especialmente atractivo entre la utilidad cotidiana, la dinámica de conducción y la excelencia tecnológica.