El nuevo Porsche 911

04/07/2024

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 911 Carrera GTS, los ingenieros de Porsche aplicaron sus conocimientos adquiridos en el automovilismo para diseñar el sistema híbrido. "Desarrollamos y probamos una amplia variedad de ideas y enfoques hasta encontrar el concepto que se adaptara perfectamente al 911. El resultado es un propulsor único que se ajusta a la filosofía del 911 y mejora significativamente su rendimiento", afirma Frank Moser, vicepresidente de las Gamas 911 y 718.

El ligero y potente sistema T-Hybrid incorpora un turbocompresor de gases de escape eléctrico de nuevo desarrollo. Un motor eléctrico integrado, situado entre el compresor y la turbina, acelera instantáneamente el turbocompresor, aumentando inmediatamente la presión de sobrealimentación. Este motor eléctrico del turbocompresor de gases de escape también funciona como generador, proporcionando hasta 15 HP (11 kW) de energía eléctrica extraída del flujo de gases de escape. El turbocompresor eléctrico sin válvula de descarga permite utilizar un solo turbo en lugar de dos, garantizando una entrega de potencia más rápida y una mayor capacidad de respuesta.

El conjunto motriz también incorpora un motor eléctrico síncrono de imanes permanentes, integrado en la nueva transmisión de doble embrague (PDK) de ocho velocidades. Este motor, incluso detenido, proporciona un par adicional de hasta 150 Nm al motor bóxer y ofrece un aumento de potencia de hasta 40 kW. Tanto este motor eléctrico como el del turbocompresor se alimentan de 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 opera a una tensión de 400 V. Para optimizar el peso total, Porsche ha instalado una batería ligera de iones de litio para el sistema eléctrico de a bordo de 12 V.

El motor bóxer de 3.6 litros, recién desarrollado, es el corazón del sistema de propulsión T-Hybrid. El circuito de alto voltaje permite la operación eléctrica del compresor del aire acondicionado, eliminando la necesidad de la transmisión por correa y resultando en un conjunto más compacto. Esto libera espacio sobre la unidad de potencia para el inversor de impulsos y el transformador CC-CC. Un diámetro ampliado a 97 mm y un aumento en la carrera a 81 mm incrementan la cilindrada en 0.6 litros en comparación con su predecesor. El motor incorpora el sistema de control del árbol de levas VarioCam y un control de válvulas con balancines, manteniendo la proporción ideal de mezcla de combustible y aire en todo el mapa operativo (lambda = 1).

El bóxer de 3.6 litros ofrece una potencia de 485 HP (357 kW) y un par de 570 Nm. Con una potencia total del sistema de 541 HP (398 kW) y un par de 610 Nm. Esta es una mejora de 61 HP (45 kW) en comparación con su predecesor. El nuevo 911 Carrera GTS también supera a su predecesor en la aceleración de 0 a 100 km/h. Este híbrido de alto rendimiento destaca por su dinamismo y sus bajas emisiones de CO_2, con un aumento de peso significativamente menor que los sistemas híbridos enchufables. El aumento de peso del 911 respecto a su predecesor es de solo 50 kilogramos.

El 911 Carrera continúa utilizando un motor bóxer de 3.0 litros con doble turbocompresor. Este propulsor ha sido completamente renovado e incorpora el intercooler de los modelos Turbo, que ahora se sitúa justo debajo de la parrilla del portón trasero, sobre el motor. Los turbocompresores del nuevo 911 Carrera se reservaban anteriormente para los modelos GTS. Con estos cambios, Porsche logra reducir las emisiones y aumentar la potencia hasta 394 HP (290 kW), junto con un par máximo de 450 Nm. El nuevo 911 Carrera Coupé 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. En comparación con su predecesor, esto supone una mejora de 0.1 segundos y 1 km/h respectivamente.

Suspensión optimizada y aerodinámica activa

La suspensión del 911 Carrera GTS ha sido completamente revisada. Por primera vez, la dirección en el eje trasero es estándar, lo que aumenta la estabilidad a altas velocidades y disminuye el radio de giro. El sistema de estabilización antibalanceo, Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC), está integrado en el circuito de alta tensión del sistema híbrido de alto rendimiento. Esto permite el uso de un control electrohidráulico, que hace al PDCC más flexible y preciso. El tren de rodaje deportivo con el sistema de amortiguación variable (PASM) y una altura reducida en 10 milímetros proporcionan la conducción característica del GTS.

Para el nuevo 911 hay disponibles un total de siete diseños de llantas de 19/20 pulgadas o 20/21 pulgadas. Por primera vez en el 911 Carrera se pueden montar llantas de diseño exclusivo con álabes de carbono que reducen el coeficiente de resistencia aerodinámica y, por tanto, aumentan la eficiencia. Las versiones 911 Carrera GTS llevan de serie llantas de 21 pulgadas con una anchura de 11.5 pulgadas y neumáticos 315/30 ZR 21 en la parte trasera. En la delantera, los neumáticos 245/35 ZR 20 están montados sobre llantas de 20 pulgadas y 8.5 pulgadas de ancho. En consonancia con el aumento significativo de las prestaciones, la mayor anchura de los neumáticos traseros mejora la dinámica y la tracción del nuevo 911 Carrera GTS.

Exterior deportivo y aerodinámico

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.

Instrumentación totalmente digital y conectividad ampliada

Porsche ha diseñado el nuevo 911 como un biplaza estándar, aunque se puede optar por una configuración 2+2 sin costo adicional. El puesto de conducción mezcla el diseño distintivo del 911 con la última tecnología: el concepto de interior Porsche Driver Experience está orientado al conductor y ofrece un manejo más ágil e intuitivo. En este sistema, los elementos de control esenciales están dispuestos directamente en el volante o a su alrededor. Estos incluyen el interruptor de modos de conducción, el selector renovado de sistemas de asistencia y, por primera vez en el 911, un botón de arranque, situado, como es habitual, a la izquierda del volante. La consola central incorpora un compartimento refrigerado para teléfonos móviles con función de carga inductiva.

Otra innovación del 911 es su panel de instrumentos completamente digital. La elegante pantalla curva de 12.6 pulgadas se integra perfectamente en el nuevo concepto de control y visualización, y permite una personalización extensa. El sistema proporciona siete combinaciones de pantalla, incluyendo una de apariencia clásica, exclusiva e inspirada en el diseño tradicional de Porsche, con cinco esferas y un tacómetro en la posición central.

El sistema Porsche Communication Management (PCM) se opera a través de la pantalla central de alta resolución de 10.9 pulgadas. Sin embargo, se han mejorado tanto la personalización de los modos de conducción como la operación de los sistemas de asistencia al conductor**. El 911 actualizado también incluye nuevas funciones de conectividad*: un código QR simplifica el proceso de inicio de sesión en el PCM con el Porsche ID*; Apple CarPlay® está mejor integrado al coche y, ahora, permite mostrar información en la instrumentación y controlar funciones del vehículo directamente desde el ecosistema Apple®, por ejemplo, a través del asistente de voz Siri®; por primera vez, se ofrece la opción de transmitir video mientras el coche está estacionado*.

**Nuevas funcionalidades como la integración de My Porsche en Apple CarPlay, nuevo proceso de inicio de sesión a través de código QR, así como transmisión de video a través de la aplicación Screenhits están disponibles exclusivamente en México y Puerto Rico.*

***La oferta de sistemas de asistencia varía en cada mercado, para opciones específicas, por favor consulte el configurador de autos local para verificar la disponibilidad de acuerdo con los estándares del mercado local.*

MEDIA ENQUIRIES

Elizabeth Solís

Public Relations and Press
Porsche Latin America
+1 (770) 290 8305
elizabeth.solis@porschelatinamerica.com

Consumption data

911 Carrera (WLTP)*: Fuel consumption combined: 10.4 – 9.9 l/100 km; CO_2 emissions combined: 237 – 227 g/km; CO_2 class: G

911 Carrera GTS (WLTP)*: Fuel consumption combined: 10.6 – 10.1 l/100 km; CO_2 emissions combined: 242 – 230 g/km; CO_2 class: G

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/dosieres-de-prensa/PLA-911/pla-911-Resumen.html

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