El nuevo Porsche 911

19/09/2024 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 eficiente híbrido de altas prestaciones alcanza valores de conducción muy dinámicos y, al mismo tiempo, reduce las emisiones de CO_2 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 antibalanceo 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.

MEDIA ENQUIRIES

Oliver Hilger

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

Consumption data

911 Carrera (WLTP)*: Fuel consumption combined: 10.5 – 9.9 l/100 km; CO_2 emissions combined: 238 – 226 g/km; CO_2 class: G

911 Carrera GTS (WLTP)*: Fuel consumption combined: 10.7 – 10.2 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_ES/carpetas-de-prensa/911/Resumen.html

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