



PORSCHE



Información para la Prensa

Porsche 911 Carrera

Contenido

Características destacadas	Nuevo Porsche 911 Carrera – Evolución en el diseño y revolución en la técnica	1
La séptima generación del Porsche 911 Carrera	Innovadores turbomotores, chasis perfeccionado, nuevo Porsche Communication Management (PCM)	3
Diseño y aerodinámica	Juego de luces y sombras: líneas precisas para un claro diseño	7
La nueva generación de motores del 911 Carrera	Rendimiento bajo presión: más potencia y menor consumo a través de la sobrealimentación	9
El chasis del nuevo 911 Carrera	Más bajo, rápido y confortable – Opcionalmente con dirección independiente en ejes traseros	14
Nuevo Porsche Communication Management (PCM)	Sistema de infoentretenimiento óptimo de fácil manejo	18
Asistentes de conducción opcionales	Novedad: el asistente de cambio de carril aumenta la seguridad	22
Resumen del Porsche 911 Carrera		23
Datos técnicos	Porsche 911 Carrera	25
	Porsche 911 Carrera S	29
	Porsche 911 Carrera Cabriolet	33
	Porsche 911 Carrera S Cabriolet	37

Noviembre de 2015

Características destacadas

Nuevo Porsche 911 Carrera – Evolución en el diseño y revolución en la técnica

El nuevo Porsche 911 Carrera consolida su posición ofreciendo los máximos valores de rendimiento y eficiencia en su segmento. El desarrollo de los nuevos motores bóxer turbo no solo aumenta la potencia del deportivo más vendido en el mundo, sino que también reduce su consumo. El exterior del 911 Carrera se caracteriza por su vanguardista y perfeccionado diseño. El equipamiento interior incluye, por primera vez, el nuevo sistema Porsche Communication Management (PCM) con una conectividad mejorada e informaciones sobre el tráfico en tiempo real.

Motor Biturbo de tres litros y seis cilindros con una potencia de 370 CV (272 kW) en el 911 Carrera y de 420 CV (309 kW) en el 911 Carrera S. 20 CV más respectivamente. Además, potente par de 450 a 500 Nm a partir de 1.700 rpm y un régimen de revoluciones aprovechable hasta 7.500 rpm: datos de referencia de motores deportivos con gran reprís.

Rendimiento Nuevo récord en el sprint: el 911 Carrera Coupé con cambio Porsche Doppelkupplungsgtriebe (PDK) y paquete "Sport Chrono" acelera de 0 a 100 km/h en 4,2 segundos (-0,2 s), mientras que el modelo S lo consigue en 3,9 segundos (-0,2 s). Este es el primer 911 Carrera que bate la marca de los cuatro segundos.

Eficiencia Aproximadamente un 12% menos de consumo de combustible cada 100 kilómetros gracias a la técnica turbo de Porsche: el consumo del modelo 911 Carrera, combinado con el cambio Porsche Doppelkupplung PDK, es de solo 7,4 l/100 km (-0,8 l/100 km), mientras que el consumo del modelo S con PDK es de 7,7 l/100 km (-1,0 l/100 km).

Chasis

Chasis activo PASM perfeccionado con altura rebajada en 10 milímetros de serie y dirección independiente en ejes traseros opcional para el Carrera S: el nuevo 911 Carrera ofrece ahora una dualidad más amplia entre rendimiento y confort. Nuevo sistema de frenado anticolisiones múltiples de serie.

Aerodinámica

Con la nueva válvula de enfriamiento automática, la aerodinámica del 911 refuerza la eficiencia y la dinámica de conducción. En interacción con el alerón trasero variable es posible reducir la resistencia al aire y la fuerza ascensional.

Infoentretenimiento

El nuevo sistema Porsche Communication Management (PCM), equipado con una vanguardista pantalla táctil, es tan fácil de manejar como un Smartphone y ofrece nuevas funciones de la aplicación Porsche Car Connect. Algunas de ellas son información sobre el tráfico en tiempo real, Google Earth y Google Street View. El sistema se conecta con el Smartphone rápidamente poniendo a disposición numerosas aplicaciones adicionales.

La séptima generación del Porsche 911 Carrera

Innovadores turbomotores, chasis perfeccionado, nuevo Porsche Communication Management (PCM)

El Porsche 911 Carrera es uno de los deportivos más vendidos en el mundo desde hace décadas. El objetivo de la nueva generación es seguir ampliando esta ventaja con innovadores motores bóxer turbo, un chasis perfeccionado con una dualidad más amplia entre rendimiento y confort, así como con nuevos sistemas de infoentretenimiento. Gracias a la experiencia adquirida durante más de cuatro décadas con motores turbo –tanto en el automovilismo de carreras, como en los deportivos de serie– los motores del nuevo 911 Carrera alcanzan los mejores resultados de rendimiento, eficiencia y placer de conducción. La dirección independiente en ejes traseros ofrecida opcionalmente, por primera vez, para el Carrera S aumenta impresionantemente la dinámica de conducción.

El exterior del 911 Carrera incluye numerosos refinados detalles ópticos que abarcan desde los faros con luz de conducción diurna de cuatro puntos, hasta un portón trasero de nuevo diseño con láminas verticales y nuevos grupos ópticos traseros, pasando por abridores de las puertas integrados en la carrocería. En el interior, el nuevo sistema de serie Porsche Communication Management (PCM) con pantalla multitáctil ofrece una gama de funciones notablemente más amplia y un manejo mucho más sencillo.

Nuevos motores turbo: aumento de la potencia en 20 CV y reducción del consumo

La nueva generación de motores con sobrealimentación biturbo aumenta el placer de conducción con el nuevo 911 Carrera ofreciendo una sensación mucho más intensa: 370 CV (272 kW) esperan en la zaga del nuevo 911 Carrera a ser transformados en propulsión deportiva. La unidad propulsora del 911 Carrera S desarrolla 420 CV (309 kW). En ambos casos aumenta la potencia en 20 CV (15 kW). Ambos motores ofrecen una cilindrada de tres litros. El aumento de potencia del 911 Carrera S se debe a turbocompresores con compresores modificados, a un sistema de escape específico y a un mecanismo de mando del motor especialmente adaptado.

Una de las características de los nuevos motores Porsche es el aumento del par en 60 Nm a un par máximo de 450 Nm y 500 Nm respectivamente. En ambos casos, el par se mantiene constante a partir de 1.700 rpm hasta 5.000 rpm posibilitando una excelente marcha. Al mismo tiempo, la nueva generación de motores supera claramente los regímenes de revoluciones punta de los motores turbo convencionales ofreciendo un régimen de revoluciones máximo de 7.500 rpm que se acentúa a través del típico sonido Porsche del motor.

Además, cada nueva generación del 911 convence por su aumento de rendimiento y eficiencia en comparación con la generación anterior: la nueva generación de motores es hasta un 12% más eficiente (en función del modelo) reduciendo el consumo en hasta un litro por cada 100 km. El consumo del modelo 911 Carrera, combinado con el cambio Porsche Doppelkupplung PDK, es de solo 7,4 l/100 km (-0,8 l/100 km), mientras que el consumo del 911 Carrera S, combinado con Porsche Doppelkupplung PDK, es de 7,7 l/100 km (-1,0 l/100 km).

Las prestaciones de conducción del nuevo 911 también son impresionantes: el 911 Carrera Coupé con Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) y paquete "Sport Chrono" acelera de 0 a 100 km/h en 4,2 segundos superando el valor del modelo anterior en dos décimas de segundo. El 911 Carrera S con PDK y paquete "Sport Chrono" acelera de 0 a 100 km/h en solo 3,9 segundos (asimismo, dos milésimas de segundo menos). El Carrera S es el primer 911 de la familia Carrera que supera la marca de los cuatro segundos. También aumentan las velocidades máximas para ambos modelos: la velocidad máxima del 911 Carrera es de 295 km/h, mientras que la velocidad máxima del 911 Carrera S es de incluso 308 km/h (4 km/h más rápido).

En combinación con el paquete opcional "Sport/Chrono", el 911 Carrera dispone, por primera vez, de una leva de conmutación en el volante adoptada del interruptor "Hybrid Modus" del 918 Spyder. El interruptor Mode se compone de un anillo girable con cuatro posiciones para los programas de conducción: "Normal", "Sport", "Sport Plus" e "Individual". El modo "Individual" le permite al conductor realizar una configuración individual, en función del equipamiento, compuesta, por ejemplo, por el sistema PASM, los soportes del motor activos, el cambio PDK y el sistema de escape deportivo. En combinación con el cambio PDK, el interruptor Mode integra un pulsador adicional denominado "Sport Response Button". La

pulsación de este botón precondiciona el grupo propulsor durante 20 segundos para la mejor aceleración posible, por ejemplo, para maniobras de adelantamiento. Para ello se engrana la marcha óptima y se adapta la unidad de control del motor brevemente a una respuesta aún más espontánea.

De serie: chasis PASM perfeccionado con rebajamiento de diez milímetros

El 911 Carrera es la referencia de la dinámica de conducción de todos los deportivos versátiles. Porsche aumenta, generación tras generación, la dualidad entre el confort cotidiano y el rendimiento en el circuito de carreras. El nuevo chasis PASM adaptado (Porsche Active Suspension Management) con un rebajamiento de 10 milímetros se equipa, por primera vez, de serie en todos los modelos Carrera. Gracias a este sistema sigue aumentando la estabilidad en curvas que se toman a gran velocidad. Al mismo tiempo, la nueva generación de amortiguadores, cuya curva característica se ha ampliado, aumenta, por un lado, el confort, gracias a su comportamiento de respuesta aún más preciso, y, por otro lado, la unión con el chasis durante la conducción dinámica. Las nuevas llantas de serie con cinco radios dobles delgados calzan neumáticos de baja resistencia a la rodadura y un rendimiento mayor. Todas las variantes ofrecen llantas traseras más grandes que aumentan en 0,5 a 11,5 pulgadas. Las ruedas traseras del 911 Carrera S miden ahora 305 mm en lugar de 295 mm.

Con la dirección independiente en ejes traseros opcional del 911 Carrera S se aplica la tecnología de chasis procedente de los modelos 911 Turbo y 911 GT3. Gracias a esto, el 911 es notablemente más ágil durante las maniobras de dirección. Además de ofrecer una alta estabilidad de conducción durante los cambios de carril a grandes velocidades. Al mismo tiempo, convence en la conducción por la ciudad ofreciendo un manejo optimizado a través de un radio de giro reducido en 0,4 metros. El conductor percibirá una mejora en el manejo del nuevo modelo a través de una nueva generación de volantes cuyo diseño se asemeja al del 918 Spyder. El volante básico tiene un diámetro de 375 milímetros, mientras que el del volante deportivo GT opcional es de 360 milímetros. Porsche ofrece también una versatilidad ilimitada a través de un sistema de elevación hidráulico con cilindros elevadores integrados en los tubos amortiguadores del eje delantero. Pulsando un botón aumenta la distancia al suelo en 40 milímetros por debajo del labio frontal, en cinco segundos, evitando así que los bajos del deportivo toquen el suelo, por ejemplo, en las salidas empinadas de garajes.

Nuevo sistema Porsche Communication Management (PCM) con navegación online

Los nuevos modelos 911 Carrera equipan de serie el sistema Porsche Communication Management System (PCM) perfeccionado, que incluye un módulo de navegación online y control por voz. Al igual que un Smartphone, el PCM puede manejarse mediante gestos multitáctiles en la pantalla de siete pulgadas. De este modo, también existe la posibilidad, por ejemplo, de realizar entradas manuscritas. Los teléfonos móviles y los Smartphone también pueden ahora conectarse mediante WLAN. La superficie de apoyo del Smartphone, integrada por primera vez en el reposabrazos central, ofrece también la posibilidad de recargar la batería de forma moderada y una telefonía móvil optimizada. Otra de las novedades es la posibilidad de conectar el iPhone con PCM para poder utilizar el Apple Car Play.

La información actual sobre el tráfico en tiempo real mejora notablemente la navegación garantizándole al conductor una vista rápida sobre la situación del tráfico y una adaptación dinámica de la ruta. Con el fin de mejorar la orientación se integran, por primera vez, los servicios Google Earth y Google Streetview. Otros de los componentes del PCM son las aplicaciones Porsche Car Connect y Porsche Connect App, que sirven, por ejemplo, para manejar las funciones del vehículo por control remoto, transmitir destinos de navegación al PCM y utilizar servicios de streaming de música de terceros a través del PCM.

Nuevos asistentes de conducción opcionales ampliados

Gracias a los nuevos asistentes de conducción perfeccionados, el 911 Carrera puede adaptarse de forma aún más individual a los deseos personales de los conductores: el Tempostat opcional puede frenar ahora de forma moderada, por ejemplo, cuando se supera la velocidad preajustada durante el descenso por una pendiente. El sistema de regulación de la distancia ACC (opcional) ofrece ahora la función de “navegación por inercia” en combinación con el cambio PDK. A través de esta función se abren los embragues durante la conducción en caravana lo que posibilita un rodamiento del vehículo sin propulsión generando un ahorro de combustible. El asistente de cambio de carril opcional observa el tráfico trasero por radar y avisa al conductor de los vehículos que se aproximan por el ángulo muerto a través de luces LED situadas a la izquierda y a la derecha del triángulo del espejo. Además, Porsche mejora la seguridad activa del deportivo equipándolo de serie con el sistema de frenado anticolisiones múltiples.

Diseño y aerodinámica

Juego de luces y sombras: líneas precisas para un claro diseño

Por un lado resulta familiar, por otro lado totalmente diferente: el nuevo 911 Carrera ofrece un diseño perfeccionado. El tema principal: la precisión. El frontal, ahora más afilado, acentúa aún más la dinámica típica de Porsche. El moldeo plástico del perfil del alerón frontal, inspirado en las alas de los aviones, se extiende por todo el ancho del automóvil. Las llamativas aristas laterales acentúan las nuevas tapas de las entradas de aire. El 911 Carrera es el primer Porsche, tras el 918 Spyder, que dispone de estos componentes de la aerodinámica adaptativa. También el radar del sistema de regulación de la distancia ACC opcional se integra ahora de forma más armónica por debajo de la matrícula. Con su llamativa forma tridimensional, el alerón delantero subraya aún más la aerodinámica deportiva. Especialmente en automóviles con chasis deportivo opcional, el alerón sobresale más hacia adelante, como en los deportivos GT.

Los faros delanteros perfeccionados le confieren al 911 Carrera una mirada aún más enfocada. La gráfica luminosa típica de Porsche se compone de cuatro LED de conducción diurna que se agrupan alrededor de la lente de los faros bi-xenón de serie. Los refinados faros delanteros, situados en el revestimiento del frontal, sirven al mismo tiempo como luces de posición y como intermitentes: dependiendo de la función, la superficie total se ilumina de forma homogénea con luz blanca o amarilla.

La novedad más destacada se encuentra en los laterales: los abridores de las puertas integrados en la carrocería. Para ello, Porsche ha desarrollado especialmente una nueva hoja de puerta con abridor empotrado. Se trata de un nuevo y fino tirador de puertas con una fina arista lateral que representa un símbolo de la construcción ligera del deportivo. De igual modo que los faros delanteros, los nuevos intermitentes laterales, situados en los guardabarros delanteros, son unidades LED que emiten un campo luminoso especialmente homogéneo.

Rasgos distintivos: motor turbo, nueva admisión de aire y salidas de aire adicionales

El detalle más perfeccionado es la zaga del 911 Carrera: la nueva rejilla de entrada de aire hace referencia a los motores turbo, mientras que los grupos ópticos traseros tridimensionales indican una gráfica luminosa mucho más precisa y típica de la marca. Al mismo tiempo, la fina banda LED de la tercera luz de freno subraya el ancho de la zaga del 911. En combinación con las luces de freno de cuatro puntos de los nuevos grupos ópticos traseros surge un diseño luminoso del 911 Carrera que puede reconocerse claramente a distancia.

Los nuevos grupos ópticos traseros se siguen diferenciando por su efecto aura que se crea a través de tres líneas dibujadas con láser en interacción con conductores de luz y reflectores que le confieren a la luz un efecto en relieve fascinante. El diseño del revestimiento de la zaga subraya la deportividad a través de grupos ópticos traseros tridimensionales más anchos y situados más hacia los laterales, así como a través de un difusor trasero profundamente estructurado. Otro de los rasgos distintivos del 911 Carrera con motores turbo son las salidas de aire del intercooler más profundas y situadas en una posición más sobresaliente.

Aerodinámica activa: menos resistencia al aire y más eficiencia

El nuevo 911 Carrera es el primer deportivo de Porsche de serie que adopta el concepto de las válvulas de enfriamiento activas del 918 Spyder. Gracias a estas válvulas tanto la aerodinámica, como el balance térmico del deportivo pueden adaptarse mejor a la dinámica de conducción y a la eficiencia. Cuando el automóvil está parado, las láminas, controladas de tres en tres por un actuador, están abiertas en ambas entradas de aire frontales. Presuponiendo que no existe una exigencia mayor de aire de enfriamiento, las láminas se cierran a velocidades superiores a los 15 km/h y se vuelven a abrir en varias etapas a partir de 160 km/h (con la capota abierta o con el techo corredizo abierto a partir de 120 km/h). Con las láminas cerradas mejora la corriente de aire alrededor del frontal, mientras que se reduce la resistencia al aire y la fuerza ascensional en el eje delantero.

El control de la aerodinámica activa adapta el ángulo de ajuste del alerón trasero en función de la posición de las válvulas con el fin de garantizar en todo momento un balance equilibrado de la fuerza ascensional del eje delantero y trasero. Con la introducción de los motores turbo se le suma una nueva tarea al alerón variable: dependiendo del ángulo de ajuste, a través de la desviación de la corriente de aire se conduce adicionalmente aire a los canales de admisión del intercooler. Gracias a esto, existe la posibilidad de desplegar el alerón a altas temperaturas a partir de 60 km/h para aumentar el caudal del intercooler.

La nueva generación de motores del 911 Carrera

Rendimiento bajo presión: más potencia y menor consumo a través de la sobrealimentación

Intensa fuerza desde el ralentí, desarrollo de potencia espontáneo hasta los regímenes de revoluciones más altos y, no obstante, un consumo notablemente más bajo: estas son las características de la nueva generación de motores que aumenta extraordinariamente el placer de conducción de la nueva generación del Carrera 911. 370 CV (272 kW) esperan en la zaga del nuevo 911 Carrera a ser transformados en propulsión deportiva; la unidad propulsora del 911 Carrera S desarrolla 420 CV (309 kW). En ambos casos un aumento de potencia de 20 CV (15 kW). El aumento del par es aún más notorio: con 450 Nm en el 911 Carrera y 500 Nm en el 911 Carrera S ambos motores aumentan 60 Nm respectivamente. El conductor no sólo se beneficia del aumento de los valores máximos, sino que también puede transformar el par total en pura aceleración a partir de 1.700 rpm. El par pleno está a disposición en el régimen de revoluciones hasta 5.000 rpm. A pesar de ofrecer una potencia y un par mucho mayor, la nueva generación de motores es perceptiblemente más eficiente: el consumo se reduce en hasta un litro cada 100 km en función del modelo. El consumo del modelo 911 Carrera, combinado con el cambio Porsche Doppelkupplung PDK, es de solo 7,4 l/100 km (-0,8 l/100 km), mientras que el consumo del 911 Carrera S, combinado con Porsche Doppelkupplung PDK, es de 7,7 l/100 km (-1,0 l/100 km).

911 Carrera S: más rendimiento a través de un turbocompresor más grande

La nueva generación de los motores bóxer de seis cilindros le debe su clara dualidad entre rendimiento y eficiencia a un inteligente paquete de avances tecnológicos. Porsche equipa en el 911 Carrera, por primera vez, unidades propulsoras con sobrealimentación biturbo. Una de las ventajas conceptuales de los motores turbo es su alto rendimiento específico, que permite reducir la cilindrada a tres litros en ambos nuevos modelos 911 Carrera. El aumento de potencia del 911 Carrera S procede de turbocompresores con compresores modificados, un sistema de escape específico y un mecanismo de mando del motor especialmente adaptado. Ambas variantes alcanzan una potencia nominal de 6.500 rpm; el régimen de potencias útil alcanza hasta las 7.500 rpm: estos son datos de referencia de motores deportivos con un reprís especialmente marcado.

La sobrealimentación requiere un sistema de conducción de aire completamente nuevo en la zaga del 911 Carrera –tanto para el aire de combustión, como para el enfriamiento del aire de admisión. El motor aspira el aire de combustión desde una posición central delante del alerón trasero. El aire llega a los turbocompresores de gases de escape inferiores a través dos canales de aspiración unidos a dos conectores laterales situados en la caja de filtros de aire. Seguidamente, el aire comprimido y calentado por los turbocompresores fluye hacia el distribuidor de aire del motor a través de dos intercooler, situados lateralmente detrás de los pasos de ruedas, y a través de la válvula de admisión. Otros dos canales adicionales conducen también el aire hacia los intercooler a través de la rejilla de aire situada en la tapa del maletero para refrigerar el aire de combustión caliente.

Nueva culata con inyector central y árbol de levas de escape variable

Las profundas modificaciones realizadas en el motor básico refuerzan la dualidad del motor de seis cilindros entre rendimiento deportivo y eficiencia ejemplar. De este modo, el inyector, que ahora se ubica en una posición central, mejora la combustión que repercute inmediatamente en el consumo y la calidad de los gases de escape. Dos bombas de alimentación de combustible –una por cada banco de cilindros– posibilitan la inyección directa de gasolina con una presión del sistema de hasta 250 bar. Adicionalmente es posible controlar el cambio de gases de manera más precisa a través de la aplicación del árbol de levas de escape variable. En el área de la admisión, Porsche sigue confiando en el acreditado sistema Vario Cam Plus, que adapta de forma variable tanto la carrera de la válvula, como los tiempos de apertura. Otra de las ventajas del control de válvulas de baja fricción adaptativo en ambos lados es el comportamiento de respuesta del motor turbo, que, a bajas revoluciones, puede adaptarse de forma más precisa a la espontaneidad deportiva típica de Porsche.

Cambio de marchas con nueva graduación y, por primera vez, con embrague de disco doble

Tradicionalmente, el 911 Carrera es sinónimo de perfecto placer de conducción y, al mismo tiempo, excelente confort de cambio. Por esta razón, Porsche ha desarrollado un embrague de disco doble para la nueva generación de motores que, a pesar de tener que transmitir los altos regímenes de revoluciones que desarrollan los nuevos motores turbo, posibilita al

el mismo tiempo una transmisión confortable de la potencia. El conductor puede aprovechar el dinamismo que ofrece el deportivo, por ejemplo, en tramos de montaña con numerosas curvas o en circuitos de carreras sin que el placer de cambiar de marcha resulte en un agotador accionamiento del embrague. Las relaciones de transmisión se han adaptado a la característica del motor modificada de tal modo que las relaciones de transmisión más largas posibilitan el mantenimiento de la deportividad a partir de la tercera marcha con valores de consumo incluso más bajos.

PDK con nueva lógica de manejo y volante motor de doble masa

El punto más importante del desarrollo del cambio Porsche Doppelkupplung PDK era alcanzar una mayor eficiencia con mayores prestaciones deportivas y de confort. El conductor percibe claramente el cambio en la nueva dirección de cambio de la palanca de cambios: de igual modo que en el 911 GT3 y en muchos otros bólidos Porsche, la divisa es, tirar hacia atrás para aumentar de marcha y presionar hacia adelante para reducir la marcha. Porsche combina, por primera vez, el cambio PDK con un volante motor de doble masa con péndulo centrífugo, un interruptor de empuje inteligente y marchas virtuales. El péndulo centrífugo, que también se utiliza en el cambio de marchas, es un supresor adaptativo que amortigua oscilaciones del accionamiento en un amplio régimen de revoluciones. El resultado es que el conductor puede cambiar a una marcha más alta sin tirones durante la conducción lenta a bajas revoluciones, lo que aumenta el confort de propulsión y ahorra combustible.

Consumo más bajo:

corte de inyección inteligente y sistema automático “Start/Stop” ampliado

El corte de inyección inteligente se activa cuando el conductor, por ejemplo, levanta el pie del acelerador en un descenso por la autopista. La unidad de control de propulsión comuta, en primer lugar, al modo de desplazamiento por inercia con los embragues abiertos y en punto muerto. Si, a pesar de todo, la velocidad aumenta, se conecta el corte de inyección inteligente que embraga y desconecta el motor. También se ha perfeccionado el sistema automático “Start/Stop” que ahora interrumpe la inyección de combustible durante el rodamiento del automóvil. Las nuevas funciones contribuyen a reducir el consumo de combustible aún más automáticamente y sin que el conductor perciba ningún cambio en el comportamiento de conducción del automóvil.

Las marchas intermedias virtuales, que ya funcionan con éxito en el 911 Turbo, tienen el mismo efecto de ahorro y se utilizan durante la conducción tranquila y constante con el fin de reducir las revoluciones en caso de que la marcha superior inmediata quede por debajo del límite de revoluciones mínimo del motor. Para ello, el control de transmisión engrana las etapas de velocidad contiguas y regula ambos embragues a un deslizamiento definido transmitiendo así la fuerza de propulsión. Cuando el conductor acelera, el cambio Porsche Doppelkupplung selecciona la marcha inferior adecuada a la velocidad de un relámpago. Gracias a que el cambio "PDK" dispone de embragues en baños de aceite, la innovadora función de transmisión es resistente al desgaste.

Adoptada del 918 Spyder:**Leva de conmutación en el volante para el paquete "Sport Chrono"**

En combinación con el paquete opcional "Sport/Chrono", el 911 Carrera dispone, por primera vez, de una leva de conmutación en el volante adoptada del interruptor "Hybrid Modus" del 918 Spyder. El interruptor Mode se compone de un anillo girable en pasos de 90 grados con los cuatro programas disponibles: "Normal", "Sport", "Sport Plus" e "Individual". El modo "Individual" le permite al conductor realizar una configuración individual, en función del equipamiento, compuesta, por ejemplo, por el sistema PASM, los soportes del motor activos, el cambio PDK y el sistema de escape deportivo. Un LED integrado en el interruptor giratorio indica el modo seleccionado. Los deportivos con cambio automático de doble embrague adoptan, adicionalmente, el interruptor central del 918 Spyder a través del cual el conductor precondiciona los sistemas de regulación de la propulsión y del chasis a un rendimiento mayor y a un comportamiento de respuesta más rápido, por ejemplo, antes de realizar una maniobra de adelantamiento. Los parámetros del motor y del cambio PDK se preajustan a la aceleración mejor posible durante 20 segundos. Un indicador situado en el salpicadero informa al conductor sobre la mayor disposición de aceleración y la duración de la misma.

Así ruge un deportivo: sonido emocional en el exterior y en el interior

Los nuevos 911 Carrera no solo aumentan su rendimiento y su eficiencia, sino que gracias a la sobrealimentación, el sonido del motor y del sistema de escape de gases en el exterior y en el interior es ahora mucho más diverso. Un canal de sonido –adaptado a cada modelo individualmente– transmite el sonido de aspiración al interior. Especialmente el paso del funcionamiento de aspiración en vacío a la sobrealimentación con el aumento de las revoluciones amplía impresionantemente el volumen de sonido. Los sistemas de escape ofrecen el sonido adecuado. El 911 Carrera dispone de un amortiguador del sonido central con dos tubos de escape ovalados, mientras que el modelo S dispone adicionalmente de dos válvulas de escape integradas y tubos de escape dobles. También se ofrece opcionalmente el nuevo sistema de escape deportivo conectado, cuyo rasgo distintivo característico son los tubos de escape dobles redondos situados en el centro y, naturalmente, el inconfundible sonido deportivo, que no se procesa de forma digital, posibilitando así también un estilo de conducción muy silencioso y discreto cuando se circula a bajas velocidades.

El chasis del nuevo 911 Carrera

Más bajo, rápido y confortable – Opcionalmente con dirección independiente en ejes traseros

El 911 Carrera es el original de los deportivos polivalentes y una referencia de dinámica de conducción desde hace más de cinco décadas. Porsche aumenta, generación tras generación, la dualidad entre el confort cotidiano y el rendimiento en el circuito de carreras. Una vez más: el nuevo chasis de serie rebajado en diez milímetros y equipado con el sistema PASM (Porsche Adaptive Suspension Management) rebaja el centro de gravedad para alcanzar una estabilidad mayor en las curvas, mientras que la regulación de los amortiguadores adaptativos perfeccionados es aún más precisa. La dirección independiente en ejes traseros del 911 Carrera S, que, por primera vez, se ofrece de forma opcional, aumenta notablemente la agilidad y estabilidad, además de la maniobrabilidad gracias a un radio de giro menor. Esta innovadora tecnología se ha aplicado con éxito en los modelos 911 Turbo y 911 GT3 actuales. Además, Porsche mejora nuevamente la seguridad activa del clásico deportivo a través del sistema de frenado anticolisiones múltiples de serie.

El nuevo 911 Carrera es aún más deportivo y claramente más confortable que el modelo anterior. Gracias a la nueva generación de amortiguadores activos PASM, con una curva característica ampliada, aumenta la unión al chasis en el modo de conducción dinámico y mejora aún más el comportamiento de respuesta sobre carreteras desniveladas. Los resortes de tope de tracción en las cuatro suspensiones de las ruedas apoyan ambas características: por un lado, reducen el balanceo lateral y las vibraciones durante la conducción especialmente deportiva y, por otro lado, mejoran el comportamiento cuando se enderezan los resortes. La nueva adaptación del chasis incluye también resortes principales y estabilizadores ajustados. El ancho de las llantas de serie del eje trasero aumenta en media pulgada a 11,5 pulgadas. Porsche y los fabricantes de neumáticos desarrollaron juntos una nueva generación de neumáticos para el 911 Carrera con un rendimiento claramente mayor en las maniobras sobre terrenos secos y durante la frenada, así como con un comportamiento optimizado sobre terrenos mojados. Adicionalmente al chasis de serie, Porsche ofrece opcionalmente un chasis deportivo con un rebajamiento de diez milímetros que, gracias a su nueva adaptación, ahora ofrece un confort notablemente mayor. Para una conducción aún más deportiva se ofrece también opcionalmente el sistema de estabilización activo Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC).

La dirección independiente en ejes traseros aumenta la dinámica en curvas

Gracias a la dirección independiente en ejes traseros opcional, la dinámica en curvas del 911 Carrera se acerca significantemente a la extraordinaria dinámica en curvas que ofrecen los modelos 911 Turbo y 911 GT3: el 911 ofrece una mayor agilidad en curvas cerradas, una mayor estabilidad durante el cambio de carril a altas velocidades y una mayor maniobrabilidad en el tráfico urbano. Cuando el conductor toma una curva a una velocidad inferior a 50 km/h, las ruedas delanteras y traseras giran en la dirección contraria creando un acortamiento virtual de las batallas que permite dirigir el deportivo a través de la curva realizando giros del volante más cortos. El 911 con dirección independiente en ejes traseros también ofrece ventajas durante la realización de maniobras comportándose como un compacto: el radio de giro disminuye en 0,4 a 10,7 metros. Al contrario que durante los rasantes cambios de carril a alta velocidad, a partir de 80 km/h, el deportivo se comporta de diferente manera, ya que las ruedas delanteras y traseras giran en la misma dirección alargando virtualmente las batallas. El conductor percibe una mayor estabilidad, así como un cambio de dirección más espontáneo y armónico a través del rápido establecimiento de fuerza lateral en el eje trasero.

El sistema de frenado anticolisiones múltiples reduce la gravedad de los accidentes

El nuevo 911 Carrera es el primer deportivo de Porsche que equipa el sistema de frenado anticolisiones múltiples. El sistema puede reducir la posibilidad de que se produzca una colisión secundaria, ya que frena el automóvil automáticamente tras haberse realizado la primera colisión. El sistema de frenado anticolisiones múltiples se activa cuando los sensores del airbag detectan una colisión con una severidad determinada. Seguidamente, el sistema inicia automáticamente un proceso de frenada con un máximo de 0,6 g. El conductor puede desactivar el sistema de frenado anticolisiones múltiples en cualquier momento pisando el acelerador. Además, el sistema automático también se desconecta cuando el conductor realiza un frenazo en seco con un grado de deceleración aún mayor que el del sistema de frenado anticolisiones múltiples. El asistente de conducción realiza una maniobra de frenado básicamente hasta reducir la velocidad del automóvil a 10 km/h.

Nuevos volantes y un sistema de elevación opcional para el eje delantero

El conductor percibirá una mejora en el manejo del nuevo modelo a través de una nueva generación de volantes apadrinados por el 918 Spyder. El volante básico tiene un diámetro de 375 milímetros, mientras que el del volante deportivo GT opcional es de 360 milímetros. Porsche ofrece un sistema de elevación hidráulico con cilindros elevadores integrados en los tubos amortiguadores del eje delantero que facilita la conducción en empinadas entradas de aparcamientos y garajes. Pulsando un botón aumenta la distancia al suelo en 40 mm por debajo del labio del alerón trasero en cinco segundos. Si el conductor no desactiva la función de elevación manualmente, el sistema regresa a la posición inicial automáticamente a partir de 30 km/h.

Como es típico para Porsche, no solo aumentan las prestaciones de conducción, sino también la capacidad de frenada para garantizar el mejor nivel del segmento. El 911 Carrera frena delante con nuevas pinzas de freno de cuatro pistones que le aprietan las clavijas a los discos de freno seis milímetros más gruesos (330 mm x 34 mm). La superficie de capa aumenta en un 17%. El modelo S dispone ahora de forros del freno mayores en un 16% procedentes del 911 Turbo en combinación con discos de freno delante con un diámetro 20 milímetros más grande del tamaño 350 mm x 34 mm. Además, están enclavijados con una nueva mordaza de freno de aluminio que reduce las masas no suspendidas mejorando la dinámica de conducción. El sistema de frenos cerámicos opcional PCCB procede completamente del modelo 911 Turbo y se compone, entre otros, de discos de freno más grandes (delante 410 mm x 36 mm y detrás 390 mm x 32 mm) y de pinzas de freno correspondientemente más grandes.

Porsche Stability Management con nuevo modo “PSM Sport”

La deportividad perfeccionada del 911 Carrera se extiende hasta la unidad de control del Porsche Stability Management (PSM): en combinación con el paquete “Sport Chrono”, el sistema ofrece un modo individual, denominado “PSM Sport”, que se activa a través de un botón PSM situado en la consola central. La funcionalidad de este modo se diferencia claramente de la del modo normal “PSM On”. Cuando se activa el modo “PSM Sport” se indica en el cuadro de instrumentos y se enciende la lámpara PSM Off. El nuevo modo “PSM Sport”

posibilita a los conductores exigentes acercarse aún más a los valores punta del 911 – por ejemplo, en el circuito de carreras. En comparación con el “PSM On”, la nueva función posibilita movimientos de guiñada claramente más grandes alrededor del eje vertical y un mayor deslizamiento en las ruedas de propulsión. De este modo, incluso para los conductores deportivos más exigentes es innecesaria una desconexión completa del PSM. Sin embargo, el modo “PSM Off” sigue estando disponible y puede activarse pulsando prolongadamente el botón PSM. Una fuerte frenada en el área de control del ABS activa el apoyo estabilizador del PSM en toda su extensión también en los modos “PSM Off” y “PSM Sport”, hasta que vuelva a soltarse el freno.

Nuevo Porsche Communication Management (PCM)

Sistema de infoentretenimiento óptimo de fácil manejo

Los nuevos modelos 911 Carrera equipan de serie el nuevo sistema Porsche Communication Management System (PCM) con navegación online, una pantalla multitáctil de siete pulgadas y control por voz. Al igual que un Smartphone, el PCM puede manejarse mediante gestos multitáctiles. De este modo, también existe la posibilidad, por ejemplo, de introducir datos mediante escritura. Los teléfonos móviles y los Smartphone también pueden ahora conectarse mediante WLAN. La superficie de apoyo del Smartphone, integrada por primera vez en la consola central, ofrece también la posibilidad de recargar la batería de forma moderada y una telefonía móvil optimizada. Otra de las novedades es la posibilidad de conectar el iPhone con PCM para poder utilizar el Apple Car Play. La información actual sobre el tráfico mejora notablemente la navegación garantizándole al conductor una vista rápida de la situación del tráfico y una adaptación dinámica de la ruta.

El componente principal del nuevo sistema PCM es la pantalla con manejo multitáctil que procesa el roce ligero, prolongado y repetido de los dedos, el gesto de barrido y de desplazamiento, así como la ampliación y la rotación mediante dos dedos. La pantalla táctil reacciona cuando se aproxima una mano y comuta de la representación activa al modo de manejo que indica, por ejemplo, las teclas de parada, salto, avance y retroceso de la reproducción de audio. Aunque no es estrictamente necesario, si el conductor y el acompañante lo desean pueden controlar el sistema PCM a través de las nuevas funciones: alternativamente siguen estando a disposición ocho teclas de manejo, situadas debajo del monitor, ambos interruptores giratorios y de presión y el control por voz para las funciones de telefonía y navegación.

El sistema de navegación reconoce diferentes tipos de escritura y fragmentos de palabras

La nueva pantalla táctil juega sus ventajas especialmente en el manejo del sistema de navegación. Gracias a que el sistema reconoce las entradas manuscritas, el conductor puede introducir el destino escribiéndolo con el dedo. Ahora no es necesario introducir la dirección completa, ya que el algoritmo inteligente del PCM reconoce fragmentos de palabras y los compara, por ejemplo, con destinos introducidos con anterioridad. En caso de existir varias

posibilidades, el sistema se las muestra al conductor, el cual puede seleccionar fácilmente la ruta que desea colocando el dedo sobre ella. Además, también es posible introducir etapas intermedias. El mapa que se representa a continuación puede desplazarse, girarse o agrandarse con zoom en la pantalla con los dedos mediante el control de gestos multitáctil.

Novedades de serie: navegación online e información sobre el tráfico en tiempo real

En comparación con el modelo anterior ha mejorado notablemente la navegación del nuevo 911 Carrera a través de servicios como la información sobre el tráfico en tiempo real, Google Earth y Google Street View, así como mediante la posibilidad de iniciar una búsqueda online de destinos de navegación. El sistema de navegación no solo procesa, como hasta ahora, los datos del TMC y del TMCpro, sino que también tiene en cuenta, adicionalmente, la información procedente del GPS de flotas de automóviles y dispositivos móviles. Gracias a esta función, el conductor recibe permanentemente información sobre el tráfico actual en su entorno y a lo largo de la ruta. Otros de los componentes de la navegación online son Google Earth y Google Street View. A través de estas aplicaciones, el conductor y el acompañante pueden seleccionar la representación de imágenes panorámicas de 360 grados de los paisajes, los edificios y las calles o aprovechar los datos de satélite para optimizar la navegación –análogamente a la conocida versión del navegador de estos servicios.

Por primera vez en el 911 Carrera: Porsche Car Connect

Porsche Car Connect es una aplicación para Smartphone con sistemas operativos iOS y Android que sirve para manejar por control remoto determinadas funciones del vehículo y consultar a distancia los datos del mismo. Algunos componentes de la aplicación Porsche Car Connect son Remote Services, Safety Services y Security Services, es decir, funciones para el control remoto y la seguridad del tráfico y del automóvil. El servicio “Remote Services” posibilita la consulta a distancia de la información relevante del automóvil, por ejemplo, el estado actual del depósito de la gasolina, la autonomía restante, el estado del cuentakilómetros, el consumo medio o la velocidad media. Además, también pueden controlarse determinadas funciones del automóvil mediante esta aplicación como, por ejemplo, el plegamiento de los retrovisores eléctricos exteriores opcionales o el cierre de las puertas. Esta aplicación también posibilita la localización rápida del automóvil, por ejemplo, en los aparcamientos, mediante la activación del claxon o de las luces de emergencia. Uno de los com-

ponentes del servicio “Safety Services” es la llamada automática en caso de avería. En caso de producirse una avería se transmite automáticamente a Porsche la posición del automóvil y la información relevante sobre el automóvil. Si se produce un accidente, los sistemas telemáticos integrados en el automóvil transmiten la posición y la información relevante sobre el automóvil al denominado “Secure Operating Center” que, a su vez, envía una llamada de socorro.

Porsche Car Connect no solo sirve para garantizar la seguridad del conductor y del acompañante, sino también para proteger al automóvil contra robos. El sistema Porsche Vehicle Tracking, integrado en el automóvil, reconoce inmediatamente un desplazamiento no autorizado del automóvil avisando al conductor mediante un mensaje Push y alertando a una central de alarma para que el vehículo pueda ser localizado y encontrado con el apoyo de las autoridades locales. Porsche Car Connect está disponible, actualmente, en 44 países europeos, incluida Rusia, así como en EE.UU., Canadá y Sudáfrica. Adicionalmente al control mediante las aplicaciones del Smartphone, en algunos países existe la posibilidad de controlar determinadas funciones de Porsche Car Connect mediante Apple Watch.

Porsche Connect App: conexión perfecta entre el conductor y el automóvil

Otro de los componentes del sistema PCM es la aplicación Porsche Connect App, mediante la cual pueden memorizarse direcciones de la agenda y del directorio del Smartphone en una lista de favoritos y abrirla mediante el sistema PCM para la navegación, siempre y cuando se haya activado la conexión WLAN con el automóvil. Además, existe también la posibilidad de adoptar destinos de navegación procedentes de imágenes de la galería de imágenes del Smartphone, siempre y cuando se hayan introducido coordenadas GPS en una imagen. Una aplicación integrada en la búsqueda Google posibilita, asimismo, adoptar destinos procedentes de los resultados de la búsqueda de Google. También existe la posibilidad de indicar la agenda del Smartphone a través del sistema PCM. Las notas de la agenda en las que se haya introducido una dirección pueden adoptarse como destino de navegación. Otro de los componentes de la aplicación Porsche Connect App es el Music Services, mediante el cual es posible reproducir música en streaming de diferentes proveedores mediante el reproductor de música del PCM. Es posible que antes de poder reproducir música sea necesario registrarse e instalar las aplicaciones del proveedor en el Smartphone.

Sencilla integración del Smartphone

El nuevo sistema PCM ofrece varias posibilidades de conectar un Smartphone: mediante cable, Bluetooth y, por primera vez, también a través de una conexión WLAN. Para poder realizar una transmisión de datos por WLAN es necesario utilizar una tarjeta SIM, por ejemplo, la del Smartphone. Alternativamente, debajo de la pantalla del sistema PCM está situado un lector de tarjetas que puede utilizarse para introducir tarjetas SIM externas.

Todos los usuarios de un Apple iPhone a partir de la versión 5 disponen también de la posibilidad de utilizar las aplicaciones de su iPhone durante el trayecto gracias a la aplicación "Apple Car Play". Para poder utilizar el Car Play es necesario conectar el iPhone con el sistema PCM a través de un cable USB. Seguidamente, pueden utilizarse de forma segura las aplicaciones como teléfono, mensajes o música a través de los elementos de manejo del sistema PCM o del control por voz de Apple denominado "Siri". De este modo, la introducción o la lectura de un mensaje se produce exclusivamente a través de "Siri".

Con el fin de poder garantizar una recepción sin perturbaciones de los datos en el automóvil, el sistema PCM dispone de una superficie de apoyo para el Smartphone, situada en la consola central, que posibilita una recepción óptima de la telefonía móvil. La señal de la antena del Smartphone se transmite a la antena exterior del automóvil, cuando la conexión está activa, mejorando así notablemente la calidad de la conexión. De este modo también se ahorra batería.

Pantalla táctil con representaciones individuales

A través del sistema PCM pueden ajustarse prácticamente todas las funciones ajustables del automóvil como la creación de un libro de ruta o la selección de parámetros individuales del paquete opcional "Sport Chrono" con la consiguiente evaluación de sus datos. La nueva función "MyScreen" permite configurar hasta tres indicaciones de pantalla diferentes. Por el lado del entretenimiento se incluye una radio analógica y una digital (DAB) con 15 espacios de memoria, un lector de CD/DVD y una Jukebox, con disco duro SSD, que reproduce aproximadamente 3.000 títulos. El conductor dispone de otras posibilidades de acceso al PCM a través de dos lectores de tarjetas SD, un conector USB, situado en la guantera, y una interfaz AUX.

En combinación con el nuevo sistema PCM, Porsche ofrece un sistema de sonido de serie y otros dos equipos de audio con 12 altavoces cada uno: el sistema Bose con una potencia de 445 vatios y el sistema high end de Burmester con una potencia de 821 vatios.

Asistentes de conducción opcionales**Novedad: el asistente de cambio de carril aumenta la seguridad**

Porsche amplía la oferta de asistentes de conducción opcionales para el nuevo 911 Carrera con el asistente de cambio de carril, que mejora la seguridad durante la conducción en autovías con varios carriles en una misma dirección. El sistema observa el área trasera del automóvil y el ángulo muerto mediante sensores de radar. El asistente avisa al conductor, a velocidades de 30 km/h a 250 km/h, sobre la aproximación rápida de automóviles por la parte trasera o por el ángulo muerto a través de un destello de luz en el triángulo del espejo. Si, en este caso, el conductor acciona el intermitente o el sistema reconoce un cambio de carril, la señal de alarma se enciende cuatro veces. El asistente de cambio de carril aumenta el confort y la seguridad sobre todo en las autopistas. Este asistente no interviene en la conducción del automóvil y puede desactivarse en cualquier momento.

El Tempostat perfeccionado opcional puede frenar el automóvil manteniendo la velocidad constante incluso en descensos empinados. La gama de regulación del Tempostat está entre 30 km/h y 240 km/h. El sistema de regulación de la distancia ACC domina, en combinación con el cambio de doble embrague PDK, la típica “navegación por inercia” de Porsche: a una velocidad adecuada se abren ambos embragues, el motor marcha en vacío y el deportivo rueda sin propulsión mientras sigue avanzando en caravana al mismo tiempo que ahorra combustible.

Resumen del Porsche 911 Carrera

Breve perfil

El 911 Carrera es el ícono de la marca Porsche. El nuevo modelo, propulsado, por primera vez, por motores biturbo, alcanza los máximos valores de rendimiento y eficiencia. El chasis perfeccionado con amortiguación activa (PASM) de serie y un rebajamiento del chasis en 10 mm ofrece una dualidad más amplia entre deportividad y confort. La dirección independiente en ejes traseros que se ofrece, por primera vez, opcionalmente, puede ampliar notablemente el espectro de dinámica de conducción. El exterior del 911 Carrera dispone de numerosos finos detalles ópticos. En el interior, el nuevo sistema de serie Porsche Communication Management (PCM) con pantalla multitáctil ofrece una gama de funciones notablemente más amplia y un manejo mucho más sencillo.

Motor turbo

Porsche dispone de más de 40 años de experiencia en el desarrollo de motores bóxer de seis cilindros sobrealimentados. Gracias a esta experiencia –tanto en el automovilismo de carreras, como en los deportivos de serie– los nuevos motores turbo del nuevo 911 Carrera alcanzan los mejores valores de rendimiento, eficiencia y placer de conducción.

Características técnicas

- 911 Carrera con motor de tres litros y seis cilindros, sobrealimentación biturbo, 370 CV (272 kW) y un par máximo de 450 Nm. 911 Carrera S con motor de tres litros y seis cilindros, sobrealimentación biturbo, 420 CV (309 kW) y un par máximo de 500 Nm. Ambos motores disponen de 20 CV más de potencia y un par mayor en 60 Nm que en los modelos anteriores correspondientes.
- Tubocargadores específicos para cada motor. En el 911 Carrera S con una rueda de álabes del compresor más grande para una masa de aire mayor.

- Chasis PASM rebajado en 10 milímetros y dirección independiente en ejes traseros opcional. Aumento de deportividad y confort a través de una nueva generación de amortiguadores más sensibles.
- Cambio manual graduado de siete velocidades con embrague de disco doble para reducir la fuerza de los pedales. El péndulo centrífugo en la rueda volante optimiza el comportamiento de oscilación.
- Paquete “Sport Chrono” opcional con interruptor Mode fijado al volante adoptado del 918 Spyder y, por primera vez, posibilidad de configuración individual.
- El nuevo sistema de frenado anticolisiones múltiples reduce las consecuencias de los accidentes frenando automáticamente el automóvil tras la primera colisión.
- Porsche Stability Management (PSM) con modo Sport ampliado para conductores especialmente ambiciosos.

Características de diseño

- Revestimiento del frontal y de la zaga con llamativos perfiles de diseño.
- Nuevos faros y grupos ópticos traseros con gráfica luminosa perfeccionada.
- Nuevas hojas de las puertas con abridores integrados en la carrocería.
- Nuevas rejillas de entrada de aire con láminas longitudinales.

Equipamiento

- Nuevo sistema PCM de serie con pantalla multitáctil y Porsche Car Connect con funciones ampliadas.
- El asistente de cambio de carril opcional con sensores de radar avisa sobre el peligro de colisión en autovías de circulación rápida.

Datos técnicos del Porsche 911 Carrera*

Carrocería:	Coupé biplaza plus; carrocería de construcción ligera en construcción mixta de acero-aluminio; puertas, tapa del maletero y capó de aluminio; airbag del conductor y del acompañante de dos etapas; airbags laterales y de cabeza para el conductor y el acompañante.
Aerodinámica:	Coeficiente aerodinámico de resistencia c_w : 0,29 Superficie frontal A: 2,02 m ² $c_w \times A$: 0,59
Motor:	Motor bóxer de seis cilindros refrigerado por agua; bloque del motor y culatas de aluminio; cuatro árboles de levas superiores; cuatro válvulas por cilindro; tiempos de control variables del lado de admisión y comutación de la carrera de la válvula (Vario Cam Plus); compensación hidráulica del juego de la válvula; inyección directa de gasolina; catalizador de tres vías por línea de cilindros respectivamente con dos sondas Lambda cada uno; aceite del motor: 13,1 litros (cantidad de llenado: 8,0 litros); encendido electrónico con distribuidor de encendido fijo (seis bobinas de encendido); sistema de gestión térmica para la circulación del refrigerante; función "Auto-Start-Stop". Calibre 91,0 mm Carrera 76,4 mm Cilindrada 2.981 cm ³ Compresión 10:1 Potencia del motor 370 CV (272 kW) a 6.500 rpm Par máximo 450 Nm de 1.700 a 5.000 rpm Potencia unitaria (por litro) 124,1 CV/l (91,2 kW/l) Nº de revoluciones máximo 7.500 rpm Clase de carburante Super Plus
Instalación eléctrica:	12 voltios; generador de corriente trifásica 2.450 W; batería 80 Ah; recuperación de la red de abordo.

* Los datos técnicos pueden variar en algunos países

Edición: noviembre de 2015

Transmisión:

El motor y la caja de cambios forman una unidad de propulsión atornillada; tracción trasera; cambio manual de siete velocidades con embrague de disco doble; opcionalmente cambio automático de doble embrague PDK de siete velocidades.

Transmisión	Manual	PDK
1 ^a velocidad	3,91	3,91
2 ^a velocidad	2,29	2,29
3 ^a velocidad	1,58	1,58
4 ^a velocidad	1,18	1,18
5 ^a velocidad	0,94	0,94
6 ^a velocidad	0,79	0,79
7 ^a velocidad	0,62	0,62
Marcha atrás R	3,55	3,55
Rel. constante del eje tr.	1,11	1,11
Rel. total del eje trasero	3,44	3,44
Diámetro del convertidor	228 mm	202/153 mm

Chasis:

Eje delantero: suspensión de tipo McPherson (optimizada para Porsche) con suspensión individual de las ruedas a los brazos oscilantes transversales, a los brazos oscilantes longitudinales y a los muelles helicoidales; resortes helicoidales cilíndricos con amortiguadores de vibraciones interiores; servodirección elektromecánica; sistema de elevación del eje delantero opcional.

Eje trasero: eje de articulación múltiple con ruedas guiadas individualmente por cinco brazos oscilantes; resortes helicoidales cilíndricos con amortiguadores coaxiales de vibraciones en el interior.

Porsche Active Suspension Management (PASM) con amortiguadores de vibraciones electrónicos; dos campos característicos seleccionables manualmente.

Frenos:

Sistema de frenos de dos circuitos con distribución por ejes; Porsche Stability Management (PSM); servofreno de vacío; asistente de freno; freno de estacionamiento Duo-Servo con accionamiento eléctrico; función “Auto-Hold”; sistema de frenado anti-collisiones múltiples.

Eje delantero: pinzas de freno monobloque de aluminio con cuatro émbolos; discos de freno perforados con ventilación interna de 330 mm de diámetro y un grosor de 34 mm.

Eje trasero: pinzas de freno monobloque de aluminio con cuatro émbolos; discos de freno perforados con ventilación interna de 330 mm de diámetro y un grosor de 28 mm.

Llantas y neumáticos:	delante	8,5 J x 19	con	235/40 ZR 19
	detrás	11,5 J x 19	con	295/35 ZR 19

Pesos:	Peso en vacío DIN	1.430 (1.450) kg
	Peso máximo autorizado	1.875 (1.890) kg

Medidas:	Longitud	4.499 mm
	Ancho	1.808 mm
	Ancho con retrovisores ext.	1.978 mm
	Altura	1.303 mm
	Batalla	2.450 mm

Anchos de vía	delante	1.541 mm
	detrás	1.518 mm

Volumen del maletero	delante	145 l
	detrás	260 l

Capacidad del depósito	64 l
------------------------	------

Los valores indicados entre paréntesis se refieren a los vehículos equipados con el cambio PDK.

Prestaciones:	Velocidad máxima	295 (293) km/h
Aceleración:		
0 – 100 km/h		4,6 (4,4) s
con Sport Plus y PDK		4,2 s
0 – 200 km/h		15,3 (14,8) s
con Sport Plus y PDK		14,5 s
0 – 60 mph		4,4 (4,2) s
con Sport Plus y PDK		4,0 s
1/4 millas (400 m)		12,8 (12,6) s
con Sport Plus y PDK		12,3 s
Consumo (NCCE):	Combinado	8,3 (7,4) l/100 km
	Ciudad	11,7 (9,9) l/100 km
	Interurbano	6,3 (6,0) l/100 km
Emisiones de CO₂:	Combinado	190 (169) g/km
Norma de emisiones:		Euro 6

Los valores indicados entre paréntesis se refieren a los vehículos equipados con el cambio PDK.

Datos técnicos del Porsche 911 Carrera S*

Carrocería:	Coupé biplaza plus; carrocería de construcción ligera en construcción mixta de acero-aluminio; puertas, tapa del maletero y capó de aluminio; airbag del conductor y del acompañante de dos etapas; airbags laterales y de cabeza para el conductor y el acompañante.
Aerodinámica:	Coeficiente aerodinámico de resistencia c_w : 0,30 Superficie frontal A: 2,02 m ² $c_w \times A$: 0,61
Motor:	Motor bóxer de seis cilindros refrigerado por agua; bloque del motor y culatas de aluminio; cuatro árboles de levas superiores; cuatro válvulas por cilindro; tiempos de control variables del lado de admisión y comutación de la carrera de la válvula (Vario Cam Plus); compensación hidráulica del juego de la válvula; inyección directa de gasolina; catalizador de tres vías por línea de cilindros respectivamente con dos sondas Lambda cada uno; aceite del motor: 13,1 litros (cantidad de llenado: 8,0 litros); encendido electrónico con distribuidor de encendido fijo (seis bobinas de encendido); sistema de gestión térmica para la circulación del refrigerante; función "Auto-Start-Stop". Calibre 91,0 mm Carrera 76,4 mm Cilindrada 2.981 cm ³ Compresión 10:1 Potencia del motor 420 CV (309 kW) a 6.500 rpm Par máximo 500 Nm de 1.700 a 5.000 rpm Potencia unitaria (por litro) 140,9 CV/l (103,7 kW/l) Número de revoluciones máximo 7.500 rpm Clase de carburante Super Plus
Instalación eléctrica:	12 voltios; generador de corriente trifásica 2.940 W; batería 80 Ah; recuperación de la red de abordo.

* Los datos técnicos pueden variar en algunos países

Edición: noviembre de 2015

Transmisión:

El motor y la caja de cambios forman una unidad de propulsión atornillada; tracción trasera; cambio manual de siete velocidades con embrague de disco doble, bloqueo del diferencial trasero mecánico y Porsche Torque Vectoring Plus (PTV); opcionalmente cambio automático de doble embrague PDK de siete velocidades con bloqueo del diferencial regulado y PTV Plus.

Transmisión	Manual	PDK
1 ^a velocidad	3,91	3,91
2 ^a velocidad	2,29	2,29
3 ^a velocidad	1,58	1,58
4 ^a velocidad	1,18	1,18
5 ^a velocidad	0,94	0,94
6 ^a velocidad	0,79	0,79
7 ^a velocidad	0,62	0,62
Marcha atrás R	3,55	3,55
Rel. constante del eje tr.	1,16	1,16
Rel. total del eje trasero	3,59	3,59
Diámetro del convertidor	228 mm	202/153 mm

Chasis:

Eje delantero: suspensión de tipo McPherson (optimizada para Porsche) con suspensión individual de las ruedas a los brazos oscilantes transversales, a los brazos oscilantes longitudinales y a los muelles helicoidales; resortes helicoidales cilíndricos con amortiguadores de vibraciones interiores; servodirección electromecánica; sistema de elevación del eje delantero opcional.

Eje trasero: eje de articulación múltiple con ruedas guiadas individualmente por cinco brazos oscilantes; resortes helicoidales cilíndricos con amortiguadores coaxiales de vibración interiores; dirección activa sobre el eje trasero.

Porsche Active Suspension Management (PASM) con amortiguadores de vibraciones electrónicos; dos campos característicos seleccionables manualmente.

Frenos:

Sistema de frenos de dos circuitos con distribución por ejes; Porsche Stability Management (PSM); servofreno de vacío; asistente de freno; freno de estacionamiento Duo-Servo con accionamiento eléctrico; función “Auto-Hold”; sistema de frenado anti-collisiones múltiples.

Eje delantero: pinzas de freno monobloque de aluminio con seis émbolos; discos de freno perforados con ventilación interna de 350 mm de diámetro y un grosor de 34 mm.

Eje trasero: pinzas de freno monobloque de aluminio con cuatro émbolos; discos de freno perforados con ventilación interna de 330 mm de diámetro y un grosor de 28 mm.

Llantas y neumáticos:	delante	8,5 J x 20	con	245/35 ZR 20
	detrás	11,5 J x 20	con	305/30 ZR 20

Pesos:	Peso en vacío DIN	1.440 (1.460) kg
	Peso máximo autorizado	1.900 (1.915) kg

Medidas:	Longitud	4.499 mm
	Ancho	1.808 mm
	Ancho con retrovisores ext.	1.978 mm
	Altura	1.302 mm
	Batalla	2.450 mm

Anchos de vía	delante	1.543 mm
	detrás	1.518 mm

Volumen del maletero	delante	145 l
	detrás	260 l

Capacidad del depósito	64 l
------------------------	------

Los valores indicados entre paréntesis se refieren a los vehículos equipados con el cambio PDK.

Prestaciones:	Velocidad máxima	308 (306) km/h
Aceleración:		
0 – 100 km/h		4,3 (4,1) s
con Sport Plus y PDK		3,9 s
0 – 200 km/h		13,7 (13,2) s
con Sport Plus y PDK		12,9 s
0 – 60 mph		4,1 (3,9) s
con Sport Plus y PDK		3,7 s
1/4 millas (400 m)		12,5 (12,3) s
con Sport Plus y PDK		12,0 s
Consumo (NCCE):	Combinado	8,7 (7,7) l/100 km
	Ciudad	12,2 (10,1) l/100 km
	Interurbano	6,6 (6,4) l/100 km
Emisiones de CO₂:	Combinado	199 (174) g/km
Norma de emisiones:		Euro 6

Los valores indicados entre paréntesis se refieren a los vehículos equipados con el cambio PDK.

Datos técnicos del Porsche 911 Carrera Cabriolet*

Carrocería:	Cabriolet biplaza plus; carrocería de construcción ligera en construcción mixta de acero-aluminio; puertas, tapa del maletero y capó de aluminio; capota de lona con anchas traviesas completamente automática; airbag del conductor y del acompañante de dos etapas; airbags laterales y de cabeza para el conductor y el acompañante.	
Aerodinámica:	<p>Coeficiente aerodinámico de resistencia c_w: 0,30 Superficie frontal A: 2,02 m² $c_w \times A$: 0,61</p>	
Motor:	Motor bóxer de seis cilindros refrigerado por agua; bloque del motor y culatas de aluminio; cuatro áboles de levas superiores; cuatro válvulas por cilindro; tiempos de control variables del lado de admisión y comutación de la carrera de la válvula (Vario Cam Plus); compensación hidráulica del juego de la válvula; sobrealimentación biturbo; inyección directa de gasolina; catalizador de tres vías por línea de cilindros respectivamente con dos sondas Lambda cada uno; aceite del motor: 13,1 litros; encendido electrónico con distribuidor de encendido fijo (seis bobinas de encendido); sistema de gestión térmica para la circulación del refrigerante; función "Auto-Start-Stop".	
	Calibre	91,0 mm
	Carrera	76,4 mm
	Cilindrada	2.981 cm ³
	Compresión	10:1
	Potencia del motor	370 CV (272 kW) a 6.500 rpm
	Par máximo	450 Nm de 1.700 a 5.000 rpm
	Potencia unitaria (por litro)	124,1 CV/l (91,2 kW/l)
	Nº de revoluciones máximo	7.500 rpm
	Clase de carburante	Super Plus
Instalación eléctrica:	12 voltios; generador de corriente trifásica 2.450 W; batería 80 Ah; recuperación de la red de abordo.	

* Los datos técnicos pueden variar en algunos países

Transmisión:

El motor y la caja de cambios forman una unidad de propulsión atornillada; tracción trasera; cambio manual de siete velocidades con embrague de disco doble; opcionalmente cambio automático de doble embrague PDK de siete velocidades.

Transmisión	Manual	PDK
1 ^a velocidad	3,91	3,91
2 ^a velocidad	2,29	2,29
3 ^a velocidad	1,58	1,58
4 ^a velocidad	1,18	1,18
5 ^a velocidad	0,94	0,94
6 ^a velocidad	0,79	0,79
7 ^a velocidad	0,62	0,62
Marcha atrás R	3,55	3,55
Rel. constante del eje tr.	1,11	1,11
Rel. total del eje trasero	3,44	3,44
Diámetro del convertidor	228 mm	202/153 mm

Chasis:

Eje delantero: suspensión de tipo McPherson (optimizada para Porsche) con suspensión individual de las ruedas a los brazos oscilantes transversales, a los brazos oscilantes longitudinales y a los muelles helicoidales; resortes helicoidales cilíndricos con amortiguadores de gas hidráulicos de dos tubos interiores; servodirección electromecánica; sistema de elevación del eje delantero opcional.

Eje trasero: eje de articulación múltiple con ruedas guiadas individualmente por cinco brazos oscilantes; resortes helicoidales cilíndricos con amortiguadores coaxiales de vibraciones en el interior.

Porsche Active Suspension Management (PASM) con amortiguadores de vibraciones electrónicos; dos campos característicos seleccionables manualmente.

Frenos:

Sistema de frenos de dos circuitos con distribución por ejes; Porsche Stability Management (PSM); servofreno de vacío; asistente de freno; freno de estacionamiento Duo-Servo con accionamiento eléctrico; función "Auto Hold"; sistema de frenado anti-collisiones múltiples.

Eje delantero: pinzas de freno monobloque de aluminio con cuatro émbolos; discos de freno perforados con ventilación interna de 330 mm de diámetro y un grosor de 34 mm.

Eje trasero: pinzas de freno monobloque de aluminio con cuatro émbolos; discos de freno perforados con ventilación interna de 330 mm de diámetro y un grosor de 28 mm.

Llantas y neumáticos:	delante	8,5 J x 19	con	235/40 ZR 19
	detrás	11,5 J x 19	con	295/35 ZR 19

Pesos:	Peso en vacío DIN	1.500 (1.520) kg
	Peso máximo autorizado	1.925 (1.940) kg

Medidas:	Longitud	4.499 mm
	Ancho	1.808 mm
	Ancho con retrovisores ext.	1.978 mm
	Altura	1.297 mm
	Batalla	2.450 mm

Anchos de vía	delante	1.541 mm
	detrás	1.518 mm

Volumen del maletero	delante	145 l
	detrás	160 l

Capacidad del depósito	64 l
------------------------	------

Los valores indicados entre paréntesis se refieren a los vehículos equipados con el cambio PDK.

Prestaciones:	Velocidad máxima	292 (290) km/h
Aceleración:		
0 – 100 km/h		4,8 (4,6) s
con Sport Plus y PDK		4,4 s
0 – 200 km/h		16,0 (15,5) s
con Sport Plus y PDK		15,2 s
0 – 60 mph		4,6 (4,4) s
con Sport Plus y PDK		4,2 s
1/4 millas (400 m)		13,0 (12,8) s
con Sport Plus y PDK		12,5 s
Consumo (NCCE):	Combinado	8,5 (7,5) l/100 km
	Ciudad	11,9 (9,9) l/100 km
	Interurbano	6,5 (6,2) l/100 km
Emisiones de CO₂:	Combinado	195 (172) g/km
Norma de emisiones:		Euro 6

Los valores indicados entre paréntesis se refieren a los vehículos equipados con el cambio PDK.

Datos técnicos del Porsche 911 Carrera S Cabriolet*

Carrocería:	Cabriolet biplaza plus; carrocería de construcción ligera en construcción mixta de acero-aluminio; puertas, tapa del maletero y capó de aluminio; capota de lona con anchas traviesas completamente automática; airbag del conductor y del acompañante de dos etapas; airbags laterales y de cabeza para el conductor y el acompañante.	
Aerodinámica:	<p>Coeficiente aerodinámico de resistencia c_w: 0,30 Superficie frontal A: 2,02 m² $c_w \times A$: 0,61</p>	
Motor:	Motor bóxer de seis cilindros refrigerado por agua; bloque del motor y culatas de aluminio; cuatro áboles de levas superiores; cuatro válvulas por cilindro; tiempos de control variables del lado de admisión y comutación de la carrera de la válvula (Vario Cam Plus); compensación hidráulica del juego de la válvula; inyección directa de gasolina; catalizador de tres vías por línea de cilindros respectivamente con dos sondas Lambda cada uno; aceite del motor: 13,1 litros (cantidad de llenado: 8,0 litros); encendido electrónico con distribuidor de encendido fijo (seis bobinas de encendido); sistema de gestión térmica para la circulación del refrigerante; función "Auto-Start-Stop".	
	Calibre	91,0 mm
	Carrera	76,4 mm
	Cilindrada	2.981 cm ³
	Compresión	10:1
	Potencia del motor	420 CV (309 kW) a 6.500 rpm
	Par máximo	500 Nm de 1.700 a 5.000 rpm
	Potencia unitaria (por litro)	140,9 CV/l (103,7 kW/l)
	Nº de revoluciones máximo	7.500 rpm
	Clase de carburante	Super Plus
Instalación eléctrica:	12 voltios; generador de corriente trifásica 2.940 W; batería 80 Ah; recuperación de la red de abordo.	

* Los datos técnicos pueden variar en algunos países

Transmisión:

El motor y la caja de cambios forman una unidad de propulsión atornillada; tracción trasera; cambio manual de siete velocidades con embrague de disco doble, bloqueo del diferencial trasero mecánico y Porsche Torque Vectoring Plus (PTV); opcionalmente cambio automático de doble embrague PDK de siete velocidades con bloqueo del diferencial regulado y PTV Plus.

Transmisión	Manual	PDK
1 ^a velocidad	3,91	3,91
2 ^a velocidad	2,29	2,29
3 ^a velocidad	1,58	1,58
4 ^a velocidad	1,18	1,18
5 ^a velocidad	0,94	0,94
6 ^a velocidad	0,79	0,79
7 ^a velocidad	0,62	0,62
Marcha atrás R	3,55	3,55
Rel. constante del eje tras.	1,16	1,16
Transmisión del eje	3,59	3,59
Diámetro del convertidor	228 mm	202/153 mm

Chasis:

Eje delantero: suspensión de tipo McPherson (optimizada para Porsche) con suspensión individual de las ruedas a los brazos oscilantes transversales, a los brazos oscilantes longitudinales y a los muelles helicoidales; resortes helicoidales cilíndricos con amortiguadores de vibraciones interiores; servodirección electromecánica; sistema de elevación del eje delantero opcional.

Eje trasero: eje de articulación múltiple con ruedas guiadas individualmente por cinco brazos oscilantes; resortes helicoidales cilíndricos con amortiguadores coaxiales de vibración interiores; dirección activa sobre el eje trasero.

Porsche Active Suspension Management (PASM) con amortiguadores de vibraciones electrónicos; dos campos característicos seleccionables manualmente.

Frenos:	Sistema de frenos de dos circuitos con distribución por ejes; Porsche Stability Management (PSM); servofreno de vacío; asistente de freno; freno de estacionamiento Duo-Servo con accionamiento eléctrico; función “Auto Hold”; sistema de frenado anti-collisiones múltiples.					
Eje delantero: pinzas de freno monobloque de aluminio con seis émbolos; discos de freno perforados con ventilación interna de 350 mm de diámetro y un grosor de 34 mm.						
Eje trasero: pinzas de freno monobloque de aluminio con cuatro émbolos; discos de freno perforados con ventilación interna de 330 mm de diámetro y un grosor de 28 mm.						
Llantas y neumáticos:	delante	8,5 J x 20	con 245/35 ZR 20			
	detrás	11,5 J x 20	con 305/30 ZR 20			
Pesos:	Peso en vacío DIN	1.510 (1.530) kg				
	Peso máximo autorizado	1.950 (1.965) kg				
Medidas:	Longitud	4.499 mm				
	Ancho	1.808 mm				
	Ancho con retrovisores ext.	1.978 mm				
	Altura	1.298 mm				
	Batalla	2.450 mm				
	Anchos de vía	delante 1.543 mm				
		detrás 1.518 mm				
	Volumen del maletero	delante 145 l				
		detrás 160 l				
	Capacidad del depósito	64 l				

Los valores indicados entre paréntesis se refieren a los vehículos equipados con el cambio PDK.

Prestaciones:	Velocidad máxima	306 (304) km/h
Aceleración:		
0 – 100 km/h		4,5 (4,3) s
con Sport Plus y PDK		4,1 s
0 – 200 km/h		14,4 (13,9) s
con Sport Plus y PDK		13,6 s
0 – 60 mph		4,3 (4,1) s
con Sport Plus y PDK		3,9 s
1/4 millas (400 m)		12,7 (12,5) s
con Sport Plus y PDK		12,2 s
Consumo (NCCE):	Combinado	8,8 (7,8) l/100 km
	Ciudad	12,3 (10,2) l/100 km
	Interurbano	6,7 (6,5) l/100 km
Emisiones de CO₂:	Combinado	202 (178) g/km
Norma de emisiones:		Euro 6

Los valores indicados entre paréntesis se refieren a los vehículos equipados con el cambio PDK.