



PORSCHE

Información para la Prensa

Salón Internacional del Automóvil 2015

Contenido

Tradición y futuro

Prototipo Porsche: Mission E **1**
Estreno: nuevo 911 Carrera

Estreno mundial del primer prototipo Porsche de cuatro plazas propulsado por batería

Porsche Mission E: 600 CV, 500 kilómetros de autonomía, 15 minutos de carga **3**

Más placer de conducción, rendimiento y eficiencia

Nuevo Porsche 911 Carrera **8**

Datos técnicos

Porsche 911 Carrera **13**

Porsche 911 Carrera S **17**

Porsche 911 Carrera Cabriolet **21**

Porsche 911 Carrera S Cabriolet **25**

Septiembre de 2015

Tradición y futuro

Prototipo Porsche: Mission E Estreno: nuevo 911 Carrera

Así podría ser el Porsche del futuro: junto con el nuevo 911 Carrera, Porsche presenta un prototipo denominado “Mission E” en el Salón Internacional del Automóvil de Frankfurt IAA, que se celebra del 17 al 27 de septiembre. El prototipo es el diseño de un deportivo con motor eléctrico y todos los rasgos distintivos que caracterizan a los modelos Porsche. El rendimiento y la eficiencia alcanzan con el Mission E una nueva dualidad que se completa con un vanguardista concepto de indicación y manejo. El estreno del prototipo, junto con el estreno de la nueva generación del 911 Carrera, tiene un carácter simbólico: el primer Porsche de cuatro plazas del siglo XXI con propulsión puramente eléctrica es el futuro del concepto que, durante más de 50 años, ha convertido al 911 en el deportivo de más éxito de todos los tiempos.

A los modelos 911 Carrera y Mission E les une un claro mensaje: excelentes prestaciones deportivas con la máxima eficiencia posible –los valores tradicionales de Porsche. La nueva generación del clásico deportivo 911 Carrera dispone de innovadores motores turbo. El mensaje del prototipo es rendimiento eléctrico. Esto significa que un Porsche eléctrico también cumple todas las exigencias en cuanto a las prestaciones de conducción, autonomía y dinámica de conducción se refiere.

El prototipo Mission E es una muestra de cómo Porsche se imagina el futuro del deportivo eléctrico. El fascinante diseño del modelo de cuatro puertas y cuatro plazas Mission E adopta numerosas características del 911, por lo que puede reconocerse como modelo Porsche a primera vista. El deportivo con tracción total y un diseño emocional entrega una potencia de 600 CV que se traduce en la dinámica de conducción típica de Porsche. La autonomía del Mission E es superior a 500 kilómetros. Ya que, gracias al innovador sistema “Porsche Turbo Charging” con 800 voltios, recargar la batería dura sólo un poco más que llenar un depósito de combustible. Tras aproximadamente 15 minutos en el surtidor de recarga eléctrica rápida está a disposición nuevamente una autonomía del 80%. En concordancia con el purista interior surge un concepto intuitivo de indicación y manejo con control visual y por gestos, así como innovadoras funciones.

La nueva generación del 911 Carrera debutó en el Salón del Automóvil IAA con nuevos motores turbo, un chasis optimizado y un nuevo sistema “Porsche Communication Management” con navegación online. El motor bóxer de tres litros sobrealimentado del 911 Carrera entrega una potencia de 370 CV (272 kW) y 420 CV (309 kW) en el 911 Carrera S, entre otras medidas, gracias al turbocargador modificado. Otra de las excelentes características del modelo es el notable aumento del par al mismo tiempo que se reduce el consumo en aproximadamente un 12%. 450 Nm en el 911 Carrera e incluso 500 Nm en el 911 Carrera S están a disposición a partir de 1700 rpm prácticamente en todo el régimen de revoluciones. Al mismo tiempo, los nuevos motores disponen de un reprís mayor y son más emocionales con un par máximo de 7500 rpm.

Estreno mundial del primer prototipo Porsche de cuatro plazas impulsado por batería

Porsche Mission E: 600 CV, 500 kilómetros de autonomía, 15 minutos de carga

Con el prototipo Mission E, Porsche presenta en el Salón Internacional del Automóvil de Frankfurt (IAA) el primer deportivo eléctrico de cuatro plazas en la historia de la marca. El prototipo enlaza el inconfundible diseño emocional de Porsche con extraordinarias prestaciones de conducción y la vanguardista utilidad cotidiana del primer propulsor de 800 voltios. Características del fascinante deportivo: cuatro puertas y cuatro plazas, un rendimiento del sistema superior a 600 CV (440 kW) y una autonomía de más de 500 kilómetros. Tracción total y dirección activa en las cuatro ruedas, aceleración de 0 a 100 km/h en menos de 3,5 segundos y un tiempo de carga de aproximadamente 15 minutos para alcanzar un 80% de energía eléctrica. Los instrumentos se manejan mediante un control de gestos y miradas, en parte incluso a través de hologramas –de forma intuitiva y con una máxima orientación hacia el conductor a través del ajuste automático de la posición del conductor.

Motor: más de 600 CV con tecnologías adoptadas de las competiciones automovilísticas de largo recorrido

El motor del Mission E es completamente nuevo y, sin embargo, típico de Porsche: probado en el automovilismo de competición. Dos motores sincrónicos de imán permanente (PSM), similares a los utilizados en el modelo ganador de “Le Mans 2015”, el 919 hybrid, aceleran el deportivo recuperando energía en el proceso de frenado. 24 horas de máximo rendimiento deportivo y una victoria doble son las mejores recomendaciones para un Porsche. Los motores ofrecen un rendimiento total superior a los 600 CV catapultando al Mission E a 100 km/h en menos de 3,5 segundos y a 200 km/h en menos de 12 segundos. Al alto grado de eficiencia, la alta densidad de potencia y el desarrollo de potencia constante se le suma otra ventaja: al contrario que los propulsores eléctricos actuales, los nuevos motores desarrollan su potencia máxima incluso durante la aceleración repetida en breves plazos de tiempo. La tracción total, controlada según la demanda, con “Porsche Torque Vectoring”, es decir, distribución variable del par en las ruedas individuales, transmite potencia a la carretera, mientras que la dirección activa en las cuatro ruedas determina la dirección deseada deportivamente de forma muy precisa. Gracias a esto, el Mission E está preparado para los circuitos alcanzando una marca inferior a 8 minutos en el anillo norte del Nürburgring.

Utilidad cotidiana: recarga rápida y confortable, más de 500 kilómetros de autonomía

Los modelos Porsche no sólo destacan por su deportividad emocional, sino también por su alta utilidad cotidiana. Por esta razón, el Mission E puede recorrer más de 500 kilómetros con una sola carga de la batería y recargar energía para aproximadamente 400 kilómetros más en menos de un cuarto de hora. La razón: Porsche es pionero en utilizar la técnica de 800 voltios. La duplicación, en comparación con los vehículos eléctricos actuales con 400 voltios, ofrece varias ventajas: tiempos de recarga más cortos y menos peso debido a que los ligeros cables de cobre con una sección transversal reducida son suficientes para transportar la energía. Un segmento desplazable, situado en el guardabarros delantero izquierdo delante de la puerta del conductor, permite el acceso al conector de carga para el innovador sistema "Porsche Turbo Charging": A través del conector de 800 voltios, la batería se recarga en aproximadamente 15 minutos hasta el 80% de su capacidad –un tiempo récord para los vehículos eléctricos. Alternativamente, el portador tecnológico puede cargarse con energía conectándose a una estación de carga rápida usual de 400 voltios o confortablemente en el propio garaje de forma inductiva. Para ello es suficiente aparcar sobre una bobina de inducción, integrada en el suelo, que transfiera la energía sin hilos a su pieza opuesta situada en los bajos del vehículo.

Centro de gravedad más bajo para una dinámica de conducción superior

Otra de las características típicas de los deportivos Porsche es el concepto de construcción ligera con una distribución óptima del peso y un centro de gravedad bajo. La batería, situada en los bajos del automóvil, basada en la tecnología de iones de litio más reciente, se extiende en toda su longitud entre el eje delantero y el eje trasero. De este modo, el peso se distribuye de forma homogénea en ambos ejes propulsores estableciendo un balance equilibrado que, además, propicia un centro de gravedad del deportivo extremadamente bajo. Estas dos características aumentan significantemente el rendimiento y la sensación deportiva. La carrocería es una mezcla funcional de aluminio, acero y plástico reforzado con fibras de carbono. Llantas de carbono: el prototipo Mission E calza anchas llantas de 21 pulgadas delante y de 22 pulgadas detrás.

Diseño: fascinante deportivo con ADN Porsche

Cada centímetro cuadrado, cada ángulo y cada radio del Mission E refleja, sobre todo, una cosa: deportividad emocional en la mejor tradición de diseño Porsche. Punto de partida: la escultura de una berlina deportiva plana de 130 centímetros con atributos de los deportivos de Zuffenhausen. Con innovaciones palpables como la aerodinámica integrada. Marcadas entradas y salidas de aire en el frontal, los laterales y la zaga caracterizan la carrocería, completamente bajo la acción del aire, aumentando así la eficiencia y el rendimiento. Las guías de aire integradas mejoran la aerodinámica de las ruedas y las salidas situadas en los laterales reducen la sobrepresión en los pasos de rueda reduciendo así la fuerza descensional.

El frontal reducido refleja la típica flecha Porsche enlazando el prototipo con el 918 Spyder y los bólidos Porsche. Los nuevos faros de LED Matrix con el diseño luminoso de cuatro puntos, típico de la marca, acaparan todas las miradas. Integrados de forma flotante en la entrada de aire le confieren al frontal un carácter futurista. Las cuatro unidades de LED se agrupan alrededor de un sensor plano para los asistentes de conducción cuyo borde actúa como intermitente. Los destacados guardabarros delanteros y el extremadamente plano capó son elementos de diseño del 911. Al igual que en el modelo 911 GT3 RS, una ancha y marcada hendidura se extiende desde la tapa del maletero frontal solapada hasta el techo. Otro de los rasgos que recuerda al 911 es la línea lateral de la ventana que, sin embargo, ofrece una diferencia determinante: las dos puertas de apertura antagonista posibilitan un confortable acceso al automóvil, sin pilar B. Otra diferencia: en lugar de los retrovisores exteriores clásicos, los laterales del prototipo disponen de discretas cámaras que son un componente más de la excelente aerodinámica.

El diseño de la zaga subraya la arquitectura típica de los deportivos. La estrecha cabina, con su rápido parabrisas trasero retraído hacia atrás, establece el espacio suficiente para los guardabarros traseros con la llamativa modelación que sólo puede ofrecer un Porsche. Un emblema tridimensional "PORSCHE" con iluminación interior flota por debajo de un arco luminoso que se extiende por todo el ancho del prototipo en un elemento de cristal de color negro.

Interior: ligero y abierto con cuatro plazas individuales

El interior del prototipo Mission E transfiere todos los principios de diseño Porsche al futuro: espíritu abierto, purismo, clara arquitectura, orientación al conductor y utilidad cotidiana. El concepto de propulsión eléctrica posibilita una nueva interpretación. La falta del túnel de la transmisión le confiere al habitáculo mayor amplitud haciendo parecer todo más fresco y ligero. Las cuatro plazas individuales del prototipo se han adoptado de los asientos deportivos de carreras. Su ligereza ahorra peso al mismo tiempo que les confiere a los ocupantes mayor estabilidad lateral durante la conducción dinámica. La consola central se extiende entre ambos asientos delanteros hasta el salpicadero de forma elegante como un puente y, en consecuencia, está abierta hacia abajo.

Concepto de indicación y manejo: intuitivo, rápido y sin distracciones

Ante el conductor se abre el nuevo mundo de un innovador concepto de indicación y manejo: intuitivo, rápido y sin distracciones –diseñado para un deportivo del futuro. La delicada pantalla del conductor es curva, plana e independiente. El cuadro de instrumentos indica cinco instrumentos redondos –típicos de Porsche, pero representados virtualmente con tecnología OLED, es decir, mediante diodos orgánicos de emisión de luz. Estos instrumentos están asignados a las funciones relevantes para el conductor “Connected Car”, “Performance”, “Drive”, “Energie” y “Sport Chrono”. También es innovador su manejo: el sistema “Eye-Tracking” (seguimiento ocular) reconoce, mediante una cámara, a qué instrumento está mirando el conductor. El conductor activa mediante una tecla situada en el volante el menú correspondiente pudiendo navegar en él –asimismo, en combinación con el reconocimiento de la mirada y la confirmación manual. Pero esto no es todo: la pantalla sigue la posición del asiento y la postura del conductor mediante el denominado efecto parallax. Si el conductor toma asiento en una posición más baja, más alta o se desplaza hacia los laterales, la representación tridimensional de los instrumentos redondos se mueve con él. De este modo, se evita que el volante pueda tapar información importante. Toda la información relevante, como por ejemplo la velocidad, sigue siempre el ángulo visual del conductor.

El prototipo Mission E puede representar incluso el placer de conducción: una cámara situada en el retrovisor interior reconoce si el conductor está de buen humor reproduciéndose como emoticono en el instrumento redondo. El factor de placer de conducción puede memorizarse junto con informaciones individuales como el trayecto o la velocidad. Asimismo, puede compartirse con amigos a través de la conexión con una plataforma “Social Media”.

Pantalla holográfica con control de gestos sin establecer contacto

Todo el salpicadero encierra nuevas ideas. La división en dos posiciones estructurales tridimensionales refuerza la sensación de ligereza y claridad. La posición superior porta la pantalla a color; entre los niveles se encuentra una pantalla holográfica que se extiende ampliamente hasta el lado del acompañante. Esta pantalla indica aplicaciones seleccionables individualmente clasificadas en el espacio y ordenadas según su prioridad que crean un profundo efecto tridimensional. El conductor o el acompañante controlan las funciones primarias a través de aplicaciones: multimedia, navegación, clima, contactos y vehículo –sin establecer contacto. El símbolo seleccionado se activa sólo mediante gestos que son reconocidos por los sensores. Asir significa seleccionar y tirar significa controlar. Adicionalmente, el conductor puede controlar funciones secundarias, como, por ejemplo, menús de información detallados, mediante una pantalla táctil situada en la consola central.

Además, el prototipo puede configurarse desde afuera mediante una tablet a través de la aplicación “Porsche Car Connect”. Con ayuda de los servicios “Over The Air y Remote” puede ampliarse el volumen de funciones del automóvil de la noche a la mañana. Para la guía turística u otras funciones del chasis, del motor y del sistema de infoentretenimiento sólo es necesario una simple actualización a través del módulo de datos High Speed integrado. El conductor inicia las actualizaciones simplemente mediante “Posche Connect Store” a través del Smartphone o de la tablet. Además, “Porsche Connect” posibilita el contacto directo con el Porsche Center para realizar un diagnóstico remoto o para concertar citas. Otra de las funciones del Remote Service integrado es la llave digital que puede enviarse mediante el “Porsche Connect Portal”. Mediante esta llave no sólo puede abrir las puertas del automóvil el conductor, sino también la familia o los amigos. Tras haberse identificado con éxito, la llave puede utilizarse en un lugar concreto y por un tiempo determinado.

Los retrovisores exteriores son literalmente un llamativo punto de atención virtual: los ángulos inferiores del parabrisas proyectan las imágenes de las cámaras exteriores en los guardabarros delanteros. La ventaja es que el conductor puede observar mejor las imágenes y el entorno. Además, puede representarse también información de seguridad de forma activa.

Más placer de conducción, rendimiento y eficiencia

Nuevo Porsche 911 Carrera

El 911 Carrera es el deportivo de más éxito del mundo desde hace décadas. Ahora llega la nueva generación para seguir consolidando esta ventaja. Con sus innovadores motores bóxer turbo, su chasis perfeccionado, con una dualidad aún más marcada entre el rendimiento y el confort, y el nuevo sistema de infoentretenimiento, este modelo está óptimamente equipado. Gracias a las más de cuatro décadas de experiencia con motores turbo –tanto en carreras como en deportivos de serie–, los nuevos motores del nuevo 911 Carrera alcanzan valores inigualables en cuanto a rendimiento, placer de conducción y eficiencia. La dirección independiente en ejes traseros, ofrecida por primera vez como opción para los modelos Carrera, permite ampliar claramente la gama de componentes dinámicos de conducción.

En su exterior, el 911 Carrera se presenta con numerosas mejoras estéticas: desde los nuevos faros con luz de conducción diurna de 4 puntos, pasando por los tiradores sin cubierta, hasta llegar a la tapa del maletero con nuevo diseño y láminas verticales, y los nuevos faros traseros (entre otros, con las características luces de freno de 4 puntos). En el habitáculo, el nuevo sistema de serie “Porsche Communication Management” con pantalla multitáctil ofrece una gama ampliada de funciones y un manejo notablemente simplificado.

Nuevos motores turbo: 20 CV más con menos consumo

La nueva generación de motores con sobrealimentación biturbo incrementa el placer emocional de conducción del nuevo 911 Carrera para ofrecer una experiencia aún más intensa: 370 CV (272 kW) en la parte trasera del 911 Carrera están esperando a manifestar toda su potencia deportiva. Por su lado, el motor del 911 Carrera S tiene una potencia de 420 CV (309 kW). Así, en ambos casos se ha producido un aumento de 20 CV (15 kW). Los dos motores tienen una cilindrada de 3 litros. La mayor potencia del 911 Carrera S es producto de unos turbocargadores con compresores modificados, un sistema de escape específico y una unidad de mando de motor adaptada.

Una de las características destacables de los nuevos motores Porsche son sus 60 Nm más de par en ambos casos, con un máximo de 450 Nm y 500 Nm respectivamente, que está disponible a partir de 1.700 rpm hasta 5.000 rpm de forma constante, y proporciona una excelente facilidad de conducción. Al mismo tiempo, la nueva generación de motores supera claramente con un máximo de 7.500 rpm los pares máximos de los motores turbo habituales, con el acompañamiento del típico sonido de los motores Porsche.

Además, cada nueva generación 911 convence por el aumento de rendimiento y de eficiencia con respecto a la precedente: así, la nueva generación de motores funciona, según la versión, con un ahorro de prácticamente el 12%, lo que se traduce en una reducción de consumo de hasta 1 litro por cada 100 km. El 911 Carrera con cambio PDK se conforma ahora con solo 7,4 litros de combustible a los 100 km (0,8 l menos cada 100 km), y al 911 Carrera S con PDK le bastan 7,7 l/100 km (1,0 l menos cada 100 km).

También convencen las prestaciones de conducción del nuevo 911: el 911 Carrera Coupé con el cambio Porsche Doppelkupplung (PDK) y el paquete "Sport Chrono" acelera de 0 a 100 km/h en 4,2 segundos, con lo que es dos décimas de segundo más rápido que su predecesor. El 911 Carrera S con PDK y paquete "Sport Chrono" lo logra en solo 3,9 segundos (asimismo, 0,2 s menos). De esta forma, es el primer 911 de la familia Carrera en superar la marca mágica de los 4 segundos. Y también las velocidades máximas de ambos modelos han aumentado: la del 911 Carrera es ahora de 295 km/h (6 km/h más) y la del 911 Carrera S incluso de 308 km/h (4 km/h más).

En combinación con el paquete "Sport Chrono" opcional, el 911 Carrera dispone, por primera vez, de un conmutador de modo en el volante, derivado del conmutador de modo híbrido del 918 Spyder. El conmutador de modo dispone de un anillo giratorio con 4 posiciones para los programas de conducción "Normal", "Sport", "Sport Plus" e "Individual". El último ajuste mencionado permite al conductor, en función del equipamiento, configurar su vehículo de forma totalmente personalizada con, por ejemplo, el Porsche Active Suspension Management (PASM), los apoyos activos del motor, la estrategia de cambio del PDK y el sistema de escape deportivo. En combinación con el cambio PDK, el conmutador de modo incluye un pulsador adicional denominado "Sport Response Button". Al pulsarlo, el tren pro-

pulsor se prepara durante 20 segundos para la mejor aceleración posible para cuando, por ejemplo, se está a punto de efectuar un adelantamiento. Además, se pone la marcha óptima y se adapta brevemente la unidad de mando del motor para una respuesta aún más espontánea.

De serie: chasis PASM perfeccionado, rebajado en 10 mm

El 911 Carrera es la referencia para la dinámica de conducción de los deportivos todoterreno. Generación tras generación, Porsche amplía la dualidad entre el confort diario y el rendimiento en los circuitos. El chasis PASM (Porsche Active Suspension Management) readaptado, rebajado 10 milímetros, se encuentra de serie, por primera vez, en todos los modelos Carrera. Gracias a ello, aumenta la estabilidad al tomar curvas a alta velocidad. A su vez, la nueva generación de amortiguadores, con sus líneas características aún más dualizadas, aumenta por un lado el confort gracias a su comportamiento de respuesta aún más sensible y a la vez estabiliza la carrocería en caso de una conducción más dinámica. Las nuevas ruedas de serie con cinco delgados radios dobles llevan neumáticos con una menor resistencia a la rodadura y mayor rendimiento. En todas las variantes aumenta, además, la anchura de las llantas posteriores en 0,5 pulgadas a 11,5 pulgadas, y las ruedas posteriores del 911 Carrera S miden ahora 305 mm en lugar de 295 mm.

Con la dirección activa sobre el eje trasero, opcional para el 911 Carrera S, se utiliza la tecnología de chasis del 911 Turbo y del 911 GT3. Al manejar el volante, el 911 adquiere todavía mucha más agilidad. Además, se distingue por su enorme estabilidad de conducción al cambiar de carril a alta velocidad. A su vez, convence en el tráfico urbano por su mayor manejabilidad gracias a la reducción en 0,4 metros del radio de giro. Esta mejor manejabilidad se transmite al conductor a través de la nueva generación de volantes, cuyo diseño se apoya en el del volante del 918 Spyder. El volante básico tiene un diámetro de 375 mm, y el volante deportivo GT opcional mide 360 mm. Para una utilidad cotidiana sin límites, Porsche ofrece un sistema de elevación hidráulico con cilindros hidráulicos integrados en las suspensiones del eje delantero. Pulsando el botón, en 5 segundos aumenta en 40 mm la distancia al suelo por debajo del labio delantero evitando que el vehículo toque el suelo, por ejemplo, en salidas de garajes muy empinadas.

Nuevo sistema “Porsche Communication Management” con navegación online

Los nuevos modelos 911 Carrera equipan de serie el nuevo sistema “Porsche Communication Management System” (PCM) con módulo de navegación online y control por voz. Al igual que un Smartphone, el sistema PCM puede manejarse mediante gestos multitáctiles en la pantalla multitáctil de siete pulgadas. Por ejemplo, existe la posibilidad de introducir datos mediante escritura. Los teléfonos móviles y los Smartphone también pueden conectarse mediante WLAN. La superficie de apoyo del Smartphone, integrada por primera vez, ofrece también la posibilidad de recargar la batería de forma moderada y establecer una telefonía móvil óptima. Otra de las novedades que ofrece el nuevo modelo es la posibilidad de conectar el iPhone con el sistema PCM para poder utilizar el “Apple CarPlay”.

La información actual sobre el tráfico mejora notablemente la navegación garantizándole al conductor una vista rápida de la situación y una adaptación dinámica de la ruta. Para mejorar la navegación se integran, por primera vez, servicios como Google Earth y Google Street View. Otros de los componentes del sistema PCM son las aplicaciones “Porsche Car Connect” y “Porsche Connect App” que sirven para manejar por control remoto determinadas funciones del vehículo, transferir destinos de navegación al sistema PCM y utilizar servicios de Streaming de música de proveedores a través del sistema PCM.

Nuevos sistemas de asistencia opcionales ampliados

Con sistemas de asistencia nuevos y mejorados, el 911 Carrera se puede adaptar aún más a los deseos individuales: el Tempostat opcional también puede frenar ahora de forma moderada si, por ejemplo, se fuera a superar la velocidad preajustada en una bajada. El regulador de velocidad con control de distancia ACC (opción) dispone ahora de una función de conducción “a vela” (por inercia) en combinación con el cambio PDK. Gracias a ella, se abren los embragues, lo cual ahorra combustible durante la marcha por inercia. El asistente opcional de cambio de carril supervisa por radar el tráfico detrás del modelo avisando mediante luces LED, situadas a la derecha y a la izquierda en el triángulo de espejos, sobre los vehículos que se aproximan por el ángulo muerto. Además, Porsche aumenta la seguridad activa del deportivo con el sistema de frenado anticolisiones múltiples de serie.

40 años de experiencia turbo en el automovilismo de competición y de serie

Las innovaciones y mejoras que han quedado probadas en las condiciones extremas de las carreras también favorecen siempre en Porsche a los modelos de serie. Precisamente las pruebas realizadas en el automovilismo de competición aseguran la eficiencia y resistencia de los nuevos motores para los deportivos de serie. Ya son más de 40 los años de experiencia con los que cuenta Porsche en el desarrollo de motores bóxer sobrealimentados de seis cilindros. Así, por ejemplo, la sobrealimentación con válvula de derivación se empleó primero en el coche de carreras 917/10 en 1972 hasta que, dos años más tarde, en 1974, se incorporó en la serie con el primer 911 Turbo. El 917/10 también fue en 1974 el padrino del intercambiador de aire. En 1977, esta tecnología celebró su estreno en el 911 Turbo 3.3. Cabe destacar otros hitos en el desarrollo de motores turbo, como el biturbo secuencial con dos cargadores que se encienden uno después del otro (por primera vez en el superdeportivo 959), el biturbo con dos cargadores encendidos en paralelo (por primera vez en el 911 Turbo, modelo 993) y las válvulas de entrada regulables (por primera vez en el 911 Turbo, modelo 996).

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 conmutación de la carrera de la válvula (VarioCam 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: septiembre 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 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	1.430 (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 conmutación de la carrera de la válvula (VarioCam 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

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 commutación de la carrera de la válvula (VarioCam 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 commutación de la carrera de la válvula (VarioCam 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.