Este documento refleja la situación en el momento de su publicación. El contenido puede haber quedado desactualizado desde entonces.

PORSCHE

El nuevo Porsche 911 S/T

Dossier de prensa

Consumo de combustible y emisiones

Porsche 911 S/T: Consumo de combustible en ciclo combinado 13,8 l/100 km; emisiones de CO_2 en ciclo combinado 313 g/km

Todos los datos se refieren al modelo para la UE.

Los valores de consumo y emisiones indicados se han calculado de acuerdo con los procedimientos de medición legalmente prescritos. Todos los vehículos nuevos ofrecidos por Porsche están homologados según el WLTP. Los valores NEDC oficiales derivados de los valores WLTP ya no están disponibles para vehículos nuevos desde el 1 de enero de 2023 y, por lo tanto, ya no se pueden indicar.

Se ofrece más información sobre el consumo de combustible oficial y las emisiones CO_2 específicas oficiales de los nuevos automóviles en la “Guía sobre el consumo de combustible, las emisiones de CO_2 y el consumo de corriente de nuevos automóviles”, que se puede obtener gratuitamente en todos los puntos de venta y en DAT.

Contenido

Aspectos destacados 4
Aspectos destacados del nuevo Porsche 911 S/T 4
Versión corta 5
Nuevo Porsche 911 S/T: placer de conducción garantizado 5
Construcción ligera desde las aletas hasta el embrague 6
60 años de Porsche 911 8
Seis décadas de pura fascinación y placer de conducción 8
La primera generación del Porsche 911 (1963-1973) 8
Serie G: la segunda generación del Porsche 911 (1973-1989) 9
964: la tercera generación del Porsche 911 (1989-1994) 9
993: la cuarta generación del Porsche 911 (1994-1998) 10
996: la quinta generación del Porsche 911 (1998-2005) 10
997: la sexta generación del Porsche 911 (2004-2012) 11
991: la séptima generación del Porsche 911 (2011-2019) 11
992: la octava generación del Porsche 911 (a partir de 2019) 12
Historia: 911 S (ST) (1969-1972) 13
Preparado para competir 13
Construcción ligera y purismo 15
El Porsche 911 más ligero de la generación 992 15
Propulsión y prestaciones 17
Motor atmosférico, embrague de construcción ligera y caja de cambios manual 17
Chasis y dinámica 19
Diseño de chasis exclusivo del 911 S/T 19
Diseño y equipamiento 20
Exterior reducido y deportivo 20
Estilo intemporal y función deportiva en el interior 21
Paquete Heritage Design 23
Paquete Heritage Design exclusivo para el 911 S/T 23
El exclusivo Chronograph 1 – 911 S/T de Porsche Design 25
Dos iconos del diseño unidos para siempre 25

Aspectos destacados

Aspectos destacados del nuevo Porsche 911 S/T

- **Modelo conmemorativo del 60 aniversario del 911**
  Seis décadas de Porsche 911: El 12 de septiembre de 2023 se cumplen sesenta años de la presentación del icónico deportivo.

- **Edición limitada de 1.963 ejemplares**
  Inspirándose en el año de la aparición del 911, 1963, Porsche ha limitado la producción del 911 S/T a 1.963 unidades.

- **El 911 más ligero del Tipo 992**
  El uso generalizado de PRFC y un múltiples componentes exclusivos del modelo proporcionan al 911 S/T un peso en vacío de solamente 1.380 kilogramos.

- **4,0 litros, 525 CV, 9.000 rpm, caja de cambios manual**
  El Porsche 911 S/T combina en exclusiva el motor bóxer de altas revoluciones del 911 GT3 RS con una caja de cambios manual de seis velocidades.

- **Embrague de construcción ligera y volante de inercia monomasa**
  Una reducción de peso significativa en las masas giratorias confiere al 911 S/T una capacidad de respuesta especialmente espontánea.

- **Diseño purista del chasis**
  El 911 S/T combina un diseño de eje delantero de brazo transversal doble con un eje trasero multibrazo sin dirección activa del eje trasero.

- **Opcional: Paquete Heritage Design**
  El paquete Heritage Design retoma el legado visual del modelo en la carrocería y en el habitáculo.

Versión corta

Nuevo Porsche 911 S/T: placer de conducción garantizado

Stuttgart. Porsche celebra el 60 aniversario del 911 con una edición especial concebida para disfrutar al máximo de la conducción. Con una producción limitada de 1.963 ejemplares, el Porsche 911 S/T apuesta decididamente por una construcción ligera y una experiencia de conducción purista. El exclusivo modelo conmemorativo combina los puntos fuertes de los modelos 911 GT3 con paquete Touring y 911 GT3 RS, y ofrece una combinación única de agilidad y dinámica de conducción. Combina el motor bóxer de cuatro litros y aspiración libre de 386 kW (525 CV) del 911 GT3 RS con una caja de cambios manual de relaciones cortas. A esto se suma una construcción ligera consecuente hasta el último detalle y una configuración del chasis optimizada en beneficio de la agilidad y la facilidad de conducción. El 911 S/T apenas pesa 1.380 kg (DIN en vacío), lo que lo convierte en el modelo más ligero de la generación 992. El paquete Heritage Design opcional pone de relieve las inspiraciones de la versión de competición del 911 S, que logró numerosos éxitos en el automovilismo de competición a finales de los 60 y principios de los 70 del siglo pasado.

El diseño del modelo conmemorativo reúne en gran medida toda la experiencia que atesora Porsche en materia de GT y deportes de motor. Esto se refleja en un comportamiento en marcha especialmente ágil y ligero, concebido para disfrutar al máximo de la conducción por carreteras sinuosas. La reducida inercia de las masas giratorias garantiza una respuesta especialmente espontánea a todas las interacciones del conductor. Cada movimiento del volante, cada accionamiento del pedal del acelerador o el freno se aplica inmediatamente. A diferencia del 911 GT3 RS, la prioridad en el desarrollo del 911 S/T no ha sido el uso en circuitos, sino la conducción en vías públicas.

El nombre elegido para el nuevo 911 S/T lo identifica como heredero de una versión especialmente deportiva de la primera generación del 911. En 1969, Porsche presentó una versión especial del 911 S para competición. Este vehículo se conocía internamente como 911 ST. Las modificaciones introducidas en el chasis, las ruedas, el motor y la carrocería mejoraron significativamente su rendimiento longitudinal y transversal. En estos modelos todavía no se utilizaban grandes spoilers ni otras mejoras aerodinámicas. El nuevo 911 S/T

retoma el espíritu del 911 S (ST) original y lo traslada a la actual generación de modelos del Porsche 911. El modelo conmemorativo combina distintos elementos del 911 GT3 RS con la carrocería del 911 GT3 y añade componentes exclusivos que crean una experiencia de conducción única dentro de la gama de modelos GT del 911.

Construcción ligera desde las aletas hasta el embrague

La conducción especialmente ágil y directa del 911 S/T se debe, entre otras cosas, a una construcción ligera consecuente. El portón frontal, el techo, las aletas delanteras y las puertas provistas de los característicos rebajes son de plástico ligero reforzado con fibra de carbono (PRFC), al igual que la jaula de seguridad, el estabilizador del eje trasero y el panel de cortante. Porsche también equipa de serie el modelo conmemorativo con llantas de magnesio, sistema de frenos cerámicos PCCB, batería de arranque de iones de litio y cristales de construcción ligera. La reducción del aislamiento, la eliminación de la dirección activa del eje trasero y un ahorro de peso en la zona de tracción permiten al 911 S/T alcanzar un peso en vacío según DIN de apenas 1.380 kilogramos, lo que supone casi 40 kg menos que un 911 GT3 Touring con caja de cambios manual.

Los ingenieros de Porsche han desarrollado en exclusiva para el 911 S/T un nuevo embrague de construcción ligera que, unido al volante de inercia monomasa, reduce el peso de las masas giratorias en 10,5 kilogramos. Con ello se consigue mejorar notablemente la respuesta del motor bóxer de aspiración libre: el grupo propulsor alcanza regímenes elevados con especial rapidez. Acoplado a una caja de cambios manual de seis velocidades con relaciones de cambio más cortas que en el 911 GT3, el motor de altas revoluciones del 911 S/T consigue una dinámica aún más espontánea que consigue acelerar el vehículo hasta 100 km/h en 3,7 segundos, siendo la velocidad máxima de 300 km/h (limitada). El 911 S/T es el único 911 de la generación actual que combina un diseño de eje delantero de brazo transversal doble con un eje trasero multibrazo sin dirección activa del eje trasero. Los amortiguadores y los sistemas de regulación están configurados en consecuencia. El sistema de escape de construcción ligera de serie perfecciona la experiencia de conducción aportando un sonido distintivo.

Las mejoras aerodinámicas del 911 S/T también han tenido en cuenta el uso en carretera. El 911 S/T está equipado de serie con un borde de ataque (“gurney”) en el spoiler trasero retráctil que, combinado con las modificaciones en el frontal y los bajos, proporciona al nuevo Porsche 911 S/T un equilibrio óptimo. El equipamiento de serie también incluye llantas de magnesio de construcción ligera de 20 pulgadas delante y 21 pulgadas detrás con bloqueo central. En el eje delantero, los neumáticos 255/35 ZR 20 de máximo rendimiento proporcionan un elevado nivel de agarre mecánico. En el eje trasero, el 911 S/T rueda con neumáticos 315/30 ZR 21. Los asientos envolventes de PRFC también se incluyen de serie. El asiento deportivo Plus de cuatro posiciones está disponible opcionalmente sin coste adicional. El cuadro de instrumentos y el reloj del paquete Sport Chrono están acabados en el histórico color verde.

Porsche ofrece opcionalmente el 911 S/T con el exclusivo paquete Heritage Design. Esta variante especialmente elegante ofrece en exclusiva el nuevo color exterior Shoreblue Metalizado y el tono Cerámica para las llantas. Bajo pedido también se puede aplicar a las puertas un juego de láminas decorativas y un dorsal con un número del 0 al 99. Los escudos Porsche con el diseño clásico del 911 original presentes en el frontal, los tapacubos, el volante, los reposacabezas y la llave del vehículo se encargan de subrayar las raíces históricas del 911 S/T. El paquete incluye además un interior de cuero-semianilina bitono en Negro/Classic Cognac con amplios acabados en piel, un techo interior en Dinámica perforado y otros elementos de Porsche Exclusive Manufaktur. Las letras “Porsche” y la denominación del modelo “911 S/T” en la parte trasera del vehículo son de color dorado.

Como extra especial, Porsche ofrece en exclusiva a los compradores del 911 S/T el Chronograph 1 – 911 S/T, en una edición limitada de también 1.963 unidades. Provisto de una caja de titanio granallado sin revestir por razones de peso, este exclusivo reloj de pulsera retoma el concepto de construcción ligera del modelo especial purista 911. El corazón que da vida al cronógrafo es el Porsche Design WERK 01.240, con certificación COSC y función flyback. Está accionado por un rotor que reproduce el diseño de la llanta de magnesio del 911 S/T.

60 años de Porsche 911

Seis décadas de pura fascinación y placer de conducción

El 12 de septiembre de 1963 hace su aparición en el Salón Internacional del Automóvil (IAA) de Fráncfort del Meno un vehículo que dejará una huella indeleble en el mundo de los coches deportivos: Porsche presenta el 901 como el sucesor del exitoso 356. En su debut, este dinámico 2+2 plazas todavía no lleva el nombre que se convertirá en un icono, 911, pero fija el rumbo de los 60 años siguientes. Este modelo sienta las bases técnicas, estéticas y emocionales de una de las historias más prolíficas del mundo del automóvil.

Fieles al lema de Porsche “Conducción en su forma más bella”, los ingenieros de la casa no dejan de desarrollar el deportivo, pero siempre con la máxima delicadeza. Lo han optimizado y mejorado en ocho generaciones de vehículos, manteniendo en todo momento su carácter y sus líneas. Ningún otro modelo combina uso deportivo y cotidiano, tradición e innovación, exclusividad y aceptación social, además de diseño y funcionalidad, como el Porsche 911.

La primera generación del Porsche 911 (1963-1973)

El primer Porsche 911 ofrece aquello de lo que su predecesor, el 356, carece: dos asientos auxiliares en la parte trasera. También dispone de un amplio maletero y un potente motor bóxer de seis cilindros oculto bajo una carrocería plana y moderna. Porsche sigue manteniendo la eficaz disposición trasera del motor y refrigerando sus componentes con aire. Ambas soluciones técnicas se han convertido en el sello distintivo de la serie de modelos, y el grupo propulsor sigue ocupando la zaga.

El motor de seis cilindros del primer 911 genera inicialmente 130 CV con 2,0 litros de cilindrada. Esto le permite alcanzar una velocidad máxima de 210 km/h. Posteriormente, Porsche añade más niveles de potencia con 110, 140 y 160 CV. A partir de 1970, los ingenieros aumentan la cilindrada a 2,2, 2,4 e incluso a los 2,7 litros que dan nombre al 911 Carrera RS 2.7, el más alto de su gama. En su versión de serie más potente hasta el momento, el Porsche 911 alcanza unos impresionantes 210 CV. Las variantes T, E y S del 911 son los primeros vehículos fabricados en Alemania que cumplen las estrictas normas

de gases de escape de la Agencia de Protección Medioambiental de EE. UU. (EPA). A partir de 1967, la transmisión semiautomática de cuatro velocidades Sportomatic también se ofrece como alternativa a la caja de cambios manual.

Al principio, Porsche ofrece el 911 original solamente como Coupé. En 1967 le sigue el 911 Targa, un “descapotable de seguridad” provisto de un amplio arco de protección antivuelco. A lo largo de sus diez años de construcción, el primer 911 se equipa con una dirección de seguridad de tres piezas, frenos de disco con ventilación interna, inyección mecánica y sellado de cavidades para evitar la oxidación. También es el primer turismo de serie equipado con un spoiler trasero para reducir la elevación.

Serie G: la segunda generación del Porsche 911 (1973-1989)

En 1973, Porsche actualiza el 911, pero conserva la silueta y el diseño. La producción del modelo conocido internamente como “Serie G” comienza tras las vacaciones de fábrica de 1973: el 911 aumenta un poco su longitud y gana en comodidad. Sus nuevos parachoques de plástico evitan daños en la carrocería al aparcar, mientras que los cinturones de seguridad automáticos y los asientos integrales protegen a los ocupantes. En 1977, Porsche introduce una carrocería con la parte trasera más ancha y, en 1983, presenta un 911 Cabriolet sin barra de seguridad. El 911 Targa sigue a la venta y el 911 Speedster completa la gama de carrocerías a partir de 1988.

Los motores bóxer de 2,7 litros de cilindrada están disponibles en la Serie G desde el modelo base, donde el grupo propulsor entrega 150 CV. El hito tecnológico de la segunda generación de 911 es el 911 Turbo, conocido internamente como 930. El primer Porsche con turbocompresor produce inicialmente 260 CV y, a partir de 1977, llega incluso hasta los 300 CV. La serie también incluye innovaciones como la chapa galvanizada en caliente (a partir de 1975) y la electrónica digital del motor (1984).

964: la tercera generación del Porsche 911 (1989-1994)

En 1989, Porsche transforma radicalmente el 911. Casi el 85 % del modelo internamente denominado 964 ha sido rediseñado, desde el musculoso frontal y los guardabarros aerodinámicamente optimizados, hasta la llamativa parte trasera. Servodirección, ABS,

calefacción más eficiente, cierre centralizado y asientos regulables en altura forman ahora parte del equipamiento. Su motor bóxer de seis cilindros totalmente renovado con una cilindrada de 3,6 litros aporta una potencia de 250 CV. El modelo superior de la gama, el 911 Turbo S, rinde 381 CV. Se mantienen las carrocerías Coupé, Cabriolet, Targa y Speedster.

Por primera vez, el 911 dispone además de tracción total. En el 911 Carrera 4, Porsche utiliza un tren de tracción total revisado y adaptado del superdeportivo 959. Porsche también introduce un spoiler trasero retráctil automático, sistema de ignición doble y regulación de picado. A partir de 1989, el 911 está disponible por primera vez con el sistema Tiptronic totalmente automático y, desde 1991, con airbags de serie para conductor y acompañante. El Tipo 964 es el primer vehículo de serie con catalizador metálico de fábrica.

993: la cuarta generación del Porsche 911 (1994-1998)

Porsche invierte unos 400 millones de marcos alemanes en el desarrollo del nuevo 911. Los diseñadores solamente conservan de su predecesor la línea de techo y cambian con delicadeza el resto de formas. En términos de conducción, el nuevo modelo también se distingue claramente del modelo anterior: un eje trasero multibrazo se encarga de mejorar la dinámica de conducción y el confort. Los motores bóxer proporcionan 272 CV en el modelo base y hasta 450 CV en el 911 Turbo con la opción “Mejora de prestaciones de fábrica 2”. Por primera vez, el ligero y purista 911 GT2 sobre base turbo aparece en la lista de precios de la casa.

En el Tipo 993, Porsche introduce de serie el sistema de control de gases de escape OBD II, llantas de aluminio de radios huecos (en el 911 Turbo), alimentación biturbo y el sistema de admisión Varioram con longitud ajustable del colector de admisión (a partir de 1996). Por primera vez, el 911 Targa incorpora un techo de cristal retráctil eléctrico. Y es la última vez que el motor de un Porsche 911 está refrigerado por aire.

996: la quinta generación del Porsche 911 (1998-2005)

Porsche vuelve a reinventar el 911. El Tipo 996 se hace más largo, ancho y ligero, y por primera vez sus faros dejan de ser redondos. Pero la innovación más importante es su

motor refrigerado por agua. El perfeccionamiento de las normas sobre emisiones junto con la introducción de las nuevas culatas de cuatro válvulas exigen en el 911 una regulación del equilibrio térmico de los motores bóxer con agua. Esta medida aumenta la potencia en el modelo básico hasta llegar a los 300 CV. El espectro de potencia sube hasta 462 CV en el modelo superior 911 GT2.

Un sistema de frenos especial debuta en el 911 más rápido del Tipo 996: el sistema de frenos cerámicos Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) forma parte del equipamiento de serie del 911 GT2. Es extremadamente resistente al calor, significativamente más ligero que un freno de acero y muy duradero, con una vida útil de hasta 300.000 kilómetros.

997: la sexta generación del Porsche 911 (2004-2012)

En el Tipo 997, Porsche recupera las clásicas ópticas principales redondas. El 911 vuelve a sus raíces y se distingue así con más fuerza del Porsche Boxster. Todos los motores experimentan mejoras de potencia. La gama abarca desde los 325 CV del 911 Carrera hasta los 620 CV del 911 GT2 RS, que sale a la venta por primera vez. El nuevo 911 GTS cierra la brecha existente entre el 911 Carrera S y el 911 GT3. Por primera vez, el Porsche 911 dispone de una transmisión rápida de doble embrague.

Porsche introduce en el Tipo 997 el sistema de suspensión activa Porsche Active Suspension Management (PASM), desarrolla un sistema de dirección de cremallera con desmultiplicación de la dirección variable e instala turbocompresores con geometría de turbina variable (VTG) en el motor del 911 Turbo. Es el primer motor de gasolina de serie con esta tecnología. Además, en el 997 debuta un sistema de escape con regulación de trampillas y un modo de conducción deportiva activable pulsando un botón.

991: la séptima generación del Porsche 911 (2011-2019)

Una distancia entre ejes significativamente mayor, una convergencia más ancha y una tecnología refinada: el Tipo 991 supone un importante paso adelante en el desarrollo de Porsche. La carrocería aumenta su longitud y anchura y, gracias a su construcción de aluminio y acero, pesa 80 kilogramos menos que su predecesor. El 911 se conduce ahora de forma notablemente más deportiva, pero ofrece más confort y espacio que nunca. Al

inicio de la producción, el motor bóxer de 3,4 litros del 911 Carrera proporciona 350 CV. El modelo más alto de la gama, el 911 GT2 RS, tendrá el doble de potencia a partir de 2017.

En la actualización del modelo de 2015, Porsche convierte los motores atmosféricos de los modelos Carrera y GTS en motores turboalimentados. Los nuevos conjuntos ofrecen más potencia y valores de emisiones mejorados. En el modelo 991, Porsche introduce de serie el sistema estabilizador de balanceo PDCC, dirección activa del eje trasero, aerodinámica activa e inyección de agua para los intercoolers. En 2013, Porsche celebra su medio siglo de existencia con el modelo especial “50 años del 911”.

992: la octava generación del Porsche 911 (a partir de 2019)

Con el cambio de modelo al Tipo 992, Porsche prepara el 911 para un futuro parcialmente eléctrico: una transmisión de doble embrague y ocho velocidades de nuevo diseño deja espacio para un motor eléctrico en el cárter de la transmisión. Además, las mejoras mecánicas internas reducen las emisiones contaminantes de los motores bóxer. A partir del verano de 2023, estos suministran 385 CV de potencia en el 911 Carrera y hasta 650 CV en el 911 Turbo S.

Detección de humedad, asistente de visión nocturna y sistema de reducción de la carga aerodinámica son solo algunas de las innovaciones que hacen su debut en el nuevo 911. Los sucesores del 911 son cada vez más modernos y mejores, pero Porsche no se olvida de echar un vistazo al retrovisor: por primera vez desde 1984 existe un Porsche 911 apto para todoterreno, el 911 Dakar. El 911 Sport Classic, por su parte, evoca el icónico alerón trasero del 911 Carrera RS 2.7 de 1972. Con el 911 S/T, Porsche celebra el 60 aniversario del 911.

Historia: 911 S (ST) (1969-1972)

Preparado para competir

En la segunda mitad de la década de 1960, Porsche desarrolla una versión del 911 adecuada para la competición: con múltiples reducciones de peso, el 911 R alcanza un peso en vacío de solamente 800 kilogramos. Es demasiado pronto para la producción en serie de un 911 tan reducido, pero la experiencia adquirida con la fabricación se incorpora a un nuevo proyecto: a partir de 1969, Porsche ofrece una versión de competición del 911 S. Para evitar la costosa tipificación de un nuevo modelo, el coche sigue llevando oficialmente su denominación de venta habitual. Internamente, Porsche lo llama 911 ST.

La construcción ligera es una cuestión fundamental en el vehículo. Porsche homologa una combinación del 911 S con motor de 2,2 litros y el equipamiento interior reducido del 911 T para el Grupo 3 de la FIA. Las ventanillas de plexiglás y las piezas de la carrocería de aluminio y plástico reforzado con fibra de vidrio contribuyen a reducir el peso. El coche logra sus primeros éxitos en enero de 1970: en el Rally de Montecarlo, tres Porsche 911 S 2.2 (ST) se hacen con el 1.º, 2.º y 4.º puesto. Durante el periodo de construcción, los 911 S (ST) en distintas fases de desarrollo participaron, entre otros, en el Rally Acrópolis (1969), en Nürburgring (1970), en el East African Safari (1971) y en las carreras de resistencia de Le Mans (1972) y Daytona (1973).

A partir de octubre de 1970, Porsche introduce el 911 S (ST) como “versión deportiva estándar” con homologación para circular en carretera con el código de equipamiento M471. Con este código, el paquete ST puede encargarse en cualquier concesionario, pues forma parte habitual de la gama 911. La versión de competición para circuito recibe el código M491, y la de rally, el M494.

Porsche no deja de desarrollar el proyecto. La normativa de la FIA permite aumentar la cilindrada en 0,1 litros con respecto a la unidad de serie. Las versiones de competición reciben motores con cilindradas de 2,3 litros (enero de 1971), 2,4 litros (marzo de 1971) y, por último, 2,5 litros (septiembre de 1971). A partir de enero de 1970, las ampliaciones de las aletas de plástico dejan espacio para neumáticos anchos con llantas de 7 y 9 pulgadas. Como para la temporada de 1972 la FIA prohíbe cambiar piezas de la carrocería por

equivalentes de plástico, Porsche construye las ampliaciones en acero a partir de septiembre de 1971.

Durante el periodo de construcción, el aspecto del 911 S (ST) cambia. No obstante, hay algunos rasgos distintivos que lo caracterizan: en la “versión deportiva estándar” se omiten las pestañas de los parachoques, la fijación para los faros auxiliares, las molduras y tiras protectoras en las puertas, así como las tiras de goma decorativas en los parachoques. Las tiras de goma sustituyen a los cierres de los portones delantero y trasero. En el habitáculo desaparecen los embellecedores cromados, el parasol del pasajero, los puntos de fijación de los cinturones de seguridad, los paneles antirrobo, las alfombrillas de goma, el cenicero, la calefacción y la guantera. En su lugar, Porsche instala un cuentarrevoluciones de hasta 10.000 rpm, un volante más pequeño, los asientos envolventes “Scheel” o “Recaro” con arnés, revestimientos de puerta reducidos, una fina alfombrilla de fieltro punzonado y un reposapiés para el conductor. El equipamiento opcional también incluye una combinación de cronómetro y reloj, la calculadora Twin-Master con lámpara de lectura, un botón de claxon para el acompañante y un intercomunicador para ambos ocupantes.

Junto al aumento de la cilindrada, Porsche aplica otras medidas en los motores del 911 S (ST) para aumentar su potencia: carburadores con tubos de admisión específicos, árboles de levas afilados y sistema de ignición doble. Para las versiones de competición, los ingenieros desarrollan un sistema de escape optimizado para la contrapresión y culatas modificadas con los correspondientes cilindros. En la fase final de su evolución, el motor bóxer de 2,5 litros rinde 270 CV. Un radiador adicional regula la temperatura del circuito de aceite del motor. Los amortiguadores Koni o Bilstein y los refuerzos en la carrocería mejoran el comportamiento en conducción.

El 911 S (ST) deja de producirse al cabo de unos tres años. Le sucederá un modelo centrado en la competición y con el código de equipamiento M471: desde ese momento, el 911 Carrera RS 2.7, con su sofisticada aerodinámica, mayor potencia del motor y otras medidas de construcción ligera, pasa a ocupar la cima deportiva de la gama de modelos Porsche.

Construcción ligera y purismo

El Porsche 911 más ligero de la generación 992

El nuevo 911 S/T está orientado al uso en carretera, pero tiene su origen en el automovilismo deportivo. Como ocurre con el resto vehículos GT de Porsche, en este también se aplica la máxima de construcción ligera inteligente. El peso del vehículo influye significativamente en la experiencia de conducción: cada gramo ahorrado es un lastre que no hay que acelerar, frenar o dirigir. Por ello, los ingenieros de Porsche conceden todo el protagonismo a la construcción ligera a la hora de diseñar el 911 S/T y consiguen un peso total increíblemente reducido de apenas 1.380 kilogramos (DIN en vacío).

“Al reducir el peso de manera consecuente hemos ganado en dinámica de conducción, lo cual se nota en cada curva que toma el coche. El 911 S/T es sin duda el modelo más ligero de la actual gama 911”, afirma Andreas Preuninger, responsable de Vehículos GT de Porsche.

Se pone especial énfasis en la reducción de las masas giratorias en torno al cigüeñal del motor bóxer, lo cual permite a los ingenieros mejorar el comportamiento de respuesta. Especialmente para el 911 S/T desarrollaron un embrague de construcción ligera basado en el principio de embrague bidisco. En combinación con el volante de inercia monomasa de serie, el peso de los componentes colocados directamente sobre el cigüeñal se reduce en 10,5 kilogramos, una medida que se traduce en la espontaneidad de la propulsión. Junto con la caja de cambios manual de seis velocidades, el resultado es una experiencia de conducción incomparablemente activa y estimulante.

En un coche deportivo, el peso de las masas no amortiguadas también tiene una importancia fundamental. Una reducción en este sentido tiene un efecto directo e inmediatamente perceptible en la respuesta de conducción. Por ello, Porsche equipa de serie el 911 S/T con llantas de magnesio y freno cerámico de carbono (PCCB). Además, el estabilizador del eje trasero no es de acero de resortes, sino de PRFC, mucho más ligero. El 911 S/T no tiene dirección activa del eje trasero. En conjunto, el peso se reduce significativamente en los puntos relevantes para la respuesta en la conducción. El resultado es un comportamiento en marcha especialmente ágil y preciso.

Como es habitual en el automovilismo deportivo, la carrocería del 911 S/T ahorra peso utilizando componentes de PRFC. Las aletas delanteras están fabricadas con este ligero material, al igual que el portón frontal tomado del 911 GT3 Touring. Las puertas PRFC del 911 GT3 RS son incluso más ligeras que las puertas de aluminio de construcción ligera de los modelos equivalentes. Además, el uso de PRFC en elementos estructurales contribuye a una reducción del peso total. El material se utiliza en la jaula de seguridad del techo, el ya mencionado estabilizador y el panel de cortante utilizado en el chasis ~~delantero~~ trasero para aportar rigidez entre los puntos de giro del eje y la base de carrocería.

Muchas de las medidas de reducción de peso implementadas en el modelo especial 911 S/T tienen una larga tradición en el 911. Como es habitual en los modelos GT y RS, los ingenieros reducen proporcionalmente el aislamiento en el 911 S/T para rebajar el peso e intensificar el vínculo con la carretera. Las ventanillas son de vidrio delgado, similares al parabrisas del 911 R de 1967. Los tiradores en el habitáculo de las puertas se reducen a los característicos lazos, una medida introducida por Porsche en el 911 Carrera RS 2.7 de 1972. Al igual que en el 911 Carrera RS de la serie 993, se incorpora una batería de arranque ligera. En el 911 S/T, la batería de iones de litio “Track” tiene una capacidad de 40 Ah y pesa solamente 9,5 kilogramos. Esto la hace 3 kilos más ligera que la batería de iones de litio del 911 GT3 Touring.

Propulsión y prestaciones

Motor atmosférico, embrague de construcción ligera y caja de cambios manual

El punto álgido emocional y tecnológico del 911 S/T es su grupo propulsor. El motor bóxer de 4,0 litros de aspiración libre y potencia nominal de 386 kW (525 CV) se basa en un desarrollo para el automovilismo de competición con algunas modificaciones mínimas para su uso en carretera. El seis cilindros tomado del 911 GT3 RS cuenta con seis válvulas de mariposa individuales, lubricación por cárter seco, régimen de desconexión de 9.000 rpm y un carácter incomparablemente intenso. Por primera vez, y exclusivamente en el 911 S/T, los ingenieros acoplan el motor a una caja de cambios manual de seis velocidades. Con ello favorecen el vínculo entre el conductor y el vehículo, al tiempo que logran aportar una sensación de conducción especialmente directa. También lo equipan con un embrague de construcción ligera y un volante de inercia monomasa.

Porsche desarrolló el embrague y el volante de inercia exclusivamente para el 911 S/T. Ambos elementos suman un ahorro de 10,5 kilogramos en comparación con los componentes de serie correspondientes. Con ello, los ingenieros consiguen aumentar la capacidad de revoluciones del motor: la reducción de peso en el cárter de la transmisión reduce la inercia en el tren motriz, permitiendo al motor bóxer girar con más libertad y facilidad. El 911 S/T también incorpora la caja de cambios manual de seis velocidades del 911 GT3 Touring. Para el nuevo deportivo GT pensado para la carretera, Porsche acortó la desmultiplicación final en un 8 %. Al modificar la relación de transmisión y reducir las masas giratorias, se consigue más agilidad en todas las marchas. El coche acelera con más facilidad y con un dinamismo notablemente mayor.

“El 911 S/T avanza con una potencia tremenda y una gran espontaneidad. Parece hasta más rápido de lo que ya es”, afirma la leyenda del automovilismo Walter Röhrl. El 911 S/T alcanza los 100 km/h en solo 3,7 segundos. La velocidad máxima está limitada electrónicamente a 300 km/h.

El característico motor atmosférico alcanza un par máximo de 465 Nm a 6.300 rpm y una potencia máxima de 386 kW (525 CV) a 8.500 rpm. Los elevados regímenes de hasta 9.000 rpm se traducen en altos niveles de exigencia para el accionamiento de las válvulas

del motor. A diferencia de la mayoría de las unidades de serie, el motor de competición del 911 S/T prescinde del ajuste hidráulico en la holgura de las válvulas. Porsche utiliza balancines rígidos y ajusta la holgura de las válvulas una vez con placas reemplazables durante la producción de la unidad. No es necesaria ninguna corrección posterior, de manera que las culatas de cuatro válvulas soportan las revoluciones. Por otro lado, los pistones forjados, las bielas de titanio y un sistema de lubricación por cárter seco con una bomba de presión totalmente variable, siete etapas de aspiración y un suministro adicional de aceite a través del cigüeñal garantizan la estabilidad a altas velocidades del pistón y en las curvas. Un recubrimiento de plasma en las paredes de los cilindros reduce la fricción interna del motor. El ligero sistema de escape de acero inoxidable aporta una acústica sonora y con carácter. La función Auto Start-Stop no se incluye en el 911 S/T.

Chasis y dinámica

Diseño de chasis exclusivo del 911 S/T

Para unas prestaciones óptimas en curvas y una precisión de frenado ideal, Porsche equipa el 911 S/T con un eje delantero de brazo transversal doble. El diseño, presente en los modelos 911 GT3 Touring y 911 GT3 RS, tiene su origen en el automovilismo de competición y se caracteriza por una gran estabilidad de los ángulos de caída de las ruedas con la compresión de los muelles. También reduce el cabeceo de la carrocería durante las maniobras de frenado brusco, mejorando notablemente el comportamiento en marcha, especialmente en situaciones muy dinámicas. En el 911 S/T, Porsche lo combina por primera vez con un eje trasero multibrazo sin dirección activa del eje trasero.

“El objetivo del 911 S/T es establecer una conexión lo más directa posible con la carretera e implementar una experiencia de conducción única. Por ello, el coche adopta muchos elementos del automovilismo deportivo reduciendo a la vez la extensión tecnológica”, afirma Frank Moser, responsable de las series 718 y 911. Además de ahorrar peso, los ingenieros consiguen una experiencia de conducción tradicional y purista al prescindir de la dirección activa del eje trasero. El uso de cojinetes Uniball en el eje delantero (completo) y en el eje trasero LSA de cinco brazos (interior y exterior en el brazo transversal inferior) también aporta una mayor precisión de conducción. Sobre esta premisa, los amortiguadores y la dirección se someten a una serie de ajustes que tienen en cuenta todos los parámetros individuales y confieren al 911 S/T un carácter único.

Porsche equipa de serie el 911 S/T con el ligero y resistente sistema de frenos cerámicos Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), que incluye discos de 410 milímetros de diámetro en el eje delantero y 390 milímetros en el eje trasero. Al igual que en el 911 GT3 Touring, la oferta de sistemas de asistencia a la conducción se adapta al carácter purista del 911 S/T. Por ejemplo, el ágil control de estabilidad Porsche Stability Management (PSM) puede desactivarse por completo o exceptuando el control de tracción (TC).

Diseño y equipamiento

Exterior reducido y deportivo

El Porsche 911 S/T se caracteriza por las numerosas referencias a la historia de los 911 y al automovilismo de competición. Su diseño exterior se centra en una funcionalidad dinámica y aerodinámica que Porsche consigue a base de recursos reducidos y puristas. Esto acentúa el carácter del vehículo como un deportivo para el uso exigente en carretera. La ausencia en el 911 de los rasgos estéticos de otros modelos GT más orientados a los circuitos, combinada con el motor deportivo de altas revoluciones, es la característica especial del 911 S/T. Además, Porsche ofrece una exclusiva paleta cromática: los colores blanco y negro están disponibles de serie. Los clientes pueden elegir opcionalmente entre cinco tonos: Rubí Star Neo, Azul Gentián Metalizado, Verde Shade Metalizado, Plata GT metalizado y Gris Hielo Metalizado. También existe la alternativa “Color a elegir”, así como el tono Shoreblue Metalizado en el paquete Heritage Design.

Las llantas ligeras de magnesio están fabricadas por Porsche con bloqueo central y cubrebujes con la inscripción “S/T”. Los diámetros son de 20 pulgadas en el eje delantero y 21 pulgadas en el trasero. Las llantas están disponibles en Negro Mate, Plata Brillante o Plata Oscuro.

Las rejillas de la parte delantera del 911 S/T son de color gris oscuro, y en los lados lleva inscritas las letras “Porsche” en color plateado para conferir un acento deportivo al vehículo. El spoiler retráctil trasero se completa con una rejilla de toma de aire del mismo color que la del morro y una placa “60 años del 911”.

En comparación con otros deportivos con las mismas prestaciones, el 911 S/T ha optado deliberadamente por líneas discretas para garantizar una aerodinámica perfectamente equilibrada. A diferencia del 911 GT3 RS, Porsche ha diseñado las aletas sin ventilación superior en el paso de rueda, y en su lugar ha dispuesto una lama lateral para ventilar esa zona.

Un borde de ataque (“gurney”) completa el spoiler trasero retráctil. Porsche utiliza habitualmente los gurneys para mejorar la aerodinámica de los deportivos GT. Esta técnica tiene su origen en las carreras Indycar estadounidenses y consiste en un borde de ataque

que se fija en ángulo al extremo del alerón del spoiler. En aviación, los gurneys se utilizan para aumentar la sustentación en la parte inferior del alerón, mientras que en los automóviles de competición y deportivos de carretera cumplen la función contraria: montados en la parte superior del spoiler, aumentan la carga aerodinámica y, por tanto, la tracción del vehículo al aumentar la presión en el lado de sobrepresión del borde y disminuirla en el lado de subpresión. En el 911 S/T, el borde de ataque trabaja con tanta eficacia que el spoiler solo se despliega al llegar a los 120 km/h y no se eleva tan pronunciadamente como en los modelos equivalentes. El spoiler vuelve a replegarse a una velocidad de 105 km/h.

Estilo intemporal y función deportiva en el interior

Con una combinación de estilo purista y elegancia deportiva, el interior del vehículo escenifica la experiencia directa y emotiva de conducir un 911 S/T. El tirador de puerta interior de serie fabricado en PRFC (carbono visto) solo está disponible normalmente en el 911 GT3 RS con paquete Weissach. Junto con el tirador textil de bucle, demuestra de forma ejemplar la interpretación de este modelo especial: ambas características reflejan la tradición estilística y forman parte del concepto de construcción ligera del vehículo. También son de PRFC los embellecedores de las molduras de paso de las puertas y las franjas decorativas en las que una placa dorada indica la edición limitada del 911 S/T. La jaula de seguridad opcional también está fabricada en PRFC.

Porsche equipa de serie el 911 S/T parcialmente en cuero. Las costuras decorativas acolchadas contrastan con el color plateado del GT. Los números verdes del cuadro de instrumentos y del reloj cronómetro, así como las agujas blancas con punteras plateadas remiten al diseño del 911 original de 1963. El revestimiento de cuero negro de la corona del volante tiene una marca a las 12 en punto, así como una perforación de alto agarre en la zona de las 3 y las 9 en punto. Una palanca de cambios aproximadamente un centímetro más corta y los asientos envolventes de PRFC revestidos parcialmente en cuero garantizan una conducción deportiva y segura. Como alternativa a los asientos envolventes integrales también se ofrecen asientos deportivos ajustables en cuatro direcciones sin coste adicional. Los reposacabezas de ambas variantes de asiento presentan un escudo Porsche estampado en la piel. Los asientos traseros se omiten de acuerdo con el consecuente

concepto de construcción ligera. En su lugar hay un equipamiento interior similar al del 911 GT3 RS.

Paquete Heritage Design

Paquete Heritage Design exclusivo para el 911 S/T

Al igual que en anteriores ediciones limitadas del 911, Porsche Exclusive Manufaktur es responsable del exclusivo paquete Heritage Design del 911 S/T. En él se combinan detalles y equipamientos clásicos y especialmente lujosos para crear una imagen integral coherente y elegante. El diseño clásico, los materiales nobles y la artesanía de alta calidad constituyen el núcleo del trabajo de Porsche Exclusive Manufaktur.

El paquete Heritage Design opcional aporta al 911 S/T numerosas características y elementos de estilo exclusivos y deportivos que solo están disponibles en este paquete. Esto ya se aprecia en el exterior: Porsche ofrece el color Shoreblue Metalizado en exclusiva para el 911 S/T con el paquete de Heritage Design. Lo mismo ocurre con la lámina decorativa que plasma el dorsal típico de los deportes de motor en los flancos del vehículo. En el automovilismo deportivo, los números de salida se sitúan en esta zona circular. Porsche Exclusive Manufaktur también puede aplicar el número de salida deseado (del 0 al 99) en el dorsal del 911 S/T. También es posible no aplicar el juego de láminas o solamente una parte.

El paquete aporta más detalles atractivos a la estética del Porsche 911 S/T: el histórico escudo de Porsche de 1963 se encuentra en el capó delantero y en los tapacubos de las ruedas, mientras que las inserciones de rejilla en el centro de la parte delantera y en el capó delantero, así como la rejilla trasera, tienen un acabado en un discreto tono plateado. En la parte trasera también aparece la denominación del modelo “911 S/T” y la inscripción “PORSCHE” en la franja reflectante en tono dorado. El color Cerámica de las llantas está reservado especialmente para el 911 S/T con el paquete Heritage Design, mientras que el color de las llantas Plata Brillante está disponible como opción.

En el interior, el paquete Heritage Design aporta un ambiente especialmente clásico y de alta calidad. El elegante equipamiento con un amplio acabado en piel bitono combina el cuero negro con el cuero semianilina en el color Classic Cognac. Las costuras decorativas son del mismo tono. Asimismo, las secciones centrales de los asientos en tejido Classic Cognac con rayas en negro combinan cromáticamente y establecen una referencia

particular con la historia de Porsche. El paquete de diseño incluye más superficies de cuero. Así, Porsche Exclusive Manufaktur realiza en piel las franjas embellecedoras, los lazos y los tiradores de puerta interior, las toberas de ventilación, los faldones laterales y la tira del portavasos. El revestimiento de cuero de la columna de dirección también forma parte del paquete, al igual que el revestimiento de cuero del salpicadero y de los paneles de las puertas. El diseño bicolor también se muestra en el volante de cuero GT de tono Classic Cognac con marca en las 12 en punto. La inscripción “Porsche Exclusive Manufaktur” aparece en la cubierta de la consola central, que también está revestida de cuero.

Otros detalles tradicionales realzan aún más el interior, como la inscripción “911 S/T” situada en los estribos iluminados de las puertas, fabricados en aluminio anodizado pulido de color negro. En el revestimiento de cuero de los reposacabezas, Manufaktur ha grabado el histórico escudo Porsche de 1963, que también se encuentra en la tapa del airbag. Los proyectores LED de las puertas plasman el logotipo “Icons of Cool” en el asfalto. Con este lema, Porsche retoma el espíritu de las décadas de 1950, 1960, 1970 y 1980 como parte de la estrategia Heritage Design.

Además del diseño del vehículo, la experiencia global del paquete Heritage Design de Porsche en el 911 S/T incluye un valioso conjunto de accesorios a juego con el vehículo. Por ejemplo, la llave del vehículo está pintada con el mismo color que el coche, también lleva el escudo Porsche histórico y se entrega en un exclusivo llavero. También se incluye un exclusivo estuche de cuero para la documentación de a bordo. Los clientes también reciben una funda de coche para interior hecha a medida para el Porsche 911 S/T.

El exclusivo Chronograph 1 – 911 S/T de Porsche Design

Dos iconos del diseño unidos para siempre

Porsche Design lanza una edición conmemorativa del Chronograph 1 para celebrar el 60 aniversario del emblemático Porsche 911: el Chronograph 1 – 911 S/T. Al igual que el nuevo Porsche 911 S/T, el cronógrafo conmemorativo también está limitado a exactamente 1.963 unidades, ya que está reservado exclusivamente a los propietarios del vehículo. El Porsche 911 y el Porsche Design Chronograph 1 son dos iconos con un origen común: ambos son un diseño de Ferdinand Alexander Porsche. En 1972, el fundador de Porsche Design decidió hacer realidad una premisa: “mi objetivo era crear un reloj a juego con el coche”. Hoy, como entonces, también se cumple esta condición, porque el Chronograph 1 – 911 S/T retoma el diseño del modelo especial homónimo en numerosos detalles.

La caja del Chronograph 1 – 911 S/T es de titanio granallado sin revestir, una evocación del concepto de construcción ligera del Porsche 911 S/T. La esfera y el rehaut (el reborde de la esfera) retoman el estilo de los históricos indicadores del Porsche 911 S/T, con el número “60” en rojo, en referencia al aniversario del 911. Las horas y la indicación del día de la semana y del mes son de color Verde Fósforo brillante, mientras que la aguja de los segundos retoma el color del cuentarrevoluciones. Otro homenaje al 911 S/T de cambio manual es un esquema de marchas impreso. En el Chronograph 1 – 911 S/T es plateado, y en el Chronograph 1 – 911 S/T Heritage es dorado.

Un fondo de cristal de zafiro antirreflejos protege el mecanismo de alta precisión con certificación COSC y función flyback. El rotor evoca el diseño de la llanta de magnesio del 911 S/T con los colores Plata Brillante, Plata Oscuro o Negro, dependiendo de la variante de vehículo seleccionada. Para los vehículos con el paquete Heritage Design, están disponibles los colores personalizados Cerámica o Plata Brillante. La tapa del rotor muestra el histórico escudo Porsche en la versión Heritage, mientras que en las otras versiones aparece impresa la denominación “S/T”. El número de unidad limitada del vehículo está grabado con láser en la parte posterior de la caja. Como todos los relojes de Porsche Design, el Chronograph 1 – 911 S/T se fabrica artesanalmente en el taller relojero de Porsche en Solothurn, Suiza.