

Presentación en América Latina del nuevo Porsche 911: T-Hybrid para un rendimiento notablemente superior

18/03/2025 La nueva generación del icónico 911 fue presentada oficialmente en América Latina durante una prueba de manejo en la pista del Mexico Drive Resort. El nuevo 911 Carrera GTS, protagonista del evento, es el primer nueveonce homologado para carretera que incorpora un sistema híbrido ligero de alto rendimiento.

El motor de 3.6 litros ha sido mejorado para ofrecer un rendimiento superior. El 911 Carrera GTS Coupé acelera de 0 a 100 km/h en 3.0 segundos y alcanza una velocidad máxima de 312 km/h. El 911 Carrera cuenta con un motor bóxer biturbo de 3.0 litros con modificaciones que lo hacen más potente que su predecesor. Este nuevo 911 incorpora un diseño renovado, aerodinámica mejorada, interior modernizado, equipamiento de serie más completo y mayor conectividad.

Con el relanzamiento de su icono deportivo, Porsche ha actualizado en tan solo unos meses cuatro de sus seis modelos: Panamera, Taycan, Macan y 911. “Nuestra cartera de productos es más joven y atractiva que nunca”, afirma Oliver Blume, Presidente de Porsche AG. “Ofrece a nuestros clientes aún más opciones de personalización y experiencias exclusivas”.

Innovador híbrido de alto rendimiento inspirado en el automovilismo

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

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

El conjunto motriz también incorpora un motor eléctrico síncrono de imanes permanentes, integrado en la nueva transmisión de doble embrague (PDK) de ocho velocidades. Este motor, incluso detenido, proporciona un par adicional de hasta 150 Nm al motor bóxer y ofrece un aumento de potencia de hasta 40 kW. Tanto este motor eléctrico como el del turbocompresor se alimentan de una batería de alto voltaje, ligera y compacta. Esta batería es similar en tamaño y peso a una batería de arranque convencional de 12 voltios, pero almacena hasta 1.9 kWh de energía (bruta) y opera a una tensión de 400 V. Para optimizar el peso total, Porsche ha instalado una batería ligera de iones de litio para el sistema eléctrico de a bordo de 12 V.

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

El bóxer de 3.6 litros ofrece una potencia de 485 HP (357 kW) y un par de 570 Nm. Con una potencia total del sistema de 541 HP (398 kW) y un par de 610 Nm. Esta es una mejora de 61 HP (45 kW) en comparación con su predecesor. El nuevo 911 Carrera GTS también supera a su predecesor en la

aceleración de 0 a 100 km/h. Este híbrido de alto rendimiento destaca por su dinamismo y sus bajas emisiones de CO_2, con un aumento de peso significativamente menor que los sistemas híbridos enchufables. El aumento de peso del 911 respecto a su predecesor es de solo 50 kilogramos.

El 911 Carrera continúa utilizando un motor bóxer de 3.0 litros con doble turbocompresor. Este propulsor ha sido completamente renovado e incorpora el intercooler de los modelos Turbo, que ahora se sitúa justo debajo de la parrilla del portón trasero, sobre el motor. Los turbocompresores del nuevo 911 Carrera se reservaban anteriormente para los modelos GTS. Con estos cambios, Porsche logra reducir las emisiones y aumentar la potencia hasta 394 HP (290 kW), junto con un par máximo de 450 Nm. El nuevo 911 Carrera Coupé acelera de 0 a 100 km/h en 4.1 segundos (3.9 segundos con el paquete Sport Chrono) y alcanza una velocidad máxima de 294 km/h. En comparación con su predecesor, esto supone una mejora de 0.1 segundos y 1 km/h respectivamente.

Suspensión optimizada y aerodinámica activa

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

Para el nuevo 911 hay disponibles un total de siete diseños de llantas de 19/20 pulgadas o 20/21 pulgadas. Por primera vez en el 911 Carrera se pueden montar llantas de diseño exclusivo con álabes de carbono que reducen el coeficiente de resistencia aerodinámica y, por tanto, aumentan la eficiencia. Las versiones 911 Carrera GTS llevan de serie llantas de 21 pulgadas con una anchura de 11,5 pulgadas y neumáticos 315/30 ZR 21 en la parte trasera. En la delantera, los neumáticos 245/35 ZR 20 están montados sobre llantas de 20 pulgadas y 8,5 pulgadas de ancho. En consonancia con el aumento significativo de las prestaciones, la mayor anchura de los neumáticos traseros mejora la dinámica y la tracción del nuevo 911 Carrera GTS.

Exterior deportivo y aerodinámico

Porsche ha racionalizado el diseño exterior del 911 con una serie de modificaciones cuidadosamente estudiadas. La mayoría de ellas mejoran la aerodinámica y las prestaciones. Los cambios incluyen nuevos paragolpes específicos para cada versión. Por primera vez, Porsche también ha integrado todas las funciones de iluminación en los faros Matrix LED del 911, ahora de serie, con su característico gráfico de cuatro puntos. Esto permite prescindir de las luces de carretera delanteras y crea espacio para unas aberturas de refrigeración mayores.

En las versiones 911 Carrera GTS, el frontal está equipado con cinco deflectores de aire activos para refrigeración dispuestos verticalmente, los cuales son visibles desde el exterior, así como uno más oculto a cada lado. Por primera vez en el 911, estos elementos se complementan con difusores delanteros adaptativos inferiores, que se controlan junto con las aletas de refrigeración. Estos elementos guían el flujo de aire según sea necesario: si la demanda de potencia es mínima, las aletas cerradas optimizan la aerodinámica; cuando se necesita mayor potencia, por ejemplo en una pista, las aletas dirigen grandes volúmenes de aire a los radiadores del coche. Los sensores de los sistemas de asistencia ahora se encuentran detrás de una superficie de alto brillo, debajo de la matrícula.

Porsche ofrece, como opción, los nuevos faros HD Matrix LED con más de 32 000 puntos de iluminación. Su haz de luz de carretera de alto rendimiento abarca una distancia superior a 600 metros. Además, cuentan con funciones innovadoras como luz dinámica en curva según el modo de conducción, iluminación de carril, luz de obras y de atasco, y una luz de carretera no deslumbrante con definición a nivel de pixel.

La banda luminosa rediseñada, con un arco integrado y el logotipo “PORSCHE”, da a la parte posterior del 911 un aspecto más profundo y ancho. La parrilla trasera, con cinco aletas por lado, se fusiona con la luneta en una unidad gráfica que se integra con el spoiler retráctil situado debajo. La matrícula se posiciona más alta, con un paragolpes trasero bien estructurado. Los sistemas de escape, específicos para cada versión, se integran de manera elegante en las llamativas aletas del difusor. Para el 911 Carrera, hay disponible un sistema de escape deportivo opcional. El 911 Carrera GTS viene de serie con un escape deportivo específico GTS.

Un kit aerodinámico opcional mejora aún más el rendimiento del 911 Coupé. Incluye un paragolpes delantero SportDesign distintivo con un spoiler exclusivo, paneles laterales a juego y un alerón trasero fijo más ligero. Estos componentes incrementan la carga aerodinámica y mejoran la adherencia.

Instrumentación totalmente digital y conectividad ampliada

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

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

tacómetro en la posición central.

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

Ya disponible para ordenar

El nuevo 911 Carrera ya se puede ordenar como Coupé y Cabriolet con tracción trasera. El 911 Carrera GTS, disponible tanto con tracción trasera como en las cuatro ruedas, y la variante de carrocería Targa (exclusivamente con tracción en las cuatro ruedas) también están disponibles. Ambas variantes del modelo vienen equipadas de serie con Porsche Doppelkupplung (PDK).

*Los servicios de My Porsche y Porsche Connect, que incluyen streaming de video e integración avanzada de Apple CarPlay para la nueva gama 911, están disponibles exclusivamente en México y Puerto Rico.

MEDIA ENQUIRIES

Elizabeth Solís

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

Consumption data

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

911 Carrera Cabriolet (WLTP)*: Fuel consumption combined: 10.3 – 10.1 l/100 km; CO_2 emissions combined: 235 – 231 g/km; CO_2 class: G

911 Targa 4 GTS (WLTP)*: Fuel consumption combined: 10.8 – 10.5 l/100 km; CO_2 emissions combined: 245 – 239 g/km; CO_2 class: G

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

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/281301_en_3000000.mp4
https://newstv.porsche.com/porschevideos/282167_en_3000000.mp4

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2025/vehiculos/pla-porsche-nuevo-911-presentacion-america-latina-38867.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/13e0e9be-5a1a-4f6b-86e4-60eb66b1ed5f.zip

External Links
https://newstv.porsche.com/en/

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