



Corazón y alma

06/04/2020 Con el nuevo Porsche 911 Turbo S queda completa la familia de motores bóxer. El recién llegado, equipado con dos turbocompresores de geometría variable (VTG), se une a una larga e ilustre historia de predecesores. Encarna la pasión y la emoción, el ingenio y la experiencia de más de 70 años de diseño de autos deportivos.

El código genético de todos los motores bóxer actuales de Porsche es 9A2 y 9A2 evo, de cuatro y seis cilindros. Constituyen un sistema flexible de componentes individuales idénticos o técnicamente similares que juntos forman una base probada. También crean el margen para diferentes caracteres, como demuestra el número de combinaciones posibles: de cuatro o seis cilindros, atmosféricos o turboalimentados, de 2.000 ó 4.000 centímetros cúbicos de cilindrada, de 250 a 640 caballos de potencia y par entre 310 y 800 Nm.

Una cosa que tienen en común todos los miembros de la familia bóxer es la distancia entre centros de cilindros: invariablemente, 118 milímetros. Dentro de ellos se desplazan pistones de 91 a 102 milímetros. Dependiendo del cigüeñal, la carrera puede ser de 76,4 o de 81,5 milímetros. Junto con el número de cilindros, esto da como resultado cinco cilindradas diferentes y nueve niveles de potencia en las gamas 718 y 911. Con un conjunto de piezas idénticas que se utilizan sin modificación en estos

modelos, así como componentes con principios de diseño similares, el resultado es una alta sinergia en los elementos fundamentales del motor. Esto permite a los ingenieros concentrarse en el carácter individual de los elementos periféricos del motor, por ejemplo, los colectores de admisión y escape. El resultado es típico de Porsche: todos los motores bóxer llevan los mismos genes y, a pesar de sus diferentes caracteres, todos son igual de eficientes, emocionantes y poderosos.

Prestaciones

El nuevo motor turbo entrega una potencia asombrosa. La clave: turbocompresores mejorados con turbina de geometría variable (VTG) y válvulas de descarga, así como el rediseñado y más eficiente sistema para conducir el aire de admisión.

Eficiencia

La optimización de la fricción interna en el motor y un proceso de combustión rediseñado con inyectores piezoeléctricos colocados en el centro, permiten tanto una mayor potencia como una mayor eficiencia.

Emoción

Con cuatro o seis cilindros, atmosférico o turboalimentado: todos los motores bóxer de Porsche tienen en común un sonido característico, la capacidad para alcanzar altas revoluciones, la excepcional respuesta y un centro de gravedad bajo para el máximo placer de conducción.

Consumption data

911 Turbo S

Fuel consumption / Emissions

WLTP*

consumo combinado de combustible (WLTP) 12.3 – 12.0 l/100 km

emisiones combinadas de CO (WLTP) 278 – 271 g/km

CO2 class G Class

911 Turbo S Cabriolet

Fuel consumption / Emissions

WLTP*

consumo combinado de combustible (WLTP) 12.5 – 12.1 l/100 km

emisiones combinadas de CO (WLTP) 284 – 275 g/km

CO2 class G Class

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

www.dat.de).

Link Collection

Link to this article

<https://newsroom.porsche.com/es/2020/tecnologia/es-porsche-boxer-engine-911-turbo-s-christophorus-394-22108.html>

Media Package

<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/3ba608e9-d645-4053-b4e9-ced75ac33b59.zip>

External Links

<https://christophorus.porsche.com/en.html>