Porsche 911 Turbo: la referencia durante 45 años

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

16/07/2020 Durante los últimos 45 años, el Porsche 911 Turbo ha sido la quintaesencia de los deportivos de altas prestaciones que se pueden utilizar cómodamente en el día a día. Después del lanzamiento del 911 Turbo S, ahora le llega el turno a la siguiente generación de los 911 Turbo Coupé y Cabriolet, que son aún más potentes, rápidos y exclusivos que antes.

Gracias a sus motores con 580 caballos de potencia (427 kW), 40 CV (30 kW) más que sus predecesores, ambas variantes son capaces de bajar la mágica barrera de los tres segundos en la aceleración de 0 a100 km/h, con un tiempo de 2,8 segundos (0,2 menos). Además, sus 750 Nm de par máximo (+ 40 Nm), ahora sin límite de tiempo de *overboost* (sobrepresión), también son decisivos para lograr esos valores.

Tanto la aceleración, como la potencia y el par del nuevo 911 Turbo igualan a los de la generación previa del 911 Turbo S. En cuanto a la transmisión, es la PDK de doble embrague y ocho marchas, pero con una puesta a punto específica para este modelo. La velocidad máxima se mantiene sin cambios en 320 km/h. Opciones como los *packs* Sports o el Lightweight Design, el chasis deportivo y el sistema de escape deportivo están disponibles por primera vez en el 911 Turbo. Así, los clientes podrán personalizar el vehículo mucho más, en función de sus gustos.

El nuevo modelo sigue los pasos de los anteriores 911 Turbo, sinónimo de lujo y prestaciones desde 1975. Cada generación ha seguido siendo una referencia mundial entre los deportivos de altas prestaciones. El 911 Turbo combina, además, deportividad con facilidad para el uso diario, dinamismo con fiabilidad y excelente rendimiento con eficiencia. Este último 2+2 plazas es más del doble de potente que el Turbo original, que estaba propulsado por un motor bóxer de 3.0 litros con un solo turbocompresor y que alcanzaba los 260 caballos. El 911 Turbo se ha hecho más rápido, más grande y más confortable a lo largo de los años, pero manteniendo siempre sus características fundamentales.

Respuesta y prestaciones mejoradas

El nuevo motor bóxer de 3.745 cc ha aumentado su potencia hasta los 580 caballos y ahora dispone de dos turbocompresores VTG (de geometría variable) simétricos, con válvulas de descarga controladas electrónicamente. Junto con el rediseñado sistema de refrigeración del turbo y el uso de inyectores piezoeléctricos, consigue mejorar la respuesta, el par, las prestaciones y su capacidad para subir de revoluciones. El chasis y la carrocería son más anchos. El eje delantero es más preciso en su

comportamiento gracias a un aumento de 42 milímetros en el ancho de vía y a los nuevos neumáticos 255/35 de 20 pulgadas.

El control de tracción PTM puede transferir más par a las ruedas delanteras, mientras que la tracción al eje direccional posterior también mejora, con un ancho de vía que crece 10 milímetros y con unas ruedas 315/30 montadas sobre llantas de 21 pulgadas (una pulgada más que en la parte delantera). El renovado sistema de frenos es aún más poderoso y se reconoce desde el exterior por las pinzas fijas rojas que lleva de serie. Los discos de fundición gris de hierro miden 408 mm de diámetro delante (28 mm más que antes) y tienen un grosor de 36 mm (2 mm más). En el eje trasero el grosor de los discos es de 30 mm y su diámetro de 380 mm.

Dos variantes de chasis

El 911 Turbo dispone por primera vez de un sistema de escape deportivo opcional. También son una novedad las dos diferentes opciones de chasis que hay. El Porsche Active Suspension Management (PASM) que monta de serie ofrece un mayor abanico de posibilidades de reglaje entre confort y deportividad, es más firme que anteriormente y con la amortiguación deportiva electrónicamente controlada rebaja la altura de la carrocería 10 milímetros. Todo ello beneficia la agilidad del nuevo 911 Turbo, que cuenta con una puesta a punto pensada para favorecer el dinamismo del coche y proporcionar una mayor estabilidad a velocidades altas, como por ejemplo, cuando se conduce en un circuito. Las opciones del sistema hidráulico activo antibalanceo PDCC y los frenos cerámicos PCCB con pinzas fijas de diez pistones para el eje delantero suponen una mejora adicional para las características dinámicas del vehículo.

El exterior del nuevo 911 Turbo

El diseño del 911 Turbo se ha hecho más musculoso. La carrocería se ensancha 45 milímetros en la zona de las ruedas delanteras (hasta llegar a los 1.840 mm) para acoplarse al nuevo chasis, mientras que el nuevo estampado del capó subraya el carácter deportivo del coche. Los faros LED con PDLS Plus son de serie. En el eje trasero, la carrocería mide ahora exactamente 1,90 metros de ancho (20 mm más). Otro elemento que distingue al nuevo 911 Turbo es su mejorada aerodinámica activa, que controla electrónicamente las rejillas de refrigeración delanteras, cuenta con un spoiler también activo y más grande en esa zona e incorpora un spoiler posterior extensible mayor. Las tomas de los paneles laterales traseros, una característica típica en el 911 Turbo, aspiran el aire del exterior, mientras que los *intercoolers* se han colocado ahora justo debajo del flujo de aire que entra a través de las rejillas del capó del motor. La tira continua de luces LED, que va unida a los pilotos posteriores, así como el nuevo capó trasero con lamas plateadas, redondean el diseño en esa zona del vehículo.

Dos nuevas opciones: packs Sports y Lightweight Design

La apariencia y el rendimiento del 911 Turbo se puede afinar con los *packs* Lightweight Design y Sports. El primero de ellos reduce 30 kilogramos el peso en el Coupé. Lo consigue, entre otras cosas, con el uso de unos asientos *baquet* muy ligeros, la supresión de las pequeñas butacas traseras y utilizando menos material aislante, lo que también significa que el conductor disfruta el sonido del motor de una forma más directa. El *pack* Sports añade a los elementos del Sport Design detalles en negro y en carbono, además de unos pilotos traseros de diseño exclusivo.

El interior del nuevo 911 Turbo

Los elementos básicos del moderno interior se corresponden con los del resto de los 911 Carrera e incluyen el Porsche Advanced Cockpit y el Direct Touch Control. La pantalla central del PCM tiene 10,9 pulgadas y, gracias a su nueva arquitectura, se maneja de forma rápida y sin distracciones. La lista de equipamiento, amplia y de gran calidad, incluye los asientos eléctricos deportivos de 14 reglajes, el *pack* Sport Chrono, un volante GT multifunción con levas para el cambio de marchas y un conmutador para los modos de conducción, así como el potente sistema envolvente de sonido BOSE®. También hay numerosas opciones de personalización, entre las que destacan el Porsche InnoDrive con control de crucero adaptativo, el asistente de mantenimiento de carril con reconocimiento de señales de tráfico, el asistente de visión nocturna, la visión periférica para maniobras de aparcamiento y el sistema de sonido envolvente de alta fidelidad Burmester®.

Ya se pueden hacer pedidos de los nuevos modelos. Los precios finales en España son:

- 911 Turbo Coupé: 212.632 euros.
- 911 Turbo Cabriolet: 228.107 euros.

Consumption data

911 Turbo (Predecessor model)

911 Turbo S (Predecessor model)

911 Turbo Cabriolet (Predecessor model)

911 Turbo S Cabriolet (Predecessor model)

*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).

Image Sublines

Path: Nuevo Porsche 911 Turbo/fotos/img_1.jpg
Title: 911 Turbo, 2020, Porsche AG
Subline: Opciones como los packs Sports y Lightweight Design, el chasis deportivo o el sistema de escape deportivo, están disponibles por primera vez en esta nueva generación del 911 Turbo.

Path: Nuevo Porsche 911 Turbo/fotos/img_2.jpg
Title: 911 Turbo, 2020, Porsche AG
Subline: El chasis y la carrocería del nuevo 911 Turbo aumentan sus cotas frente a la generación anterior.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/producto/2020/es-porsche-nuevo-911-turbo-coupe-cabriolet-lanzamiento-21500.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/bd941b92-1d53-4402-9c96-a4d022ddbf11.zip