

Nuevo Porsche 911 Turbo S en Chile: cuando lo perfecto puede ser mejor

24/11/2020 La variante más extrema del 911 ya está disponible en el país en sus versiones Coupé y Cabriolet

Una de las alternativas más radicales de toda la gama de modelos Porsche ha sido lanzada en Chile. La marca alemana ha presentado la variante Turbo S del 911 de octava generación, en sus versiones Coupé y Cabriolet, demostrando que la perfección de su modelo más icónico puede llevarse al extremo gracias a un diseño mucho más deportivo, mejores prestaciones y una serie de tecnologías que le permiten seguir siendo el líder de la familia 911.

✖"Estamos felices de poder estrenar uno de los modelos que despierta más pasiones entre los fanáticos de Porsche y del legado del 911", dijo Cristóbal Lüttecke, Gerente General de Porsche en Chile. ✖El nuevo 911 Turbo S llega a Chile en sus variantes Coupé y Cabriolet apuntando precisamente a sorprender a aquellos que disfrutaban de la innovación de Porsche. Con este nuevo modelo, una vez más, la marca nos demuestra su capacidad de derribar los límites y establecer nuevos estándares de deportividad".

El nuevo Porsche 911 Turbo S se renueva en prestaciones y en parte lo hace gracias a que cuenta con un motor bóxer de 3.8 litros con dos turbocompresores de geometría variable (VTG), que entregan una potencia de 650 caballos (478 kW), 70 CV más que su predecesor (51 kW), y alcanza un par máximo de 800 Nm (aumento de 50 Nm). Todo este caudal de potencia está asociado a la transmisión de doble embrague PDK (Porsche Doppelkupplung) y ocho marchas, desarrollada en específico para este modelo, que permite que el deportivo pueda acelerar de cero a 100 kilómetros por hora en apenas 2,7 segundos (0,2 segundos más rápido que su antecesor). El tope de línea de la familia 911 desarrolla su velocidad máxima en la sexta marcha y, al igual que el Turbo S de la generación previa, alcanza una velocidad máxima de 330 kilómetros por hora.

Otro de los aspectos que benefician la mejora en sus prestaciones es su diseño que permite una dinámica de conducción superior. El deportivo más radical de la familia 911 cuenta ahora con una carrocería 45 milímetros más ancha en el eje delantero (1.840 mm), mientras que la parte posterior luce 20 milímetros más amplia, logrando una extensión total de 1.900 milímetros. Los nuevos neumáticos de tamaño mixto, las nuevas características aerodinámicas y el aumento del ancho de vía de 42 mm en el eje frontal y de 10 mm en el eje posterior permiten que el modelo se perciba más ágil y deportivo que antes. La aerodinámica adaptativa ahora incluye deflector de aire de enfriamiento controlado en la parte delantera, mientras que el alerón trasero, ahora más grande, ha sido diseñado para una mayor carga aerodinámica.

Por primera vez, el 911 Turbo S transfiere su potencia al asfalto con neumáticos mixtos en dos tamaños diferentes: en el eje delantero cuenta con llantas de 20 pulgadas y neumáticos de 255 milímetros de ancho y 35 de perfil, mientras que en el eje posterior el deportivo monta llantas de 21 pulgadas y neumáticos de 315 milímetros de ancho y 30 mm de perfil. Las nuevas opciones de equipamiento subrayan la imagen mucho más deportiva del 911 con tracción total. Estos incluyen el chasis deportivo Porsche Active Suspension Management (PASM) que rebaja la altura al suelo de la carrocería 10 mm y el sistema de escape deportivo con aletas ajustables que garantiza un sonido único.

El motor completamente nuevo del 911 Turbo S se basa en la generación actual del 911 Carrera, sin embargo, los ingenieros alemanes modificaron algunos componentes para lograr un desempeño superior. Cuenta con un sistema de enfriamiento de aire de carga completamente rediseñado; nuevos turbocompresores más grandes de geometría variable (VTG) con disposición simétrica y válvulas de descarga ajustables eléctricamente, así como el uso de inyectores piezoeléctricos, que han mejorado significativamente las características del vehículo con respecto a su capacidad de respuesta, potencia, par, emisiones y capacidad de revolucionar el motor.

Respecto al flujo de aire y la refrigeración, parte del aire del proceso ahora fluye a través de las entradas de aire Turbo características en las secciones laterales traseras. Delante de los filtros de aire, ahora ubicados en las aletas traseras, también fueron incorporado otros dos flujos de aire, a través de la rejilla de la tapa trasera del motor. Esto significa que el nuevo 911 Turbo S tiene cuatro tomas con una sección transversal general más grande y menor resistencia, lo que ayuda a mejorar la eficiencia del motor. Dos turbocompresores simétricos con geometría de turbina variable (VTG) y dimensiones más grandes reemplazan las partes idénticas anteriores, con las aspas del compresor y de la turbina girando ahora en direcciones opuestas. El diámetro de las aspas de la turbina fue incrementado en cinco milímetros para llegar a 55 mm, mientras que las aspas del compresor de 61 mm son ahora tres milímetros más grandes. Las válvulas de descarga se controlan eléctricamente mediante motores secuenciales.

En cuanto al diseño del Turbo S que encabeza la octava generación del 911, este equilibra perfectamente el placer de conducir, el dinamismo y la deportividad. Existe una armonía que lo hace un auto ideal para el uso diario y la pista de carreras. El salto en el rendimiento de esta nueva generación es particularmente notable en la aceleración de cero a 200 km/h: con una marca de 8,9 segundos, el nuevo 911 Turbo S es un segundo más rápido que su predecesor. Gracias a la gestión de la tracción integral mejorada Porsche Traction Management (PTM), la caja de transferencia puede distribuir significativamente más par, con hasta 500 Nm transferidos a las ruedas delanteras. La nueva generación del chasis PASM estándar también es aún más deportiva. El control de la amortiguación, más rápido y preciso que antes, proporciona ventajas significativas para la dinámica de conducción con respecto a la estabilidad en los deslizamientos, agarre en carretera, comportamiento de la dirección y velocidades en las curvas.

El nuevo frontal con entradas de aire más anchas tiene un aspecto turbo característico con dos módulos frontales ligeros, así como faros de matriz LED estándar con inserciones oscuras. El spoiler delantero rediseñado y extensible neumáticamente y el alerón trasero más grande ofrecen un 15% más de carga

aerodinámica (empuje hacia el piso). Las musculosas aletas posteriores con tomas de aire integradas enfatizan el elegante cuerpo del 911 Turbo S. El nuevo aspecto de la parte trasera se completa con tubos de escape rectangulares en negro de alto brillo, típicos del Turbo.

El interior tiene un acabado deportivo y de alta calidad. La lista de equipamiento estándar incluye un habitáculo tapizado completamente en cuero e inserciones de carbono en combinación con detalles en plateado claro. Los asientos deportivos ajustables en 18 posiciones cuentan con costuras que rinden homenaje al primer 911 Turbo (tipo 930). Los elementos gráficos y logotipos de alta calidad en el cuadro de instrumentos completan las características de Turbo S. La pantalla central del PCM ahora mide 10.9 pulgadas y puede ser operada rápidamente y sin distracciones gracias a su nuevo diseño. Otras características a bordo de fábrica son el volante deportivo GT, el paquete Sport Chrono y el sistema de sonido Burmester®

Ditec, importador exclusivo de Porsche para Chile, ha dado a conocer que para este año traerá al país cuatro unidades de la alternativa más radical del icónico 911, las cuales ya han sido reservadas en su totalidad. Los interesados en futuras cuotas pueden contactar a los ejecutivos de ventas de los Porsche Center Santiago y Porsche Center Concepción. Los clientes que quieran conocer más detalles de estos ejemplares o personalizar el 911 Turbo S a su gusto, pueden visitar el Porsche Car Configurator. El Porsche Turbo S en su alternativa Coupé tiene un valor de entrada de 258.900 dólares, mientras que la variante Cabriolet comienza en los 272.900 dólares.

Nota: Imágenes en la Sala de Prensa Porsche (<http://newsroom.porsche.com/en>) y en la Base de Datos para prensa (<https://press.pla.porsche.com>).

Consumption data

911 Turbo S (Predecessor model)

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO₂ emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO₂Emissions 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/ppdb/2020/11/nuevo-porsche-911-turbo-s-en-chile-cuando-lo-perfecto-puede-ser-mejor.html>

Media Package

<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/da2687c3-1219-4353-875e-4c5b3aee5b13.zip>