



Nuevo Porsche 911: sistema T-Hybrid para una mejora significativa de las prestaciones

28/05/2024 Porsche ha mejorado sustancialmente el icónico deportivo 911. El nuevo 911 Carrera GTS es el primer *nueveonce* homologado para carretera equipado con un sistema híbrido de alto rendimiento y muy ligero.

El innovador motor de 3.6 litros de cilindrada se ha evolucionado y ofrece unas prestaciones más altas. 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 también estará disponible en el lanzamiento del nuevo modelo. Está propulsado por un motor bóxer biturbo de 3.0 litros ligeramente modificado, que también es más potente que el de su predecesor. El nuevo 911 presenta un diseño renovado, una aerodinámica más eficaz, un interior modernizado, un equipamiento de serie superior y una conectividad ampliada.

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 la competición automovilística

Para los nuevos 911 Carrera GTS, los ingenieros de Porsche utilizaron los conocimientos adquiridos en el mundo del automovilismo como base para diseñar el sistema híbrido. "Desarrollamos y probamos una amplia variedad de ideas y enfoques para llegar al concepto que se adaptara perfectamente al 911. El resultado es un propulsor único que encaja en 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 cuenta con un turbocompresor de gases de escape eléctrico de nuevo desarrollo. Un motor eléctrico integrado, colocado entre el compresor y la turbina, acelera instantáneamente el turbocompresor. Así se aumenta inmediatamente la presión de sobrealimentación. Este motor eléctrico del turbocompresor de gases de escape actúa también como generador y proporciona hasta 15 CV (11 kW) de energía eléctrica. Esta energía se extrae del flujo de gases de escape. El turbocompresor eléctrico sin válvula de descarga permite el uso de un solo turbo en lugar de los dos anteriores, lo que garantiza una entrega de potencia más rápida y una mayor capacidad de respuesta.

El grupo motriz también incluye un motor eléctrico síncrono de imanes permanentes integrado en la nueva transmisión de doble embrague (PDK) de ocho velocidades. Incluso al ralentí, apoya al motor bóxer con un par adicional de hasta 150 Nm y proporciona un aumento de potencia de hasta 54 CV (40 kW). Tanto este motor eléctrico como el del turbocompresor se alimentan de una batería de alto voltaje, ligera y compacta. Corresponde en tamaño y peso a una batería de arranque convencional de 12 voltios, pero almacena hasta 1,9 kWh de energía (bruta) y funciona con 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 corazón del sistema de propulsión T-Hybrid es un motor bóxer de 3.6 litros de nuevo desarrollo. El circuito de alto voltaje permite accionar eléctricamente el compresor del aire acondicionado y, por tanto, prescindir de la transmisión por correa, lo que hace que el conjunto sea mucho más compacto. Esto crea espacio encima de la unidad de potencia para el inversor de impulsos y el transformador CC-CC. Un diámetro ampliado de 97 mm y una carrera aumentada de 81 mm incrementan la cilindrada en 0.6 litros en comparación con su predecesor. El motor lleva el sistema de control del árbol de levas VarioCam y un control de válvulas con balancines. Mantiene la proporción de mezcla ideal de combustible y aire en todo el mapa ($\lambda = 1$).

El bóxer de 3.6 litros tiene una potencia de 485 CV (357 kW) y un par de 570 Nm. En total, la potencia conjunta del sistema es de 541 CV (398 kW) y el par de 610 Nm. El aumento de potencia respecto a su

predecesor es de 61 CV (45 kW). El nuevo 911 Carrera GTS también supera a su predecesor en la aceleración de 0 a 100 km/h. Este híbrido de alto rendimiento se caracteriza por un gran dinamismo y por sus reducidas emisiones de CO₂, con un peso adicional significativamente inferior al de sistemas híbridos enchufables. El aumento de peso del 911 respecto a su predecesor es de apenas 50 kilogramos.

El 911 Carrera sigue montando un motor bóxer de 3.0 litros con doble turbocompresor. Este propulsor también ha sido completamente renovado y adopta el intercooler de los modelos Turbo, que ahora se encuentra justo debajo de la parrilla del portón trasero, encima del motor. Los turbocompresores del nuevo 911 Carrera estaban reservados en su predecesor a los modelos GTS. Con estas modificaciones, Porsche logra simultáneamente una reducción de emisiones y un aumento de potencia hasta 394 CV (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 antecesor, esto representa una mejora de 0,1 segundos y 1 km/h respectivamente.

Suspensión optimizada y aerodinámica activa

La suspensión del 911 Carrera GTS también se ha revisado a fondo. Por primera vez, la dirección en el eje trasero es de serie. Aumenta la estabilidad a altas velocidades y reduce el radio de giro. El sistema de estabilización antibalaceo Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) está integrado en el circuito de alta tensión del sistema híbrido de altas prestaciones. Esto permite utilizar un control electrohidráulico que hace aún más flexible y preciso al PDCC. El tren de rodaje deportivo con sistema de amortiguación variable (PASM) y una altura rebajada 10 milímetros proporcionan el comportamiento característico 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 dotado de cinco deflectores activos de aire de refrigeración dispuestos verticalmente, visibles desde el exterior, y otro deflector 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 dirigen el flujo de aire según sea necesario: si la demanda de potencia es mínima, las aletas cerradas optimizan la aerodinámica; cuando se requiere mucha potencia, por ejemplo en circuito, las aletas dirigen grandes cantidades de aire a los radiadores del coche. Los sensores de los sistemas de asistencia se encuentran ahora detrás de una superficie de alto brillo, debajo de la matrícula.

Opcionalmente, Porsche ofrece los nuevos faros HD Matrix LED con más de 32.000 puntos de iluminación. El haz de la luz de carretera de alto rendimiento alcanza una distancia superior a 600 metros. Además, incluyen innovadoras funciones adicionales como la luz dinámica en curva según el modo de conducción, la iluminación de carril, la luz de obras y de atasco, así como una luz de carretera no deslumbrante y con definición a nivel de un píxel.

La banda luminosa rediseñada con un arco integrado y el logotipo "PORSCHE" hace que la parte posterior del 911 parezca más profunda y ancha. La parrilla trasera, con cinco aletas por lado, conecta con la luneta para formar una unidad gráfica que se funde con el spoiler retráctil situado debajo. La matrícula está posicionada más arriba, con un paragolpes trasero claramente estructurado. Los sistemas de escape específicos de cada versión se integran con elegancia en las llamativas aletas del difusor. Para el 911 Carrera está disponible opcionalmente un sistema de escape deportivo. El 911 Carrera GTS viene de serie con un escape deportivo específico GTS.

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

Instrumentación totalmente digital y conectividad ampliada

Porsche ha diseñado el habitáculo del nuevo 911 como biplaza de serie, si bien se puede elegir una configuración 2+2 opcional sin coste. El puesto de conducción combina el lenguaje de diseño reconocible del 911 con la última tecnología: el concepto de interior Porsche Driver Experience se centra en el conductor y ofrece un manejo más ágil e intuitivo. En este sistema, los elementos de control esenciales se han dispuesto directamente sobre el volante o alrededor de él. Entre ellos, se incluyen el interruptor de modos de conducción, el renovado selector de sistemas de asistencia y, por primera vez en el 911, un botón de arranque, naturalmente a la izquierda del volante. En la consola central figura un compartimento refrigerado para teléfonos móviles con función de carga inductiva.

Otra novedad del 911 es su cuadro de instrumentos totalmente digital. La pantalla curva de 12,6

pulgadas se integra de manera elegante en el nuevo concepto de control y visualización, y admite un alto grado de personalización. El sistema ofrece siete combinaciones de pantalla, incluida una de aspecto clásico, exclusiva e inspirada en el diseño tradicional Porsche, con cinco esferas y cuentarrevoluciones en posición central.

El sistema Porsche Communication Management (PCM) se sigue manejando a través de la pantalla central de alta resolución de 10,9 pulgadas. Sin embargo, se ha mejorado significativamente tanto la personalización de los modos de conducción como el funcionamiento de los sistemas de asistencia al conductor. El 911 actualizado también cuenta con nuevas funciones de conectividad: un código QR simplifica en gran medida el proceso de inicio de sesión en el PCM con el Porsche ID; Apple CarPlay® está mejor integrado en el coche y, desde ahora, permite mostrar información en la instrumentación y controlar funciones del vehículo directamente en el ecosistema Apple®, por ejemplo, a través del asistente de voz Siri®; también está disponible por primera vez la transmisión en vídeo (opcional) mientras el coche está aparcado; por último, *apps* como Spotify® y Apple Music® se pueden utilizar como aplicaciones nativas en el PCM sin un teléfono conectado.

Ya se admiten pedidos, desde 149.302 euros

El nuevo 911 Carrera ya está disponible como Coupé y Cabriolet, con tracción trasera. Para el 911 Carrera GTS están disponibles, además, la tracción total y la variante de carrocería Targa (que se ofrece exclusivamente con tracción total). En todos los modelos, la transmisión PDK forma parte del equipamiento de serie.

- Porsche 911 Carrera: 149.302 euros
- Porsche 911 Carrera Cabriolet: 165.360 euros
- Porsche 911 Carrera GTS: 198.102 euros
- Porsche 911 Carrera GTS Cabriolet: 214.141 euros
- Porsche 911 Carrera 4 GTS: 207.444 euros
- Porsche 911 Carrera 4 GTS Cabriolet: 223.486 euros
- Porsche 911 Targa 4 GTS: 223.486 euros

Porsche 911 Carrera: 149.302 euros

Porsche 911 Carrera Cabriolet: 165.360 euros

Porsche 911 Carrera GTS: 198.102 euros

Porsche 911 Carrera GTS Cabriolet: 214.141 euros

Porsche 911 Carrera 4 GTS: 207.444 euros

Porsche 911 Carrera 4 GTS Cabriolet: 223.486 euros

Porsche 911 Targa 4 GTS: 223.486 euros

Las entregas comenzarán a finales de verano para el 911 Carrera y a finales de 2024 para el 911 Carrera GTS.

Consumption data

911 Carrera GTS (WLTP)*: Fuel consumption combined: 10.6 – 10.1 l/100 km; CO₂ emissions combined: 242 – 230 g/km; CO₂ class: G

911 Carrera Cabriolet (WLTP)*: Fuel consumption combined: 10.3 – 10.1 l/100 km; CO₂ emissions combined: 235 – 231 g/km; CO₂ class: G

911 Targa 4 GTS (WLTP)*: Fuel consumption combined: 10.8 – 10.5 l/100 km; CO₂ emissions combined: 245 – 239 g/km; CO₂ class: G

*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).

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_ES/producto/2024/porsche-nuevo-911-estreno-mundial-36325.html

Media Package

<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/dadc8b05-1782-42e3-9ce9-5b19909c2e62.zip>

External Links

<https://newstv.porsche.com/en/>