El concepto Turbo en la gama Porsche

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

09/12/2020 Para Porsche, Turbo no es solo una denominación de modelo. Se trata, más bien, de un conjunto de características especiales que sitúan a determinadas versiones en la cima tecnológica.

Porsche introdujo la denominación Turbo en la gama 911 hace 45 años y, desde entonces, es claramente reconocible en todo el mundo y se asocia a la variante más rápida y emocionante. La palabra Turbo, hoy, es sinónimo de punta de lanza en la gama Porsche, de la misma manera que 'celo' (de Cello-Tape®) significa cinta adhesiva o Kleenex® son pañuelos de papel.

Sin embargo, un Porsche Turbo es mucho más que una variante de un modelo, es un concepto que representa el límite de lo factible. Un Turbo es el culmen de la ambición dentro de una gama.

Turbo es sinónimo de liderazgo tecnológico en Porsche

Para Porsche, Turbo representa el más alto nivel tecnológico y la combinación de una serie de atributos aparentemente antagónicos. Un modelo Turbo sabe combinar dinámica y eficiencia, construye un puente entre la tradición y la innovación, y ofrece grandes dosis de practicidad en un uso cotidiano, a pesar de su deportividad y exclusividad.

Nadie mejor que Frank-Steffen Walliser, máximo responsable de la gama 911, para explicar ese 'concepto Turbo' aplicado a la generación actual (992), ya que él mismo ha estado implicado de manera directa en su desarrollo. "Un Turbo no solo tiene que ser claramente diferente en términos visuales; además, debe ofrecer un tacto marcadamente distintivo al volante. Por lo tanto, a la hora de diferenciar este modelo del resto de la gama, hay que llevar a cabo un importante trabajo no solo en lo que respecta al diseño, sino también al chasis y al motor", asegura Walliser.

La silueta del nuevo 911 Turbo es el mejor ejemplo de esta diferenciación. La combinación de un gran alerón trasero con un spoiler delantero y una carrocería ensanchada en la parte trasera, siempre han sido -y siguen siendo- una clara seña de identidad de las versiones más potentes del 911.

Porsche 911 Turbo en amarillo Racing

El motor de seis cilindros y 3.745 cc de nuevo desarollo también representa un importante paso

adelante en el Turbo S, que alcanza ahora los 650 CV (478 kW). Todo modelo Turbo que se precie debe contar con un elevado nivel de potencia. Es parte de la tradición y requisito indispensable para ofrecer la emoción que cualquiera espera de esta variante.

Modelos 911 Turbo

Un Turbo siempre es pionero en la incorporación de nuevas tecnologías y, todo aquello que estrena, en un futuro acabará implementándose en otros modelos y generaciones. En el caso del 992 Turbo, algunos de sus avances significativos son el control de tracción PTM, que distribuye el par entre ambos ejes, la aerodinámica activa o la avanzada tecnología aplicada al sistema de frenada.

Máximas prestaciones en toda la gama Porsche

Que las versiones Turbo son altamente prestacionales es indiscutible. Claro ejemplo de ello es el Cayenne Turbo S E-Hybrid, que, gracias al motor V8 biturbo y al motor eléctrico de 136 CV (100 kW), no solo ofrece una dinámica excepcional y un consumo muy bajo, sino que es la versión más potente de su gama.

La perfecta interacción de sus dos motores permite al Turbo S E-Hybrid ofrecer un funcionamiento eléctrico totalmente silencioso en determinadas circunstancias y una aceleración espectacular en el modo Sport Plus, algo que lo convierte en un modelo especialmente apasionante entre los híbridos.

El "concepto Turbo" también está presente en el Porsche Taycan

El Taycan es un modelo puramente eléctrico y, con él, queda claro que la denominación Turbo ya no es exclusiva de los modelos con turbocompresor. Es más, casi todos los vehículos actuales de Porsche utilizan este sistema de sobrealimentación y, sin embargo, el derecho a llevar el emblema 'Turbo' sigue estando reservado a los más tecnológicos de cada gama. En el caso del Taycan Turbo S, que es un modelo libre de emisiones, consigue la ansiada denominación gracias a su batería Performance Plus, a sus inversores de 600 amperios particularmente eficientes en los ejes delantero y trasero y, por supuesto, a sus impresionantes prestaciones.

El Taycan Turbo S es capaz de cubrir el 0-200 km/h en solo 9,6 segundos y puede repetir esta aceleración un número de veces prácticamente indefinido. Por su parte, los frenos PCCB de serie garantizan el máximo rendimiento en las detenciones. Con discos cerámicos de 420 milímetros de diámetro y pinzas monobloque de aluminio de 10 pistones, el Taycan Turbo S incorpora uno de los sistemas de frenado de mayor tamaño utilizados por Porsche en un automóvil de producción.

Triple tecnología: eléctrico, híbrido enchufable y combustión

Walliser fue Jefe de Desarrollo del 918 Spyder y sabe lo importante que es explorar los límites en el desarrollo de un automóvil. Especialmente si se trata de una versión Turbo, en la que el argumento pasional es absolutamente clave.

Esto último también explica por qué el emblema Turbo no solo se encuentra en coches con motor de combustión, sino también en vehículos que responden a otros conceptos de propulsión. Porsche afronta los retos de la movilidad del futuro con la triple tecnología de los motores eléctricos, híbridos enchufables y de gasolina. El uso inteligente de una tecnología eficiente y respetuosa con el medio ambiente no solo crea una mayor independencia de las materias primas fósiles, sino que también genera emociones aún más fuertes.

Un Porsche Turbo es siempre la punta de lanza de su segmento

El Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid, con una potencia de 700 CV (515 kW) y un par de 870 Nm, ofrece un nivel muy elevado de prestaciones y también una autonomía eléctrica que se ha incrementado en un 30% gracias a su nueva batería de 17,9 kWh. La berlina híbrida confirma ahora un hecho que lleva siendo una realidad desde hace 45 años: un Porsche Turbo se sitúa siempre a la cabeza de su segmento.

Consumption data

911 Turbo S (Predecessor model)

911 Turbo (Predecessor model)

911 Turbo Cabriolet (Predecessor model)

911 Turbo S Cabriolet (Predecessor model)

Taycan Turbo S (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: El concepto Turbo en la gama Porsche/fotos/img_1.jpg
Title: Frank-Steffen Walliser, Vicepresidente de la gama 911, 2020, Porsche AG
Subline: Frank-Steffen Walliser es, desde 2019, Vicepresidente de la gama 911, es decir, el máximo responsable del desarrollo del mítico deportivo.

Path: El concepto Turbo en la gama Porsche/fotos/img_2.jpg
Title: Cayenne Turbo S E-Hybrid, 2019, Porsche AG
Subline: El Cayenne Turbo S E-Hybrid en la carretera.

Path: El concepto Turbo en la gama Porsche/fotos/img_3.jpg
Title: Taycan Turbo S, verde Mamba metalizado, test de presentación a la prensa, Europa, 2019, Porsche AG
Subline: Porsche Taycan Turbo S: el máximo exponente de la deportividad eléctrica.

Path: El concepto Turbo en la gama Porsche/fotos/img_4.jpg
Title: Panamera Turbo S E-Hybrid, 2020, Porsche AG
Subline: Emblema Turbo en el Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/producto/2020/es-porsche-denominacion-turbo-tecnologia-punta-23121.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/db87cbdb-43cd-4cdf-b88e-d67d2e5b5cf1.zip

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