**Los nuevos modelos 911 GTS**

**Contenido**

Resumen: Mayores prestaciones, diseño marcado y sonido deportivo 2

Descendencia deportiva de la familia Porsche 911. Cinco nuevos GTS:

potencia multiplicada por cinco 5

Rendimiento y motor: más potencia gracias a los nuevos turbocompresores 5

El chasis: más bajo, más deportivo y, de forma opcional, con dirección activa

del eje trasero 8

Diseño y aerodinámica: más marcado y con mayor tracción 11

Porsche Communication Management: Infotainment fácil de usar 13

Sistemas de asistencia opcionales: mayor seguridad para un mayor rendimiento 15

Información sobre consumo 16

Resumen

**Mayores prestaciones, diseño marcado y sonido deportivo**

Los nuevos modelos Porsche 911 GTS le ofrecen aún más prestaciones y eficiencia. Puede elegir entre un total de cinco variantes: 911 Carrera GTS con tracción trasera, 911 Carrera 4 GTS con tracción total (tanto Coupé como Cabriolet) y 911 Targa 4 GTS. El nuevo turbocompresor del motor bóxer de 6 cilindros y 3 litros con alimentación biturbo confiere al deportivo una potencia adicional de 30 CV (22 kW) en comparación con el actual modelo 911 Carrera S, y de 20 CV (15 kW) respecto al modelo GTS anterior con motor atmosférico. Todos los modelos están disponibles con caja de cambios manual de 7 velocidades o, de forma opcional, con caja de cambios de doble embrague Porsche (PDK).

**Tracción** El motor bóxer biturbo de 6 cilindros y 3 litros con el nuevo turbocompresor tiene una potencia de 450 CV (331 kW). Su par motor máximo es de 550 Nm, disponible entre 2.150 y 5.000 rpm.

**Prestaciones** El nuevo 911 Carrera 4 GTS Coupé con caja de cambios de doble embrague Porsche (PDK) y paquete Sport Chrono acelera de 0 a 100 km/h en 3,6 segundos. La velocidad máxima del modelo 911 Carrera GTS Coupé con tracción trasera y cambio manual es ahora de 312 km/h. El consumo se ha reducido hasta 0,6 l/100 km en comparación con los modelos anteriores con motor atmosférico.

**Chasis** Con la amplia carrocería del Carrera 4, todos los modelos GTS cuentan con un mayor ancho de vía. Esto reduce su inclinación y mejora todavía más la estabilidad al tomar las curvas. El GTS equipa de serie llantas de 20 pulgadas pintadas en negro satinado con anclaje central, tomadas del Turbo S. El chasis deportivo activo con Porsche Active Suspension Management (PASM) reduce la altura de la carrocería del GTS Coupé 10 mm en comparación con el 911 Carrera S. En los GTS, el paquete Sport Chrono viene de serie. Si lo desea, la dirección activa del eje trasero mejora la maniobrabilidad y le ofrece aún más estabilidad a altas velocidades.

**Diseño y**

**aerodinámica** En apariencia, el GTS con nuevo carenado deportivo se diferencia del resto de modelos Carrera y Targa. La parte delantera, que está optimizada desde el punto de vista aerodinámico, dispone de un spoiler delantero más bajo que, junto con una elevada altura de despliegue del spoiler trasero, disminuye los coeficientes de sustentación en el eje delantero y trasero. En la parte trasera, las modificaciones siguientes hacen que el GTS sea inconfundible: ópticas traseras oscurecidas, anagramas en negro, la rejilla de entrada de aire y la salida de escape central en color negro. La tracción trasera se diferencia visualmente por un embellecedor negro que sustituye a la franja de luces entre las ópticas traseras. El retrovisor exterior con diseño deportivo y las llantas con anclaje central pintadas en negro satinado completan el lateral del vehículo. Además, el 911 Targa 4 GTS incluye por primera vez de serie un arco Targa en color negro.

**Sonido** El sistema de escape deportivo de serie junto con un reducido aislamiento confieren ese sonido GTS característico.

**Interior** Habitáculo deportivo: Los pasajeros del GTS disfrutarán de asientos deportivos de Alcántara con nuevas costuras. Los embellecedores son de aluminio pulido y anodizado en negro. La corona del volante, la consola central y los reposabrazos están revestidos de Alcántara. Si lo desea, puede quitar los asientos traseros del modelo Coupé, si quiere reducir aún más el peso.

**Infotainment** La función Porsche Communication Management (PCM) con pantalla táctil es tan fácil de usar como un smartphone. Se incluye de serie, y como novedad la app Porsche Track Precision, que por primera vez se puede utilizar en todos los modelos GTS. El perfeccionamiento de la app procedente del automovilismo de competición le permite registrar automáticamente, mostrar en detalle y analizar los datos de conducción en su smartphone.

Descendencia deportiva de la familia Porsche 911

Cinco nuevos GTS: potencia multiplicada por cinco

Los cinco nuevos modelos GTS reúnen las características más deportivas y emocionantes del 911 Carrera y de la gama 911 Targa. Están especialmente destinados a los conductores deportivos más exigentes que saben apreciar una gran aptitud utilitaria. Además de las características orientadas a las prestaciones, los modelos GTS incluyen un equipamiento de serie de alto nivel.

Ya en 1963, el 904 Carrera GTS incorporó la tecnología de un automóvil de carreras a un deportivo con homologación de calle. A este le sucedieron el 924 GTS y el 928 GTS, que continuaron con este principio en los años 80 y 90. En 2010 se celebró su renacimiento con el 911 Carrera GTS (tipo 997). Desde entonces se han distribuido 15.334 modelos GTS del icónico deportivo 911 en todo el mundo.

**Rendimiento y motores: más potencia gracias a los nuevos turbocompresores**

El corazón de todo Porsche es su motor. En la parte trasera del nuevo modelo 911 GTS se encuentra un motor bóxer biturbo de seis cilindros y 3 litros de 450 CV (331 kW). Su par motor máximo es de 550 Nm, disponible entre 2.150 y 5.000 rpm. El motor proporciona una potencia de 30 CV (22 kW) más que el 911 Carrera S y 20 CV (15 kW) más que el modelo GTS anterior con motor atmosférico. Esto es posible gracias al nuevo turbocompresor y al aumento de la presión de sobrealimentación. El resultado son unas valores mejorados, una aceleración más rápida y una velocidad máxima aún mayor. En comparación con los modelos S actuales, todos los modelos GTS aceleran de 0 a 100 km/h al menos 0,2 segundos más rápido. El primero en llegar a la meta es el 911 Carrera 4 GTS Coupé con caja de cambios PDK en modo Sport Plus, que solo necesita 3,6 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h. La velocidad punta de todos los modelos GTS supera los 300 km/h. La más alta es la del Coupé con caja de cambios manual y tracción trasera que alcanza los 312 km/h (4 km/h más que el modelo S comparable).

Pero no solo esto: El GTS combina sus grandes cualidades en términos de aceleración con una dinámica transversal excelente. El 911 Carrera GTS con neumáticos de serie es capaz de completar el circuito Nürburgring Nordschleife con sus 73 curvas y una longitud de tramo de 20,83 km en 7:26 minutos. Por tanto, es 12 segundos más rápido que su predecesor y 4 segundos más rápido que el actual 911 Carrera S.

Con la introducción del modelo GTS, Porsche ofrece unos neumáticos deportivos de alto rendimiento (Ultra High Performance, UHP) nuevos con homologación de calle especialmente optimizados para circuitos de competición. Puede adquirirlos para todos los modelos 911 actuales a través de los Centros Porsche y adaptar la composición, dibujo y profundidad del perfil del neumático a sus necesidades para obtener un mayor rendimiento. Los neumáticos UHP permiten tiempos de vuelta rápidos y constantes en competición. Con este equipamiento, el GTS puede realizar el circuito Nürburgring Nordschleife 4 segundos más rápido. En formato de 20 pulgadas, los neumáticos del tren delantero miden 245/35, y los del tren trasero, 305/30.

Pero para valorar el rendimiento de un GTS no solo se considera la mera potencia, sino también el sonido del motor. El sistema de escape deportivo con las salidas de escape central en color negro confiere al motor bóxer un sonido único. El ronco bufido al revolucionar el vehículo y el breve toque del acelerador, que en el modo Sport y Sport Plus incluye la función de aceleración intermedia automática, generan el sonido típico del 911. Gracias a la interacción especial del motor y del control de las válvulas de escape, así como a un menor aislamiento, los modelos GTS tienen un sonido aún más emocionante. Este distintivo sonido imprime aún más carácter al vehículo.

Pero el GTS sigue siendo económico: pese a la elevada potencia, el 911 Carrera GTS con caja de cambios PDK solo consume 8,3 l/100 km según NEDC. Esto se corresponde con unas emisiones de CO2 de 188 g/km.

Todos los modelos 911 GTS incluyen de serie una caja de cambios de 7 velocidades que transmite la potencia al eje trasero. Como alternativa, puede escoger la caja de cambios de doble embrague Porsche (PDK) de siete velocidades. La caja de cambios PDK combina el alto nivel de eficiencia mecánica de una caja de cambios manual con la comodidad de conducción de las cajas de cambios automáticas. El rápido cambio de marchas sin interrupción de la fuerza de tracción y el ligero incremento del par en los modos Sport mejoran los valores de aceleración y permiten tiempos de vuelta más rápidos. Al mismo tiempo, la óptima amplitud y estrategia de cambio de la caja de cambios PDK mejora la eficiencia.

Características prácticas y de serie para los modelos GTS: en el paquete Sport Chrono, se pueden seleccionar diferentes modos de conducción a través del selector de modo integrado en el volante: Normal, Sport, Sport Plus e Individual. Si se activa el modo Sport, el motor reacciona de forma aún más directa. En este modo, el PDK está diseñado para ofrecer los tiempos de reacción más cortos y puntos de cambio óptimos para una aceleración máxima. El cambio a una marcha inferior se realiza más rápido y se aprovechan más las marchas. Cuando se cambia a una marcha inferior se produce una elevación intermedia del régimen. En el modo Sport Plus, estas características son aún más pronunciadas para obtener el máximo rendimiento. En este modo, la función Launch Control permite también un arranque de carrera. En los vehículos con caja de cambios PDK también se puede activar la función Sport Response a través del selector. De este modo, el motor y la caja de cambios se preparan para ofrecer el despliegue de potencia más rápido posible, esto es, una respuesta máxima de aproximadamente 20 segundos.

**El chasis: más bajo, más deportivo y, de forma opcional, con dirección activa del eje trasero**

Una cosa es la potencia y la aceleración longitudinal, y otra alcanzar una elevada velocidad en curvas y la máxima precisión de conducción. En el diseño de los modelos GTS, los desarrolladores se centraron en conferir un carácter aún más deportivo a los componentes del chasis. El fundamento es una anchura de vía ampliada en comparación con el Carrera S, que mide 1.544 milímetros en el eje trasero, también en los modelos con tracción trasera. Las ventajas que ofrece son una inclinación reducida y una estabilidad mejorada al tomar curvas.

El sistema de suspensión adaptativo de serie Porsche Active Suspension Management (PASM) ofrece a los GTS Cabriolet y a los GTS Targa una mejor adherencia al suelo y precisión en el comportamiento de la dirección. Los GTS Coupé disponen de un chasis deportivo con PASM exclusivo, que reduce la altura de la carrocería otros 10 mm. Además, otros sistemas de serie mejoran el comportamiento de la dirección, la precisión y la agilidad de los modelos GTS: en el caso de los modelos con caja de cambios manual, se incluye, por ejemplo, la tecnología Porsche Torque Vectoring (PTV) y el bloqueo transversal mecánico del eje trasero; en el caso de los modelos GTS con PDK, la tecnología Porsche Torque Vectoring Plus (PTV+) y el bloqueo transversal del eje trasero controlado de forma electrónica. Los dos sistemas se ocupan de realizar una intervención selectiva en los frenos en la rueda trasera de la cara interior de la curva y favorecen la tracción con una aceleración fuerte al salir de las curvas cerradas. La estabilización activa del balanceo (PDCC) opcional se adapta a la alta potencia de los modelos GTS.

El chasis del GTS cuenta con una mayor estabilidad direccional, una respuesta de la dirección más precisa y un compartimento de la dirección más neutral. Además, en los modelos GTS se utilizan las pastillas de freno del 911 Turbo, que son un 16 % más grandes, y unos discos de freno delanteros de 350 x 34 mm (10 mm más de diámetro). Están fijados con una nueva campana interior de aluminio que reduce las masas no suspendidas y contribuye a mejorar la dinámica del vehículo.

Los frenos disponen de una ventilación óptima y se sujetan con mordazas de freno pintadas en rojo; ofrecen unos valores de desaceleración de primera, también con cargas térmicas elevadas en circuitos de competición. Los modelos GTS están equipados de serie con llantas de 20 pulgadas de color negro con anclaje central. La anchura de las llantas con anclaje central se ha incrementado media pulgada más que en el 911 Carrera S en los dos ejes: ahora miden 9 pulgadas en el eje delantero y 12 pulgadas el trasero. De esta forma se amplía la superficie de apoyo del neumático y se mejora el agarre.

Por primera vez, todos los modelos GTS incorporan de forma opcional la dirección activa del eje trasero, por la que el sistema dirige las ruedas traseras en el sentido contrario a las delanteras si la velocidad es inferior a 50 km/h aproximadamente. Esto provoca un acortamiento virtual de la distancia entre ejes. De esta forma se reduce el diámetro de giro, el comportamiento de la dirección en las curvas es claramente más dinámico y las maniobras notablemente más ligeras.

A velocidades de más de 80 km/h, el sistema dirige las ruedas traseras en la misma dirección que las delanteras. El resultado es un alargamiento virtual de la distancia entre ejes y un aumento de la estabilidad de conducción, por ejemplo, en cambios rápidos de carril en las autovías. Además, la desmultiplicación de la dirección en el eje delantero es un 10 % más directa.

La combinación del PASM y de los apoyos dinámicos del motor del paquete Sport Chrono ofrecen una dinámica de conducción aún mayor. El sistema regulado electrónicamente minimiza las vibraciones del tren propulsor y reduce los movimientos que influyen en la dinámica del vehículo debido a la masa total del tren propulsor. Por lo tanto, combina las ventajas de los soportes de motor duros y blandos: en los cambios de carga y en las curvas rápidas, el vehículo responde con una estabilidad notablemente mayor, pero, en las carreteras irregulares, el confort de marcha se mantiene completamente. Por tanto, todos los modelos GTS: combinan la elevada potencia del motor con la precisión de conducción típica de los deportivos.

La función Porsche Stability Management (PSM), que regula automáticamente la estabilización en el margen límite de la dinámica de conducción, determina continuamente la dirección de la marcha, la velocidad del vehículo y de guiñada, así como la aceleración transversal del vehículo. La función PSM mejora la tracción del vehículo cuando acelera en diferentes superficies. La novedad y principal elemento del paquete Sport Chrono de serie es el modo PSM Sport. Los conductores con ambiciones deportivas podrán tantear el margen límite del vehículo en el modo PSM Sport, por ejemplo, en circuitos de competición o en los entrenamientos de invierno. En comparación con el PSM On, la función permite mayores movimientos de guiñada sobre el eje vertical y más deslizamiento en las ruedas motrices.

Diseño y aerodinámica: más marcado y con mayor tracción

Los nuevos modelos GTS no solo se diferencian del resto de modelos 911 desde el punto de vista técnico, sino también en apariencia. Todos los vehículos GTS disponen de una carrocería 911 Carrera 4 con 44 mm más de ancho en los pasos de ruedas del eje trasero y el ancho de vía del 911 de tracción total.

Los modelos GTS se diferencian visualmente del resto por su nuevo carenado con diseño deportivo, labios de spoiler negros y mayores orificios de ventilación. La parte delantera, que está optimizada desde el punto de vista aerodinámico, dispone de un spoiler delantero más bajo que, junto con una elevada altura de despliegue del spoiler trasero, disminuye una vez más los coeficientes de sustentación en el eje delantero y trasero. Con la ampliación de los orificios de ventilación se incrementa, además, la potencia de refrigeración. Esto favorece la dinámica del vehículo y, por tanto, el rendimiento en pista. El modelo equipa de serie ópticas bixenón con Porsche Dynamic Light System (PDLS) y una cubierta del sistema lavafaros pintada en negro que completan el diseño frontal del GTS. También dispone opcionalmente de faros LED oscurecidos.

En los laterales, el GTS se reconoce por el diseño deportivo de los retrovisores exteriores con base en negro y anagramas GTS del mismo color. El 911 Targa 4 GTS se caracteriza por su arco, que por primera vez es de color negro. Todos los modelos GTS están equipados con llantas de 20 pulgadas con anclaje central. Estas llantas se reservaban hasta el momento para los modelos 911 Turbo. Lo que sí es exclusivo de los modelos GTS es su acabado negro brillante satinado.

En la parte trasera, destacan las ópticas traseras y la salida de escape en negro. Además, los listones pintados en negro acentúan la rejilla de entrada de aire y el anagrama GTS en el portón trasero. En los vehículos de tracción trasera, un embellecedor negro sustituye a la franja de luces de los modelos de tracción total. De forma opcional, el paquete Sport Design ofrece un discreto spoiler trasero que confiere una apariencia aún más deportiva.

El habitáculo también contribuye a que tenga una intensa experiencia de conducción deportiva. Los asientos deportivos Plus de serie (4 vías, eléctricos) ofrecen gran sujeción al conductor y al acompañante pero, al mismo tiempo, gran comodidad. La parte central del asiento es de Alcántara como en todos los modelos GTS. La nueva costura en la superficie de los asientos diferencia al GTS de los modelos Carrera y Carrera S. También se incluye de serie el volante deportivo GT, con un diámetro de 360 mm y revestimiento de Alcántara. El paquete de interior ofrece de forma opcional las costuras de GTS y el cuentarrevoluciones en colores de contraste.

Los embellecedores de aluminio pulido y anodizado en negro hacen que, en el habitáculo del GTS, se respire un ambiente de carrera. Sobre los embellecedores se ha grabado el anagrama GTS en negro. Estos anagramas también se encuentran sobre el cuentarrevoluciones y los reposacabezas. Si retira los asientos traseros del modelo Coupé, verá grabado otro anagrama GTS sobre la alfombrilla del túnel central. También cuando se inicia la pantalla TFT se saluda a los pasajeros con el anagrama GTS.

Asimismo, dispone del paquete de interior opcional GTS, que incluye cinturones, anagramas bordados en los reposacabezas, así como costuras en los asientos y alfombrillas en los colores de contraste: rojo carmín y plata rodio. También puede seleccionar el color del cuentarrevoluciones. Los embellecedores son de carbono.

## Porsche Communication Management: Infotainment fácil de usar

En los nuevos modelos 911 Carrera GTS, el Porsche Communication Management (PCM) incluye de serie el módulo de navegación online, el control de voz y la integración de Porsche Connect. Igual que con el smartphone, el PCM le permite utilizar el control gestual multitáctil en la pantalla de 7 pulgadas. Además, también puede escribir a mano. Podrá conectar el teléfono móvil o su smartphone a través de la WLAN. La bandeja para smartphone del reposabrazos central optimiza la recepción de la red móvil.

Asimismo, dispone de información de tráfico en tiempo real para navegar de forma rápida y fiable. De esta forma, se ofrece al conductor un rápido resumen de la situación del tráfico y una adaptación dinámica de la ruta. Además, dispone de numerosos servicios Porsche Connect. Puede encontrar información detallada sobre los servicios Connect por país y vehículo en www.porsche.com/connect.

Además del equipamiento de serie, dispone del paquete Sport Chrono. Este ofrece además del cronómetro del salpicadero y del cronómetro digital en el cuadro de instrumentos, un indicador de rendimiento en el PCM. Por primera vez, los nuevos modelos GTS disponen de la app Porsche Track Precision perfeccionada. La app para smartphones que procede del automovilismo de competición permite el registro automático, la indicación y el análisis detallado de los datos de conducción en circuito a través de la conexión directa al sistema del vehículo. Se pueden crear y registrar vueltas propias a partir de los 130 circuitos predefinidos en todo el mundo. Si no encuentra el circuito que desea, la app le permite introducir su propio recorrido.

Cuando introduce el circuito, la app muestra en el smartphone la dinámica de conducción. Junto a los tiempos de vuelta y de sección aparecen desviaciones animadas sobre una vuelta de referencia. Para ello, la app utiliza datos de alta precisión del vehículo extraídos directamente del PCM en conexión con un GPS. El análisis gráfico de los datos de conducción, así como el análisis de video, ayudan a que el conductor mejore continuamente su conducción. Para efectuar el análisis de video se utiliza la propia cámara del smartphone, que se complementa con datos de conducción animados. A fin de recibir una perspectiva adicional durante la conducción, se puede utilizar el video de una segunda cámara externa. El análisis de los datos de conducción y la comparación con otros trayectos permite optimizar rápidamente los puntos de frenada y las trazadas ideales. Además, la app le indica de forma acústica el tiempo de vuelta y le permite compartir la marca con sus amigos a través de las redes sociales. Asimismo, podrá exportar los análisis de video o los datos de conducción registrados. Con el software adicional también podrá realizar un análisis detallado a través del PC. Los propietarios de un Apple Watch también pueden controlar algunas funciones por la app. Por ejemplo, pueden medir su frecuencia cardíaca durante la conducción y registrarla para analizarla posteriormente.

Sistemas de asistencia opcionales: mayor seguridad para un mayor rendimiento

Gracias a los sistemas de asistencia que se ofertan, los modelos 911 GTS pueden adaptarse a sus necesidades personales: el control de velocidad (Tempostat) opcional frena moderadamente si se supera la velocidad predeterminada en una pendiente. El control de velocidad con regulador de distancia ACC (opcional) está disponible junto con la caja de cambios PDK a través de una función de navegación a vela. Además, cuando se circula en caravana, se abren los embragues, lo que ahorra combustible y aprovecha la inercia de las ruedas sin tracción.

El asistente de cambio de carril aumenta la seguridad de los modelos GTS en las autovías de varios carriles. El sistema supervisa la zona que hay detrás del vehículo y los ángulos muertos a través de los sensores de radar de la parte trasera. En rangos de velocidad de aproximadamente 30 a 250 km/h, el asistente advierte al conductor por medio de una luz de advertencia en la zona triangular del retrovisor si hay vehículos que se aproximen rápidamente por detrás o en ángulo muerto. Si mientras tanto el conductor acciona el intermitente o el sistema detecta que quiere cambiar de carril, la luz de advertencia se ilumina cuatro veces. Ya en autopista el asistente de cambio de carril mejora su comodidad y seguridad, pero no interviene en la dirección del vehículo y puede desactivarse en cualquier momento.

**Información sobre consumo**

**911 Carrera GTS:** consumo de combustible combinado: 9,4-8,3 l/100 km;   
en ciudad 12,9-10,7 l/100 km; en carretera: 7,3-6,9 l/100 km;   
emisiones de CO2 214-188 g/km

**911 Carrera 4 GTS:** consumo de combustible combinado: 9,7-8,5 l/100 km;   
en ciudad 13,3-10,9 l/100 km; en carretera: 7,6-7,1 l/100 km;   
emisiones de CO2 220-192 g/km

**911 Targa 4 GTS:** consumo de combustible combinado: 9,7-8,7 l/100 km;   
en ciudad 13,3-11,2 l/100 km; en carretera: 7,6-7,3 l/100 km;   
emisiones de CO2 220 – 196 g/km