



PORSCHE



El Porsche 911 Carrera Cabriolet

Dossier de prensa

Contents

El Porsche 911 Carrera Cabriolet

La fascinación del automóvil deportivo en su forma más fresca 4

Diseño e interior

Reinterpretación de líneas clásicas 7

Capota y aerodinámica

**Innovador techo de construcción ligera
con elementos de magnesio** 12

Motor y propulsión

Mayores potencia y eficiencia 16

Chasis y frenos

Mayor versatilidad entre confort y deportividad 20

Carrocería

Carrocería más rígida con una mayor proporción de aluminio 24

Sistemas eléctrico y electrónico

Faros LED inteligentes para una mejor visibilidad 25

Historia

Del n.º 356 «N.º 1» Roadster al 911 Cabriolet 32

911 Carrera S Cabriolet: consumo combinado de combustible 9,1 l/100 km;
emisiones combinadas de CO₂ 208 g/km

911 Carrera 4S Cabriolet: consumo combinado de combustible 9,0 l/100 km;
emisiones combinadas de CO₂ 207 g/km

Los valores de consumo y de emisiones de CO₂ se determinan según el nuevo procedimiento de medición WLTP. Por ahora no se han indicado los valores NEDC derivados. Estos valores no son comparables con los determinados con los procedimientos de medición NEDC utilizados hasta ahora.

Puede encontrar más información sobre el consumo de combustible oficial y las emisiones de CO₂ específicas oficiales de nuevos automóviles en la «Guía sobre el consumo de combustible, las emisiones de CO₂ y el consumo de corriente de nuevos automóviles» que se puede obtener en todos los puntos de venta y en DAT gratuitamente.

El Porsche 911 Carrera Cabriolet

La fascinación del automóvil deportivo en su forma más fresca

El nuevo Porsche 911 Carrera Cabriolet ofrece placer en la conducción sin filtro. La variante de aire libre de la octava generación del 911 saldrá solo cuatro meses después del estreno mundial del coupé. El Cabriolet tiene una importancia especial para el fabricante de automóviles deportivos: el primer deportivo de Porsche, el «N.º 1» Roadster 356 de 1948, fue un descapotable. Su capota estaba hecha de una simple lona. Desde 1982, las versiones descapotables completas enriquecen también la familia 911, en gran parte, desde 1987 con techos de alta tecnología con accionamiento eléctrico.

El nuevo 911 Carrera S Cabriolet se presenta con la construcción de techo más moderna que puede ofrecer Porsche. El sistema electrohidráulico, aún más ligero, abre y cierra la capota de tela en solo doce segundos y a velocidades de hasta 50 km/h, incluso durante la marcha. El panel cortavientos integrado se eleva en dos segundos, igualmente con accionamiento eléctrico, y reduce las corrientes de aire en el interior.

También en estado cerrado, el nuevo Cabriolet es una maravilla: la compacta línea del techo refleja la silueta inconfundible del coupé. Los contracerchos planos especiales de magnesio evitan que el Soft-Top se vaya hinchando al conducir a altas velocidades y aseguran, a su vez, la protección óptima de los pasajeros. La luneta trasera de vidrio calefactable mejora la visión panorámica y el sistema automático de protección antivuelco, la seguridad. Una capa adicional de material termoaislante e insonorizante asegura el confort con cualquier tiempo.

El nuevo descapotable Carrera posee todas las innovaciones de la nueva generación del 911.

Resumen de las principales novedades:

Propulsión	911 Carrera S Cabriolet: Potente motor bóxer biturbo de seis cilindros, 3,0 litros más grande y 331 kW (450 CV); filtro de partículas de gasolina (OPF); turbocompresores en disposición simétrica con rotores de compresor y de turbina ampliados; válvulas Wastegate con control eléctrico; par máximo de 530 Nm entre 2300 rpm y 5000 rpm.
Caja de cambios	Nuevo cambio de doble embrague Porsche (PDK) de ocho marchas, relaciones de transmisión más amplias y nuevo cambio rápido.
Propulsión	Opción de tracción trasera (Carrera S) y tracción en las cuatro ruedas (4S); nuevo diferencial delantero con refrigeración por agua en la Carrera 4S.
Prestaciones	Carrera S (4S): Aceleración de 0 a 100 km/h en 3,9 (3,8) segundos; con paquete Sport Chrono opcional en 3,7 (3,6) segundos. Velocidad máxima 306 (304) km/h.
Eficiencia	El 911 Carrera S Cabriolet cumple la normativa de emisiones Euro 6d Temp y consume 8,9 (4S: 9,0) litros/100 km (valor NEDC correlacionado, combinado). Emisiones de CO ₂ combinado: 205 (206) g/km.
Chasis	Llantas de 20 pulgadas delante, 21 pulgadas detrás; vía del eje delantero 46 mm más ancha, vía del eje trasero del Carrera S 39 mm más ancha; por primera vez como opción en el Cabriolet: chasis deportivo PASM con carrocería rebajada en 10 mm; el nuevo modo WET detecta calzadas mojadas.

Carrocería

Nueva estructura de carrocería con una mayor proporción de aluminio; los soportes de motor especiales aumentan la rigidez a la torsión y reducen las vibraciones; alerón trasero adaptable con un ángulo de inclinación más empinado con el techo abierto; faros con matriz LED inteligentes PDLs Plus.

Diseño e interior

Reinterpretación de líneas clásicas

El nuevo 911 se presenta más ancho, más seguro de sí mismo y más musculoso. Las líneas parecen familiares, llevan inequívocamente el ADN de diseño Porsche, pero aun así son claramente nuevas. Esto no se ve alterado por la capota de tela resistente a la deformación del descapotable. Recoge la curva de la denominada «flyline» y la continúa hasta la parte trasera. El color de la capota de tela se puede elegir entre negro, azul oscuro, marrón y rojo. Los nuevos faros LED de serie y el capó al estilo de las generaciones anteriores del 911 combinan temáticas formales avanzadas, perfeccionando las características de diseño típicas de la marca. Los guardabarros hasta 45 mm más anchos y las ruedas más grandes en el eje trasero confieren al nuevo 911 un aspecto aún más llamativo. La parte trasera reestructurada con la nueva banda de luces LED continua, el espóiler más ancho y la llamativa tercera luz de freno resaltan el efecto de anchura.

Capó al estilo de la serie G

La parte delantera recupera un aspecto tradicional de los 911 tempranos de la serie G: la tapa de maletero alargada hacia delante con una llamativa cavidad delante del parabrisas. Ambos elementos alargan visualmente la parte frontal y le prestan una dinámica visual. A la vez, los faros principales LED de nuevo desarrollo reflejan el avance tecnológico del 911. Con la típica forma redonda y elevada del 911, quedan incorporados de manera prácticamente imperceptible en los guardabarros. Sobre todo, el diseño adaptado a la tecnología de los faros principales con matriz LED opcionales destaca visualmente. La luz diurna optimizada refuerza aún más la presencia del 911.

Carrocería ancha con superficies planas

Con la misma distancia entre ejes, el nuevo 911 es 20 milímetros más largo, pero sobre todo considerablemente más ancho: a nivel general, 45 milímetros más en el eje delantero y 44 milímetros más en el eje trasero del Carrera S. En consecuencia, el nuevo 911 tiene un aspecto más plano, sobre todo desde delante. Las modernas líneas rectas del frontal continúan de manera consecuente en la vista lateral. La puerta parece estar sujeta directamente entre los guardabarros delantero y trasero. Está incorporada de manera lineal y sin adornos superfluos. La caída del lateral, que se inicia en un

punto netamente más bajo que en el modelo anterior, crea un centro de gravedad visualmente más bajo y resalta la apariencia más compacta del nuevo 911. Las llantas en el eje trasero con una medida aumentada en una pulgada subrayan esta impresión. Los tiradores de puerta enrasados que salen eléctricamente por proximidad y el diseño anguloso más aerodinámico de los retrovisores exteriores completan el diseño potente y depurado del flanco del vehículo. Los retrovisores exteriores, con una forma totalmente nueva, están optimizados para reducir al máximo el ruido del viento y se pueden replegar eléctricamente de modo opcional. Opcionalmente, la parte inferior negra de serie también se puede suministrar en el color del vehículo.

Parte trasera con nuevo arco de luces LED

La parte trasera con sus entradas pronunciadas y su remate bajo es una característica arquetípica del 911. En el Cabriolet, está dividida en tres elementos desde el punto de vista funcional: debajo del capó trasero con apertura eléctrica se encuentra la estructura de capota de varias partes, plegada en forma de Z. El amplio alerón trasero está adaptado a la forma del capó. Todo el remate trasero corresponde, en gran parte, al del Coupé. El nuevo arco de luces LED de una pieza y la matrícula situada a muy baja altura confieren un dramatismo adicional a la parte trasera y diferencian claramente la nueva generación frente a los modelos anteriores. Las láminas dispuestas verticalmente de la toma de aire recogen las líneas de la luneta trasera. En el Cabriolet, la distancia entre la toma de aire y el cristal es ligeramente mayor que en el Coupé debido a la remodelación del capó trasero. La tercera luz de freno dispuesta en posición centrada está integrada en el desarrollo de las láminas. Dado que queda cubierta cuando el alerón trasero está desplegado, este lleva incorporada una segunda luz de freno.

Como característica distintiva, los modelos con propulsión trasera tienen láminas negras, mientras que los modelos con tracción total disponen de insertos cromados en la parrilla trasera. El alerón trasero situado directamente por debajo de la toma de aire ha sido ensanchado considerablemente. Ahora se extiende casi hasta el borde exterior de las luces traseras.

El detalle más llamativo en la parte trasera es el nuevo arco de luces LED continuo. Ninguna junta o costura interrumpe esta banda de luces. Esto confiere al nuevo 911 un diseño nocturno inconfundible. Las luces traseras integradas han permitido rediseñar los intermitentes. Encierran la banda de luces y

le proporcionan una sujeción visual. Al mismo tiempo, enmarcan el anagrama tridimensional Porsche. Por debajo, la denominación de modelo se presenta en una fuente de nuevo diseño. Esta representa un homenaje moderno al estilo utilizado en Porsche en la década de los 70.

El faldón trasero vuelve a recoger el tema de un grafismo conexo. Esto ha sido posible al desplazar la matrícula hacia abajo, situándola entre los tubos finales del sistema de escape. Estos se encuentran ahora integrados a ras en la parte trasera, permitiendo el remate de la misma hacia abajo sin interrupciones visuales. La integración de los reflectores y las salidas de aire exteriores en el segmento negro de la parte trasera confiere a esta un aspecto más tranquilo, lineal y ancho.

Interior de nuevo desarrollo

El interior completamente nuevo representa un hito en el desarrollo del 911. El nuevo puesto de conducción es una reminiscencia de las virtudes que distinguían ya a la primera generación del 911: líneas depuradas y claridad formal. Ahora, el tradicional cuentarrevoluciones analógico queda flanqueado por dos pantallas de forma libre sin marco que parecen flotar. Al igual que en el 911 original, el tablero de instrumentos se extiende por todo el ancho entre dos planos de aletas horizontales. En el centro, un panel de control con cinco pulsadores con la estética de los clásicos interruptores basculantes establece la conexión con la consola central con un panel táctil integrado. Ya no existe ninguna llave de contacto. El nuevo 911 dispone de serie de Keyless Go y un interruptor giratorio para arrancar el motor: naturalmente, a la izquierda de la columna de dirección. La precisión analógica y la integración digital se funden armoniosamente.

El tablero de instrumentos posee un plano de control horizontal separado de color negro debajo de la aleta en forma de techo. Delante del conductor dominan los cinco clásicos instrumentos redondos de Porsche con el cuentarrevoluciones analógico en el centro. Los bordes de vidrio descubiertos de las pantallas de forma libre de siete pulgadas resaltan su elegancia y ligereza.

Al lado, la nueva pantalla táctil de 10,9 pulgadas del PCM está incorporada al ras. La superficie decorativa delante de la unidad de mando sirve para apoyar las manos y facilita el manejo rápido y sin distracciones. Por debajo se encuentra una nueva unidad de interruptores con cinco teclas que permiten acceder directamente a las funciones más importantes del vehículo. Gracias a su situación

expuesta, su manejo es intuitivo. En función del volumen de equipamiento, allí se puede, por ejemplo, activar el Wet Mode con la ayuda de un botón o seleccionar un ajuste más duro de los amortiguadores PASM. La salida de aire central representa la transición con la consola central, cuya superficie táctil abrillantada se corresponde con la pantalla del PCM.

Nueva opción: Ionizador para el aire puro

Otra novedad es el ionizador opcional situado en la corriente de aire del climatizador automático. Este reduce el número de gérmenes y de otras sustancias nocivas presentes. Se mejora así la calidad del aire en el habitáculo, lo cual se traduce en una sensible mejora del bienestar.

Se han reducido las funciones de la palanca selectora para el cambio de doble embrague (PDK), con lo cual es considerablemente más compacta que hasta ahora. Esto es posible gracias al control puramente electrónico del nuevo PDK de ocho velocidades. La temática formal y la textura de superficie están adaptadas al diseño de los interruptores táctiles. El revestimiento de puerta claramente estructurado con su sencillez purista combina la elegancia con una alta funcionalidad y ofrece mucho espacio para guardar objetos.

La nueva generación de volantes pone los principios típicos de Porsche, tales como la ligereza y la precisión, en una forma aún más llamativa y atractiva. Los elementos de mando multifunción se incorporan armoniosamente en el volante y resaltan su carácter liviano. Con su nuevo diseño visual, el conmutador de modos se presenta con un estilo más moderno y un manejo más sencillo. También las palancas en la columna de dirección han sido rediseñadas, perfeccionando la funcionalidad y la ergonomía. Opcionalmente, los volantes GT están disponibles en diferentes versiones. Todos los volantes tienen un diámetro de 360 milímetros.

La siguiente generación de asientos con una mayor comodidad

También los asientos han sido revisados a fondo. La nueva construcción ligera reduce el peso del vehículo en unos tres kilos. La geometría modificada ofrece una sujeción lateral mejorada considerablemente en la zona de los hombros. Aunque el asiento se encuentra cinco milímetros más bajo y posee una superficie ligeramente más estrecha, la comodidad ha mejorado notablemente. Los

asientos también recogen el manejo sencillo de los 911 anteriores; su función abatible se acciona de forma ergonómicamente más sencilla a través de los clásicos lazos de cuero. Un nuevo esquema de costuras en combinación con el elemento de respaldo completamente nuevo crea un aspecto fuertemente diferenciado que se incorpora armoniosamente en la imagen global del habitáculo. También los asientos traseros del nuevo 911 han sido mejorados. Poseen un respaldo 20 milímetros más alto y una superficie de asiento más ancha.

Además, es posible personalizar los respaldos del asiento deportivo Plus. En este ámbito se dispone de una amplia selección de elementos decorativos. Por ejemplo, la banda central posterior del respaldo se puede embellecer con insertos de cuero, madera, aluminio pulido o carbono. Incluso es posible integrar elementos esmaltados.

Los lados interiores de las puertas, que también han sido rediseñados por completo, recogen las líneas horizontales del tablero de instrumentos. Los elementos decorativos metálicos de la puerta tienen un acabado de alta calidad y se funden con los abrepuertas de nuevo diseño, formando una unidad visual. Esta nueva geometría de las superficies decorativas en combinación con una extensa oferta de acabados exclusivos garantizan múltiples posibilidades de personalización.

Por primera vez, Porsche ofrece para el 911 un equipamiento parcial de cuero en los colores negro o gris pizarra como opción. Las bandas centrales de los asientos, los laterales de los asientos y los reposacabezas delanteros están ejecutados en cuero auténtico liso. El mismo material se utiliza para el revestimiento de la parte superior del cuadro de mandos y el panel de puerta. Al igual que en el modelo anterior sigue estando disponible, como opción, un equipamiento completo de cuero. Como novedad se ofrece adicionalmente la opción de costuras decorativas en color de contraste. El volante también se suministra con una costura de contraste. El equipamiento de cuero está disponible en los colores negro, gris pizarra, azul grafito o rojo burdeos.

Capota y aerodinámica

Innovador techo de construcción ligera con elementos de magnesio

Un detalle llamativo del 911 Carrera Cabriolet es la exclusiva capota con contracerchos planos. La tecnología innovadora permite crear una curvatura de la capota de tela cerrada que se asemeja a la del coupé, una característica que ha sido imposible conseguir hasta ahora y presenta, además, unas ventajas aerodinámicas. Un accionamiento hidráulico nuevo y más ligero permite abrir y cerrar la capota en unos 12 segundos, al igual que en el modelo anterior hasta velocidades de hasta 50 km/h. El manejo tiene lugar a través de una tecla en la consola central o desde el exterior, a través del mando a distancia (no en EE.UU.). Tradicionalmente, Porsche plantea las máximas exigencias hacia la capota del 911. Por este motivo, tal como ha ocurrido hasta ahora en todos los 911, también este techo plegable es, en su totalidad, un desarrollo propio. Con unas líneas casi idénticas a las del Coupé, la capota de tela se extiende en una elegante curva desde el marco del parabrisas hasta la tapa de la caja de la capota. Los contracerchos no destacan debajo de la tela, y tampoco existen partes que interrumpan el diseño fluido. Incluso la luneta de vidrio calefactable trasera está prácticamente enrasada con la superficie y solo está integrada en la capota con una junta mínima.

Un desarrollo de Porsche: la capota con contracerchos planos de magnesio ligero

La característica determinante para esta forma, que no fue posible conseguir durante mucho tiempo en capotas de tela, es su construcción innovadora como capota con contracerchos planos. Toda la capota de tela, con excepción de las partes laterales, queda tensada sobre una superficie de techo fija formada por cuatro segmentos individuales aplicados inmediatamente los unos contra los otros. Los cuatro elementos son el marco de techo delantero, dos contracerchos planos y la luna trasera, cuyo marco, al igual que los demás segmentos, están hecho de magnesio. También una gran parte de los brazos del bastidor está hecha de este material muy ligero; solo los brazos laterales, las palancas de accionamiento y los contracerchos tensores están fabricados de aluminio. Todos los componentes del bastidor poseen un acoplamiento cinemático, de modo que solo se requiere un cilindro hidráulico por lado para mover la capota. Para el cierre, Porsche apuesta por el probado cierre centralizado eléctrico situado en el centro y apoyado por espigas de centrado laterales.

No existe ninguna unión fija entre los contracerchos planos y la capota, de modo que, al abrir la capota, los cuatro segmentos de magnesio se pueden colocar uno encima de otro con la misma forma, mientras la capota de tela se deposita con el plegado en Z consolidado. Gracias a este concepto único, el paquete de techo abierto compuesto del material de la capota, del marco de techo, de los contracerchos planos y de la luneta trasera solo ocupa un espacio mínimo con una altura de unos 23 centímetros y una longitud de unos 55 centímetros. Mientras la parte delantera de la capota permanece visible en estado abierto, una tapa en forma de media luna cubre, como hasta ahora, la parte posterior. La gran tapa de la caja de la capota se extiende hasta el espóiler de tamaño aumentado. Con la capota cerrada, los pasajeros disfrutan de un confort climático y acústico que se acerca al máximo al nivel del Coupé. Así, el material exterior está forrado en toda la superficie con una estera aislante. Los segmentos de techo están cubiertos por revestimientos interiores resistentes a la deformación que crean un ambiente acogedor en el habitáculo. También las partes laterales están cubiertas por completo con tela, de modo que no quedan componentes técnicos a la vista cuando está cerrada la capota. También el espacio a la altura de la cabeza equivale aproximadamente al que existe en el interior del Coupé.

Panel cortavientos totalmente integrable con control eléctrico

En el 911 Carrera Cabriolet, el panel cortavientos integrable con control eléctrico aumenta el confort a altas velocidades. Está fijado en un estribo tensor en forma de U que se integra completamente en la parte trasera al estar plegado hacia atrás, lo cual evita que quede restringido el espacio en los asientos traseros. Al pulsar un botón, este estribo se endereza en dos segundos, desarrollando una red que es tensada en ángulo recto por un segundo estribo de inversión móvil situado detrás de los respaldos de los asientos delanteros. El panel cortavientos se puede abrir y cerrar hasta una velocidad de 120 km/h. Con la capota abierta, elimina en gran parte las corrientes de aire y reduce al mínimo el ruido del viento. Mediante un control por campo característico, el panel cortavientos tiene en cuenta, en todas las acciones, la posición de los asientos delanteros con regulación eléctrica. Si, por ejemplo, uno de los respaldos se encontrara en el área de movimiento del panel cortavientos, se impide la elevación de este último. Al cerrar la capota, el panel cortavientos se retira automáticamente.

Espóiler trasero adaptable, ahora con una superficie activa un 45 % mayor

En el nuevo 911 Carrera Cabriolet se ha aplicado el concepto de aerodinámica variable del Coupé con parámetros adaptados. Así, la forma de la hoja del espóiler ha sido adaptada a la parte trasera específica del Cabriolet. Con la capota cerrada, las posiciones del espóiler corresponden a las del Coupé, dado que la nueva capota produce un flujo de aire prácticamente idéntico. Esto no es así con la capota abierta; en este caso, el espóiler se coloca en una posición más empinada, desarrollada específicamente para este fin. Además, el espóiler se posiciona en diferentes alturas de despliegue y ángulos en función de la configuración del vehículo. De manera complementaria, en el borde delantero del espóiler se acciona un elemento de cierre a través de una cinemática articulada especial, que asegura el flujo de aire óptimo por encima de la hoja del espóiler. El espóiler se despliega automáticamente a 90 km/h y se repliega a 60 km/h, aunque también se puede desplegar por debajo de este límite de velocidad, pulsando simplemente un botón. Las chapaletas de aire de refrigeración delanteras completan el concepto de aerodinámica. Con la capota abierta, estas también se abren automáticamente y por completo a partir de los 120 km/h. El paquete Sport Chrono opcional permite activar directamente el espóiler trasero a través de los modos de conducción «Sport» y «Sport+». Si se seleccionan estos programas de conducción a través del conmutador de modos en el volante, el espóiler trasero se despliega a partir de los 90 km/h a la posición Performance empinada. También en el modo Wet, el espóiler trasero se coloca en la posición Performance a partir de una velocidad de 90 km/h. La velocidad máxima siempre se alcanza con la posición Performance.

$c_w = 0,30$: un descapotable con una aerodinámica ejemplar

Los componentes básicos del concepto de aerodinámica del 911 Carrera Cabriolet son la forma aerodinámica de la superficie de la carrocería, la capota, el espóiler trasero variable ampliado y el sistema de refrigeración con sus chapaletas de aire adaptables en la parte delantera, que no requiere grandes tomas de aire debajo del vehículo y, en consecuencia, permite realizar unos bajos del vehículo prácticamente lisos. Además, las secciones de admisión y de salida de aire mejoran la conducción del aire refrigerante, de modo que, a pesar de la refrigeración adaptada al aumento de las potencias del motor y de frenado, se mantiene el valor c_w del 911 Carrera Cabriolet de 0,30 con la capota cerrada.

El sistema de protección antivuelco también aumenta la rigidez

El 911 Carrera S descapotable dispone de un sistema automático de protección antivuelco. Básicamente, consiste en un pórtico compacto y autoestable de perfiles extruidos de aluminio, soldados y altamente resistentes. Debido a la gran rigidez de los componentes, el bastidor de soporte también se utiliza para reforzar la carrocería: a través de un refuerzo diagonal hacia el montante B y el alojamiento de la capota, contribuye a la rigidez de la torsión del descapotable.

En caso de peligro de vuelco se despliegan, mediante presión de resorte, dos casetes de nuevo desarrollo situados detrás de los asientos traseros; el disparo se realiza por vía pirotécnica mediante un microgenerador de gas. Con la capota cerrada, sendos elementos de metal duro situados en los dos casetes rompen el vidrio de seguridad de la luneta trasera. Queda prácticamente excluida la posibilidad de disparos erróneos, dado que la detección y activación, así como la monitorización permanente son asumidos por el aparato de control de airbags altamente preciso con un sensor de vuelco integrado. Este monitoriza cualquier cambio de inclinación de la carrocería, la aceleración longitudinal y transversal, así como el contacto con la calzada.

Motor y propulsión

Mayores potencia y eficiencia

En el nuevo 911, el desarrollo posterior de los motores bóxer turbo de seis cilindros tuvo una importancia central. Además de cumplir las últimas normativas de emisiones con el filtro de partículas de gasolina (OPF), se enfocó especialmente el aumento adicional de las prestaciones. Nuevos turbocompresores más grandes, con una estructura simétrica y dotados de válvulas Wastegate con control eléctrico, una refrigeración del aire de sobrealimentación completamente rediseñada, el aumento de la compresión, así como, por primera vez, el uso de válvulas de inyección piezoeléctricas ha permitido conseguir una mejora de los motores en las dimensiones relevantes: respuesta, potencia, desarrollo del par, eficiencia y deportividad con altas revoluciones. Además del aumento de la potencia en 22 kW (30 CV) a 331 kW (450 CV) con 6500 rpm, el motor proporciona un par 30 Nm mayor de 530 Nm entre 2300 rpm y 5000 rpm.

Dos turbocompresores más grandes de diseño simétrico sustituyen los elementos anteriores del mismo diseño. En consecuencia, los rotores de compresor y de turbina giran en el sentido opuesto, respectivamente. Los colectores de fundición ligeros de nuevo desarrollo y las carcassas de turbina adaptadas han permitido mejorar las condiciones de flujo a la entrada y la salida de las turbinas. Esto contribuye a mejorar la eficiencia, la respuesta, el par y la potencia.

Ahora, la regulación de las válvulas Wastegate ya no se realiza por medio de presión negativa, sino eléctricamente con la ayuda de motores paso a paso. La ventaja: La presión de sobrealimentación es en general más rápida y precisa. La presión de sobrealimentación máxima en el 911 Carrera S con OPF es de unos 1,2 bar.

Aumento de la eficiencia: nueva disposición central de los refrigeradores de aire de sobrealimentación por encima del motor

En comparación con los modelos anteriores, los dos refrigeradores de aire de sobrealimentación han intercambiado su posición con el filtro de aire. En lugar de lateralmente en los guardabarros traseros, los refrigeradores de aire de sobrealimentación se encuentran ahora directamente encima del motor,

en posición centrada debajo de la parrilla de la tapa trasera. La nueva posición con la mejora de la entrada y salida del aire de refrigeración, un estrangulamiento del recorrido de aire de proceso, así como el aumento del tamaño de los refrigeradores de aire de sobrealimentación han permitido conseguir otra mejora considerable de la eficiencia.

En el desarrollo ulterior, el motor básico completo ha pasado por el banco de pruebas y ha sido optimizado en numerosos detalles. Por primera vez, unas válvulas con control piezoeléctrico asumen la inyección directa del combustible en las cámaras de combustión. Además, las válvulas piezoeléctricas se abren y cierran más rápidamente que los componentes con accionamiento electromagnético utilizados hasta ahora. De esta manera es posible distribuir el volumen de inyección entre hasta cinco inyecciones por ciclo. Se ha conservado el nivel de presión de 200 bar.

Carrera de válvula asimétrica para mejorar las turbulencias en la cámara de combustión

El control de válvulas variable VarioCam Plus controla el cambio de gas por primera vez con árboles de levas de admisión asimétricos en la carrera de válvula pequeña. En esta posición de carga parcial, las dos válvulas contiguas de un cilindro se abren con carreras distintas. Si, hasta ahora, la carrera de válvula de ambas válvulas de admisión era uniforme con 3,6 milímetros, en el nuevo motor es de 2,0 milímetros y 4,5 milímetros. Gracias este estrangulamiento en el rango de carga parcial y diversas optimizaciones adicionales de detalles se ha podido mejorar la preparación de la mezcla y, con ella, la combustión, reduciendo el consumo y las emisiones.

Disfrutar de un sonido emotivo, dentro y fuera

Otro factor del placer de conducir un 911 Cabriolet es la acústica inconfundible de este deportivo. Por este motivo, en el desarrollo ulterior, los ingenieros dedicaron una gran atención al reglaje del sonido en los lados de admisión y de escape. Para poder ofrecer una experiencia acústica atractiva y típica del 911 a pesar de las exigencias más estrictas con respecto al nivel de ruido y el uso del filtro de partículas de gasolina, se ha concebido un nuevo sistema de escape. El sistema de escape de flujo doble contiene ahora unas chapaletas de gases de escape gestionadas por campo característico y regulables de forma totalmente variable. La regulación permite el desarrollo óptimo de la fuerza, creando

además un sonido emotivo. El accionamiento de las chapaletas tiene lugar por vía eléctrica a través de motores paso a paso. De esta manera, ahora también es posible ajustar posiciones intermedias para conseguir una experiencia acústica aún más emotiva. Opcionalmente está disponible un sistema de escape deportivo. Mientras el sistema de serie muestra dos salidas de escape dobles, el sistema de escape deportivo posee dos extremos ovalados.

Caja de cambios de doble embrague de ocho velocidades de nuevo desarrollo

También las versiones descapotables de 911 Carrera S y 911 Carrera 4S se presentan, de entrada, únicamente con el cambio de doble embrague (PDK) de ocho velocidades. La nueva PDK ofrece múltiples mejoras frente a la caja de cambio de siete velocidades utilizada en los modelos anteriores. El conductor lo percibe inmediatamente en la mayor versatilidad entre comodidad, prestaciones y eficiencia. Todos los niveles de conducción disponen de una nueva relación de transmisión: la primera velocidad es más corta y la octava más larga que antes. Esto ha permitido dimensionar la relación de los ejes más larga, lo cual reduce adicionalmente el número de revoluciones en las velocidades superiores. Los resultados son un desarrollo armonioso de la transmisión y un potencial adicional para la reducción del consumo de combustible. La velocidad máxima se alcanza, como hasta ahora, en la sexta marcha.

Paquete Sport Chrono con nuevo conmutador de modos

Para aumentar las prestaciones y el placer de conducir, el paquete Sport Chrono es la primera elección. Comprende el nuevo conmutador de modos con el botón Sport Response y el modo PSM Sport, soportes de motor dinámicos, así como el cronómetro y la aplicación Porsche Track Precision. Los modos de conducción se seleccionan a través del nuevo conmutador de modos en el volante; el modo activo en cada momento se indica en el instrumento combinado.

Los soportes de motor dinámicos, con una nueva posición central en el punto de gravedad del motor, reúnen las ventajas de una suspensión dura y blanda. Mediante la regulación electrónica aumentan por igual la comodidad y la estabilidad. El modo PSM Sport que se puede conmutar separadamente coloca el sistema de estabilización en un modo especialmente deportivo. El conductor ambicioso puede utilizarlo para explorar aún mejor los límites de su vehículo en un entorno seguro. Inspirado en

el deporte de competición, el botón Sport Response ofrece la posibilidad de conseguir una respuesta de máximo rendimiento del motor y la caja de cambios durante 20 segundos. La aplicación Porsche Track Precision sirve para medir los tiempos por vuelta y los datos de conducción en pistas de carreras. Estos se pueden registrar y gestionar a través del smartphone, así como compartir y comparar con otros conductores.

En combinación con el paquete Sport Chrono opcional también se selecciona, a través del conmutador de modos, el nuevo modo Wet que viene de serie en todos los 911. En este caso, la función Sport, que viene entonces de serie, también se puede activar únicamente a través del conmutador de modos.

911 Carrera 4S con tracción delantera de mayor rendimiento

El diferencial delantero de la versión de tracción total, compuesto por el embrague y el diferencial, está equipada ahora con una refrigeración por agua y dispone de discos de embrague reforzados para una mayor resistencia y robustez. En resumen, el desarrollo ulterior del diferencial delantero, junto a PTM (Porsche Traction Management) logra una mejor tracción en nieve, en mojado y en seco. A nivel de la dinámica de conducción, se han optimizado la precisión, las prestaciones y la resistencia en el uso en el circuito.

Chasis y frenos

Mayor versatilidad entre confort y deportividad

Por un lado, con el chasis del nuevo 911, Porsche aprovecha aún mejor el potencial de dinámica de conducción; por el otro lado, los pasajeros se benefician de un mayor confort de rodadura. La base se establece al utilizar, por primera vez, ruedas de 20 pulgadas en el eje delantero y de 21 pulgadas en el eje trasero. Al mismo tiempo, los neumáticos en el eje motor trasero son netamente más anchos que los del eje delantero. Así se obtiene una vía delantera 46 milímetros más ancha en ambos modelos, así como el ancho de vía 39 milímetros superior en la parte trasera del 911 Carrera S. Con esta combinación, el eje trasero puede establecer una conducción lateral superior y mejorar adicionalmente la tracción del 911 con tracción trasera. Además, las medidas distintas repercuten considerablemente en el equilibrio del vehículo. El comportamiento de marcha se vuelve aún más neutro y controlable. La configuración mejorada del chasis se completa con la siguiente generación del Porsche Active Suspension Management (PASM), mucho más versátil, entre el deporte y la comodidad. Por primera vez y como opción, el chasis equipado de serie con amortiguadores regulados PASM del 911 Cabriolet se puede sustituir por el chasis deportivo PASM, rebajado en diez milímetros.

Más deportivo y cómodo: PASM mejorado con mayor versatilidad

Porsche ha actualizado en profundidad el PASM para el nuevo 911. Los amortiguadores de nueva generación cuentan con tecnología totalmente mejorada. La válvula diferencial principal y las cámaras de presión para el rebote y la compresión se controlan en apenas milisegundos mediante una válvula reguladora de gran precisión que se ajusta progresivamente mediante fuerza magnética. Así, es posible ajustar en todo momento con exactitud la fuerza de amortiguamiento. Además, los especialistas en chasis de Porsche han desarrollado un control por software propio para la nueva tecnología de amortiguadores, el cual adapta el funcionamiento de estos perfectamente a su uso en el nuevo 911.

Hay un chasis deportivo PASM rebajado en diez milímetros disponible de forma opcional. La combinación logra una mejor dinámica de conducción y, al mismo tiempo, más agilidad en las curvas y más estabilidad en tramos de alta velocidad.

Programa de conducción Wet: el primer sistema del mundo que detecta calzadas mojadas, y equipado de serie

El nuevo 911 presenta como novedad mundial un innovador sistema para detectar calzadas mojadas, el cual incluye el programa de conducción Wet, que se puede seleccionar manualmente en todo momento. Ha sido desarrollado especialmente para asistir a los conductores en el supuesto de que la carretera esté mojada. El sistema detecta mediante sensores acústicos en los pasos de rueda delanteros la proyección de salpicaduras de agua y, en consecuencia, si la calzada está mojada. De esta manera se diferencia de manera esencial de los sensores de lluvia que controlan los limpiaparabrisas y que reaccionan visualmente a la presencia de gotas de agua, independientemente del estado de la calzada. Cuando se detecta que la calzada está mojada, se prepara la respuesta de los sistemas PSM y PTM. En caso de mucha humedad, el sistema informa al conductor en un segundo paso y recomienda conmutar manualmente al modo Wet.

Se puede conmutar a dicha función en la nueva regleta de pulsadores situada encima de la consola central o, en el caso del paquete Sport Chrono opcional, integrada en el conmutador de modos. Si el conductor activa el modo Wet, se adaptan, entre otros, Porsche Stability Management (PSM), Porsche Traction Management (PTM), la aerodinámica, Porsche Torque Vectoring (PTV) Plus opcional y la respuesta de la propulsión, a fin de garantizar la máxima estabilidad de conducción. A partir de 90 km/h, el alerón trasero pasa a la máxima carga aerodinámica, las chapaletas de aire de refrigeración se abren, la característica del acelerador se vuelve más plana y ya no se pueden activar los modos PSM OFF y Sport.

Nueva adaptación del sistema de frenos con respuesta optimizada

Los nuevos tamaños de rueda con neumáticos perfeccionados han llevado a una adaptación completamente nueva del chasis. Se ha conseguido mejorar la adherencia en superficies mojadas, así como las características de secado y la resistencia de rodadura. Los coeficientes de elasticidad y de estabilización son mayores y el sistema de frenos es todavía más preciso. Dado que las nuevas ruedas traseras pueden transmitir una mayor fuerza de frenado, el diámetro de los discos de freno traseros aumentó de 330 a 350 milímetros. El freno responde de forma más instantánea y, además, la unión sumamente rígida permite al conductor percibir un punto de presión muy preciso.

Opcionalmente, el freno probado en la competición Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) sigue estando disponible para todos los modelos 911. El freno de cerámica puntúa por su peso reducido y su poca sensibilidad al desgaste.

Dirección con transmisión directa para una mayor agilidad

Con el fin de seguir aumentando la agilidad y el comportamiento dinámico al trazar curvas en el nuevo 911, la dirección tiene una transmisión más directa en un 11 % en los deportivos de serie y en, aproximadamente, un 6 % en los vehículos con dirección opcional del eje trasero. En consecuencia, la conducción del 911 es aún más ágil y aumenta el placer de conducir en tramos con curvas.

Opcionalmente se ofrece la servodirección Plus enfocada a ofrecer la máxima comodidad. A bajas velocidades funciona con una transmisión modificada de la dirección asistida y facilita al máximo las operaciones al maniobrar y estacionar.

Dirección del eje trasero y batería de construcción ligera

Para el nuevo 911, la dirección del eje trasero ha sido revisada de nuevo. En función de la velocidad, dirige las ruedas traseras hasta dos grados en el sentido opuesto o en el mismo sentido del ángulo de dirección en el eje delantero. De esta forma, el 911 se conduce de forma más ágil en curvas y adquiere una mayor maniobrabilidad en el tráfico urbano gracias a la reducción del radio de viraje. A velocidades más altas aumenta la estabilidad, por ejemplo, en el cambio de carril. La dirección del eje trasero conlleva el uso de una nueva batería de litio-ferrofosfato.

La vida útil de la batería de litio-ferrofosfato es 2,5 veces más extensa que la de una batería de plomo convencional comparable y pesa, con 12,7 kilos, menos de la mitad. En combinación con la dirección del eje trasero opcional también está disponible, como opción, el Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC). Con la ayuda de unos estabilizadores activos, este sistema compensa prácticamente por completo el tambaleo de la carrocería en curvas.

Sistema de elevación para el eje delantero

El sistema de elevación electrohidráulico, disponible como opción, permite elevar el eje delantero en aproximadamente 40 milímetros. Al aumentar el ángulo de inclinación y la distancia al suelo en el eje delantero, el sistema facilita, por ejemplo, la entrada en garajes y parkings.

Carrocería

Carrocería más rígida con una mayor proporción de aluminio

Con el nuevo 911, Porsche ha desarrollado de forma consecuente la construcción mixta, diseñando una estructura de carrocería completamente nueva. La proporción de acero, que era del 63 % en el modelo anterior, ha sido reducida a menos de la mitad y se cifra actualmente en un 30 %. Con excepción de la parte frontal y trasera, el revestimiento exterior está fabricado ahora completamente de aluminio. El nuevo diseño de las puertas, hechas únicamente de chapa de aluminio, ha permitido reducir el peso de la construcción bruta sin perder estabilidad o calidad.

Además de aceros de alta resistencia, se utilizan en la construcción bruta, en creciente medida, perfiles extrudidos de aluminio, por ejemplo, en los travesaños delanteros y traseros, los estribos interiores y exteriores, así como los refuerzos de los bajos. Su proporción ha aumentado del 3 al 25 %. En el nuevo 911, Porsche utiliza también una mayor cantidad de componentes de fundición de aluminio, por ejemplo, en el alojamiento de los montantes de suspensión en la parte delantera, la campana de túnel en la parte trasera, el soporte trasero o los alojamientos de parachoques.

Los nuevos soportes del motor reducen vibraciones

El nuevo diseño de las estructuras portantes ha permitido modificar los soportes del motor, con unos efectos claramente perceptibles en la dinámica de conducción. Hasta ahora, el motor estaba conectado a través de dos soportes situados bastante hacia atrás a una espada de sujeción transversal que, por su parte, estaba atornillado en los largueros. En el nuevo 911, la espada de sujeción se suprime por completo y los soportes del motor se encuentran integrados, aprox. 20 centímetros más adelante en los largueros. La conexión delantera en los soportes de la caja de cambios permanece inalterada. Con la nueva posición de los soportes del motor y su adaptación, se reduce claramente la transmisión de vibraciones del motor al chasis del vehículo. De esta manera mejora la comodidad, tanto en caso de conducción lenta por calzadas en malas condiciones como a mayores velocidades, por ejemplo, al pasar por baches.

Sistemas eléctrico y electrónico

Faros LED inteligentes para una mejor visibilidad

Para el nuevo 911, Porsche ha desarrollado numerosos sistemas de seguridad y asistencia nuevos. Especialmente llamativos: los nuevos faros principales opcionales con matriz LED y PDLS Plus. Representan el máximo nivel de ampliación de la tecnología de luz de Porsche. El centro energético de los faros con matriz son 84 LED individuales de alta intensidad que funcionan conjuntamente con lentes preconectadas y con los LED de alta intensidad de la luz de carretera adicional. El haz luminoso generado de esta manera equivale en su alcance e intensidad a la luz láser. La luz se distribuye de manera que el conductor disponga en todo momento de la máxima iluminación posible de la calzada sin deslumbrar o molestar otros usuarios de la carretera. Además, el módulo de faro complejo consta de varios componentes que se pueden activar independientemente y de manera muy variable según los datos de la cámara, los datos de navegación y los estados del vehículo.

El control inteligente de la distribución de la luz permite integrar funciones adicionales que representan un aumento considerable de la comodidad y la seguridad en la conducción. Por ejemplo, el sistema es capaz de detectar, por medio de la cámara, señales de tráfico que produzcan una fuerte reflexión y bajar automáticamente el haz. La denominada función Boost no solo reduce por segmentos la iluminación del carril contrario, sino que al mismo tiempo refuerza la del carril propio. De esta manera se dirige de manera controlada la visión del conductor, lo cual aumenta la comodidad y la seguridad. La luz de curvas se abre y cierra con suavidad, creando una transición que reduce el esfuerzo para la vista.

Desde la fábrica, el 911 viene equipado con faros principales LED. Estos ya ofrecen las funciones de luz de carretera adicional y regulación dinámica de la distancia iluminada. Los faros opcionales con PDLS Plus contribuyen a ello. Disponen adicionalmente de una luz de curvas dinámica, un asistente para las luces de carretera, así como luz de autopista y antiniebla. Los faros principales con matriz LED representan un desarrollo totalmente nuevo.

Sistemas de asistencia con opciones de ampliación

El nuevo 911 ofrece de serie una combinación de sistemas de asistencia que hacen más cómoda y segura la conducción, sobre todo en el tráfico diario. El asistente de advertencia y de frenado basado sobre cámaras reduce considerablemente el peligro de colisión con vehículos, peatones y ciclistas. En un primer nivel, el sistema advierte al conductor de manera visual y acústica. En el segundo nivel, se produce una sacudida de freno si existe un mayor peligro. Un frenado iniciado entonces por el conductor es reforzado, en su caso, hasta el frenado a fondo. Si el conductor no reacciona, se inicia un frenado de emergencia automático con el fin de mitigar las consecuencias de una colisión.

El regulador de velocidad con control de cruce adaptativo, disponible como opción, amplía considerablemente el volumen de funciones. Así, el paquete comprende una regulación de distancia automática con función Stop-and-go y una protección de pasajeros reversible. Mediante el sensor de radar ubicado en la toma de aire central y la cámara, el sistema monitoriza y adapta automáticamente la distancia frente a los vehículos que circulan por delante. También se detectan vehículos que se incorporan transversalmente desde los carriles adyacentes. El sistema frena si lo hace el vehículo que circula por delante, hasta quedar parado si fuera preciso. Además, utiliza, en la medida de lo posible, la función de «navegación a vela» para reducir el consumo. Sobre todo, en caso de tráfico denso, el sistema ofrece así un plus de comodidad y seguridad.

Gracias a la función Stop-and-go, el 911 es capaz de volver a arrancar automáticamente tras haberse frenado hasta detenerse. Si el vehículo está parado durante más de 15 segundos, basta con tocar brevemente el acelerador o activar la palanca en la columna de dirección para reanudar la marcha. Si se produce una situación de frenado de emergencia, las ventanillas laterales y, en el Coupé, el techo corredizo/elevadizo se cierran automáticamente. Además, se activan los pretensores de cinturones reversibles para el conductor y el acompañante.

Asistente de mantenimiento de carril con detección de señales de tráfico

Los cambios de carril en vías rápidas de varios carriles se cuentan entre las situaciones de riesgo más frecuentes. El asistente de mantenimiento de carril opcional trabaja en base a una cámara y reacciona con una asistencia a la dirección si se abandona la vía sin accionar los intermitentes. Sobre todo, en

trayectos largos, el sistema proporciona una mayor comodidad y aumenta sustancialmente la seguridad. Además de la asistencia a la dirección, se puede activar, en el PCM, una advertencia acústica adicional. El sistema solo está activo en un rango de velocidad de entre 65 y 250 km/h.

El asistente de mantenimiento de carril está combinado con una función de detección de señales de tráfico. Esta utiliza a la misma cámara y detecta limitaciones de velocidad permanentes y temporales, así como prohibiciones de adelantar y señalizaciones indirectas, como rótulos de poblaciones. La detección de señales de tráfico trabaja en función de la situación, recurriendo a otros sistemas del vehículo. Por ejemplo, tiene en cuenta la humedad señalizada por el sensor de lluvia para señalar indicaciones de velocidad dependientes de las condiciones meteorológicas. Con el fin de proporcionar una mayor seguridad en caso de conducción por carreteras desconocidas con curvas, el sistema muestra antes de curvas cerradas una señal de dirección en la pantalla del instrumento combinado.

Asistente de cambio de carril con advertencia visual

Como complemento para el asistente de mantenimiento de carril se puede utilizar el asistente de cambio de carril perfeccionado. Este registra a través de un sensor de radar la distancia y la velocidad de los vehículos que circulan por detrás en los carriles vecinos. Si el sistema considera que la velocidad y la distancia frente al vehículo propio son demasiado críticos para permitir un cambio de carril, emite una advertencia visual en el retrovisor exterior izquierdo o derecho, según el caso. El sistema detecta vehículos hasta una distancia de 70 metros y está activo en un rango de velocidad de entre 15 y 250 km/h, aproximadamente.

Novedad: asistente de visión nocturna con cámara termográfica

Con la ayuda de una cámara termográfica inteligente, el asistente de visión nocturna detecta personas y animales en la oscuridad y los señala al conductor. El sistema tiene un alcance de hasta 300 metros. El sistema electrónico es capaz de clasificar la fuente de calor en cuestión, distinguiendo, por ejemplo, un animal y una motocicleta estacionada con el motor caliente. El asistente de visión nocturna está desactivado en zonas urbanas para evitar la posibilidad de falsas alarmas, por ejemplo,

al detectar perros atados que caminen por la acera. En combinación con los faros con matriz LED opcionales, las personas o los animales detectados son resaltados, además, iluminándolos con un parpadeo.

Desde el asistente de aparcamiento hasta el Surround View

Los sistemas de asistencia facilitan las operaciones de maniobra y estacionamiento con el nuevo 911. El asistente de aparcamiento ahora de serie en la parte delantera y trasera apoya al conductor con advertencias visuales y acústicas. Para ello recurre a los sensores de ultrasonidos ubicados en el frontal y en la parte trasera del vehículo. Asimismo, el 911 Cabriolet dispone de serie de una cámara de marcha atrás. Esta guía al conductor mostrando en el PCM una imagen de cámara de color con líneas auxiliares dinámicas e indicación de las distancias frente a los potenciales obstáculos. El asistente de aparcamiento con Surround View opcional calcula, además, una vista de 360 grados desde arriba a partir de la imagen de cuatro cámaras individuales. Seguidamente, la representación en el PCM se muestra con una imagen netamente más nítida cuya resolución alcanza casi el doble.

Nuevo PCM con un manejo simplificado

El nuevo Porsche Communication Management (PCM) con navegación online facilita sustancialmente el control de la oferta ampliada de infotainment. En el nuevo 911, numerosas funciones del vehículo que se manejaban anteriormente a través del instrumento combinado o la consola central se pueden configurar de manera gráficamente atractiva a través de la pantalla táctil de 10,9 pulgadas del PCM. Los datos de mapas de la mayoría de los países europeos se encuentran preinstalados. En muchos casos se puede disponer de representaciones de mapas en perspectiva y de mapas de navegación en 3D.

El sistema se maneja de manera intuitiva y se adapta fácilmente a las preferencias personales. Con la ayuda de iconos dinámicos predefinidos se puede combinar de manera sencilla y rápida una pantalla de inicio con las funciones favoritas: por ejemplo, la emisora de radio o los destinos de navegación preferidos, los números de teléfono favoritos o la activación del sistema de escape deportivo. En la parte derecha de la pantalla se puede seleccionar un widget de información que permite acceder a otras áreas funcionales del PCM. Por ejemplo, se puede visualizar la navegación en el área interactiva en el centro de la pantalla mientras se esté utilizando, a la vez, la función de teléfono a la derecha.

La navegación por los menús se efectúa con unos pocos toques y movimientos. Para cambiar de página, basta con deslizar la punta del dedo, tal como se hace en un smartphone o una tableta. El nuevo PCM también ofrece la posibilidad de ampliar, reducir o girar la imagen con dos dedos. Además, reconoce la escritura manual: los destinos de navegación se pueden escribir simplemente en la pantalla. El mando por voz de serie con soporte online permite el uso cómodo de múltiples funciones del PCM.

Tres sistemas de sonido a elegir

Además del Sound Package Plus instalado de serie, se siguen ofreciendo para el 911 sistemas de sonido de BOSE® y Burmester®. El BOSE® Surround Sound-System opcional con dos altavoces con una potencia total de 570 vatios ofrece un sonido extraordinariamente equilibrado y fiel al original. El sistema de gama máxima sigue siendo el Burmester® High-End Surround Sound-System, igualmente con doce altavoces y una potencia total de 855 vatios.

Aplicaciones y servicios de Connect Plus

El nuevo 911 está interconectado al 100 %. Las múltiples posibilidades forman parte de Porsche Connect Plus, que está incluido en el equipamiento de serie. Ahora, el conductor puede acceder a través del Porsche Communication Management (PCM) a Amazon Music, funciones de Smart Home del proveedor Nest y Radio Plus, una combinación inteligente de recepción convencional y radio online. Gracias a la nueva tarjeta SIM integrada, compatible con LTE, el nuevo 911 está siempre online. Esta función también está incluida en el equipamiento de serie. También de serie: la aplicación Porsche Connect con guía de utilización simplificada para las funciones centrales de Connect.

Otra novedad es Radio Plus. Este servicio aumenta el alcance de la emisora favorita personal prácticamente de manera ilimitada gracias a una función de radio por Internet integrada, siempre que la emisora seleccionada ofrezca un canal de radio online. Si el deportivo abandona el alcance para la recepción terrestre vía FM o radio digital, el sistema conmuta automáticamente al streaming online. El 911 dispone por primera vez de la conmutación mejorada «seamless» que hace prácticamente inaudible el cambio del medio portador.

Navegación online con uso de datos de enjambre

La navegación online con información de tráfico en tiempo real se presenta ahora aún más sencilla, más rápida y más completa. La base de la sencilla búsqueda de destinos de navegación es el «Finder» central, simbolizado por una lupa en el encabezado del PCM. Este buscador permite buscar destinos empleando términos sencillos. El Finder proporciona además abundante información adicional, como precios de gasolina, aparcamientos libres, incluidos los precios y horarios de apertura, así como valoraciones de usuarios de hoteles y restaurantes.

Con ayuda del nuevo Voice Pilot, también la introducción por voz de destinos de navegación funciona con una sencillez similar. El mando por voz de Porsche ha sido perfeccionado adicionalmente. Gracias a la detección de voz online, las entradas por voz se realizan ahora de forma considerablemente más intuitiva que hasta ahora. Así es posible introducir un destino de navegación sin detalles de dirección.

También se ha optimizado el cálculo de la navegación. Esto ha sido posible a través del procesamiento simultáneo de las entradas realizadas a bordo y online. Así pues, el cálculo de rutas de la navegación tiene lugar al mismo tiempo tanto online como internamente en el PCM. El PCM decide automáticamente qué navegación ha calculado la ruta óptima, pero siempre empieza con el resultado que se haya calculado más rápidamente.

Asimismo, el sistema de navegación con el nuevo servicio Risk Radar puede procesar los denominados datos de enjambre. Se trata de datos sobre la situación del tráfico y las carreteras registrados y transmitidos de forma anónima por vehículos dotados del equipamiento adecuado. Con la ayuda de los sensores del vehículo, advierten, por ejemplo, en caso de niebla, peligro de derrape y accidentes. De este modo, el nuevo 911 puede contribuir a minimizar riesgos y prevenir accidentes.

Los destinos de navegación se pueden establecer cómodamente antes de emprender el trayecto, no solo en el PCM, sino también en el smartphone mediante la aplicación Porsche Connect o, fuera del vehículo, mediante la plataforma en Internet «My Porsche».

Una para todos: aplicación Porsche Connect para smartphones Apple y Android

La aplicación Porsche Connect ofrece ahora al conductor, de manera aún más sencilla y completa, numerosas posibilidades de acceso a diferentes funciones del vehículo y Connect vía smartphone. La aplicación está dividida en las tres áreas principales Navegación, «Mi vehículo» para las funciones relativas al vehículo, así como «Mi cuenta» para servicios y ajustes relativos al usuario.

Historia

Del n.º 356 «N.º 1» Roadster al 911 Cabriolet

El primer automóvil deportivo de Porsche del año 1948, el 356 «N.º 1» Roadster, poseía una capota de emergencia. Hasta la presentación de la primera generación de 911 con ocasión del Salón del Automóvil de Fráncfort (IAA) en el año 1963, las variantes descapotables de Porsche 356 pertenecieron a los modelos más populares del programa. En cambio, en el desarrollo del 911 original, el equipo se concentró primero en el Coupé. No obstante, los primeros bocetos del Diseñador Jefe Ferdinand Alexander Porsche para una variante descapotable ya mostraron piezas de techo extraíbles, tales como se utilizan, en una forma perfeccionada, en el 911 Targa. Esta versión del 911, denominada también como «descapotable de seguridad», se estrenó en 1965, igualmente en Fráncfort en el IAA, con una jaula antivuelco de unos 20 centímetros de ancho, una pieza de techo extraíble y una capota de tela posterior. Se denomina como Softwindow. Poco después le siguió una luneta trasera panorámica de cristal calefactable. El nombre de la variante abierta, «Targa», se deriva de la carrera de resistencia Targa Florio en Sicilia que la marca ya había ganado cinco veces. El modelo se entregó a los clientes a partir de enero de 1967. Hasta la primera presentación de un estudio del 911 Cabriolet pasaron 14 años más. Solo en 1981, Porsche presentó, nuevamente en el IAA, un prototipo de descapotable que estaba equipado, adicionalmente, con tracción total y una ancha carrocería turbo. En marzo de 1982, en el Salón del Automóvil de Ginebra, debutó finalmente la versión de serie: el 911 SC Cabriolet.

El primer descapotable con tecnología de contracerchos planos

Esta primera variante descapotable del 911 ya convenció por una construcción de techo especial que no perdía su forma en estado cerrado, incluso a la velocidad máxima, entonces unos considerables 245 km/h. La nueva tecnología de tres contracerchos no apostó por arcos de acero estrechos individuales como estructura debajo de la capota de tela, sino por elementos planos de chapa de acero que cubrían el 50 % de la superficie del techo. Aun así, la capota se podía plegar detrás de los dos asientos traseros. Un efecto secundario de los elementos de acero planos: representaban una protección eficaz en caso de vuelco con la capota cerrada. Además, los extensos refuerzos en el grupo del suelo del 911 conservaban la rigidez global del deportivo. A partir del año de modelo 1983, es decir, a partir

de agosto de 1982, el 911 SC Cabriolet de 204 CV se podía encontrar en los concesionarios, en un primer momento todavía con una capota con accionamiento puramente manual. El precio base fue de 64 500 marcos alemanes, unos 5000 marcos más que el 911 SC Targa.

Un gran reto fue el desarrollo de una capota con accionamiento eléctrico, que estuvo disponible a partir del año de modelo 1987. Los cierres del techo fueron adaptados al accionamiento eléctrico; dos motores eléctricos fueron alojados en una cavidad detrás de los respaldos de los asientos traseros. La transmisión de fuerza tenía lugar a través de dos ejes flexibles mediante unos engranajes angulares en el bastidor de la capota. El conductor controlaba el accionamiento eléctrico con un botón en el interior; un piloto de control en el tablero de instrumentos señalizaba el fin del proceso. Los dos motores eléctricos tenían que poner en movimiento 13 contracerchos móviles, así como el bastidor del techo y una palanca de mando con 22 puntos de articulación en la capota y la carrocería. Todo ello se realizaba controlado por microprocesador. En consecuencia, el suplemento por el accionamiento eléctrico era de 4000 DM; solo en el 911 Turbo Cabriolet formaba parte del equipamiento de serie.