



PORSCHE



Porsche en el Salón del Automóvil de Ginebra de 2017

Dossier de prensa

Contenido

Porsche en el Salón del Automóvil de Ginebra de 2017

Los nuevos modelos Panamera y 911 celebran su estreno mundial	4
Nueva línea de deportivos con usos adicionales: Panamera Sport Turismo	4
Con el concepto del 918 Spyder: Panamera Turbo S E-Hybrid	5
Escapar de la vida cotidiana hasta el circuito de carreras: nuevo 911 GT3 con 500 CV	5
Mayor potencia deportiva: los nuevos modelos Porsche 911 GTS	6
Novedad exclusiva para China: Panamera Executive	6
Porsche en Suiza: otro año récord consecutivo	7

Nueva variante de carrocería del Porsche Panamera

Estreno mundial en Ginebra: el Sport Turismo complementa la serie Panamera	8
Diseño y concepto de un deportivo completo	9
El primer spoiler de techo adaptativo retráctil del segmento	9
Tres asientos en el nuevo diseño de la parte trasera	10
Cinco motorizaciones para el lanzamiento en el mercado	10

Lanzamiento del segundo modelo híbrido del Porsche Panamera

El Turbo S E-Hybrid se convierte en el modelo más potente de la serie Panamera	12
Sistema de accionamiento exclusivo con motor V8 y eléctrico	12
Triada de prestaciones deportivas, confort para trayectos largos y eficiencia	13
Debut con dos distancias entre ejes	13

El motor atmosférico y el chasis más potentes del automovilismo de competición

El nuevo Porsche 911 GT3: ideal para la carretera y los circuitos	15
Rápido en curvas y estable en rectas: chasis rígido con dirección activa del eje trasero	16
El interior: centro de experiencias para una dinámica de conducción excepcional	16
App Porsche Track Precision de serie	17
Introducción en el mercado y precios	17

Contenido

Descendencia deportiva de la familia Porsche 911

Dinámicos, cómodos y eficientes: los nuevos modelos Porsche 911 GTS **18**

Más prestaciones gracias a la mayor potencia 18

Típico de GTS: numerosos elementos en negro en el exterior y el interior 19

Nueva app Porsche Track Precision y equipamiento de lujo 19

Consumo y emisiones **20**

08/2017

Porsche en el Salón del Automóvil de Ginebra de 2017

Los nuevos modelos Panamera y 911 celebran su estreno mundial

Ginebra. Porsche arranca con tres espectaculares estrenos mundiales en la primavera de 2017. Con el Panamera Sport Turismo, el fabricante de deportivos presenta en la edición 87 del Salón Internacional del Automóvil de Ginebra (del 7 al 19 de marzo de 2017) una nueva variante de carrocería de la familia Gran Turismo y el primer Sport Turismo de cuatro plazas en el segmento. Gracias al diseño exclusivo, el mayor espacio para pasajeros y equipaje y al portón trasero más grande, la línea de modelos aumenta la amplitud entre la elegancia deportiva y la aptitud utilitaria más práctica. También destaca el nuevo Panamera Turbo S E-Hybrid. Con la segunda variante híbrida del Panamera (potencia de 680 CV/500 kW), Porsche posiciona por primera vez un híbrido enchufable como modelo superior de una serie. La potencia como pasión también es una característica fundamental del 911 GT3 destinado para la competición. La nueva generación del 911 más radical forma una unión todavía más intensa entre aptitud utilitaria y circuitos de competición. En el punto central del perfeccionamiento se encuentra el nuevo motor atmosférico de altas revoluciones que ofrece 500 CV (368 kW) Los modelos 911 GTS también celebran su primera aparición a modo de exhibición.

Nueva línea de deportivos con usos adicionales: Panamera Sport Turismo

Porsche perfecciona la idea del Panamera. El Panamera Sport Turismo celebra su estreno mundial como segunda variante de carrocería. El cuatro plazas combina el ADN del diseño de Porsche con un espacio útil ampliado y variable. La línea del techo del Sport Turismo discurre a partir del pilar B de forma mucho más recta que en la berlina deportiva coupé. La apariencia elegante crea más espacio para los pasajeros y el equipaje (concepto de 4+1 asientos). Gracias al gran portón trasero eléctrico, la nueva variante permite cargar sin esfuerzo tanto las maletas para las vacaciones como equipamiento deportivo de gran tamaño. El carácter deportivo del Gran Turismo permanece intacto. Ambas líneas de carrocería parten de la misma base técnica. La introducción en el mercado del Panamera Sport Turismo se realizará en otoño de 2017. La gama de modelos comprende cinco variantes de motor y potencia: Panamera 4, Panamera 4 S, Panamera 4S Diesel, Panamera 4 E-Hybrid y Panamera Turbo.

Con el concepto del 918 Spyder: Panamera Turbo S E-Hybrid

La cooperación del potente motor V8 y el motor eléctrico de altas revoluciones convirtieron al Porsche 918 Spyder en el año 2013 en el superdeportivo más rápido de Nürburgring. Ahora el Panamera Turbo S E-Hybrid toma este concepto y, por tanto, la primera posición como la berlina híbrida más potente del mundo en la actualidad. Las potencias combinadas del motor de 8 cilindros (550 CV/404 kW) y el motor eléctrico de 136 CV/100 kW tienen un consumo estándar según el nuevo ciclo de conducción europeo (NEDC) de 2,9 l/100 km de combustible y 16,2 kW/h/100 km de corriente. La aceleración de 0 a 100 km/h en 3,4 segundos lo clasifica en el rango de deportivos de alta gama. Además, el híbrido enchufable con la batería totalmente cargada puede conducir en modo totalmente eléctrico hasta 50 km. En cuanto al chasis, el Panamera superior logra desde las capacidades de dinámica de curvas de un deportivo hasta el confort de una berlina de lujo. Por tanto, el principio de amplitud extiende varias veces sus límites. Porsche no da lugar a dudas con el Panamera Turbo S E-Hybrid: la electromovilidad es un factor fijo en la perfección de la potencia deportiva máxima. El nuevo modelo superior de la serie Panamera está disponible desde el principio con dos distancias entre ejes; la introducción en el mercado será en julio de 2017.

Escapar de la vida cotidiana hasta el circuito de carreras: nuevo 911 GT3 con 500 CV

Más potente, más rápido y más preciso: con el 911 GT3, el departamento de automovilismo de Porsche ha creado un nuevo vehículo potente para el circuito de carreras, que puede conducir sobre el propio eje gracias a la homologación de calle. El corazón del 911 radical es el nuevo motor bóxer de cuatro litros con 500 CV (368 kW), un motor deportivo prácticamente igual que el del 911 GT3 Cup. Algo importante para los más puristas es que, además de la caja de cambios PDK de serie, por primera vez se puede elegir una caja de cambios manual deportiva de seis marchas. Para un mayor aumento de la dinámica de conducción, se ha vuelto a optimizar la respuesta del chasis PASM con la dirección activa del eje trasero. Con la caja de cambios PDK, el deportivo acelera de 0 a 100 km/h en 3,4 segundos. La velocidad máxima es de 318 km/h, mientras que con la caja de cambios manual es de 320 km/h. Visualmente, el 911 GT3 es poco comedido: el alerón trasero dominante está situado más alto que antes en

la corriente de aire. Las grandes entradas y salidas de aire en la parte delantera, el capó y la parte trasera demuestran la aerodinámica típica del automovilismo de competición. La introducción en el mercado del nuevo 911 GT3 comenzará a mediados de junio de 2017.

Mayor potencia deportiva: los nuevos modelos Porsche 911 GTS

Para los clientes del 911 especialmente orientados hacia las prestaciones, Porsche continúa la historia de los deportivos GTS con cinco nuevos modelos. Son el Coupé y el Cabriolet con tracción trasera o total, así como el 911 Targa 4 GTS. Todos incluyen el motor de mayores prestaciones con 450 CV (331 kW), la ancha carrocería de los modelos con tracción total, el chasis deportivo PASM y un equipamiento del habitáculo de diseño especial. El nuevo turbocompresor eleva las prestaciones del seis cilindros de tres litros en 30 CV (22 kW) en comparación con el motor de los modelos 911 Carrera y Targa S. Un spoiler delantero más bajo y una elevada altura de despliegue del spoiler trasero disminuyen los coeficientes de sustentación en el eje delantero y trasero en comparación con los modelos Carrera S. Los elementos de diseño en negro, las ruedas de 20 pulgadas también en negro con anclaje central y los anagramas GTS en las puertas caracterizan el aspecto único de los nuevos modelos. Las primeras entregas del 911 GTS comenzarán en los próximos días.

Novedad exclusiva para China: Panamera Executive

Con la llegada del Salón del Automóvil de Ginebra, Porsche amplía también la gama de modelos Panamera Executive en China: en exclusiva para el mercado chino, estará disponible a partir de octubre de 2017 una versión larga con tracción trasera del exitoso Panamera en berlina deportiva. El nuevo Panamera Executive con motor turbo V6 de tres litros (330 CV/243 kW) ofrece a los clientes de China una entrada de precio atractivo a las variantes especialmente lujosas del Gran Turismo con distancia entre ejes larga (ampliada en 150 milímetros). El modelo se completa, junto con el también nuevo Panamera Turbo S E-Hybrid Executive en China, con las variantes Executive Panamera Turbo Executive (550 CV/404 kW), Panamera 4S Executive (440 CV/324 kW), Panamera 4 E-Hybrid Executive (462 CV/340 kW) y Panamera 4 Executive (330 CV/243 kW).

Porsche en Suiza: otro año récord consecutivo

Desde hace 65 años, Porsche vende deportivos en Suiza, una amistad duradera con nuevos puntos culminantes constantes: la empresa entregó 3.970 vehículos en 2016, casi un 4 % más que el año anterior y, por tanto, un nuevo récord. Las series más exitosas fueron el Macan, con 1.650 vehículos nuevos, seguido del 911, con 1.050 unidades. En el mercado clásico de vehículos con tracción total, el 911 Carrera 4S fue especialmente popular. Además, los clientes suizos de Porsche se mostraron receptivos a la tecnología innovadora enchufable: casi el 30 % de los 682 Cayenne entregados se vendieron con tracción híbrida.

Nueva variante de carrocería del Porsche Panamera

Estreno mundial en Ginebra: el Sport Turismo complementa la serie Panamera

Porsche amplía la familia Panamera con una nueva variante de carrocería: el estreno mundial del Panamera Sport Turismo se celebrará en el Salón del Automóvil de Ginebra del 2017. Y lo mismo en cinco versiones: como Panamera 4, Panamera 4S, Panamera 4S Diesel, Panamera 4 E-Hybrid y Panamera Turbo. Derivada de la exitosa berlina deportiva, la nueva variante sienta nuevas bases en el segmento de lujo gracias a un diseño incomparable. Además, el Sport Turismo con 550 CV/404 kW de potencia es más variable que cualquier otro representante de su clase. Con el portón trasero más grande, el borde de carga más bajo, un mayor volumen del maletero y un concepto de 4+1 asientos, el nuevo modelo Panamera cumple los requisitos de uso diario y variabilidad. “El Panamera Sport Turismo es para Porsche el avance en un nuevo segmento, a la vez que se mantienen todos los valores y atributos típicos de Porsche”, afirma Michael Mauer, Director de estilo de Porsche.

En cuanto a la técnica y al diseño, el Sport Turismo utiliza todas las innovaciones de la serie Panamera, completamente renovada el año pasado. Entre ellas se incluyen el Porsche Advanced Cockpit digital, sistemas de asistencia líder como el Porsche InnoDrive con control de velocidad con regulador de distancia, sistemas de chasis como una dirección del eje trasero, la estabilización electrónica del balanceo Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC Sport) y los sistemas de transmisión potentes. Además, todos los Panamera Sport Turismo tienen el Porsche Traction Management (PTM) de serie: una tracción total activa con embrague multi-disco de regulación electrónica. A partir de los modelos S, el equipamiento de serie también incluye la suspensión neumática adaptiva con tres cámaras de aire.

Diseño y concepto de un deportivo completo

Al igual que la berlina deportiva Panamera de estilo coupé, el Sport Turismo también se caracteriza por proporciones muy dinámicas conformadas por el ADN del diseño de Porsche. El vehículo tiene 5.049 mm de largo, 1.428 mm de alto y 1.937 mm de ancho. En medio hay una gran distancia entre ejes de 2.950 mm. Además, la silueta está caracterizada por los voladizos cortos y las ruedas de hasta 21 pulgadas.

A partir de los pilares B, es decir, el comienzo de las puertas traseras, el Sport Turismo se caracteriza por un diseño totalmente único de la parte trasera. Sobre los hombros marcados se extiende una línea lateral alargada y un contorno del techo de la misma longitud. El techo desciende hacia la parte trasera menos marcado que la línea lateral. Esto resulta en un pilar D marcado e inconfundible, que transfiere el diseño coupé a la parte de los hombros.

El primer spoiler de techo adaptativo retráctil del segmento

En la parte superior, el techo desciende en un spoiler adaptativo. El ángulo de incidencia del spoiler del techo se ajusta en tres niveles en función de la situación de conducción y los ajustes seleccionados en el vehículo. Esto genera en el eje trasero una tracción adicional de hasta 50 kg. Hasta una velocidad de 170 km/h, el elemento de guiado de aire aerodinámico, un componente central del sistema Porsche Active Aerodynamics (PAA), en estado retraído con un ángulo de -7 grados, reduce la resistencia aerodinámica y contribuye a la optimización del consumo.

A partir de 170 km/h, el spoiler del techo se desplaza automáticamente a la posición Performance y, con un ángulo de incidencia de +1 grado, aumenta la estabilidad de conducción y la dinámica transversal. En los modos de conducción Sport y Sport Plus, el spoiler del techo se desplaza a esta posición a partir de una velocidad de 90 km/h. El sistema PAA ajusta automáticamente el ángulo de incidencia del spoiler del techo a partir de 90 km/h a +26 grados si el techo panorámico corredizo opcional está abierto. En este caso, el spoiler ayuda a minimizar el ruido del viento.

Tres asientos en el nuevo diseño de la parte trasera

El nuevo Sport Turismo es el primer Panamera equipado con tres asientos en la parte trasera. Puesto que los dos asientos exteriores, que se corresponden con la pretensión deportiva y cómoda de la serie, están diseñados como asientos independientes, se ofrece una configuración de 2+1 asientos en la parte trasera. De forma opcional, el Panamera Sport Turismo puede pedirse con dos asientos individuales de regulación eléctrica en la parte trasera.

La línea de techo más alta del Sport Turismo facilita la entrada y la salida en la parte trasera y concede mucho más espacio para la cabeza. La usabilidad del maletero se beneficia del portón trasero se beneficia del portón trasero eléctrico y de amplia apertura que viene de serie, así como del borde de carga bajo de tan solo 628 milímetros. Hasta el borde superior de los asientos traseros, el Sport Turismo ofrece, con hasta 520 litros (Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo: 425 litros), 20 litros más de volumen que la berlina deportiva. Cargando hasta el techo y con los asientos traseros plegados, esto se aumenta en aproximadamente 50 litros. Los tres respaldos pueden plegarse individualmente o completamente (relación 40:20:40); el desbloqueo del maletero se realiza de forma eléctrica. Si todos los respaldos están plegados, se dispone de una superficie de carga prácticamente plana. En este caso, el volumen de carga se aumenta hasta los 1.390 litros (Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo: 1.295 litros).

Para el maletero del Panamera Sport Turismo, hay un sistema de gestión del maletero opcional. El sistema variable para un transporte seguro incluye, entre otras cosas, dos raíles de sujeción integrados en la superficie de carga, cuatro argollas de sujeción y una red de separación del maletero. Además, se ofrece opcionalmente una toma de corriente de 230 V en el maletero.

Cinco motorizaciones para el lanzamiento en el mercado

El Panamera Sport Turismo ya se puede pedir. La introducción en el mercado en Europa se realizará el 7 de octubre de 2017 y en el resto de mercados a comienzos de noviembre. El nuevo Porsche se lanzará con cinco de las variantes de motor conocidas de la berlina deportiva. En Alemania, el precio comenzará para el Panamera 4 Sport Turismo (330 CV/243 kW) en

97.557 euros, para el Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo (potencia de 462 CV/340 kW) en 112.075 euros, para el Panamera 4S Sport Turismo (440 CV/324 kW) en 120.048 euros, para el Panamera 4S Diesel Sport Turismo (422 CV/310 kW) en 123.975 euros y para el Panamera Turbo Sport Turismo (550 CV/404 kW) en 158.604 euros (precios con IVA incluido).

Lanzamiento del segundo modelo híbrido del Porsche Panamera

El Turbo S E-Hybrid se convierte en el modelo más potente de la serie Panamera

Prestaciones máximas sostenibles de Porsche: con el nuevo Panamera Turbo S E-Hybrid, el fabricante de deportivos posiciona por primera vez un híbrido enchufable como modelo superior de una serie. El motor V8 de cuatro litros del Panamera Turbo se combina con un motor eléctrico. El resultado es una potencia de 680 CV/500 kW y un soberano desarrollo de la potencia: al superar el régimen de ralentí ligeramente, ya estará disponible un par motor de 850 Nm. Esto permite una aceleración de 0 a 100 km/h en 3,4 segundos y una velocidad máxima de 310 km/h. La estrategia de boost del Panamera con tracción total deriva del superdeportivo 918 Spyder. El consumo medio según NEDC es de 2,9 l/100 km; el nuevo modelo superior Panamera puede recorrer 50 kilómetros en modo puramente eléctrico. El Panamera Turbo S E-Hybrid resalta la gran importancia que otorga Porsche a la electromovilidad.

Sistema de accionamiento exclusivo con motor V8 y eléctrico

Tras el exitoso debut del Panamera 4 E-Hybrid, en el que se utiliza la combinación de motor V6 y motor eléctrico, Porsche vuelve a demostrar el gran potencial de potencia de la tecnología híbrida. En el nuevo Panamera Turbo S E-Hybrid se combina un motor eléctrico (136 CV/100 kW) con un motor V8 (550 CV/404 kW). En el Panamera 4 E-Hybrid, el embrague montado en el módulo híbrido de Porsche se acciona de forma electromecánica a través de un Electric Clutch Actuator (ECA). Esto resulta en tiempos de reacción cortos y un alto nivel de confort. Como en el resto de modelos Panamera de segunda generación, para la transmisión de potencia al Porsche Traction Management (PTM) adaptativo del sistema de tracción total de serie, se utiliza una caja de cambios de doble embrague Porsche (PDK) de 8 velocidades y cambio rápido. La propulsión E-Performance acelera la berlina de lujo de 0 a 100 km/h en solo 3,4 segundos y ofrece una potencia de tracción excepcional a altas velocidades. Gracias a esto, el Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid, con una velocidad de hasta 310 km/h, sienta más bases en su clase. El Panamera Turbo S E-Hybrid con suspensión neumática de serie ofrece un equilibrio único del segmento: el confort de una berlina de lujo combinado con los valores de prestaciones de un deportivo.

El motor eléctrico se alimenta mediante una batería de iones de litio con refrigeración líquida de una capacidad energética de 14,1 kWh. La batería de alto voltaje integrada en la parte trasera del vehículo se carga completamente en seis horas mediante la conexión de 230 voltios con diez amperios. Si, en vez del cargador de 3,6 kW de serie, se utiliza el cargador de a bordo de 7,2 kW opcional y una conexión de 230 voltios con 32 amperios, la batería del Panamera se carga completamente en tan solo 2,4 horas. La carga también se puede iniciar mediante temporizador con el Porsche Communication Management (PCM) o la app Porsche Connect (para smartphone y Apple Watch). Además, el Panamera Turbo S E-Hybrid está equipado con un sistema de climatización auxiliar, para refrigerar o calentar el habitáculo durante la carga.

Triada de prestaciones deportivas, confort para trayectos largos y eficiencia

Las prestaciones, el confort y la eficiencia forman en este caso una triada perfecta: el Panamera Turbo S E-Hybrid arranca de manera predeterminada en el modo puramente eléctrico “E-Power”; hasta una distancia de 50 kilómetros, el deportivo de cuatro puertas está libre de emisiones locales. Al pasar de un punto de presión en el acelerador o bajar de un determinado nivel de carga de la batería, el Panamera cambia al modo “Hybrid Auto”, que hace uso de la potencia de ambos motores. El consumo para los modelos híbridos enchufables según el nuevo ciclo de conducción europeo (NEDC) es de 2,9 l/100 km de gasolina premium (66 g/km CO₂) y 16,2 kWh/100 km de corriente.

Debut con dos distancias entre ejes

En nuevo modelo superior de la segunda generación del Panamera se lanzará en Europa en julio de 2017. El resto de mercados le seguirán en la segunda mitad de 2017. El estreno mundial del Panamera Turbo S E-Hybrid se producirá en el Salón del Automóvil de Ginebra (del 7 al 19 de marzo de 2017). Desde el principio, el Gran Turismo de cuatro plazas se ofertará también como versión Executive con una distancia entre ejes prolongada en 150 mm.

En el equipamiento de serie del Panamera Turbo S E-Hybrid se incluyen, entre otros elementos, Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport) con Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), servodirección Plus y ruedas de aleación ligera de 21 pulgadas en diseño 911 Turbo. El equipamiento estándar también incluye: una climatización del vehículo parado, elementos aerodinámicos adaptativos y la suspensión neumática de tres cámaras con Porsche Active Suspension Management (PASM). La versión larga está equipada de serie con dirección activa del eje trasero. En Alemania, el Panamera Turbo S E-Hybrid tiene un coste a partir de 185.736 euros (IVA incluido), mientras que el Panamera Turbo S E-Hybrid Executive está disponible desde 199.183 euros.

El motor atmosférico y el chasis más potentes del automovilismo de competición

El nuevo Porsche 911 GT3: ideal para la carretera y los circuitos

Prestaciones típicas del automovilismo de competición, construcción ligera sistemática y una experiencia de conducción sin filtro: esta es la carta de presentación del Porsche 911 GT3. La nueva generación del 911 radical se estrenó mundialmente en la edición 87 del Salón Internacional del Automóvil de Ginebra. Forma una unión más intensa entre aptitud utilitaria y circuitos de competición. En el punto central del perfeccionamiento se encuentra el nuevo motor bóxer de cuatro litros. El motor atmosférico de altas revoluciones con 500 CV (368 kW) llega prácticamente sin cambios con respecto al deportivo puro de carreras 911 GT3 Cup. El chasis revisado con dirección activa del eje trasero y la construcción ligera sistemática están diseñados específicamente para transformar las prestaciones del motor en una dinámica de conducción superior. Desarrollado en los mismos circuitos de prueba y fabricado en la misma línea de producción que los vehículos de competición, la tecnología de automovilismo de competición de Porsche llega de nuevo en un deportivo con homologación de calle.

Una increíble mayoría de conductores del Porsche GT utilizan sus vehículos también en el circuito de carreras. En este caso, el nuevo 911 GT3 se mantiene en lo más alto gracias a una relación peso/potencia de 2,86 kg/CV (3,88 kg/kW). La caja de cambios de doble embrague de siete velocidades (PDK) de serie, adaptada especialmente para la serie GT, acelera el biplaza de 1.430 kg con el depósito lleno de 0 a 100 km/h en solo 3,4 segundos. Su velocidad máxima es de 318 km/h. Para los defensores de la conducción en estado puro, Porsche ofrece el 911 GT3 con la opción de caja de cambios manual de seis marchas. En este caso, el 911 de altas prestaciones acelera de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos y alcanza una velocidad máxima de 320 km/h.

Rápido en curvas y estable en rectas: chasis rígido con dirección activa del eje trasero

El chasis del nuevo 911 GT3 se beneficia de la experiencia de Porsche en el automovilismo de competición y se ha revisado en favor de una dinámica de conducción todavía mejor. En comparación con el 911 Carrera S, el nuevo biplaza es 25 mm más bajo. Además del diseño básico más preciso, el chasis cuenta con propiedades de maniobrabilidad superiores. Una parte fundamental de esto es la dirección activa del eje trasero. En función de la velocidad, la dirección gira en el mismo sentido o en sentido contrario a las ruedas delanteras, lo que mejora la estabilidad y la agilidad. Otros componentes de la dinámica de conducción son los apoyos dinámicos del motor y el bloqueo transversal del eje trasero.

El aspecto del 911 GT3 tampoco deja dudas sobre su determinación. El alerón trasero dominante de carbono resalta que la forma del deportivo está determinada por la aerodinámica. La parte delantera de construcción ligera y el spoiler delantero están optimizados para una corriente de aire mejorada. En la parte trasera de construcción ligera con las aberturas de escape y el nuevo difusor también se ve el perfeccionamiento aerodinámico.

El interior: centro de experiencias para una dinámica de conducción excepcional

El interior del nuevo deportivo de altas prestaciones está diseñado para una experiencia de conducción máxima. El volante deportivo GT con un diámetro de 360 milímetros viene originalmente del 918 Spyder. El conductor y el acompañante experimentan una dinámica en los asientos deportivos Plus de Porsche con laterales más altos y ajuste longitudinal mecánico. El ajuste de los respaldos y de la altura es eléctrico. Puesto que el 911 GT3 es un biplaza tradicional, los cuerpos del asiento están cubiertos en la parte trasera.

De forma opcional, Porsche ofrece para el 911 GT3 otras tres variantes de asientos. Los asientos deportivos adaptables Plus cuentan con todas las funciones de asientos (18 vías) mediante un ajuste eléctrico. La segunda opción son los asientos buckets deportivos con respaldos abatibles, airbag de tórax integrado y ajuste longitudinal manual. La tercera opción son los buckets envolventes de plástico reforzado con fibras de carbono ligero en diseño de carbono visto.

App Porsche Track Precision de serie

Además del sistema Porsche Communication Management (PCM) con módulo de navegación online e información del tráfico en tiempo real, el equipamiento de serie también incluye el módulo Connect Plus y la app Porsche Track Precision. Con la app, los conductores del Porsche 911 GT3 tienen la posibilidad de mostrar, registrar y analizar datos detallados de la conducción en un smartphone.

Introducción en el mercado y precios

El 911 GT3 ya se puede pedir. La introducción en el mercado alemán se realizará a partir de mediados de junio. El nuevo 911 de altas prestaciones tiene un precio a partir de 152.416 euros, incluidos los impuestos y el equipamiento específico del país.

Descendencia deportiva de la familia Porsche 911

Dinámicos, cómodos y eficientes: los nuevos modelos Porsche 911 GTS

Con los modelos GTS, Porsche expande la gama de productos 911. A partir de marzo de 2017, hay disponibles cinco variantes en Alemania:

911 Carrera GTS con tracción trasera, 911 Carrera 4 GTS con tracción total (tanto Coupé como Cabriolet) y 911 Targa 4 GTS con tracción total. El nuevo turbocompresor para el motor bóxer de 3,0 litros y seis cilindros aumenta la potencia hasta los 450 CV (331 kW). 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. Todas las variantes están disponibles con caja de cambios manual de 7 velocidades o, de forma opcional, con caja de cambios de doble embrague Porsche (PDK).

Más prestaciones gracias a la mayor potencia

El par motor máximo de 550 Nm permite valores de aceleración y elasticidad incluso mejores. Se sitúa entre 2.150 y 5.000 rpm El Porsche Active Suspension Management (PASM) está equipado de serie en todos los modelos GTS. Los GTS Coupé disponen de un chasis deportivo con PASM, que reduce la altura de la carrocería 10 mm. El más rápido de la familia es el 911 Carrera 4 GTS Coupé: gracias a la caja de cambios de doble embrague Porsche (PDK) y al paquete Sport Chrono de serie, acelera de 0 a 100 km/h en 3,6 segundos. La velocidad punta de todos los modelos GTS supera los 300 km/h. El primer puesto se lo lleva el coupé con caja de cambios manual y tracción trasera, que logra una velocidad punta de 312 km/h.

A pesar del aumento de potencia, el GTS sigue siendo económico: por ejemplo, el 911 Carrera GTS con PDK solo consume 8,3 l/100 km según NEDC. Esto se corresponde con unas emisiones de CO₂ de 188 g/km.

Típico de GTS: numerosos elementos en negro en el exterior y el interior

Los modelos GTS no solo se diferencian dentro de la serie de modelos 911 por la tecnología, sino también por el aspecto: todos los vehículos se basan en la carrocería ancha con tracción total, que ahora también mide 1.852 mm en los modelos con tracción trasera. El nuevo carenado Sport Design resalta su carácter deportivo. La parte delantera se ha optimizado para una mejor aerodinámica. Un spoiler delantero más bajo y una elevada altura de despliegue del spoiler trasero disminuyen los coeficientes de sustentación en el eje delantero y trasero en comparación con los modelos Carrera S. En la parte trasera, el GTS es inconfundible gracias a las ópticas traseras tintadas, las rejillas de entrada de aire en negro satinado y la salida de escape doble central en negro del sistema de escape deportivo de serie. Los modelos con tracción trasera se caracterizan por una nueva moldura decorativa entre las luces traseras. La franja de luces está reservada para los modelos con tracción total. Los retrovisores exteriores Sport Design, las ruedas de 20 pulgadas pintadas en negro con anclaje central y los anagramas GTS de las puertas completan el lateral del vehículo. El 911 Targa es inconfundible también gracias al característico arco Targa, que se incluye por primera vez en el GTS en negro.

Nueva app Porsche Track Precision y equipamiento de lujo

Los genes GTS caracterizan el habitáculo. El cronómetro del paquete Sport Chrono de serie se integra en el centro del salpicadero. La app Porsche Track Precision se ha perfeccionado especialmente para el lanzamiento al mercado de los modelos GTS. Entre otras cosas, permite el registro automático, la visualización detallada y el análisis de datos de conducción en el smartphone. Los pasajeros del GTS disfrutarán de asientos de Alcántara con nuevas costuras. Los asientos deportivos Plus eléctricos de cuatro posiciones con anagrama GTS en los reposacabezas permiten una sujeción lateral y un confort mayores. También hay molduras decorativas de aluminio pulido anodizado en negro en el cuadro de instrumentos, así como una mayor proporción de Alcántara, que puede verse, por ejemplo, en la corona del volante, la consola central y los reposabrazos.

Consumo y emisiones

911 GT3: Consumo de combustible combinado: 12,9–12,7 l/100 km;
emisiones de CO₂: 290–288 g/km;

911 Carrera GTS: Consumo de combustible combinado: 9,4–8,3 l/100 km;
emisiones de CO₂: 212–188 g/km;

911 Carrera GTS Cabriolet: Consumo de combustible combinado: 9,4–8,4 l/100 km;
emisiones de CO₂: 214–190 g/km;

911 Carrera 4 GTS: Consumo de combustible combinado: 9,5–8,5 l/100 km;
emisiones de CO₂: 216–192 g/km;

911 Carrera 4 GTS Cabriolet: Consumo de combustible combinado: 9,7–8,7 l/100 km;
emisiones de CO₂: 220–196 g/km;

911 Targa 4 GTS: Consumo de combustible combinado: 9,7–8,7 l/100 km;
emisiones de CO₂: 220–196 g/km;

911 Carrera 4S: Consumo de combustible combinado: 9,0–7,9 l/100 km;
emisiones de CO₂: 208–180 g/km

Panamera Turbo*: Consumo de combustible combinado: 9,4–9,3 l/100 km;
emisiones de CO₂: 214–212 g/km

Panamera Turbo S E-Hybrid: Consumo de combustible combinado: 2,9 l/100 km; consumo eléctrico combinado: 16,2 kWh/100 km; emisiones de CO₂: 66 g/km

Panamera Turbo S E-Hybrid Executive: Consumo de combustible combinado: 2,9 l/100 km; consumo eléctrico combinado: 16,2 kWh/100 km; emisiones de CO₂: 66 g/km

Panamera 4 Sport Turismo*: Consumo de combustible combinado: 7,9–7,8 l/100 km;
emisiones de CO₂: 180–178 g/km

Panamera 4S Sport Turismo*: Consumo de combustible combinado: 8,3–8,2 l/100 km;
emisiones de CO₂: 189–187 g/km

Panamera 4S Diesel Sport Turismo*: Consumo de combustible combinado: 6,8–6,7 l/100 km;
emisiones de CO₂: 178–176 g/km

Panamera Turbo Sport Turismo*: Consumo de combustible combinado: 9,5–9,4 l/100 km;
emisiones de CO₂: 217–215 g/km

Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo: Consumo de combustible combinado: 2,6 l/100 km;
consumo eléctrico combinado: 15,9 kWh/100 km; emisiones de CO₂: 59 g/km

Cayenne S E-Hybrid*: Consumo de combustible combinado: 3,4–3,3 l/100 km;
consumo eléctrico combinado: 20,8–18,6 kWh/100 km; emisiones de CO₂: 79–75 g/km;

* *Margen en función de los neumáticos utilizados*