

Preparado para disfrutar del aire libre: el nuevo 911 Cabriolet

El nuevo 911 Cabriolet

Cuando Porsche mostró en septiembre de 1981 el prototipo del primer 911 Cabriolet en la Exposición Internacional de Automóviles (IAA) en Fráncfort, los clientes y aficionados estaban encantados a primera vista. Desde entonces, la variante descapotable del 911, que se empezó a entregar a partir de 1982, ocupa un lugar fijo en la gama de modelos. La versión descapotable de este icono de los automóviles deportivos posee todas las innovaciones del coupé. Entre los avances específicos para el Cabriolet se encuentra un nuevo sistema hidráulico que permite abrir y cerrar la capota más rápidamente que hasta ahora.

El nuevo modelo recoge el lenguaje formal moderno del coupé, manteniendo también como el Cabriolet el carácter inconfundible de un Porsche 911. La capota de tela totalmente automática posee una luna trasera de cristal incorporada enrasada. En la estructura de la capota están integrados unos elementos de magnesio de gran tamaño, los denominados contracerchos planos, que evitan con plena fiabilidad que el techo se infle a altas velocidades. La capota se puede abrir o cerrar hasta una velocidad de 50 km/h. El nuevo accionamiento de techo más ligero reduce el tiempo de apertura a unos doce segundos. El panel cortavientos de despliegue eléctrico se eleva en solo dos segundos y quita la fuerza al viento en la nuca.

El 911 Cabriolet se inicia como el Carrera S con tracción trasera y como el Carrera 4S con tracción total. Ambos confían en el motor bóxer turbo de seis cilindros de 2981 cm³ y 331 kW (450 CV) a 6500 rpm que desarrollan un par de 530 Nm entre 2300 y 5000/min. La mejora del procedimiento de inyección y otras medidas para la optimización, tales como la nueva disposición de los turbocompresores, incluyendo la refrigeración del aire de sobrealimentación, aumentan la eficiencia y reducen las emisiones en la propulsión. La transmisión de fuerza tiene lugar a través de una caja de cambios de doble embrague de ocho velocidades de nuevo desarrollo. El 911 Carrera S acelera de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos (con el paquete Sport Chrono opcional: 3,7 s) y alcanza una velocidad máxima de hasta 306 km/h. El 911 Carrera 4S alcanza una velocidad máxima de 304 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 3,8 segundos (con el paquete Sport Chrono opcional: 3,6 s).

Gracias a la nueva posición de los apoyos del motor, el Cabriolet muestra una rigidez torsional aún mayor que su predecesor. Por primera vez se ofrece para el 911 Cabriolet el Porsche Active Suspension Management (PASM). En este caso, la suspensión es más dura y más corta, las barras estabilizadoras del eje delantero y trasero son más rígidas, y el chasis en su conjunto está rebajado en diez milímetros. Como resultado, el 911 queda asentado en la calzada de manera aún más neutra y equilibrada.

El diseño exterior se basa en el de las generaciones anteriores del 911

El nuevo 911 Cabriolet se presenta más ancho, más seguro de sí mismo y, globalmente, más musculoso que su predecesor. Por encima de las grandes ruedas con un diámetro de 20 pulgadas delante y 21 pulgadas detrás se despliegan unos guardabarros más anchos. Así, los modelos con tracción trasera presentan la misma anchura de la carrocería que los modelos con tracción total. En este caso, el aumento del eje posterior es de 44 milímetros. La parte delantera, generalmente 45 milímetros más ancha, recupera un aspecto tradicional de las primeras generaciones del 911: la tapa de maletero alargada hacia delante con una llamativa cavidad delante del parabrisas. Ambos elementos alargan visualmente la parte frontal y le aportan dinámica.

En la parte trasera dominan los alerones netamente más anchos, los cuales se pueden desplegar a distintos niveles, y la banda luminosa fina y continua. Con excepción de la capota, así como de la parte delantera y trasera, todo el revestimiento exterior está fabricado en aluminio.

Nuevo diseño interior con líneas claras

El interior está marcado por las líneas depuradas y rectas del tablero de instrumentos con el nivel de instrumentos inclinado hacia atrás. Al igual que en el 911 original, el tablero de instrumentos se extiende por todo el ancho entre dos planos de aletas horizontales. Además del cuentarrevoluciones central, dos esbeltas pantallas de forma libre sin marco mantienen informado al conductor. La nueva arquitectura permite manejar la pantalla central del Porsche Communication Management (PCM), que mide ahora 10,9 pulgadas, de manera rápida y sin distracciones.

Amplios sistemas de asistencia aumentan la seguridad y la comodidad

Como novedad mundial, Porsche ha desarrollado el modo Wet incorporado de serie. Dicha función detecta el agua en la carretera, prepara los sistemas de regulación en consecuencia y advierte al conductor. Así, este puede ajustar el vehículo con un botón o utilizar el interruptor de modo del volante (incluido en el paquete Sport Chrono) para reforzar la estabilidad. El asistente de advertencia y de frenado, instalado igualmente de serie, detecta con la ayuda de cámaras el peligro de colisiones con vehículos, peatones y ciclistas y envía un aviso o inicia un frenado de emergencia si es necesario. Un asistente de aparcamiento con cámara de marcha atrás completa el equipamiento de serie en el Cabriolet. Opcionalmente, se ofrece para el 911 un asistente de visión nocturna con cámara termográfica, así como el control de velocidad con regulador de distancia automático, la función Stop-and-go y una protección de pasajeros reversible.

En Alemania, el 911 Carrera S Cabriolet cuesta a partir de 134 405 euros y el 911 Carrera 4S Cabriolet a partir de 142 259 euros, incluidos el I.V.A. y el equipamiento específico del país.