Porsche en el Salón Internacional del Automóvil de 2017

**Presentación mundial del Cayenne Turbo y el 911 GT3 con paquete Touring**

Doble lanzamiento de Porsche en la 67.ª edición del Salón Internacional del Automóvil (IAA) del 12 al 24 de septiembre de 2017: el fabricante de deportivos de Stuttgart corona en Fráncfort la nueva serie Cayenne recientemente presentada. Además, los modelos 911 aumentan en número.

Tras la espectacular presentación mundial en Stuttgart-Zuffenhausen del Cayenne con 340 CV (250 kW) y del Cayenne S con 440 CV (324 kW), ahora se estrena el modelo superior de la serie. El nuevo Cayenne Turbo alcanza la dinámica de conducción de un automóvil deportivo con una potente tracción, sistemas del chasis innovadores y una aerodinámica activa. Además, Porsche presenta en Fráncfort el 911 GT3 con paquete Touring. El purista deportivo de altas prestaciones está disponible con caja de cambios manual de seis velocidades y está equipado con un spoiler trasero variable en vez de con un alerón trasero fijo. Además, el Porsche GT2 RS, "nueveonce" con mayores prestaciones de todos los tiempos con 700 CV, también celebra su lanzamiento.

**Desarrollo completamente nuevo: la nueva generación de los modelos Cayenne**

El nuevo Cayenne Turbo eleva todavía más la cota para prestaciones deportivas en su segmento. El motor V8 biturbo de 4,0 l tiene una potencia de 550 CV (404 kW). La aerodinámica activa con spoiler de techo adaptativo, la suspensión neumática regulada con tres cámaras, los neumáticos mixtos y unos nuevos frenos de alto rendimiento constituyen la base de una dinámica de conducción mejorada. Con opciones como la estabilización eléctrica de balanceo (PDCC) o la dirección del eje trasero, el SUV cuenta con las prestaciones de un verdadero deportivo. En este caso, el nuevo Cayenne Turbo acelera de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos y alcanza una velocidad máxima de 286 km/h.

El Cayenne y el Cayenne S con motores de seis cilindros en V también son nuevos desarrollos. Los motores más potentes y de consumo mucho más reducido, en colaboración con la nueva caja de cambios Tiptronic S de ocho velocidades, convierten los deseos del conductor de forma espontánea en aceleración, fuerza de arrastre y prestaciones líderes de su clase. Gracias a sus genes deportivos, el chasis ligero completamente nuevo permite una excepcional dinámica de conducción que no era posible hasta ahora en el segmento. Los nuevos sistemas de dinámica de conducción tienen un papel fundamental. Además, estos sistemas aumentan la amplitud también en el sentido del confort de conducción de una berlina del segmento Premium. El uso todoterreno también es más sencillo para el conductor. Este podrá seleccionar, en función del terreno, entre cinco modos de accionamiento y chasis.

Dos deportivos excepcionales: 911 GT3 con paquete Touring y 911 GT2 RS

El 911 GT3 con paquete Touring amplía el conocido deportivo GT con una nueva variante de equipamiento. En cuanto a la tecnología, el legendario deportivo de altas prestaciones permanece invariable con su motor atmosférico de 500 CV (368 kW), pero visualmente parece comedido. En lugar del habitual alerón trasero predominante, se equipa con el spoiler activo de los modelos 911 Carrera. En el interior le espera al conductor y al acompañante un equipamiento de cuero. Siguiendo el concepto purista, el biplaza solo está disponible con la caja de cambios manual de seis velocidades. Esta le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos. La velocidad máxima es de 316 km/h.

El 911 GT2 RS, con su motor biturbo de gasolina de 6 cilindros y 700 CV (515 kW), es el "nueveonce" más potente y rápido de todos los tiempos. El 911 GT2 RS acelera de 0 a 100 km/h en tan solo 2,8 segundos. Su velocidad máxima es de 340 km/h. De forma tradicional, los deportivos GT transmiten su potencia mediante las ruedas traseras, lo que hace que su excepcional dinámica de conducción derive en un fantástico placer de conducción. Las altas proporciones de aluminio, carbono y magnesio permiten mantener la construcción ligera. El automóvil deportivo pesa 1470 kg con el depósito lleno. Otra característica especial es que Porsche Design ha desarrollado junto con Porsche Motorsport el cronógrafo 911 GT2 RS en exclusiva para los futuros usuarios del deportivo de altas prestaciones.

Nuevo modelo superior de la serie Cayenne con 550 CV, aerodinámica activa y nuevos frenos de alto rendimiento

Más 911 en un SUV: el nuevo Porsche Cayenne Turbo

Con su presentación mundial en la 67.ª edición del Salón Internacional del Automóvil (IAA) de Fráncfort, el nuevo Porsche Cayenne Turbo se posiciona como líder de la serie. El modelo superior totalmente nuevo de la tercera generación de los modelos Cayenne eleva todavía más la cota de las prestaciones deportivas de su segmento. El motor V8 biturbo de 4,0 l tiene una potencia de 550 CV (404 kW). La combinación de tecnologías innovadoras, como la aerodinámica activa con spoiler del techo, la suspensión neumática regulada con tres cámaras, los neumáticos mixtos y los nuevos frenos de alto rendimiento, constituye la base para la dinámica de conducción mejorada. Con opciones adicionales como la dirección activa del eje trasero o la estabilización eléctrica del balanceo con un sistema de 48 V, el SUV obtiene las características de conducción de un auténtico automóvil deportivo. El nuevo Cayenne Turbo acelera de 0 a 100 km/h en 4,1 segundos (3,9 segundos con el paquete Sport Chrono) y alcanza una velocidad máxima de 286 km/h.

**Diseño más marcado**

El Cayenne Turbo, con la exclusiva parte delantera y las ópticas principales LED del Porsche Dynamic Light System (PDLS), tiene un aspecto más dominante y exclusivo. De noche, el nuevo Turbo se deferencia del resto de modelos Cayenne por sus luces adicionales delanteras de doble línea. La vista lateral está caracterizada por las ruedas Turbo de 21 pulgadas de serie en los pasos de rueda más anchos con embellecedores pintados. Estas ruedas se reservan para el modelo superior. Un elemento diferenciador de la parte trasera son las salidas de escape específicas del modelo Turbo. Las molduras laterales de las puertas y el carenado trasero están pintados en el color de la carrocería. El interior completamente nuevo manifiesta la mayor amplitud del Cayenne Turbo: más deportividad y, a la vez, más confort. Prácticamente todas las funciones del SUV totalmente conectado pueden visualizarse y manejarse mediante la pantalla de alta resolución y la pantalla táctil del Porsche Advanced Cockpit. Entre ellas, el sistema de sonido envolvente BOSE® de serie de 710 W. El conductor y el acompañante podrán disfrutar del modelo superior en asientos deportivos con ajuste de 18 vías. Una novedad son los reposacabezas integrados, que recuerdan a los del 911. Todos los asientos y el volante deportivo multifunción en el diseño Turbo exclusivo vienen calefactados de serie.

**Más potencia y par motor: motor biturbo de ocho cilindros y 550 CV**

La pieza central del Cayenne Turbo es el nuevo motor V8 biturbo sobrealimentado de 4,0 l. Con una potencia de 550 CV (404 kW), el motor supera a su predecesor en 30 CV (22 kW) y el par de giro se ha aumentado en 20 Nm hasta llegar a los 770 Nm. La nueva caja de cambios Tiptronic S de ocho velocidades transforma ambos elementos en aceleración y velocidad mediante el sistema Porsche Traction Management (PTM) para la tracción total activa. El nuevo Turbo acelera de 0 a 100 km/h en 4,1 segundos (3,9 segundos con el paquete Sport Chrono), la velocidad máxima se alcanza a los 286 Km/h. Algo característico de la nueva generación de motores son los turbocompresores con cilindros en V, o diseño turbo en posición central. Gracias a los conductos de escape más cortos entre las cámaras de combustión y los turbocompresores, el motor reacciona de forma especialmente espontánea. El diseño turbo en posición central ofrece un despliegue de potencia mucho mejor. Otra ventaja es la construcción compacta del motor. Esto permite un lugar de instalación más bajo, lo que tiene un efecto positivo en la dinámica de conducción: el punto de gravedad baja y la precisión al tomar curvas aumenta.

**Chasis activo con suspensión neumática de tres cámaras y neumáticos mixtos**

El nuevo chasis ligero del Cayenne Turbo combina lo mejor de tres mundos: la precisión de un deportivo, el confort de una berlina y la adaptabilidad de un todoterreno. La combinación de la nueva suspensión neumática de tres cámaras con el sistema de suspensión activo PASM aumenta especialmente el margen. El nuevo concepto de neumáticos mixtos con neumáticos de serie del tamaño 285/40 en la parte delantera y 315/35 en la parte trasera viene de la construcción deportiva y permite una mejor transmisión de fuerzas en sentido longitudinal y transversal. En la suspensión neumática adaptativa, se utilizan tres cámaras de aire en cada amortiguador. El chasis puede reproducir tres constantes elásticas distintas. Con seis niveles de altura seleccionables, en la conducción todoterreno se puede adaptar manualmente la distancia al suelo. Además, pueden controlarse de forma activa mediante cinco nuevos programas para conducción en carretera y en entornos todoterreno. Gracias a la dirección activa del eje trasero, la estabilización eléctrica del balanceo Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) conectada a una red de alimentación de a bordo de 48 V y Porsche Torque Vectoring Plus (PTV+) opcionales, el nuevo Cayenne Turbo alcanza la dinámica de conducción de un deportivo. Además, mejoran la aptitud utilitaria al realizar maniobras de estacionamiento y giro, así como el confort.

**Primer SUV con spoiler del techo adaptativo y nuevos frenos de alto rendimiento**

El nuevo Cayenne Turbo es el primer SUV que cuenta con un spoiler del techo adaptativo como parte fundamental de la aerodinámica activa. En función de la posición, se optimiza la eficiencia, se aumenta la carga aerodinámica en el eje trasero y en la posición Airbrake, se reduce la distancia de frenado a velocidades más altas. El SUV puede reducir la distancia de frenado total desde una velocidad de 250 km/h en 2 metros. El sistema aerodinámico complementa así el efecto de los nuevos frenos de alto rendimiento Porsche Surface Coated Brake (PSCB), que en el Cayenne Turbo se encarga de serie de la deceleración. La potencia de frenado y la resistencia al desgaste se aumentan gracias al revestimiento de carburo de wolframio que se aplica a los discos de acero. Además, se reduce la suciedad de las llantas causada por la frenada. El sistema principal del programa sigue siendo el Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) opcional.

Nuevos motores, un nuevo chasis, un concepto de mando innovador y una mayor conectividad

Lanzamiento de la tercera generación del Porsche Cayenne

Porsche presenta la tercera generación del Cayenne. El modelo de éxito del fabricante de deportivos de Stuttgart se lanza como un vehículo completamente nuevo que combina aún mejor el rendimiento típico de Porsche con la máxima aptitud utilitaria. Los potentes motores turbo, la nueva caja de cambios Tiptronic S de ocho velocidades, los nuevos sistemas de chasis y el innovador concepto de indicación y mando con una conectividad completa aumentan la amplitud entre confort y deportividad. En el lanzamiento se podrá elegir entre dos nuevos motores de seis cilindros: el motor turbo de 3,0 litros y 340 CV (250 kW) del Cayenne, que ofrece 40 CV (29 kW) más que su predecesor, o el motor biturbo V6 de 2,9 litros del Cayenne S, capaz de alcanzar 265 km/h gracias a sus 440 CV (324 kW), un incremento de 20 CV (15 kW). Gracias al paquete Sport Chrono opcional, el nuevo Cayenne S acelera de 0 a 100 km/h en menos de cinco segundos.

El Cayenne se basa en gran medida en el icónico deportivo 911. El SUV mejorado también a nivel visual cuenta por primera vez con neumáticos mixtos y dirección activa del eje trasero en su tercera generación. Aparte de estas características propias de los deportivos, la tracción total activa de serie, el Porsche 4D-Chassis Control, la suspensión neumática con tres cámaras y la estabilización del balanceo eléctrica Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) mejoran sus habilidades en la carretera. Se ha mantenido completamente la capacidad todoterreno de este Cayenne, que es aproximadamente 65 kg más ligero que el modelo anterior a pesar de la considerable mejora del equipamiento de serie.

**Un lenguaje de formas dinámico: diseño más rígido y ruedas más grandes**

El aspecto deportivo, preciso y claramente marcado del Cayenne es nuevo, pero a la vez familiar, pues se ha rediseñado siguiendo el estilo del ADN de diseño de Porsche. Las tomas de aire más grandes de la parte delantera son signos claros del aumento de prestaciones. Los nuevos bordes horizontales de las luces confieren al SUV un efecto más ancho y atlético, incluso parado. La longitud exterior aumentada en 63 mm con la misma distancia entre los ejes (2.895 mm) y la altura del techo reducida en nueve milímetros con respecto al modelo anterior, realzan la elegante sensación de longitud de este Cayenne, que tiene 4.918 mm de largo y 1.983 mm de ancho sin contar los retrovisores. La capacidad del maletero es de 770 litros, lo que supone un incremento de 100 litros. La mejora de la dinámica de conducción puede verse en las ruedas con una pulgada más de diámetro (por primera vez con ruedas y neumáticos más anchos en el eje trasero). Entre las nuevas luces traseras tridimensionales y la franja de luces LED continua, se erige el marcado anagrama Porsche tridimensional.

En lo que a ópticas se refiere, Porsche ofrece un nuevo concepto de iluminación de tres niveles: todos los Cayenne están equipados de serie con ópticas LED. Además, se puede adquirir la siguiente versión de Porsche Dynamic Light System (PDLS), que ofrece diferentes modos de iluminación, como luz de curva o luz para autopista. Un elemento destacado son las nuevas ópticas principales Matrix LED con PDLS Plus. Los 84 diodos emisores de luz de control individual permiten cambiar por completo la distribución y la intensidad de la luz. Para ello, el Cayenne ofrece nuevas funciones, como la luz de carretera que no deslumbra al tráfico que circula en sentido contrario y el deslumbramiento adaptativo de señales.

**Lanzamiento al mercado del Cayenne y el Cayenne S**

El nuevo SUV de Porsche se lanzará primero en dos versiones: el Cayenne con motor turbo de seis cilindros y tres litros de cilindrada alcanza una potencia de 340 CV (250 kW) y un par motor de 450 Nm. Además, el modelo base ya alcanza unas prestaciones de conducción impresionantes. acelera de 0 a 100 km en 6,2 segundos (5,9 segundos si está equipado con el paquete Sport Chrono). La velocidad máxima es de 245 km/h. El segundo modelo que se lanza al mercado es el Cayenne S, que está propulsado por un gran motor V6 de 2,9 litros con alimentación biturbo. Este nuevo motor alcanza una potencia de 440 CV (324 kW) y un par motor de 550 Nm, es decir, 20 CV (15 kW) más que la versión anterior. Además, se ha reducido el tiempo que tarda en acelerar de 0 a 100 km/h a 5,2 segundos (con el paquete Sport Chrono: 4,9 segundos). La velocidad máxima es de 265 km/h.

**Más rápido en la carretera, superior en entornos todoterreno: nueva Tiptronic S y PTM**

El Cayenne también debe su mayor espectro de prestaciones entre deportividad y confort a la nueva caja de cambios Tiptronic S de ocho velocidades. A la vez, los tiempos de reacción más cortos y las relaciones de transmisión más deportivas en las marchas más bajas complementan el rendimiento en carretera y la aptitud todoterreno. En el otro extremo de la amplitud mejorada, la octava velocidad larga garantiza bajas revoluciones y un consumo optimizado para trayectos relajados.

El Cayenne también proporciona placer de conducción sin complicaciones en condiciones todoterreno. Los modos todoterreno programados facilitan al conductor elegir la configuración correspondiente. El ajuste predeterminado es el programa de carretera. Otros cuatro modos activan el acondicionamiento para terrenos de dificultad leve, como suelos lodosos, arena o superficies escarpadas. La tracción, el chasis y los frenos se adaptan a cada escenario en función de la selección. Para la distribución de la fuerza, Porsche introduce la tracción total activa en todos los modelos Cayenne. El Porsche Traction Management (PTM) distribuye la fuerza de tracción de forma completamente variable entre los ejes motrices. Su concepto Hang-on es un principio fundamental para que el Cayenne consiga su excepcional rendimiento deportivo. Además, cumple con todos los requisitos para una tracción suficiente para entornos todoterreno.

**Ejemplo del 911: un chasis ligero con neumáticos mixtos**

El nuevo Cayenne reúne tres conceptos de chasis en un nuevo diseño: deportivo, todoterreno y turismo. Para ello, se fabricó un nuevo chasis ligero con un eje delantero con diseño de brazos y un eje trasero multibrazo. Una característica típica de los deportivos son los nuevos neumáticos mixtos en ruedas que ahora tienen 19 pulgadas como mínimo. Mejoran la estabilidad y la dinámica de conducción en las curvas. De forma opcional, Porsche ofrece para el Cayenne ruedas con un tamaño de hasta 21 pulgadas.

**Nuevos desarrollos: la dirección activa del eje trasero, la suspensión neumática y la estabilización de balanceo**

Este diseño ofrece los requisitos ideales para los sistemas de chasis activos, que son analizados y sincronizados mediante el regulador de chasis integrado Porsche 4D-Chassis Control. El sistema trabaja en tiempo real, lo que le permite optimizar aún más la respuesta del vehículo. A excepción del sistema de suspensión activa PASM (de serie en el Cayenne S), el resto de sistemas de chasis se han diseñado de nuevo. Por primera vez en el Cayenne, se puede elegir una dirección activa del eje trasero. El eficaz sistema tanto del 911 como del Panamera mejora la agilidad en las curvas y la estabilidad en los cambios de carril a velocidades más altas. Además, el diámetro de giro reducido facilita la maniobrabilidad del SUV en el día a día.

La suspensión neumática adaptativa opcional con la nueva tecnología de tres cámaras aumenta considerablemente la amplitud entre la conexión puramente deportiva y el confort de viaje propio de un turismo. Como hasta ahora, el sistema permite adaptar la distancia al suelo cuando se utiliza el vehículo en entornos todoterreno. Los conductores deportivos se benefician con la estabilización de balanceo opcional Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) de un cambio de sistema hidráulico a eléctrico. Este cambio es posible gracias a la potente red de alimentación a bordo de 48 voltios. Los tiempos de reacción más cortos hacen posible una mayor precisión de la dinámica durante la conducción y un aumento del confort en trayectos de conducción moderada.

**Estreno mundial: Porsche Surface Coated Brake con capa de carburo de wolframio**

Con el innovador Porsche Surface Coated Brake (PSCB), el fabricante de deportivos vuelve a desempeñar un papel pionero en el desarrollo de frenos de alto rendimiento. Esta novedad a nivel mundial está disponible de forma opcional en todos los Cayenne y consta de un disco de fundición gris con revestimiento de carburo de wolframio. Este refinamiento aumenta los valores de fricción. El desgaste y la suciedad de los frenos se reducen. Además, los frenos exclusivos de Porsche atraen todas las miradas: las pinzas de freno están pintadas en blanco y la superficie de los discos aporta al frenado un aspecto brillante y único. El PSCB solo está disponible junto con las ruedas de al menos 20 pulgadas. Los frenos cerámicos PCCB siguen desempeñando la función del sistema dentro del programa.

**Nuevo paquete Sport Chrono con PSM Sport**

El potencial deportivo del nuevo Cayenne se puede aprovechar todavía más. Para ello, Porsche ha diseñado recientemente el paquete Sport Chrono siguiendo el ejemplo de los deportivos. Un signo visible de ello es el selector de modo del volante. Aparte de los modos Normal, Sport y Sport Plus, el conductor también puede seleccionar un modo que se puede configurar de forma individual. Al pulsar el botón central Sport Response, se activan los programas diseñados para proporcionar el máximo rendimiento del motor y la caja de cambios. El modo PSM Sport, con el que el conductor puede explorar todo el potencial de dinámica de conducción del nuevo Cayenne y que se activa por separado, también forma parte del paquete Sport Chrono.

**Menos peso supone menos consumo y más diversión durante la conducción**

Los deportivos son ligeros. Tomando como ejemplo el 911 y el Panamera, la nueva carrocería del Cayenne está formada por la perfecta combinación de aleación ligera y acero. El revestimiento exterior está fabricado completamente de aluminio. El suelo, el tren delantero y casi todos los componentes del chasis también están elaborados con esta aleación ligera. Un aspecto técnico especialmente destacable es la innovadora batería de arranque de polímero de hierro y litio, que logra un ahorro de peso de diez kilogramos respecto al modelo anterior. En total, el peso en vacío del Cayenne ha disminuido de 2.040 a 1.985 kg, a pesar de que se haya aumentado el equipamiento de serie y ahora se incluyan ópticas principales LED, ruedas más grandes, ParkAssistent en la parte delantera y trasera, módulo de teléfono LTE con hotspot Wi-Fi, servicios Porsche Connect y protección de peatones predictiva, entre otros.

**Evolución digital: Porsche Advanced Cockpit y el nuevo PCM**

Con el cambio de generación, el Cayenne escribe un nuevo capítulo en cuanto a la conexión entre el conductor y el vehículo. El Porsche Advanced Cockpit está integrado en un ambiente deportivo y lujoso. El elemento principal del nuevo concepto de indicación y mando de Porche, que se introdujo el año pasado en el nuevo Panamera, es la pantalla táctil Full HD de 12,3 pulgadas de la nueva generación del Porsche Communication Management (PCM). En ella se pueden controlar múltiples funciones digitales de forma intuitiva o mediante introducción por voz. El sistema Porsche Connect Plus equipado de serie permite acceder a los servicios en línea y a Internet. Esto ocurre, por ejemplo, con la navegación online de serie, que proporciona información del tráfico en tiempo real. En la consola central se concentran elementos de mando analógicos que controlan las funciones principales del vehículo. El resto de las teclas están integradas de forma armoniosa en una superficie táctil con apariencia de cristal similar a un smartphone y también ofrecen información acústica y táctil cuando se utilizan. El conductor puede encontrar el cuentarrevoluciones analógico típico de Porsche dispuesto en el centro. Este está flanqueado por dos pantallas Full HD de siete pulgadas en las que se presentan todos los datos importantes de la conducción e información que se puede seleccionar de forma personalizada a través del volante multifunción. Los sistemas de asistencia más importantes son: el asistente de visión nocturna con cámara térmica, el asistente de cambio de carril, el asistente de mantenimiento de carril con reconocimiento de señales de tráfico, el asistente para atascos, el ParkAssistent con Surround View y el Porsche InnoDrive con control de velocidad con regulador de distancia.

**Su propio Cayenne: mayor personalización y más servicios en línea**

Además, el nuevo PCM lleva la personalización a otro nivel. No solo es posible adaptar la pantalla de inicio y el menú principal según los deseos personales, sino también configurar hasta seis perfiles individuales. Aparte de los múltiples ajustes del interior, un perfil puede almacenar los parámetros de la iluminación, los programas de conducción y los sistemas de asistencia. De esta forma y en función del equipamiento, el conductor puede establecer sus propios ajustes para los nuevos sistemas de sonido de Bose® y Burmester®. El nuevo Cayenne siempre está conectado a Internet si el conductor así lo desea. El conductor puede acceder a los servicios mejorados de Connect Plus mediante la tarjeta SIM integrada compatible con LTE. Esto le permite, por ejemplo, programar la calefacción independiente de forma remota mediante el smartphone. Asimismo, la nueva oferta de serie también incluye la app Offroad Precision, que ha sido desarrollada especialmente para el Porsche Cayenne. Esta ofrece la posibilidad de registrar al detalle los trayectos en entornos todoterreno y mejorar las habilidades propias mediante grabaciones en vídeo.

Modelo Porsche GT con caja de cambios manual ahora también sin alerón trasero

Presentación mundial del 911 GT3 con paquete Touring en el Salón Internacional del Automóvil

Desarrollo para los deportivos de alto rendimiento de Porsche: el 911 GT3 con paquete Touring solo está disponible con caja de cambios manual de seis velocidades, y está equipado con un spoiler trasero variable, en vez de con un alerón trasero fijo, como el 911 Carrera. Debajo del revestimiento exterior se esconde pura tecnología de carreras: el motor atmosférico de 4,0 l del automovilismo de competición ofrece 500 CV (368 kW) y un par motor de 460 Nm. Con el cambio de marchas óptimo, el 911 GT3 con paquete Touring acelera de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos y alcanza una velocidad máxima de 316 km/h.

La designación "Paquete Touring" viene de una variante de equipamiento del 911 Carrera RS de 1973. Ya entonces el diseño purista del 911 y los elementos clásicos de equipamiento interior eran el foco de atención. El nuevo 911 GT3 con paquete Touring toma estas ideas y las moderniza. Esta variante está dirigida a los amantes de deportivos de clase premium con una gran pasión por las sutilezas y el placer de conducción clásico.

Excepto por el volumen de equipamiento del paquete Clubsport y Alcántara, Porsche ofrece prácticamente todas las opciones del 911 GT3 en combinación con el paquete Touring. Por ejemplo, todos los colores exteriores y de las llantas, los frenos cerámicos PCCB, el sistema de elevación, las ópticas principales LED, todas las variantes de asientos, el paquete Chrono y los sistemas de audio.

La opción del paquete Touring ya puede pedirse sin coste adicional. Por tanto, el precio del 911 GT3 con paquete Touring se mantiene en Alemania en 152.416 euros (impuestos y equipamiento específico del país incluidos).

**Deportivos de alto rendimiento desde todas las perspectivas**

La carrocería del GT3, a excepción de la parte trasera, sigue siendo la misma en la variante con paquete Touring. Es decir, las grandes entradas de aire en la parte delantera de forma especial y la salida de aire de refrigeración típica del modelo situada delante del portón del maletero. Las ópticas delanteras y traseras son idénticas, pero no están tintadas. En la vista lateral destacan las ruedas de aleación ligera forjada con anclaje central. En la parte delantera se montan ruedas del tamaño 245/35 ZR 20 en llantas de 9 pulg. de anchura y, en la parte trasera, ruedas del tamaño 305/30 ZR 20 en llantas de 12 pulg. de anchura. Los neumáticos tienen un aspecto impresionante, pues la carrocería tiene una anchura 44 mm superior en la zona de los pasos de rueda en comparación con el 911 Carrera. La reducción de altura de 25 mm refuerza esta sensación de anchura.

**Aerodinámica deportiva: spoiler trasero con borde de ataque adicional**

La moderación formal se observa primero en la parte trasera. La hoja del spoiler trasero desplegable de la serie 911 cuenta con un borde de ataque aerodinámico (Gurney Flap) en el color de la carrocería. La rejilla del portón trasero tiene un diseño especial con la placa "GT3 touring". Otras características diferenciadoras son las molduras de las ventanillas en plata, los embellecedores de las salidas de escape del sistema de escape deportiva, las cubiertas del sistema lavafaros y el anagrama Porsche en la parte trasera. En el paquete de equipamiento opcional "Paquete Touring exterior en negro", estos elementos vienen en negro como en el 911 GT3. Las ópticas delanteras y traseras están oscurecidas.

**Interior con equipamiento de cuero**

En el interior impera el ambiente de un deportivo clásico con caja de cambios manual. Para adaptarse al carácter de un GT purista, domina el cuero de primera calidad, en vez de Alcántara. La corona del volante con marcado de 12 horas, la palanca de cambio, los reposabrazos de los revestimientos de las puertas y los tiradores de las puertas vienen en cuero liso. Las secciones centrales de los asientos están hechas de tejido negro. Los reposacabezas tienen el escudo Porsche grabado. Todas las costuras del equipamiento parcialmente de cuero están hechas de hilo negro. El interior se ve complementado mediante molduras decorativas en aluminio de color negro.

**Motor atmosférico de seis cilindros más potente del automovilismo de competición**

El motor y el chasis son idénticos para todos los 911 GT3 con caja de cambios manual. Esto también se aplica a la variante con paquete Touring. El motor bóxer de seis cilindros de aspiración libre y 4,0 l de cilindrada proviene de coches de carreras como el 911 RSR o el 911 GT3 Cup. Se trata del motor atmosférico más potente con inyección directa y la mayor cilindrada que ha desarrollado Porsche del motor bóxer de seis cilindros para el uso en carretera hasta la fecha. El concepto de motor de alto régimen es algo característico de este motor. El cigüeñal gira hasta 9.000 veces por minuto, una auténtica excepción incluso para los motores de automóviles deportivos.

La transmisión de las seis velocidades se complementa de forma exacta con el despliegue de potencia del motor y ofrece una característica de cambio especialmente deportiva. Una función de aceleración intermedia automática ofrece un sonido emocionante para los cambios de marcha descendentes. Esta se activa mediante el botón Sport de la consola central y proporciona unos cambios de marcha más dinámicos, con una rápida sincronización de los engranajes. La caja de cambios manual deportiva GT transmite la fuerza a un bloqueo transversal mecánico del eje trasero con intervención automática de los frenos (PTV).

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

El chasis del 911 GT3 es muestra de la experiencia de Porsche en el automovilismo de competición. Además del diseño básico más preciso y optimizado, 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. Los neumáticos se dimensionan en ambos ejes de forma que las ruedas delanteras transmitan de forma óptima las fuerzas de dirección y frenado, mientras que las ruedas traseras se encargan de la propulsión y el mantenimiento en el carril.

**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 de los 911 GT3 también incluye el módulo Connect Plus y la app Porsche Track Precision. Con esta app, Porsche ofrece a los conductores la posibilidad de mostrar, registrar y analizar datos detallados de la conducción en un smartphone.

Nuevo 911 GT2 RS con 700 CV, tracción trasera, chasis de competición y dirección activa del eje trasero

Porsche presenta el "nueveonce" con mayores prestaciones de todos los tiempos

Lanzamiento del "nueveonce" para carretera más potente y rápido hasta la fecha: La presentación mundial del nuevo Porsche 911 GT2 RS se celebrará en el Salón Internacional del Automóvil (IAA). La pieza central de este automóvil deportivo de altas prestaciones es un motor bóxer biturbo de 700 CV (515 kW), que permite al biplaza de solo 1.470 kg (con el depósito lleno) acelerar de 0 a 100 km/h en 2,8 segundos. El Coupé con tracción trasera alcanza su velocidad máxima a los 340 km/h. Gracias a su accionamiento del mundo de la competición, el nuevo 911 GT2 RS supera a sus predecesores por 80 CV (59 kW) con un motor de 3,6 litros y alcanza un par motor de 750 Nm (50 Nm más que los otros modelos).

El motor se ha desarrollado a partir del grupo del 911 Turbo S de 3,8 l y 580 CV (427 kW). Los turbocompresores de mayor tamaño suministran más aire de proceso a las cámaras de combustión para lograr así el aumento de potencia. Un nuevo sistema de refrigeración adicional proporciona la refrigeración óptima para cuando se alcanzan los picos de carga. Este sistema rocía los intercoolers con agua cuando se alcanzan temperaturas elevadas. De esta forma, se reduce la temperatura del gas en el área de sobrepresión, lo que garantiza un rendimiento óptimo incluso en condiciones extremas. La caja de cambios de doble embrague de siete velocidades (PDK), adaptada especialmente al GT, permite en el nuevo GT2 RS una transmisión de fuerza sin interrupciones de la fuerza de tracción. El sistema de escape desarrollado expresamente está fabricado en su mayoría de titanio ligero y pesa unos 7 kg menos que el del 911 Turbo. Ofrece un sonido único y emocionante.

Porsche Design celebra el debut del deportivo de altas prestaciones con el lanzamiento de un reloj concebido especialmente para la ocasión, por primera vez en la historia de la marca. El cronógrafo 911 GT2 RS, que despierta reminiscencias del automovilismo de competición,

queda reservado a los propietarios de los vehículos y únicamente puede adquirirse junto con el nuevo modelo GT a partir del 30 de junio de 2017 en el Centro Porsche.

**Chasis de competición para una dinámica de curvas superior**

La disciplina deportiva domina cada detalle. Las velocidades en las curvas del 911 GT2 RS corresponden al nivel de un superdeportivo, velocidades que alcanza gracias a su impecable chasis de competición con dirección activa del eje trasero y neumáticos Ultra High Performance (UHP). Como todos los automóviles deportivos GT, el nuevo modelo superior de la gama dispone de un sistema PSM específico con modo Sport ajustado a la dinámica de conducción óptima. Las imponentes entradas y salidas de aire, junto con el alerón trasero predominante, demuestran que la aerodinámica determina la forma y el diseño. Las ruedas anchas y de gran tamaño (265/35 ZR 20 en el eje delantero y 325/30 ZR 21 en el eje trasero) garantizan unas fuerzas de frenado y de viraje excepcionales. El 911 GT2 RS viene de serie con el sistema Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Las aletas delanteras, la ventilación de los pasos de rueda, las cubiertas de los retrovisores exteriores Sport Design, los orificios de ventilación de los laterales traseros y algunos elementos de la parte trasera también están hechos de plástico reforzado con fibra de carbono (CfK), al igual que numerosos componentes del interior. El capó también favorece una reducción máxima del de peso al estar fabricado de carbono, mientras que el acabado de serie del techo es de magnesio. Ambos componentes de la carrocería están delineados por un reborde ancho en sentido longitudinal.

**Paquete Weissach opcional con una reducción del peso de 30 kg**

El rendimiento siempre se puede mejorar, incluso en el 911 GT2 RS. Para ello, los ingenieros de Porsche han preparado el paquete Weissach opcional, que incluye aún más elementos de titanio y plástico reforzado con fibra de carbono y titanio para reducir el peso en unos 30 kg más. De este modo, por ejemplo, tanto el techo como los estabilizadores y los brazos de acoplamiento de ambos ejes están fabricados de carbono. Las ruedas de magnesio reducen el peso total y las masas no suspendidas, y mejoran así las propiedades del chasis. Como señal de identidad visual, el portón del maletero y el techo de carbono visto cuentan con una franja decorativa central del color del vehículo.

**Interior con toques especialmente deportivos**

En el habitáculo del 911 GT2 RS prevalecen de serie el Alcántara rojo, el cuero negro y los elementos interiores de carbono visto. Gracias al volante deportivo con levas de cambio del GT2 RS, las marchas se cambian rápidamente con la mano, como corresponde a un deportivo. El conductor y el acompañante experimentan la dinámica de conducción de este deportivo de altas prestaciones rendimiento desde unos asientos bucket envolventes fabricados de carbono visto. Como en todos los 911, el sistema Porsche Communication Management (PCM) se encarga del control central de las funciones de audio, navegación y comunicación. Además, el equipamiento de serie incluye el módulo Connect Plus y la app Porsche Track Precision, que permite registrar, visualizar y analizar los datos de conducción de forma detallada en el smartphone.

El paquete Chrono opcional amplía las funciones del PCM con el indicador de rendimiento para establecer, guardar y evaluar los tiempos de vuelta. También se incorpora un cronómetro en el salpicadero con indicador analógico y digital. El paquete Chrono del 911 GT2 RS también incluye el "Laptrigger". Mediante el marcador externo sobre una línea de salida o meta, pueden medirse los tiempos de vuelta de forma precisa con la app Porsche Track Precision.

**El reloj exclusivo para el vehículo: Porsche Design Chronograph 911 GT2 RS**

Porsche Design ha desarrollado junto con Porsche Motorsport el cronógrafo 911 GT2 RS para los Clientes del nuevo automóvil deportivo superior. El reloj está reservado exclusivamente para los conductores del 911 GT2 RS. Su pieza central es el primer mecanismo desarrollado por Porsche Design a lo largo de tres años de trabajo. El calibre 01.200 cuenta con la función flyback, un puente del mecanismo del reloj con vía de carga optimizada y un certificado oficial de exactitud y precisión COSC. La carcasa está fabricada en titanio ligero.

La función flyback está inspirada en el automovilismo de competición y es una característica especial del reloj de Porsche. En los cronógrafos convencionales, se deben pulsar tres veces los botones para medir intervalos de tiempo sucesivos de manera consecutiva: para parar el cronógrafo, para restablecerlo y para llevar a cabo una nueva medición. En un cronógrafo con función flyback, estos procesos se realizan de forma automática y muy rápida. La función de parada y el indicador de tiempo actual están separados por marcas amarillas para una visualización más clara. Muchos detalles del reloj provienen del deportivo de altas prestaciones. El rotor de cuerda de wolframio está inspirado en las llantas del 911 GT2 RS, la esfera es de carbono y el diseño del indicador de la hora está consonancia con el cuadro de instrumentos y el cuentarrevoluciones. El 911 GT2 RS y su reloj a juego pueden pedirse exclusivamente en los Centros Porsche de todo el mundo. El vehículo y el reloj se fabrican conforme a las peticiones personalizadas del Cliente y se entregan a la vez.

**Consumo de combustible y emisiones1)**

**Cayenne:** Consumo de combustible en conducción urbana 11,3 – 11,1 l/100 km, conducción interurbana 8,0 – 7,9 l/100 km, combinado 9,2 – 9,0 l/100 km;
emisiones de CO2 209 – 205 g/km

**Cayenne S:** Consumo de combustible en conducción urbana 11,8 – 11,3 l/100 km, conducción interurbana 8,4 – 8,0 l/100 km, combinado 9,4 – 9,2 l/100 km;
emisiones de CO2 213 – 209 g/km

**Cayenne Turbo:** Consumo de combustible en conducción urbana 16,4 – 16,2 l/100 km, conducción interurbana 9,5 – 9,3 l/100 km, combinado 11,9 – 11,7 l/100 km;
emisiones de CO2 272 – 267 g/km

**911 GT3 con paquete Touring:** Consumo de combustible en conducción urbana 20,2 l/100 km, conducción interurbana 9,2 l/100 km, combinado 13,3 l/100 km;
emisiones de CO2 302 g/km

**911 GT2 RS:** Consumo de combustible en conducción urbana 18,1 l/100 km, conducción

interurbana 8,2 l/100 km, combinado 11,8 l/100 km; emisiones de CO2 269 g/km

1) Margen en función de los neumáticos utilizados