



PORSCHE



Conoce las opciones de financiamiento:  
Haz click aquí.

**El nuevo 911**  
Identidad Porsche



<b>Fuerza</b>	<b>6</b>
Diseño exterior	12
Diseño interior	16
Técnica	18
El nuevo 911 Carrera	20
El nuevo 911 Carrera S	22
El nuevo 911 Carrera Cabriolet	24
El nuevo 911 Carrera S Cabriolet	26
<b>Temperamento</b>	<b>28</b>
Motor	30
Transmisión	40
Chasis y carrocería	44
<b>Confianza</b>	<b>64</b>
Seguridad	66
Confort	74
<b>Responsabilidad</b>	<b>96</b>
Automovilismo de competición	98
Medio ambiente	104
<b>Personalidad</b>	<b>108</b>
Personalización	110
Panorama	124
<b>Identidad 911</b>	<b>126</b>
<b>Datos técnicos</b>	<b>128</b>
<b>Índice</b>	<b>130</b>



valiente  
entusiasta  
libre  
Fuerza  
arraigado  
recto  
impetuoso  
decidido  
maduro

## Muchos mitos hablan del pasado. Éste, del futuro.

### El nuevo 911.

Al principio nos hemos dedicado a reflexionar sobre de dónde venimos. Y, sobre todo, hacia dónde queremos ir.

Una cosa era obvia: para poder construir el nuevo 911 debíamos proporcionar las respuestas adecuadas. Así pues, ¿qué es lo que nos distingue? La expresión «Dr. Ing.» en el nombre de nuestra compañía, eso seguro. Más de 28.000 victorias en competición, sin lugar a dudas. Y unas cuantas historias heroicas más. Pero también la responsabilidad que se desprende de ello para el futuro, tanto del automóvil deportivo como del medio ambiente. Sin olvidar la reputación de icono del automovilismo deportivo. Porque este valor emblemático sólo será

perpetuable mientras lo reavivemos una y otra vez.

Origen y futuro son casi siempre inseparables, pero no para nosotros. Seguramente, aún así podríamos fabricar buenos automóviles deportivos. Pero no un Porsche. Y en ningún caso un «nueveonce».

Nuestra identidad es el 911. También, y más que nunca, en el siglo XXI. Y con él, un diseño inconfundible. Una técnica nacida en los circuitos. Con emociones que desde 1963 se incorporan de serie.

Pero, ¿es esto suficiente para el futuro? Y, sobre todo, ¿es suficiente para usted? ¿No hay que liberarse de vez en cuando

de la tradición antes de que un día fragüe y haga imposible cualquier innovación? Creemos que sí, hay que hacerlo. Y, por tanto, lo hemos abordado: el 90% del 911, y con ello prácticamente todos sus componentes, es nuevo o ha sido remodelado a fondo. Esa es nuestra forma de concebir el mantenimiento de la tradición. Y nuestro modo de valorar como es debido de cara al futuro la fascinación por el automovilismo deportivo y el mito del 911.

Lo hacemos con un diseño completamente nuevo y una batalla más larga. Con motores de desarrollo avanzado que consumen menos y tienen un mayor rendimiento. Con tecnologías eficientes

como, por ejemplo, la función automática de arranque y parada, el sistema de gestión térmica y el sistema de recuperación de la red de a bordo. Con un chasis que presenta características propias de la competición deportiva. Con un vanguardista interior y un confort rabiosamente deportivo.

Todo esto nos define. La combinación de tradición e innovación, de prestaciones y aptitud para el uso diario, de forma y función.

Hay muchas palabras que pueden describir nuestra identidad. Y tres cifras.

El nuevo 911. Identidad Porsche.



Identidad es naturalidad, personalidad, origen. En la mayoría de los casos, reconocemos lo que la define a partir de las diferencias.

También en los modelos 911. Con marcas características tales como prestaciones, eficiencia, equipamiento o confort muestran su propio carácter, y satisfacen sus exigencias individuales. Y no solo en relación con un automóvil deportivo. Sino en relación con un 911.

**El nuevo 911 Carrera.**

**El nuevo 911 Carrera S.**

**El nuevo 911 Carrera Cabriolet.**

**El nuevo 911 Carrera S Cabriolet.**





## ¿Qué sería un rostro sin expresión?

### El diseño exterior.

Cualquier niño puede reconocer un 911, pero ¿puede expresarse su identidad también con palabras? Se puede. Considerando de modo más preciso su lenguaje formal, sus proporciones y su trazado de líneas. La línea de techo es descendente hacia atrás. Las aletas se encuentran a mayor altura que el capó delantero. En la trasera el diseño es enérgico. Confieren expresión al noventa y uno, y muestran su temperamento.

La impresión general: profundo, ancho, plano. 911.

¿Todo como desde 1963? Sí. Y no. Porque sólo quien es capaz de cambiar, lo es también de permanecer fiel a la

larga. Y nosotros hemos sido capaces de hacerlo.

Nuestro diseño e ingeniería hablan discretamente de la evolución del 911. Y, a pesar de ello, constituyen un gran paso. Con novedades siempre motivadas por la función y perfectamente adaptadas entre sí. Esto conduce como resultado a un concepto global armónico y convierte al nuevo 911 en el automóvil deportivo del siglo XXI.

Lo que queremos decir con ello queda demostrado por el perfil del nuevo 911. La batalla ampliada en 100 mm mejora la estabilidad de marcha y la dinámica en curvas. Los voladizos han sido acortados

y el nuevo 911 tiene un aspecto aún más compacto.

Una impresión global más deportiva que se confirma también con una menor altura, así como con el ensanchamiento del ancho de vía en la parte delantera, que en los modelos 911 Carrera es de 46 mm y en los modelos 911 Carrera S incluso de 52 mm. También es nueva la posición aerodinámicamente mejorada de los retrovisores exteriores, dispuestos ahora directamente sobre las puertas. ¿Qué trae consigo todo esto? Más agilidad, por ejemplo.

La silueta también es típicamente 911. Típica en su evolución. Acerquémonos más. A los detalles.

La nueva arquitectura del vehículo, con un mayor ancho de vía en el eje delantero y una línea de techo más baja, contribuye a que la vista frontal del nuevo 911 sea más dinámica y resulte deportivamente elegante. Los nuevos faros Bi-Xenón incorporados de serie suponen, con su marco ovalado, una reminiscencia

clásica. Muestran una vida interior de las lámparas muy llamativa, que destaca por su tecnología. Con carácter opcional se encuentra disponible el sistema Porsche Dynamic Light System (PDLS), con luz de curva dinámica y control de la luz de cruce en función de la velocidad.

Los intermitentes, las luces de posición y las de conducción diurna en los grupos ópticos delanteros independientes están realizados en tecnología de diodos luminosos. Diseñados de forma especialmente plana, constituyen un contrapunto a los faros. Junto con las dos tomas de aire integradas, proporcionan al nuevo 911 su inconfundible semblante.

Veamos la trasera. La única conclusión extraíble: más pulida. En su diseño, en su estampa, en su efecto. Esta impresión es suscitada por el pronunciado borde de la trasera y los nuevos pilotos traseros de diodos luminosos: su forma estrecha resalta el trazado de líneas horizontales de la trasera. Los catadióptricos destacan

por abajo de forma característica, especialmente de noche.

Las salidas de escape de acero inoxidable han sido rediseñadas. En los modelos S se han realizado con doble tramo en ambos lados. También es nuevo el spoiler trasero más ancho y desplegable. Para una menor fuerza ascensional en cual-

quier situación de conducción y, por tanto, mayor estabilidad.

Las ruedas: llantas de 19 pulgadas en los modelos 911 Carrera y llantas de 20 pulgadas en los modelos 911 Carrera S como equipamiento de serie. En cada caso, una pulgada mayor que su respectivo predecesor, lo que confiere al nuevo

911 una mayor autoridad deportiva. Los neumáticos de nuevo desarrollo, con mayor superficie de rodadura, incrementan el confort y las prestaciones.

En conclusión, cada forma cumple una función. Un principio de diseño sencillo, pero que convierte al 911 en el 911. Y que proporciona un coeficiente aero-

dinámico extremadamente reducido de sólo Coeficiente aerodinámico entre 0,29 y 0,30.

No menos importante, el anagrama de la trasera desempeña una función destacada: es exponente de la identidad Porsche.



## Ergonomía deportiva para el uso cotidiano. Máximo confort para el deporte.

### El diseño del interior.

No, Porsche no fabrica vehículos deportivos de uso cotidiano, sino automóviles deportivos que se pueden usar a diario. ¿Cómo se hace esto? No entendiendo una elevada agilidad y un confort destacado como opuestos inconciliables, sino como partes de un concepto global armónico.

Esto rige especialmente en lo referente al interior del nuevo 911. Así, deportividad, funcionalidad y equipamiento de alta calidad conforman una unidad. Para un estilo de conducción dinámico, para el uso diario. Y para ambas cosas al mismo tiempo.

El significado de esto queda claro nada más entrar: gracias a su batalla más

larga, ahora dispone de 25 mm más de espacio para las piernas que en los anteriores modelos 911.

Deportividad en consonancia con confort. Esto también es aplicable a la estudiada ergonomía que abarca todo el diseño interior: materiales, disposición y lógica de mando pertenecen a una nueva generación de automóviles deportivos. En el nuevo 911 también la consola central, ascendente hacia delante, ha sido rediseñada. Su concepto de manejo inteligente se orienta según un principio claro: el camino directo.

Típicamente 911 es la disposición de los cinco instrumentos esféricos con el

cuentarrevoluciones en el centro. Novedoso es el cuadro de instrumentos con pantalla TFT-VGA de 4,6 pulgadas y alta resolución para la información del ordenador de a bordo, el sistema de audio o las indicaciones de navegación.

Los asientos deportivos, que ahora pueden ser regulados eléctricamente en cuatro posiciones, ofrecen de serie un elevado confort y una sujeción aún más deportiva. El nuevo climatizador automático con dos zonas de temperatura que pueden regularse de forma independiente para conductor y acompañante está equipado de serie. También es nuevo el paquete de iluminación de diseño opcional para el espacio apoyapiés, comparti-

mentos, parte trasera y para la zona de la consola de techo. A ello se añaden las numerosas posibilidades de personalización en relación con los colores del interior y materiales como el carbono, el cuero, la madera o el aluminio.

En relación con el diseño acústico, aparte del sonido del motor: el sistema de sonido envolvente High-End de Burmester®, disponible opcionalmente, ha sido específicamente adaptado a los nuevos modelos 911 Carrera. Con 12 altavoces, 821 vatios de potencia total y una perfecta acústica.

Retengámoslo: en el nuevo 911 no puede separarse el diseño de la tecnología. Ni el confort de la deportividad.







## Desplacemos el futuro al presente.

### La técnica.

¿A quién beneficia la tecnología «del mañana» si hoy en día no puede ser trasladada todavía a la carretera? A nadie. Por tanto, centrémonos en el aquí y el ahora.

Los motores, seis cilindros en disposición boxer, naturalmente: 3,4 litros y 257 kW (350 CV) en el 911 Carrera y el 911 Carrera Cabriolet, 3,8 litros y 294 kW (400 CV) en el 911 Carrera S y en el 911 Carrera S Cabriolet. Con inyección directa de gasolina (Direct Fuel Injection – DFI) y VarioCam Plus en todos los modelos. Para más potencia y un consumo reducido. La transmisión tiene lugar a través de la nueva y eficiente caja de cambios manual de 7 velocidades. O el cambio

opcional y eficiente Porsche Doppelkupplung (PDK) para procesos de cambio sin interrupción de la fuerza de tracción.

Los dos motores desarrollan mayor dinámica en comparación con el modelo anterior. Y, a pesar de ello, consumen hasta un 16% menos. ¿Cómo es esto posible? La reducción de la cilindrada a 3,4 litros es, en el caso de los modelos 911 Carrera, una explicación. Otra, la presencia de componentes periféricos de desarrollo completamente nuevo con eficientes tecnologías orientadas en la dirección adecuada.

Entre éstas se incluyen de serie la función automática de arranque y parada, la recu-

peración de la red de a bordo y la gestión térmica inteligente, así como la nueva dirección electromecánica de bajo consumo. O la función de «navegación a vela» con el cambio PDK (más información al respecto en la pág. 43).

Con respecto al chasis, el Porsche Torque Vectoring (PTV), de serie en el 911 Carrera S y en el 911 Carrera S Cabriolet, así como el Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) en combinación con el cambio PDK, incrementa la dinámica de conducción. En los modelos S se puede incrementar aún más, con el sistema opcional de regulación del chasis Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC). Disponibles por primera vez en un 911 Carrera: los apoyos dinámi-

cos del motor como elementos integrantes del opcional Sport Chrono Paket. Proporcionan un comportamiento en circulación notablemente más estable en los cambios de carga y en las curvas rápidas.

El nuevo 911 está construido en arquitectura tipo sándwich realizada en acero y aluminio. Empleado en amplias superficies y en los puntos adecuados, el ligero aluminio mejora el consumo y la dinámica de conducción, lo que contribuye a una reducida relación peso-potencia de 4,7 kg/kW (3,5 kg/CV) en el 911 Carrera S.

El futuro del automóvil deportivo. Comienza ahora.

Puede consultar los datos de consumo y emisiones de CO<sub>2</sub> en la página 129.

## Reuniones. Conferencias. Almuerzos de negocio. Para variar, encuéntrese de vez en cuando consigo mismo.

### El nuevo 911 Carrera.

Contradicciones. El ser humano del siglo XXI se desenvuelve a diario entre ellas. Entre exigencias profesionales y necesidades personales. Entre el mundo real y la realidad virtual. ¿Cómo se conecta todo esto? Con una sólida identidad. Y con un automóvil deportivo que desde 1963 viene conciliando múltiples contradicciones.

Por ejemplo, deportividad y aptitud para el uso diario: la inyección directa de gasolina (DFI) y el sistema VarioCam Plus proporcionan de serie en el nuevo 911 Carrera una gran potencia y un elevado par motor, así como una combustión eficiente y, en consecuencia, un consumo comparativamente bajo.

El nuevo motor boxer de 6 cilindros y 3,4 litros en disposición trasera combina tradición e innovación gracias al redimensionado de su cilindrada. Aunque si atendemos a las sensaciones que despierta, deberíamos hablar quizás de incremento ya que, en comparación con el modelo anterior de 3,6 litros, es capaz de trasladar más potencia a la carretera.

Las cifras concretas: 257 kW (350 CV) a 7.400 rpm y un par máximo de 390 Nm a 5.600 rpm. Y esto con un consumo y unas emisiones de CO<sub>2</sub> reducidos en un 16% con el cambio PDK en relación con el modelo predecesor. Otras cifras todavía más concretas: 4,8 segundos de 0 a 100 km/h y 289 km/h de velocidad máxima.

Fuerzas que el nuevo 911 Carrera transmite de forma precisa y directa a través de la nueva caja de cambios manual de 7 velocidades. De forma análoga al cambio opcional Porsche Doppelkupplung (PDK), las velocidades 1ª a 6ª cuentan con una desmultiplicación deportiva, mientras la 7ª velocidad, por el contrario, tiene una desmultiplicación larga que permite reducir el consumo. La tecla SPORT de serie proporciona una respuesta aún más rabiosa de la propulsión.

En relación con la forma y la función, las nuevas salidas de escape sencillas son especialmente llamativas. El sonido es Porsche. Las llantas Carrera de 19 pulgadas se equipan de serie. Ofrecen una

mayor estabilidad y prestaciones en conducción.

Relevantes para la seguridad y la competición deportiva, las mordazas fijas de aluminio de 4 émbolos en arquitectura monobloque con acabado en negro, el Porsche Stability Management (PSM) y faros los Bi-Xenón. Tecnología de automovilismo deportivo de serie.

Deporte. Sentido común. Uso cotidiano. Diseño. Muchos aspectos importantes, un sólo elemento aglutinante: el nuevo 911 Carrera.



**Su identidad procede del circuito de competición.**

**Su cuna es la carretera.**

## El nuevo 911 Carrera S.

Nada nos marca tanto como nuestro origen. Dice mucho de quienes somos. Esto es especialmente aplicable al nuevo 911 Carrera S. Presenta todas las características que se pueden esperar de un automóvil deportivo cuyo origen hunde sus raíces en el deporte del motor.

Por eso una parte fundamental de su ADN es la potencia: un motor de 3,8 litros con inyección directa de gasolina (Direct Fuel Injection, DFI) y VarioCam Plus. Con 294 kW (400 CV) a 7.400 rpm. Un par máximo de 440 Nm a 5.600 rpm. Con caja de cambios manual bastan sólo 4,5 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h. ¿La progresión? No finaliza hasta los 304 km/h.

Valores que el nuevo 911 Carrera S apura por completo en términos de eficiencia. Con hasta un 15% menos de consumo y de emisiones de CO<sub>2</sub> en comparación con el modelo anterior. Esto es posible gracias a la función automática de arranque y parada o a la función de «navegación a vela» en combinación con el cambio opcional Porsche Doppelkupplung (PDK), por ejemplo.

La procedencia del 911 Carrera S también es audible: se reconoce por su denso sonido. Y también se hace visible en las dobles salidas de escape de acero inoxidable pulido y en las llantas Carrera S de 20 pulgadas.

Y, sobre todo, se percibe. Gracias al sistema Porsche Active Suspension Management (PASM) de serie o al chasis deportivo PASM, disponible opcionalmente, con descenso de 20 mm y aerodinámica deportiva. Con el opcional Sport Chrono Paket y los apoyos dinámicos del motor. El Porsche Torque Vectoring (PTV) o el Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) de serie, en combinación con el cambio PDK opcional, proporcionan una mayor tracción. El Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC), disponible opcionalmente, un sistema que contrarresta activamente los balanceos laterales, incrementa la agilidad, el confort y la seguridad.

A propósito de la seguridad: por primera vez los frenos del nuevo 911 Carrera S disponen en la parte delantera de mordazas de freno en arquitectura monobloque con 6 émbolos en lugar de 4, para una menor distancia de frenado. Los faros Bi-Xenón son de serie. El Porsche Dynamic Light System (PDLS) se encuentra disponible con carácter opcional.

Sin duda: el nuevo 911 Carrera S conoce su origen. Y le rinde tributo. Con eficiencia, con potencia, con deportividad.



Puede consultar los datos de consumo y emisiones de CO<sub>2</sub> en la página 129.



## El futuro del automóvil deportivo: de nuevo despejado por completo.

### El nuevo 911 Carrera Cabriolet.

En ocasiones deberíamos liberar la mente. Abordar las cosas de modo diferente. Descubrir el propio camino. Especialmente si uno se ha propuesto alcanzar altas metas en un futuro. Y se logran abriéndose. A nuevas ideas.

Ese es el camino que sigue el nuevo 911 Carrera Cabriolet: una vanguardista tecnología en la capota, materiales ligeros, un panel cortavientos integrado. Crea nuevos espacios de juego. Para la fascinación por el automovilismo deportivo.

Lisa y tersa, ligera y robusta. La nueva capota convence exteriormente, pero también por sus valores internos. Está compuesta por tres elementos de magnesio especialmente ligeros y está forrada de tela. Eso ahorra peso adicional y no sólo mejora la impresión estética, sino que minimiza también la impresión acústica. Lo que oye el conductor es el inconfundible sonido de su 911.

El nuevo panel cortavientos se incorpora a bordo de serie. Permite la conducción sin corrientes, con ruidos producidos por el viento reducidos al mínimo. Su uso es muy sencillo. Integrado directamente detrás del sistema de asientos traseros, se despliega eléctricamente en sólo 2 segundos. Se puede usar sin problemas hasta la velocidad máxima del 911.

Nuestros ingenieros han alcanzado altas cotas también en los datos de potencia del nuevo 911 Carrera Cabriolet. Redimen-

sionado y con el nuevo motor boxer hexacilíndrico de 3,4 litros en disposición trasera. Con 257 kW (350 CV) a 7.400 rpm. Y una velocidad máxima de 286 km/h. Con un consumo y unas emisiones de CO<sub>2</sub> reducido en 15% con respecto al modelo predecesor.

Recapitulemos: un concepto muy definido para una personalidad consolidada. Con el ánimo de cambiar y buscar diversión por nuevas vías. Porque el futuro está despejado.

Puede consultar los datos de consumo y emisiones de CO<sub>2</sub> en la página 129.



## Porsche 356, Porsche 550, Porsche Carrera GT: la apertura sigue siendo una tradición en Porsche.

### El nuevo 911 Carrera S Cabriolet.

La conducción descapotada tiene historia en Porsche. De hecho, comenzó en 1948 con el Nr. 1. El 356 sin techo generó tanta leyenda como el propio Porsche 550 Spyder. En 1982 pusimos en la carretera el primer modelo 911 Carrera en versión Cabriolet. Lo común a todos los Porsche descapotados es el impulso deportivo hacia delante, así como una ilimitada diversión al volante. Es hora de proyectar esta tradición al futuro. Con el nuevo 911 Carrera S Cabriolet.

Hasta aquí en cuanto a nuestra motivación. Veamos ahora la propulsión: el nuevo motor boxer de 3,8 litros con

inyección directa de gasolina (DFI) y VarioCam Plus rinde 294 kW (400 CV) a un régimen de 7.400 rpm. El nuevo 911 Carrera Cabriolet acelera de 0 a 100 km/h en sólo 4,7 segundos. Su velocidad máxima es de 301 km/h.

Así pues, cuenta con grandes reservas de potencia. Precisamente por eso rige lo siguiente: quien desee mantenerse en movimiento, debería pensar en no acumular siquiera lastre superfluo. Por eso el nuevo 911 Carrera Cabriolet apuesta ahora también por materiales ligeros.

Decisivo para ello es la capota. En el nuevo 911 ha sido remodelada a fondo. Los elementos de magnesio integrados la vuelven muy ligera y, sin embargo, extremadamente sólidas. La capota se abre y cierra en tan sólo 13 segundos, hasta a una velocidad de 50 km/h. Con la capota cerrada, el resultado es un perfil aerodinámicamente optimizado. Todo ello explica el coeficiente aerodinámico de 0,30. ¿Ruidos del viento? Apenas perceptibles.

El nuevo panel cortavientos integrado crea las condiciones ideales para moverse al aire libre. Se despliega eléctricamente y está integrado directamente detrás de la célula de seguridad del

vehículo. De este modo la protección que ofrece ante las turbulencias de aire es mucho más eficaz.

También toda una declaración: las dos salidas dobles de escape de acero inoxidable. Las ruedas Carrera S de 20 pulgadas ofrecen una visión despejada de las mordazas de freno esmaltadas rojo. Sobrentendido en un 911 Cabriolet: una eficaz protección antivuelco y airbags de gran tamaño para conductor y acompañante.

Sin lugar a dudas, el nuevo 911 Carrera S Cabriolet se mantiene fiel al espíritu deportivo de sus predecesores. Y traslada su legado al siglo XXI.

Puede consultar los datos de consumo y emisiones de CO<sub>2</sub> en la página 129.

rabioso  
soberbio  
fiel  
relajado  
Temperamento  
salvaje  
arraigado  
espontáneo  
eficiente



## Mayor potencia con menor consumo.

### También típicamente Porsche.

## Los motores.

Muchos se preguntan si el vehículo deportivo sigue siendo un concepto actual. Una buena pregunta, ciertamente. Pero entonces cabe también preguntarse si los sueños siguen siendo algo actual y contemporáneo.

La respuesta a ambas preguntas la encontramos en el futuro, el futuro del automóvil deportivo. En el nuevo 911 comienza ya hoy, con motores eficientes y que contribuyen de forma sustancial a alcanzar un bajo consumo. Y cuyo sonido es inconfundiblemente Porsche.

Inconfundiblemente deportivos son los nuevos motores 911 gracias también a

la nueva tecla SPORT de serie. Al pulsar la tecla el propulsor se vuelve aún más rabioso, la dinámica del motor cobra maneras más directas.

Sin embargo, en el motor de 3,4 litros de los nuevos modelos 911 Carrera prestaciones y eficiencia no entran en contradicción. Antes bien, la reducida cilindrada y el simultáneamente incrementado régimen máximo de revoluciones constituyen el fundamento inteligente de su superior rendimiento: respetuoso con el medio ambiente y adaptado al futuro. El consumo y las emisiones de CO<sub>2</sub> se sitúan hasta un 16% por debajo del modelo anterior.

Para obtener una mayor eficiencia, nuestros ingenieros han analizado múltiples componentes del motor. Sus respuestas: por ejemplo, un calentamiento más rápido del motor y de la caja de cambios tras el arranque del motor hasta alcanzar la temperatura de servicio, gracias al nuevo sistema de gestión térmica, la mejorada aspiración del aire y una inyección directa de gasolina (DFI) extremadamente efectiva.

El mismo principio en el motor de 3,8 litros de los modelos 911 Carrera S. La cilindrada se mantiene inalterada en comparación con el modelo anterior, pero no la potencia, que aumenta. El consumo desciende. Hasta un 15%.

Un factor de peso: los motores están fabricados en arquitectura de aleación ligera. Ligeros y, no obstante, estructuralmente resistentes, ofrecen un reducido consumo con una larga vida útil.

El motor. El núcleo inteligente de nuestra identidad. Algo que se sobrentiende cuando se trata de un constructor de automóviles deportivos que incorpora la expresión «Dr. Ing.» en el nombre de la compañía.



### El nuevo motor de 3,4 litros.

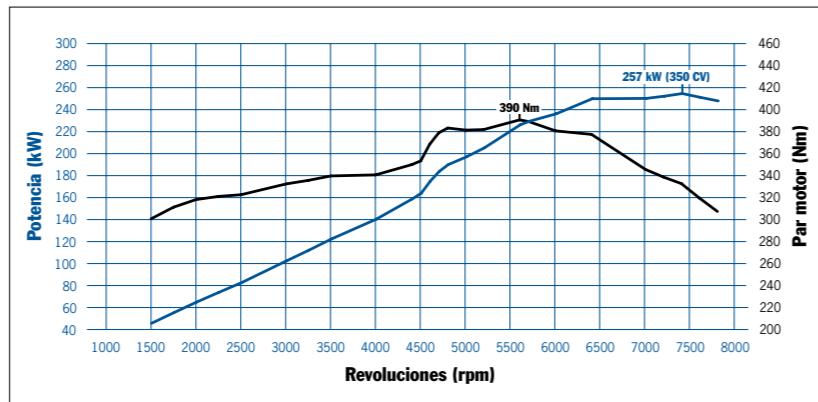
El 911 Carrera y el 911 Carrera Cabriolet disponen de un motor boxer de 3,4 litros con inyección directa de gasolina (DFI) y VarioCam Plus. Desarrolla 257 kW (350 CV) a 7.400 rpm. Par motor máximo: 390 Nm a 5.600 rpm.

Para el 911 Carrera con caja de cambios manual de 7 velocidades esto significa: 4,8 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h, con una velocidad máxima de 289 km/h. Para el 911 Carrera Cabriolet son 5,0 segundos de 0 a 100 km/h, con una velocidad máxima de 286 km/h. Los valores con el cambio opcional Porsche Doppelkupplung (PDK) son los siguientes: 4,6 segundos de 0 a 100 km/h y 287 km/h de velocidad máxima en el 911 Carrera, así como 4,8 s segundos y 284 km/h en el 911 Carrera Cabriolet.

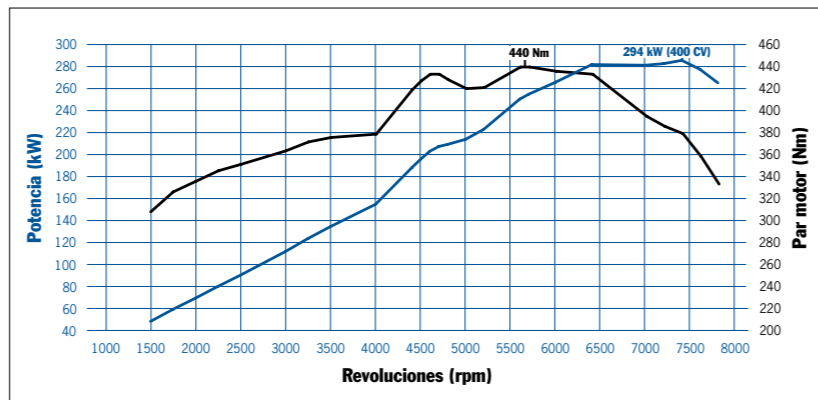
### El nuevo motor de 3,8 litros.

El 911 Carrera S y el 911 Carrera Cabriolet son propulsados por un motor boxer de 3,8 litros con inyección directa de gasolina (DFI) y VarioCam Plus. Sus datos: 294 kW (400 CV) a 7.400 rpm y un par motor máximo de 440 Nm, disponible a un régimen de 5.600 rpm.

De este modo, el nuevo 911 Carrera S con caja de cambios manual de 7 velocidades acelera en 4,5 segundos de 0 a 100 km/h y desarrolla una velocidad máxima de 304 km/h. El 911 Carrera S Cabriolet acelera de 0 a 100 km/h en 4,7 segundos, mientras su progresión sólo termina a los 301 km/h. Las cifras de los modelos S con el cambio opcional Porsche Doppelkupplung (PDK) son las siguientes: 4,3 segundos y una velocidad máxima de 302 km/h en el Coupé y 4,5 segundos y 299 km/h en el Cabriolet.



Modelos 911 Carrera: 390 Nm a 5.600 rpm, 257 kW (350 CV) a 7.400 rpm



Modelos 911 Carrera S: 440 Nm a 5.600 rpm, 294 kW (400 CV) a 7.400 rpm



Sección del motor boxer de 3,8 litros

1. Bomba de alta presión
2. Inyector de alta presión
3. Barra modular de encendido
4. Regulador de los árboles de levas
5. Válvula de mando de la distribución variable
6. Taqué variable con compensación integrada del juego de válvulas
7. Árbol de levas de admisión
8. Válvulas de admisión
9. Muelle de válvula
10. Cámara de combustión con camisa de alusil
11. Pistón de aluminio forjado
12. Biela forjada
13. Cigüeñal
14. Bomba de agua
15. Compresor de aire acondicionado
16. Servobomba (en combinación con PDCC)
17. Amortiguador
18. Polea de alternador con piñón libre
19. Tensor de correa hidráulico
20. Mariposa de resonancia
21. Distribuidor de resonancia
22. Activación de la mariposa de resonancia
23. Distribuidor de admisión con volumen acústico integrado
24. Mariposa de estrangulación de accionamiento electrónico
25. Filtro de aceite
26. Termostato de campo característico
27. Bomba de vacío
28. Camisa de agua de refrigeración
29. Ventilación del cárter
30. Cadena de distribución
31. Motor de arranque



## ¿Cuánto consume en 100 km?

### Una gran cantidad de ideas preconcebidas.

### Medidas para el incremento de la eficiencia.

Una opinión corriente sobre el deporte del motor: siempre se trata sólo de potencia. No obstante, por experiencia sabemos que con sólo más caballos de potencia no se ha ganado todavía ninguna carrera. Para nosotros son mucho más importantes las ideas que reviertan en conceptos de vehículo más inteligentes y propulsiones más eficientes. Esto también es aplicable a la carretera. Porque de hecho se trata en realidad de sacar el máximo provecho de lo existente.



Puede consultar los datos de consumo y emisiones de CO<sub>2</sub> en la página 129.

### La función automática de arranque y parada.

De serie en los nuevos modelos 911: la función automática de arranque y parada.

En vehículos con caja de cambios manual, el motor se apaga automáticamente si, por ejemplo, quita la marcha en

un semáforo y suelta el pedal de embrague. En vehículos con cambio Porsche Doppelkupplung (PDK), el motor se apaga si el freno permanece pisado en una situación de espera.

Los sistemas de audio y comunicación siguen funcionando a pesar del apagado del motor y el sistema de climatización mantiene la temperatura seleccionada. Solo percibirá dos cambios: silencio y ahorro de combustible. Si pisa el embrague o suelta el freno, el motor vuelve a arrancar con rapidez y de modo confortable.

En determinadas situaciones la función automática de arranque y parada permanece inactiva, como en caso de temperaturas exteriores extremas, con la tecla SPORT activada o cuando el nivel de carga de la batería es bajo, por ejemplo. Además, la función es desactivable mediante una tecla alojada en la consola central.

### El sistema de gestión térmica.

El nuevo sistema de gestión térmica regula la temperatura del motor y la caja de cambios mediante la gestión específica de las corrientes térmicas.

El motor y la caja de cambios alcanzan rápidamente su temperatura óptima de funcionamiento. De este modo se reduce el consumo gracias a la mayor eficiencia de la combustión y a la menor fricción.

### La recuperación de la red de a bordo.

De la reducción del consumo en los nuevos modelos 911 se ocupa también la recuperación de la red de a bordo de serie, con la que la batería es recargada a través del alternador. Al acelerar se estrangula la potencia del alternador. Los sistemas eléctricos son alimentados con la energía previamente acumulada.

## ¿Qué hay entre Le Mans y su lugar de origen? Tecnología de serie.

### La inyección directa de gasolina (DFI).

La inyección directa de gasolina (DFI) inyecta el combustible directamente en la cámara de combustión con una precisión de milisegundos. El ángulo de proyección y el grado de conicidad de los nuevos inyectores con múltiples orificios se han optimizado nuevamente en relación con el par motor, la potencia, el consumo y las emisiones. Para una combustión muy efectiva.

En la inyección directa, la unidad de gestión del motor regula el punto de inyección de forma independiente para cada cilindro, así como la cantidad de combustible a inyectar en cada bancada de cilindros. Esto optimiza el proceso de combustión y el consumo de combustible.

Para la activación más rápida de los catalizadores tras el arranque en frío y un par motor óptimo en el margen de carga superior se depositan hasta tres impulsos de inyección por combustión.

El sistema DFI mejora la refrigeración interna de la cámara de combustión debido a que la formación de mezcla tiene lugar directamente en el cilindro. La mayor compresión conseguida de este modo repercute en una mayor potencia con, al mismo tiempo, un mejor grado de eficiencia de los motores. La inyección es regulada por la unidad de gestión electrónica del motor. Las sondas lambda vigilan las emisiones de forma continua.

### El sistema VarioCam Plus.

VarioCam Plus representa un concepto de motor '2 en 1', que sirve para la regulación de los árboles de levas de admisión, así como de la apertura de las válvulas de ese mismo lado.

El sistema distingue entre solicitud normal para la vida diaria y solicitud de máximas prestaciones, adaptándose a las respectivas condiciones. La transición se efectúa de modo imperceptible a través de la gestión electrónica del motor.

El resultado: una aceleración espontánea, una gran suavidad mecánica y una extraordinaria capacidad de tracción con un consumo relativamente reducido.



### La lubricación por cárter seco integrada.

La lubricación por cárter seco integrada sirve para el suministro seguro de aceite incluso con estilos de conducción deportivos y desempeña funciones adicionales de refrigeración.

La reserva de aceite se encuentra en el motor. De esta forma se puede prescindir de un depósito externo de aceite, lo que ahorra espacio y peso. Con el fin de reducir las pérdidas de tracción e incrementar la eficiencia se emplea una bomba de aceite regulada electrónicamente según demanda para suministrar aceite a los puntos de lubricación del motor. Para una alimentación de aceite optimizada, un reducido consumo de combustible y, por tanto, unas menores emisiones de escape.

### El sistema de admisión.

El sistema de admisión por resonancia, que en los modelos 911 Carrera S está realizado en dos etapas, utiliza en función del régimen de revoluciones las oscilaciones del caudal de aire en el tramo de admisión, lo que redonda en un mejor grado de llenado del motor. Las ventajas: mayor par motor con reducidos regímenes de revoluciones, así como un trazado más uniforme de la curva de par motor.

El sistema de admisión está hecho de plástico y su peso ha sido optimizado. En los nuevos modelos 911 Carrera, el filtro de aire dispone de un volumen de resonancia que puede ser conectado en función del régimen de revoluciones y que mejora adicionalmente la acústica de admisión, lo que proporciona un sonido regulable entre sonoro y rabioso.

### El sistema de escape.

El sistema de escape de los nuevos modelos 911 ha sido rediseñado por completo, también en relación con el diseño acústico.

El sistema de escape de acero inoxidable está compuesto por dos tramos de escape separados e independientes. Los catalizadores se calientan con rapidez, para una transformación eficaz de los contaminantes.

De forma opcional está disponible un sistema de escape deportivo conectable con doble tramo que cuenta con salidas de escape de acero inoxidable pulido de diseño propio. Proporciona un sonido aún más intenso de vehículo deportivo pulsando simplemente un botón.



Salida de escape sencilla del 911 Carrera



Salida de escape doble del 911 Carrera S



Salida de escape doble del sistema de escape deportivo

### La gestión del motor.

La unidad de gestión del motor EMS SDI 9.1 garantiza regímenes óptimos de funcionamiento en todas las circunstancias. Controla, entre otras cosas, la posición de la mariposa (acelerador electrónico), un requisito necesario para el Porsche Stability Management (PSM) incorporado

de serie. Además, regula todas las funciones asociadas al motor. Para una optimización del consumo, las emisiones y la potencia en cualquier estilo de conducción.

Otra función más: la regulación de picado selectiva para cada cilindro. Puesto que los seis cilindros nunca trabajan exacta-

mente bajo las mismas condiciones, se controla de forma individualizada la tendencia al picado de cada uno de ellos, variando en caso necesario el punto de encendido individualmente, con el objeto de preservar los cilindros y pistones a elevadas revoluciones.

El diagnóstico de a bordo según estándares europeos detecta los fallos que sobrevengan eventualmente en el sistema de combustible y en el sistema de escape, y los indica al conductor durante la marcha. Se evita así la expulsión desmedida de contaminantes y el innecesario consumo de combustible.



911 Carrera S con sistema de escape deportivo

**Es posible encontrarse a sí mismo en largos recorridos llenos de curvas.  
Y también en los directos.**

## La transmisión.

### La nueva caja de cambios manual de 7 velocidades.

Purista, directa, precisa. Recorridos cortos y una transición óptima de las distintas marchas. Es lo que espera de una caja de cambios manual Porsche. ¡Con toda razón!

Lo que quizás no espera es una caja de cambios manual de 7 velocidades que combina una elevada deportividad con una alta eficiencia y un confort aún mayor en tramos largos. Esto es extraordinario, y no solo en el segmento de los deportivos.

El principio constructivo de la caja de cambios manual se ha derivado del cambio Porsche Doppelkupplung (PDK). Con la adaptación deportiva entre las velocidades primera y sexta, la velocidad máxima se alcanza en la sexta velocidad. Por el contrario, la séptima velocidad adicional cuenta con una desmultiplicación larga. Esto disminuye el régimen de revoluciones y reduce los valores de consumo. Además, el más bajo régimen de revoluciones a altas velocidades proporciona un mayor confort de viaje en trayectos largos. Un indicador de marcha en el cuentarrevoluciones

informa, además, de la marcha seleccionada. El indicador de cambio a la siguiente marcha superior, alojado en el cuadro de instrumentos, le ayuda a reducir aún más el consumo.

Gracias a la parte delantera ascendente de la consola central, la distancia desde el volante a la palanca de cambio es singularmente corta, lo que le permitirá cambiar con rapidez deportiva.

Ya sea de modo deportivo o confortable, queda a su elección la cuestión de qué camino elegir para encontrarse a sí mismo o encontrar su destino.



Puede consultar los datos de consumo y emisiones de CO<sub>2</sub> en la página 129.

### El cambio Porsche Doppelkupplung (PDK).

Los nuevos modelos 911 pueden equipar opcionalmente el cambio PDK de 7 velocidades nuevamente optimizado con modalidades de cambio manual y automático. Para unos cambios de marchas extremadamente rápidos sin interrupción de la

fuerza de tracción, unos datos de aceleración claramente mejores y, al mismo tiempo, un menor consumo.

En conjunto el cambio PDK cuenta con siete velocidades. Con desmultiplicación deportiva entre la primera y la sexta, la velocidad máxima se alcanza en la velocidad sexta. La séptima velocidad cuenta con una desmultiplicación larga y reduce

el régimen de revoluciones para conseguir unos datos de consumo más bajos.

El PDK está compuesto por dos semicajas de cambio integradas en un mismo cárter. Dos semicajas de cambio requieren dos embragues. El embrague doble une estas dos semicajas de cambio por medio de dos árboles de transmisión

independientes, que se alternan a la hora de transmitir la fuerza del motor.

De este modo, el flujo de fuerza del motor discurre siempre por una sola de las semicajas de cambio y uno solo de los embragues, mientras la siguiente marcha queda engranada en la otra semicaja de cambios. Durante el cambio de marcha

se abre un embrague y se cierra el otro al mismo tiempo. De este modo los cambios de marcha tienen lugar en milisegundos.

El efecto puede percibirlo inmediatamente: la sensación de conducción es todavía más deportiva y más dinámica, aumentando así la agilidad del vehículo. Dependiendo del programa de cambio (tecla SPORT activada o desactivada), el cambio de velocidades puede ser desde especialmente confortable hasta singularmente deportivo.

El opcional Sport Chrono Paket complementa el PDK con las funciones «Launch Control» (control de salida) y «Estrategia de cambio de competición» (véase pág. 58).

#### La navegación a vela.

Para lograr un ahorro adicional del consumo, en combinación con el cambio Porsche Doppelkupplung (PDK) es posible, en determinadas situaciones de conducción, la denominada «navegación a vela». El motor se desacopla y se evita de este modo su efecto de freno. El vehículo

aprovecha su energía cinética de modo óptimo y puede rodar un trayecto más largo.

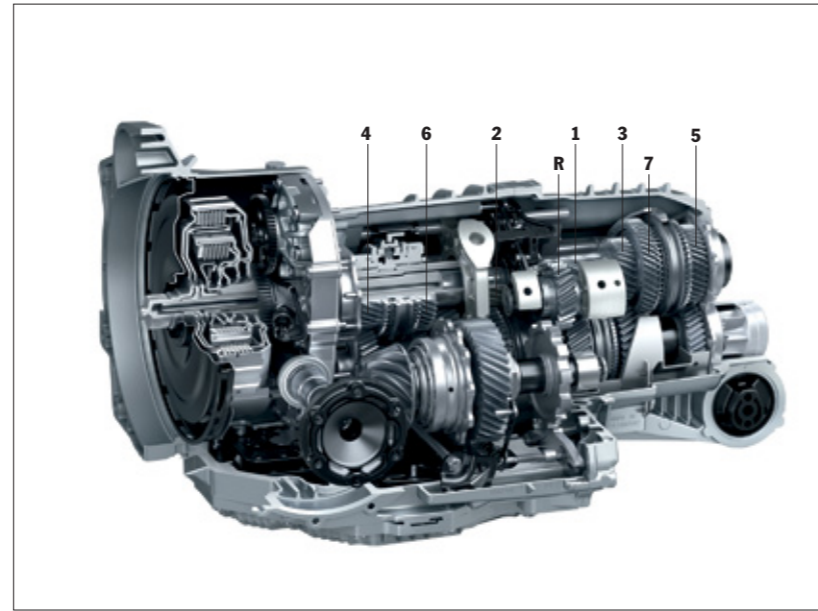
Un ejemplo: el conductor desea reducir su velocidad de 100 km/h a 80 km/h, por ejemplo, a la vista de una previsible limitación de velocidad. Si retira el pie del acelerador, el cambio PDK desacopla automáticamente la marcha introducida

y el vehículo se desplaza al ralenti en la modalidad de navegación a vela hasta alcanzar la velocidad deseada. Al pisar el acelerador o el freno, el cambio PDK vuelve a introducir la marcha adecuada en cuestión de milisegundos y de manera confortable y armónica.

Otra posibilidad más de reducir el consumo: la navegación a vela en pendientes

reducidas, con la que puede mantener constante su velocidad. Eficiente en viajes largos, como en autopista, por ejemplo. También aquí, el cambio PDK reacciona de forma rápida y precisa.

En pocas palabras, la conducción en la modalidad de navegación a vela reduce el consumo de forma perceptible sin detrimento del confort ni de la deportividad.



Cambio Porsche Doppelkupplung (PDK)



«Es imposible.»

Al igual que antes, la frase más excitante en la construcción de deportivos.

## El chasis y la carrocería.

Una identidad consolidada puede describirse con palabras como estabilidad, rectitud o sustancia. ¿No suenan un poco serias? Puede ser, pero en los apartados de la carrocería y el chasis consideramos que son totalmente adecuadas.

El mejor ejemplo de ello es el diseño. La dinámica y el confort durante la conducción dependen fundamentalmente de factores tales como el peso del vehículo, la rigidez torsional de la carrocería, la batalla, la estructura de los ejes o la

dirección. En el nuevo 911 nuestros ingenieros se han centrado en estos factores con el objetivo de ampliar los límites de lo posible.

Una contribución fundamental a la sensación de conducción 911 y, con ello, a la identidad 911 es la aportada por sistemas de regulación del chasis como el Porsche Stability Management (PSM) y el Porsche Active Suspension Management (PASM), de serie en los modelos 911 Carrera S, así como el Porsche Torque Vectoring (PTV)

o el Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) en combinación con el cambio PDK. Del mismo modo que el Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC), disponible opcionalmente en el 911 Carrera S.

Pero la deportividad puede incrementarse aún más: con el opcional Sport Chrono Paket. Brinda euforia con la simple pulsación de una tecla. Y los apoyos dinámicos del motor, que hasta ahora estaban reservados a los modelos 911 GT y Turbo. Aunque no puedan oponerse a las

leyes de la física, las aprovechan en lo referente a la dinámica de conducción. Y podemos suponer que también en beneficio de su propia diversión al volante.



## La estructura.

Dos son los requisitos relevantes para la estructura que el nuevo 911 cumple gracias al diseño completamente nuevo de la carrocería bruta: en primer lugar, una gran dinámica de conducción gracias a la extremada rigidez torsional de la carrocería. En segundo lugar, una reduc-

ción del peso del vehículo de hasta 60 kg gracias a la arquitectura ligera inteligente.

Detengámonos de forma más precisa en el segundo punto. El uso de una técnica de unión innovadora y precisa permite utilizar materiales específicos precisamente allí donde se necesitan.

Por eso en la carrocería bruta hemos empleado aceros de pared muy delgada pero con valores de rigidez muy elevados. A ello hay que añadir el uso del aluminio y el magnesio en amplias superficies como el techo, el grupo del suelo, la parte delantera del vehículo, las puertas, las aletas de la parte trasera, el capó del maletero y el compartimento del motor, por ejemplo. Además, las vigas

que soportan el puesto de conducción y la consola central (y las carcasas de la capota en los modelos Cabriolet) están realizadas con un material especialmente ligero. La alta eficiencia del material reduce el peso total y, con ello, el consumo.

Esta estructura mixta inteligente significa para usted menos peso y un mayor confort en conducción gracias al extraordinario comportamiento vibracional y a la fuerza de adhesión especialmente elevada de los materiales, así como una resistencia torsional dinámica hasta un 25% mayor que en el modelo anterior y unas características de conducción aún más deportivas. Y con una relación peso-potencia reducida adicionalmente.

La batalla ampliada en 100 mm mejora el confort, así como la circulación en línea recta y la estabilidad a altas velocidades y en curvas de trazado rápido.

- aluminio
- aceros de embutición profunda
- aceros multifase
- microaleaciones de acero ultrarresistentes
- aleaciones de acero al boro



## Los ejes delantero y trasero.

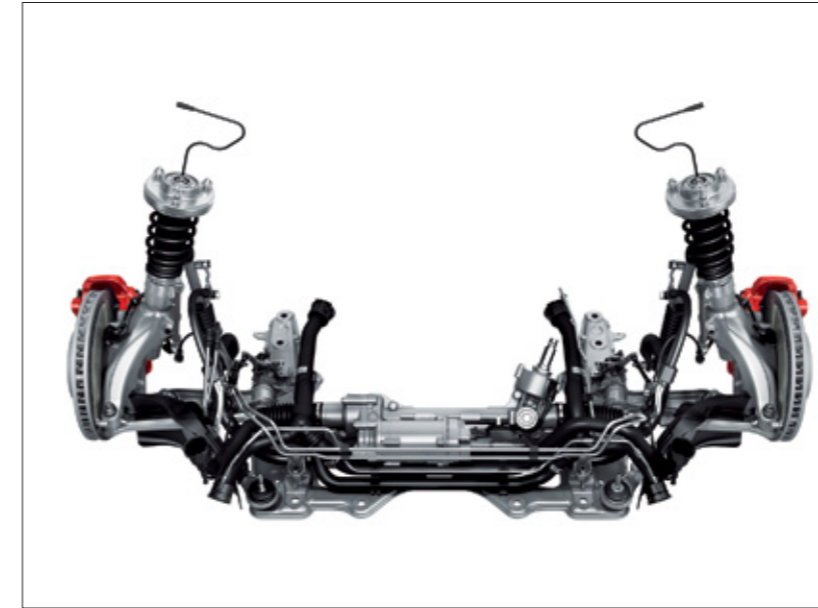
Se emplea un eje de columnas de suspensión de arquitectura ligera de nueva concepción, con ruedas de suspensión independiente mediante brazos longitudinales y transversales, así como travesaños de rigidez optimizada. Para el guiado preciso de las ruedas, una muy buena fidelidad a

la trazada, una soberbia maniobrabilidad y una basculación reducida del eje delantero durante la frenada. El mayor ancho de vía en el eje delantero proporciona un comportamiento en viraje optimizado.

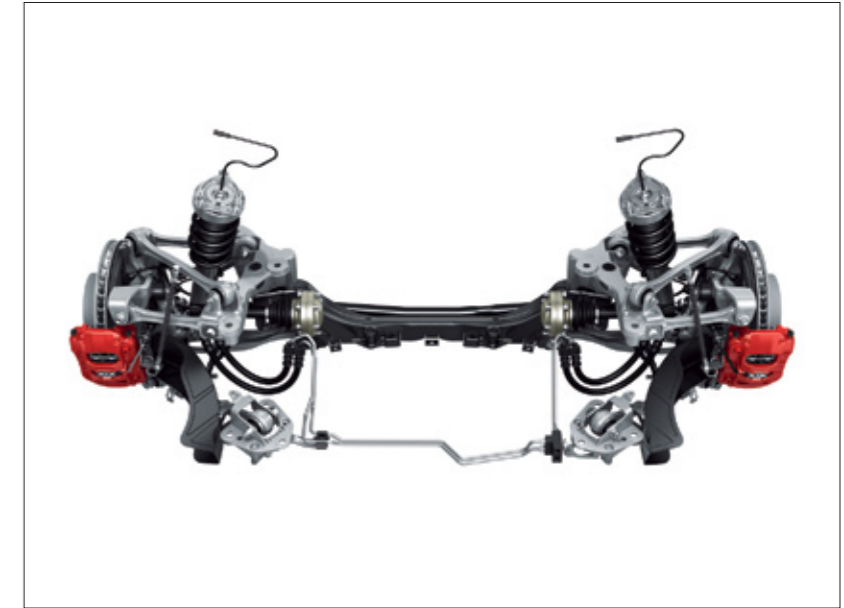
El eje trasero monta un sistema multibrazo con subchasis, muy acreditado en la competición deportiva. Una cinemática

optimizada para la suspensión longitudinal reduce los balanceos y cabeceos al acelerar e incrementa el confort. Las columnas de suspensión en arquitectura ligera del eje trasero incrementan adicionalmente la agilidad.

La elevada proporción de aluminio en los ejes reduce el peso del vehículo, así como el peso de las masas no suspendidas. El resultado: menor consumo, más agilidad y más confort.



Eje delantero del 911 Carrera S



Eje trasero del 911 Carrera S

## Abierto, flexible, independiente.

### Las mejores condiciones para una relación duradera.

#### La tecnología Cabriolet.

##### La Capota.

Nuestros ingenieros han desarrollado de nuevo por completo la capota de los modelos 911 Carrera Cabriolet. El resultado: un techo flexible formado por una luneta trasera de vidrio y tres elementos integrados, los denominados contracerchios planos. Están forradas con tela y realizadas en magnesio. Eso hace que la capota sea una estructura muy sólida, y especialmente ligera.

Otra ventaja más de la nueva estructura: la capota es muy lisa y tersa. La tela se ciñe estrechamente y la línea de diseño es aún más elegante. ¿Pura apariencia? Quizá, si se omite el coeficiente aerodinámico singularmente bajo de los nuevos modelos 911 Cabriolet, que ahora es de sólo 0,30. Otra manifestación más de la ingeniería Porsche.

La luneta trasera de vidrio es resistente a los arañazos y calefactable. Ofrece una buena visión hacia atrás. Un vierteaguas en los laterales de la capota impide que el agua de lluvia gotee en la zona de acceso al abrir las puertas.

El accionamiento de la nueva capota tiene lugar eléctricamente, pulsando la tecla de la consola central o con la llave del vehículo. Se abre y cierra en aprox. 13 segundos en cada caso, hasta a velocidades inferiores a 50 km/h. El plegado de la

capota tiene lugar en forma de zeta, lo que protege en todo momento su cara interior.

La galería interior está revestida con material termoaislante e insonorizante. La consecuencia perceptible es que la temperatura del interior se mantiene uniforme y se logra una eficaz supresión de los ruidos producidos por el viento. ¿Qué se oye en su lugar? Por supuesto, el denso sonido Porsche.





**El panel cortavientos eléctrico.**

También en este apartado nuestros ingenieros han abierto nuevos caminos: en el túnel de viento. Los nuevos modelos 911 Carrera Cabriolet incorporan de serie un panel cortavientos eléctrico. Permite conducir con la capota abierta y sin ras-

tro de turbulencias. Con un mínimo ruido producido por el viento.

¿El montaje y desmontaje del panel cortavientos? Desaparece en el 911. Ahora está directamente integrado en la carrocería, detrás del sistema de asientos traseros. De este modo no

precisa espacio adicional en el interior ni en el maletero y puede ser utilizado en cualquier momento.

El conductor puede replegar y desplegar el panel cortavientos en sólo 2 segundos y a cualquier velocidad. Para disfrutar al volante sin restricciones.



Panel cortavientos eléctrico



## Disfrute de la física, pero deje paso también a la diversión al volante.

### El Porsche Active Suspension Management (PASM).

De serie en los modelos 911 Carrera S y opcional en los modelos 911 Carrera: el reglaje electrónico del sistema de amortiguación, PASM. Regula de forma activa y continua la dureza de la amortiguación en función del estado de la carretera y del estilo de conducción. Además, la altura de la carrocería ha descendido 10 mm.

El reglaje PASM tiene dos ajustes que puede controlar mediante una tecla en la consola central: en la modalidad normal, la amortiguación es confortable pero deportiva, en la modalidad deportiva, la amortiguación es deportivamente dura.

Unos sensores registran los movimientos de la carrocería, como los que se producen al acelerar con fuerza o frenar bruscamente, o al circular sobre firmes irregulares. Para registrar aún mejor estos datos, en el nuevo 911 se ha incrementado el número de sensores para conseguir una regulación aún más eficiente. La unidad de control calcula a partir de ahí el actual estado de circulación y regula la dureza de la amortiguación en función de la modalidad seleccionada.

Un ejemplo: en la modalidad deportiva, los amortiguadores se disponen según una curva característica «dura». En caso

de irregularidades en la carretera, en pocos milisegundos el PASM cambiará a una curva característica de menor dureza para mejorar el contacto con la carretera. Si la carretera recupera su uniformidad, el sistema retornará a la curva característica original. Si, al revés, en la modalidad normal dinamizamos el estilo de conducción, el sistema cambia automáticamente a una característica más deportiva. La amortiguación se vuelve más dura, la estabilidad y seguridad de circulación aumentan.

El resultado podrá percibirlo claramente: mayor estabilidad de marcha, mayor confort y más prestaciones.



### El chasis deportivo PASM.

Disponible opcionalmente en todos los modelos Coupé en combinación con llantas de 20 pulgadas y Porsche Torque Vectoring (PTV) o Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus): el nuevo chasis deportivo PASM.

La carrocería ha sido descendida 20 mm en comparación con el chasis de serie o 10 mm en comparación con el chasis PASM. Los muelles son más duros y cortos, y las barras estabilizadoras de ambos ejes cuentan con una mayor rigidez torsional. El diseño del labio del frontal es aún más deportivo, el spoiler trasero se

despliega aún más. Esto no solo reduce todavía más el empuje ascensional en el eje delantero, sino que también refuerza el efecto de adherencia del tren trasero. La aerodinámica mejorada de este modo repercute en un nuevo incremento de las prestaciones.



**Usted aprecia la rectitud.**

**Quizá tanto como adora las curvas.**

### El Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC).

Si las cosas marchan por el camino deseado, es sencillo ser consecuente. Pero, ¿qué sucede si debido a cambios repentinos de dirección se tuerce la situación? En esos casos todo dependerá de la fuerza de carácter.

Un Porsche tiene una línea clara y demuestra fuerza. Lo hace con un comportamiento en circulación deportivo y preciso, y con una planta bien asentada en carretera.



Paso rápido por curva con el 911 Carrera sin PDCC (representación ilustrativa)

Una característica que puede desarrollarse aún más en los modelos S del nuevo 911: con el sistema opcional de regulación del chasis Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC). Con este sistema, el 911 Carrera S y el 911 Carrera S Cabriolet se planta aún mejor y de forma más deportiva sobre la carretera.

El PDCC es un sistema para la estabilización lateral activa. Registra con anticipación los movimientos de inclinación lateral del vehículo en los tramos de curva y los reduce. Además minimiza el balanceo lateral del vehículo sobre firmes ondulados.

Esto se lleva a cabo mediante actuadores hidráulicos de estabilización, es decir, cilindros para optimizar la caída. Así, en cada una de las ruedas se desarrollan, en función del viraje del volante y la aceleración transversal, fuerzas que contrarrestan la inclinación lateral del vehículo.

¿Qué trae esto consigo? Una mejorada dinámica de conducción, así como un mayor confort en carretera, a cualquier velocidad. Además, optimiza el comportamiento de viraje y ofrece un comportamiento equilibrado en los cambios de carga.

Expresado de forma sencilla, los neumáticos y el vehículo se asientan mejor sobre la carretera y usted puede recorrer la curva de forma más rápida y relajada.

El PDCC marca nuevas pautas en cuanto a prestaciones, confort de conducción y diversión al volante. En el nuevo 911 las cosas toman el camino «deseado», precisamente a la manera Porsche.



Paso rápido por curva con el 911 Carrera S con PDCC (representación ilustrativa)

**La servodirección.**

Otra posible definición de eficiencia: un sistema solo trabaja cuando es necesario. Y entonces lo hace de forma especialmente eficaz.

Esta era la idea principal de nuestros ingenieros al desarrollar la nueva servodirección. Porque, según las estadísticas,

un vehículo circula el 90% del tiempo en línea recta. Al contrario que las bombas hidráulicas construidas de forma convencional, el motor eléctrico solo consume energía cuando realmente se produce una acción de viraje. Una ventaja para el medio ambiente: gracias a la supresión del aceite hidráulico, ya no es necesario el mantenimiento.

También estamos inmejorablemente preparados para el 10% restante. Con la típica dirección Porsche, es decir, con un comportamiento de viraje directo y preciso, así como la desmultiplicación variable. Con la agilidad acostumbrada, un elevado confort y una selección específica de las respuestas de la carretera. Y siempre con eficiencia.

**La servodirección electromecánica.**

Esta servodirección electromecánica, disponible con carácter opcional, es un sistema de dirección asistida orientada hacia el confort. A altas velocidades la dirección es normalmente dura. Las maniobras de dirección son extremadamente precisas, con un simultáneo y elevado confort de uso. A baja velocidad, por el contrario, la servodirección electromecánica facilita en gran medida la cómoda realización de maniobras y el aparcamiento.

**Para las horas de deporte en la escuela de la vida.****Otros sistemas para incrementar la deportividad.****La tecla SPORT.**

Con la nueva tecla SPORT de serie puede elegir entre un ajuste marcadamente confortable y otro marcadamente deportivo: pulsando simplemente un botón, la unidad de gestión electrónica del motor gestiona el grupo propulsor según una curva característica más agresiva. La dinámica del motor se vuelve más directa.

En los vehículos con cambio Porsche Doppelkupplung (PDK), el cambio a marchas superiores es más tardío y la reducción de marchas más temprana. Además, el modo de navegación a vela y la función automática de arranque y parada se desactivan automáticamente. Por el contrario,

se activa el sistema de escape deportivo opcional.

**El Sport Chrono Paket.**

Disponible opcionalmente: el Sport Chrono Paket con apoyos dinámicos del motor. Sus funciones permiten un ajuste aún más deportivo del chasis, el motor y la caja de cambios.

Los elementos integrantes son un indicador de rendimiento y un cronómetro analógico y digital. A esto hay que añadir la tecla SPORT PLUS. Un indicador adicional en el volante o en el cuadro de instrumentos señala la activación de las teclas



SPORT y del Launch Control (asistente de salida).

curvas, todo lo cual mejora sustancialmente el contacto con la carretera.

¿Qué cambia en la modalidad SPORT PLUS? El Porsche Active Suspension Management (PASM) y el Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC), opcional en el modelo S, se activan en la modalidad SPORT PLUS y proporcionan una amortiguación más deportiva y un viraje más directo en las

Las intervenciones del PSM se producen de forma más tardía en la modalidad SPORT PLUS. La frenada en curvas se vuelve perceptiblemente más ágil, ya que el PSM permite ahora un estilo de conducción más deportivo durante la frenada y al salir acelerando. La modalidad SPORT

PLUS ofrece una agilidad aún mayor con el PSM apagado. No obstante y por razones de seguridad, se mantiene siempre operativo en segundo plano e interviene cuando ambas ruedas delanteras se encuentran dentro del margen de regulación del ABS.

En combinación con el PDK, el Sport Chrono Paket incluye otras dos funciones

adicionales. Para una deportividad que roza los límites de la competición deportiva. La primera función es el «Launch Control» (asistente de salida). Permite disponer en el circuito, por ejemplo, de la máxima aceleración inicial posible, como si se tratara de una salida de competición.

La segunda función es la «estrategia de competición». Ahora el cambio PDK se encuentra dispuesto para unos tiempos de cambio de marcha extremadamente cortos y unos puntos de cambio óptimos, todo ello para extraer la máxima aceleración. Para una aptitud de competición sin concesiones con procesos de cambio apreciablemente activos.

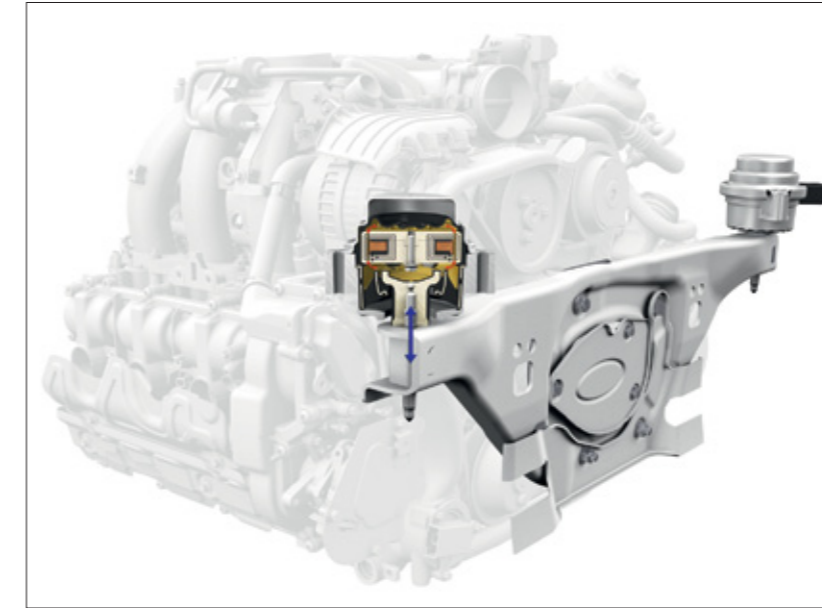
Otro componente fundamental del Sport Chrono Paket: el cronómetro sobre el salpicadero, para la visualización, almacenamiento y evaluación de los tiempos por vuelta, así como de los tiempos de tramos alternativos, el PCM opcional se completa con el indicador de rendimiento, que muestra información sobre el tiempo global, la distancia recorrida en la vuelta actual, así como el número de vueltas acumuladas y los respectivos tiempos por vuelta alcanzados.

Una característica de competición adicional del Sport Chrono Paket son los apoyos dinámicos del motor. Se trata en este caso de física, pero también de diversión al volante.

#### Los apoyos dinámicos del motor.

No, no tiene que correr necesariamente en circuitos con el nuevo 911. Pero

puede hacerlo, hoy más que nunca. El argumento deportivo: los apoyos dinámicos del motor como elementos integrantes del Sport Chrono Paket. Se basan en los apoyos del motor de los modelos 911 GT3 y 911 Turbo, y se emplean por primera vez en el 911 Carrera. Además, también en carretera los apoyos dinámicos del motor prestan una contribución sostenible a la dinámica de conducción.



El sistema regulado electrónicamente minimiza las oscilaciones y vibraciones perceptibles de toda la cadena cinemática, en particular del motor. Y combina las ventajas de los apoyos duros y blandos del motor.

La suspensión dura del motor es óptima desde el punto de vista de la dinámica de conducción, ya que logra la máxima precisión en el comportamiento en circulación. Por el contrario, los apoyos blandos del motor minimizan las oscilaciones y las vibraciones. Ello incrementa el confort sobre firmes irregulares, aunque lo hace en detrimento de la dinámica de conducción.

Nuestros ingenieros han resuelto este problema adaptando la característica de los apoyos del motor al estilo de conducción y a la naturaleza de la calzada. De ello se ocupan un líquido con propiedades magnéticas y un campo magnético generado eléctricamente. El resultado es claramente perceptible: la rigidez y amortiguación de los apoyos del motor se adaptan a las condiciones existentes. En los cambios de carga y en curvas

rápidas el comportamiento en circulación se vuelve notablemente más estable.

El motor está atornillado a la carrocería mediante dos apoyos. Según el principio de inercia, un cuerpo persiste en su movimiento uniforme en línea recta en tanto no se vea forzado a cambiar su estado por una fuerza actuante externa. Expresado más llanamente, al atravesar una curva, el vehículo sigue el movimiento que realice el conductor con el volante. Pero la masa del motor en principio no. Consecuencia: la zaga del vehículo es empujada hacia el exterior de forma retardada, debido a las fuerzas de inercia de la masa del motor al virar en una curva.

Los apoyos dinámicos del motor minimizan este efecto: tanto el ángulo de viraje como los valores de aceleración longitudinal y transversal son registrados permanentemente por una serie de sensores. Esto supone una superior tracción y un comportamiento en circulación notablemente más estable en los cambios de carga y en las curvas rápidas.



## Las ruedas.

En los nuevos modelos 911 las ruedas han aumentado una pulgada en comparación con el modelo anterior, al objeto de conseguir una mejor dinámica de conducción y una estética más atractiva.

Los modelos 911 Carrera calzan de serie ruedas Carrera de 19 pulgadas.

El material: aleación ligera. El diseño: deportivo clásico. Las dimensiones de los neumáticos: 235/40 ZR 19 delante y 285/35 ZR 19 detrás.

Los modelos S equipan de serie ruedas Carrera S de 20 pulgadas de aleación ligera. La estética es dinámica y deportiva.

Debido a su mayor potencia, los neumáticos son algo más anchos: 245/35 ZR 20 delante y 295/30 ZR 20 detrás.

Con el cambio en las dimensiones de las ruedas se mejora tanto el confort de conducción como las prestaciones en el circuito de competición. La resistencia de rodadura de los neumáticos se ha

reducido hasta un 7%, lo que reduce los datos de consumo. Las distancias de frenado en seco y el peso de los neumáticos han sido reducidos.

También puede equipar opcionalmente otras llantas de 20 pulgadas de nuestra oferta de personalización.

## El sistema de control de presión de neumáticos (RDK).

Puede equipar opcionalmente el sistema de control de presión de neumáticos (RDK). Este sistema avisa por medio de una indicación en la pantalla del ordenador de a bordo de la insuficiencia de presión en los neumáticos, así como de las pérdidas de presión, inapreciables o súbitas, de los neumáticos.

## El Porsche Stability Management (PSM).

Los nuevos modelos 911 disponen de serie del Porsche Stability Management (PSM) de desarrollo avanzado, un sistema de regulación automática para la estabilización del vehículo en condiciones límite derivadas de la dinámica de conducción. Una serie de sensores

determinan permanentemente la dirección y velocidad de circulación, la velocidad de giro del eje vertical y la aceleración transversal. A partir de ahí, el PSM calcula la dirección efectiva del movimiento. Si se desvía de la trazada deseada por el conductor, inicia procesos de frenado selectivos sobre cada una de las ruedas.

El PSM mejora la tracción al acelerar sobre firmes irregulares mediante las funciones del diferencial automático de freno (ABD) y el control automático de tracción (ASR). En la modalidad SPORT PLUS del opcional Sport Chrono Paket, el PSM interviene más tardíamente y de este modo deja a los conductores de estilo deportivo mayor espacio de maniobra.

¿Desea algo más deportivo? El PSM se puede desconectar y se vuelve a conectar automáticamente por razones de seguridad si el conductor frena a fondo y al menos una de las ruedas delanteras (en la modalidad SPORT PLUS, ambas ruedas delanteras) irrumpe en el margen de regulación del ABS. Sin embargo, el ABS y el ABD se mantienen permanentemente activos.

En conclusión, el PSM ofrece una elevada estabilidad de marcha y una gran seguridad, además de una simultánea y extraordinaria agilidad. De nuevo una aparente contradicción. Y un poco más de identidad Porsche.



911 Carrera S con ruedas Carrera Classic de 20 pulgadas



Rueda Carrera de 19 pulgadas  
(de serie en el 911 Carrera)



Rueda Carrera S de 20 pulgadas  
(de serie en el 911 Carrera S)



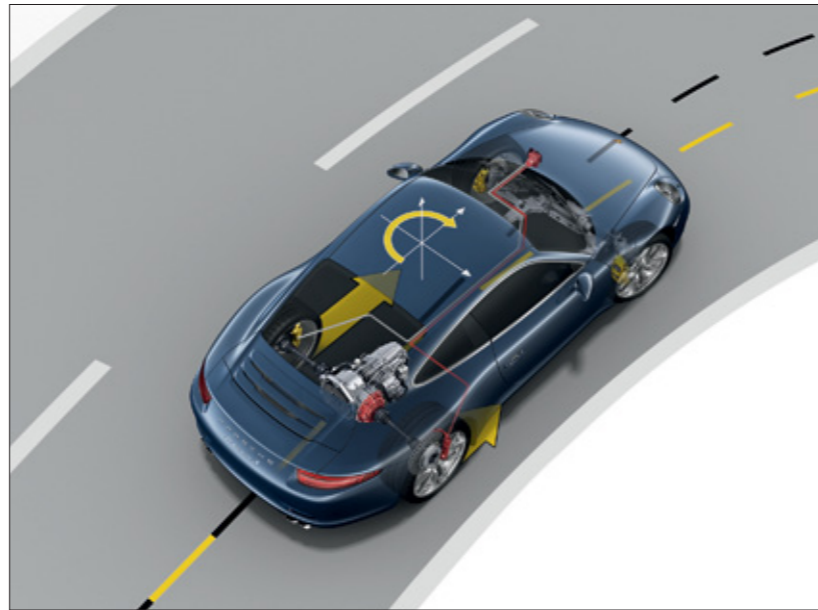
## Tomar las curvas de forma deportiva y, pese a ello, sin perder la adherencia a la carretera.

### Porsche Torque Vectoring (PTV) y Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus).

Disponible opcionalmente en los modelos 911 Carrera y de serie en los modelos S: el PTV en combinación con caja de cambios manual o el PTV Plus en combinación con el cambio PDK. El sistema para incrementar la dinámica de conducción y la estabilidad opera mediante la intervención controlada sobre los frenos de las ruedas traseras y el bloqueo transversal del eje trasero. En el PTV está regulada de forma mecánica, en el PTV Plus de forma electrónica.

Dependiendo del ángulo y la velocidad de viraje, de la posición del pedal acelerador, del índice de guiñada y de la velocidad, el PTV y el PTV Plus mejoran el comportamiento en viraje y la precisión de giro por medio de intervenciones selectivas en los frenos de las ruedas izquierda o derecha del eje trasero.

Más concretamente, con un estilo dinámico de conducción, la rueda trasera del lado interior de la curva es frenada ligeramente con el viraje de la dirección.



De este modo, la rueda trasera del lado exterior de la curva dispone de mayor fuerza motriz, lo que le permite aportar un impulso de giro adicional en la dirección hacia la que se produce el viraje. El resultado es un viraje más directo y dinámico en curvas.

A velocidades medias y bajas, el PTV y el PTV Plus aumentan notablemente la agilidad y la precisión de viraje. A elevadas velocidades y al salir acelerando de las curvas, el bloqueo transversal del eje trasero proporciona además una mayor estabilidad de circulación. En el PTV el bloqueo transversal está regulado de forma mecánica, en el PTV Plus, por el

contrario, se regula electrónicamente y con una distribución totalmente variable del par. Así el sistema, junto con el Porsche Stability Management (PSM), despliega sus ventajas en relación con la estabilidad de conducción también sobre firmes irregulares, así como sobre mojado y con nieve.

¿Qué obtiene usted de todo esto? Una elevada estabilización dinámica transversal del vehículo y una tracción excelente. Así como una gran agilidad a cualquier velocidad, con un comportamiento en viraje preciso y un comportamiento equilibrado en los cambios de carga. ¿Qué más? Una extraordinaria diversión al volante en las curvas.





rico en detalles  
intuitivo **Confianza** previsor  
preciso  
**controlado**  
sin concesiones resistente  
equilibrado



## Control, disciplina, precisión.

Aquí en Weissach nos tomamos muy en serio la diversión al volante.

## La seguridad.

### Los frenos.

También una parte de la identidad Porsche: los frenos. Y una especialmente importante, ya que le atribuimos una importancia tan alta como a nuestros motores o al chasis. Y también los frenos marcan pautas en cuanto a deceleración y a resistencia a la deformación. Porque sólo quien pueda confiar en la potencia de freno puede mantenerse confiado también dentro de los márgenes límite de la dinámica de conducción. En el 911 Carrera y en el 911 Carrera Cabriolet se emplean mordazas fijas de aluminio de 4 émbolos en ejecución monobloque, anodizadas en negro, en los ejes delantero y trasero. El diámetro de los discos de freno, tanto delante como detrás, es de 330 mm.

En los modelos S hemos adaptado tanto las dimensiones de los frenos como el número de émbolos de freno a sus mayores prestaciones. Por eso, ahora la nueva generación de frenos dispone de mordazas fijas de aluminio de 6 émbolos en arquitectura monobloque rojas delante y mordazas fijas de aluminio de 4 émbolos en arquitectura monobloque detrás. El diámetro de los discos de freno es de 340 mm delante, y de 330 mm detrás. La consecuencia positiva: unas mayores prestaciones de freno y el acortamiento de la distancia de frenado en comparación con el modelo anterior.

En todos los modelos las mordazas de freno son de una sola pieza y están cerradas. Las ventajas: una superior resis-

tencia a la deformación, un mejorado punto de contacto incluso con cargas extremas, y menor peso. El recorrido del pedal es corto, el punto de presión preciso. Los discos de freno están perforados para ofrecer un mejor rendimiento sobre mojado.

Otras ventajas del sistema de frenos: el sistema antibloqueo (ABS) facilita un proceso de deceleración uniforme. Un servofreno de vacío de 8,9 pulgadas en arquitectura tándem, de nuevo desarrollo, reduce la fuerza de accionamiento necesaria y mejora la respuesta. En los modelos S las aletas modificadas de refrigeración de los frenos favorecen una refrigeración aún mejor de los discos de freno.



Sistema de frenos de serie en el 911 Carrera



Sistema de frenos de serie en el 911 Carrera S



**Lo que hemos aprendido de más de 28.000 victorias en competición: quien pueda tardar más en frenar, llega antes a la meta.**

### **El Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).**

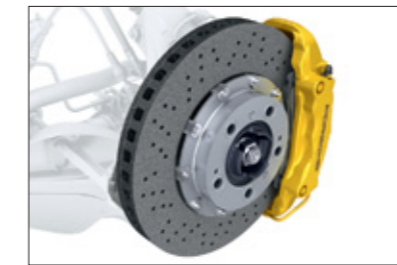


Porsche es sinónimo de deporte del motor, desde los propios inicios. Ya desde el año 1948 encontramos nuestra identidad en el circuito de competición. Y los conocimientos que obtenemos allí los trasladamos a la carretera. Por ejemplo, el sistema de frenos Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), disponible opcionalmente, que ya ha tenido que

soportar las exigencias más duras en competición, como en los vehículos de Porsche Mobil 1 Supercup.

Los discos de freno cerámicos perforados del sistema PCCB tienen en el nuevo 911 un diámetro de 350 mm delante y detrás, para ofrecer una mayor potencia de freno.

La utilización de mordazas de freno fijas de aluminio de seis émbolos en arquitectura monobloque en el eje delantero y unas mordazas de freno fijas de cuatro émbolos en arquitectura monobloque de aluminio en el trasero proporciona una elevada y, sobre todo, constante presión de freno en la deceleración.



En particular, al ser sometidos a una intensa solicitud se alcanzan las condiciones óptimas para unas distancias de frenado menores. Además incrementan la seguridad en las frenadas a alta velocidad gracias a la gran resistencia a la fatiga del sistema de frenos PCCB.

La ventaja decisiva del sistema de frenos cerámicos radica en el peso extremadamente ligero de los discos de freno, aproximadamente un 50% inferior al de los discos de fundición gris de diseño y dimensiones equiparables. Un factor que no sólo repercute positivamente en las prestaciones y el consumo, ya que reduce fundamentalmente las masas no suspendidas y en rotación. La consecuencia: se logra un mejor agarre y un mayor confort

de marcha y rodadura, sobre todo por carreteras de firme irregular. Y más agilidad, así como una maniobrabilidad de nuevo mejorada.

El desgaste de los discos de freno y, particularmente, de las pastillas de freno (al margen del tipo que sean) se incrementa notablemente de forma natural al utilizar el vehículo sobre circuitos o al forzar su uso en conducción.

De modo análogo a los frenos de fundición gris de altas prestaciones, tras un intensivo fin de semana en el circuito será preciso realizar una revisión técnica profesional y proceder, en su caso, a la sustitución de los componentes desgastados.



### El freno de estacionamiento eléctrico.

El nuevo freno de estacionamiento eléctrico, que puede activar y desactivar manualmente, se libera automáticamente al iniciar la marcha.

Con la función Hold puede iniciar la marcha en llano y en pendiente sin que el coche ruede hacia atrás. Por medio del PSM el sistema mantiene automáticamente en las pendientes la presión de freno sobre las cuatro ruedas durante un breve periodo, evitando así que el vehículo ruede hacia atrás.

### Los airbags.

La avanzada tecnología de airbags de los nuevos modelos 911: airbags de gran tamaño para conductor y acompañante que, dependiendo de la gravedad y el tipo de accidente (por ej., frontal o diagonal por la parte delantera), se detonan oportunamente en dos etapas. En accidentes leves, los ocupantes son retenidos por la primera etapa. La bolsa de aire es así

más mullida y disminuye la carga que han de soportar los ocupantes.

Para detectar la gravedad y dirección del accidente, además de la unidad central, en el túnel central hay montados dos sensores adicionales en la zona de los faros. Un accidente se detecta y valora de forma más precisa y mucho antes.

### El Porsche Side Impact Protection System (POSIP).

Tanto en versión Coupé como Cabriolet, el nuevo 911 dispone de serie del sistema Porsche Side Impact Protection System (POSIP). Compuesto por las barras de protección lateral en las puertas y dos airbags laterales a cada lado: en los flancos

de los asientos hay integrado un airbag torácico, en los paneles de puerta un airbag craneal que se despliega de abajo hacia arriba desde el panel de la puerta. Con sus volúmenes de 10 litros en el airbag torácico y de 15 litros en el airbag craneal, ofrecen una gran protección en caso de impactos laterales.

### La protección antivuelco de los modelos 911 Cabriolet.

La rigidez torsional y la resistencia a la flexión de los modelos 911 Carrera Cabriolet son realmente ejemplares, a pesar de su reducido peso. Las torsiones de la carrocería son mínimas, incluso al circular sobre firmes irregulares.

Para una mayor protección en caso de vuelco, cuentan con un sistema de protección antivuelco de despliegue automático. Los dos arcos antivuelco se encuentran alojados detrás de los asientos traseros y están pretensados por fuerza de resorte. El sensor de vuelco vigila permanentemente las variaciones de inclinación de la carrocería, la aceleración longitudinal y transversal, y el contacto con la carretera. En caso de emergencia los arcos antivuelco se despliegan en milésimas de segundo.



## Para ver venir algo la experiencia es de gran ayuda. Pero también una tecnología previsorora.

### El concepto de alumbrado.

De serie en el nuevo 911: faros Bi-Xenón con sistema lavafaros y regulación dinámica del alcance del haz. Ya sea con luz de cruce o luz de carretera, la calzada es iluminada de este modo de forma mucho más uniforme. Las luces del frontal, de nueva configuración, incluyen los intermitentes realizados en tecnología de diodos luminosos, la luz diurna y la luz de posición.

También forma parte del equipamiento de serie un asistente de luz de carretera que, al oscurecer, cambia automáticamente la luz diurna a luz de cruce.

Para la luz de marcha atrás, la tercera luz de freno, la iluminación de la matrícula, así como los intermitentes traseros y los

pilotos antiniebla, se emplea igualmente la más avanzada tecnología de diodos luminosos.

Las luces de freno adaptables con tecnología de diodos luminosos emiten una luz de intensidad pulsátil en caso de frenada de emergencia. Al detenerse se activa automáticamente la luz intermitente de advertencia. De este modo el tráfico rodado que circula por detrás puede reconocer con mayor rapidez una situación crítica.

El sistema de alumbrado dispone de un dispositivo automático de desconexión, así como de la función de bienvenida a casa. Siempre es bueno saber lo que viene. Tras la siguiente curva o de camino a casa.



Faros PDLS



Luz de marcha atrás con tercera luz de freno

### El Porsche Dynamic Light System (PDLS).

Con carácter opcional puede equipar también el Porsche Dynamic Light System (PDLS).

La luz de curva dinámica gira los faros principales, en función del ángulo de viraje y la velocidad de circulación, hacia

el interior de la curva para iluminar las curvas estrechas y los cruces. En pocas palabras, al entrar en una curva, la iluminación se anticipa al propio vehículo.

Además, también se ha integrado en el sistema el control de la luz de cruce en función de la velocidad. En los sistemas de alumbrado adaptativo se puede elevar el límite del alcance máximo de la luz de

cruce dependiendo de la velocidad de circulación. Esta función es ejecutada en dos etapas por el PDLS de forma automática. La etapa 1 corresponde al ajuste básico, en ciudad, por ejemplo. La etapa 2 está concebida para trayectos a velocidades superiores, como en autopista. A partir de 130 km/h la distribución del alumbrado vuelve a ajustarse de nuevo.

Otra función del PDLS, la luz de visibilidad reducida, se activa al encender las luces traseras antiniebla. Reduce la reflexión en condiciones de mala visibilidad. De este modo se deslumbra menos al conductor.



Luz de curva del Porsche Dynamic Light System (PDLS)

**Puede encontrar nuestra identidad bajo el capó del motor, en el diseño y en la sensación al volante.**

## El confort.

En un 911 se trata en primer lugar de sentir la carretera en su forma original, sin adulterar, directamente. Entonces, ¿puede hablarse de confort en un 911? ¿Puede hablarse de sistemas que hacen «más agradable» la conducción? ¿De materiales que tienen «buen» tacto? Buena pregunta.

Pero, ¿realmente hay que decidirse por una cosa excluyendo la otra? Y en su lugar, ¿qué tal encajaría el confort deportivo? Todo ello condiciona una dinámica que genera confianza precisamente en la zona límite.

### El interior.

Técnica y diseño. Identidad Porsche también al sentarse al volante. La reconocerá en la nueva consola central ascendente hacia delante. En el lenguaje formal típico de Porsche podrá observar que sigue un principio sencillo: la orientación hacia el conductor. Para un recorrido extremadamente corto de la mano desde la palanca de cambio o selectora al volante. Y para una clara lógica de mando, como para el climatizador con dos zonas regulables de forma independiente o los ajustes del chasis, por ejemplo. Para ello no necesita

pasar mucho tiempo buscando en submenús, sino que puede concentrarse en lo esencial: la carretera.

Materiales en calidad de lujo. Deportivo y elegante: el cuero. Se emplea, por ejemplo, en el aro de los volantes, en los tiradores de las puertas y en los reposabrazos, así como en los asientos de serie con secciones de cuero. Un material acreditado en el deporte del motor: el Alcantara, la galería de techo de los modelos Coupé está tapizada de serie con él.

Además de los colores de interior Negro, Gris Platino, Beige Luxor y Azul Yate, dispone de muchas otras posibilidades de personalización con colores especiales o colores bitono, o bien con materiales como el carbono, el aluminio o las maderas de alta calidad.



Una tecnología que le impulsa hacia delante: el Porsche Communication Management (PCM) con módulo de navegación incluido, disponible opcionalmente, y pantalla táctil a color de 7 pulgadas y alta resolución como unidad de mando central para audio, navegación y comunicación.

También parte de la identidad Porsche: el sonido. El sistema de audio CDR con pantalla táctil a color de 7 pulgadas y el paquete de sonido Sound Package Plus incluidos de serie ofrecen un sonido excelente con una potencia total de 235 vatios. Con carácter opcional puede disponer del sistema de sonido envolvente BOSE® con una potencia de 445 vatios. En pocas

palabras, una auténtica reproducción musical con un fascinante sonido ambiental. La escala más elevada en el 911 la marca, y cumple, el sistema de sonido envolvente opcional High-End de Burmester®, uno de los proveedores más prestigiosos de High-End en el ámbito audiófilo en todo el mundo. Con 821 vatios de potencia total. Y un sonido inaudito.

Gracias a la incorporación del subwoofer patentado de estructura bruta se elevan las prestaciones de los bajos en ambos sistemas de sonido opcionales y se ahorra peso. También esto es típico de Porsche.

Ergonomía, diseño, sonido. Tecnología de automovilismo deportivo combinada de forma inteligente.

### Los instrumentos.

Deportivo, no a la moda. Directo, sin caer en la extravagancia. Los cinco instrumentos esféricos proporcionan sobre todo una cosa: información. Y la proporcionan con rapidez y exactitud. Con la estética que cabe esperar de Porsche. Y con un cuentarrevoluciones que, naturalmente, está situado en el centro.

Una novedad es el cuadro de instrumentos con pantalla a color de 4,6 pulgadas y alta resolución en tecnología TFT. Muestra constantemente datos del ordenador de a bordo tales como el cuentakilómetros parcial, la duración del viaje o el consumo actual, por ejemplo. Además, muestra el mapa del sistema de navegación, proporciona indicaciones de advertencia

como las del sistema de control de presión de neumáticos (RDK) o informa sobre la configuración de los sistemas de comunicación y audio. También puede adoptar con él configuraciones personales del vehículo.



Instrumentos del 911 Carrera S con cuentarrevoluciones en color aluminio



Pantalla TFT

En el 911 hay un punto en el que confluyen todas las fuerzas: el volante. Es el punto de conexión más importante entre el ser humano y el automóvil deportivo. Por eso todos los volantes disponen de un aro agradable al tacto y tapizado en cuero liso, con una excelente ergonomía. También forma parte del equipamiento de serie un módulo airbag integrado de gran tamaño.

#### El volante deportivo.

El volante deportivo de serie puede ser regulado en profundidad hasta 60 mm y hasta 40 mm en altura.

El volante multifunción de carácter opcional cuenta con cuatro teclas de función

y dos reguladores de rodillo. Muchas funciones de audio, teléfono y navegación, así como la pantalla TFT y el ordenador de a bordo pueden manejarse cómodamente. Con carácter opcional, el volante está disponible en cuero liso, carbono o caoba.

En combinación con el PDK, los volantes están equipados con dos ergonómicas teclas deslizantes con las que se puede cambiar de marcha directamente en el volante. Con el opcional Sport Chrono Paket se incorpora un indicador adicional sobre el módulo de airbag, que muestra la activación de SPORT, SPORT PLUS y Launch Control.

#### El volante SportDesign.

El volante opcional SportDesign puede ser regulado, al igual que el volante deportivo, en profundidad y altura y, gracias a sus rebajes ergonómicos integrados, se mantendrá seguro entre sus manos incluso en conducción deportiva.

En combinación con el PDK, el volante dispone de dos levas de cambio de aleación ligera maciza, que se encuentran ergonómicamente alojadas detrás de los radios derecho e izquierdo del volante. Tirando hacia la derecha, el PDK cambia a la siguiente marcha superior. Tirando hacia la izquierda, el PDK reduce de

marchas. En combinación con el PDK, con el Sport Chrono Paket opcional se incorpora un indicador adicional en los radios izquierdo y derecho del volante que informa al conductor sobre la activación de las funciones SPORT, SPORT PLUS y Launch Control (asistente de salida).

#### El aro calefactable.

Opcional en el volante deportivo y en los volantes multifunción: el aro calefactable (solo en combinación con asiento calefactable) para un mayor confort en los días fríos.

Se activa mediante una tecla alojada en la parte trasera del radio inferior del volante.



Volante deportivo



Volante multifunción en combinación con PDK



Volante SportDesign con levas de cambio



Volante SportDesign

## El ideal de cualquier relación: proporcionar apoyo, pero sin coartar.

### Los asientos.

#### Los asientos deportivos.

Los asientos deportivos con secciones de cuero son confortables y ofrecen una excelente sujeción en los tramos de curva dinámicos. Están equipados de serie con regulación eléctrica del respaldo y de altura del asiento, así como con un ajuste longitudinal mecánico.

#### Los asientos deportivos Plus.

Con carácter opcional están disponibles los asientos deportivos Plus con tapicería de cuero, regulación eléctrica del respaldo y de la altura del asiento, así como regulación longitudinal mecánica. Los flancos de la banqueta de asiento y del respaldo están acolchados de forma más deportiva y dura, y ofrecen una mejorada sujeción lateral. El casco del respaldo está acabado en color Gris Plata.

#### Los asientos deportivos completamente eléctricos.

¿No desea renunciar al confort durante el deporte? Los asientos deportivos completamente eléctricos disponibles opcionalmente permiten ajustar la altura del asiento y la inclinación del respaldo, así como la inclinación y profundidad de la banqueta de asiento. A ello hay que añadir la regulación longitudinal y los apoyos lumbares de cuatro posiciones. También la columna de dirección es regulable eléctricamente.

El paquete de memoria integrado incluye los dos retrovisores exteriores y todos los ajustes del asiento del conductor, así

como los ajustes del volante, las luces, los limpiaparabrisas, la climatización, el bloqueo de puertas, el PCM (opcional) y el cuadro de instrumentos.

#### Los asientos deportivos adaptables Plus.

La combinación ideal de deporte y confort: los asientos deportivos adaptables Plus de cuero, disponibles opcionalmente. Con flancos de acolchado deportivo y duro, así como apoyo adicional para los hombros, ofrecen una sujeción ideal.

Con el ajuste eléctrico de 18 posiciones puede adaptar óptimamente los asientos

a sus necesidades en relación con la altura del asiento, la inclinación del asiento y del respaldo, el reacondicionado de la superficie del asiento, el ajuste longitudinal y el apoyo lumbar de cuatro posiciones. La columna de dirección es ajustable eléctricamente.

Además, se pueden regular por separado los flancos del asiento y del respaldo,

para proporcionar un magnífico confort en viajes largos o una excelente sujeción lateral al circular por carreteras repletas de curvas. Incluye igualmente la memorización de todas las posiciones del asiento (excepto flancos) para el conductor, incluidos los apoyos lumbares, así como la posición del volante y de los retrovisores. A ello se añaden los ajustes del volante, las luces, los limpiaparabrisas, la climati-

zación, el bloqueo de puertas, el PCM (opcional) y el cuadro de instrumentos.

#### Calefacción y ventilación de los asientos.

Todos los asientos pueden equipar opcionalmente una calefacción de asiento, que comprende la superficie de asiento, el respaldo y los flancos de los asientos delanteros.

En combinación con la calefacción de los asientos, también equipamos opcionalmente los asientos con un sistema de ventilación. Mediante la ventilación activa de las bandas centrales del asiento y del respaldo, ambas perforadas, así como la aireación pasiva de los flancos, se genera una corriente de aire que disipa la humedad de la transpiración y proporciona así un clima agradable y seco en el asiento, incluso en condiciones de mucho calor exterior.

#### Los asientos traseros.

Confort digno de destacar en un automóvil deportivo: los asientos traseros. La superficie disponible detrás ofrece suficiente espacio de carga adicional. Gracias a los respaldos abatibles los modelos 911 Coupe disponen, con sus 205 litros, y los modelos 911 Cabriolet, con sus 155 litros, de suficiente espacio para equipaje en la parte trasera.

#### Los asientos infantiles.

La preinstalación de asiento infantil para una fijación ISOFIX, incluido Top-Tether, está incluida de serie en los asientos traseros. Con carácter opcional también está disponible para el asiento del acompañante una preinstalación de asiento infantil ISOFIX, junto con la posibilidad de desconectar el airbag.



Asiento deportivo Plus adaptable



**Hay muchos motivos razonables.  
Aún más deportivos.  
Y algunos extremadamente agradables.**

## Otros equipamientos de confort.

### La climatización.

De serie en el nuevo 911: el sistema automático de climatización de dos zonas con campo de ventilación ampliado y regulación independiente de la temperatura para conductor y acompañante. Los estilos de climatización: suave, normal e intenso.

Un filtro de carbón activado retiene las partículas de polvo, el polen y los malos olores. El control automático de recirculación mide permanentemente la calidad del aire, reduce la humedad ambiental y conmuta en caso necesario de la modalidad de ventilación exterior a la de recirculación de aire.

Dos funciones adicionales: en caso de bajas temperaturas ambientales, el sistema garantiza que las lunas no se empañen. Por el contrario, mediante un sensor solar, el sistema de climatización detecta y compensa automáticamente la excesiva radiación solar sobre conductor y acompañante.

### HomeLink® (apertura de portón de garaje).

En la consola de techo hay integrado, con carácter opcional, un abridor de puerta de garaje de programación discrecional. Con él se pueden manejar hasta tres portones, sistemas de iluminación o instalaciones de alarma pulsando simplemente un botón.



Paquete iluminación interior (de las puertas)

### El paquete de iluminación de diseño.

Funcionalmente útil y estéticamente ingenioso: el paquete de iluminación de diseño disponible opcionalmente. Comprende una iluminación atenuable con tecnología de diodos luminosos en la consola de techo, la zona de los tiradores de las puertas, los compartimentos de las puertas, así como

los espacios apoyapiés delanteros y de la parte trasera.

### El alumbrado automático de bienvenida a casa.

Al abrir o cerrar el vehículo con el mando a distancia de la llave, se enciende automáticamente la luz de conduc-

ción diurna de diodos luminosos durante un intervalo de tiempo limitado. Algo muy cómodo, especialmente por la noche.

La luminiscencia residual de tiempo programable de la luz de conducción diurna, la luz de cola y el alumbrado perimetral, en su caso, le iluminan el camino hasta la puerta de casa, por ejemplo.

### El control de velocidad.

La regulación automática de la velocidad está disponible con carácter opcional. Para un mayor confort en recorridos largos. El control de velocidad se puede activar a velocidades entre 30 km/h y 240 km/h por medio de un pulsador en la palanca de la columna de dirección.



Paquete iluminación interior (superior)



Paquete iluminación interior (trasero)

### Los retrovisores exteriores y el retrovisor interior.

La novedad de los retrovisores exteriores regulables eléctricamente es, sobre todo, su posición: están dispuestos sobre la puerta, lo que mejora la aerodinámica.

Con carácter opcional hay disponibles retrovisores exteriores replegables eléctri-

camente con iluminación zonal en el lado del conductor y del acompañante.

Hay disponibles con carácter opcional un retrovisor interior y retrovisores exteriores con dispositivo antideslumbrante automático y sensor de lluvia integrado en el parabrisas.

### El techo corredizo/levadizo.

Opcionalmente disponible en los modelos 911 Coupé: el techo corredizo/levadizo regulable eléctricamente, de concepción completamente nueva. Se abre hacia fuera. Su ventaja: la libertad de movimientos a la altura de la cabeza no se ve limitada. Otra ventaja más: gracias a su nueva estructura, se obtiene una apertura

de mayor superficie. Para una mayor diversión al volante a cielo raso.

Además, el deflector de viento de dos niveles de nuevo desarrollo ofrece protección contra las corrientes y proporciona aún más confort en relación con los ruidos.

### El sistema de transporte de techo.

Con carácter opcional se encuentra disponible en los modelos Coupé el nuevo soporte básico de aluminio. Está optimizado aerodinámicamente, es muy ligero y sencillo de montar. Sobre este elemento se pueden fijar diferentes suplementos como el portaequipajes hermético, los portabicicletas o los soportes para esquís

y tablas de snowboard. Su capacidad de carga: hasta 75 kg.

### El ParkAssistent.

El ParkAssistent forma parte del equipamiento de serie en los modelos 911 Cabriolet y se encuentra disponible opcionalmente en los modelos 911 Coupé.

Gracias a sus sensores discretamente alojados en la parte trasera, advierte con una señal acústica de la presencia de obstáculos. Unos tonos a intervalos aclaran la distancia con respecto al obstáculo. Con carácter opcional hay disponible una ampliación del ParkAssistent que incluye otros cuatro sensores en la parte frontal. La advertencia tiene lugar de forma acústica y además visual, mediante la repre-

sentación esquemática del vehículo desde la perspectiva cenital en la pantalla central.

### El maletero.

El volumen del maletero de los nuevos modelos 911 es de 135 litros. El maletero está revestido por completo con materiales resistentes a los arañazos.



### Porsche Entry & Drive.

Con el Porsche Entry & Drive opcional puede dejar guardadas las llaves del vehículo en el bolsillo. Sólo con tocar el tirador de la puerta o aproximarse al maletero, el sistema Porsche Entry & Drive consulta un código de acceso que se encuentra memorizado en la llave. Si es

correcto, se desbloquea la puerta o el capó del maletero. El vehículo se arranca y apaga mediante el conmutador de arranque eléctrico.

Para bloquearlo basta con pulsar el botón situado en la parte exterior del tirador de la puerta. El Porsche Entry & Drive bloqueará el vehículo y activará los inmo-

vilizadores y el bloqueo de la columna de dirección.

### La protección antirrobo.

Todos los modelos 911 Carrera están protegidos de serie con un inmovilizador con transpondedor, así como con un sistema

de alarma antirrobo con control por radar del interior del habitáculo. El sistema protege las puertas, el maletero, el habitáculo interior y el encendido.

### Preinstalación del Porsche Vehicle Tracking System (PVTs).

Con carácter opcional puede disponer de fábrica de una preinstalación para el posterior montaje del Porsche Vehicle Tracking System (PVTs) del programa Porsche Tequipment. Este sistema permite la localización de un vehículo robado en amplias zonas de Europa. La preinstalación incluye un cableado especial y un sensor de inclinación para el sistema de alarma.

## La identidad tiene que ver con la procedencia.

## A veces, también con el destino al que se quiere llegar.

### Audio y comunicación.

#### El sistema de audio CDR.

El sistema de audio CDR de serie posee una pantalla a color de 7 pulgadas que puede manejar como una pantalla táctil, con la que puede gestionar de forma rápida y sencilla los menús y funciones más importantes.

El equipo de radio-CD integrado es compatible con el formato MP3 y dispone de un doble sintonizador de FM con función RDS, 30 posiciones de memoria, autostore dinámico y una regulación automática del volumen en función de la velocidad. Suena bien. También puede combinar

opcionalmente el sistema de audio CDR con el sistema de sonido envolvente BOSE® o el sistema de sonido envolvente High-End de Burmester®. Eso suena aún mejor.

#### El Sound Package Plus.

De serie: el Sound Package Plus. Un amplificador independiente con 235 vatios de potencia total proporcionada, en combinación con siete canales amplificadores y nueve altavoces, una experiencia acústica perfectamente adaptada al interior del habitáculo.



Sistema de audio CDR

### El Porsche Communication Management (PCM) con módulo de navegación.

El Porsche Communication Management (PCM) se encuentra disponible con carácter opcional en los modelos 911. El PCM es la unidad de mando centralizada para los sistemas de audio, navegación y comunicación. Potente, versátil y, pese a ello, sencillo de manejar.

La característica principal es la gran pantalla táctil de 7 pulgadas y manejo intuitivo. O también puede utilizar el selector pulsatorio. La representación en pantalla, con un máximo de 5 entradas de lista por página, es muy sinóptica. En el borde inferior de la pantalla se visualiza una función auxiliar.

La radio tiene 42 posiciones de memoria, un doble sintonizador de FM con función RDS-Diversity, que busca constantemente

en segundo plano la frecuencia de mejor recepción de la emisora elegida, así como, por ejemplo, autostore dinámico.

El reproductor de DVD de audio reproduce música de discos CD y DVD de audio y es compatible con el formato MP3. Además, es posible la reproducción de audio desde discos DVD de vídeo. El cargador de CD/DVD, integrado en el PCM y disponible con carácter opcional, admite hasta seis discos CD o DVD.

Con el módulo de navegación, que cuenta con un disco duro de alta velocidad, incluido en el PCM puede escoger entre la vista cartográfica perspectivista o la bidimensional. En algunas áreas también es posible la representación en 3D del entorno y los edificios. En la modalidad de pantalla partida se puede visualizar, además de la sección actual del mapa, también una lista con pictogramas relativos a la siguiente maniobra de circulación.

### El mando por voz.

¿Desea navegar, mantener una conversación telefónica o escuchar la radio? Solo tiene que decirlo. Prácticamente todas las funciones del PCM se pueden manejar mediante el mando por voz opcional a través de la introducción de palabras completas. En general, se puede pronunciar cada punto del menú tal como aparece visualizado en pantalla. También puede hojear listados mediante instrucciones habladas. No es necesario estar familiarizado con el sistema.

### El libro de rutas electrónico.

El PCM se encuentra disponible opcionalmente con un libro de rutas electrónico, que registra automáticamente el kilometraje, el trayecto recorrido, la fecha y la hora, así como la dirección de partida y de destino. Los datos pueden exportarse con una memoria USB y valorarse en el ordenador personal con el software que se proporciona conjuntamente. El software cumple los requisitos de la administración tributaria alemana en relación con la documentación de los sistemas automáticos de registro de rutas.



Porsche Communication Management (PCM), incl. módulo de navegación, libro de rutas electrónico

### El módulo de teléfono.

El módulo telefónico GSM de banda cuádruple, de carácter opcional, ofrece un elevado confort de uso y una calidad de sonido optimizada. Puede introducir directamente su tarjeta SIM en el lector de tarjetas SIM integrado en el PCM y mantener una conversación telefónica por medio del dispositivo de manos libres. O de forma más cómoda aún: con la conexión Bluetooth® de su teléfono móvil a través del SIM-Access Profile (SAP).\* Tras el acoplamiento automático, se desconecta la antena de su teléfono móvil al objeto de ahorrar batería y se recurre a la antena exterior del vehículo. Dependiendo del teléfono móvil, no solo tendrá acceso a los números de su tarjeta SIM, sino también a los de la memoria interna. El mando tiene lugar igualmente, dependiendo del teléfono móvil, a través del PCM, el volante multifunción opcional o el mando por voz también opcional. Puede dejar tranquilamente su teléfono móvil en la chaqueta.

También puede conectar vía Bluetooth® por medio del módulo telefónico aquellos teléfonos móviles que solo soportan Handsfree Profile (HFP). En este caso, la conexión GSM tiene lugar básicamente a través de la antena del teléfono móvil.\* El PCM hace las veces de dispositivo manos libres y el teléfono móvil puede permanecer guardado.

Puede equipar opcionalmente el módulo telefónico con auricular de mando inalámbrico, que se encuentra alojado en el compartimento de la consola central e incluye pantalla y teclado. Sin embargo, en una conexión Bluetooth® a través del Handsfree Profile (HFP) no se puede utilizar el auricular de mando.

### El sintonizador de TV.

Un sintonizador de TV disponible discrecionalmente permite recibir la señal de televisión analógica y digital (DVB-T) no codificada, proporcionando entretenimiento en aquellas raras ocasiones en que su modelo 911 no se encuentre en movimiento. Por razones de seguridad, no es

posible visualizar la imagen de TV con el vehículo en marcha.

### La preinstalación de telefonía móvil.

Para la conexión vía Bluetooth® de teléfonos móviles que sólo soportan el Handsfree Profile (HFP),\* se encuentra

disponible con carácter discrecional la preinstalación de telefonía móvil. En este caso se puede mantener guardado el teléfono móvil. Sin embargo, a través del sistema de audio CDR y del PCM solo se pueden manejar funciones básicas del teléfono móvil. La conexión GSM tiene lugar básicamente a través de la antena del teléfono móvil.\*

### La interfaz universal de audio.

En la guantera hay disponible de serie una interfaz AUX (por ejemplo, para reproductores MP3 adecuados) para el sistema de audio CDR. En conexión con el PCM opcional, se incluye además una conexión USB a la que puede conectar su iPod® o cualquier fuente de audio,

también para cargarlo. El manejo del iPod® o de la memoria USB tiene lugar de forma cómoda y segura a través del PCM, el volante multifunción opcional o el mando por voz, también opcional. Además, a través de la conexión USB puede descargarse los datos del indicador de rendimiento del Sport Chrono Paket, así como del libro de rutas electrónico.



Sintonizador de TV



Interfaz universal de audio

\* Notas en la página 120.

**Se dice que posee carácter una voz clara,  
no una alta.**

### **El sistema de sonido envolvente BOSE®.**

El sonido de un Porsche es algo así como una huella dactilar acústica. Esto no solo es aplicable al motor. Por eso el sistema de sonido envolvente opcional de BOSE® ha sido desarrollado específicamente para el 911 y ha sido adaptado de forma óptima a la acústica específica de su habitáculo interior.

Se puede combinar tanto con el Porsche Communication Management (PCM) como con el sistema de audio CDR.

El sistema cuenta con ocho canales de amplificación. Doce altavoces, con un resistente altavoz de graves de altas prestaciones de 200 vatios (subwoofer activo) patentado, proporcionan una configura-

ción de sonido muy equilibrada y transforman el 911 en una auténtica sala de conciertos. Una extremadamente rápida. Su potencia total: 445 vatios.

En combinación con el Porsche Communication Management (PCM), el sistema de sonido envolvente BOSE® posibilita la reproducción de audio de discos DVD y, por tanto, el impresionante espectro acústico de las grabaciones digitales en formato 5.1. Por supuesto, también se pueden reproducir fuentes como discos CD o reproductores MP3, en estéreo. Y pulsando un botón en la modalidad envolvente, generada por la segunda tecnología patentada de BOSE® Centerpoint®.

La tecnología Audiopilot® Noise Compensation Technology, un sistema de compensación de ruidos perturbadores patentada por BOSE® para los sistemas de audio, mide constantemente con ayuda de un micrófono todos los ruidos que se producen en el interior del vehículo y adapta automáticamente la reproducción musical de tal modo que la sensación acústica es siempre uniforme. En cualquier situación de conducción. En tiempo real.

El resultado es un sonido equilibrado y de alta fidelidad, así como una fascinante experiencia acústica espacial de 360°.

Aplausos.



## La sensación 911 difícilmente puede expresarse en palabras. Mejor con sonidos.

### El sistema de sonido envolvente High-End de Burmester®.

Un icono de Zuffenhausen se cita con un icono de Berlín. Hablamos de Burmester®, uno de los proveedores más prestigiosos de High-End del ámbito audiófilo en todo el mundo. Y con ello, del sistema de sonido envolvente High-End de Burmester®. Las tecnologías empleadas corresponden al elevado nivel de los sistemas de audio domésticos High-End de Burmester®. La superioridad del sistema resulta de numerosos detalles. Y un solo objetivo: el sonido perfecto.

En cifras suena del modo siguiente: 12 canales de amplificación con una potencia total de 821 vatios, doce altavoces con caja de resonancia de bajos activa con amplificador Class-D de

300 vatios, más de 1.340 cm<sup>2</sup> de superficie total de membrana y una gama de frecuencias entre 35 Hz y 20 kHz.

En este caso, el sistema Burmester® utiliza por primera vez en un modelo 911 el subwoofer patentado de estructura bruta que sustituye a los altavoces y subwoofer independientes conocidos de otros sistemas. Esto permite ahorrar peso y proporciona prestaciones de sonido aún mejores. La tecnología de diplexores empleada ha sido derivada prácticamente sin alteraciones del segmento del audio doméstico. Los filtros analógicos y digitales se definieron óptimamente para su especial lugar de montaje, ajustándose con precisión en largas sesiones de audición.

Especialmente para el 911, se emplearon altavoces de agudos de cinta (Air Motion Transformer AMT). Para una reproducción de agudos inconfundiblemente refinada, clara y de volumen sin distorsiones. Los chasis de todos los altavoces han sido exactamente adaptados entre sí y proporcionan un alto grado de bases de graves, resolución y exactitud de impulsos. El resultado: un sonido ambiental no alcanzado hasta ahora en el 911, natural y sustancioso, incluso con el volumen al máximo. El diseño deportivamente purista, con molduras galvanizadas y anagramas Burmester® en altavoces escogidos deja patente, también desde el punto de vista estético, la posición puntera del sistema de sonido envolvente High-End

de Burmester®. Sin concesiones en cuanto a sonido y a diseño. Algo que también es típicamente Porsche.

Por añadidura.





optimista innovador  
luchador realista  
**Responsabilidad**  
fiel a los principios dispuesto para el salto  
flexible **inteligente**



**En el circuito de competición no tenemos nada que regalar.  
Y mucho menos el futuro.**

## El automovilismo de competición.

¿Cómo se escribe realmente la historia del automovilismo de competición? ¿Alcanzando antes la meta por importantes centésimas de segundo, sacando una vuelta de ventaja a los demás? Seguro. Esto también. Pero en Porsche pensamos que sobre todo cuenta una cosa: inaugurar el siguiente capítulo y diseñar el futuro del automovilismo de competición.

Una gran responsabilidad de la que nos hacemos cargo encantados. Y ello porque podemos mirar hacia atrás y remontarnos a una larga tradición en la competición deportiva, a cuyo futuro nos adherimos.

### El laboratorio de competición 918 RSR.

¿Cómo de potente puede ser un híbrido? ¿Será apto para el futuro un vehículo de competición? Creemos que si un híbrido debe ser una tecnología a tomar en serio para el automóvil deportivo, debe pasar la prueba más dura del futuro: en el circuito de competición. El 918 RSR lo hace. Vuelta a vuelta.

Los propulsores: un motor de combustión interna con un concepto de alto régimen de revoluciones, dos motores eléctricos en el eje delantero y un acumulador de volante de inercia perfeccionado a partir del 911 GT3 R Hybrid.

¿Qué pretendemos conseguir con esto? Unas prestaciones extremadamente elevadas. Sí, también eso. Pero, sobre todo, el futuro. Un poco más rápido. Y un poco antes.

### El 911 GT3 R Hybrid.

Fue necesario un año de trabajo para un único día: las 24 horas de Nürburgring 2010. Con el 911 GT3 R Hybrid nuestros ingenieros enviaron por primera vez un 911 con tres motores al circuito de competición.

La idea: recuperar la energía cinética no aprovechada. El acumulador de energía es en este caso un volante de inercia capaz de girar hasta las 40.000 rpm.

Tras los procesos de frenado, el conductor puede recurrir de nuevo a esa energía acumulada mediante dos motores eléctricos en el eje delantero.

Un principio que puso en cabeza al 911 GT3 R Hybrid en Nürburgring en el 2010. Hasta la vigésimo tercera hora de competición. La rotura del motor significa la finalización, pero no el final: desde entonces, el 911 GT3 R Hybrid ha participado en grandes carreras de larga distancia en Daytona y en Zhuhai y en 2011 ha vuelto a tomar parte en la competición en Nürburgring.

En Porsche no se trata sólo de ganar, sino de la victoria. De la victoria de la idea Intelligent Performance.



### La competición GT.

Los vehículos GT (Gran Turismo) son coches de competición de pura raza. Han de estar basados en un automóvil deportivo con homologación de calle y sólo pueden estar modificados en aspectos muy concretos.

Por esta razón, a principios de los años noventa, Porsche se erigió en impulsor del renacimiento de las competiciones GT internacionales. Desde entonces se ha instaurado una exitosa colaboración con las escuderías clientes. Porsche suministra vehículos listos para competir y presta asistencia a las

escuderías privadas de forma muy diversa: desarrollo avanzado, servicio de asistencia técnica y participación de pilotos de fábrica.

Ya sea en las 24 horas de Le Mans, en la ALMS, en la International GT Open o en los campeonatos nacionales GT, las

escuderías privadas de Porsche obtienen con regularidad títulos y campeonatos.

### El campeonato de marca Porsche.

En veinte campeonatos de marca Porsche los pilotos de competición Porsche experimentan en cinco continentes la fascinación del automovilismo de competición. La filosofía: igualdad de oportunidades y juego limpio, derivados de la participación

de coches de competición técnicamente idénticos. El resultado: disputadas carreras de velocidad al máximo nivel. Con los veloces coches 911 GT3 Cup, derivados directos de los modelos 911 GT3 RS, se celebran carreras en el contexto de los eventos de automovilismo de competición de primer orden.

En todos los campeonatos de marca Porsche los coches de competición se entregan a las escuderías privadas listos para competir. Directamente in situ: Porsche organiza las series de competición y se hace cargo de la prestación de servicios de asistencia a los pilotos, las escuderías y los patrocinadores.

### Porsche Mobil 1 Supercup.

Porsche Mobil 1 Supercup es el campeonato internacional de marca más rápido del mundo. Se celebra en el programa marco del campeonato del mundo FIA de la Fórmula Uno. Son un total de doce carreras, disputadas ante un escenario que reúne en promedio a más de 100.000 espectadores.

### Porsche Carrera Cup de Alemania.

Porsche Carrera Cup de Alemania es uno de los campeonatos de marca nacionales más rápidos del mundo. Al tratarse de una serie asociada a la DTM (Deutsche Tourenwagen Masters) – la máxima serie nacional de turismos – ofrece emocionantes carreras de automovilismo de competición y un programa de eventos de gran atractivo.

Puede obtener más información en [www.porsche.de/motorsport](http://www.porsche.de/motorsport).



La competición Porsche GT



Porsche Mobil 1 Supercup

**Porsche Sport Driving School.**

En Porsche no trabajamos únicamente en la evolución del automóvil deportivo. También en la de su piloto. Mover un vehículo por la calle de manera segura no constituye ningún problema. Pero, ¿dominar un automóvil deportivo en las situaciones

límite de la dinámica de conducción? Le ayudamos a desarrollar su seguridad al volante y a perfeccionar sus habilidades en la conducción paso a paso.

Bajo la atenta supervisión de los experimentados instructores de Porsche. En su propio vehículo o en un vehículo de la

Porsche Sport Driving School. En asfalto y fuera de él. Sobre circuitos internacionales. Sobre hielo o nieve. Le acompañamos desde el principio y le llevamos, si lo desea, por los distintos niveles de entrenamiento hasta conseguir la licencia para practicar el automovilismo de competición.

Encontrará una información más detallada en el teléfono +34 (0)91 203 56 30, o bien en [www.porsche.es](http://www.porsche.es)



Porsche Sport Driving School

**Porsche Sports Cup.**

En el año 2011, la Porsche Sports Cup comienza su séptima temporada. Seis eventos en cinco circuitos de competición, entre ellos Nürburgring, Hockenheimring y Spa-Francorchamps. Y ofrece tensión a raudales. Dispóngase a disputar y competir en el automovilismo de competición en diferentes series. Desde la prueba de

regularidad hasta las carreras de velocidad, podrá participar en la Porsche Sports Cup con su Porsche con homologación de calle o con un Porsche modificado para la competición deportiva.

Encontrará más información en el teléfono +49 (0) 711 911-12384, o bien en [www.porschesportcup.de](http://www.porschesportcup.de).

**Porsche Clubsport.**

Aquí los Clubes Porsche privados celebran competiciones individuales y por series, en las que los pilotos compiten en diferentes categorías. Creada en 1952, hoy en día existen 620 clubes repartidos por más de 68 países que cuentan con alrededor de 180.000 socios. Y la tendencia es creciente. De esta forma, la organi-

zación de Clubes Porsche se cuenta entre las más grandes y de mayor tradición del mundo.

Obtendrá más información en el número de teléfono: +49 (0) 711 911-23252 o en [www.porsche.de](http://www.porsche.de)



Porsche Sports Cup

**Desde 1963 definimos el 911 por su deportividad.  
Y desde entonces comprobamos diariamente su eficiencia.**

**Porsche y el medio ambiente.**

Hablamos de automovilismo de competición. Más concretamente, de nuestra responsabilidad con el futuro del automovilismo de competición. Con tecnología inteligente, ideas no convencionales y potencia optimizada le prestamos la debida atención.

Hablemos ahora de la protección del medio ambiente. Aquí, el enfoque es el mismo. En esta época de cambio climático global, en la que proliferan en particular los debates sobre las emisiones de CO<sub>2</sub>, todo constructor de automóviles se plantea la cuestión de qué respuesta

puede ofrecer hoy en día. La nuestra tiene ya una larga tradición. Y se expresa en estos términos: altas prestaciones con una elevada eficiencia.

Porsche redujo el consumo de combustible un porcentaje de dos dígitos en todas las series actuales en comparación con las anteriores. Con prestaciones incrementadas al mismo tiempo. Tal logro se ha conseguido con una propulsión eficiente (con la DFI y VarioCam Plus, por ejemplo), arquitectura ligera, aerodinámica optimizada y reducidas pérdidas por fricción de rodadura.

La propia gestión medioambiental aplicada en Weissach pretende garantizar un alto grado de compatibilidad medioambiental. Aquí es donde se afinan los desarrollos desde la perspectiva ecológica. La meta: potencia. Pero en lo posible no en detrimento del medio ambiente. La conseguiremos con el principio Intelligent Performance. También en el 911.



Puede consultar los datos de consumo y emisiones de CO<sub>2</sub> en la página 129.



### La depuración de gases de escape.

Los vehículos de Porsche demuestran que incluso los automóviles deportivos de gran potencia pueden alcanzar unos moderados valores de consumo y emisiones en su respectiva categoría.

Esto se consigue, por una parte, gracias al aprovechamiento eficiente del combustible con tecnologías como la función automática de arranque y parada, la gestión térmica, el sistema de recuperación de energía la inyección directa de gasolina, VarioCam Plus y la navegación a vela en combinación con el cambio PDK opcional.

Por otra, unos catalizadores de nuevo desarrollo se ocupan de la eficiente depuración de los gases de escape.

La regulación lambda estéreo controla y vigila por separado ambas bancadas de cilindros. Dos sondas lambda regulan la

composición de los gases individualmente para cada tramo de escape. Otra sonda lambda por cada bancada de cilindros vigila la transformación de los contaminantes en el respectivo catalizador.

### Consumo y reciclaje.

En Porsche, la arquitectura ligera inteligente es algo que se presupone, ya desde 1948. Por razones técnicas. Y ecológicas. Esta combinación es el fundamento para unos reducidos valores de consumo sin renunciar a unas extraordinarias prestaciones.

Técnicas, por la elevada proporción de aluminio, magnesio, plásticos y planchas de acero de alta resistencia. Los materiales empleados han sido seleccionados con arreglo a la carga que han de soportar y, en general, son sustancialmente más robustos y ligeros que el acero convencional.

Ecológicas, ya que todas las materias primas son seleccionadas rigurosamente. Todas las materias primas de aleación ligera poseen un alto grado de reciclabilidad. Todos los componentes plásticos están perfectamente identificados para su posterior reciclado y clasificación. La reducción de las variantes de plásticos amplía aún más esas posibilidades. Los reciclados plásticos son empleados en todas aquellas partes donde cumplen las exigencias técnicas.

En pocas palabras, hasta aproximadamente el 95% del nuevo 911 puede ser reutilizado hoy en día.

Porsche utiliza principalmente esmaltes al agua compatibles con el medio ambiente. Porque la preservación del medio ambiente no comienza en nuestra opinión al final de la vida del vehículo. Sino desde los comienzos de su diseño y desarrollo.

### El combustible.

Todos los modelos Porsche y, por tanto, también los nuevos 911, están naturalmente concebidos para combustible con una proporción del 10 % de etanol, por ejemplo para el «E10». El etanol mejora el balance de CO<sub>2</sub>, ya que el biocombustible es obtenido a partir de cultivos vegetales renovables, que absorben CO<sub>2</sub> de la atmósfera para su crecimiento.

En el sistema de combustible hemos minimizado la emisión de hidrocarburos. El filtro de carbón activo contribuye a ello tanto como el material multicapa del depósito de combustible. Todas las tuberías conductoras de combustible son de material sintético multicapa, acero o aluminio.



directo  
refinado  
decidido  
sincero  
**Personalidad**  
perfeccionista  
**Claro**  
inconformista  
maduro

## Distinga su rostro entre la multitud por su expresión.

### La oferta de personalización.

El equipamiento de serie de los nuevos modelos 911 Carrera apenas deja deseos insatisfechos. No obstante, Porsche le ofrece la posibilidad de adaptar su vehículo a sus gustos más personales. Y proporcionarle con ello lo que lo hace inconfundible: personalidad.

Puede elegir entre diferentes equipamientos personalizados para el exterior y el interior, porque lo que corresponde a la expresión de su identidad y de lo que no

puede prescindir, es mejor que lo elija por sí mismo.

Encontrará una información más detallada al respecto en las páginas siguientes.

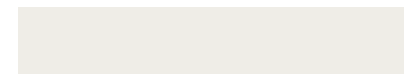
Además existen otras posibilidades más personalizadas: como producción especial de fábrica a través de Porsche Exclusive, o bien posteriormente, con nuestro programa de accesorios

Porsche Tequipment. En los catálogos correspondientes encontrará numerosos ejemplos. Su Centro Porsche Oficial le asesorará gustosamente.

En pocas palabras, hay muchos caminos para seguir el propio camino. Sin embargo, para una única cosa no existirá nunca un número de referencia: la identidad Porsche. Pero habrá siempre un automóvil deportivo que la encarne: el 911.



**Colores sólidos de exterior.**



Blanco Carrara



Amarillo Racing



Rojo Guardia



Negro



**Colores metalizados de exterior.**



Platino Metalizado



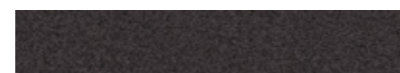
Azul Aqua Metalizado



Azul Oscuro Metalizado



Rojo Rubí Metalizado



Marrón Antracita Metalizado



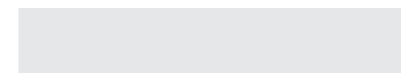
Gris Ágata Metalizado



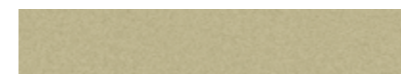
Negro Basalto Metalizado



**Colores especiales de exterior.**



Plata GT Metalizado



Oro Lima Metalizado



Coñac Metalizado



**Colores de la capota.**



Roja



Marrón



Azul



Negra



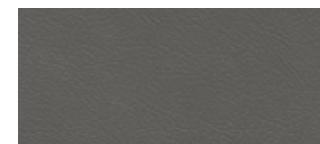
**Colores de serie de interior.**

**Cuero sintético/cuero<sup>1)</sup>/  
esmalte flexible<sup>2)</sup>**

**Colores de interior.**



Negro



Gris Platino



Beige Luxor

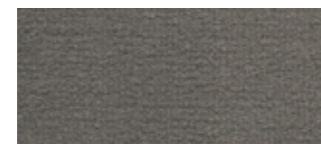


Azul Yate

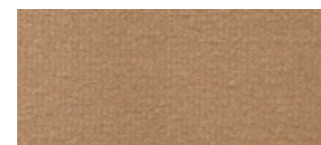
**Moqueta.**



Negro



Gris Platino



Beige Luxor

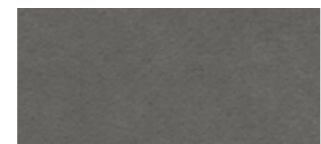


Azul Yate

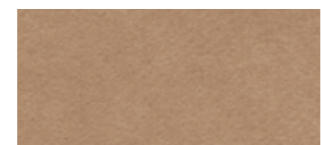
**Galería interior.<sup>3)</sup>**



Negro



Gris Platino



Beige Luxor

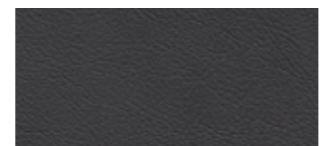


Negro

**Colores especiales e interior bicolor.<sup>1)</sup>**

**Cuero/Esmalte flexible<sup>2)</sup>**

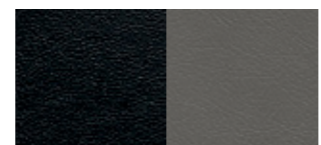
**Color de interior.**



Gris Ágata

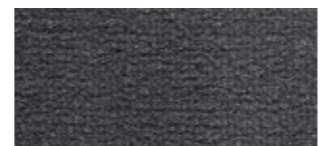


Gris Ágata – Gris Piedra



Negro – Gris Platino

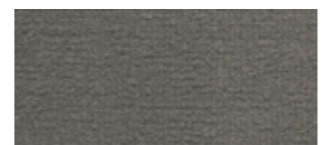
**Moqueta.**



Gris Ágata



Gris Pebble

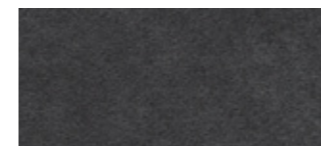


Gris Platino

**Interior de cuero natural.<sup>1)</sup>**

**Cuero/Esmalte flexible color de interior.**

**Galería interior.<sup>3)</sup>**



Gris Ágata



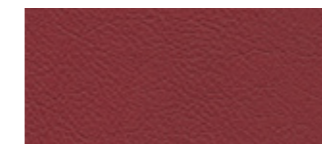
Gris Ágata



Negro



Espresso



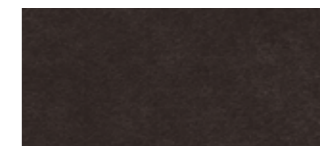
Rojo Carrera



Espresso



Rojo Carrera



Espresso



Negro

**Moqueta.**

**Galería interior.<sup>3)</sup>**

En la lista de precios adjunta encontrará una recomendación de fábrica sobre las combinaciones de colores.

<sup>1)</sup> Sigüientes componentes en cuero: sección superior del salpicadero (incl. visera del cuadro de instrumentos), sección delantera del salpicadero con tapa del airbag de acompañante, aro del volante y módulo de airbag, parte superior del revestimiento de las puertas, sección superior de los revestimientos laterales traseros, banda central de los asientos, flancos de los asientos, reposacabezas, parte trasera de respaldos delanteros, fondo de los asientos delanteros, retrovisores de las puertas, sección lateral de la consola central, parte trasera del túnel central.

<sup>2)</sup> Esmalte flexible en el color del interior, viseras parasol y estribo con lámina en el color del interior.

<sup>3)</sup> Galería interior en Alcantara (modelos Coupé).



Moldura decorativa brillante



Limpialuneta

Denominación	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	Núm. I	Página
<b>Exterior.</b>						
Pintura metalizada	o	o	o	o	Code	112
Colores especiales	o	o	o	o	Code	113
Colores personalizados	o	o	o	o	Code	
Molduras decorativas brillantes	o	o	–	–	559	116
Porsche Dynamic Light System (PDLS)	o	o	o	o	603	73
Porsche Entry & Drive	o	o	o	o	625	86
Sin denominación de modelo	W	W	W	W	498	
Anagrama «911»	o	o	o	o	911	15
ParkAssistent trasero	o	o	•	•	635	85
ParkAssistent delantero y trasero	o	o	o	o	636	85
Limpialuneta	o	o	–	–	425	116
Luna de parabrisas con franja parasol verde	o	o	o	o	567	
Retrovisores exteriores e interior con dispositivo antideslumbrante automático y sensor de lluvia integrado	o	o	o	o	P13	84
Retrovisores exteriores plegables eléctricamente, incluida iluminación zonal de las puertas	o	o	o	o	748	84
Techo corredizo/levadizo eléctrico	o	o	–	–	651	84
Soporte básico del sistema de transporte de techo	o	o	–	–	549	85

Los vehículos ilustrados en el capítulo Personalización incluyen en ocasiones otros equipamientos personalizados no descritos aquí. En caso de dudas al respecto, acuda a su Centro Porsche Oficial. Encontrará una información más detallada sobre los equipamientos personalizados y paquetes de equipamiento en la lista de precios adjunta.

Denominación	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	Núm. I	Página
<b>Motor, caja de cambios y chasis.</b>						
Cambio Porsche Doppelkupplung (PDK, 7 velocidades)	o	o	o	o	250	42
Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	o	o	o	o	450	68
Porsche Active Suspension Management (PASM)	o	•	o	•	475	52
Chasis deportivo PASM (–20 mm) sólo en combinación con PTV/PTV Plus y llantas de 20 pulgadas	o	o	–	–	030/031	53
Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC)	–	o	–	o	031/352	54
Porsche Torque Vectoring (PTV) en combinación con caja de cambios manual, incl. bloqueo transversal mecánico del eje trasero	o	•	o	•	220	62
Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) en combinación con cambio PDK opcional, inc. bloqueo transversal electrónico del eje trasero	o	•	o	•	221	62
Servodirección electromecánica	o	o	o	o	658	56
Paquete Sport Chrono	o	o	o	o	639/640	57
Sistema de escape deportivo	o	o	o	o	176	57
<b>Ruedas.</b>						
Llanta Carrera S de 20 pulgadas	o	•	o	•	423	60
Llanta Carrera Classic de 20 pulgadas	o	o	o	o	427	117
Llanta SportDesign de 20 pulgadas	o	o	o	o	428	117
Tapabujes con insignia Porsche a color	o	o	o	o	446	
Sistema de control de presión de neumáticos (RDK)	o	o	o	o	482	61

– no disponible    o disponible como Núm. I/opción con sobreprecio    • de serie    W opcional, disponible sin sobreprecio



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)



Rueda Carrera Classic de 20 pulgadas



Rueda SportDesign de 20 pulgadas



Asiento deportivo



Asiento deportivo completamente eléctrico



Asiento deportivo Plus



Asiento deportivo Plus adaptable

Denominación	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	Núm. l	Página
<b>Interior.</b>						
HomeLink® (apertura de portón de garaje a distancia) Control de velocidad	o	o	o	o	608	82
Control de velocidad	o	o	o	o	454	83
Preinstalación del Porsche Vehicle Tracking System (PVTS)	o	o	o	o	674	86
Paquete de iluminación de diseño	o	o	o	o	630	83
Asientos deportivos completamente eléctricos (14 posiciones) con paquete de memoria, inc. regulación eléctrica de la columna de dirección	o	o	o	o	P06	80
Asientos deportivos Plus (4 posiciones eléc.)	o	o	o	o	P05	80
Asientos deportivos Plus adaptables (18 posiciones eléc.) con paquete de memoria, inc. regulación eléctrica de la columna de dirección	o	o	o	o	P07	80
Calefacción de asiento	o	o	o	o	342	81
Ventilación de los asientos (sólo en combinación con asientos calefactables)	o	o	o	o	541	81
Aro calefactable (sólo en combinación con asiento calefactable)	o	o	o	o	345	79
Extintor	o	o	o	o	509	
Paquete de fumador	W	W	W	W	583	
Alfombrillas	o	o	o	o	810	
Preinstalación de asiento infantil ISOFIX para asiento de acompañante	o	o	o	o	899	81
Esfera de contarrevoluciones negra	•	W	•	W	022	

– no disponible    o disponible como Núm. l/opción con sobreprecio    • de serie    W opcional, disponible sin sobreprecio

Denominación	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	Núm. l	Página
<b>Interior en cuero.</b>						
Sistema de asientos de cuero en color de serie	o	o	o	o	Code	
Equipamiento de cuero en color de serie	o	o	o	o	Code	114
Equipamiento de serie en color especial	o	o	o	o	Code	114
Equipamiento de cuero en color bitono	o	o	o	o	970	114
Equipamiento de cuero natural	o	o	o	o	998	115
Equipamiento de cuero en color personalizado	o	o	o	o	Code	
Volante multifunción	o	o	o	o	844	78
Volante SportDesign	o	o	o	o	840	79
<b>Audio y comunicación para vehículos con sistema de audio CDR.</b>						
Preinstalación de telefonía móvil <sup>1), 2)</sup>	o	o	o	o	619	90
Sistema de sonido envolvente BOSE®	o	o	o	o	680	92
Sistema de sonido High-End de Burmester®	o	o	o	o	682	94
Cargador de discos CD, 6 discos <sup>3)</sup>	o	o	o	o	692	88

<sup>1)</sup> Puede obtener información sobre los teléfonos móviles compatibles en [www.porsche.de](http://www.porsche.de), o bien en su Centro Porsche Oficial.

<sup>2)</sup> Preinstalación de telefonía móvil y módulo telefónico en modalidad HFP: El uso de teléfonos móviles en el interior del vehículo puede provocar un incremento de la intensidad de los campos electromagnéticos y, por tanto, implicar una mayor exposición de los pasajeros a la radiación. Si se utiliza un juego adaptador (cradle) se puede reducir la intensidad de campo en el interior del habitáculo del vehículo mediante la conexión a la antena exterior (dependiendo del acoplamiento concreto del juego adaptador para el teléfono móvil). Infórmese en el comercio minorista de accesorios sobre la disponibilidad de un juego adaptador para su teléfono móvil. El uso del módulo telefónico con el PCM via Bluetooth®, por conexión SAP o con la tarjeta SIM insertada evita la exposición a la radiación, ya que se utiliza en todo caso la antena exterior del vehículo.

<sup>3)</sup> Al reproducir discos CD protegidos contra copia pueden sobrevenir problemas de reproducción no relacionados con la calidad de los aparatos de radio.



Equipamiento de cuero en Beige Luxor



Equipamiento de cuero bicolor en Negro y Gris Platino



Sistema de sonido envolvente BOSE®



Sistema de sonido envolvente High-End de Burmester®

Denominación	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	Núm. 1	Página
<b>Audio y comunicación para vehículos con PCM.</b>						
Porsche Communication Management (PCM) con módulo de navegación <sup>1)</sup>	o	o	o	o	P23	88
Libro de rutas electrónico	o	o	o	o	641	88
Mando por voz	o	o	o	o	671	88
Módulo telefónico	o	o	o	o	666	90
Auricular inalámbrico de mando para módulo telefónico <sup>3),4)</sup>	o	o	o	o	669	90
Preinstalación de telefonía móvil <sup>3),4)</sup>	o	o	o	o	619	90
Sistema de sonido envolvente BOSE®	o	o	o	o	680	92
Sistema de sonido envolvente High-End de Burmester®	o	o	o	o	682	94
Cargador de discos CD/DVD, 6 discos <sup>1)</sup>	o	o	o	o	693	88
Sintonizador de TV <sup>2)</sup>	o	o	o	o	676	90

<sup>1)</sup> Al reproducir discos CD protegidos contra copia pueden sobrevenir problemas de reproducción no relacionados con la calidad de los aparatos de radio.

<sup>2)</sup> Para la recepción de señales de televisión analógicas y digitales (DVB-T) (si disponible).

<sup>3)</sup> Puede obtener información sobre los teléfonos móviles compatibles en [www.porsche.de](http://www.porsche.de), o bien en su Centro Porsche Oficial.

<sup>4)</sup> Preinstalación de telefonía móvil y módulo telefónico en modalidad HFP: El uso de teléfonos móviles en el interior del vehículo puede provocar un incremento de la intensidad de los campos electromagnéticos y, por tanto, implicar una mayor exposición de los pasajeros a la radiación. Si se utiliza un juego adaptador (cradle) se puede reducir la intensidad de campo en el interior del habitáculo del vehículo mediante la conexión a la antena exterior (dependiendo del acoplamiento concreto del juego adaptador para el teléfono móvil). Infórmese en el comercio minorista de accesorios sobre la disponibilidad de un juego adaptador para su teléfono móvil. El uso del módulo telefónico con el PCM via Bluetooth®, por conexión SAP o con la tarjeta SIM insertada evita la exposición a la radiación, ya que se utiliza en todo caso la antena exterior del vehículo.



## Porsche Exclusive

### Marcada identidad: también una forma de exclusividad.

Aparte de las posibilidades de personalización expuestas en este catálogo, tiene la posibilidad de seguir refinando aún más su Porsche. A través de Porsche Exclusive. Directamente de fábrica. De

forma personalizada y exclusivamente conforme a sus deseos. Tanto estética como técnicamente. Y tanto en el interior como en el exterior. Con materiales nobles. En la habitual calidad Porsche.

¿Cuál es nuestro principio fundamental? La producción artesanal a medida. En el

catálogo monográfico Exclusive 911 podrá comprobar las múltiples posibilidades de configuración que le ofrece Porsche Exclusive.

Su Centro Porsche Oficial resolverá gustosamente todas sus consultas sobre Porsche Exclusive, así como el Centro de

Atención al Cliente en Zuffenhausen en el teléfono +49 (0)711 911-25332.

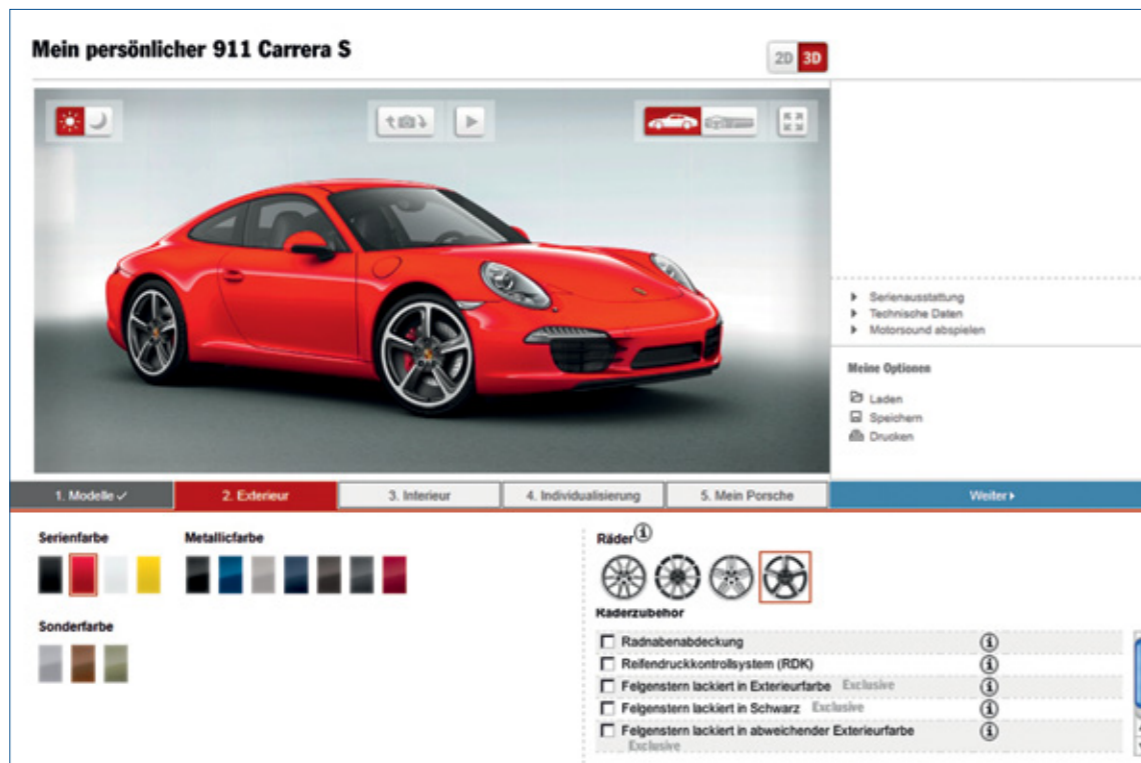
Tenga en cuenta que algunos equipamientos de Porsche Exclusive pueden implicar unos plazos de entrega más largos.

## Porsche Car Configurator

### La identidad toma forma.

Buen gusto, personalidad, estilo. Usted decide en qué forma el nuevo 911 Carrera adapta mejor a su personalidad. Con el Porsche Car Configurator se puede hacer una idea inmediata del mismo. En su ordenador. Cinco pasos son suficientes para componer su Porsche.

Puede encontrar el Porsche Car Configurator en [www.porsche.es](http://www.porsche.es)



## La recogida en fábrica

El primer recorrido en su nuevo Porsche es un momento muy importante. Pero también esto se puede mejorar: con la recogida en fábrica de Porsche. Recoja su Porsche en Stuttgart-Zuffenhausen o en Leipzig y llévelo usted mismo al lugar que le corresponde: la carretera.

Primero le brindamos una mirada entre los bastidores de la producción de Porsche. En el marco de una visita a la fábrica será testigo de la precisión y delicadeza con que se crea un Porsche.

Impresiones a las que podrá pasar revista durante el almuerzo al que le invitaremos. El final con broche de oro: la entrega de su Porsche. Nuestros expertos le dedicarán todo el tiempo necesario y le aclararán, si lo desea, todos los detalles de su automóvil.

En realidad sólo queda una decisión que tomar: dónde desea recibir su nuevo Porsche. En Stuttgart-Zuffenhausen le espera un lugar lleno de tradición e historia. En el que puede sentir y vivir en cada



esquina el mito de Porsche: en la visita al museo de Porsche. Con legendarios vehículos extraídos de una historia de más de 60 años de automovilismo deportivo.

¿Desea que la recogida de su vehículo sea algo más deportiva? Entonces le damos la bienvenida en nuestra sede de producción de Leipzig. Su primera experiencia de conducción tendrá lugar directamente in situ. En un recorrido de prueba con un Porsche de la misma serie,

al lado de un experimentado instructor. En carretera sobre el circuito de pruebas certificado por la FIA. En pista todoterreno con un todoterreno Porsche en el circuito todoterreno propio de la casa.

¿Se ha decidido? Entonces, concierte una fecha de recogida con su Centro Porsche Oficial. Le ayudaremos encantados en la planificación de su viaje. Y obtendrá más información sobre las formalidades necesarias y las disposiciones específicas de cada país.



## Panorama



### Centro Porsche Oficial

Aquí le asesorarán fiablemente experimentados especialistas, quienes le ofrecerán una gran multiplicidad de servicios, recambios originales, accesorios y complementos de máxima calidad.



### Porsche Assistance

Le ofrece un servicio de movilidad de lujo, fiable y exclusivo. Se beneficia del mismo automáticamente al adquirir un vehículo nuevo.



### Porsche Financial Services

Fórmulas flexibles e innovadoras como Porsche Election o Porsche Leasing Election, complementadas por nuestro Renting de Marca y sin olvidarnos de la financiación y el leasing clásicos. Pídanos información escribiéndonos a [financialservices@porsche.es](mailto:financialservices@porsche.es).



### Porsche Exclusive

Aquí encontrará muchas sugerencias de cómo refinar de fábrica su Porsche según a sus más personales ideas, ya se trate de cuestiones técnicas o estéticas. O de ambas. A mano en cualquier caso.



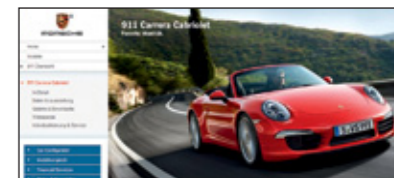
### Porsche Tequipment

Nuestros accesorios, con los que puede reequipar su Porsche de forma completamente personalizada. Con productos perfectamente armonizados con su Porsche, que cuentan con plena garantía.



### Porsche Design Driver's Selection

El programa de productos se caracteriza por su funcionalidad, calidad y diseño, al margen de que se trate de complementos Lifestyle, moda o de equipajes confeccionados especialmente a medida de su Porsche.



### Porsche en internet

Experimente la fascinación Porsche también en internet en la página [www.porsche.com](http://www.porsche.com).

### Vehículos de re-estreno

#### Porsche Approved

Para conservar la fiabilidad y el valor del vehículo, garantizamos los máximos estándares de calidad Porsche. Y, de hecho, en todo el mundo. Con el sello de la garantía Porsche Approved.



### Porsche Classic

Su socio para piezas originales, bibliografía técnica, venta de recambios y servicios de taller como mantenimiento, reparación y restauración de clásicos Porsche. Información: [www.porsche.com/classic](http://www.porsche.com/classic)



### »Christophorus«

Nuestra revista dirigida al cliente, de publicación bimensual. Con novedades, interesantes reportajes y entrevistas en torno a la marca Porsche.



### Porsche Driving Experience

#### 1. El Porsche Travel Club

Ofrece experiencias de conducción exclusivas, fascinantes viajes de aventuras e incentivos. En todo el mundo. Más información en +49 (0)711 911-23360. Correo electrónico: [info@porschetravelclub.de](mailto:info@porschetravelclub.de)



#### 2. Porsche Sport Driving School

Aquí podrá mejorar su seguridad al volante en circuitos de competición nacionales e internacionales y también aprenderá a conocer mejor su Porsche. Más información en el teléfono +34 (0)91 203 56 30. Correo electrónico: [sportdrivingschool@porsche.es](mailto:sportdrivingschool@porsche.es)



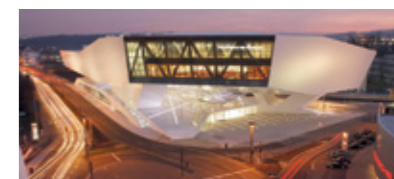
### Clubes Porsche

Desde 1952 existen 620 Clubes Porsche en todo el mundo, con un total de 180.000 socios, que viven y divulgan los valores y la fascinación de la marca Porsche. Encontrará más información en el teléfono +49 (0)711 911-23252, o bien en [www.porsche.com](http://www.porsche.com).



### Museo Porsche

Más 80 vehículos lo conducirán por la impresionante historia de Porsche. Desde los comienzos hasta hoy. Entre ellos, iconos tales como el 356, el 911 y el 917 así como muchas piezas de exposición especiales. Expuestos en una atmósfera única.



abierto al futuro  
unido a la tradición  
acabado perfecto  
**Identidad 911**  
funcional  
agil  
fascinante  
apto para el uso diario  
**Dr. Ing.**



## Datos técnicos.

	911 Carrera / 911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S / 911 Carrera S Cabriolet
<b>Motor</b>		
Número de cilindros	6	6
Cilindrada	3.436 cm <sup>3</sup>	3.800 cm <sup>3</sup>
Potencia (DIN) a un régimen de	257 kW (350 CV) 7.400 rpm	294 kW (400 CV) 7.400 rpm
Par motor máx. a un régimen de	390 Nm 5.600 rpm	440 Nm 5.600 rpm
Relación de compresión	12,5:1	12,5:1
<b>Transmisión</b>		
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios manual	7 velocidades	7 velocidades
Cambio PDK (opcional)	7 velocidades	7 velocidades
<b>Chasis</b>		
Eje delantero	Eje de columnas de suspensión McPherson	Eje de columnas de suspensión McPherson
Eje trasero	Eje trasero multibrazo LSA	Eje trasero multibrazo LSA
Dirección	Desmultiplicación variable de la dirección, de forma electromecánica	Desmultiplicación variable de la dirección, de forma electromecánica
Circunferencia de giro	11,1 m	11,1 m
Frenos	Mordaza de aluminio de 4 émbolos en ejecución monobloque delante y detrás, discos autoventilados y perforados	Mordaza de aluminio de 6 émbolos en ejecución monobloque delante, mordaza de aluminio de 4 émbolos en ejecución monobloque detrás, discos autoventilados y perforados
Sistema de estabilización del vehículo	Porsche Stability Management (PSM) inc. ABS 8.0 con funciones de freno adicionales	Porsche Stability Management (PSM) inc. ABS 8.0 con funciones de freno adicionales
Ruedas	Del.: 8,5 J X 19 ET 54; Tras.: 11 J X 19 ET 69	Del.: 8,5 J X 20 ET 51; Tras.: 11 J X 20 ET 70
Neumáticos	Del.: 235/40 ZR 19; Tras.: 285/35 ZR 19	Del.: 245/35 ZR 20; Tras.: 295/30 ZR 20

<sup>1)</sup> Según la normativa CE, la tara se refiere al vehículo con equipamiento de serie. Los equipamientos especiales incrementan dicho valor. En el valor indicado se han considerado 68 kg por el conductor y 7 kg por el equipaje.

<sup>2)</sup> Los datos se han determinado según el método de medición Euro 5 (715/2007/CE y 692/2008/CE) en el NCCE (Nuevo Ciclo de Circulación Europeo). Los datos especificados no se refieren a un vehículo en concreto ni forman parte de la oferta, ya que sirven exclusivamente de referencia a efectos comparativos entre los diversos tipos de vehículos. Puede obtener más información actualizada sobre los vehículos concretos en su Centro Porsche Oficial. Determinación del consumo basada en el equipamiento de serie. El consumo de combustible y las emisiones de CO<sub>2</sub> de un vehículo no dependen solo de que el vehículo aproveche de forma eficiente el combustible, sino que se ve influido por el estilo de conducción y otros factores no técnicos. Los equipamientos especiales pueden influir en el consumo y en las prestaciones.

	911 Carrera	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S	911 Carrera S Cabriolet
<b>Tara</b>	Cambio manual/cambio PDK	Cambio manual/cambio PDK	Cambio manual/cambio PDK	Cambio manual/cambio PDK
DIN	1.380 kg/1.400 kg	1.450 kg/1.470 kg	1.395 kg/1.415 kg	1.465 kg / 1.485 kg
Según Directiva de la CE <sup>1)</sup>	1.455 kg/1.475 kg	1.525 kg/1.545 kg	1.470 kg/1.490 kg	1.540 kg / 1.560 kg
Peso máximo autorizado	1.795 kg/1.815 kg	1.850 kg/1.870 kg	1.830 kg/1.850 kg	1.885 kg / 1.905 kg
<b>Prestaciones</b>	Cambio manual/cambio PDK	Cambio manual/cambio PDK	Cambio manual/cambio PDK	Cambio manual/cambio PDK
Velocidad máxima	289 km/h/287 km/h	286 km/h/284 km/h	304 km/h/302 km/h	301 km/h/299 km/h
0–100 km/h	4,8 seg./4,6 seg.	5,0 seg./4,8 seg.	4,5 seg./4,3 seg.	4,7 seg./4,5 seg.
Paquete Sport Chrono Plus (c/PDK) 0–100 km/h	–/4,4 seg.	–/4,6 seg.	–/4,1 seg.	–/4,3 seg.
0–160 km/h	10,4 seg./10,0 seg.	10,8 seg./10,4 seg.	9,4 seg./9,0 seg.	9,8 seg./9,4 seg.
Paquete Sport Chrono Plus (c/PDK) 0–160 km/h	–/9,7 seg.	–/10,1 seg.	–/8,7 seg.	–/9,1 seg.
Recuperación (80–120 km/h), 5ª velocidad	6,4 seg./–	6,7 seg./–	5,9 seg./–	6,2 seg./–
Recuperación (80–120 km/h)	–/2,8 seg.	–/2,9 seg.	–/2,4 seg.	–/2,5 seg.
<b>Consumo/Emisiones<sup>2)</sup></b>	Cambio manual/cambio PDK	Cambio manual/cambio PDK	Cambio manual/cambio PDK	Cambio manual/cambio PDK
Ciclo urbano en l/100 km	12,8/11,2	13,1/11,4	13,8/12,2	14,1/12,4
Ciclo extraurbano en l/100 km	6,8/6,5	7,0/6,7	7,1/6,7	7,2/6,9
Combinado en l/100 km	9,0/8,2	9,2/8,4	9,5/8,7	9,7/8,9
Emisiones CO <sub>2</sub> en g/km	212/194	217/198	224/205	229/210
<b>Dimensiones/coeficiente aerodinámico</b>				
Longitud	4.491 mm	4.491 mm	4.491 mm	4.491 mm
Anchura	1.808 mm	1.808 mm	1.808 mm	1.808 mm
Altura	1.303 mm	1.299 mm	1.295 mm	1.292 mm
Batalla	2.450 mm	2.450 mm	2.450 mm	2.450 mm
Capacidad del maletero (VDA)	135 l	135 l	135 l	135 l
Capacidad del depósito (volumen de repostaje)	64 l	64 l	64 l	64 l
Coefficiente aerodinámico	c <sub>w</sub> = 0,29	c <sub>w</sub> = 0,30	c <sub>w</sub> = 0,29	c <sub>w</sub> = 0,30



## Índice

<b>A</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>I</b>	<b>N</b>		<b>S</b>	<b>T</b>
Airbags 70	Caja de cambios manual 40	Datos técnicos 128	Indicador de rendimiento 57	Navegación a vela 43	Porsche Entry & Drive 86	Seguridad 66	Techo corredizo/levadizo 84
Alumbrado automático de bienvenida a casa 72	Calefacción de asiento 81	Depuración de gases de escape 107	Instrumentos 77	Números personalizados 108	Porsche Side Impact 86	Sensor de lluvia 84	Tecla SPORT 57
Anagrama «911» 116	Calefacción de volante 79	Diagnóstico de a bordo 39	Interfaz de audio, universal 91		Protection System (POSIP) 71	Servodirección 56	Tecla SPORT PLUS 57
Apoyos dinámicos del motor 57	Cambio Porsche 42	Dirección 54	Inyección directa de gasolina (DFI) 36	<b>O</b>	Porsche Stability Management (PSM) 61	Servodirección electromecánica 56	Transmisión 40
Asientos	Doppelkupplung (PDK) 42	Diseño 46		Ordenador de a bordo 77	Porsche Torque Vectoring (PTV) 62	Sintonizador de TV 90	
Asientos deportivos 80	Cargador de CD/DVD 88		<b>L</b>		Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) 62	Sistema de admisión 38	<b>U</b>
Asientos deportivos completamente eléctricos 80	Carrocería 44	<b>E</b>	Libro de rutas, electrónico 88	<b>P</b>	Porsche Vehicle 86	Sistema de audio CDR 87	Unidad de gestión del motor, electrónica 39
Asientos deportivos Plus 80	Catalizador 36, 107	Eje delantero 47	Llantas 60	Panorama 124	Tracking System (PVTS) 86	Sistema de combustible 107	
Asientos deportivos Plus adaptables 80	Chasis 44	Eje trasero 47	Lubricación por cárter seco integrada 38	Pantalla TFT 78	Preinstalación de telefonía móvil 90	Sistema de control de presión de neumáticos (RDK) 61	<b>V</b>
Asientos infantiles 81	Chasis deportivo 53			Paquete de iluminación de diseño 83	Protección antirrobo 86	Sistema de escape 38	Ventilación de asiento 81
Asientos traseros 81	Climatización 82	<b>F</b>	<b>M</b>	Paquete de memoria 80		Sistema de escape deportivo 57	Volante deportivo 79
AudioPilot® 92	Colores	Faros Bi-Xenón 72	Maletero 85	ParkAssistent 85	<b>R</b>	Sistema de sonido envolvente BOSE® 92	Volante multifunción 78
Automovilismo de competición 98	Exterior 112	Freno de estacionamiento, eléctrico 70	Mando por voz 88	Personalización 108	Reciclaje 107	Sistema de sonido envolvente High-End de Burmester® 94	Volante SportDesign 79
	Interior 114	Frenos 66	Materias primas 107	Porsche Active Suspension Management (PASM) 52	Recogida en fábrica 123	Sistema de transporte de techo 85	
<b>B</b>	Combustible 107	Función automática de arranque y parada 35	Medio ambiente 104	Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) 68	Recuperación de la red de a bordo 35	Sistema limpia-lavafaros 64	
Bloqueo transversal del eje trasero 62	Comunicación 87		Modelos 8	Porsche Communication Management (PCM) 88	Regulación de picado, selectiva para cada cilindro 39	Sistema VarioCam Plus 36	
	Concepto de alumbrado 72	<b>G</b>	Módulo telefónico 90	Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) 54	Regulación lambda estéreo 107	Sound Package Plus 87	
	Confort 74	Gestión térmica 35	Moldura decorativa brillante 116	Porsche Dynamic Light System (PDLS) 73	Retrovisores exteriores e interior 84	Sport Chrono Paket 57	
	Consumo 107		Motores 30		Ruedas 60		
	Control de velocidad 83	<b>H</b>	Motor boxer de 3,4 litros 32				
	Cuero 114	HomeLink® (apertura de portón de garaje) 82	Motor boxer de 3,8 litros 32				

Los modelos de automóvil expuestos responden al equipamiento que se suministra en la República Federal de Alemania. Incluyen, por ejemplo, equipamientos personalizados no comprendidos en el volumen de suministro de serie y que implican un cargo adicional. Es posible que, por razones fiscales y legales específicas de cada país, no todos los modelos o equipamientos estén disponibles en todos los países. Infórmese acerca del volumen concreto de equipamiento en su Centro Porsche Oficial o en su importador Porsche. Los datos sobre diseño, volumen de suministro, apariencia, potencia, medidas, pesos, consumo de combustible y gastos de mantenimiento responden a los conocimientos existentes al tiempo de la impresión. Nos reservamos el derecho a realizar modificaciones en el diseño, equipamiento y volumen de suministro, así como en las tonalidades de color de los modelos aquí descritos. Salvo error u omisión.

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2011.  
Todos los textos, imágenes y demás información publicada en este catálogo están amparados por el derecho de propiedad intelectual de Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG.

Su copia o reproducción, así como cualquier otro uso de los mismos requerirá el previo consentimiento por escrito de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

La compañía Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG promueve la utilización de papel obtenido de explotaciones forestales sostenibles. El papel de este folleto de venta cuenta con certificación según las estrictas reglas del PEFC (Program for the Endorsement of Forest Certification).

Porsche, la insignia Porsche, 911, Carrera, PCCB, PCM, PSM, PDK, Tequipment y demás distintivos son marcas registradas de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG  
Porscheplatz 1  
70435 Stuttgart  
Alemania  
[www.porsche.com](http://www.porsche.com)

Estado: 09/11  
Printed in Germany  
WSLC1201000450 ES/WW

