



PORSCHE



Nuevo 911 Turbo S

Irrefrenable

911 Turbo S

Los modelos de automóviles mostrados en esta publicación están homologados para su circulación en la República Federal Alemana. La disponibilidad de los modelos, así como el equipamiento ofertado puede variar de un país a otro debido a razones legales y/o regulaciones de carácter local. Para obtener información sobre los modelos y el equipamiento estándar y/u opcional disponible en su país, consulte en su Centro Oficial Porsche.Toda la información relacionada con la fabricación, características, diseño, prestaciones, dimensiones, peso, consumo de combustible y costes de mantenimiento de los automóviles mostrados responden a los datos actualizados en la fecha de impresión del presente documento (01/2020). Porsche se reserva el derecho de realizar modificaciones en las especificaciones, equipamiento y las condiciones de entrega de los automóviles mostrados en esta publicación sin previo aviso. Debido a la técnica de impresión, los colores reales de los automóviles podrían diferir de los mostrados en la presente publicación. Está prohibida la reproducción, en cualquier forma o por cualquier método, de la totalidad o de una parte de esta publicación sin la autorización por escrito de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Para acceder a esta publicación en otros idiomas, por favor consulte: www.porsche.com/disclaimer

Nuestra propia familia es quien marca el camino a seguir.

Ocho generaciones de 911 Turbo.

Toda generación tiene sus referentes. Vehículos excepcionales que marcan una dirección y establecen unos estándares. Para nosotros es un honor que estos referentes formen parte de nuestra familia.

En 1974, se presentó el primer 911 Turbo en el Salón del Automóvil de París. Durante la crisis del petróleo y la moderación en la industria del automóvil, Porsche reflejaba otra cosa: actitud. Con uno de los primeros automóviles deportivos de serie con turbocompresor. El mundo se quedó sin respiración.

Como sucede desde entonces con cada nuevo 911 Turbo, nos mantenemos, fieles a sus formas, incluido el característico spoiler trasero o las aletas. Sin embargo, nunca pudimos limitar su imparable impulso. Tampoco teníamos intención de hacerlo. Por eso, con cada nuevo modelo, aumentaba su potencia, su inteligencia y su enfoque hacia el futuro.

Cuarenta y seis años y siete generaciones más tarde, el 911 Turbo más joven se encuentra exactamente donde se encontraron sus antecesores: en primer lugar. En la pole position de nuestros corazones.





1ª generación
Serie G
930 3.0
1975–1977

2ª generación
Serie G
930 3.3
1977–1989

3ª generación
964
1991–1994

4ª generación
993
1995–1998

5ª generación
996
2000–2005

6ª generación
997
2006–2012

7ª generación
991
2013–2019

8ª generación
992
A partir de 2020

911 Turbo.
Adelantado a su tiempo desde hace ocho generaciones.



911 Turbo S

911 Turbo S Cabriolet





**La actitud viene de la moderación.
Sin embargo, le recomendamos que
por esta vez no se contenga.**

Concepto 911 Turbo S.

911.
Turbo.
S.
Cada una de estas tres palabras por separado, ya basta para hacer latir con más fuerza el corazón de los entusiastas del automóvil. La combinación de las tres representa la cumbre de lo posible. Por eso, nuestros ingenieros suelen referirse con orgullo al 911 Turbo S como «el deportivo perfecto». El placer de conducción más elevado. Un modelo para la eternidad, pero también para el día a día. Por todo aquello que representa el nombre Porsche. Prestaciones, deportividad, estilo. Y todo ello sin concesiones, como siempre que apostamos por una idea. Con pasión, pero siempre con los pies en la tierra. Con sinceridad, pero con diversión al volante sin límites.

Todo ello gracias a la nueva generación de motores, aún más dinámica con sus 650 CV de potencia (478 kW) y su par motor máximo de 800 Nm. Y también al nuevo cambio Porsche Doppelkupplung (PDK) de 8 velocidades, que transfiere la fuerza del motor a la carretera con mayor efectividad.

Este es nuestro camino. Nunca pensamos que no es posible hacer todavía más. Nunca nos damos por vencidos e intentamos siempre llegar más lejos en cuanto a prestaciones. Sin aceptar límites, sin concesiones, de manera irrefrenable.

**Cuando algo se crea sin plantearse ningún límite,
los resultados se perciben al instante.**

Exterior.

¿Es posible hacer de un lenguaje de diseño distintivo algo aún más extraordinario? Sin duda, una tarea difícil. Pero también demasiado tentadora como para no entregarse a ella. Irrefrenable. Con una pasión infinita. Para lograr ser un referente visual a primera vista.

Aunque nos encanta estar a la vanguardia, vamos a empezar por la parte trasera, donde late el corazón de cada 911 desde 1963, y desde 1974, también el corazón de cada 911 Turbo: el motor bóxer. La parte trasera ha sido diseñada con la fuerza que se merece: 20 mm más de anchura en comparación con su predecesor. Sus musculosas aletas contribuyen especialmente a caracterizar su ADN deportivo, y son también un atributo fácilmente reconocible, presentes en el 911 Turbo desde el primer modelo.

La franja única y continua de pilotos en la parte trasera con el anagrama «PORSCHE», unifica las luces LED en diseño tridimensional. El nuevo sistema de escape de doble tramo, con sus 2 salidas dobles en color Negro y diseño 911 Turbo, conforma el potente extremo de la trasera.





Con su lenguaje de diseño, la parte frontal evoca la historia de Porsche, pero también se aventura hacia nuevos caminos. Su anchura ha aumentado considerablemente: 45 mm, para ser precisos. En combinación con el ancho de vía ampliado, contribuye a aumentar notablemente la estabilidad de marcha. Como es tradicional, las aletas son más altas que el capó delantero y acentúan el diseño típico del ADN Porsche. Este capó, con sus característicos rebordes y su orientación recta hacia delante hasta terminar en el carenado, constituye un homenaje a los anteriores modelos 911. Otro aspecto inconfundible: las luces diurnas de 4 puntos y la luz de cruce de las nuevas luces principales LED-Matrix, que están colocadas con una mayor inclinación.

El pronunciado carenado delantero, con airblades en color Negro, se encarga de dirigir el viento de frente. Dicho de forma más precisa: las tomas de aire laterales y las nuevas tapas activas de refrigeración permiten una circulación del aire adaptada a las necesidades y contribuyen a obtener condiciones óptimas de refrigeración y aerodinámica. Además, el carenado aloja la cámara y los sensores de los sistemas de confort y asistencia, que se integran en el mismo de forma discreta.

Bajo el carenado, el spoiler frontal variable se despliega hasta un punto más bajo en comparación con los modelos anteriores, lo que contribuye a optimizar aún más la aerodinámica.

Formas clásicas deportivas desde la parte trasera hasta la delantera, sin olvidar las vistas laterales: un diseño atemporal que muestra el camino a seguir con cada detalle.



Más que palabras al viento: el 911 Turbo S Cabriolet. Aúna la clásica silueta del 911 Turbo con la posibilidad de escuchar el inconfundible sonido del motor turbo con la capota abierta.

La capota en material textil, totalmente automática del 911 Turbo S Cabriolet cuenta con una luneta trasera de vidrio fija y 3 elementos de apoyo en magnesio integrados que le aportan estabilidad y la hacen especialmente ligera. Se abre y se cierra en unos 12 segundos, hasta una velocidad de 50 km/h. Y, si lo desea, también mediante control remoto.

El revestimiento de techo está realizado con un material termoaislante e insonorizante, que proporciona una temperatura interior uniforme y la supresión del ruido producido por el viento. Siempre que así lo desee.

Un deflector de viento eléctrico permite conducir con la capota abierta y sin rastro de turbulencias, además de reducir el ruido del viento. Con solo pulsar un botón, se puede extender o retraer en solo 2 segundos.





**Solo las convicciones más profundas
pueden desencadenar grandes emociones.**

Interior.

Típicamente Porsche, típicamente 911 Turbo S: la combinación de elementos clásicos de diseño y tecnología innovadora. Un paradigma claramente perceptible en el panel de instrumentos, con cuentarrevoluciones analógico y 2 pantallas de alta resolución que muestran toda la información esencial del vehículo a través de instrumentos digitales. Justo al lado se encuentra la pantalla táctil de 10,9 pulgadas de alta resolución de Porsche Communication Management (PCM), con navegación online. La precisión analógica se encuentra con la integración digital.

El diseño interior enfatiza la horizontalidad, evoca las generaciones anteriores del 911 y a la vez es innovador. El concepto integra una consola central ascendente separada del salpicadero, que permite un acceso óptimo en todo momento a las funciones más importantes. En el marco del concepto de control Porsche Advanced Cockpit, se ha reducido considerablemente el número de controles, y todo se ha dispuesto de forma que quede al alcance directo del conductor. Una ergonomía deportiva que también se ve representada en el nuevo volante deportivo multifunción GT Sports con levas de cambio.

A detailed view of the interior of a Porsche 911, showing the front and rear seats upholstered in red leather with black stitching. The dashboard and center console are black with silver accents. The steering wheel is black with the Porsche logo. The car is parked on a dark surface.

Fabricamos vehículos deportivos con convicción, lo cual supone otorgar el máximo valor a cada uno de los detalles. Mire donde mire, todo está en su lugar y cuenta con la más alta calidad. El interior en cuero bitono con costuras en color de contraste enfatiza el diseño. La parte central acolchada de los asientos y de los paneles de puerta evoca la historia del 911. Ya en los primeros modelos 911 Turbo el interior presentaba este diseño, al que se añaden elementos decorativos en carbono mate. Una prueba más de que las máximas prestaciones también pueden expresarse de manera visual.



¿Bajada de bandera? ¿Cruce de meta? ¿Están agotadas todas las posibilidades? Ni pensarlo.

Prestaciones.

Para nuestros ingenieros, cada objetivo no es más que una estación intermedia. Una estación en el camino hacia el futuro. Solo ante una búsqueda sin fin es posible sacar lo mejor de uno mismo. Tal y como hemos hecho con la enorme potencia del 911 Turbo S. Prestaciones que se reflejan en cada detalle.

Aquí entran en juego los turbocompresores de mayor tamaño y, por primera vez, inyectores piezoeléctricos. Las condiciones optimizadas de circulación del aire de los colectores de escape, recuperados del 911 GT2 RS, mejoran la capacidad de respuesta y la eficiencia. El intercooler y el sistema de aspiración de aire del motor se han rediseñado por completo. Hasta ahora, el aire de refrigeración del intercooler se guiaba hacia las aletas traseras a través de entradas laterales, y el aire del motor por medio de la rejilla del capó trasero. Todo este principio de funcionamiento ha sido renovado en el 911 Turbo S. Se trataba de lograr un intercooler más efectivo y, por consiguiente, una potencia mayor.

¿El resultado? Un carácter deportivo extremo. El motor bóxer biturbo de seis cilindros y 3,8 litros con turbocompresor de geometría variable (VTG) genera una potencia de 650 CV (478 kW). Impresionante. Gracias al sistema Launch Control, los 100 km/h se alcanzan en apenas 2,7 segundos. La aceleración hasta los 200 km/h es espectacular: en solo 8,9 segundos. ¿La velocidad máxima? 330 km/h. Son unas prestaciones impresionantes, pero a la vez son solo estaciones intermedias. Todos sabemos cómo trabajan nuestros ingenieros.



Puede consultar los datos de consumo de combustible y emisiones de CO₂ en la página 55.

El cambio Porsche Doppelkupplung (PDK) de 8 velocidades, desarrollado de nuevo, permite cambiar de marcha en cuestión de milisegundos, sin interrumpir la fuerza de tracción. En comparación con la generación anterior, ofrece un equilibrio notablemente superior entre confort, prestaciones y eficiencia.

La tracción total activa Porsche Traction Management (PTM) distribuye de forma óptima la fuerza motriz entre el eje trasero de tracción permanente y el eje delantero. El sistema se ha reinventado una vez más. Se han optimizado la solidez y el control. ¿El resultado? Un aumento de la precisión y de la resistencia, por muy exigente que sea el uso. En combinación con el sistema Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), que incluye un sistema controlado de bloqueo del diferencial del eje trasero, permite lograr la distribución de fuerza adecuada a cada rueda en cada situación de conducción.

Con nuevos amortiguadores y una nueva regulación de los mismos, el sistema Porsche Active Suspension Management (PASM) permite una adaptación más rápida a las dificultades de la carretera. Todo ello para ofrecer un increíble carácter deportivo y un mayor confort en el día a día.

Por primera vez, hace su aparición en el 911 Turbo S el sistema de escape deportivo opcional con las molduras de las 2 salidas de escape ovaladas en color Negro o Plata.

- 1 Molduras de las salidas de escape del 911 Turbo S
- 2 Sistema de escape deportivo con molduras de las salidas de escape en color Negro
- 3 Sistema de escape deportivo con molduras de las salidas de escape en color Plata

Puede consultar los datos de consumo de combustible y emisiones de CO₂ en la página 55.





Algunas veces es necesario parar. Otras, no.

Chasis.

Duro por fuera y por dentro. Ser irrefrenable no se limita a una promesa vacía. Existe un punto de partida al que atenerse en todo momento: un chasis que no deje lugar a dudas. Y que, al mismo tiempo, le permita ponerse en camino de forma totalmente relajada. Exactamente como usted desea.

Porsche Active Suspension Management (PASM) regula de forma activa y continua la dureza de la amortiguación en cada rueda, en función del estado de la calzada y del estilo de conducción. ¿El resultado? Una menor vibración de la

carrocería y, por tanto, mayor confort con un elevado dinamismo. Por primera vez, está disponible de forma opcional para el 911 Turbo S la suspensión deportiva PASM con una menor altura al suelo de la carrocería (-10 mm), que permite al nuevo modelo circular de forma más neutra y equilibrada.

Los sistemas Porsche Stability Management (PSM) y Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) ofrecen mayor estabilidad de conducción, tracción y seguridad, sin renunciar a una agilidad extraordinaria. Y mucha diversión en las curvas.

**¿Sin condiciones?
¿Sin concesiones?
Sí, pero con seguridad.**

Frenos y llantas.

Sin concesiones. Lo tenemos muy claro. Por supuesto, esta máxima se aplica también a la parte más seria de la conducción: su seguridad. Precisamente porque nos encanta acelerar, también se trata de decelerar con la máxima velocidad posible.

El sistema de frenos Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), probado en competición, consta de discos cerámicos especialmente ligeros. Su diámetro es de 420 mm delante y 390 mm detrás. En conjunto con las nuevas pinzas de freno de 10 pistones (en el eje delantero) y de 4 pistones (en el eje trasero), proporcionan mejor rendimiento de frenada que nunca. Las pinzas de freno están pintadas en su característico color Amarillo. Si lo desea, están disponibles también en color Negro. No menos características son sus extraordinarias prestaciones en lo que a una deceleración muy rápida se refiere.

El nuevo 911 Turbo S está equipado con llantas de aleación forjadas de 20/21 pulgadas. Presentan un acabado bitono en color Negro y están fijadas con una monotuerca central, otro elemento probado en competición.





Para marcar su mejor tiempo. Y para que disfrute de los mejores momentos.

Paquete Sport Chrono.

Todos los que han probado sus límites en un circuito lo anhelan también en la carretera. Se trata tanto de marcar el mejor tiempo como de disfrutar de los mejores momentos. El paquete Sport Chrono con selector de modo incluido, es testigo de nuestra historia en los circuitos. Para un ajuste aún más deportivo de chasis, motor y caja de cambios.

Gracias al selector de modo con botón SPORT Response en el volante, puede seleccionar entre 5 modos de conducción: «normal», «SPORT», «SPORT PLUS» e «Individual», a los que se añade como novedad el modo WET¹⁾, que asiste al conductor al circular sobre pavimentos mojados. Con la

función «SPORT Response», el motor y la caja de cambios se preparan para desplegar su potencia con la mayor rapidez posible, con solo pulsar un botón. ¿El resultado? Máxima capacidad de respuesta y aceleración durante unos 20 segundos.

Además, el paquete Sport Chrono incluye la nueva aplicación Porsche Track Precision para medir y gestionar los tiempos por vuelta y los datos del automóvil. Para que pueda tener una idea precisa de cuál es su nuevo mejor tiempo. La interfaz de usuario de la aplicación se ha modernizado por completo. Ahora es mucho más intuitiva y más accesible cuando se utiliza en un smartphone.²⁾

1) El programa de conducción «WET» no sustituye a un modo de conducción adecuado adaptado a las circunstancias meteorológicas y de la carretera, pero ayuda al conductor.
2) El uso de la aplicación solo está permitido en recintos cerrados. El uso de este producto (en especial, de la grabación de vídeo) en determinados mercados o eventos puede estar prohibido por las disposiciones legales. Antes de utilizar este producto, asegúrese de que las disposiciones legales locales lo permitan.



El viento siempre será su mejor aliado.

Porsche Active Aerodynamics (PAA).

No se puede evitar el viento. Pero sí es posible enfrentarse a él. Sobre todo cuando se dispone de un sistema aerodinámico activo. El sistema aerodinámico de los nuevos modelos 911 Turbo S, de desarrollo más avanzado que el de la generación anterior, permite configurar el vehículo con mayor flexibilidad según la situación de conducción de cada momento. El sistema Porsche Active Aerodynamics (PAA) proporciona un rendimiento óptimo y ventajas en lo que respecta al consumo y a las emisiones de CO₂.

¿El elemento más importante para lograrlo? Las nuevas tapas activas de aire de refrigeración en las tomas delanteras. Estas tapas están diseñadas para reducir el consumo en el día a día y para proporcionar un rendimiento óptimo en la conducción deportiva. Se cierran automáticamente durante la marcha, lo que reduce la resistencia aerodinámica. En caso necesario, las tapas se abren y permiten una refrigeración óptima del motor.

Aquí entran también en juego el spoiler frontal adaptativo, fabricado con elastómero flexible y desplegable de forma neumática, y el alerón trasero. Ambos elementos se despliegan y repliegan de forma sincronizada en múltiples posiciones.

En combinación con los programas de conducción, en lo que respecta a la aerodinámica, están disponibles las siguientes funciones: En el modo «normal», son determinantes la eficiencia, la estabilidad de marcha y la aptitud para la vida diaria. En el modo «SPORT», el énfasis recae en el equilibrio deportivo de la dinámica de conducción. El modo «SPORT PLUS» permite al vehículo desplegar su pleno potencial de rendimiento, como si estuviera en un circuito. El modo «WET» es una novedad: al activarlo, el equilibrio aerodinámico se desplaza hacia el eje trasero. Como resultado, se obtiene una mayor estabilidad en la parte posterior, lo que a su vez estabiliza la marcha. Para una mayor seguridad sobre el pavimento mojado.¹⁾

Pero hay más novedades, como la función Airbrake. En función del programa de conducción seleccionado, en caso de frenada a fondo a gran velocidad esta función permite un despliegue automático (adicional) del spoiler delantero y del alerón trasero, lo que influye de forma positiva en la frenada.

- 1) Tapas de aire de refrigeración cerradas
- 2) Tapas de aire de refrigeración abiertas, spoiler delantero desplegado
- 3) Alerón trasero en posición de rendimiento

1) El programa de conducción «WET» no sustituye a un modo de conducción adecuado, adaptado a las circunstancias meteorológicas y de la carretera, pero ayuda al conductor.



Modo «SPORT PLUS» con labio del spoiler delantero desplegado y alerón trasero desplegado





Una vista excepcional. Literalmente.

Sistemas de iluminación.

Ser visible es importante. Pero aún más importante es poder tener todo lo esencial a la vista. A ello contribuyen especialmente las luces principales LED-Matrix con asistente de luz de carretera y Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus). Las luces principales Matrix desactivan segmentos seleccionados del cono permanente del haz de luz de carretera. Mediante desconexión o atenuación, 84 LED controlados individualmente se adaptan a la situación específica. Con ello se evita deslumbrar a los vehículos que circulan por delante de usted o en el carril contrario, mientras que las zonas intermedias y los lados quedan plenamente iluminadas.

Para optimizar la orientación de la mirada, no solo se oscurece de forma selectiva a los automóviles que circulan en dirección contraria, sino que también se aclara el área que queda a la derecha de los vacíos de luz para dirigir mejor la mirada del conductor. El oscurecimiento selectivo de señales de tráfico fuertemente reflectantes impide el deslumbramiento del conductor.

Las luces traseras LED en diseño tridimensional están unidas por una franja continua.





**Es genial poder estar completamente solo;
pero no quedarse solo es todavía mejor.**

Sistemas de asistencia.

¿Por qué es tan gratificante conducir el 911 Turbo S? Porque puede poner toda su atención en la conducción. A ello le ayudan los múltiples sistemas de asistencia, como el asistente de colisión, el de frenada o el control de velocidad adaptativo, que regula la distancia con respecto al vehículo preedente en función de la velocidad de su 911 Turbo S. A todo esto se suma ahora el nuevo modo de conducción WET¹⁾, el cual se trata de un innovador sistema que le ayuda a conducir sobre pavimentos húmedos. El sistema de ayuda al aparcamiento con cámara de marcha atrás se puede ampliar con la opción Surround View, que completa la cámara de marcha atrás con 3 cámaras adicionales de alta resolución.

Con el reglaje típico de los vehículos deportivos, Porsche InnoDrive²⁾ permite un ajuste óptimo de la velocidad a partir de los datos de navegación y de un sistema de sensores de vídeo y radar. ¿El resultado? Más comodidad en la conducción, mayor eficiencia y la sensación de conducción característica de Porsche. La velocidad se adapta de forma previsor a los límites de velocidad y a las características del firme (pendientes, curvas, etc.). Teniendo en cuenta esos factores, Porsche InnoDrive regula la velocidad, la deceleración y la marcha (incluida la denominada «navegación a vela»). La capacidad de previsión del sistema, de hasta 3 km, y la optimización en tiempo real de la estrategia de conducción permiten circular de forma equilibrada y ahorrar combustible.

1) El programa de conducción «WET» no sustituye a un modo de conducción adecuado, adaptado a las circunstancias meteorológicas y de la carretera, pero ayuda al conductor.
2) Porsche InnoDrive asiste al conductor dentro de los límites de su sistema. El conductor debe supervisar constantemente el modo de conducción y, en caso de duda, intervenir. El sistema puede intervenir en cualquier momento mediante los frenos y el acelerador. Disponibilidad prevista a partir de 07/2020.



¿Sentarse y disfrutar de la conducción? Sí, pero solo para continuar avanzando.

Confort.

¿Es la máxima deportividad algo incompatible con un alto nivel de confort? Desde luego, no el nuevo 911 Turbo S.

Los nuevos asientos deportivos adaptativos Plus con ajuste eléctrico de 18 posiciones están acabados en cuero liso y ofrecen una sujeción extraordinaria. Típicamente Turbo: reposacabezas con el anagrama «Turbo S» grabado. El tapizado de la parte central de los asientos y de los paneles de puerta es una reminiscencia de los primeros modelos 911.

Una novedad es el ionizador opcional, el cual reduce la presencia de gérmenes y otros contaminantes existentes en el aire y mejora sustancialmente la calidad del mismo en el interior del vehículo, aumentando notablemente la sensación de bienestar.

Porsche Communication Management (PCM) es la unidad de mando central para audio, navegación y comunicación, así como para numerosos sistemas de asistencia. Su pantalla táctil de 10,9 pulgadas de alta resolución permite controlar la mayoría de las funciones del vehículo de forma cómoda y sencilla.

El sistema de sonido Bose® Surround Sound System, con 12 altavoces y canales amplificadores y su resistente subwoofer patentado de 100 vatios, proporciona una calidad óptima de sonido. Su potencia total es de nada menos que 570 vatios. Para lograr unas prestaciones de sonido de máximo nivel, está disponible como opcional el sistema de sonido Burmester® High-End Surround Sound-System.





Incluso aquellos que siguen su propio camino tienen que estar conectados.

Porsche Connect.

Cada día existe para sacarle el máximo partido. Y para ello cuenta con la ayuda de Porsche Connect. Este sistema le lleva a la posición de inicio ideal para cada viaje por carretera y para cada uno de sus destinos.

Con nuevos y útiles servicios y la app Porsche Connect, mediante su smartphone puede sincronizar destinos y citas del calendario con su Porsche, planificar viajes con información sobre el tráfico en tiempo real y utilizar servicios de música. Deje que su Porsche le guíe, le informe y le entretenga en tiempo real. El paquete de navegación e Infotainment le ayuda a llegar aún más rápido a su destino gracias al cálculo de rutas con mapas online actualizados. Gracias al control por voz, podrá consultar información cómodamente, como el tiempo en el lugar de destino, así como escuchar noticias de la actualidad económica, política o deportiva, que se leerán en voz alta.



Su inspiración. Nuestra pasión.

Porsche Exclusive Manufaktur.

Nuestra experiencia se remonta a un pasado lejano. Porque, desde los inicios, Porsche se ha entregado a hacer realidad los deseos de sus clientes. Hasta 1986 aún lo llamábamos programa de equipamiento opcional; posteriormente lo denominamos Porsche Exclusive y en la actualidad, es ya, Porsche Exclusive Manufaktur.

Amamos lo que hacemos. Amamos nuestro trabajo. Dedicamos la misma pasión a cada costura, a cada centímetro cuadrado de cuero, a cada pequeño detalle. Transmitimos toda nuestra experiencia a cada vehículo. Gracias a la inspiración que usted aporta, logramos que los sueños cobren vida. Directamente desde fábrica.

Eso solo se consigue con originalidad, fascinación y amor por los detalles. Y empieza con el asesoramiento personal. Toda nuestra atención se centra en algo muy concreto: satisfacer sus deseos personales y convertir «un» Porsche en «su» Porsche.

¿Que cómo hacemos realidad estos deseos? Con dedicación y cuidado, de manera precisa y artesanal con materiales nobles de alta calidad como el cuero, el carbono, la madera o el aluminio. Así nace un producto exclusivo, donde se combina deportividad, confort, diseño y personalización. En resumidas cuentas, un Porsche que lleve su sello personal.

Le ofrecemos una gran variedad de posibilidades de personalización. Tanto estética como técnicamente. Para el exterior y el interior. Desde cambios puntuales hasta grandes variaciones. Porque su inspiración es nuestra pasión.

Inspírese en nuestros ejemplares únicos en las siguientes páginas y descubra en www.porsche.com/exclusive-manufaktur todos los detalles de la configuración de estos extraordinarios automóviles.



Solo hay un camino para marcar la diferencia: el que se marca uno mismo.

Nuevo 911 Turbo S en Rojo Guardia.

Un ejemplo de configuración de Porsche Exclusive Manufaktur.

- 1 Llantas 911 Turbo S Exclusive Design de 20/21 pulgadas pintadas en color Negro (alto brillo), luces traseras Exclusive Design, faldones laterales pintados en color exterior, cristales tintados, tomas de aire laterales traseras pintadas en color exterior
- 2 Paquete interior pintado, paquete interior del panel de instrumentos y puerta en cuero, parasoles en cuero, escudo Porsche en los reposacabezas, cinturones de seguridad en color Rojo Guardia
- 3 Luces principales LED-Matrix incluy. Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus)
- 4 Base inferior de los retrovisores pintada en color Negro (alto brillo), molduras de las ventanillas laterales pintadas en color en Negro (alto brillo)
- 5 Esfera del Sport Chrono en color Rojo Guardia





Un ejemplo de configuración de Porsche Exclusive Manufaktur.

- 1 Interior en cuero Exclusive Manufaktur¹⁾, esfera del Sport Crono y cuentarrevoluciones en color Blanco, pasos de puerta en aluminio pulido en color Plata Oscuro, iluminados
- 2 Logotipo «PORSCHE» en color Negro (alto brillo), designación de modelo e inserciones en las lamas en el capó trasero pintadas en color exterior
- 3 Llantas 911 Turbo S Exclusive Design de 20/21 pulgadas, luces traseras Exclusive Design, faldones laterales pintados en color exterior
- 4 Cinturones de seguridad en color Crayón, escudo Porsche en los reposacabezas
- 5 Luces principales LED-Matrix en color Negro con Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus), retrovisores exteriores y tomas de aire laterales traseras pintados en color exterior

1) Paquete de molduras en el panel de instrumentos en cuero, revestimiento de la columna de dirección en cuero, escudo Porsche en los reposacabezas, anagrama «Porsche Exclusive Manufaktur» en la tapa del compartimento portaobjetos.

¿Una creación extraordinaria con un diseño aún más extraordinario? Irrefrenable.

Nuevo 911 Turbo S Cabriolet en Crayón.

Datos técnicos.

	911 Turbo S	911 Turbo S Cabriolet
Unidad de potencia		
Tipo de motor	Motor bóxer biturbo VTG, B6	Motor bóxer biturbo VTG, B6
Número de cilindros	6	6
Cilindrada	3.745 cm³	3.745 cm³
Potencia (DIN) a un régimen de	650 CV (478 kW) 6.750 rpm	650 CV (478 kW) 6.750 rpm
Par motor máximo a un régimen de	800 Nm 2.500–4.000 rpm	800 Nm 2.500–4.000 rpm
Transmisión		
Propulsión	Total	Total
Caja de cambios	Cambio Porsche Doppelkupplung (PDK) de 8 velocidades	Cambio Porsche Doppelkupplung (PDK) de 8 velocidades
Chasis		
Eje delantero	Brazos de suspensión McPherson	Brazos de suspensión McPherson
Eje trasero	Eje trasero multibrazo, eje trasero direccional	Eje trasero multibrazo, eje trasero direccional
Dirección	Dirección de cremallera	Dirección de cremallera
Sistema de frenos	Sistema de frenos cerámicos (PCCB) con pinzas de freno monobloque de aluminio de 10 pistones (delante)/4 pistones (detrás)	Sistema de frenos cerámicos (PCCB) con pinzas de freno monobloque de aluminio de 10 pistones (delante)/4 pistones (detrás)
Llantas	Del.: 9 J × 20 ET 41 Tras.: 11,5 J × 21 ET 67	Del.: 9 J × 20 ET 41 Tras.: 11,5 J × 21 ET 67
Neumáticos	Del.: 255/35 ZR 20 Tras.: 315/30 ZR 21	Del.: 255/35 ZR 20 Tras.: 315/30 ZR 21
Tara		
DIN	1.640 kg	1.710 kg
Según la Directiva CE ¹⁾	1.715 kg	1.785 kg
Peso máximo autorizado	2.020 kg	2.080 kg
Prestaciones		
Velocidad máxima	330 km/h	330 km/h
Aceleración 0–100 km/h con Launch Control activado	2,7 s	2,8 s
Aceleración 0–200 km/h con Launch Control activado	8,9 s	9,3 s

1) Según la normativa CE, la tara se refiere al vehículo con equipamiento de serie. Los equipamientos opcionales incrementan dicho valor. En el valor indicado se han considerado 75 kg por el conductor.

	911 Turbo S	911 Turbo S Cabriolet
Consumo/Emisiones (WLTP)¹⁾		
Consumo de combustible bajo, en l/100 km	21,1–20,7	21,2–20,9
Consumo de combustible medio, en l/100 km	12,2–11,9	12,5–12,1
Consumo de combustible alto, en l/100 km	10,5–10,2	10,8–10,4
Consumo de combustible muy alto, en l/100 km	10,5–10,3	10,7–10,4
Consumo de combustible combinado, en l/100 km	12,3–12,0	12,5–12,1
Emisiones de CO₂ bajo, en g/km	479–470	482–474
Emisiones de CO₂ medio, en g/km	277–269	284–274
Emisiones de CO₂ alto, en g/km	238–230	245–235
Emisiones de CO₂ muy alto, en g/km	238–233	241–235
Emisiones de CO₂ combinado, en g/km	278–271	284–275
Consumo/Emisiones (NEDC Correlado)¹⁾		
Consumo de combustible combinado, en l/100 km	11,1–11,1	11,3–11,3
Emisiones de CO₂ combinado, en g/km	254–254	257–257
Normativa de Emisiones	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6d-ISC-FCM
Filtro de partículas de gasolina	sí	sí

1) Los valores de consumo y emisiones especificados se han determinado de acuerdo con el método de medición exigido por la ley. Desde el 1 de septiembre de 2017, algunos vehículos nuevos han sido homologados de acuerdo con el nuevo Ciclo de Procedimientos de Prueba de Vehículos Ligeros Armonizado a Nivel Mundial (WLTP), un procedimiento de pruebas más realista para medir el consumo de combustible/electricidad y las emisiones de CO₂. A partir del 1 de septiembre de 2018, el WLTP sustituirá al anterior método de medición denominado Nuevo Ciclo de Conducción Europeo (NCCE). Debido a las condiciones de prueba más realistas, el consumo de combustible/electricidad y los valores de emisiones de CO₂ medidos de acuerdo con el WLTP serán, en muchos casos, superiores a los medidos de acuerdo con el NCCE. Por lo tanto, a partir del 1 de septiembre de 2018, podrán introducirse cambios en el impuesto sobre los automóviles. Puede encontrar más información sobre las diferencias entre WLTP y NCCE en www.porsche.com/wltp. Actualmente, seguimos estando obligados a facilitar los valores NCCE. Los valores WLTP adicionales pueden facilitarse de manera voluntaria hasta que sea obligatorio. En lo que se refiere a vehículos nuevos homologados según el WLTP, los valores NCCE en el período de transición derivan y se especifican, por tanto, a partir de los valores WLTP. Debido a que los valores de NCCE se ofrecen como rangos, estos no se refieren a un vehículo con carácter individual y no constituyen parte de la oferta. Su única finalidad es la de comparar diferentes tipos de vehículo. Las características adicionales y los extras (accesorios, formatos de neumáticos, etc.) pueden modificar los parámetros relevantes del vehículo tales como el peso, la resistencia a la rodadura y la aerodinámica. Además de las condiciones meteorológicas y de tráfico, el manejo individual del vehículo también puede afectar al consumo de combustible/electricidad, a las emisiones CO₂ y a los valores de rendimiento de un vehículo.

Datos técnicos.

	911 Turbo S	911 Turbo S Cabriolet
Dimensiones/Valor c _x		
Longitud	4.535 mm	4.535 mm
Anchura (con retrovisores exteriores)	1.900 mm (2.024 mm)	1.900 mm (2.024 mm)
Altura	1.303 mm	1.301 mm
Batalla	2.450 mm	2.450 mm
Capacidad del maletero (delantero)	128 l	128 l
Capacidad del depósito	67 l	67 l
Coefficiente aerodinámico (c _x)	0,33	0,33

Tipo de neumático	Tamaño	Categoría de eficiencia energética/ Resistencia a la rodadura	Clase de adherencia con humedad	Ruido de rodadura externo* Clase	Ruido de rodadura externo (dB)
Neumáticos de verano	255/35 ZR 20	E	B–A		72
	315/30 ZR 21	E	B–A		73

Por motivos técnicos de logística y de producción, no es posible el pedido específico de una marca de neumáticos concreta.
*  Ruido de rodadura bajo  Ruido de rodadura moderado  Ruido de rodadura elevado

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2020

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 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 utilizado fue impreso con tintas sin aceites minerales y cuenta con certificación según las estrictas reglas del FSC® (Forest Stewardship Council®).

Porsche Ibérica pone a su disposición, de forma gratuita, un sistema que le garantiza el correcto tratamiento medioambiental de su vehículo al final de su vida útil, facilitándole el reciclaje de su vehículo mediante su entrega gratuita a un centro autorizado de tratamiento. Para más información póngase en contacto con su Centro Porsche o consulte www.porsche.es

Porsche, el logotipo Porsche, 911, PCCB, PCM, PSM, PDK 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

Fecha de edición: 03/2020
Printed in Germany
WSLK2001000950 ES/ES