



PORSCHE



**EI 911**  
Identidad Porsche





<b>Fuerza</b>	<b>6</b>
Diseño exterior	10
Diseño interior	14
Técnica	16
Los modelos 911 Carrera	18
<b>Temperamento</b>	<b>34</b>
Motor	36
Transmisión	46
Chasis y carrocería	52
<b>Confianza</b>	<b>72</b>
Seguridad	74
Confort	82
<b>Responsabilidad</b>	<b>104</b>
Automovilismo de competición	106
Medio ambiente	112
<b>Personalidad</b>	<b>116</b>
Personalización	118
Identificación de los neumáticos	129
Panorámica	136
<b>Identidad 911</b>	<b>138</b>
<b>Datos técnicos</b>	<b>140</b>
<b>Índice</b>	<b>144</b>



valiente  
entusiasta libre  
Fuerza  
arraigado recto impetuoso  
maduro decidido

## Muchas leyendas hablan del pasado. Esta, del futuro.

### El 911.

Mirando hacia delante. Porque la tradición del 911 siempre ha sido el futuro.

Nuestra tradición: la expresión «Dr. Ing.» en el nombre de nuestra compañía. Más de 30.000 victorias en competición. Y unas cuantas historias heroicas más. Pero también la responsabilidad que se desprende de ello para el futuro, tanto del deportivo como del medio ambiente. Sin olvidar la reputación del 911 como icono del automovilismo deportivo. Porque este valor emblemático solo 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 911.

Nuestra identidad es el 911. También, y precisamente, en el siglo XXI. Y con él, un diseño inconfundible. Una tecnología nacida en los circuitos de competición. 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.

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 vanguardista. Con motores que consumen relativamente poco, pero tienen un alto 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 una arquitectura ligera inteligente y una capota innovadora en el Cabriolet. Con la tracción total activa Porsche Traction Management (PTM).

Con un interior ergonómicamente ingenioso y un confort 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 servir para describir acertadamente nuestra identidad. Y tres cifras.

El 911. Identidad Porsche.





## ¿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 desciende hacia atrás. Las aletas se encuentran a mayor altura que el capó delantero, en la trasera el diseño es enérgico. Confieren expresión al 911, y muestran su temperamento.

La impresión global: bajo, ancho, plano. 911.

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

Nuestro diseño e ingeniería hablan discretamente de la evolución del 911. Siempre motivada por la función y perfectamente adaptada. Esto conduce, como resultado, a un concepto global armónico y convierte al 911 en el automóvil deportivo del siglo XXI. La demostración: para su incomparable diseño funcional y emocional, el Porsche 911 Carrera ha sido distinguido con el renombrado Red Dot Design Award.

En el 911, el diseño y la tecnología forman una unidad. Esto también lo muestra su perfil. Su amplia batalla asegura una alta estabilidad de marcha y dinámica en curvas. Los voladizos son cortos y el 911 tiene un aspecto compacto y ágil.

Una impresión global más deportiva que se confirma también con la reducida altura del vehículo, así como con el amplio ancho de vía delante. En los modelos de tracción total 911 Carrera, la parte trasera de la carrocería es 44 mm más ancha. ¿Qué aporta todo esto? Más tracción y agilidad, por ejemplo.

Por lo tanto, la silueta es la típica del 911. Típica en su desarrollo. Acerquémonos más. A los detalles.



reddot design award  
product design 2012

La arquitectura del vehículo, con un mayor ancho de vía en el eje delantero y una línea de techo más plana, contribuye a que la vista frontal del 911 sea más dinámica y resulte deportivamente elegante. Y conduce a un coeficiente aerodinámico de 0,29 en el 911 Carrera.

Los faros Bi-Xenón incorporados de serie suponen, con su marco ovalado, una reminiscencia clásica. Muestran la llamativa vida interior de los faros que destaca por su tecnología. Con carácter opcional se encuentra disponible el faro LED con Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS+), con luz de curva dinámica, control de la luz de cruce en función de la velocidad y luz de carretera dinámica.

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 911 su inconfundible semblante.

Veamos la trasera. El lenguaje formal es anguloso. En su diseño, en su estampa, en su efecto. Los responsables son las líneas claras y los estrechos pilotos traseros de diodos luminosos que subrayan la horizontalidad de la trasera. La franja iluminada de pilotos traseros de los modelos de tracción total intensifica aún más esa impresión.

Inconfundiblemente Porsche: las salidas de escape de acero inoxidable. En los modelos S se han realizado con doble tramo a ambos lados. El ancho spoiler trasero es desplegable. Para una menor fuerza ascensional en cualquier situación de conducción y, por tanto, mayor estabilidad.

Las ruedas: las llantas de 19 pulgadas en los modelos 911 Carrera y las llantas de 20 pulgadas en los modelos 911 Carrera S son de serie. Su gran dimensionado confiere al nuevo 911 una autoridad deportiva aún mayor. Además, los neumáticos, con una gran superficie de rodadura, aumentan el confort y las prestaciones.

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

En conclusión: toda forma cumple una función. Un principio de diseño fácilmente imaginable, pero que hace del 911 el 911.



## 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 para el interior del 911. Porque la deportividad, la funcionalidad y el 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: la batalla larga asegura en todos los modelos 911 un espacio sorprendentemente amplio para la cabeza y las piernas.

Deportividad en consonancia con el confort. Esto también es aplicable a la estudiada ergonomía que abarca todo el diseño interior: materiales, disposición y lógica de mando pertenecen a una generación moderna de automóviles deportivos. Al igual que la consola central ascendente hacia delante. Su concepto de mando 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. Un rasgo actual es el cuadro de instrumentos con una pantalla a color de 4,6 pulgadas y alta resolución, por ejemplo, para información del control de velocidad con regulador de distancia, del sistema de audio o del indicador de límite de velocidad.

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

Reconozcámoslo: en el 911 no puede separarse el diseño de la tecnología. Ni el confort de la deportividad. No vemos ninguna contradicción en ello y aún menos una concesión. Porque una personalidad fuerte no reniega de los opuestos, sino que los concilia.





## 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 bóxer, naturalmente. 3,4 litros y 257 kW (350 CV) en los modelos 911 Carrera, 3,8 litros y 294 kW (400 CV) en los modelos 911 Carrera S. Con inyección directa de gasolina (Direct Fuel Injection – DFI) y VarioCam Plus en todos los modelos. Para una alta potencia y un consumo comparativamente reducido.

La transmisión tiene lugar por medio de una caja de cambios manual de 7 velocidades, concebida específicamente en su marcha más alta para un consumo muy reducido. O la opción de alta eficiencia del cambio Porsche Doppelkupplung (PDK) para cambiar de forma rápida sin interrupción de la fuerza de tracción.

En los modelos de tracción total 911 Carrera, el Porsche Traction Management (PTM) proporciona una distribución de fuerza adaptada a las más variadas condiciones meteorológicas y del firme. Es sobre todo en los márgenes límite donde el comportamiento del vehículo se mantiene armonioso,

lo que no solo aumenta su seguridad sobre mojado y con nieve, sino también cuando se conduce deportivamente. Con respecto al chasis, el Porsche Torque Vectoring (PTV) o Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), incluido de serie en el 911 Carrera S y el 911 Carrera S Cabriolet, en combinación con PDK, aumenta la dinámica de circulación. En los modelos S se puede incrementar todavía más: con el sistema opcional de regulación del chasis Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC).

Los apoyos dinámicos del motor, de carácter opcional, proporcionan un comportamiento en circulación percepti-

blemente más preciso, no sólo en curvas, en todos los modelos.

El 911 está construido en arquitectura ligera mixta de aluminio y acero. Empleados en amplias superficies y en los puntos adecuados, el aluminio, como material ligero, mejora el consumo y la dinámica de conducción, lo que contribuye a una muy buena relación peso-potencia de, por ejemplo, 4,8 kg/kW (3,5 kg/CV) en el 911 Carrera S.

El futuro del automóvil deportivo. Comienza ahora.

Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO<sub>2</sub> y categorías de eficiencia en las páginas 141/143.

## Reuniones. Conferencias. Comidas de negocios. Para variar, encuéntrese de vez en cuando consigo mismo.

### El 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: inyección directa de gasolina (DFI) y VarioCam Plus proporcionan de serie en el 911 Carrera una gran potencia y un elevado par motor, así como una combustión eficiente y, por tanto, un consumo relativamente bajo.

El motor bóxer de 6 cilindros y 3,4 litros combina tradición e innovación. Las cifras concretas: 257 kW (350 CV) a 7.400 rpm y un par motor máximo de 390 Nm a 5.600 rpm. Otras cifras todavía más concretas: 4,8 s de 0 a 100 km/h y una velocidad máxima de 289 km/h.

Fuerzas que el 911 Carrera transmite de forma precisa y directa a través de la 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 desmulti-

plicación larga que permite reducir el consumo. El botón SPORT de serie proporciona una respuesta aún más rabiosa de la propulsión.

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

los faros Bi-Xenón. Tecnología de automovilismo deportivo de serie.

Deporte. Sentido común. Uso diario. Diseño. Muchos aspectos importantes, un solo elemento que los une: el 911 Carrera.



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

**Su cuna es la carretera.**

## El 911 Carrera S.

Nada nos marca tanto como nuestro origen. Dice mucho de quienes somos. Esto rige especialmente para el 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 (DFI) y VarioCam Plus. Con 294 kW (400 CV) a 7.400 rpm. Un par motor máximo de 440 Nm a 5.600 rpm. Con caja de cambios manual precisa para acelerar de 0 a 100 km/h solo 4,5 s. ¿La progresión? No finaliza hasta los 304 km/h.

Valores que el 911 Carrera S apura por completo en términos de eficiencia, consumo y emisiones de CO<sub>2</sub>. 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 una aerodinámica todavía más deportiva. Con el paquete opcional Sport Chrono y los apoyos dinámicos del motor. El Porsche Torque Vectoring (PTV) y el Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) de serie, en combinación con el cambio PDK opcional, proporcionan una mayor tracción y estabilidad de circulación. 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: los frenos del 911 Carrera S disponen en la parte delantera de mordazas de freno fijas en arquitectura monobloque con 6 émbolos en lugar de 4, para una menor distancia de frenado. Los faros Bi-Xenón son de serie. Opcionalmente se pueden equipar el Porsche Dynamic Light System (PDLS) y el faro LED con Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS+).

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



Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO<sub>2</sub> y categorías de eficiencia en las páginas 141/143.



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

### El 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.

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

Lisa y tersa, ligera y robusta. La capota de tela convence por su exterior, pero también por sus valores internos. Incluye, además de la luneta trasera de vidrio, 3 elementos de apoyo integrados de magnesio: el casco de techo delantero y 2 arcos preformados en forma de paneles arqueados. Eso ahorra peso adicional y no solo mejora la impresión estética, sino también la impresión acústica. Lo que oye el conductor es el inconfundible sonido de su 911.

El panel cortavientos está incorporado a bordo de serie. Permite la conducción sin corrientes, con ruidos producidos por el viento reducidos al mínimo. Su uso es muy sencillo. Integrado justo detrás del sistema de asientos traseros, se despliega eléctricamente en tan solo 2 segundos. Se puede accionar hasta una velocidad de 120 km/h.

Nuestros ingenieros han alcanzado altas cotas también en los datos de potencia del 911 Carrera Cabriolet. Con el motor

bóxer 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.

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



## Porsche 356, Porsche 550, Porsche Carrera GT, Porsche 918 Spyder: cabriolet sigue siendo una tradición en Porsche.

### El 911 Carrera S Cabriolet.

La conducción descapotada tiene historia en Porsche. De hecho, comenzó en 1948 con el Nr. 1. El primer 356 sin techo generó tanta leyenda como el propio Porsche 550 Spyder. En el año 1982 sacamos a la carretera el primer modelo 911 Carrera como descapotable.

Desde entonces, lo común a todos los Porsche descapotables es su deportivo impulso hacia delante, así como una ilimitada diversión al volante. Es hora ya de proyectar esta tradición hacia el futuro. Con el 911 Carrera S Cabriolet.

Esto en lo que respecta a nuestra motivación. Pasemos ahora a la propulsión:

el motor de 3,8 litros con inyección directa de gasolina (DFI) y VarioCam Plus desarrolla 294 kW (400 CV) a 7.400 rpm. El 911 Carrera S Cabriolet acelera de 0 a 100 km/h en solo 4,7 s. Su velocidad máxima es de 301 km/h.

Por lo tanto, tiene unas amplias reservas de potencia. Precisamente por este motivo rige que quien quiera mantenerse en movimiento no debería acumular lastre. Y también precisamente por eso el 911 Carrera S Cabriolet apuesta ahora por materiales ligeros.

Un factor decisivo: la capota de tela. Los elementos de apoyo de magnesio

integrados hacen que sea a la vez ligera y extraordinariamente estable. La capota se puede abrir y cerrar en solo 13 segundos, hasta una velocidad de marcha de 50 km/h. En estado cerrado ofrece un perfil optimizado desde el punto de vista aerodinámico. Esto explica el coeficiente aerodinámico de tan solo 0,30. ¿El ruido producido por el viento? Apenas se oye.

El panel cortavientos integrado facilita 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.

Otra clara declaración: las salidas dobles de escape de acero inoxidable. Las llantas Carrera S de 20 pulgadas dejan la vista despejada sobre las mordazas de freno de color Rojo. Un equipamiento imprescindible en un 911 Cabriolet: una eficaz protección antivuelco, así como airbags de gran tamaño para el conductor y el acompañante.

El 911 Carrera S Cabriolet, sin lugar a dudas, se mantiene fiel al espíritu deportivo de sus predecesores y lleva su herencia al siglo XXI.

Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO<sub>2</sub> y categorías de eficiencia en las páginas 141/143.

**Quien es consciente de sus puntos fuertes, adquirirá otros nuevos fácilmente.**

## El 911 Carrera 4.

Una cosa es segura: sigue encontrando sus propias fuerzas aquel que mejor sabe quién es y de dónde viene. En el caso del 911 hablamos de la identidad Porsche.

Enseguida percibirá en el nuevo 911 Carrera 4 de tracción total la gran fuerza que subyace en una identidad semejante. Porque el Porsche Traction Management (PTM) convierte la potencia directamente en movimiento. No por la fuerza, sino inteligentemente. Una serie de sensores controlan, entre otras cosas, las revoluciones de las cuatro ruedas, la aceleración longitudinal y transversal del vehículo, así como el ángulo de viraje. De este modo la

tracción total puede reaccionar en todo momento a las diferentes circunstancias de circulación y regular de forma precisa y directa la distribución de las fuerzas de propulsión entre el eje delantero y trasero. No de cualquier modo, sino soberanamente. Reglado para ofrecer un comportamiento en circulación armonioso en los márgenes límite, el PTM deja claro enseguida, principalmente sobre mojado y con nieve, lo que entendemos por tracción en Porsche.

Mejor dicho, el 911 Carrera 4 se desenvuelve con aplomo. A esta contundencia contribuyen técnicamente la mayor anchura de la carrocería en comparación con el 911 Carrera (44 mm más en las

aletas traseras) y unos neumáticos traseros con una anchura de 295 mm. Visualmente, las aberturas de las tomas de aire específicas, la franja iluminada de pilotos traseros con luz de cola y función de alumbrado de aparcamiento, así como faldones laterales independientes.

Uno de sus puntos fuertes intrínsecos es, naturalmente, su propulsión: con el motor bóxer hexacilíndrico de 3,4 litros y 257 kW (350 CV) a 7.400 rpm, el 911 Carrera 4 acelera de 0 a 100 km/h en solo 4,9 s. Con una velocidad máxima de 285 km/h.

15% en relación con el modelo anterior. Traslademos ahora la fuerza de la

identidad a la carretera. Con la caja de cambios manual de 7 velocidades o con el cambio Porsche Doppelkupplung (PDK) disponible opcionalmente. El denominador común de ambos tipos de cambio es la desmultiplicación deportiva de las velocidades 1ª a 6ª, así como la desmultiplicación larga y especialmente eficiente de la 7ª marcha.

El 911 tiene muchos puntos fuertes. El 911 Carrera 4 ha incorporado algunos más: en materia de tracción, de dinámica de circulación y de seguridad. Haga suyos esos puntos fuertes. Al volante.



Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO<sub>2</sub> y categorías de eficiencia en las páginas 141/143.

## Tramos serpenteantes, curvas cerradas, cambios de rasante, chicanes... Hay incontables razones para una tracción total inteligente.

### El 911 Carrera 4S.

Firmeza. De nuevo una aparente contradicción de Porsche. Pero en un automóvil deportivo de lo que se trata es de movimiento. Del irrefrenable impulso hacia delante. Tanto más importante, pues, no perder nunca la serenidad, no reaccionar agitadamente, sino siempre de forma soberana. Es bueno saber que en tales circunstancias se puede confiar en las características del 911 Carrera 4S.

La tracción total activa Porsche Traction Management (PTM) es especialmente fiable. Sobre todo en los márgenes límite de la dinámica de conducción. Para eso se han aproximado nuestros ingenieros a los límites de la física. Y los han expandido.

El reglaje del PTM es armonioso, sobre todo en estilo de conducción deportiva y en condiciones meteorológicas extremas.

La zaga ofrece una gran adherencia al suelo. Con una carrocería ensanchada en 44 mm en comparación con los modelos 911 Carrera con tracción trasera, una vía más ancha y unas ruedas traseras de 305 mm de ancho. La franja horizontal continua de pilotos traseros retoma este lenguaje formal. También por el frontal reconocerá el modelo de tracción total: las tomas de aire de refrigeración del carenado delantero, de marcada dinámica, lo hacen inconfundible.

También se desenvuelve pegado al suelo. Y ni siquiera así se detiene. No es de extrañar, ya que cuenta con un motor de 3,8 litros y 294 kW (400 CV) a un régimen de 7.400 rpm que, con el cambio opcional Porsche Doppelkupplung (PDK) alcanza los 100 km/h en solo 4,3 s. La progresión no termina hasta alcanzar la velocidad máxima de 297 km/h.

Lo que no ha despegado: el consumo y las emisiones de CO<sub>2</sub> del 911 Carrera 4S. Tecnologías eficientes como la recuperación de la red de a bordo, la función automática de parada y arranque (ambas de serie) o la función de «navegación a vela» en combinación con el cambio PDK

acreditan que Porsche siempre resuelve las contradicciones mediante Intelligent Performance.

Un par de datos más acerca de la seguridad: las mordazas fijas en arquitectura monobloque del sistema de frenos en los modelos S disponen en la parte delantera de seis émbolos en lugar de cuatro, y las pastillas de freno son un 10% más grandes. De este modo se acorta todavía más la distancia de frenado. Y se demuestra así que en Porsche la seguridad forma parte integral de las prestaciones.

Firmeza. Curva a curva.





## ¿Qué tiene la técnica en común con las emociones? Una acusada sensación en curvas, por ejemplo.

### El 911 Carrera 4 Cabriolet.

Quizá le sorprenda, pero nuestros ingenieros son personas muy emocionales. Y pensadores lúcidos. Esto no es ninguna contradicción. Sino la base inteligente para el desarrollo de un Cabriolet que es algo más que un coche para conducir con buen tiempo: el 911 Carrera 4 Cabriolet. Completamente exento de contradicciones, combina la sensación de conducción descapotada con una extraordinaria tracción.

Permítanos despertar sus sentimientos. Un ejemplo: el 911 Carrera 4 Cabriolet es propulsado por un motor bóxer de 3,4 litros de 257 kW (350 CV) a 7.400 rpm que ofrece las máximas

prestaciones. Así, por ejemplo, acelera de 0 a 100 km/h en 5,1 s y alcanza una velocidad máxima de 282 km/h.

La tracción total activa Porsche Traction Management (PTM) es extremadamente dócil. En combinación con el Porsche Stability Management (PSM), el PTM ofrece una elevada estabilidad de marcha y una gran seguridad. Para que pueda dar rienda suelta a sus sensaciones sin obstáculos. Incluso sobre mojado y con nieve.

La capota de nuevo desarrollo del 911 Carrera 4 Cabriolet se adapta a las condiciones meteorológicas y al estado

de ánimo de su conductor. En trece segundos exactamente. No se precisa más para abrirla o cerrarla a cualquier velocidad que no exceda los 50 km/h. Unos elementos portantes de magnesio hacen que la capota sea una estructura muy sólida y rígida, y sin embargo ligera. El panel cortavientos integrado es de serie. Y se despliega eléctricamente en solo dos segundos.

Un sentimiento de orgullo: la capota de tela consigue emular la elegancia de la silueta de los modelos 911 Coupé. Las proporciones son típicas de la tracción total, con una carrocería 44 mm más ancha en la parte trasera, un ensanchado

ancho de vía y unos neumáticos traseros que posan sus 295 mm de sección sobre el asfalto. Para una sensación en curvas al estilo Porsche.

Nosotros pensamos que las emociones deben vivirse, no ocultarse. El 911 Carrera 4 Cabriolet.

Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO<sub>2</sub> y categorías de eficiencia en las páginas 141/143.



## La fuerza de la identidad sí que se puede medir: por los momentos de felicidad.

### El 911 Carrera 4S Cabriolet.

¿Qué hace falta para poder experimentar la auténtica felicidad? Una gran adherencia al firme, al menos esa es nuestra convicción. A ello hay que añadir seguridad, fiabilidad y confianza en una tecnología que no cede cuando se la precisa. Porque sólo cuando tenemos la mente despejada somos verdaderamente libres.

Propiedades que el 911 Carrera 4S Cabriolet aglutina en su motor de 3,8 litros con inyección directa de gasolina (Direct Fuel Injection, DFI). Con una potencia de 294 kW (400 CV) a 7.400 rpm. Para una aceleración de 0 a 100 km/h en 4,7 s y una velocidad máxima de 296 km/h.

Pero su «centro de la felicidad» se encuentra en el madurado mando de la tracción total activa Porsche Traction Management (PTM). El comportamiento en circulación ha sido configurado de forma aún más armoniosa en los márgenes límite. Para usted eso significa que es más fácil dominar el vehículo, además de implicar una mayor diversión al volante.

Abierta a los cambios: la capota del 911 Carrera 4S Cabriolet. Una capota de tela con elementos de magnesio que es ligera, robusta y especialmente rígida. Se abre en solo 13 segundos y a velocidades de hasta 50 km/h. En estado

cerrado muestra su perfil optimizado desde el punto de vista aerodinámico, con un coeficiente aerodinámico de tan solo 0,31. razón por la que apenas escuchará ruidos perturbadores producidos por el viento.

Pero el ruido del motor sí que se oye. El sonido es y seguirá siendo Porsche. Para una fuerte identidad.

Seguro que los momentos de felicidad se pueden describir. Pero es mucho mejor vivirlos. El 911 Carrera 4S Cabriolet.

Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO<sub>2</sub> y categorías de eficiencia en las páginas 141/143.

rabioso  
soberbio  
fiel  
relajado  
Temperamento  
salvaje  
espontáneo  
arraigado  
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 911 comienza ya hoy, con motores eficientes y que contribuyen de forma sustancial a alcanzar un consumo comparativamente bajo. Y cuyo sonido es inconfundiblemente Porsche.

Inconfundiblemente deportivos son los motores 911, gracias también al botón 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 modelos 911 Carrera prestaciones y eficiencia no entran en contradicción. La cilindrada comparativamente pequeña, junto con el régimen máximo elevado, constituyen el fundamento inteligente para su alto rendimiento: respetuoso con el medio ambiente y adaptado al futuro.

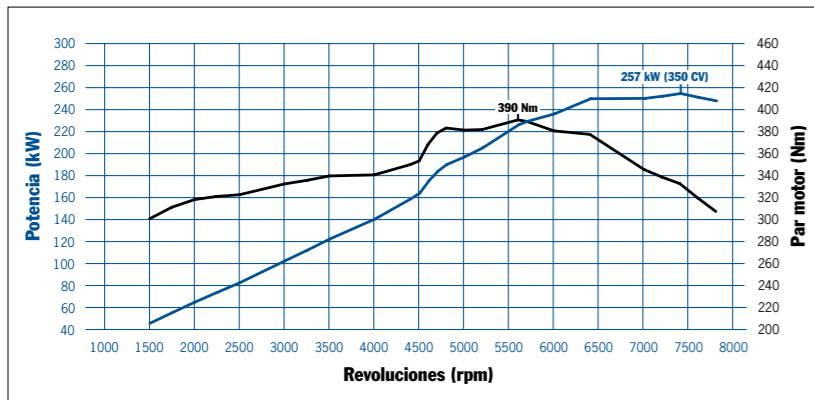
Para obtener una mayor eficiencia, nuestros ingenieros han analizado múltiples componentes del motor. Sus respuestas: por ejemplo, un calentamiento más rápido del motor y de la caja de cambios hasta la temperatura de servicio tras el arranque del motor gracias al sistema de gestión térmica, una mejorada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

Un factor de peso: los motores están fabricados en arquitectura de aleación ligera. Ligeros y, no obstante, estructuralmente resistentes, ofrecen un

consumo comparativamente bajo 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.



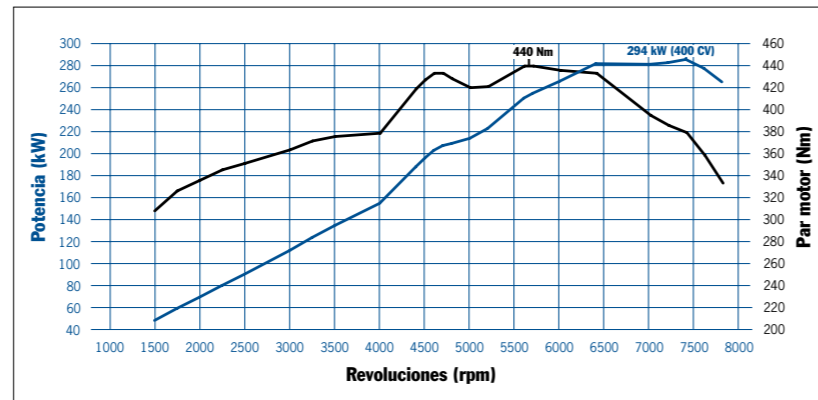


Los modelos 911 Carrera: 257 kW (350 CV) a 7.400 rpm, 390 Nm a 5.600 rpm

### El motor de 3,4 litros.

Los modelos básicos del 911 Carrera disponen de un motor bóxer 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 siete velocidades esto significa: 4,8 s para acelerar de 0 a 100 km/h y una velocidad máxima 289 km/h. El 911 Carrera 4 alcanza 100 km/h en 4,9 s y tiene una velocidad máxima de 285 km/h.



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

### El motor de 3,8 litros.

Los modelos S del 911 Carrera son propulsados por un motor bóxer de 3,8 litros con inyección directa de gasolina (DFI) y VarioCam Plus. Su potencia: 294 kW (400 CV) a 7.400 rpm. Y un par motor máximo de 440 Nm, disponible a un régimen de 5.600 rpm.

Con el cambio Porsche Doppelkupplung (PDK) opcional, el 911 Carrera S acelera en 4,3 s de 0 a 100 km/h y alcanza una velocidad máxima de 302 km/h. El 911 Carrera 4S resuelve la aceleración de 0 a 100 km/h igualmente en 4,3 s y alcanza su velocidad máxima a 297 km/h.



Sección del motor bóxer 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 de combustible, emisiones de CO<sub>2</sub> y categorías de eficiencia en las páginas 141/143.

### La función automática de arranque y parada.

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

En los vehículos con cambio manual el motor se apaga automáticamente si retira la velocidad y suelta el pedal de embrague al parar en un semáforo, por ejemplo. En los vehículos con el cambio Porsche Doppelkupplung (PDK), el motor se apaga si se mantiene accionado el freno 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 el botón SPORT activado 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 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 modelos 911 Carrera se ocupa también la recuperación de la red de a bordo de serie, con la que la batería se recarga a través del alternador, preferiblemente durante las fases de frenado. Al acelerar la potencia del alternador queda oportunamente estrangulada. Los sistemas eléctricos son abastecidos principalmente por la energía almacenada en la batería.

## ¿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 inyectores con múltiples orificios se han optimizado en relación con el par motor, la potencia, el consumo y las emisiones.

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 mejora el proceso

de combustión y disminuye 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 3 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. En caso de baja demanda la bomba de aceite es accionada a baja potencia, con lo que se reduce el consumo de combustible.

### 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 modelos del 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 modelos 911 Carrera. Un concepto que es una declaración de principios, no solo a nivel del diseño acústico.

El sistema de escape de acero inoxidable está compuesto por 2 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. Controla, entre otras cosas, la posición de la mariposa (acelerador electrónico), requisito necesario para el Porsche Stability Management (PSM) de serie. Además, regula todas las funciones asociadas al motor. Para una optimización del consumo, las emisiones y la potencia.

Otra función más: la regulación de picado selectiva para cada cilindro. Puesto que los 6 cilindros nunca trabajan exactamente bajo las mismas condiciones, se controlan de forma individualizada variando en caso necesario el punto de encendido individualmente, para preservar los cilindros y pistones a elevadas revoluciones.

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



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

## La transmisión.

### La 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 1ª y 6ª, la velocidad máxima se alcanza en la 6ª velocidad. Por el contrario, la 7ª 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.



### El cambio Porsche Doppelkupplung (PDK).

Para todos los nuevos modelos 911 Carrera está disponible, opcionalmente, el cambio PDK de 7 marchas con modo de cambio manual y automático. Para cambios de marcha extremadamente rápidos sin interrupción de la fuerza de tracción. Y eso con unos valores de

aceleración aún mejores y con un reducido consumo.

Muestra una desmultiplicación deportiva entre las velocidades primera y sexta. La velocidad máxima se alcanza en la sexta velocidad. La séptima velocidad cuenta con una desmultiplicación larga y reduce el régimen de revoluciones para

arrojar 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 (botón SPORT activado o desactivado), el cambio de velocidades puede ser desde especialmente confortable hasta singularmente deportivo.

El paquete opcional Sport Chrono complementa el PDK con las funciones «Launch Control» (control de salida) y «Estrategia de cambio de competición» (véase pág. 65–67).

#### 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 apro-

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

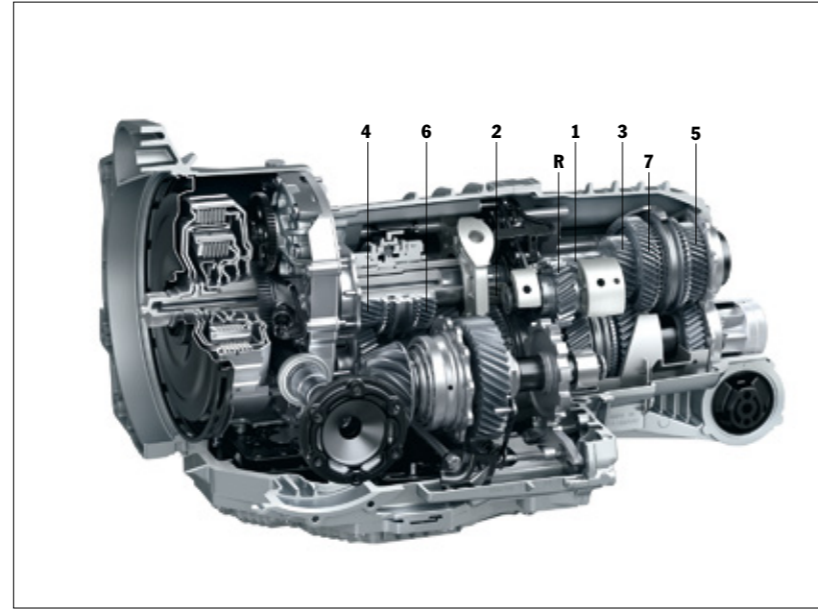
Un ejemplo: el conductor desea reducir su velocidad de 100 km/h a 80 km/h, por ejemplo, a la vista de una previsible limitación de velocidad. Si retira el pie del acelerador, el cambio PDK desacopla automáticamente la marcha introducida y el vehículo se desplaza al ralentí en la

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)



## El juego de fuerzas es mejor que la constante medición de las mismas.

### El Porsche Traction Management (PTM).

Se puede tener mucha fuerza y, sin embargo, no mover nada con ella. Sólo aquel que utiliza su fuerza de forma inteligente avanzará de verdad. Casi nos gustaría decir que nos resulta tan fácil como jugar.

El Porsche Traction Management (PTM) de desarrollo avanzado se equipa de serie en todos los modelos 911 Carrera de tracción total. Está compuesto por una tracción total activa con un embrague multidisco de regulación electrónica gestionado por campos característicos, el diferencial automático de freno (ABD) y el control de tracción (ASR).

El embrague multidisco de gestión electrónica regula la distribución de la fuerza motriz entre el eje trasero de tracción permanente y el eje delantero.

Por medio de la vigilancia constante del estado de marcha se puede reaccionar a las más variadas situaciones: una serie de sensores controla, entre otras cosas, de forma continuada las revoluciones de las 4 ruedas, la aceleración longitudinal y transversal del vehículo, así como el ángulo de viraje.

Si, por ejemplo, las ruedas traseras hacen un amago de derrape al acelerar, el embrague multidisco interviene con mayor intensidad y distribuye más fuerza motriz hacia delante. Además, el ASR impide que las ruedas derrapen adaptando oportunamente la potencia del motor. En tramos de curva sólo llega a las ruedas delanteras la fuerza motriz suficiente como para garantizar una estabilidad lateral óptima. El indicador del sistema de tracción total muestra en el cuadro de instrumentos la distribución actual de las fuerzas de propulsión.

De este modo el PTM, en colaboración con el Porsche Stability Management (PSM), asegura en cualquier circunstancia de circulación la distribución adecuada de la tracción para una excelente progresión: tanto en largas rectas como en curvas cerradas o sobre firmes con diferentes valores de fricción.



«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: la construcción. 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 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 los modelos 911 Carrera S.

Pero la deportividad puede incrementarse aún más: con el paquete Sport Chrono opcional. Brinda euforia con la simple pulsación de una tecla. Y 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.

La estructura de bastidor innovadora del 911 cumple 2 requisitos relevantes a nivel de la construcción: en primer lugar, una gran dinámica de conducción gracias a la rigidez torsional extrema de la carrocería. En segundo lugar, un peso reducido del vehículo, sobre todo gracias a la arquitectura ligera inteligente.

Detengámonos de forma más precisa en el segundo punto. El uso de una tecnología moderna de unión hace posible la utilización de materiales específicos precisamente allí donde se precisan.

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.

La elevada eficiencia del material reduce el peso total y el consumo.

Esta estructura mixta inteligente significa para usted menos peso y un gran confort en conducción gracias al extraordinario comportamiento de vibración y a la fuerza de adhesión especialmente elevada de los materiales, así como una resistencia torsional dinámica superior y unas características de conducción especialmente deportivas.

La batalla larga 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, 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

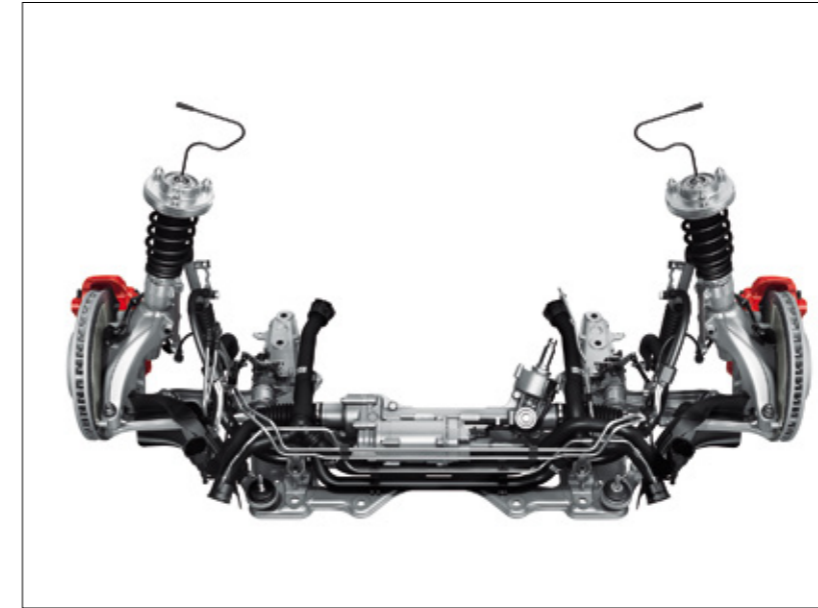
soberbia maniobrabilidad y una basculación reducida del eje delantero durante la frenada. El gran ancho de vía en el eje delantero proporciona un comportamiento en viraje optimizado.

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

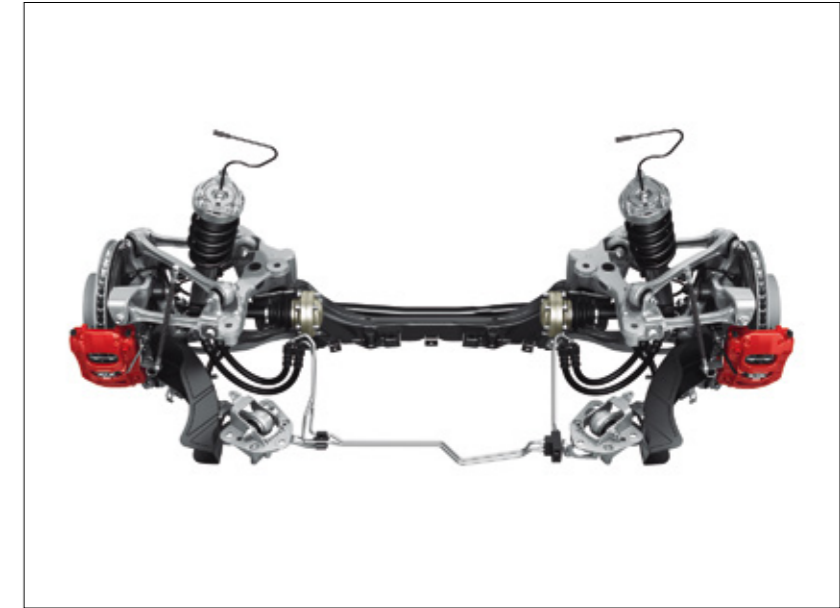
optimizada para la suspensión longitudinal reduce los balanceos y cabeceos al acelerar e incrementa el confort. Las columnas de suspensión en arquitectura ligera del eje trasero incrementan adicionalmente la agilidad.

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 atribuyen una gran importancia a una tecnología de capota inteligente e innovadora. El estado actual: una capota de tela flexible compuesta por una luneta trasera de vidrio fija y tres elementos portantes de magnesio integrados. Éstos hacen que la capota sea una estructura muy sólida y especialmente ligera.

Otra ventaja más: la capota es muy lisa y tersa. La tela queda estrechamente ceñida y la línea de diseño es muy elegante. ¿Pura apariencia? Sí, si se omite el coeficiente aerodinámico singularmente bajo.

Por ejemplo, en los modelos 911 Carrera Cabriolet es de solo 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 capota tiene lugar eléctricamente, pulsando la tecla de la consola central o con la llave del vehículo. Se abre y cierra en apenas 13 segundos en cada caso, con velocidades inferiores a 50 km/h. El plegado de la

capota es en forma de Z, 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 seguido un camino especial: a través del túnel de viento. Los modelos 911 Carrera Cabriolet incorporan de serie un panel cortavientos eléctrico. Permite conducir con la capota abierta y

sin rastro de turbulencias. Con un mínimo ruido producido por el viento.

¿El montaje y desmontaje del panel cortavientos? No en el 911. Está integrado directamente en la carrocería, detrás del conjunto 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 velocidades de hasta 120 km/h. 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 2 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.

Para una regulación eficiente, un gran número de sensores en el 911 registran los movimientos de la carrocería, como al acelerar con fuerza o frenar bruscamente, o bien al circular sobre firmes irregulares. 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 los modelos 911 Carrera Coupé en combinación con llantas de 20 pulgadas y el Porsche Torque Vectoring (PTV) o el Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus): el 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 por primera vez en los modelos 911 Carrera, 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 Carrera: con el sistema opcional de regulación del chasis Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC). Su efecto: el vehículo se planta aún mejor y de forma más deportiva sobre la carretera.

El PDCC es un sistema para la estabilización lateral activa. Contrarresta los movimientos de inclinación lateral del vehículo en los tramos de curva. 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 pautas en cuanto a prestaciones, confort de conducción y diversión al volante. En el 911, las cosas toman el camino «habitual», precisamente a la manera Porsche.



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

**La servodirección electromecánica.**

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 servodirección electromecánica. 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 sólo 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 Plus.**

Esta servodirección Plus, 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.****El botón SPORT.**

Con el botón SPORT de serie puede elegir entre un ajuste confortable y otro deportivo: pulsando 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 paquete Sport Chrono.**

Disponible opcionalmente: el paquete Sport Chrono 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 el botón SPORT PLUS. Un indicador adicional en el volante o en el cuadro de instrumentos señala la activación de los botones SPORT y del Launch Control (asistente de salida).



¿Qué cambia en la modalidad SPORT PLUS? El Porsche Active Suspension Management (PASM) y el Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC), opcional en los modelos 911 Carrera S, se activan en la modalidad SPORT PLUS y proporcionan una amortiguación más deportiva y un viraje más directo en las curvas, todo lo cual mejora sustancialmente el contacto con la carretera.

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 paquete Sport Chrono incluye otras 2 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 central del paquete Sport Chrono: el cronómetro en el salpicadero para la visualización, el almacenamiento y la 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 acumulado y los respectivos tiempos por vuelta alcanzados.

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

#### Los apoyos dinámicos del motor.

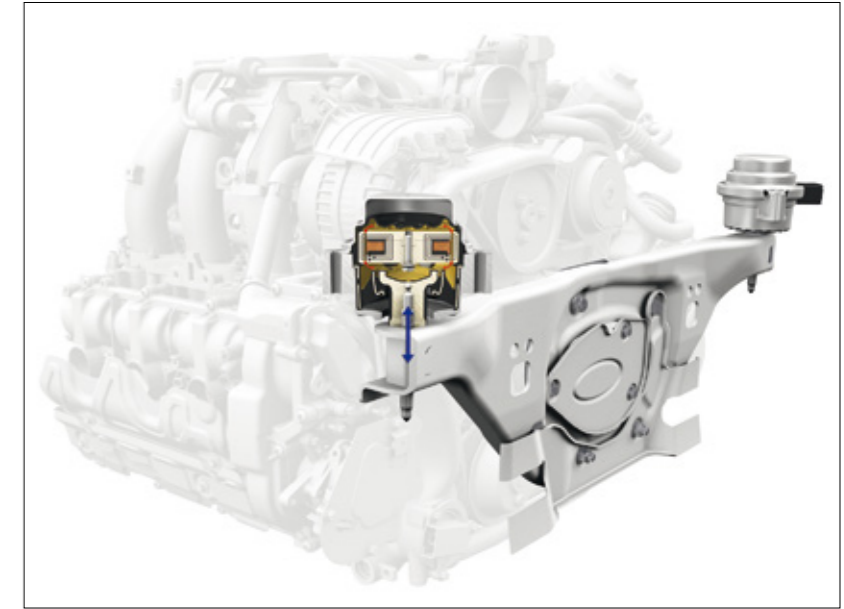
No, con el 911 no tiene que correr necesariamente en circuitos. Pero puede hacerlo, hoy más que nunca. El argumento deportivo: los apoyos dinámicos del motor como elementos integrantes del paquete Sport Chrono.

El sistema, regulado electrónicamente, minimiza las oscilaciones y vibraciones perceptibles de todo el tren propulsor, 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. Y, con un estilo de conducción moderado, el confort de marcha aumenta gracias a la configuración más blanda de los apoyos dinámicos del motor.



### Las ruedas.

Los modelos 911 Carrera calzan de serie unas llantas 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. En los modelos de tracción total son más anchos, con unas dimensiones de 295/35 ZR 19.



Rueda Carrera de 19 pulgadas (de serie en los modelos 911 Carrera)



Rueda Carrera S de 20 pulgadas (de serie en los modelos 911 Carrera S)

Los modelos S equipan de serie ruedas Carrera S de 20 pulgadas de aleación ligera. Su estética es deportiva y dinámica. Debido a su mayor potencia, los neumáticos son algo más anchos: 245/35 ZR 20 delante, 295/30 ZR 20 detrás. Los neumáticos traseros de los modelos de tracción total detrás: 305/30 ZR 20.

Las ruedas sobredimensionadas mejoran el confort de conducción y las prestaciones sobre el circuito de competición. La resistencia de rodadura, la distancia de frenado en seco y el peso de los neumáticos son comparativamente bajos, lo que disminuye el consumo.

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

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

El sistema de control de presión de neumáticos (RDK) de serie 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. Puede comprobar en cualquier momento la presión de los cuatro neumáticos en el cuadro de instrumentos.

### El Porsche Stability Management (PSM).

Los modelos 911 Carrera 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 paquete Sport Chrono opcional, el PSM interviene más tardíamente y 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.



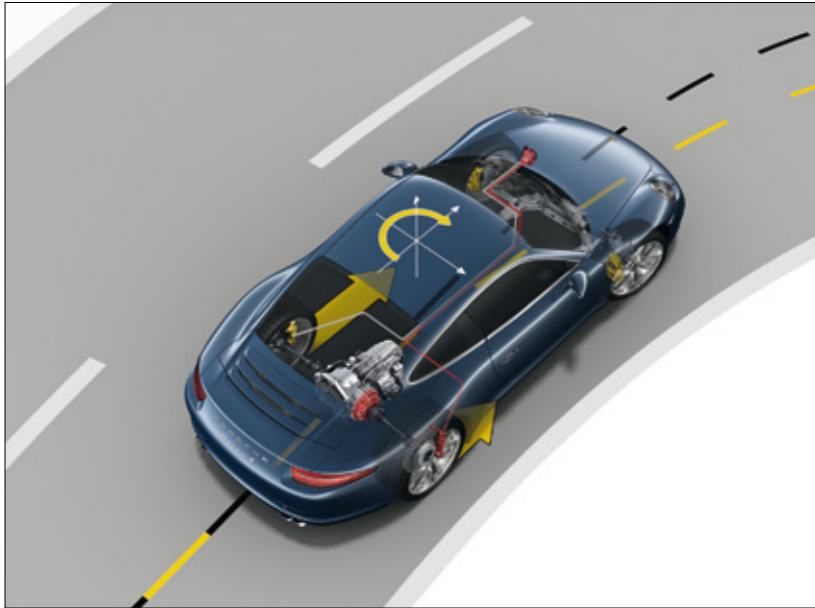
911 Carrera 4 Cabriolet con llantas Carrera Classic de 20 pulgadas



Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO<sub>2</sub> y categorías de eficiencia en las páginas 141/143.

**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).**



Disponibles como opción para los modelos 911 Carrera y de serie en los modelos S: el PTV en combinación con la 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 un bloqueo transversal del eje trasero. En el PTV está regulado 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.

En los modelos básicos del 911 Carrera se emplean mordazas fijas de aluminio de 4 émbolos en arquitectura monobloque anodizadas en negro en los ejes delantero y trasero. El diámetro de los discos de freno es de 330 mm delante y detrás.

En los modelos S hemos adaptado tanto las dimensiones de los frenos como el número de émbolos de freno a sus superiores prestaciones. Por eso equipan mordazas fijas de aluminio de 6 émbolos en arquitectura monobloque delante y mordazas 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 prestaciones de freno superiores y una gran estabilidad.

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

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 reduce la fuerza de accionamiento necesaria y mejora la respuesta.

En los modelos S, las aletas de refrigeración de los frenos favorecen una refrigeración aún mejor de los discos de freno.



Sistema de frenos de serie en los modelos 911 Carrera



Sistema de frenos de serie en los modelos 911 Carrera S



**Lo que hemos aprendido de más de 30.000 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 sus 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, por ejemplo, en los vehículos de Porsche Mobil 1 Supercup. Los discos de freno cerámicos perforados del sistema PCCB tienen en el 911 Carrera un diámetro de 350 mm delante y detrás, para ofrecer una mayor potencia de freno.

La utilización de mordazas de freno de aluminio de 6 émbolos en arquitectura monobloque esmaltadas en amarillo en el eje delantero y mordazas de freno de aluminio de 4 émbolos en arquitectura monobloque en el eje trasero, proporcionan una presión de frenado elevada y, sobre todo, constante.

En particular, al ser sometidos a una intensa sollicitación se alcanzan las condiciones óptimas para unas distancias de frenado menores. 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.

Estos factores no solo repercuten positivamente en las prestaciones y el consumo; además, reducen fundamentalmente la masa en rotación no suspendida.

Como consecuencia, se logra un mejor agarre y un mayor confort de marcha y rodadura, sobre todo por carreteras de firme irregular.

Además del volumen de mantenimiento regular en el marco de los intervalos de mantenimiento estándar, se necesita ejecutar trabajos de mantenimiento adicionales en caso de utilizar el vehículo en el circuito de competición.



Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO<sub>2</sub> y categorías de eficiencia en las páginas 141/143.



### El freno de estacionamiento eléctrico.

El 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 4 ruedas durante un breve periodo, evitando así que el vehículo ruede hacia atrás.

### Los airbags.

La avanzada tecnología de airbags de los modelos 911 Carrera: 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, ade-

más 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 ahora no solo mucho antes, sino también de forma más precisa.

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.

De esta manera, una eventual colisión no solo se detecta y evalúa antes, sino además con mayor precisión.

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

Tanto en versión Coupé como Cabriolet, el 911 está equipado de serie con el

sistema Porsche Side Impact Protection System (POSIP). Está 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 diez litros en el airbag torácico y

de quince 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.



Diseño de iluminación nocturna del frontal



Diseño de iluminación nocturna de la zaga

De serie en los modelos 911 Carrera: faros Bi-Xenón con sistema limpia-lavafaros y regulación dinámica del alcance del haz. Las luces del frontal incluyen los intermitentes realizados en tecnología de diodos luminosos, la luz diurna y la luz de posición. Además el equipamiento de serie comprende un asistente de luz de carretera.

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, así como para la franja de pilotos traseros de los modelos de tracción total, 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. El sistema de alumbrado dispone de un dispositivo automático de desconexión, así como de la función de bienvenida a casa.

### 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. El control de luz de cruce en función de la velocidad forma parte del PDLS al igual que las luces de visibilidad reducida.

### Faros LED con Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS+).

Alta seguridad combinada con un diseño deportivo: opcionalmente, los faros LED están disponibles con PDLS+. 4 LED de alumbrado diurno y un aro luminoso de LED están integrados en la carcasa de los faros. Eficiente y con una larga

vida útil, la tecnología LED reduce, además, la fatiga en la conducción gracias a su color de luz similar a la luz diurna.

Una particularidad del PDLS+: luz de carretera dinámica. Una cámara reconoce la luz de vehículos precedentes y

que circulan en sentido contrario. Correspondientemente, la luz de carretera dinámica ajusta su alcance de forma continua. Esto significa que usted puede reconocer el trazado de la carretera, a peatones o fuentes de peligro de forma temprana, sin molestar a otros usuarios de la carretera.



Luz de curva del Porsche Dynamic Diseño de iluminación nocturna del frontal 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 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 2 zonas regulables de forma independiente o los ajustes del chasis, por ejemplo. Para ello no necesi-

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

Los materiales son de alta calidad y muy deportivos. Así, el aro del volante, los tiradores de puerta, los reposabrazos y secciones de los asientos son de cuero. Un material acreditado en el deporte del motor: el Alcántara. 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 forma 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

reproducción musical potente con un fascinante sonido ambiental.

La escala más elevada en el 911 la marca, y la 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 una

potencia total de 821 vatios. 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 5 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.

El cuadro de instrumentos con su 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 trayecto o el consumo promedio, por ejemplo. Además, representa el mapa del sistema de navegación, proporciona indicaciones de advertencia como las del sistema de control de

presión de neumáticos (RDK) o informa, en los modelos 911 Carrera 4, sobre la distribución del par de tracción entre los ejes delantero y trasero. También puede adoptar con él configuraciones personales del vehículo.



Instrumentos del 911 Carrera 4S con cuentarrevoluciones en color plata



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 4 teclas de función

y 2 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 2 ergonómicas teclas deslizantes con las que se puede cambiar de marcha directamente en el volante. Con el paquete Sport Chrono opcional se incorpora un indicador adicional sobre el módulo de airbag, que muestra la activación de SPORT, SPORT PLUS y Launch Control (asistente de salida).

#### 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 2 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 paquete Sport Chrono 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.

#### El aro calefactable.

Opcional en el volante deportivo y en los volantes multifunción: el aro 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 Volante deportivo con levas de cambio



Volante SportDesign

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

### Los asientos.

#### Los asientos deportivos.

Con secciones de cuero son confortables y ofrecen una excelente sujeción en los tramos de curva dinámicos. 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 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 ofre-

cen una mejorada sujeción lateral. Los flancos de la banqueta de asiento y del respaldo están acolchados de forma más deportiva y dura, y ofrecen una mejorada sujeción lateral.

#### 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 4 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, tales 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.

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 4 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. También están incluidos 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 exteriores. A ello se añaden los ajustes del volante, las luces, el limpiaparabrisas, la climatización, el bloqueo de puertas, el PCM (opcional) y el cuadro de instrumentos.



Asiento deportivo Plus adaptable



Asiento deportivo envolvente

Asiento deportivo envolvente, abatido

#### Los asientos deportivos envolventes.<sup>1)</sup>

Disponibles opcionalmente: los asientos deportivos envolventes con respaldos reclinables, airbag torácico integrado y ajuste longitudinal manual. El casco del asiento es de plástico con refuerzos de fibra de vidrio y fibra de carbono, con una superficie en carbono.

#### 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 (salvo los asientos deportivos envolventes). 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.

#### Los asientos traseros.

Confort digno de destacar en un automóvil deportivo: los asientos traseros. La superficie disponible detrás ofrece un espacio de carga adicional. Gracias a los respaldos abatibles los modelos 911 Carrera Coupé, con sus 260 litros, y los modelos 911 Carrera Cabriolet, con sus 160 litros, disponen de suficiente espacio para equipaje en la parte trasera.

#### Asientos para niños.<sup>1)</sup>

La preinstalación de asiento para niños 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.

<sup>1)</sup> En combinación con los asientos deportivos envolventes no deben utilizarse sistemas de retención para niños.

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

## Otros equipamientos de confort.

### La climatización.

De serie en el 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, fuerte.

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 3 portones, sistemas de iluminación o instalaciones de alarma pulsando simplemente un botón.

### 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.

### 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 conducción diurna de diodos luminosos durante un intervalo de tiempo limitado.

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 con regulación de distancia, con Porsche Active Safe (PAS).

Se encuentra disponible opcionalmente y regula la velocidad en función de la distancia que se mantenga con el vehículo precedente. Un sensor de radar vigila la zona de la calzada situada delante del vehículo hasta una distancia de 200 metros.

Ahora el sistema reduce la velocidad de su vehículo disminuyendo la aceleración o bien con una frenada ajustada a la situación de hasta un máximo de 3,5 m/s<sup>2</sup>. El vehículo sigue ahora al que circula por delante con velocidad reducida. Si éste sigue frenando, el control de velocidad con regulador de distancia sigue reduciendo también la velocidad hasta la detención.

Además, para mayor seguridad, el sistema aumenta la disposición de alerta de freno al reconocer una reducción de la distancia con respecto al vehículo precedente, aunque las intervenciones de mayor intensidad en los frenos deben ser ejecutadas por el propio conductor.

Si su carril queda de nuevo despejado, su vehículo acelerará de nuevo lentamente

hasta alcanzar la velocidad originariamente ajustada. En caso de aproximación demasiado rápida al vehículo precedente, el Porsche Active Safe (PAS) le advertirá con una señal acústica y óptica. Además se produce una breve sacudida de freno y, en su caso, se inicia una denominada frenada selectiva, que consiste en la asistencia, dentro de determinados límites, a la frenada previamente iniciada por el conductor.



Sensor de radar del control de velocidad con regulador de distancia



Indicador del control de velocidad con regulador de distancia

### El ParkAssistent.

El ParkAssistent está incluido de serie en los modelos 911 Carrera Cabriolet y disponible opcionalmente en los modelos 911 Carrera Coupé. Con cuatro discretos sensores en la trasera advierte con una señal acústica de la existencia de obstáculos. Unos tonos a intervalos aclaran la distancia con respecto al obstáculo.

### ParkAssistent delantero y trasero.

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

### La cámara de marcha atrás.

La cámara de marcha atrás, disponible opcionalmente (solo en combinación con el ParkAssistent delantero y trasero, así como el sistema de audio CDR Plus o el PCM), facilita el aparcamiento y la maniobra en marcha atrás con gran precisión con la imagen de cámara con líneas de guía dinámicas que muestran el recorrido con la posición actual del volante en la pantalla central.

### Los retrovisores exteriores y el retrovisor interior.

Los retrovisores exteriores regulables eléctricamente forman parte del equipamiento de serie. Con carácter opcional hay disponibles retrovisores exteriores plegables eléctricamente 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.

Opcional para todos los modelos 911 Carrera Coupé: el techo corredizo/levadizo ajustable eléctricamente. Se abre hacia fuera, con lo cual la libertad de movimiento a la altura de la cabeza no se ve limitada. Otra ventaja más: gracias a su construcción especial se obtiene una apertura de gran superficie.

### Techo corredizo/levadizo eléctrico de vidrio.

El techo corredizo/levadizo de vidrio de seguridad monolaminar tintado, ajustable eléctricamente, se encuentra disponible opcionalmente. La persiana de protección solar integrada, de accionamiento eléctrico, reduce la radiación solar no deseada. Se encuentra disponible en 5 colores diferentes. El tipo constructivo, la libertad de movimientos a la altura de la cabeza y la superficie de apertura del techo de vidrio es idéntica a la del techo corredizo/levadizo normal. Con una sola diferencia: la sensación de conducir un descapotable se percibe desde el primer momento incluso con el techo cerrado.



### El maletero.

La capacidad del maletero de los modelos 911 es de 145 litros, 125 litros en los modelos 911 Carrera de tracción total. El maletero está revestido por completo con materiales resistentes a los arañazos.

### El sistema de transporte de techo.

Disponible como opción para los modelos Coupé: el soporte básico de aluminio. Está optimizado aerodinámicamente, es muy ligero y sencillo de montar. Se pueden fijar el portaequipajes hermético, los portabicicletas o los soportes para esquís y tablas de snowboard. Su capacidad de carga es de hasta 75 kg.

### Porsche Entry & Drive.

Con el Porsche Entry & Drive opcional puede dejar guardadas las llaves del vehículo en el bolsillo. Solo con abarcar el tirador de la puerta con la mano o acercar la mano al carenado delantero entre la insignia Porsche y la matrícula, 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 arranca y se 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 el inmovilizador 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 regiones 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.

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®.

### El Sound Package Plus.

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

### El sistema de audio CDR Plus.

Opcionalmente está disponible el sistema de audio CDR Plus. Todas las funciones se pueden manejar mediante la pantalla táctil a color de 7 pulgadas y alta resolución, o bien con el volante multifunción opcional.

La radio con doble sintonizador recibe tanto la señal digital como la analógica, y busca siempre la recepción ideal. El reproductor de discos CD/DVD sencillos reproduce, además de discos CD de audio, también música en formato MP3, así como discos DVD de audio y vídeo.

Los lápices de memoria USB, reproductores de MP3, dispositivo iPod® o iPhone® se pueden conectar directamente a través de una conexión USB. Tendrá inmediatamente a su disposición su colección de música, sus podcasts o sus audiolibros. Gracias a la representación en Cover-Art están organizados de forma sinóptica.

Los aparatos USB conectados se pueden controlar por medio del CDR Plus o el volante multifunción opcional. A través de una interfaz AUX adicional se pueden conectar otras fuentes de audio externas, que en ese caso se manejan por medio del propio aparato.

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

El Porsche Communication Management (PCM) se encuentra disponible con carácter opcional para 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 en color de 7 pulgadas y alta resolución de 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.



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

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 6 discos CD o DVD.

Con la interfaz universal de audio (USB) en la guantera puede conectar su iPod® o cualquier otra fuente discrecional de audio, también para cargarla. 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, mediante la conexión USB puede descargarse los datos del indicador de rendimiento del paquete Sport Chrono, así como del libro de rutas electrónico. También puede transferir hasta 5.000 temas (40 GB) en formato MP3 al disco duro interno (el denominado Jukebox) del PCM y reproducirlos desde allí.

El sistema reconoce y reproduce podcasts y audiolibros, y permite visualizar imágenes en Cover-Art.

El módulo de navegación del PCM con disco duro de alta velocidad le permite escoger entre la vista cartográfica perspectiva y la bidimensional. En algunas áreas también es posible la representación en 3D del terreno del entorno con el mapa satelital superpuesto, así como la representación en 3D de 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 módulo de navegación ofrece además el cálculo dinámico de la ruta hacia el destino teniendo en cuenta los mensajes de tráfico oficiales (TMC), así como los sensores adicionales de flujo de tráfico (TMC Pro).<sup>1)</sup>

### La radio digital.

La radio digital opcional permite la recepción de radioemisoras que emitan en señal digital y dispone de un doble sintonizador DAB. Conmuta automáticamente entre la señal digital y la analógica, y proporciona una recepción óptima de la emisora seleccionada.

### 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 CDR Plus o en el PCM y mantener una conversación telefónica por medio del dispositivo de manos libres. O, de manera aún más cómoda, con la conexión Bluetooth® de su teléfono móvil a través de SIM-Access Profile (SAP). Tras el acoplamiento automático se desconecta la antena de su teléfono móvil con el fin 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 también, dependiendo del teléfono móvil, a través del CDR Plus o 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 CDR Plus o el PCM hace de dispositivo manos libres y el teléfono móvil se puede mantener oculto.

Puede equipar opcionalmente el módulo telefónico con un auricular de mando inalámbrico Bluetooth®, 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.

### 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. También en este caso se puede mantener guardado el teléfono móvil. Sin embargo, a través del sistema de audio CDR, CDR Plus 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.

### 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. El mando por voz comprende la introducción ininterrumpida de direcciones de destinos de

navegación, entradas de la agenda telefónica o nombres de emisoras de radio. 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.

### El indicador de límite de velocidad.

El indicador de límite de velocidad informa al conductor acerca de las limitaciones de velocidad, así como de las prohibiciones

de adelantamiento y sus levantamientos, que son captados por medio de una cámara. Su representación tiene lugar en la pantalla TFT a color del cuadro de instrumentos y en la pantalla del PCM. Si, por ejemplo, a causa de lluvia intensa o debido a la oscuridad circundante, no se detectara una señal de tráfico, se visualizará automáticamente la limitación de velocidad almacenada en el módulo de navegación. La ventaja para usted: que puede concentrarse mejor en el tráfico.

### El sintonizador de TV.

Un sintonizador de TV disponible discrecionalmente permite recibir la señal de televisión analógica y digital (DVB-T)<sup>2)</sup> de emisiones no codificadas, 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.



El indicador de límite de velocidad

<sup>1)</sup> TMC Pro está disponible en Alemania, Austria y Suiza.  
<sup>2)</sup> En codificación MPEG-2.



Sintonizador de TV

### Los servicios en línea.

Con la App Aha-Radio, disponible gratuitamente, puede escuchar a través de su teléfono smartphone en el PCM la radio por internet, así como reproducir news feed, podcast y revistas de audio. Además, puede consultar información local, p. ej. la información meteorológica. También es posible la búsqueda de «puntos de interés» para adoptarlos como destinos de navegación. La recepción de los contenidos de internet tiene lugar a través de su smartphone, el mando mediante el PCM. Los servicios en línea solo se pueden utilizar en combinación con la interfaz universal de audio de serie (iPhone®) o la preinstalación de telefonía móvil y el módulo telefónico (terminales Android®) opcionales. La aplicación (App) Aha-Radio se puede conseguir en iTunes® y en Google Play®.<sup>11</sup>

<sup>11</sup> Para utilizar los servicios de Aha-Radio con el módulo telefónico opcional se debe activar en el PCM la función HFP.

### Quien busca el desafío deportivo no debería renunciar a la banda sonora apropiada.

### 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 ello, el sistema de sonido envolvente opcional de BOSE® ha sido desarrollado específicamente para el 911 y adaptado de forma óptima a la acústica específica de su habitáculo interior.

El sistema cuenta con ocho canales de amplificación. Doce altavoces, con un resistente altavoz de graves de altas prestaciones de 100 vatios (subwoofer activo) patentado, proporcionan una configuración de sonido muy equilibrada y transforman el 911 en una auténtica sala de conciertos. Una sala extremadamente rápida. Su potencia total: 445 vatios.

En combinación con el sistema de audio CDR Plus o 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 energético, así como una fascinante experiencia acústica espacial de 360°.

Aplausos.



## Una ópera en un mundo plagado de ruido sin sentido.

### 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, 12 altavoces con caja de resonancia de bajos activa con amplificador Class-D de 300 vatios, más de 1.340 cm<sup>2</sup> de super-

ficie 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 los modelos 911 el subwoofer patentado de estructura bruta que sustituye a los altavoces 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.

Para una reproducción de agudos inconfundiblemente refinada, clara y de volumen sin distorsiones se emplearon altavoces de agudos de cinta (Air Motion Transformer, AMT). 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.

Aplausos.





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

## ¿Nuestro momento más emocional entre la salida y la línea de meta?

Más de 60 años.

### El automovilismo de competición Porsche.

Luchar por cada centésima de segundo apelando a una experiencia de más de sesenta años, eso es automovilismo de competición Porsche. Nuestro estímulo: todos aquellos que nos hacen avanzar aportando auténtica pasión, desde los pilotos a los ingenieros. En los grandes circuitos de competición de este mundo. Que comparten un sueño común, que se viene materializando y experimentando desde hace generaciones: el sueño de Ferry Porsche, es decir, el sueño de un vehículo tan capaz de obtener victorias en competición como de ofrecer aptitudes para la vida diaria. Y con el que hasta la fecha se han logrado más de 30.000 victorias en competición.

Con el Porsche 956, por ejemplo, uno de los coches de competición de mayor éxito de todos los tiempos. Y aquellos otros que llevan en sus entrañas ese mismo potencial, como el 911 RSR o el 911 GT3 Cup.

Dos vehículos de competición que han triunfado en carreras sobre circuitos de competición y carreras de larga distancia. Cuyos éxitos son equiparables a los de la marca en su conjunto: hasta ahora el departamento de competición de Porsche ha construido más de 3.000 vehículos de competición, más de mil de los cuales continúan corriendo hoy en día. Toman la salida en eventos deportivos populares y en competiciones de

élite, entre otras la competición GT americana o en los veinte campeonatos de marca, como la Porsche Carrera Cup de Alemania y la Porsche Mobil 1 Supercup. Siempre con nuevas metas, como la vuelta a la punta del automovilismo de competición internacional: la FIA World Endurance Championship y su evento culminante, las 24 Horas de Le Mans. Allí tomará la salida, en la categoría máxima, un vehículo de competición LMP1 de nueva construcción, al objeto de dar continuidad a la serie de dieciséis victorias globales en el departamento de Sarthe.

Pero para Porsche cuenta más lo que se gana en experiencia que obtener un puesto en el podio de los ganadores. Lo que se gana en ideas. En visiones.

Porque Porsche practica el automovilismo de competición por principio. No por el prestigio. Los conocimientos que se extraen del circuito de competición acaban repercutiendo en la producción en serie en forma de principios constructivos y de ensayo.

Como ha ocurrido con la sobrealimentación turbo por gases de escape o la caja de cambios de doble embrague (PDK). Esta proximidad entre el circuito y la carretera es única. Permite a cualquier cliente Porsche participar en competiciones, de forma directa o indirecta. Le permite percibir qué es lo que nos estimula. Ayer, hoy y mañana: alma. Principios. Visión.





### 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.

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 de los clientes. Porsche suministra vehículos listos para competir y presta asistencia a las escuderías privadas de formas muy diversas: desarrollo avanzado, servicio de asistencia técnica y participación de pilotos de fábrica.

Ya sea en la FIA World Endurance Championship, en las 24 Horas de Le Mans, en la United SportsCar Championship o en los campeonatos nacionales GT, las escuderías privadas

de Porsche obtienen con regularidad títulos y campeonatos. Y, desde 2013, Porsche vuelve a participar en la competición por marcas en el mundo entero. La Porsche Mobil 1 Supercup.

Un campeonato de marca se convierte en un evento internacional del automovilismo de competición. Desde 1993 la Porsche Mobil 1 Supercup forma parte del Campeonato del Mundo de Fórmula Uno de la FIA, como única serie de competición Gran Turismo. Todos los vehículos reciben asesoramiento de escuderías profesionales, que compiten en el campeonato con 2 o 3 coches de competición. Los eventos tienen lugar principalmente en el contexto del Grand Prix europeo. La distancia de competición ronda los 70 kilómetros. Y los pilotos lo dan todo en cada metro, tanto los más experimentados como los prometedores nuevos talentos. Al fin y al cabo, les aguardan nuevos desafíos: la carrera en la competición GT, por ejemplo.

### Las Porsche Carrera Cup.

De pionera a tradición. Las Porsche Carrera Cups se celebran en el mundo entero, en el marco de la máxima serie de competiciones nacionales. En Alemania, por ejemplo, en la DTM. Con una tradición de más de 20 años: junto a las Porsche Carrera Cup de Alemania que se celebraron por primera vez en 1990, entretanto se han consolidado otras siete Porsche Carrera Cups en Francia, Gran Bretaña, Escandinavia, Italia, Japón, Asia y Australia. Con carreras prácticamente cada fin de semana de la temporada de automovilismo de competición.

### Las GT3 Cup Challenges.

El acceso al automovilismo de competición semiprofesional. Las carreras se celebran, entre otros países, en Australia, Brasil, Europa Central, Gran Bretaña, Japón, Escandinavia, Suiza, EE UU, Canadá y Oriente Medio. Estas competiciones se rigen por el reglamento de la Porsche Carrera Cup de Alemania. El requisito para poder participar es disponer de una licencia nacional.

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

**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. En áreas de formación y circuitos de competición nacionales e 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 más información en el teléfono +49 (0)711 911-23364 o en [www.porsche.de/sportdrivingschool](http://www.porsche.de/sportdrivingschool)

**Porsche Sports Cup.**

En el año 2014 la Porsche Sports Cup comienza su décima temporada. Seis eventos en cinco circuitos de competición, entre ellos también circuitos conocidos por la Fórmula Uno como Nürburgring, Hockenheimring y el circuito de Spa-Francorchamps. La Porsche Sports Cup ofrece automovilismo de competición

y emociones de primera calidad. 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 vehículo Porsche modificado para la competición deportiva.

Encontrará más información en el teléfono +49 (0)711 911-12359 o en [www.porschesportscup.de](http://www.porschesportscup.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 640 clubes repartidos por más de 75 países que cuentan con alrededor de 181.000 socios.

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



Porsche Sport Driving School



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. 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 de combustible, emisiones de CO<sub>2</sub> y categorías de eficiencia en las páginas 141/143.



### 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 DFI, VarioCam Plus y la navegación a vela en combinación con el cambio PDK opcional.

Por otra parte, los nuevos catalizadores desarrollados para el 911 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 motivos técnicos y ecológicos. 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 resumen: hoy en día, cerca del 95% del 911 puede ser reciclado.

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 911, están concebidos para combustible con una proporción del 10% de etanol, para el «E10», por ejemplo. 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.

Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO<sub>2</sub> y categorías de eficiencia en las páginas 141/143.



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



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

### La oferta de personalización.

El equipamiento de serie de los 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.

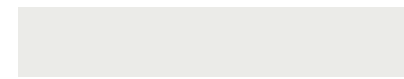
Encontrará una información más detallada al respecto en las páginas siguientes y en la lista de precios.

Además existen otras posibilidades más para configurar su 911 de forma algo más personalizada: 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 su 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



Amarillo Racing



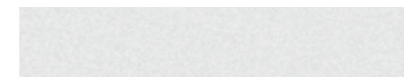
Rojo Guardia



Negro



**Colores metalizados de exterior.**



Blanco Carrara Metalizado<sup>1)</sup>



Plata Rodio Metalizado



Azul Zafiro Metalizado



Azul Oscuro Metalizado



Caoba Metalizado



Marrón Antracita Metalizado



Gris Ágata Metalizado



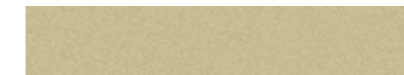
Negro Basalto Metalizado<sup>1)</sup>



**Colores especiales de exterior.**



Plata GT Metalizado



Oro Lima Metalizado



**Colores de la capota.**



Rojo



Marrón



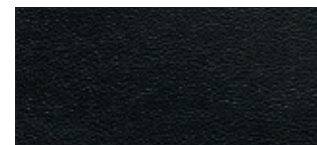
Azul



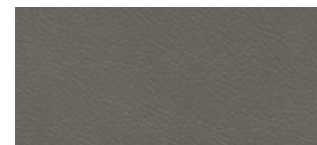
Negro

<sup>1)</sup> No disponible antes de 06/2014.

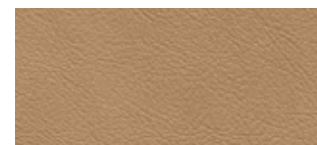
**Colores de serie de interior.**  
**Cuero sintético/cuero<sup>1)</sup>/**  
**esmalte flexible<sup>2)</sup>**  
**Colores de interior.**



Negro



Gris Platino



Beige Luxor

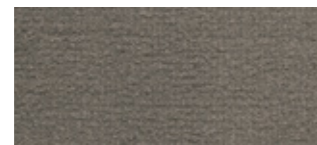


Azul Yate

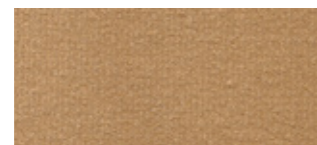
**Moqueta.**



Negro



Gris Platino

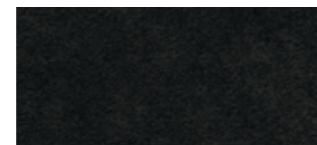


Beige Luxor

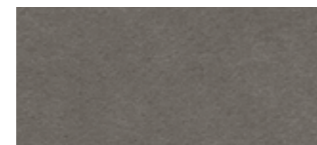


Azul Yate

**Galería interior.<sup>3)</sup>**



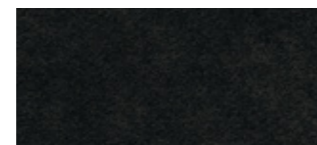
Negro



Gris Platino



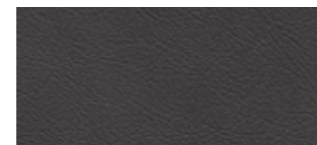
Beige Luxor



Negro

**Color especial de interior.<sup>1)</sup>**

**Cuero/Esmalte flexible<sup>2)</sup>**  
**Color de interior.**



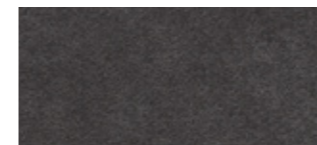
Gris Ágata

**Moqueta.**



Gris Ágata

**Galería interior.<sup>3)</sup>**



Gris Ágata

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.

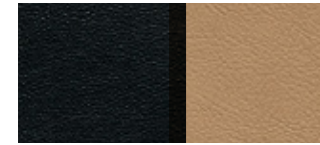
<sup>3)</sup> Galería interior en Alcántara (modelos Coupé), galería interior en tela Negra (modelos Cabriolet).



Equipamiento de cuero en Beige Luxor

**Interior bicolor.<sup>1)</sup>**

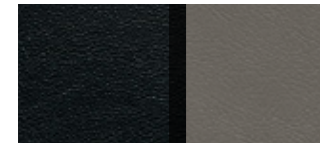
**Cuero/Esmalte flexible<sup>2)</sup>**  
**Colores de interior.**



Negro – Beige Luxor



Gris Ágata – Gris Pebble



Negro – Gris Platino



Negro – Rojo Garnet

**Moqueta.**



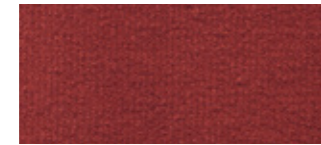
Beige Luxor



Gris Pebble

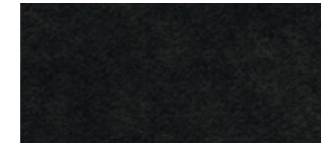


Gris Platino



Rojo Garnet

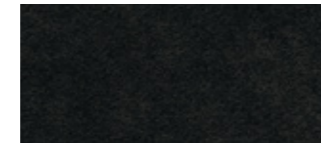
**Galería interior.<sup>3)</sup>**



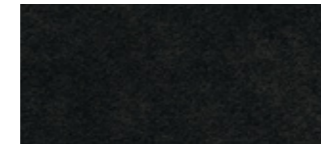
Negro



Gris Ágata



Negro



Negro

**Interior Cuero natural<sup>1)</sup>**

**Cuero/esmalte flexible<sup>2)</sup>**  
**Color del interior.**



Espresso



Rojo Garnet



Espresso – Cognac

**Moqueta.**



Espresso



Rojo Garnet



Cognac

**Galería interior.<sup>3)</sup>**



Espresso



Negro



Espresso

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, túnel central parte trasera.

<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 Alcántara (modelos Coupé), galería interior en tela Negra (modelos Cabriolet).



Equipamiento de cuero en Espresso-Coñac



Faros LED con Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS+)



Limpialuneta

Denominación	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	Núm. I	Página
<b>Exterior.</b>										
Pintura metalizada	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Code	120
Colores especiales	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Code	121
Colores personalizados	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Code	
Molduras de las ventanillas laterales en Aluminio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	559	
Porsche Dynamic Light System (PDLS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	603	81
Faros LED con Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS+)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	602	81
Porsche Entry & Drive	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	625	94
Sin denominación de modelo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	498	
Anagrama «911»	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	911	
ParkAssistent trasero	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	635	92
ParkAssistent delantero y trasero	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	636	92
ParkAssistent delantero y trasero con cámara de marcha atrás	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	638	92
Limpialuneta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	425	126

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	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	Núm. I	Página
<b>Exterior.</b>										
Luna de parabrisas con franja parasol verde	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	567	
Retrovisores exteriores e interior con dispositivo antideslumbrante automático y sensor de lluvia integrado	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	P13	92
Retrovisores exteriores plegables eléctricamente, incluida iluminación zonal de las puertas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	748	92, 127
Retrovisor exterior SportDesign	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	529	127
Techo corredizo/levadizo eléctrico	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	651	92
Techo corredizo/levadizo eléctrico de vidrio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	653	93
Soporte básico del sistema de transporte de techo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	549	94, 127

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



Retrovisor exterior SportDesign



Soporte básico del sistema de transporte de techo



Sistema de escape deportivo



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)

Denominación	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	Núm. I	Página
<b>Motor, caja de cambios y chasis.</b>										
Cambio Porsche Doppelkupplung (PDK, 7 velocidades)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	250	48
Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	450	76, 128
Porsche Active Suspension Management (PASM)	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	475	60
Chasis deportivo PASM (-20 mm) sólo en combinación con PTV/PTV Plus y llantas de 20 pulgadas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	030/031	61
Distintivo con anagrama «PDCC» en tecla PASM	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	031/352	62
Porsche Torque Vectoring (PTV) en combinación con caja de cambios manual, incl. bloqueo transversal mecánico del eje trasero	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	220	70
Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) en combinación con cambio PDK opcional, incl. bloqueo transversal electrónico del eje trasero	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	221	70
Servodirección electromecánica	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	658	64
Paquete Sport Chrono	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	639/640	65
Sistema de escape deportivo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	176	44

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

Denominación	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	Núm. I	Página
<b>Ruedas.</b>										
Llanta Carrera S de 20 pulgadas	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	423	68
Llanta Carrera Classic de 20 pulgadas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	427	68
Llanta SportDesign de 20 pulgadas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	428	
Llanta 911 Turbo de 20 pulgadas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	429	129
Llanta SportTechno de 20 pulgadas con insignia Porsche a color	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	XRT	129
Tapabujes con insignia Porsche a color	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	446	129

Tipo de neumático	Tamaño	Consumo de combustible/ Resistencia a la rodadura	Adherencia con humedad	Ruido de rodadura externo* (clase)	Ruido de rodadura externo (dB)
Neumáticos de verano	235/40 ZR 19	E	B		68
	285/35 ZR 19	E	C		70
	295/35 ZR 19	E	B		71
	245/35 ZR 20	F	A		71
	295/30 ZR 20	E	A		74
	305/30 ZR 20	E	A		74

Por motivos técnicos de logística y producción no es posible el pedido concreto de una determinada marca de neumáticos.  
\* Ruido de rodadura reducido, Ruido de rodadura moderado, Ruido de rodadura elevado.



Llanta 911 Turbo de 20 pulgadas



Rueda SportTechno 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	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	Núm. I	Página
<b>Interior.</b>										
HomeLink® (apertura de portón de garaje de programación discrecional)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	608	90
Control de velocidad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	454	90
Control de velocidad con regulador de distancia, incluido Porsche Active Safe (PAS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	456	91
Indicador de límite de velocidad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	631	99
Preinstalación del Porsche Vehicle Tracking System (PVTS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	674	95
Paquete de iluminación de diseño	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	630	90
Asientos deportivos completamente eléctricos (14 posiciones eléctricas) con paquete de memoria, incl. regulación eléctrica de la columna de dirección	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	P06	88, 130
Asientos deportivos Plus (4 posiciones eléctricas)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	P05	88, 130
Asientos deportivos Plus adaptables (18 posiciones eléctricas) con paquete de memoria, incl. regulación eléctrica de la columna de dirección	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	P07	88, 130
Asientos deportivos envolventes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	P03	89
Asientos deportivos envolventes con paquete de memoria, incl. regulación eléctrica de la columna de dirección	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	P01	
Calefacción de asiento	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	342	89
Ventilación de asiento	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	541	89
Calefacción de volante	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	345	87

– no disponible     disponible como número I/opción con sobreprecio     de serie     opcional, disponible sin sobreprecio

Denominación	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	Núm. I	Página
<b>Interior.</b>										
Extintor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	509	
Paquete de fumador	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	583	
Alfombrillas <sup>1)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	810	
Fijación ISOFIX para asiento infantil en el asiento del acompañante	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	899	89
Red portaobjetos en el espacio apoyapiés del lado del acompañante	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	581	
Esfera de cuentarrevoluciones en Negro	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	022	
<b>Interior en cuero.</b>										
Sistema de asientos de cuero en color de serie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Code	
Equipamiento de cuero en color de serie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Code	122
Equipamiento de serie en color especial	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Code	122
Equipamiento de cuero en color bitono	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	970	124, 131
Equipamiento de cuero natural	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	998	124, 131
Equipamiento de cuero natural color bitono	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Código	124
Equipamiento de cuero en color personalizado	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Código	
Volante multifunción	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	844	86
Volante SportDesign	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	840	87

<sup>1)</sup> En los equipamientos en cuero bitono, acabado en el color de interior más oscuro.



Equipamiento de cuero en Negro-Rojo Granate



Equipamiento de cuero natural en Espresso



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	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	Núm. I	Página
<b>Audio y comunicación.</b>										
Sistema de audio CDR Plus incl. radio digital	○	○	○	○	○	○	○	○	P25	96
Porsche Communication Management (PCM), incl. módulo de navegación	○	○	○	○	○	○	○	○	P23	97
Libro de rutas electrónico	○	○	○	○	○	○	○	○	641	99
Mando por voz	○	○	○	○	○	○	○	○	671	99
Módulo telefónico	○	○	○	○	○	○	○	○	666	98
Auricular de mando Bluetooth® para módulo telefónico	○	○	○	○	○	○	○	○	669	98
Preinstalación de telefonía móvil	○	○	○	○	○	○	○	○	619	99
Sistema de sonido envolvente BOSE®	○	○	○	○	○	○	○	○	680	101
Sistema de sonido envolvente High-End de Burmester®	○	○	○	○	○	○	○	○	682	102
Cargador de CD, séxtuple	○	○	○	○	○	○	○	○	692	98
Cargador de CD/DVD, séxtuple	○	○	○	○	○	○	○	○	693	98
Sintonizador de TV	○	○	○	○	○	○	○	○	676	99
Servicios en línea	○	○	○	○	○	○	○	○	UN1	100
Radio digital	○	○	○	○	○	○	○	○	691	98

– no disponible   ○ disponible como Núm. I/opción con sobreprecio   ● de serie   □ opcional, disponible sin sobreprecio



## 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.

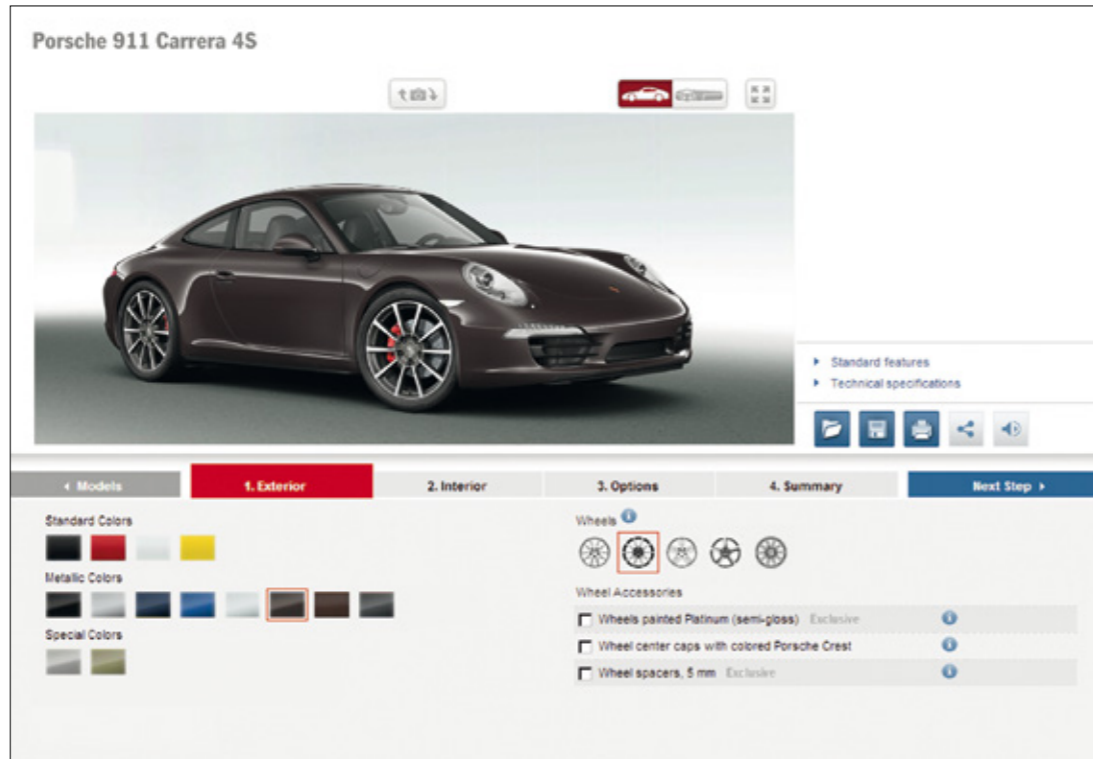
Puede consultar cualquier duda sobre Porsche Exclusive en su Centro Porsche Oficial.

## Porsche Car Configurator.

### La identidad toma forma.

Buen gusto, personalidad, estilo. Usted decide de qué forma el 911 Carrera se adapta mejor a su personalidad. Con el Porsche Car Configurator se puede hacer una idea inmediata del mismo. En su ordenador. Cuatro sencillos pasos son suficientes para componer su Porsche. De este modo puede seleccionar y deseleccionar, de la forma más sencilla, las opciones que desee. El precio es calculado en todo momento de forma directa. ¿La estética? Muy atractiva, gracias a la visualización de todos los equipamientos en 3D. De este modo puede contemplar su configuración desde todos los ángulos, así como guardarla e imprimirla directamente.

El Porsche Car Configurator y más información acerca de la fascinación de Porsche se encuentra en [www.porsche.com](http://www.porsche.com)



## 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 de manera fiable experimentados especialistas, quienes le ofrecerán una gran multiplicidad de servicios, recambios originales, accesorios y complementos de máxima calidad.

### Porsche Exclusive

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

### Porsche Tequipment

El programa de accesorios de Porsche, con el que puede volver a equipar su vehículo de forma completamente personalizada. El programa de productos completo también está disponible online en [www.porsche.com/tequipment](http://www.porsche.com/tequipment) en el buscador de accesorios Tequipment.

### Porsche 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 Travel Club

Experimente la fascinación Porsche con rutas emocionantes, así como hoteles y restaurantes de primera categoría. En todo el mundo. Información a través de +49 (0)711 911-23360. E-mail: [info@porschetravelclub.de](mailto:info@porschetravelclub.de)

### Porsche Sport Driving School

Mejore su seguridad al volante en circuitos de competición internacionales y aprenda a conocer mejor a su Porsche. Información a través de +49 (0)711 911-23364. E-mail: [info@porscheporstdrivingsschool.de](mailto:info@porscheporstdrivingsschool.de)

### Clubes Porsche

Desde 1952 existen 640 Clubes Porsche en todo el mundo, con un total de 181.000 socios, que viven y divulgan los valores y la fascinación de la marca Porsche. Obtendrá más información a través de [www.porsche.com/clubs](http://www.porsche.com/clubs) o +49 (0)711 911-23252.

### Porsche Service

Su interlocutor competente, para todos los modelos actuales de Porsche, así como para clásicos antiguos y modernos. Ya sea para procedimientos de mantenimiento, conservación o reparación.

### Porsche Assistance

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

### Vehículos de re-estreno

#### Porsche Approved

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

### Porsche Financial Services

Atractivas cuotas de leasing, modelos de financiación, seguros o la tarjeta Porsche Card: todos los servicios financieros de Porsche Financial Services GmbH son adecuados al producto, vanguardistas e innovadores.

### «Christophorus»

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

### Porsche Classic

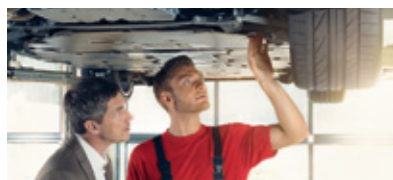
Su socio para piezas originales y reparaciones, y para la restauración de vehículos Porsche clásicos. En [www.porsche.com/classic](http://www.porsche.com/classic) encontrará más información sobre Porsche Classic.

### Museo Porsche

En la sede matriz de Stuttgart-Zuffenhausen, más de ochenta vehículos le conducirán por la impresionante historia de Porsche. Allí se presentan hitos como el 356, el 911 y el 917 en un ambiente único.

### Porsche en Internet

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



Los nuevos catálogos de Porsche Exclusive, Porsche Tequipment, Porsche Driver's Selection y Porsche Driving Experience se encuentran a su disposición en su Centro Porsche Oficial.

abierto al futuro

acabado perfecto

unido a la tradición

# Identidad 911

funcional

apto para el uso diario

agil

fascinante

## Dr. Ing.



## Datos técnicos.

	<b>911 Carrera/911 Carrera Cabriolet</b>	<b>911 Carrera S/911 Carrera S Cabriolet</b>
<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	Eje trasero multibrazo
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) incl. ABS con funciones de freno adicionales	Porsche Stability Management (PSM) incl. ABS 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 con arreglo al método de medición Euro 6 (715/2007/CE, 195/2013/CE y ECE-R 101.01). 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.

<sup>3)</sup> Válido únicamente en los países indicados.

<b>Tara</b>	<b>911 Carrera</b>	<b>911 Carrera Cabriolet</b>	<b>911 Carrera S</b>	<b>911 Carrera S Cabriolet</b>
	Cambio manual/cambio PDK	Cambio manual/cambio PDK	Cambio manual/cambio PDK	Cambio manual/cambio PDK
DIN	1.400 kg/1.420 kg	1.470 kg/1.490 kg	1.415 kg/1.435 kg	1.485 kg/1.505 kg
Según Directiva de la CE <sup>1)</sup>	1.475 kg/1.495 kg	1.545 kg/1.565 kg	1.490 kg/1.510 kg	1.560 kg/1.580 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) 0-160 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./-
Aceleración en tracción (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	12,4/11,3	12,7/11,5	13,3/12,1	13,6/12,2
Ciclo extraurbano en l/100 km	7,0/6,6	7,2/6,7	7,3/6,7	7,5/6,9
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	211/191	216/195	223/202	228/207
<b>Categoría de eficiencia<sup>3)</sup></b>	Cambio manual/cambio PDK	Cambio manual/cambio PDK	Cambio manual/cambio PDK	Cambio manual/cambio PDK
Categoría de eficiencia alemana	G/F	G/F	G/G	G/F
Categoría de eficiencia suiza	G/G	G/G	G/G	G/G
<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)	145 l	145 l	145 l	145 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

	<b>911 Carrera 4/911 Carrera 4 Cabriolet</b>	<b>911 Carrera 4S/911 Carrera 4S Cabriolet</b>
<b>Motor</b>		
Número de cilindros	6	6
Cilindrada	3.436 cm³	3.800 cm³
Potencia (DIN)	257 kW (350 PS)	294 kW (400 PS)
a un régimen de	7.400 rpm	7.400 rpm
Par motor máx.	390 Nm	440 Nm
a un régimen de	5.600 rpm	5.600 rpm
Relación de compresión	12,5:1	12,5:1
<b>Transmisión</b>		
Tracción	Tracción total	Tracción total
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	Eje trasero multibrazo
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) incl. ABS con funciones de freno adicionales	Porsche Stability Management (PSM) incl. ABS con funciones de freno adicionales
Ruedas	Del.: 8,5 J x 19 ET 54, Tras.: 11 J x 19 ET 48	Del.: 8,5 J x 20 ET 51, Tras.: 11 J x 20 ET 52
Neumáticos	Del.: 235/40 ZR 19, Tras.: 295/35 ZR 19	Del.: 245/35 ZR 20, Tras.: 305/30 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 con arreglo al método de medición Euro 6 (715/2007/CE, 195/2013/CE y ECE-R 101.01). 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.

<sup>3)</sup> Válido únicamente en los países indicados.

	<b>911 Carrera 4</b>	<b>911 Carrera 4 Cabriolet</b>	<b>911 Carrera 4S</b>	<b>911 Carrera 4S Cabriolet</b>
<b>Tara</b>	Cambio manual/cambio PDK	Cambio manual/cambio PDK	Cambio manual/cambio PDK	Cambio manual/cambio PDK
DIN	1.450 kg/1.470 kg	1.520 kg/1.540 kg	1.465 kg/1.485 kg	1.535 kg/1.555 kg
Según Directiva de la CE <sup>1)</sup>	1.525 kg/1.545 kg	1.595 kg/1.615 kg	1.540 kg/1.560 kg	1.610 kg/1.630 kg
Peso máximo autorizado	1.845 kg/1.865 kg	1.900 kg/1.920 kg	1.875 kg/1.895 kg	1.935 kg/1.955 kg
<b>Prestaciones</b>	Cambio manual/cambio PDK	Cambio manual/cambio PDK	Cambio manual/cambio PDK	Cambio manual/cambio PDK
Velocidad máxima	285 km/h/283 km/h	282 km/h/280 km/h	299 km/h/297 km/h	296 km/h/294 km/h
0–100 km/h	4,9 seg./4,7 seg.	5,1 seg./4,9 seg.	4,5 seg./4,3 seg.	4,7 seg./4,5 seg.
Paquete Sport Chrono Plus (c/PDK) 0–100 km/h	–/4,5 seg.	–/4,7 seg.	–/4,1 seg.	–/4,3 seg.
0–160 km/h	10,6 seg./10,2 seg.	11,0 s/10,6 s	9,6 seg./9,2 seg.	10,0 seg./9,6 seg.
Coefficiente aerodinámico	–/9,9 seg.	–/10,3 seg.	–/8,9 seg.	–/9,3 seg.
Recuperación (80–120 km/h), 5ª velocidad	6,5 seg./–	6,8 seg./–	6,0 seg./–	6,3 s/–
Aceleración en tracción (80–120 km/h)	–/2,9 seg.	–/3,1 seg.	–/2,5 seg.	–/2,7 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	12,9/11,7	13,1/11,8	13,8/12,4	13,9/12,5
Ciclo extraurbano en l/100 km	7,4/6,8	7,5/6,9	7,6/7,0	7,7/7,1
Combinado en l/100 km	9,3/8,6	9,5/8,7	9,9/9,1	10,0/9,2
Emisiones CO <sub>2</sub> en g/km	218/200	223/202	233/212	235/214
<b>Categoría de eficiencia<sup>3)</sup></b>	Cambio manual/cambio PDK	Cambio manual/cambio PDK	Cambio manual/cambio PDK	Cambio manual/cambio PDK
Categoría de eficiencia alemana	G/F	G/F	G/G	G/F
Categoría de eficiencia suiza	G/G	G/G	G/G	G/G
<b>Dimensiones/coeficiente aerodinámico</b>				
Longitud	4.491 mm	4.491 mm	4.491 mm	4.491 mm
Anchura	1.852 mm	1.852 mm	1.852 mm	1.852 mm
Altura	1.304 mm	1.300 mm	1.296 mm	1.294 mm
Batalla	2.450 mm	2.450 mm	2.450 mm	2.450 mm
Capacidad del maletero (VDA)	125 l	125 l	125 l	125 l
Capacidad del depósito (volumen de repostaje)	68 l	68 l	68 l	68 l
Coefficiente aerodinámico	c <sub>w</sub> = 0,30	c <sub>w</sub> = 0,31	c <sub>w</sub> = 0,30	c <sub>w</sub> = 0,31

## Índice.

<b>A</b>	Calefacción de asientos	89	<b>D</b>	Datos técnicos	140	<b>H</b>	Moldura decorativa brillante	126	Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	76	<b>R</b>	Sistema de escape	44
Airbags	78	Cámara de marcha atrás	94	Datos técnicos	140	HomeLink® (dispositivo de apertura de garaje)	90	Motores	36	Porsche Communication Management (PCM)	97	Radio digital	98
Alumbrado automático de bienvenida a casa	90	Capota	56	Depuración de los gases de escape	115			Motor bóxer de 3,4 litros	38	Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK)	48	Reciclaje	115
Anagrama «911»	126	Cargador de CD/DVD	96	Diagnóstico de a bordo	45	<b>I</b>		Motor bóxer de 3,8 litros	38	Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC)	62	Recogida en fábrica	135
Apoyos dinámicos del motor	67	Carrocería	52	Dirección	64	Indicador de límite de velocidad	99	Motorsport	106	Porsche Dynamic Light System (PDLS)	81	Recuperación de la red de a bordo	41
Aro calefactable	87	Catalizador	44, 115			Indicador de rendimiento	67			Porsche Dynamic Light System + (PDLS+)	81	Regulación de picado, selectiva para cada cilindro	45
Asientos		Chasis	52	<b>E</b>		Instrumentos	85	<b>N</b>		Porsche Entry & Drive	94	Regulación estéreo Lambda	115
Asientos deportivos adaptables Plus	88	Chasis deportivo	61	Eje delantero	55	Interfaz de audio, universal	96, 98	Navegación a vela	49	Porsche Side Impact Protection System (POSIP)	79	Retrovisores exteriores e interior	92
Asientos deportivos Plus	88	Climatización	90	Eje trasero	55	Inyección directa de gasolina (DFI)	42	Números personalizados	126	Porsche Stability Management (PSM)	69	Retrovisores exteriores SportDesign	127
Asientos deportivos completamente eléctricos	88	Colores						Ordenador de a bordo	85	Porsche Torque Vectoring (PTV)	70	Ruedas	68
Asientos deportivos completamente eléctricos	88	Exterior	120	<b>F</b>						Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus)	70	Seguridad	74
AudioPilot®	101	Interior	122	Faros Bi-Xenón	81	<b>L</b>				Porsche Traction Management (PTM)	50	Sensor de lluvia	92
		Combustible	115	Faros LED	81	Libro de rutas, electrónico	99	<b>O</b>		Porsche Vehicle Tracking System (PVTS)	95	Servicios en línea	100
		Comunicación	96	Freno de estacionamiento eléctrico	78	Lubricación por cárter seco integrada	44			Porsche Active Suspension Management (PASM)	60	Servodirección	64
		Concepto de alumbrado	80	Frenos	74			<b>P</b>				Servodirección Plus	64
		Confort	82	Función automática de arranque y parada	41	<b>M</b>		Panel cortavientos, eléctrico	58			Sintonizador de TV	99
		Construcción	54			Maletero	94	Panorámica	136			Sistema de admisión	44
		Consumo	115	<b>G</b>		Mando por voz	99	Pantalla TFT	85			Sistema de audio CDR	96
		Control de velocidad	90	Gestión del motor electrónica	45	Materiales	115	Paquete de iluminación de diseño	90			Sistema de audio CDR Plus	96
<b>B</b>		Control de velocidad con regulación de distancia	91			Medio ambiente	112	Paquete de memoria	88			Sistema de combustible	115
Bloqueo transversal del eje trasero	70					Modelos	18	Paquete Sport Chrono	65			Sistema de control de presión de neumáticos (RDK)	68
BOSE® Sistema de sonido envolvente	101					Módulo telefónico	98	ParkAssistent	92				
								Personalización	118				
<b>C</b>								Porsche Active Suspension Management (PASM)	60				
Caja de cambios manual	46												

Los modelos de automóvil expuestos responden al equipamiento que se suministra en la República Federal de Alemania. En ocasiones incluyen, por ejemplo, equipamientos personalizados no comprendidos dentro del volumen de suministro de serie y que conllevan 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 en el momento de la impresión (11/13). 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, 2014  
Todos los textos, imágenes y demás información publicada den 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  
Germany  
[www.porsche.com](http://www.porsche.com)

Válido a partir de: 03/2014  
Printed in Germany  
WSLC1501000150 ES/WW

