



PORSCHE



**Claridad.
El nuevo 911 Carrera GTS**

El nuevo 911 Carrera GTS	6
Tracción	12
Chasis	22
Seguridad	28
Confort	34
Modelos	44
Personalización	46
Conclusión	58
Datos técnicos	60





El nuevo 911 Carrera GTS

«Ancho como un Turbo y vigoroso como un GT – el 911 Carrera GTS tiene todos los genes de competición de Porsche y del nueveonce en su más genuina pureza.»

Walter Röhrl, bicampeón del mundo de rally

Desde 1963 el mundo del automovilismo de competición viene hablando de tres dígitos: 911. Hoy en día hablamos por una vez de tres letras: GTS.

El 911 Carrera. Su motor, muy abajo en la parte trasera. Su diseño, inconfundible. Su silueta, incomparable. Su reputación de auténtico deportivo, genuina.

¿Y ahora qué? Ha llegado la hora de conferirle aún más intensidad al 911. De hablar con claridad. Con un argumento contundente y tres letras inequívocas: GTS.

El resultado: los nuevos modelos 911 Carrera GTS. Ya sea en versión Coupé o Cabriolet, la afirmación conserva su vigencia: se trata del 911 Carrera más deportivo que hayamos construido nunca.

Desde 1963 la idea 911 ha dado mucho juego. Algunas interpretaciones surgieron sólo en la mesa de dibujo, para desaparecer seguidamente en algún cajón.

Combinan dos fuerzas: la enorme deportividad de un modelo 911 Carrera S con unas prestaciones que sólo se conocen en los circuitos de competición. Y todo ello en la vida cotidiana. Perceptible. Visible. Inmediato.

Técnica.

El nuevo 911 Carrera GTS. Su argumento más convincente con respecto a los modelos 911 Carrera S: más potencia, superior par motor. Una capacidad de respuesta aún más rápida. Una aceleración mejor aún. Y una sensación de conducción aún más deportiva.

Las cifras lo dicen prácticamente todo: el motor boxer de seis cilindros y 3,8 litros de superior potencia con inyección directa de gasolina (Direct Fuel Injection – DFI) proporciona ahora 300 kW (408 CV). 23 CV más que el 911 Carrera S. De este modo, la aceleración de 0 a 100 km/h transcurre en el modelo Coupé en tan sólo 4,6 segundos, en el Cabriolet en 4,8 segundos.

Únicamente se han mantenido igual los valores de consumo y de emisiones. No se trata de contradicción alguna, sino de la combinación de dinámica y eficiencia. De deportividad y aptitud para el uso diario. En pocas palabras, es nuestro tributo al automovilismo deportivo. Y lo llamamos Porsche Intelligent Performance.

Se trata de una superior potencia. Con ideas que nos impulsan hacia delante. Un principio que también aplicamos en el chasis y en la seguridad. Los dos modelos disponen de serie del chasis activo Porsche Active Suspension Management (PASM), así como del sistema de estabilización Porsche Stability Management (PSM).

El paquete opcional Sport Chrono Paket Plus ofrece un carácter deportivo de competición. Para un reglaje aún más dinámico de propulsor y chasis. Y en combinación con el opcional cambio Porsche Doppelkupplung (PDK), el Sport Chrono Paket Plus proporciona unos valores de aceleración nuevamente incrementados: 4,2 seg. en el Coupé y 4,4 seg. en el Cabriolet. Con cambios de marcha en milisegundos y sin interrupción de la fuerza de tracción. En resumidas cuentas, el 911 Carrera GTS.

Diseño.

Bastan pocas palabras para una clara afirmación: atlético, musculoso, enérgico. La estética de los nuevos modelos 911 Carrera GTS habla por sí sola y sin rodeos.

Vayamos directamente a los detalles: tomas de aire de refrigeración de marcada dinámica en el carenado delantero. Un labio de spoiler adicional esmaltado en negro. Distintivos exteriores de una mentalidad básicamente deportiva. Y componentes que han sido optimizados en el túnel de viento de Porsche para mejorar la aerodinámica. En los flancos, las molduras negras de los faldones laterales señalizan inequívocamente su vocación por la potencia.

También la trasera posee una gran fuerza expresiva. La carrocería es 44 mm más ancha en el eje trasero que en el 911 Carrera S. El ancho de vía trasero ha sido ensanchado en 32 mm.

Para una mayor estabilidad lateral y un mejorado comportamiento en viraje. A juego con lo anterior, los modelos 911 Carrera GTS calzan ruedas RS Spyder de 19 pulgadas con fijación central: proceden del automovilismo de competición y hasta ahora estaban reservadas al 911 Turbo. También el esmaltado de las estrellas de llanta es un tributo al circuito de competición. Es negro y manifiesta un espíritu agresivo.





Los modelos 911 Carrera GTS forman parte de la familia 911. Y, pese a ello, siguen su propio camino. Expresión de su propia individualidad: la carcasa del filtro de aire, la trasera, las molduras de acceso y las puertas incorporan el anagrama «Carrera GTS».

Concentrado por entero en lo esencial: el equipamiento interior. Porque se trata de carácter deportivo. De más carácter deportivo. Y de la renuncia a los tres innecesarios. Como acaso el sistema de asientos traseros, de la que hemos prescindido en el modelo Coupé. No obstante, se encuentra disponible sin sobrepeso con carácter opcional.

De serie y exclusivo para los nuevos modelos 911 Carrera GTS: el volante SportDesign de tres radios. Es purista, funcional y todavía más deportivo.

Los materiales. También su inclinación es inequívoca: elevada funcionalidad, auténtica sensación de automovilismo de competición. Con Alcántara, como en el volante, en las palancas de cambio y de freno

de mano, en las secciones centrales de los asientos y en la galería de techo en el Coupé. El tacto de este material es inmejorable, además es lavable y fácil de cuidar. Y está concebido para soportar una elevada sollicitación. Lo mismo puede decirse de los asientos deportivos, que ofrecen una excelente sujeción lateral. En cualquier circunstancia.

Al fin y al cabo, en la competición deportiva el mayor rival es uno mismo. Por eso con los modelos 911 Carrera GTS nos hemos puesto en guardia. Han perdido algunos kilos y ganado en musculatura. Y han seguido puliendo su figura.





Tracción

«Tiene ya una indómita progresión para avanzar.
No es de extrañar con 408 CV en el eje trasero.
Y una adherencia enorme.»

August Achleitner, director de la serie Carrera

No es necesario desperdiciar demasiadas palabras
cuando algo te habla desde el alma.

Motor.

El mensaje es claro e inequívoco: vigor, potencia y dinámica. Los nuevos modelos 911 Carrera GTS extraen una potencia de 300 kW (408 CV) a 7.300 rpm del más potente motor trasero de seis cilindros y 3,8 litros con inyección directa de gasolina (DFI) y VarioCam Plus.

Par motor máximo: 420 Nm. Su velocidad máxima: 306 km/h. El Coupé acelera de 0 a 100 km/h en 4,6 seg., el Cabriolet lo hace en 4,8 seg. El cambio Porsche Doppelkupplung (PDK) opcional mejora una vez más los valores de aceleración: hasta los 4,4 y 4,6 segundos.

Su capacidad de respuesta: aún más directa. En cuanto a la aceleración: más deportiva. Su potencia: 23 CV más que la del 911 Carrera S. Esta superior potencia se logra por medio del sistema de admisión de nueva configuración, la modificación de las culatas y una optimizada gestión del motor.



Sistema de admisión.

Primero hay que inspirar hondo, porque los modelos 911 Carrera GTS incorporan un sistema variable de admisión por resonancia con seis mariposas conmutables.

En este sistema de admisión se varía entre geometrías de potencia y par motor optimizadas para los seis canales de admisión por medio de mariposas de regulación gestionadas por vacío. De este modo se ha logrado incrementar nuevamente el par motor en el importante

régimen medio de revoluciones. Además, un canal de admisión de configuración más aerodinámica favorece el mejor llenado de las cámaras de combustión. La refrigeración está adaptada a su elevada potencia.

Inyección directa de gasolina (DFI).

Extraer más de menos. La inyección directa de gasolina (DFI) de serie inyecta el combustible directamente en la cámara de combustión de forma dosificada, a una presión de hasta 120 bares y con una exactitud de milisegundos, a través de las válvulas de inyección accionadas electro-magnéticamente.

El ángulo de proyección y el grado de conicidad de la inyección se han optimizado en relación con el par motor, la potencia, el consumo y las emisiones. Para una distribución homogénea de la mezcla de combustible y aire. Y, por tanto, para una eficaz combustión.

En la inyección directa, la unidad de gestión del motor EMS SDI 3.1 regula el punto de inyección de forma independiente para cada cilindro, así como la cantidad de combustible a inyectar en cada bancada de cilindros. Esto optimiza el proceso de combustión y el consumo de combustible. Un caudalímetro de película térmica tiene en cuenta el caudal de aire, para que en todo momento haya la mezcla correcta en las cámaras de combustión.

Hasta las 3.200 rpm tiene lugar una inyección doble, hasta las 2.500 rpm incluso una inyección triple. La cantidad necesaria de combustible es distribuida en dos o tres procesos de inyección consecutivos.

Para la rápida activación de los catalizadores tras el arranque en frío y un par motor superior en el margen de carga superior.

El sistema DFI mejora la refrigeración interna de la cámara de combustión debido a que la formación de la mezcla tiene lugar directamente en el cilindro. La mayor compresión (12,5:1) conseguida de este modo conlleva una mayor potencia y un mejor grado de eficacia de los motores.

La inyección es regulada por la unidad de gestión electrónica del motor. Con el sistema de tratamiento posterior de los gases de escape los valores de escape quedan por debajo de los rigurosos valores límite vigentes de la EU-5, lo que preserva el medio ambiente.

VarioCam Plus.

VarioCam Plus reajusta los árboles de levas de admisión y regula la apertura de las válvulas de admisión. Para una mejor calidad de rodadura con un consumo de combustible comparativamente menor y, por consiguiente, menores emisiones de contaminantes. Y para obtener unos elevados valores de potencia y par motor.

Este concepto de motor «2 en 1» se adapta a las respectivas exigencias de potencia. La transición tiene lugar de forma imperceptible. El resultado: una aceleración espontánea y una gran suavidad de marcha.

La variación de los tiempos de distribución de admisión tiene lugar de forma electrohidráulica y continua por medio de un

regulador de los árboles de levas que opera con arreglo al principio del rotor de aletas.

Para optimizar la admisión de combustible en la fase de calentamiento, VarioCam Plus selecciona grandes aperturas de válvula y retrasa los tiempos de encendido. A regímenes medios de revoluciones y bajos márgenes de carga, al reducirse la

apertura de las válvulas con puntos de encendido adelantados se disminuye el consumo de combustible y las emisiones de gases de escape. La gran apertura de las válvulas de admisión genera elevados valores de par motor y se traducen en una superior potencia.



Lubricación por cárter seco integrada.

La lubricación por cárter seco integrada sirve para el suministro seguro de aceite incluso con estilos de conducción deportiva 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. Cuatro bombas transportan el aceite procedente de las culatas direc-

tamente hacia el cárter de aceite. Una quinta bomba en el cárter abastece directamente los puntos de lubricación del motor.

El aceite es filtrado a través de un circuito en forma de espiral («swirlpots»). De esta forma se garantiza una lubricación óptima en todo momento.

Con el fin de reducir las pérdidas de tracción e incrementar la eficiencia se emplea una bomba de aceite regulada electrónicamente por demanda para suministrar aceite a los puntos de lubricación del motor. Esto significa que, en caso de elevada demanda, la bomba de aceite es accionada a alto rendimiento, en caso de baja demanda, a bajo rendimiento.

La ventaja: un suministro de aceite optimizado y adaptado a la demanda.

Para un consumo de combustible comparativamente menor y, por consiguiente, unas reducidas emisiones de escape.

Unos inyectores de chorro sencillo refrigeran la cabeza de los pistones con aceite procedente del circuito de lubricación. Otro detalle que contribuye a la descarga térmica del motor.

Para el motor, estos detalles suponen un suministro fiable de aceite, incluso en el caso de cargas extremas como ocurre en condiciones de alta aceleración longitudinal o transversal.





Refrigeración del motor.

La DFI y el VarioCam Plus posibilitan una potencia descomunal y unos valores de gases de escape, consumo y ruido comparativamente bajos. Lo mismo puede decirse respecto de la eficiente refrigeración, que incorpora el principio de circulación transversal, muy probado en competición.

Encendido.

El sistema de encendido está provisto de un distribuidor estático de alta tensión. Las bobinas individuales de encendido conectadas directamente a las bujías garantizan una gran seguridad en el encendido.

Sistema de escape deportivo.

Para ser escuchado hace falta una voz firme, no una alta. Lo anterior también es aplicable al sistema de escape de serie de los modelos 911 Carrera GTS. Vuelve más enérgico, denso y deportivo el típico sonido Porsche.

El sonido varía en función del estilo de conducción: en conducción reposada sólo se oye un sonido denso, pero en conducción deportiva se vuelve

claramente más rabioso. El sistema de escape deportivo se activa mediante una tecla alojada en la consola central.

¿Y la estética? Sigue naturalmente a la acústica: con acento limpio. La envoltura exterior de las salidas de escape está esmaltada en negro y los tubos internos, pulidos. Su nanorrecurrimiento adicional es singularmente fácil de limpiar.

Depósito de 90 litros.

Para disfrutar de una mayor autonomía, también hay disponible un depósito de combustible con una capacidad de 90 litros, en lugar del depósito de serie de 67 litros.

Las indicaciones precisas permiten llegar más rápidamente a la meta.

Lo mismo rige para la transmisión.

Caja de cambios manual de 6 velocidades.

Purista, directa: la caja de cambios manual de seis velocidades con un escalonamiento de marchas idóneo. El cambio por tracción de cable está diseñado para ofrecer una sensación de precisión en el cambio, impidiendo además la transmisión a la palanca de cambio de las vibraciones procedentes de la unidad motor-caja de cambios. Los recorridos de cambio son cortos, las fuerzas de cambio actuantes mínimas. Esto se traduce en unos tiempos de cambio notablemente más cortos y, por tanto, una experiencia de conducción deportiva y directa.

El cambio Porsche Doppelkupplung (PDK).

El cambio PDK disponible opcionalmente en los nuevos modelos 911 Carrera GTS permite efectuar cambios de marcha en milisegundos sin interrupción de la fuerza de tracción. Se obtienen así unos valores de aceleración notablemente mejores con un bajo consumo.

En total el cambio PDK cuenta con 7 marchas. Con desmultiplicación deportiva entre la primera y la sexta. La velocidad máxima se alcanza en la velocidad

sexta. La séptima marcha cuenta con una desmultiplicación larga, que viene a reducir una vez más los datos de consumo. El cambio PDK está compuesto prácticamente por dos cajas de cambio integradas en un sólo cárter. Dos cajas de cambio requieren dos embragues, concebidos aquí como embragues húmedos que operan en un baño de aceite.

Este doble embrague une las dos semicajas de cambio con el motor por medio de dos árboles de transmisión independientes (el árbol de transmisión 1 se desliza por el interior del árbol

de transmisión hueco 2) con alternancia de la transmisión de fuerza. De este modo, el flujo de fuerza discurre siempre por una sola de las semicajas de cambio y uno sólo de los embragues, mientras la siguiente marcha queda engranada en la otra semicaja de cambios. Así, al cambiar de marchas ya no es necesario cambiar, sino sólo desembragar un embrague y embragar simultáneamente el otro.

El cambio PDK. Como en el cambio manual, se trata de la vía más directa, no de atajos. Con el Sport Chrono Paket Plus (pág. 26) puede volverlo más directo aún. Y más deportivo. Con adrenalina y euforia. Y, sobre todo, con claridad.





Chasis

«Lo único que hace vacilar claramente en el 911 Carrera GTS: que las altas prestaciones y la aptitud para la vida diaria deberían ser una contradicción.»

Marc Lieb, bicampeón por categorías en las 24 Horas de Le Mans

Quien tiene algo que decir no precisa signos de admiración.

Los ejes delantero y trasero.

El eje delantero de los nuevos modelos 911 Carrera GTS monta un eje de columnas de suspensión McPherson, con ruedas suspendidas de forma independiente por brazos longitudinales y transversales, y cojinetes de rueda reforzados. Para el guiado preciso de las ruedas, una elevada fidelidad a la trazada y una soberbia maniobrabilidad.

Otro punto de apoyo técnico: los 44 mm de mayor anchura de la carrocería en el eje trasero, en comparación con el 911 Carrera S. Ello se traduce en un ancho de vía 32 mm más ancho, lo que redundará en una mayor dinámica y estabilidad de circulación. Así como en una superior aceleración transversal en las curvas.

El eje trasero es un sistema multibrazo con bastidor de concepto LSA (ligero-estable-ágil), muy acreditado en la competición deportiva. Para una dinámica de conducción extraordinaria. Las columnas de suspensión en arquitectura ligera con amortiguadores de aluminio en el eje trasero incrementan la agilidad.

Su coherente arquitectura ligera permite mantener especialmente baja la tara, así como el peso de las masas no suspendidas. Con este chasis los cambios de carril se ejecutan con absoluta seguridad y estabilidad, incluso a altas velocidades.

Los balanceos y cabeceos de la carrocería, tanto al iniciar la marcha como al frenar, y la inclinación de la misma en curvas son mínimos. Del mismo modo que la rumurosidad y las vibraciones.

Por el contrario, la estabilidad de marcha es muy elevada.



Rueda RS Spyder de 19 pulgadas con fijación central

Ruedas.

Los nuevos modelos 911 Carrera GTS equipan de serie ruedas RS Spyder de 19 pulgadas. Las estrellas de llanta están esmaltadas en negro.

La característica principal de las llantas de aleación ligera de aluminio es la fijación central, todo un tributo al automovilismo de competición. Las ventajas respecto de una fijación de 5 orificios convencional: una mayor dinámica de conducción y superiores prestaciones debido a la reducida masa en rotación.

El sistema de control de presión de neumáticos (RDK) disponible opcionalmente avisa mediante un indicador en el ordenador de a bordo de la insuficiencia de presión y previene las pérdidas de presión, inapreciables o súbitas, de los neumáticos.

Porsche Active Suspension Management (PASM).

El PASM de serie es un sistema de ajuste de regulación electrónica del sistema de amortiguación. Regula de forma activa y continua la dureza de la amortiguación en cada rueda, en función del estilo y la situación de conducción.

El conductor puede escoger entre dos programas pulsando una tecla: en la modalidad normal la amortiguación es confortable pero deportiva, en la modalidad deportiva la amortiguación es deportivamente dura. La línea continua entre el confort y la deportividad sin concesiones se consigue de forma mucho más eficaz que con un chasis convencional. Dependiendo de la modalidad

seleccionada y de la situación del vehículo, el sistema selecciona automáticamente la dureza óptima de la amortiguación dentro de ambos campos característicos.

Unos sensores registran los movimientos de la carrocería, como los que se producen al acelerar con fuerza o frenar bruscamente, o al circular sobre firmes irregulares. La unidad de control adapta la dureza de la amortiguación en función de la modalidad seleccionada, para reducir los movimientos de cabeceo y balanceo, y mejorar el contacto de cada una de las ruedas con la calzada.



Porsche Stability Management (PSM).

El PSM de serie es un sistema de regulación automática para la estabilización del vehículo en situaciones límite derivadas de la conducción. Una serie de sensores determinan permanentemente la dirección y velocidad de circulación, la velocidad de guiñada y la aceleración transversal del vehículo. A partir de

esos valores, el PSM calcula la dirección efectiva del movimiento. Si se desvía de la trazada deseada por el conductor, el PSM inicia procesos de frenado selectivos sobre cada una de las ruedas.

El PSM mejora la tracción al acelerar sobre firmes irregulares mediante las funciones ABD (diferencial automático de freno) y ASR (control automático de tracción). El PSM se puede desconectar para disfrutar de una experiencia de conducción mucho más activa, aunque permanece activo en segundo plano.

Además, el PSM cuenta con otras dos funciones: el llenado previo del circuito de frenos, para alcanzar con gran rapidez la máxima potencia de freno del 911 Carrera GTS. Y el asistente de freno, para obtener la máxima deceleración del 911 Carrera GTS en una frenada de emergencia.

Quien habla con claridad, quiere también relaciones sin rodeos.



Sport Chrono Paket Plus.

Con carácter opcional se encuentra disponible el Sport Chrono Paket Plus. Permite un reglaje aún más deportivo de propulsor y chasis. Y con ello, más diversión al volante.

Los componentes son un cronómetro analógico y digital, la tecla SPORT, un indicador de rendimiento y una memoria personalizada en el Porsche Communication Management (PCM), así como –en combinación con el Porsche Doppelkupplung (PDK)– la tecla SPORT PLUS y un indicador adicional en el volante que comunica al

conductor la activación de las teclas SPORT, así como del Launch Control (asistente de salida).

La tecla SPORT de la consola central activa la modalidad deportiva. La unidad de gestión del motor EMS SDI 3.1 revela la faceta más rabiosa y de competición del motor. La curva

característica del acelerador se vuelve más dinámica, es decir, a idéntico recorrido de pedal la mariposa abre más de lo que lo haría en modalidad normal.

La respuesta del motor se vuelve notablemente más espontánea y entra en juego también un limitador de revoluciones más duro para las velocidades superiores.

El Porsche Active Suspension Management (PASM) de serie cambia a la modalidad deportiva: para imponer una mayor dureza de la amortiguación y unas maniobras de viraje más directas, todo lo cual mejora sustancialmente el contacto con la carretera.

También en la modalidad automática del PDK opcional entra en juego un limitador de revoluciones más duro. Además, los puntos de cambio se desplazan al margen superior de revoluciones, mucho más deportivo.

Los tiempos de cambio se acortan, las maniobras de cambio se vuelven más deportivas. A la menor deceleración, incluso a elevados regímenes, un dispositivo reductor de freno mucho más dinámico reduce velocidades. En modalidad de cambio manual los procesos de cambio de marchas son más rápidos y dinámicos.

Las intervenciones del PSM se producen ahora de forma más tardía en la modalidad deportiva, en beneficio de una mayor dinámica longitudinal y transversal. La frenada en curvas se vuelve perceptiblemente más ágil, ya que el PSM permite ahora, espe-

cialmente a bajas velocidades, un estilo de conducción más deportivo al frenar y salir acelerando, con lo que se incrementa la diversión al volante.

La modalidad deportiva 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 de forma automática cuando ambas ruedas delanteras se encuentran dentro del margen de regulación del ABS.

En combinación con el PDK, el paquete Sport Chrono Paket Plus incluye dos funciones adicionales, activables mediante la tecla SPORT PLUS. Para una deportividad que roza los límites de la competición deportiva.

La primera función: 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.

Modo de funcionamiento: con la posición de marcha «D» o «M» puesta se pulsa la tecla SPORT PLUS. Seguidamente se acciona el freno con el pie izquierdo y a continuación se acelera a fondo con el pie derecho. Por medio del 'kickdown' del acelerador se detecta la modalidad de salida y se ajusta el régimen de revoluciones óptimo a 6.500 rpm aproximadamente. El par motor se incrementa, el embrague comienza a embragar suavemente.

En el indicador del volante PDK aparece «Launch Control». En ese momento se suelta el freno tan rápido como se pueda y, a

partir de entonces, el conductor ha de estar preparado para soportar la aceleración máxima del 911 Carrera GTS.

La segunda función: la «Estrategia de competición». Ahora el PDK se encuentra dispuesto para unos tiempos de cambio extremadamente cortos y unos puntos de cambio óptimos, todo ello concebido para extraer la máxima aceleración del 911 Carrera GTS. Para una aptitud de competición sin concesiones con procesos de cambio apreciablemente activos.

Otro componente fundamental del paquete Sport Chrono Paket Plus: el cronómetro sobre el salpicadero. Para la visualización, almacenamiento y evaluación de los tiempos por vuelta registrados, así como de los tiempos de los tramos alternativos, el Porsche Communication Management (PCM) es complementado

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. Además se visualizan la vuelta rápida y la autonomía restante del depósito. Se pueden registrar trayectos y definir recorridos de referencia.

La memoria de personalización del Sport Chrono Paket Plus almacena además configuraciones personales como las relacionadas con la luz de orientación o el sistema de aire acondicionado.



Seguridad

«En Porsche la seguridad siempre ha dependido de prestaciones extremas. Las del sistema de frenos, por ejemplo.»

Peter Schäfer

Dr. Peter Schäfer, director de desarrollo del chasis

Por regla general no se deja frenar tan fácilmente.

Sistema de frenos.

Estabilidad, potencia, deceleración. Claras expresiones de los frenos Porsche. Están concebidos para soportar elevadas sollicitaciones y ofrecen la correspondiente elevada seguridad.

Los frenos de los modelos 911 Carrera GTS disponen de mordazas fijas de aluminio de

cuatro émbolos en arquitectura monobloque del color rojo. Las ventajas: una elevada resistencia a la deformación, un excelente punto de contacto incluso a elevadas cargas, y un menor peso. Para una rápida respuesta y una inmediata liberación de los frenos. El recorrido del pedal es corto, el punto de presión preciso.

Los discos de freno tienen un diámetro de 330 mm tanto en el eje delantero como en el trasero, lo que les permite ofrecer unas elevadas prestaciones de freno.

Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

¿Más deportivo que deportivo? Entonces sólo puede referirse al automovilismo de competición. Puede equipar discrecionalmente su vehículo con un sistema de frenos que ha tenido que superar las más duras exigencias en el automovilismo de competición, como en los vehículos de la Porsche Mobil 1 Supercup, por ejemplo: los frenos Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Los discos de freno cerámicos tienen un diámetro de 350 mm delante y detrás, para ofrecer una elevada potencia de freno. Se basan en fibras de carbono especialmente tratadas, silicificadas en un proceso de alto vacío a una temperatura aproximada de 1.700 grados centígrados. El resultado son unos

discos de freno que, en comparación con los discos de fundición gris, presentan un grado de dureza notablemente superior, así como una gran seguridad frente a sobrecargas térmicas.

Característico también del sistema PCCB es su reducida dilatación térmica, que evita deformaciones en condiciones de máxima exigencia. Además, los discos de freno cerámicos garantizan la ausencia de corrosión y ofrecen una mejor amortiguación acústica.

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

ción. La respuesta de los frenos tiene lugar con mayor rapidez y precisión a la menor presión sobre el pedal.

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

La ventaja decisiva del sistema de frenos cerámicos radica en el peso extremadamente ligero del disco de freno, aproximadamente un 50% inferior al de los discos de fundición gris de diseño y dimensiones equiparables. Un factor que no sólo repercute positivamente en las prestaciones y el consumo, ya que reduce fundamentalmente la masa en rotación no suspendida. En consecuencia, se logra un mejor agarre y un mayor confort de marcha y rodadura, sobre todo por carreteras de firme irregular. Y más agilidad, así como una maniobrabilidad de nuevo mejorada.

El desgaste de los discos de freno y, particularmente, de las pastillas de freno (al margen del tipo que sean) se incrementa notablemente de forma natural al utilizar el vehículo sobre circuitos o al forzar su uso en conducción. De modo análogo a los frenos de fundición gris de altas prestaciones, tras un intensivo fin de semana en el circuito será preciso realizar una revisión técnica profesional y proceder, en su caso, a la sustitución de los componentes desgastados.





Concepto de alumbrado.

Los grupos ópticos delanteros incorporan intermitentes y luces de posición y conducción diurna en tecnología LED, que proporcionan una extraordinaria visibilidad y una llamativa estética, que hacen inconfundible al vehículo, incluso en plena oscuridad. Para los intermitentes, la luz de marcha atrás y las luces de freno, así como para la tercera luz de freno en el spoiler trasero y los pilotos antiniebla se emplea igualmente la tecnología de diodos luminosos. Las ventajas: una gran intensidad luminosa y una respuesta extremadamente rápida.

Faros.

Los faros Bi-Xenon con regulación dinámica del alcance del haz son de serie. Su luminosidad duplica sobradamente la de las lámparas halógenas. Ya sea con luz de cruce o luz de carretera, mejora sustancialmente el haz de luz, ilumina uniformemente la calzada y permite una conducción nocturna sin fatigas. Incluye un sistema limpia-lavafaros (SRA) integrado.

Luz de curva dinámica.

También puede equipar con carácter opcional la luz de curva de regulación dinámica, para un alumbrado especialmente eficaz de la calzada. Unos sensores captan permanentemente la velocidad y la aceleración transversal, así como el viraje de la dirección y calculan a partir de ahí el trazado de la curva. A

partir de ahí se determinan los ángulos para el control de la luz de curva de regulación dinámica. Para ello, la luz de cruce es orientable hasta 15 grados hacia el interior de la curva. De esta forma se puede reconocer mejor el trazado de la carretera y detectar los obstáculos en las carreteras más sinuosas con una anticipación considerable.

Airbag de conductor y acompañante.

La detonación de ambas unidades de airbag de gran tamaño es gestionada en dos etapas, según el nivel de gravedad del accidente. En accidentes leves, los ocupantes son retenidos por la primera etapa. Las bolsas de aire son más mullidas, disminuyendo así la carga que han de soportar los ocupantes.

Porsche Side Impact Protection System (POSIP).

El Porsche Side Impact Protection System (POSIP) de serie está compuesto por las barras de protección lateral en las puertas y dos airbags laterales en cada lado: en los flancos de los respaldos de los asientos hay integrado un airbag torácico, en los paneles de puerta un airbag craneal. Con sus respectivos volúmenes de alrededor de 8 litros, ofrecen una gran protección en caso de impactos laterales.

Seguridad pasiva del Cabriolet.

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

mínimas. Un travesaño en cada caja de rueda trasera incrementa sustancialmente la rigidez de la carrocería bruta. 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.



«Si hay que contener el aliento, al menos deberíamos hacerlo de la forma más relajada posible.»

Confort

Rolf Frech, director de desarrollo de vehículo completo/calidad

Quien habla con claridad desea también que se dirijan así a él.

Instrumentos.

Usted desea tener siempre una visión global. Sin tener que estar siempre preocupándose por todo. Por eso también los instrumentos de los nuevos modelos 911 Carrera GTS están concebidos deportivamente.

En concreto, en los cinco instrumentos circulares de esferas negras se puede leer de forma rápida y precisa toda la información relevante.

El ordenador de a bordo integrado le proporciona información sobre consumo medio, velocidad y autonomía restante.



Materiales.

El Alcantara¹¹ prosigue de forma consecuente en el interior el lenguaje del 911 Carrera GTS. Es funcional, invulnerable y probado en competición. En una palabra: deportivo. Y se encuentra sobre todo en aquellas zonas especialmente expuestas a un uso intenso: palancas de cambio y de freno de mano, aro del volante, tiradores de las puertas, tapa de los compartimentos de puerta, secciones centrales de los asientos y, en el Cabriolet, en la sección central del sistema de asientos traseros. En combinación con el equipamiento de cuero con Alcantara negro (opcional), también están acabados en Alcantara la tapa de la guantera, así como la tapa del compartimento de la consola central, los retrovisores de las puertas y la sección inferior del salpicadero.

Volante SportDesign de tres radios.

Desarrollado específicamente para los modelos 911 Carrera GTS: el volante SportDesign de tres radios equipado de serie. Es ajustable hasta 40 mm en profundidad y en altura, y se mantiene con seguridad en manos del conductor gracias a sus rebajes ergonómicos, incluso en las situaciones más extremas de la conducción deportiva. Otras de sus características son un airbag de gran tamaño integrado, un aro de excelente tacto y una extraordinaria ergonomía.

En combinación con el cambio Porsche Doppelkupplung (PDK) opcional, el volante está equipado con dos levas de cambio.

Las levas de aleación ligera maciza 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.

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

Asientos deportivos.

Los asientos deportivos de serie de los nuevos modelos 911 Carrera GTS cuentan con un acolchado duro. Los elevados flancos de la banqueta y del respaldo permiten una mejor sujeción lateral. La regulación longitudinal y de altura es mecánica, el respaldo es regulable eléctricamente.

Asientos deportivos adaptables con memoria de conductor.

Los asientos deportivos adaptables, de carácter opcional, ofrecen un elevado confort y un excelente carácter deportivo, y están equipados con regulación eléctrica para los ajustes de altura, longitudinal y del respaldo, así como con apoyo lumbar. Los flancos de la banqueta y del respaldo se pueden regular eléctricamente por separado, para proporcionar una agradable sensación en viajes largos y también la adecuada sujeción lateral en curvas y en los circuitos de competición. La función de memoria incluye los dos retrovisores exteriores y todos los ajustes del asiento del conductor, salvo los flancos.

¹¹ Sólo en combinación con el equipamiento de serie o el equipamiento de cuero con Alcantara negro.

Asientos deportivos envolventes.¹⁾

Para incrementar su carácter deportivo, puede equipar opcionalmente su vehículo con los asientos deportivos envolventes con respaldo abatible, airbag torácico y ajuste manual de la posición longitudinal. El casco del asiento es de plástico con refuerzos de fibra de vidrio y fibra de carbono, con una superficie en carbono visto. Los puntos de rotación del respaldo están situados muy altos en los flancos. De este modo se garantiza la característica sujeción lateral también en la zona de la pelvis. Además, el respaldo abatible permite cargar cómodamente el espacio para equipajes de la parte trasera.

Calefacción de asiento.

Puede equipar opcionalmente el sistema calefacción de dos niveles en cualquiera de los asientos de la gama, con excepción de los asientos deportivos envolventes. La calefacción incluye la superficie de la banqueta, el respaldo y los flancos laterales.

Porsche Sound Package Plus.

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

Porsche Communication Management (PCM).

El Porsche Communication Management de serie es el sistema central de información y comunicación. Su versatilidad y sorprendente sencillez de manejo son sus irrefutables argumentos.

Su característica principal es la gran pantalla táctil de 6,5 pulgadas, concebida para su manejo intuitivo. La visualización en pantalla es de carácter sinóptico: un máximo de cinco entradas de lista por página permite su manejo seguro y rápido. Y también puede manejar el PCM por medio del selector/pulsador rotatorio de la derecha. Los radioyentes cuentan con

42 posiciones de memoria, doble sintonizador de FM con función RDS, que busca constantemente en segundo plano la frecuencia de mejor recepción de la emisora elegida. El reproductor sencillo de discos CD/DVD integrado es compatible también con el formato MP3.

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





Módulo de navegación.

El módulo de navegación GPS opcional dispone de un disco duro con datos cartográficos de la mayoría de países europeos. Para el rápido cálculo de rutas con tres propuestas de ruta alternativas. En cuanto a la visualización cartográfica, se puede escoger entre una representación en perspectiva y una bidimensional, que muestra también perfiles de altitud. 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.

Módulo telefónico.

El módulo telefónico GSM de banda cuádruple, de carácter opcional, ofrece un elevado confort de uso y una calidad de sonido optimizada. Puede introducir directamente su tarjeta SIM en el lector de tarjetas SIM integrado en el PCM y sostener una conversación telefónica por medio del dispositivo manos libres. O de forma más cómoda aún: con la conexión Bluetooth® de su teléfono móvil a través del SIM-Access Profile (SAP).¹⁾ Tras el acoplamiento automático, se desconecta la antena de su teléfono móvil al objeto de ahorrar batería y se recurre a la antena exterior del vehículo. Dependiendo del teléfono móvil, no sólo tendrá acceso a los números de su tarjeta SIM, sino también a

los de la memoria interna. El mando tiene lugar igualmente, dependiendo del teléfono móvil, a través del PCM, el volante multifunción opcional o el mando por voz también opcional. Puede dejar tranquilamente su teléfono móvil en la chaqueta.

En combinación con el módulo de navegación opcional, también puede conectar vía Bluetooth® por medio del módulo telefónico aquellos teléfonos móviles que sólo soportan el Handsfree Profile (HFP). En este caso, la conexión GSM tiene lugar básicamente a través de la antena del teléfono móvil.²⁾ El PCM hace las veces de dispositivo manos libres y el teléfono móvil puede permanecer guardado.

Preinstalación de telefonía móvil.

Para la conexión por Bluetooth® de teléfonos móviles que sólo soportan el Handsfree Profile (HFP)³⁾, se encuentra disponible con carácter discrecional la preinstalación de telefonía móvil (con y sin consola). Al establecer la conexión a través de HFP, el PCM opera únicamente como dispositivo manos libres. También en este caso se puede mantener guardado el teléfono móvil. Sin embargo, a través del PCM sólo se pueden manejar las funciones básicas del teléfono móvil. La conexión GSM tiene lugar básicamente a través de la antena del teléfono móvil.³⁾

Mando por voz.

Prácticamente todas las funciones del PCM se pueden manejar mediante el mando por voz opcional. Los comandos o secuencias de cifras se reconocen con independencia del hablante. No es necesario el adiestramiento del sistema.

Interfaz universal de audio.

Igualmente con carácter opcional se encuentra disponible la interfaz universal de audio, a la que podrá conectar su iPod®, un lápiz de memoria USB/reproductor MP3 o una fuente de audio discrecional. El manejo del iPod® o de la memoria USB tiene lugar de forma cómoda a través del PCM.

^{1), 2), 3)} Notas en la página 56.

Sistema de sonido envolvente BOSE®

El sistema de sonido envolvente BOSE®, de carácter opcional, ha sido adaptado a la acústica del habitáculo de los dos modelos 911 Carrera GTS. Un total de trece altavoces (doce en el modelo Cabriolet), con caja de resonancia de bajos activa incluida y Centerspeaker, así como un amplificador digital de siete canales con una potencia total de 385 vatios, proporcionan una experiencia acústica sencillamente brillante.

En la reproducción musical de discos DVD de audio o vídeo, el sistema incluye el impresionante espectro acústico de grabaciones digitales 5.1.

Cinco canales de audio de alta calidad, así como un canal de efectos para las secciones de baja frecuencia proporcionan una acústica espacial tan auténtica como natural: el sistema de sonido envolvente Discrete 5.1 con voces y efectos de precisa localización desde delante y desde la parte trasera. Para un escenario acústico de 360 grados: natural, plástico, genuino.

De este modo, la experiencia acústica se aproxima mucho a una actuación en directo, comparable a una sala de cine o a un sistema de cine doméstico de alta calidad.

Naturalmente, también se pueden reproducir discos CD convencionales. Tanto en estéreo como en la modalidad envolvente generada por la tecnología patentada BOSE® Centerpoint®. El algoritmo de Centerpoint® II extrae de la señal estéreo un sonido ambiental nítido y realista.

El procesamiento de señales SurroundStage® desarrollado por BOSE® asigna a cada uno de los canales de audio una combinación escogida de altavoces, proporcionando así en todo momento un sonido envolvente y óptimamente equilibrado en todas las plazas. El resultado: una calidad acústica realmente cautivadora. Y un sonido a medida gracias a la compleja configuración de sonido del sistema de sonido envolvente BOSE® con función dinámica loudness y tecnología AudioPilot® Noise Compensation.

Dicho de otro modo, la expresividad sin rodeos se tolera de forma excelente, y con un sonido limpio.



1) Altavoz de tonos medios de 7,0 cm (Centerspeaker)

2) Altavoz de agudos Neodym de 2,5 cm

3) Altavoz de tonos medios Neodym de 8,0 cm y altavoz de tonos graves Nd® de 20,0 cm*

4) Altavoz de tonos graves de 10,2 x 15,3 cm en una caja de resonancia de bajos de 6 litros

5) Altavoz de tonos agudos Neodym de 2,5 cm y altavoz de tonos medios Neodym de 8,0 cm

6) Micrófono para AudioPilot®

7) Amplificador digital de 7 canales



* Altavoz de graves Neodym con tecnología patentada por BOSE® que permite un diseño extremadamente plano y unas prestaciones de bajos sencillamente soberbias.



Modelos

«En materia de lenguaje formal el 911 Carrera ya dio en 1963 con su línea ideal. Sin embargo, nosotros hemos seguido afilándola. Milímetro a milímetro. El resultado más evidente en la actualidad: el 911 Carrera GTS.»

Mauer
Michael Mauer, director de Style Porsche

Raramente aparece en grandes familias:

cada uno tiene su propia forma de pensar, pero todos hablan como una sola voz.

Los modelos 911.

El 911 Carrera GTS es independiente y, precisamente por eso, hace juego con el resto de la familia. Porque existen muchas expresiones diversas de la idea 911. Y fascinantes: con motor de 3,6 o 3,8 litros. De estilo purista con tracción trasera o en versión de tracción total. Y seducen: en formato Cabriolet para una eficiente diversión al volante a cielo abierto o, de forma más individualista, con

techo acristalado en versión Targa.

Lo común de la serie 911 es que viene cautivando a generaciones enteras. Ya desde 1963. Y también a nuestros ingenieros. De este modo la idea sigue perviviendo. Con una pronunciada deportividad. Con más potencia. Pero también con un consumo y unas emisiones menores. Desafíos que resuelve-

mos a nuestro modo. Con Porsche Intelligent Performance.

¿Desea saber qué más tenemos que dictar al respecto? Decídase a visitarnos en cualquier Centro Porsche Oficial o bien en www.porsche.com.



«Para algunos el 911 Carrera GTS resulta muy llamativo. Para otros, singularmente individualista. Creo que, al fin y al cabo, a ninguna de las dos posturas les falta razón.»

Ludwig Hamm

Dr. Ludwig Hamm, director de desarrollo de carrocería

Salirse de la fila fue siempre su método para mantenerse en la senda del éxito.

Personalización.

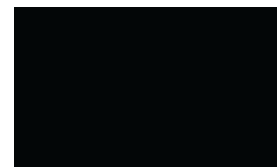
Usted tiene siempre las ideas muy claras: las suyas. Porsche le ofrece la posibilidad de adaptar su vehículo a sus gustos más personales. Puede elegir entre un amplio programa de equipamientos personalizados. Tanto para el exterior como para el interior. Por ejemplo, si desea escoger un color más expresivo

aún. En total puede elegir entre 4 colores sólidos, 6 metalizados, 2 colores especiales y 4 colores de capota. Sin olvidar los 8 colores de interior.

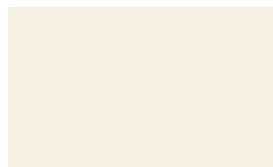
Encontrará una información más detallada sobre personalización en las páginas siguientes y en la lista de precios adjunta.

Además existen otras posibilidades más para configurar su 911 Carrera GTS de forma algo más personalizada y, por tanto, para hacerlo más extraordinario. Como producción especial de fábrica a través de Porsche Exclusive, o bien posteriormente, con nuestro programa de accesorios Porsche Tequipment. Su Centro Porsche Oficial le asesorará gustosamente.

Colores sólidos de exterior.

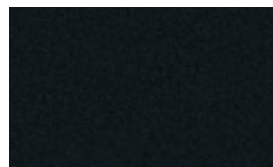


Negro²⁾



Blanco Carrara¹⁾

Colores metalizados de exterior.



Negro Basalto Metalizado²⁾



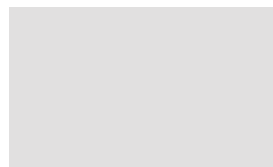
Marrón Macadamia Metalizado²⁾



Rojo Guardia¹⁾



Amarillo Speed¹⁾



Plata Ártico Metalizado¹⁾



Gris Meteoro Metalizado¹⁾

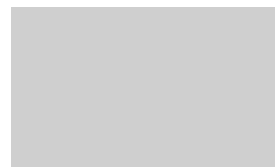


Azul Oscuro Metalizado²⁾



Azul Aqua Metalizado²⁾

Colores especiales de exterior.



Plata GT Metalizado¹⁾



Amatista Metalizado²⁾

Colores de la capota.



Negro



Azul Metropol



Gris Piedra



Marrón Tropical (Cocoa)

¹⁾ Anagrama de puerta y anagrama de la trasera en Negro.

²⁾ Anagrama de puerta en Plata, anagrama de la trasera en aluminio satinado.

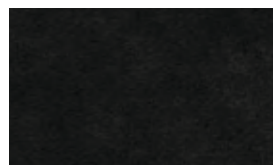
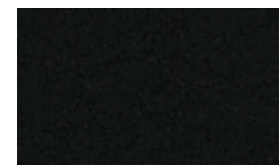
Colores de serie de interior.

**Alcantara/cuero sintético/
cuero/esmalte flexible¹⁾**

Colores de interior.²⁾

Moqueta.

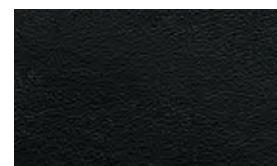
Galería de techo.³⁾



Negro Alcantara

Negro

Negro



Negro

Negro

Negro



Beige Arena

Beige Arena

Negro

Colores especiales de interior.

Cuero/esmalte flexible

Colores de interior.

Moqueta.



Terracota⁴⁾

Terracota



Marrón Tropical (Cocoa)⁴⁾

Marrón Tropical (Cocoa)⁵⁾

Cuero natural de interior.

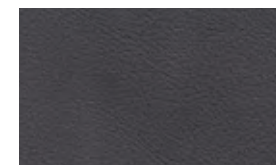
Cuero/esmalte flexible

Galería de techo.³⁾

Colores de interior.

Moqueta.

Galería de techo.³⁾



Negro

Gris Oscuro natural⁵⁾

Gris Oscuro Natural

Negro



Negro

Marrón natural⁴⁾

Marrón Natural

Negro



Rojo Carrera⁴⁾

Rojo Carrera

Negro

¹⁾ Esmalte flexible en el color del interior, viseras parasol y estribo con lámina en el color del interior.

²⁾ Coupé: se suprime sistema de asientos traseros sólo en combinación con Alcantara Negro y Negro.

³⁾ Galería de techo en Alcantara (Coupé), galería de techo en tela negra (Cabriolet).

⁴⁾ Esmalte flexible en el color de interior, viseras parasol y estribo con lámina negra.

⁵⁾ Esmalte flexible en negro, viseras parasol y estribo con lámina negra.

Denominación	Coupé	Cabriolet	Núm. 1
Exterior.			
• Pintura metalizada	o	o	Código
• Colores especiales	o	o	Código
• Colores personalizados	o	o	Código
• Luz de curva dinámica	o	o	603
• Sin denominación de modelo	w	w	498
• ParkAssistent (asistente de aparcamiento trasero)	o	o	635
• Aerokit Cup	o	–	XAA
• Limpialuneta trasero	o	–	425
• Luna de parabrisas con franja parasol verde	o	o	567
• Retrovisor interior/externo antideslumbrante automático con sensor de lluvia integrado	o	o	P12
• Techo corredizo/levadizo eléctrico	o	–	650
• Techo rígido	–	o	550
• Soporte básico del sistema de transporte de techo	•	–	549

Denominación	Coupé	Cabriolet	Núm. 1
Motor, caja de cambios y chasis.			
• Depósito de combustible de 90 litros	o	o	082
• Cambio Porsche Doppelkupplung (PDK, 7 velocidades)	o	o	250
• Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), sistema de frenos cerámicos	o	o	450
• Chasis deportivo PASM con descenso (–20 mm) incluido, con bloqueo transversal mecánico del eje trasero	o	–	P17
• Bloqueo transversal mecánico del eje trasero	o	o	220
• Sport Chrono Paket Plus	o	o	640
Ruedas.			
• Llanta Carrera Sport de 19 pulgadas, esmaltada en negro, con tapabujes con insignia Porsche a color	w	w	XRR
• Sistema de control de presión de neumáticos (RDK)	o	o	482



Cronómetro analógico y digital del Sport Chrono Paket Plus



Llanta Carrera Sport de 19 pulgadas



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)

– no disponible o disponible como Núm. 1/opción con sobreprecio • de serie W opcional, disponible sin sobreprecio

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	Coupé	Cabriolet	Núm. I
Interior.			
• HomeLink® (apertura de portón de garaje de programación discrecional)	○	○	608
• Tempostat (regulación automática de la velocidad)	○	○	454
• Preinstalación del Porsche Vehicle Tracking System (PVTS)	○	○	674
• Extintor	○	○	509
• Alfombrillas	○	○	810
• Asientos confort con memoria de conductor	○	○	P15
• Asientos deportivos adaptativos con memoria de conductor	○	○	P01
• Asientos deportivos envolventes	○	○	P03
• Sistema de asientos traseros	W	●	685
• Calefacción de asiento	○	○	342
• Ventilación de asiento	○	○	541
• Volante calefactable (maneable por separado)	○	○	345
Interior esmaltado en Plata Deportivo/aluminio.			
• Volante multifunción de e radios en Plata Deportivo	○	○	XPU
• Palanca de cambio/freno de mano aluminio I	○	○	ECA
• Palanca selectora PDK/freno de mano aluminio	○	○	ECB

Denominación	Coupé	Cabriolet	Núm. I
Interior de cuero y cuero natural.			
• Equipamiento de cuero	○	○	Código
– en color de serie	○	○	Código
– en color especial	○	○	998
– en cuero natural	○	○	Código
– en colores personalizados	○	○	Código
• Volante multifunción de 3 radios (cuero liso)	○	○	844
Interior de carbono.			
• Paquete de interior de carbono	○	○	803
• Volante multifunción de carbono	○	○	845



Asiento confort con memoria de conductor



Asiento deportivo adaptable



Asiento deportivo envolvente



Volante multifunción de tres radios en combinación con PDK en Plata Deportivo



Volante deportivo de tres radios con teclas deslizantes en combinación con PDK y Sport Chrono Paket Plus



Volante multifunción de tres radios en combinación con PDK en carbono

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

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	Coupé	Cabriolet	Núm. 1	Denominación	Coupé	Cabriolet	Núm. 1
Audio y comunicación.				Audio y comunicación.			
• Módulo de navegación	○	○	672	• Mando por voz	○	○	671
• Libro de rutas electrónico	○	○	641	• Sintonizador de TV	○	○	676
• Módulo telefónico ^{1),2)}	○	○	666	• Sistema de sonido envolvente BOSE®	○	○	680
• Auricular inalámbrico de mando de módulo telefónico ^{1),2)}	○	○	669	• Cargador de CD/DVD4) (séxtuple)	○	○	693
• Preinstalación de telefonía móvil con consola ^{1),3)}	○	○	618	• Interfaz universal de audio (iPod®, USB, AUX) ⁵⁾	○	○	870
• Preinstalación de telefonía móvil ^{1),3)}	○	○	619	• Antena de varilla	W	W	461



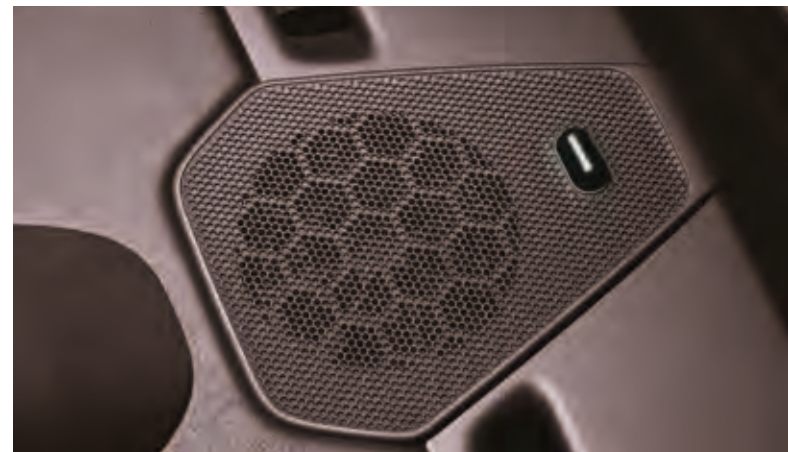
PCM con módulo de navegación



Auricular inalámbrico de mando para módulo telefónico



Interfaz universal de audio



Sistema de sonido envolvente BOSE®

¹⁾ Puede obtener información sobre los teléfonos móviles compatibles en www.porsche.de, o bien en su Centro Porsche Oficial.

²⁾ Módulo telefónico en modalidad HFP (sólo en combinación con el módulo de navegación opcional): El uso de teléfonos móviles en el interior del vehículo puede provocar un incremento de la intensidad de los campos electromagnéticos y, por tanto, implicar una mayor exposición de los pasajeros a la radiación. El uso del módulo telefónico con el PCM vía Bluetooth®, por conexión SAP o con la tarjeta SIM insertada evita la exposición a la radiación, ya que se utiliza en todo caso la antena exterior del vehículo.

³⁾ Preinstalación de telefonía móvil: El uso de teléfonos móviles en el interior del vehículo puede provocar un incremento de la intensidad de los campos electromagnéticos y, por tanto, implicar una mayor exposición de los pasajeros a la radiación. Si se utiliza un juego adaptador (cradle) se puede reducir la intensidad de campo en el interior del habitáculo del vehículo mediante la conexión a la antena exterior (dependiendo del acoplamiento concreto del juego adaptador para el teléfono móvil). Infórmese en el comercio minorista de accesorios sobre la disponibilidad de un juego adaptador para su teléfono móvil. El uso del módulo telefónico con el PCM vía Bluetooth®, por conexión SAP o con la tarjeta SIM insertada evita la exposición a la radiación, ya que se utiliza en todo caso la antena exterior del vehículo.

⁴⁾ Al reproducir discos CD/DVD de audio protegidos contra copia pueden sobrevenir problemas de reproducción no relacionados con la calidad de los equipos de audio.

⁵⁾ Puede informarse acerca de la compatibilidad de los modelos de iPod® e iPhone® en su Centro Porsche Oficial.

— no disponible ○ disponible como Núm. 1/opción con sobreprecio ● de serie W opcional, disponible sin sobreprecio

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.

Conclusión.

En ocasiones es necesario dejar las cosas claras. De este modo se consigue claridad. Certeza. Libertad de actuación.

Para ello no hacen falta demasiadas palabras. Tres letras y tres cifras encarnan un mensaje inequívoco: más carácter deportivo. El resultado: el 911 Carrera más deportivo que hayamos construido nunca.

El mensaje es claramente perceptible. Con un frontal resuelto y una vigorosa trasera. Con contrastes fuertemente perfilados.

Y, sobre todo, con una superior potencia, que incluso supera la elevada potencia de los modelos S. Y ello con los mismos valores de consumo y emisiones. Un mensaje de lo más convincente. Gracias a Porsche Intelligent Performance.

Claridad.

El nuevo 911 Carrera GTS.



Datos técnicos del 911 Carrera GTS y el 911 Carrera GTS Cabriolet.

	Coupé	Cabriolet
Motor		
Número de cilindros	6	6
Cilindrada	3.800 cm ³	3.800 cm ³
Potencia (DIN) a un régimen de	300 kW (408 CV) 7.300 rpm	300 kW (408 CV) 7.300 rpm
Par motor máx. a un régimen de	420 Nm 4.200 rpm	420 Nm 4.200 rpm
Compresión	12,5 : 1	12,5 : 1
Transmisión		
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios manual	6 veloc.	6 veloc.
Cambio PDK (opcional)	7 veloc.	7 veloc.
Chasis		
Eje delantero	Eje de columnas de suspensión McPherson	Eje de columnas de suspensión McPherson
Eje trasero	Eje trasero multibrazo LSA	Eje trasero multibrazo LSA
Dirección	Desmultiplicación variable de la caja de dirección, servohidráulica	Desmultiplicación variable de la caja de dirección, servohidráulica
Circunferencia de giro	10,9 m	10,9 m

	Coupé	Cabriolet
Chasis		
Frenos	Mordazas fijas de aluminio de 4 émbolos en arquitectura monobloque delante y detrás, discos autoventilados y perforados	Mordazas fijas de aluminio de 4 émbolos en arquitectura monobloque delante y detrás, discos autoventilados y perforados
Sistema de estabilización	PSM de desarrollo avanzado (ABS 8.0 incluido)	PSM de desarrollo avanzado (ABS 8.0 incluido)
Sistema antibloqueo	ABS 8.0	ABS 8.0
Llantas	Del.: 8,5 J x 19 ET 56 Tras.: 11 J x 19 ET 51	Del.: 8,5 J x 19 ET 56 Tras.: 11 J x 19 ET 51
Neumáticos	Del.: 235/35 ZR 19 Tras.: 305/30 ZR 19	Del.: 235/35 ZR 19 Tras.: 305/30 ZR 19
Tara		
DIN	1.420 kg / 1.450 kg	1.515 kg / 1.545 kg
Según Directiva CE ¹⁾	1.495 kg / 1.525 kg	1.590 kg / 1.620 kg
Peso máx. autorizado	1.825 kg / 1.855 kg	1.895 kg / 1.925 kg
Prestaciones		
Velocidad máxima	306 km/h / 304 km/h	306 km/h / 304 km/h
0-100 km/h	4,6 seg. / 4,4 seg.	4,8 s / 4,6 seg.
Sport Chrono Paket Plus (con PDK) 0-100 km/h	- / 4,2 seg.	- / 4,4 seg.

	Coupé	Cabriolet
Prestaciones		
0-160 km/h	9,7 seg. / 9,4 seg.	10,1 s / 9,8 seg.
Sport Chrono Paket Plus (con PDK) 0-160 km/h	- / 9,1 seg.	- / 9,5 seg.
Recuperación (80-120 km/h), 5ª velocidad	5,6 seg. / -	5,9 seg. / -
Aceleración en tracción (80-120 km/h)	- / 2,6 seg.	- / 2,8 seg.
Consumo/emisiones²⁾		
Ciclo urbano en l/100 km	Manual/PDK 15,9 / 15,3	Manual/PDK 16,2 / 15,5
Extraurbano en l/100 km	7,6 / 7,2	7,7 / 7,3
Combinado en l/100 km	10,6 / 10,2	10,8 / 10,3
Emisiones de CO ₂ en g/km	250 / 240	254 / 242
Dimensiones/coeficiente aerodinámico		
Longitud	4.435 mm	4.435 mm
Anchura	1.852 mm	1.852 mm
Altura	1.300 mm	1.300 mm
Batalla	2.350 mm	2.350 mm
Capacidad maletero	105 l	105 l
Capacidad del depósito	67 l	67 l
Coefficiente aerodinámico	c _w = 0,30 / 0,31	c _w = 0,31

Web especial 911 Carrera GTS.

Los dos nuevos modelos 911 Carrera GTS se expresan sin rodeos.

En nuestra web especial en www.porsche.com/carrera-gts encontrarán argumentos convincentes.

¹⁾ 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.

²⁾ Los datos se han determinado con arreglo al método de medición Euro 5 (715/2007/CE y 692/2008/CE) en el NCCE (Nuevo Ciclo de Circulación Europeo). Los datos especificados no se refieren a un vehículo en concreto ni forman parte de la oferta, ya que sirven exclusivamente de referencia a efectos comparativos entre los diversos tipos de vehículos. Puede obtener más información actualizada sobre los vehículos concretos en su Centro Porsche Oficial. Determinación del consumo basada en el equipamiento de serie. Los equipamientos especiales pueden influir en el consumo y en las prestaciones.

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

modelos aquí descritos. Salvo error u omisión.

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2010

Todos los textos, imágenes y demás información publicada en este catálogo están amparados por el derecho de propiedad intelectual de

Dr.Ing. h. c. F. Porsche AG.

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

Porsche, la insignia Porsche, 911, Carrera, Targa, Tequipment, PCCB, PCM, PDK, PSM y Spyder son marcas registradas 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 catálogo cuenta con certificación según las estrictas reglas del PEFC (Program for the Endorsement of Forest Certification).

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart
Germany
www.porsche.com

Estado: 06/10
Printed in Germany
WSLS1101000150 ES/WW

