Los nuevos modelos 911 GTS

Dossier de prensa

**Contenidos**

[Consumo de combustible y emisiones 3](#_Toc80890690)

[Aspectos destacados](#_Toc80890691)

[Los nuevos modelos Porsche 911 GTS 4](#_Toc80890692)

[La exitosa familia Porsche 911 sigue creciendo al incorporar cinco nuevas variantes del modelo](#_Toc80890693)

[Más dinámicos que nunca: los nuevos modelos Porsche 911 GTS 7](#_Toc80890694)

[El diseño del exterior](#_Toc80890695)

[Numerosos detalles en negro 12](#_Toc80890696)

[El diseño del interior](#_Toc80890697)

[Race-Tex en negro y asientos deportivos Plus de serie 13](#_Toc80890698)

[Concepto de visualización y manejo](#_Toc80890699)

[El PCM, ahora también compatible con Android Auto 16](#_Toc80890700)

[La propulsión](#_Toc80890701)

[Una potencia nunca vista 19](#_Toc80890702)

[El chasis](#_Toc80890703)

[Numerosos elementos adoptados del 911 Turbo 22](#_Toc80890704)

[El paquete de construcción ligera](#_Toc80890705)

[Menos peso, menos fuerza ascensional y un sonido puro 26](#_Toc80890706)

[Los sistemas de asistencia y confort](#_Toc80890707)

[Mayor seguridad en el día a día 27](#_Toc80890708)

[La historia](#_Toc80890709)

[Un aspecto inconfundible y unas prestaciones sorprendentes 31](#_Toc80890710)

Consumo de combustible y emisiones

**Modelos 911 GTS**

NEDC:

Consumo de combustible combinado: 10,7-9,7 l/100 km; emisiones de CO2 combinadas: 243-221 g/km

WLTP:

Consumo de combustible combinado: 11,4-10,4 l/100 km; emisiones de CO2 combinadas: 259-236 g/km

Los valores de consumo y emisiones indicados se han calculado de acuerdo con los procedimientos de medición legalmente prescritos. Todos los vehículos nuevos ofrecidos por Porsche cuentan con homologación de tipo según WLTP, por lo que los valores NEDC indicados se derivan de los valores WLTP.

Se ofrece más información sobre el consumo de combustible oficial y las emisiones de CO2 específicas oficiales de los nuevos automóviles en la "Guía sobre el consumo de combustible, las emisiones de CO2 y el consumo de corriente de nuevos automóviles", que se puede obtener gratuitamente en todos los puntos de venta y en DAT, Hellmuth-Hirth-Straße 1, 73760 Ostfildern (Alemania).

Aspectos destacados

Los nuevos modelos Porsche 911 GTS

* **Cinco modelos especialmente deportivos.**

Con la incorporación de los GTS deportivos, la gama 911 se amplía con nuevos y atractivos modelos, aproximadamente dos años y medio después del lanzamiento del tipo 992. Se puede elegir entre cinco variantes:

* + 911 Carrera GTS con propulsión trasera, como Coupé y como Cabriolet,
  + 911 Carrera 4 GTS con tracción total, como Coupé y como Cabriolet, y
  + 911 Targa 4 GTS con tracción total.
* **Tan potente y dinámico como nunca antes.**

El motor bóxer sobrealimentado de seis cilindros y tres litros del nuevo 911 GTS suministra una potencia de 353 kW (480 CV), es decir, 22 kW (30 CV) más que su predecesor y que el actual 911 Carrera S. El par motor máximo es de 570 Nm, lo que supone un aumento de 20 Nm.

* **Chasis de altas prestaciones con numerosos elementos adoptados del 911 Turbo.**

El chasis, derivado del chasis deportivo del 911 Turbo y adaptado al GTS, está dotado de unos excelentes niveles de prestaciones: gracias al Porsche Active Suspension Management (PASM) instalado de serie, los amortiguadores reaccionan con gran rapidez a los cambios dinámicos.

* **Menos peso y menos fuerza ascensional con el paquete de construcción ligera.**

Por primera vez, se ofrece un paquete de construcción ligera[[1]](#endnote-1) para los modelos Coupé del 911 GTS. El ahorro de peso es de hasta 25 kilogramos. A todo ello se añaden diversas optimizaciones de las prestaciones, como la dirección activa del eje trasero y el perfeccionamiento aerodinámico adicional, que vienen de serie con esta combinación de equipamientos. Los nuevos deflectores de aire en la parte delantera de los bajos reducen la fuerza ascensional frontal. Asimismo, el control del spoiler trasero adaptativo se ha ajustado convenientemente a la nueva configuración del vehículo.

* **Numerosos detalles negros en el exterior.**

Un rasgo típico del 911 GTS son los numerosos detalles negros o tintados en el exterior, entre ellos el característico arco con el logotipo Targa del 911 Targa 4 GTS. Todos los 911 GTS disponen del paquete Sport Design con revestimientos exclusivos para la parte delantera y trasera.

* **Interior con Race-Tex en negro y asientos deportivos Plus de serie.**

Los numerosos elementos en Race-Tex negro resaltan el ambiente dinámico y elegante del habitáculo. Este material de microfibra se ha aplicado, por ejemplo, en las secciones centrales de los asientos y en el aro del volante. El volante deportivo GT, así como el paquete Sport Chrono con selector de modo, la app Porsche Track Precision y un indicador de temperatura de los neumáticos están incluidos en el equipamiento de serie. Los asientos deportivos Plus con ajuste eléctrico de cuatro vías proporcionan una excelente sujeción lateral y comodidad para los ocupantes.

* **Más seguro en el día a día gracias a los sistemas de asistencia y confort.**

El nuevo 911 GTS ofrece de serie una gama de sistemas de asistencia que hacen que la conducción y el estacionamiento sean más cómodos y seguros, especialmente en el uso diario. El sistema de advertencia y asistente de frenado (de serie), con funcionamiento mediante cámaras, reduce considerablemente el riesgo de colisiones con vehículos, peatones y bicicletas. El control de velocidad con regulador de distancia, disponible opcionalmente, ofrece una regulación automática de la distancia con la función Stop&Go y medidas de protección reversibles para los ocupantes. Con el equipamiento especial Remote Park Assist, la entrada y la salida de los estacionamientos se puede controlar de forma remota a través de un smartphone[[2]](#endnote-2) sin que el conductor tenga que sentarse al volante.

* **El primer modelo GTS de Porsche fue el 904 Carrera GTS de 1963.**

GTS es la sigla de Gran Turismo Sport. Se trata de una abreviatura popular entre los conductores de Porsche: actualmente, prácticamente todas las series de modelos cuentan con un GTS. Con este tipo de vehículo, Porsche se dirige a un grupo objetivo altamente orientado a la conducción deportiva, pero que también busca un alto grado de aptitud utilitaria. El 904 Carrera GTS fue el primer Porsche en llevar estas tres letras en su nombre. Su lanzamiento al mercado se celebró el 26 de noviembre de 1963.

La exitosa familia Porsche 911 sigue creciendo al incorporar cinco nuevas variantes del modelo

Más dinámicos que nunca: los nuevos modelos Porsche 911 GTS

Con la incorporación de los GTS deportivos, la gama 911 se amplía con nuevos y atractivos modelos, aproximadamente dos años y medio después del lanzamiento del tipo 992. Hace doce años, Porsche presentó el 911 como modelo GTS por primera vez. Ahora, la nueva generación de este popular modelo de automóvil deportivo comienza su andadura, con una potencia, una dinámica de conducción y una estética exclusiva como nunca antes se han visto. El motor bóxer de seis cilindros tiene una potencia de 353 kW (480 CV). Esto representa un aumento de 22 kW (30 CV) frente al actual 911 Carrera S o al anterior 911 GTS.

Con precios a partir de los 140 981 euros[[3]](#endnote-3), desde ahora se puede elegir entre cinco variantes del modelo:

* 911 Carrera GTS con propulsión trasera, como Coupé y como Cabriolet,
* 911 Carrera 4 GTS con tracción total, como Coupé y como Cabriolet, y
* 911 Targa 4 GTS con tracción total.

Una caja de cambios de doble embrague Porsche (PDK) de ocho velocidades o una caja de cambios manual de siete velocidades, así como un chasis específico de GTS con Porsche Active Suspension Management (PASM) y el freno de alto rendimiento del 911 Turbo, garantizan unas excelentes prestaciones de conducción. El paquete de construcción ligera[[4]](#endnote-4), disponible por primera vez para los modelos GTS, mejora aún más la dinámica de conducción. En este caso, se ahorran hasta 25 kilogramos de peso.

Los elementos de contraste en negro de la carrocería y las zonas tintadas de los faros caracterizan la estética discreta y deportiva de los nuevos miembros de la familia 911. El negro también es el color dominante en el interior. Numerosos elementos del material de microfibra Race-Tex se unen para crear un ambiente dinámico a la par que elegante. La última generación del Porsche Communication Management (PCM) incorpora numerosas mejoras de manejo y conectividad.

Tecnología: chasis exclusivo y sistema de escape deportivo específico

El motor bóxer sobrealimentado de seis cilindros y tres litros del nuevo 911 GTS suministra una potencia de 353 kW (480 CV). El par motor máximo es de 570 Nm, lo que supone un aumento de 20 Nm frente al modelo anterior. Para completar el sprint de 0 a 100 km/h, el 911 Carrera 4 GTS Coupé con caja de cambios de doble embrague Porsche (PDK) de ocho velocidades necesita tan solo 3,3 segundos, con lo que tarda tres décimas menos que su predecesor. Como alternativa a la PDK, para todos los 911 GTS se ofrece una caja de cambios manual de siete velocidades con unos recorridos de la palanca de cambios especialmente cortos.

El chasis, derivado del 911 Turbo y adaptado al 911 GTS, está dotado de unos excelentes niveles de prestaciones: gracias al Porsche Active Suspension Management (PASM) instalado de serie, los amortiguadores reaccionan con gran rapidez a los cambios dinámicos. En los modelos Coupé y Cabriolet, el PASM se combina de serie con el chasis deportivo y una reducción de altura de diez milímetros. De los modelos turbo procede también el concepto de muelles auxiliares del eje trasero, que permiten mantener los muelles principales tensados en todos los estados de conducción y mantener la carrera de amortiguación. En el 911 Targa 4 GTS se utiliza el chasis del 911 Targa 4S.

Los ingenieros también han adaptado la potencia de deceleración a las mayores prestaciones del 911 GTS, que ha recibido el freno de alto rendimiento del 911 Turbo. Del 911 Turbo S proceden también las llantas de aleación ligera negras con anclaje central de 20 y 21 pulgadas (en el eje delantero y trasero, respectivamente). El sistema de escape deportivo de serie ofrece una experiencia de sonido aún más emocionante gracias a la configuración específica del GTS, a lo que hay que sumar la supresión de una parte del aislamiento interior.

Exterior: numerosos detalles en negro satinados o de alto brillo

Un rasgo típico del 911 GTS son los numerosos detalles negros o tintados en el exterior, entre ellos el característico arco con el logotipo Targa del 911 Targa 4 GTS. Otros elementos pintados en negro satinado son el labio del spoiler delantero, las llantas de aleación ligera con anclaje central, los logotipos GTS en las puertas y en la parte trasera, así como las láminas de la rejilla del portón trasero. Las dos salidas de escape del sistema de escape deportivo están cromadas en negro. De forma opcional, se puede seleccionar un paquete exterior en el que los detalles de la carrocería y otros elementos cuenten con acabado en negro de alto brillo.

En principio, todos los modelos 911 GTS incluyen el paquete Sport Design con revestimientos exclusivos para la parte delantera y la parte trasera. En las ópticas principales LED de serie con Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus), el aro de los faros y el marco de la luz diurna están tintados. En la parte trasera se emplean luces exclusivas.

Paquete de construcción ligera: menos peso, menos fuerza ascensional

El paquete de construcción ligera2, disponible por primera vez para los modelos GTS, mejora aún más la dinámica de conducción. Supone una reducción de hasta 25 kilogramos de peso gracias a los asientos bucket ligeros de plástico reforzado con fibra de carbono (PRFC), al vidrio de construcción ligera empleado en el parabrisas, las ventanillas de las puertas y la luneta trasera, así como una batería de construcción ligera. Además, se suprimen los asientos traseros. A todo ello se añaden diversas optimizaciones de las prestaciones, como la dirección activa del eje trasero y el perfeccionamiento aerodinámico adicional, que vienen de serie con esta combinación de equipamientos. Los nuevos deflectores de aire en la parte delantera de los bajos reducen la fuerza ascensional frontal. Asimismo, el control del spoiler trasero adaptativo se ha ajustado convenientemente a la nueva configuración del vehículo.

Interior: Race-Tex en negro y asientos deportivos Plus de serie

Los detalles deportivos de los modelos GTS continúan en el habitáculo, tanto a nivel funcional como estético: la palanca de cambios de la caja de cambios manual de siete velocidades, disponible opcionalmente por encargo, se ha acortado en diez milímetros. Gracias a ello, es posible cambiar de marcha rápidamente con movimientos cortos de la muñeca. El volante deportivo GT, así como el paquete Sport Chrono con selector de modo, la app Porsche Track Precision y un indicador de temperatura de los neumáticos están incluidos en el equipamiento de serie. Los asientos deportivos Plus con ajuste eléctrico de cuatro vías proporcionan una excelente sujeción lateral y comodidad para los ocupantes. Por otra parte, se ha reducido el aislamiento en el habitáculo, con lo que la experiencia de conducción se refuerza con una acústica aún más apasionante.

Los numerosos elementos en Race-Tex negro resaltan el ambiente dinámico y elegante del habitáculo. Este material de microfibra se ha aplicado en las secciones centrales de los asientos, en el aro del volante, en los tiradores y reposabrazos de los revestimientos de las puertas, en la tapa del compartimento portaobjetos y en la palanca de cambios. En el paquete interior GTS, las costuras decorativas están ejecutadas, opcionalmente, en color Rojo Carmín o Crayón. El color de contraste a juego también aparece en los cinturones de seguridad y en el logotipo GTS bordado en los reposacabezas, así como en las esferas del cuentarrevoluciones y el reloj Sport Chrono. En el paquete interior GTS, el inserto decorativo del salpicadero, la consola central y los revestimientos de las puertas están ejecutados en carbono (mate).

Nuevo concepto de visualización y manejo: ahora también con Android Auto

La nueva generación del Porsche Communication Management (PCM) se caracteriza por contar con funciones adicionales y por ofrecer un manejo mucho más sencillo. Las zonas táctiles en el menú multimedia se han ampliado. Como novedad, se ha incorporado la posibilidad de reorganizar los iconos en la pantalla de inicio. El asistente de voz mejorado reconoce el lenguaje natural y se puede activar con "Hey Porsche".

Además, los usuarios de iOS y de Android disfrutan de una conectividad total: con Apple Car Play® y, como novedad, también con Android Auto, es posible utilizar todas las funciones de los teléfonos móviles a través de los nuevos modelos Porsche 911 GTS.

El diseño del exterior

Numerosos detalles en negro

Los nuevos modelos 911 GTS combinan el aspecto moderno de la generación 992 actual con una imagen exclusiva y especialmente deportiva.

Un rasgo típico del 911 GTS son los numerosos detalles negros o tintados en el exterior, entre ellos el característico arco con el logotipo Targa del 911 Targa 4 GTS. Otros elementos pintados en negro satinado son el labio del spoiler delantero, las llantas de aleación ligera con anclaje central, los logotipos GTS en las puertas y en la parte trasera, así como las láminas de la rejilla del portón trasero. Las dos salidas de escape del sistema de escape deportivo están cromadas en negro. Por primera vez, es posible seleccionar un paquete exterior de manera opcional. En este paquete, los detalles mencionados están ejecutados en negro de alto brillo; al igual que los retrovisores exteriores y los embellecedores de los faldones laterales.

En principio, todos los modelos 911 GTS incluyen el paquete Sport Design con revestimientos exclusivos para la parte delantera y la parte trasera. En las ópticas principales LED de serie con Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus), el aro de los faros y el marco de la luz diurna están tintados. En la parte trasera se emplean luces exclusivas.

En el caso de los colores exteriores, se puede elegir entre cuatro pinturas sólidas, siete colores metalizados y cinco colores especiales. Los Clientes que adquieran un Cabriolet pueden elegir entre cuatro colores para la capota.

El diseño del interior

Race-Tex en negro y asientos deportivos Plus de serie

Los detalles deportivos de los modelos GTS continúan en el habitáculo, tanto a nivel funcional como estético: la palanca de cambios de la caja de cambios manual de siete velocidades, disponible opcionalmente por encargo, se ha acortado en diez milímetros. Gracias a ello, es posible cambiar de marcha rápidamente con movimientos cortos de la muñeca. Aquellas personas que opten por mantener la caja de cambios de doble embrague Porsche (PDK) de serie podrán obtener, si así lo solicitan, una palanca selectora fresada de aluminio en negro satinado.

Las molduras decorativas negras del salpicadero, los embellecedores de la consola central y los paneles de las puertas se han refinado con inserciones de aluminio pulido y anodizado en negro. Bajo petición, hay disponibles también más molduras decorativas exclusivas.

Por otra parte, se ha reducido el aislamiento en el habitáculo, con lo que la experiencia de conducción se refuerza con una acústica aún más apasionante. Los numerosos elementos en Race-Tex negro resaltan el ambiente dinámico y elegante del habitáculo. Este material de microfibra se ha aplicado en las secciones centrales de los asientos, en el aro del volante, en los tiradores y reposabrazos de los revestimientos de las puertas, en la tapa del compartimento portaobjetos y en la palanca de cambios. Los reposacabezas están decorados con el logotipo GTS bordado en negro.

El volante deportivo GT, así como el paquete Sport Chrono con selector de modo, la app Porsche Track Precision y un indicador de temperatura de los neumáticos están incluidos en el equipamiento de serie.

Orientados al confort o a la competición: los asientos

Los asientos deportivos Plus con ajuste eléctrico de cuatro vías proporcionan una excelente sujeción lateral y comodidad para los ocupantes. Las partes traseras de los respaldos están pintadas en color plata oscuro.

Los asientos bucket del paquete de construcción ligera son aún más deportivos. También están disponibles para el 911 GTS Coupé como equipamiento especial individual, en caso de que el Cliente se decante por suprimir los asientos traseros. Estos asientos, fabricados de plástico ligero reforzado con fibra de carbono (PRFC), con diseño de carbono visto, se posicionan cerca del automovilismo de competición. Su sección central está revestida de un acabado en Race-Tex negro perforado.

El asiento de 14 vías, como alternativa al asiento equipado de serie, está más orientado al confort, y es que, bajo petición, el 911 GTS también está disponible con asientos deportivos completamente eléctricos (con ajuste eléctrico de 14 vías) o el asiento deportivo adaptativo Plus con ajuste eléctrico de 18 vías. Ambas variantes de asiento tienen función de memoria. Esta permite programar, entre otras cosas, la posición del asiento del conductor y los ajustes de la columna de dirección, así como de ambos retrovisores exteriores.

Dinámica de alto contraste: el paquete interior GTS

Con el paquete interior GTS se puede conseguir una deportividad aún más exclusiva. En este paquete, las costuras decorativas están ejecutadas, opcionalmente, en color Rojo Carmín o Crayón. El color de contraste a juego también aparece en los cinturones de seguridad y en el logotipo GTS bordado en los reposacabezas, así como en las esferas del cuentarrevoluciones y el reloj Sport Chrono.

En el paquete interior GTS, el inserto decorativo del salpicadero, la consola central y los revestimientos de las puertas están ejecutados en carbono (mate). En este caso, el Race-Tex se aplica adicionalmente en la parte inferior del salpicadero, incluida la tapa de la guantera y del retrovisor de la puerta.

Otro componente del paquete son las alfombrillas negras rematadas por una costura en color de contraste (Rojo Carmín o Crayón). El logotipo Porsche también aparece estampado en este color de contraste.

Concepto de visualización y manejo

El PCM, ahora también compatible con Android Auto

El nuevo 911 GTS ya cuenta con la sexta generación del Porsche Communication Management (PCM), introducida a partir del verano de 2021. Una de las novedades más importantes es la integración completa de los servicios de *streaming* Apple Music y Apple Podcasts. Además, Android Auto está integrado también por primera vez. Por otro lado, el asistente de voz Voice Pilot comprende ahora instrucciones en lenguaje natural. El sistema de navegación calcula las rutas con mayor rapidez y representa la información de manera mucho más clara.

Flexibilidad, ahora también para Android Auto

El nuevo PCM 6.0 también incorpora Android Auto, por lo que, además de los iPhone de Apple, ahora también se pueden integrar los smartphones con el sistema operativo Android de Google en el sistema de Infotainment. Esta integración se produce automáticamente al conectar el teléfono móvil con el 911 GTS mediante un cable USB. Las funciones y las apps del smartphone que no afecten a la seguridad de conducción se podrán manejar a través del PCM.

Mayor integración de Apple Podcasts y Apple Music

Los suscriptores de Apple Music podrán escuchar más de 75 millones de canciones y reproducir miles de listas de reproducción sin publicidad a través de una conexión a Internet gratuita integrada en el vehículo durante tres años. También tendrán acceso a todos los artistas y programas emitidos a través de las emisoras globales de radio en directo Apple Music 1, Apple Music Hits y Apple Music Country. Además, los conductores de Porsche dispondrán de más de 1,5 millones de programas de la plataforma de pódcast líder del mundo, Apple Podcasts. Para ello, solo tienen que conectar su Apple ID con el coche. No es necesario que el smartphone se encuentre a bordo para poder utilizar Apple Podcasts o Apple Music.

Gracias al PCM 6.0, el Porsche 911 GTS también dispone de compatibilidad inalámbrica con Apple CarPlay. De esta forma, los Clientes podrán conectar su iPhone al vehículo de forma inalámbrica. Con solo tocar la pantalla táctil o utilizar el asistente de voz Siri, obtendrán la ruta de navegación óptima según el estado del tráfico, podrán hacer llamadas de teléfono, enviar y recibir mensajes, y reproducir música y pódcast.

Un Voice Pilot más humano

En lugar de utilizar comandos predefinidos, en el 911 GTS basta con decir "Hey, Porsche" y dar instrucciones en lenguaje natural. Pongamos dos ejemplos: la frase "necesito gasolina" hará que el sistema de navegación encuentre una ruta a la gasolinera más cercana, y, si se pronuncia algo como "tengo frío", el vehículo aumentará automáticamente la temperatura del habitáculo. Voice Pilot siempre está en línea, por lo que aprende continuamente nuevas fórmulas y expresiones. De este modo, el sistema va mejorando a lo largo del tiempo.

El sistema de navegación es ahora más eficiente

La nueva arquitectura de hardware y software permite al sistema de navegación calcular las rutas de forma aún más rápida teniendo en cuenta la información del estado del tráfico en tiempo real. La vista de mapa ofrece ahora un diseño más claro y fácil de interpretar. Las calles y carreteras se muestran en diferentes colores en función de la situación del tráfico. Por otra parte, el monitor de rutas permite acceder rápidamente a toda la información relevante. Además, el sistema de navegación muestra los datos del tráfico con tanta precisión que llega incluso a informar sobre el estado de los diferentes carriles.

Una comunicación más intensa entre la persona y la máquina

El PCM 6.0 también ofrece nuevas funciones digitales. Por ejemplo, el manual de instrucciones digital interactivo "Good to know con instrucciones" está integrado en el sistema, las entradas del calendario del smartphone se muestran en la pantalla táctil a través de la app Porsche Connect y, si el vehículo y el smartphone están conectados a través de Bluetooth®, los conductores de Porsche pueden unirse también a conferencias telefónicas a través del servicio del calendario. Por último, el software del PCM se puede actualizar mediante tecnologías inalámbricas.

La propulsión

Una potencia nunca vista

El motor bóxer sobrealimentado de seis cilindros y tres litros del nuevo 911 GTS suministra una potencia de 353 kW (480 CV), es decir, 22 kW (30 CV) más que su predecesor y que el actual 911 Carrera S. El par motor máximo es de 570 Nm, lo que supone un aumento de 20 Nm. Para completar el sprint de 0 a 100 km/h, el 911 Carrera 4 GTS Coupé con caja de cambios de doble embrague Porsche (PDK) de ocho velocidades necesita tan solo 3,3 segundos, con lo que tarda tres décimas menos que su predecesor. En definitiva, la nueva generación del 911 GTS es más potente y dinámica que nunca.

Motor de alta tecnología orientado a las prestaciones

Al igual que en los otros modelos de la serie, el motor bóxer de seis cilindros de última generación se ubica también en la parte trasera del 911 GTS. A continuación enumeramos las características más importantes de este motor de alta tecnología, que se ha diseñado poniendo el foco en las prestaciones, la respuesta de conducción y la eficiencia:

* Dos turbocompresores de estructura simétrica. Las ruedas de los compresores y las turbinas están dispuestas simétricamente respecto al motor, por lo que giran en sentidos opuestos.
* Válvulas de descarga con control eléctrico. Gracias al ajuste con motores paso a paso, la presión de sobrealimentación se puede regular de forma especialmente rápida y precisa. La presión de sobrealimentación máxima del 911 GTS es de aproximadamente 1,3 bar.
* Dos intercoolers. Están asentados sobre el motor, bajo la rejilla del portón trasero.
* Inyectores piezoeléctricos. Gracias a sus procesos de apertura y cierre extremadamente rápidos, el caudal de inyección se puede repartir hasta en cinco inyecciones por ciclo de trabajo. Gracias al alto nivel de presión del sistema de hasta 200 bar, el combustible se distribuye en gotículas minúsculas por la cámara de combustión.
* Control de válvulas variable VarioCam Plus. En el funcionamiento con carga parcial, las dos válvulas adyacentes de los cilindros se abren con carreras distintas. Esta carrera asimétrica de las válvulas aporta ventajas en la preparación de la mezcla de combustión y permite reducir el consumo y las emisiones. Cuando se cambia a carrera completa, al requerirse más potencia del motor, las dos válvulas de admisión del cilindro se abren con carreras paralelas.
* Compresión de 10,2:1. Esta relación de compresión tan elevada para un motor sobrealimentado produce un aumento notable de la potencia, junto con una buena respuesta del motor.
* Volante de inercia bimasa reforzado (ZMS), adaptado al par motor más elevado del motor del 911 GTS.

Cambio de marchas ágil con una palanca de cambios más corta

La caja de cambios de doble embrague de ocho velocidades (PDK) se ha rediseñado para la actual generación del 911. En comparación con la PDK anterior, ofrece una transición de desmultiplicación más suave. Para aumentar la eficiencia, una bomba de aceite se encarga de regular la presión del aceite requerida para los procesos de cambio de marcha y acoplamiento en función de las necesidades. Estos cambios, sumados al uso de aceites desarrollados con mayor capacidad lubricante, reducen las pérdidas de potencia en la caja de cambios.

Como alternativa a la PDK, para todos los 911 GTS se ofrece una caja de cambios manual de siete velocidades con unos recorridos de la palanca de cambios especialmente cortos. La palanca de cambios es diez milímetros más corta que en otros 911, por lo que resulta especialmente práctica y aumenta el placer de conducción al cambiar de marcha manualmente.

Experiencia de sonido emocionante

El sistema de escape deportivo de serie ofrece una experiencia de sonido aún más emocionante gracias a la calibración específica del GTS, a lo que hay que sumar la supresión de una parte del aislamiento interior. En el sistema de escape de doble flujo se encuentran válvulas de escape de ajuste totalmente variable controladas por campos característicos. La regulación permite un despliegue óptimo de la fuerza, lo que además da lugar a un sonido apasionante. Las válvulas se accionan electrónicamente mediante motores paso a paso. De este modo, también pueden adoptar posiciones intermedias.

Paquete Sport Chrono con botón Sport Response

El 911 GTS incluye de serie el paquete Sport Chrono, que permite aumentar aún más las prestaciones de conducción y el disfrute al volante. El volante deportivo GT cuenta con el botón Sport Response, situado en el centro del selector de modo. Con este botón, el conductor del GTS puede cambiar la respuesta del motor y de la caja de cambios a las máximas prestaciones durante 20 segundos. Los modos de conducción se seleccionan a través del selector de modo en el volante; por su parte, el modo activo en cada momento se indica en el cuadro de instrumentos.

Otros componentes del paquete Sport Chrono son los soportes dinámicos del motor, el modo PSM Sport (que se puede activar por separado en el Porsche Stability Management), el cronómetro y la app Porsche Track Precision.

La función de aceleración intermedia de la caja de cambios manual, que se encuentra asignada de serie al modo Sport, se puede desactivar ahora también en caso necesario.

El chasis

Numerosos elementos adoptados del 911 Turbo

El chasis, derivado del chasis deportivo del 911 Turbo y adaptado al 911 GTS, está dotado de unos excelentes niveles de prestaciones: gracias al Porsche Active Suspension Management (PASM) instalado de serie, los amortiguadores reaccionan con gran rapidez a los cambios dinámicos. Asimismo, viene equipado de serie el sistema PASM de última generación, que ofrece, tanto en la etapa de compresión como en la de expansión, una amortiguación considerablemente más suave y, por ende, más comodidad en comparación con el sistema anterior. A su vez, el nuevo Porsche Active Suspension Management hace que los amortiguadores actúen de manera más firme, lo que comporta considerables ventajas para la dinámica de conducción, especialmente en lo referente a la conexión con la carrocería, la adherencia a la calzada, el comportamiento direccional y las posibles velocidades en las curvas.

En los modelos Coupé y Cabriolet, el chasis deportivo está instalado de serie con una reducción de altura de diez milímetros. De los modelos Turbo procede también el concepto con muelles auxiliares del eje trasero: gracias a este diseño, los muelles principales se encuentran bajo tensión en todos los estados de conducción y se mantiene la carrera de amortiguación. El Targa está equipado con un chasis PASM sin reducción de altura.

El comportamiento direccional y la tracción se benefician del Porsche Torque Vectoring (PTV). Este sistema complementa al Porsche Stability Management (PSM) y actúa mediante intervenciones selectivas de los frenos en las ruedas traseras. En el 911 GTS, puede presentar dos variantes en función del equipamiento:

* En combinación con la caja de cambios de doble embrague y ocho velocidades (PDK), se equipa el PTV Plus con bloqueo transversal completamente variable con control electrónico. Al acelerar en la salida de las curvas, el bloqueo selectivo del diferencial proporciona un aumento notable de la tracción.
* El 911 GTS con caja de cambios manual de siete velocidades opcional cuenta con una función de aceleración intermedia, así como con PTV con bloqueo transversal mecánico.

Los ingenieros también han adaptado la potencia de deceleración a las mayores prestaciones del 911 GTS, que ha recibido el freno de alto rendimiento de fundición gris del 911 Turbo. Los sofisticados componentes de los frenos incluyen pinzas de freno monobloque fijas de aluminio con seis pistones cada una en el eje delantero y, en el trasero, pinzas fijas con cuatro pistones cada una. Dimensiones de los discos de fundición gris:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Frenos de serie** | **Eje delantero** | **Eje trasero** |
| Diámetro (milímetros) | 408 | 380 |
| Grosor (milímetros) | 36 | 30 |

Del 911 Turbo S se derivan también las llantas de aleación ligera negras con anclaje central de 20 y 21 pulgadas (en el eje delantero y trasero, respectivamente). Opcionalmente, también hay disponibles llantas montadas con tornillos de rueda convencionales.

Numerosas opciones permiten personalizar el chasis desde un punto de vista tanto técnico como estético:

Las **mordazas de freno** vienen pintadas en rojo de serie, pero también se pueden encargar en negro de alto brillo.

El equipamiento **Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)** cuenta en el eje delantero con mordazas de freno con seis pistones amarillas o negras, opcionalmente, y discos de freno de 410 mm de diámetro. Por su parte, en el eje trasero del sistema de frenos cerámicos se equipan mordazas de freno de cuatro pistones y discos de 390 mm. Las principales ventajas del PCCB son una respuesta más rápida sobre calzadas secas, una gran resistencia a la fatiga y la reducción sustancial del peso.

El sistema de estabilización activa del balanceo (**Porsche Dynamic Chassis Control, PDCC**) permite aumentar aún más la estabilidad en las curvas. Además, se mejora el confort de conducción en carreteras con firme irregular, ya que el PDCC es capaz de retirar presión de los cilindros en función de las necesidades. Así se reducen las oscilaciones de carga de las ruedas y, a su vez, se aumentan las prestaciones de conducción. El sistema utiliza cilindros hidráulicos que se regulan de forma activa y están alojados directamente en las suspensiones de las ruedas. Mediante el llenado de aceite de los cilindros hidráulicos regulado electrónicamente, se modifica la carrera de los cilindros y se pretensa en mayor o menor medida el estabilizador correspondiente. El control inteligente del sistema PDCC es capaz de regular individualmente los actuadores hidráulicos en función de la situación de conducción. De este modo se influye en el comportamiento de la dirección y se mejora la estabilización del vehículo.

Mediante la **función de elevación del eje delantero**, se puede incrementar en unos 40 mm la distancia libre al suelo en la parte frontal. Al aumentar el ángulo de ataque y la distancia libre al suelo en el eje delantero, el sistema de elevación electrohidráulico facilita, por ejemplo, la entrada a garajes y aparcamientos, y puede evitar impactos a la hora de circular por badenes.

Mayor agilidad en curvas cerradas, más estabilidad al cambiar de carril a velocidades elevadas y mayor maniobrabilidad en el tráfico urbano: la **dirección activa del eje trasero** brinda numerosas ventajas. El sistema dirige las ruedas traseras en el sentido contrario a las delanteras si la velocidad es inferior a 50 km/h aproximadamente. De este modo se reduce el radio de giro de 11,2 a 10,9 m. A partir de 80 km/h, el sistema dirige las ruedas en el mismo sentido, lo cual se traduce en una mayor estabilidad de marcha. Gracias a la generación más rápida de fuerzas laterales en el eje trasero, el cambio de dirección se produce de forma más instantánea y armoniosa.

La **servodirección Plus** opcional proporciona mayor comodidad. Al circular a velocidades elevadas, la dirección mantiene la rigidez habitual y proporciona una excelente respuesta sobre el estado de conducción, la aceleración transversal y la superficie de la calzada. A baja velocidad se proporciona una mayor asistencia a la fuerza de dirección. Como consecuencia, se facilitan las maniobras y el estacionamiento.

El paquete de construcción ligera

Menos peso, menos fuerza ascensional y un sonido puro

Por primera vez, se ofrece un paquete de construcción ligera[[5]](#endnote-5) para los modelos Coupé del 911 GTS. El ahorro de peso es de hasta 25 kilogramos. Como resultado, se mejora aún más la dinámica de conducción. El paquete incluye asientos bucket ligeros de plástico reforzado con fibra de carbono (PRFC)[[6]](#endnote-6), vidrio de construcción ligera en el parabrisas, las ventanillas de las puertas y la luneta trasera, así como una batería de construcción ligera. La vida útil de la batería de litio-ferrofosfato es 2,5 veces más extensa que la de una batería de plomo convencional equiparable, aun pesando, con sus 12,75 kilos, aproximadamente un tercio menos. Además, se suprimen el sistema de asientos traseros y las alfombrillas traseras.

A todo ello se añaden diversas optimizaciones de las prestaciones, como la dirección activa del eje trasero y el perfeccionamiento aerodinámico adicional, que vienen de serie con esta combinación de equipamientos. Los nuevos deflectores de aire en la parte delantera de los bajos reducen la fuerza ascensional frontal. Se ha reprogramado el control del spoiler trasero adaptativo. En la posición Performance es unos cuatro grados más pronunciado, lo que favorece una mayor carga aerodinámica.

En comparación con el 911 GTS sin paquete de construcción ligera, el aislamiento del habitáculo se ha vuelto a reducir. Esto no solo beneficia a la relación potencia-peso, pues la experiencia de sonido también se hace más intensa y emocionante.

Los sistemas de asistencia y confort

Mayor seguridad en el día a día

El nuevo 911 GTS ofrece de serie una gama de sistemas de asistencia que hacen que la conducción sean más cómoda y segura, especialmente en el uso diario. Entre ellos se incluye la tecnología de iluminación, y es que el 911 GTS cuenta de serie con ópticas principales LED. Como resultado, el Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus) de serie se combina con numerosas funciones de iluminación inteligentes. La luz de carretera dinámica, por ejemplo, adapta el alcance del haz de forma totalmente variable y continua al tráfico precedente y al tráfico en sentido contrario.

En el caso de las ópticas principales Matrix LED opcionales, los 84 LED con lentes preconectadas de cada faro se combinan con el LED de alta intensidad de la luz de carretera adicional.

Sistemas de asistencia con opciones de ampliación

El sistema de advertencia y asistente de frenado (de serie), con funcionamiento mediante cámaras, reduce considerablemente el riesgo de colisiones con vehículos, peatones y bicicletas. En un primer nivel, el sistema advierte al conductor de manera visual y acústica. En el segundo nivel, se produce una intervención de los frenos si existe riesgo grave de accidente. Si el conductor frena, la frenada se refuerza hasta detener el coche por completo. Si no reacciona, se inicia una frenada automática de emergencia para reducir las consecuencias de una posible colisión.

El control de velocidad con regulador de distancia disponible de forma opcional amplía considerablemente las funciones de los sistemas de asistencia. Por ejemplo, el paquete incluye una regulación automática de la distancia con la función Stop&Go y medidas de protección reversibles para los ocupantes. Con ayuda del sensor de radar y las cámaras, el sistema supervisa la distancia respecto a los vehículos precedentes y la ajusta automáticamente. Además, detecta los automóviles que se incorporan transversalmente desde el carril adyacente. Si el vehículo precedente frena, el sistema frenará también hasta detener el vehículo en caso necesario. Asimismo, siempre que sea posible, también utilizará la función de navegación a vela para reducir el consumo. De esta forma, el sistema ofrece mayor confort de conducción, sobre todo en caso de tráfico denso.

Gracias a la función Stop&Go, el 911 GTS puede volver a arrancar automáticamente desde la posición de parada tras una frenada. Si el vehículo está parado más de 15 segundos, basta con pisar brevemente el acelerador o volver a restablecer el sistema con la palanca de la columna de dirección para volver a iniciar la marcha. Si se produce una situación de frenado de emergencia, las ventanillas y el techo corredizo o levadizo se cerrarán automáticamente. Además, se activarán los pretensores reversibles de los cinturones del conductor y del acompañante.

Asistente de mantenimiento en el carril con reconocimiento de señales de tráfico

Salir de un carril de forma involuntaria es peligroso. El asistente de mantenimiento en el carril opcional funciona mediante cámaras y reacciona con un giro de volante si se abandona el carril sin activar el intermitente. Además, puede activar un aviso acústico adicional en el PCM (Porsche Communication Management). El sistema se activa al circular a velocidades de entre 65 y 250 km/h.

El asistente de mantenimiento en el carril se combina con el reconocimiento de señales de tráfico. Utilizando las mismas cámaras que el sistema anterior, reconoce limitaciones de velocidad permanentes y temporales, prohibiciones de adelantamiento y restricciones indirectas, así como señales de poblaciones. El reconocimiento de señales de tráfico funciona dependiendo de la situación y recurre a otros sistemas del vehículo. Por ejemplo, detecta la presencia de humedad a través el sensor de lluvia para, a continuación, mostrar las restricciones de velocidad sujetas a la climatología. Durante la conducción en carreteras desconocidas y con curvas, el sistema avisa de las próximas curvas cerradas de la ruta a través de una indicación en la pantalla del conductor.

Por otra parte, el paquete opcional Remote Park Assist incluye el asistente de cambio de carril. Mediante el sensor de radar, reconoce la distancia y la velocidad del tráfico que se aproxima por detrás en los carriles adyacentes. Si el sistema clasifica la velocidad y la distancia respecto al vehículo como peligrosas para realizar un cambio de carril, se emite un aviso acústico en el retrovisor exterior derecho o izquierdo. El sistema detecta vehículos a una distancia de hasta 80 m y se activa en un intervalo de velocidad comprendido entre los 15 y 250 km/h.

Control remoto también para aparcar

Los sistemas de asistencia simplifican las maniobras y el estacionamiento en el nuevo 911 GTS. El asistente de aparcamiento de serie en la parte delantera y trasera ayuda al conductor con advertencias visuales y acústicas. Esta tecnología recurre a sensores de ultrasonidos en las partes delantera y trasera del vehículo. El 911 GTS Targa y el 911 GTS Cabriolet también cuentan de fábrica con una cámara de marcha atrás. Si se desea, esta también se encuentra disponible para el Coupé. La imagen de la cámara en color, con distancias y líneas auxiliares dinámicas, ayuda al conductor a evaluar la distancia respecto a otros vehículos y obstáculos.

Con el equipamiento especial Remote Park Assist, la entrada y la salida de los estacionamientos se puede controlar de forma remota a través de un smartphone[[7]](#endnote-7) sin que el conductor tenga que sentarse al volante. El control automático es posible tanto en plazas de aparcamiento en línea como en batería, así como en garajes. El sistema detecta automáticamente las plazas de aparcamiento y las mide con ayuda de los sensores de ultrasonidos y la cámara. Si el espacio es suficiente, el conductor puede iniciar el proceso de estacionamiento mediante la app Porsche Connect y, a continuación, bajarse del coche. Esta app supervisa en todo momento el proceso de estacionamiento siempre que se mantenga pulsado el botón correspondiente en la interfaz de la app del smartphone. El sistema de asistencia activa al estacionamiento se encarga automáticamente de la dirección, de la marcha hacia delante y hacia atrás, y del frenado del vehículo. Si se suelta el botón, el 911 GTS detiene inmediatamente la maniobra de estacionamiento.

La historia

Un aspecto inconfundible y unas prestaciones sorprendentes

GTS es la sigla de Gran Turismo Sport. Se trata de una abreviatura popular entre los conductores de Porsche: actualmente, prácticamente todas las series de modelos cuentan con un GTS. Porsche se dirige a un grupo objetivo altamente orientado a la conducción deportiva y que sabe valorar una experiencia de conducción especialmente emocionante, pero que también busca un alto grado de aptitud utilitaria. El diseño es otro motivo de compra importante para estos Clientes.

El triunfo del Targa Florio de 1964 da comienzo a la tradición GTS en Porsche. A continuación se ofrece un resumen de los tres modelos históricos más importantes, así como la oferta actual de Porsche.

El antepasado: 904 Carrera GTS (1963)

El 904 Carrera GTS es el primer Porsche que llevó estas tres letras en su nombre. Ferdinand Alexander Porsche diseñó el Coupé con motor central tanto para la carretera como para el circuito de carreras bajo la máxima "Cada Porsche es apto para la competición". El biplaza celebró su estreno el 26 de noviembre de 1963 en el circuito Solitude de Stuttgart. Este primer deportivo fabricado en Zuffenhausen disponía de una carrocería de plástico, y solo se fabricaron 106 ejemplares. El mayor éxito en competición es el del barón Antonio Pucci y Colin Davis en 1964, que lograron la victoria en Sicilia conduciendo el Targa Florio.

El deportista: 924 Carrera GTS (1981)

Con los modelos Carrera de la serie 924, Porsche demostró que el concepto transaxle también tenía cabida en el automovilismo de competición. Con un precio de 110 000 marcos (unos 56 200 euros), el 924 Carrera GTS de 1981 fue el Porsche de serie más caro jamás construido hasta la fecha. El 924 Turbo (tipo 931) sentó las bases para este modelo. En junio de 1980 había aparecido el 924 Carrera GT (tipo 937) mejorado, con una potencia de 154 kW (210 CV) y homologado para el grupo de competición 4. El 924 Carrera GTS (tipo 939) era una versión aún más potente. El GTS normal suministraba una potencia de 177 kW (240 CV) y la variante Clubsport, una potencia de 202 kW (275 CV). El GTR, concebido exclusivamente para el uso en competición, tenía una potencia de 276 kW (375 CV). Con una potente variante para rally de 206 kW (280 CV), Walter Röhrl causó sensación en el Deutsche Meisterschaft de 1981. La cantidad total de unidades se mantuvo limitada: entre febrero y abril de ese mismo añose fabricaron 50 ejemplares del 924 Carrera GTS con volante a la izquierda, pintados exclusivamente en Rojo Guardia. Incluyendo los prototipos, se fabricó un total de 59 automóviles.

El vehículo versátil y dinámico: 928 GTS (1992)

El posicionamiento actual de los modelos GTS como deportivos versátiles comienza con el 928 GTS. El GTS, como nivel de desarrollo definitivo de esta serie de modelos de diseño transaxle, contaba con aletas traseras ensanchadas, una franja de luces roja en la parte trasera, un alerón trasero pintado en el color de la carrocería, retrovisores exteriores en Cup Design y llantas Cup de 17 pulgadas de serie. Su motor V8 de 5,4 litros ofrecía una potencia de 257 kW (350 CV).

En los últimos tiempos: actualmente hay GTS en cinco familias de modelos

En 2007, el Cayenne GTS se convirtió en el primero de los Porsche más modernos en llevar la sigla en la denominación del modelo. En 2009 se lanzó el 997 II Carrera GTS. Además de sus 300 kW (408 CV) de potencia y 420 Nm de par motor, los cambios en el exterior subrayaban también su elevado nivel de prestaciones. Este GTS se diferenciaba de otros modelos 911, entre otras cosas, por su parte delantera y trasera diferenciadas, las llantas con anclaje central de serie y una serie de optimizaciones que mejoraban la reducción de altura y al aerodinamismo. Los detalles del exterior en negro siguen siendo hasta la actualidad una característica distintiva de las variantes de GTS.

1. Disponibilidad prevista a partir de noviembre de 2021 [↑](#endnote-ref-1)
2. Compatible con dispositivos iPhone de Apple a partir del iPhone 7 y con versión iOS 13 o posterior [↑](#endnote-ref-2)
3. P.V.P. recomendado para Alemania con un IVA del 19 % y equipamiento específico del país [↑](#endnote-ref-3)
4. Disponibilidad prevista a partir de noviembre de 2021 [↑](#endnote-ref-4)
5. Disponibilidad prevista a partir de noviembre de 2021 [↑](#endnote-ref-5)
6. Los asientos deportivos adaptativos Plus (18 vías, eléctricos) también están disponibles como opción sin ahorro de peso [↑](#endnote-ref-6)
7. Compatible con dispositivos iPhone de Apple a partir del iPhone 7 y con versión iOS 13 o posterior [↑](#endnote-ref-7)