



PORSCHE



El nuevo 911 Turbo y el nuevo 911 Cabriolet Turbo

Dossier de prensa

Índice

Aspectos destacados

El nuevo 911 Turbo y el nuevo 911 Cabriolet Turbo 4

Coupé y Cabriolet con nuevas opciones y un considerable aumento de potencia

El nuevo Porsche 911 Turbo 6

Motor y propulsión

Salto de potencia gracias a la tecnología Turbo mejorada 9

Diseño y aerodinámica

Dinamismo en todo su esplendor 12

Chasis y frenos

Dinámica de marcha aún más deportiva y cómoda 14

Interior y equipamiento

Conducción deportiva en ambientes elegantes 16

Consumo de combustible y emisiones

911 Turbo: Consumo de combustible en ciudad 15,3 l/100 km, en carretera 8,7 l/100 km, combinado 11,1 l/100 km; emisiones combinadas de CO₂ 254 g/km

911 Turbo Cabriolet: Consumo de combustible en ciudad 15,2 l/100 km, en carretera 8,9 l/100 km, combinado 11,3 l/100 km; emisiones combinadas de CO₂ 257 g/km

Todos los datos se refieren al modelo europeo.

Los valores de consumo y de emisiones de CO₂ se determinan según el nuevo procedimiento de medición WLTP. Por ahora no se han indicado los valores NEDC derivados. Estos valores no son comparables con los determinados por los procedimientos de medición NEDC utilizados hasta ahora. Puede encontrar más información sobre el consumo de combustible oficial y las emisiones de CO₂ específicas oficiales de 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.

Aspectos destacados

El nuevo 911 Turbo y el nuevo 911 Cabriolet Turbo

Séptima generación del 911 Turbo con 30 kW (40 CV) más de potencia.

El potente motor con una cilindrada de 3745 cm³ con dos turbocompresores con geometría variable desarrolla ahora 427 kW (580 CV).

Dinámica de marcha en cualquier situación.

La aceleración de 0 a 100 km/h se acorta a 2,8 segundos (0,2 segundos menos) con la transmisión PDK adaptada de ocho marchas del 911 Turbo, y la velocidad máxima es de 320 km/h.

Carrocería ancha.

El guardabarros 45 milímetros más ancho en la parte delantera y la parte trasera 20 milímetros más ancha hacen que el nuevo 911 Turbo, junto con el 911 Turbo S, sea el deportivo más ancho de la serie.

Rasgos deportivos con nuevas opciones.

Por primera vez, se puede pedir un chasis deportivo PASM más rígido, rebajado en diez milímetros para el modelo 911 Turbo. También por primera vez, está disponible para un 911 Turbo el nuevo sistema deportivo de escape con su distintiva sonoridad.

Aerodinámica perfeccionada.

Aerodinámica adaptativa (PAA), ahora con aletas de aire de refrigeración reguladas en la parte delantera, una estrategia de control ampliada y un alerón trasero más grande, pero más ligero para una mayor salida de fuerza. La PAA también actúa como freno aerodinámico en caso de frenado de emergencia a altas velocidades.

Nuevos cristales de protección contra el ruido de construcción ligera.

Por primera vez, se pueden elegir los nuevos cristales de protección contra el ruido de construcción ligera con más de 4 kilogramos menos de peso para el 911 Turbo Coupé.

Coupé y Cabriolet con nuevas opciones y un considerable aumento de potencia

El nuevo Porsche 911 Turbo

Desde hace 45 años es el arquetipo del automóvil deportivo de alto rendimiento apto para el uso cotidiano: el Porsche 911 Turbo. Tras el lanzamiento al mercado del 911 Turbo S, llega ahora también la nueva generación de las variantes 911 Turbo Coupé y Cabriolet: aún más potentes, aún más veloces y aún más personalizados. Gracias a sus 427 kW (580 CV), un incremento de 30 kW (40 CV) con respecto al predecesor, el Coupé y el Cabriolet aceleran de 0 a 100 km/h en 2,8 segundos (0,2 s menos), batiendo así la barrera mágica. Un par de 750 Nm (incremento de 40 Nm), ahora sin límite temporal de «overboost», posibilita esprints intermedios todavía más espontáneos y desahogados. Así pues, la aceleración, la potencia y el par del nuevo 911 Turbo se sitúan al nivel del 911 Turbo S de la generación precedente. También en este caso, la caja de cambios PDK de doble embrague y ocho velocidades optimizada para el turbo se encarga de la transmisión de fuerza. La velocidad máxima se mantiene inalterada en 320 km/h. Por primera vez en el 911 Turbo están disponibles también opciones como los paquetes deportivo o de construcción ligera, el tren de rodaje deportivo y el sistema de escape deportivo. De este modo, los clientes pueden adaptar aún mejor su vehículo a sus preferencias individuales.

Los nuevos automóviles deportivos heredan un gran legado: desde su lanzamiento en 1975, el 911 Turbo es sinónimo de lujo y prestaciones. Cada generación sucesiva prolongó la reputación como referencia mundial de los vehículos deportivos de alto rendimiento. El 911 Turbo aúna deportividad con aptitud para el uso cotidiano, emotividad con fiabilidad y dinamismo con eficiencia. La generación más reciente del modelo de 2+2 asientos duplica con creces en potencia al primer Turbo de tres litros y seis cilindros, un solo compresor y 260 CV. Pese a que el 911 Turbo ha ido ganando en velocidad, tamaño y confort a lo largo de los años, siempre ha conservado su carácter esencial.

El diseño del nuevo 911 Turbo es ahora aún más musculoso. Para adaptarla al nuevo tren de rodaje, se ha ensanchado en 45 milímetros la carrocería sobre el eje delantero, situándose ahora en 1.840 milímetros. El nuevo capó delantero con una llamativa acanaladura enfatiza el carácter deportivo. Los faros principales LED con PDLs Plus de serie iluminan intensamente la calzada. En el eje trasero, la carrocería mide ahora exactamente 1,90 metros de anchura (incremento de 20 milímetros). Otro

rasgo distintivo del nuevo 911 Turbo es la aerodinámica adaptativa perfeccionada con rejillas de aire de refrigeración delanteras reguladas, un deflector delantero activo de mayor tamaño, así como un alerón trasero variable considerablemente más grande. La franja continua de pilotos LED y la nueva rejilla con láminas del capó trasero con molduras embellecedoras plateadas redondean el diseño de la zaga.

Con una vía delantera 42 milímetros más ancha y los nuevos neumáticos de 20 pulgadas del tamaño 255/35, el eje delantero posee ahora una dirección aún más precisa. La tracción integral activa PTM transmite ahora aún más fuerza a las ruedas delanteras. Los neumáticos del tamaño 315/30 sobre llantas de 21 pulgadas —una pulgada más que en el eje delantero— y una vía diez milímetros más ancha aumentan la tracción en el eje trasero direccional. También es aún más potente el renovado sistema de frenos, reconocible por las pinzas fijas rojas de serie. Los discos delanteros de fundición gris miden ahora 408 milímetros (incremento de 28 mm) y tienen un grosor de 36 milímetros (incremento de 2 mm). En el eje trasero están montados discos con un grosor de 30 milímetros con un diámetro de 380 milímetros.

Por primera vez está disponible para el 911 Turbo un sistema de escape deportivo opcional con dos tubos finales de escape ovalados. También son nuevas dos variantes de tren de rodaje distintas: mientras que el tren de rodaje de serie PASM brinda un amplio rango entre deportividad y confort, el tren de rodaje deportivo regulado electrónicamente y con un reglaje sensiblemente más rígido está rebajado diez milímetros, lo cual redundará en beneficio de la agilidad del nuevo 911 Turbo. El reglaje está orientado deliberadamente a la dinámica de conducción y posibilita aún más estabilidad en tramos a alta velocidad, por ejemplo, durante la conducción en circuitos. Con carácter opcional, la compensación de balanceo hidráulica PDCC y el sistema de frenos cerámicos PCCB con pinzas fijas de diez pistones delante refinan más si cabe la dinámica de conducción.

Las dos nuevas opciones, el paquete de construcción ligera y el paquete deportivo, permiten afinar aún más la estética y las prestaciones. El paquete de construcción ligera para el Coupé reduce en 30 kg el peso del vehículo. Esto resulta posible, entre otros factores, gracias a los asientos baquet ligeros, a la desaparición de los asientos traseros, al acristalamiento ligero y a la reducción del aislamiento.

De este modo, el sonido del motor llega de manera aún más directa al oído del conductor. El paquete deportivo incluye el paquete Sport Design 911 Turbo así como apliques en negro, elementos de carbono y grupos ópticos traseros Exclusive Design.

El moderno interior se corresponde en sus rasgos generales con el de los modelos 911 Carrera con Porsche Advanced Cockpit y Direct Touch Control. La nueva arquitectura permite manejar la pantalla central del PCM, que tiene ahora una medida de 10,9 pulgadas, de manera rápida y sin distracciones. El equipamiento especialmente refinado y completo abarca, entre otros, asientos deportivos de 14 posiciones totalmente eléctricos, paquete Sport Chrono, un volante deportivo GT con levas de cambio, multifunción y selector de modo, así como el potente sistema de sonido envolvente BOSE® Surround. Están disponibles numerosas opciones para una mayor personalización, tales como Porsche InnoDrive con control de velocidad con regulador de distancia, asistente de mantenimiento de carril con detección de señales de tráfico, asistente de visión nocturna, Surround View y el sistema de sonido envolvente Burmester® High-End Surround.

Motor y propulsión

Salto de potencia gracias a la tecnología Turbo mejorada

El motor bóxer de seis cilindros reforzado hasta 580 CV del 911 Turbo con una cilindrada de 3745 cm³ incorpora ahora turbocompresores montados simétricamente con geometría variable de turbinas y válvulas de derivación controladas eléctricamente. En combinación con el nuevo diseño de la refrigeración del aire de sobrealimentación y el empleo de inyectores piezoeléctricos, esto mejora el comportamiento de respuesta, el rendimiento, la curva de par y la aceleración.

El nuevo motor de seis cilindros dispone de un sistema de aspiración rediseñado casi por completo. Para ello, se cambió la dirección anterior del radiador del aire de proceso y del aire de sobrealimentación: Parte del aire de proceso fluye ahora por las características tomas de aire del Turbo en los laterales de los asientos traseros. Delante de los filtros de aire, ahora situados en el guardabarros trasero, se añaden otros dos flujos de aire por la parrilla de la tapa trasera. Para ello el nuevo 911 Turbo dispone de cuatro puntos de succión con una mayor sección transversal y una menor resistencia que favorecen la eficiencia del motor.

Dos turbocompresores de diseño simétrico con geometría variable y mayores dimensiones sustituyen los elementos anteriores del mismo diseño. Los neumáticos (rotores de compresor y de turbina) giran ahora a la parte derecha e izquierda del vehículo en sentido opuesto. El diámetro de los rotores de turbina se ha incrementado en cinco milímetros hasta los 55 milímetros; el tamaño del rotor de compresor de 59 milímetros ha aumentado en tres milímetros. Esto aumenta el posible caudal de aire tanto en el lado de los gases de escape como en el del aire fresco, lo que a su vez influye en el par y la potencia. El control de las aletas de la válvula de descarga tiene lugar por vía eléctrica a través de motores paso a paso. La ventaja: con la apertura activa y completa de la válvula de descarga después del arranque en frío, los catalizadores arrancan antes. Además, la regulación de la presión de sobrealimentación se vuelve globalmente más rápida y precisa. En el recorrido posterior del sistema de aspiración, el aire comprimido atraviesa los dos refrigeradores de aire de sobrealimentación reposicionados y un 14 por ciento mayores. Se encuentran ahora directamente encima del motor, en posición centrada debajo de la parrilla de la tapa trasera.

Nuevo sistema de escape deportivo disponible opcionalmente

Por primera vez, Porsche ofrece de forma opcional un sistema de escape deportivo para el 911 Turbo. Como el sistema de serie, cuenta con aletas de escape de ajuste eléctrico continuo. De esta manera, se podría resolver el conflicto de objetivos entre la emocionalidad, la comodidad del ruido interior y los requisitos legales. Con el control del flujo interno especialmente desarrollado del sistema de escape deportivo se produce un sonido notablemente deportivo y típico del Turbo. Los dos tubos de escape ovalados son un elemento visual distintivo. El sistema de escape de serie cuenta con dos tubos dobles angulares cromados.

Nueva caja de cambios de doble embrague con ocho marchas en diseño Turbo

Hasta 750 Nm y 427 kW (580 CV) exigen mucho a la cadena cinemática, especialmente cuando se trata de una conducción extremadamente dinámica. El nuevo 911 Turbo está preparado excelentemente para ello. El PDK se basa en la caja de cambios de la actual serie 911 Carrera y se ha adaptado al desarrollo de la potencia del motor turbo mediante láminas de acero optimizadas y un conjunto de piñones reforzado. El placer de conducir también ha aumentado aún más: Gracias a los nuevos cambios de marcha rápidos, el 911 Turbo reacciona aún con más espontaneidad y rapidez. Estos se realizan sobre todo con números de revoluciones y cargas elevados, tanto en modo manual como con el modo Sport Plus activado en automático. Además, todos los niveles de conducción disponen de una nueva relación de transmisión: la primera velocidad es más corta y la octava más larga que la séptima anterior. En general, el PDK de ocho marchas ofrece una serie de mejoras en comparación con la caja de cambios de siete marchas anterior. El conductor lo percibe inmediatamente en lo que se refiere a comodidad, prestaciones y eficiencia.

Rendimiento mejorado de la tracción total

De forma análoga a la caja de cambios PDK, la tracción total Porsche Traction Management (PTM) también se ha adaptado al aumento de potencia. Gracias a la refrigeración por agua adicional y las láminas de acero reforzadas, la transmisión del eje delantero puede transmitir significativamente más par. El engranaje distribuidor del nuevo 911 Turbo ahora envía hasta 500 Nm a las ruedas delanteras. La transmisión hacia adelante está proporcionada por un nuevo árbol de transmisión más ligero y estable con solo una junta cardán.

Paquete Sport Chrono con la nueva aplicación integrada Porsche Track Precision

Con el paquete Sport Chrono, el placer de conducir aumenta aún más. El paquete incluye el modo PSM Sport, los cojinetes de motor dinámicos, el cronómetro y la aplicación Porsche Track Precision. Mediante el nuevo botón de modos con Sport Response Button, pueden activarse los distintos perfiles de conducción. El conductor también puede seleccionar el innovador modo Wet mediante el botón de modos.

El innovador programa de conducción de modo Wet ayuda con las calzadas mojadas

Como pionero, el Porsche 911 tiene un innovador sistema para detectar la humedad en la calzada. El programa de conducción Wet valora mediante sensores acústicos en los pasos de rueda delanteros la proyección de salpicaduras de agua y, en consecuencia, si la calzada está mojada. De esta manera se diferencia de manera esencial de los sensores de lluvia que controlan los limpiaparabrisas y que reaccionan visualmente a la presencia de gotas de agua, independientemente del estado de la calzada. Cuando se detecta que la calzada está mojada, se prepara la respuesta de los sistemas PSM y PTM. Al mismo tiempo, el sistema informa al conductor de que ha detectado agua y recomienda conmutar manualmente al modo Wet. La función correspondiente está integrada en el botón de modos. Si el conductor activa el modo Wet, se adaptan, entre otros, PSM, PTM, aerodinámica, PTV Plus y respuesta de la propulsión, a la máxima estabilidad de conducción. El PTM asigna más par en todas las ruedas del eje delantero para garantizar una mejor tracción y aumentar la estabilidad de conducción. El alerón trasero cambia a la posición de modo Wet, el spoiler frontal se retrae, la curva característica del acelerador se aplana y el modo PSM Off o Sport se desactivan.

Diseño y aerodinámica

Dinamismo en todo su esplendor

El Porsche 911 Turbo demuestra su elevado dinamismo de forma claramente visible. La carrocería ahora mide 1900 milímetros (20 milímetros más) sobre el eje trasero. En la parte delantera, la anchura ha aumentado en 45 milímetros gracias al guardabarros independiente y ahora mide 1840 milímetros (antes 1795 milímetros). Los anchos de vía se han aumentado correspondientemente: ahora, la distancia es de 1600 milímetros en la parte trasera (10 milímetros más) y 1583 milímetros en la parte delantera (42 milímetros más).

La nueva sección del morro con aberturas ensanchadas para la toma de aire con luces dobles es típica del Turbo. El nuevo spoiler frontal extensible neumáticamente garantiza un rendimiento aerodinámico. El 911 cuenta de serie con faros principales LED con PDLs Plus. La nueva pieza de la parte trasera con los tubos de escape cuadrados típicos turbo, armoniza con el grupo óptico trasero que distingue a la generación 911.

Nuevas y exclusivas: lunas de construcción ligera opcionales

Como para todos los 911 coupés, para el 911 Turbo cerrado también está disponible el innovador acristalamiento ligero como opción. Este vidrio laminado pesa alrededor de 4 kg menos que los componentes de serie. Esto reduce el peso de la carrocería en la zona de la línea de hombros que es relevante en la dinámica de conducción: el centro de gravedad baja. En comparación con el acristalamiento de serie, el ligero consiste en cristales exteriores más finos y cristales interiores templados químicamente. La estructura especial del vidrio no solo es más ligera, sino que también es aislante de sonido y calor.

Aerodinámica adaptativa con más propulsión, modo Wet y Airbrake

Un componente del mayor rendimiento del nuevo 911 Turbo es su aerodinámica adaptativa. Gracias al nuevo diseño del spoiler frontal y del alerón trasero activos, el nivel de salida de fuerza aumenta en un 15 por ciento, con lo que garantiza una mayor estabilidad y dinámica en la conducción a velocidades altas. La salida de fuerza máxima en posición Performance (modo Sport Plus activado) es ahora de unos 170 kg.

El modo Wet (modo de conducción sobre mojado) y el Airbrake (freno aerodinámico) son funciones nuevas. Si los sensores de serie detectan una calzada mojada, se advierte al conductor en el cuadro de instrumentos. Si este activa el modo Wet mediante el botón de modos, los sistemas de regulación aerodinámica desplazan el equilibrio para favorecer una mayor fuerza de sujeción en el eje trasero. De este modo, aumenta la adherencia de los neumáticos en la calzada.

Además, el 911 Turbo cuenta con una función de freno aerodinámico. En caso de un frenado de emergencia a altas velocidades, el spoiler frontal y el alerón trasero se colocan en posición Performance. Gracias a la alta resistencia del aire y a la presión de contacto reforzada se acorta la distancia de frenado, dependiendo de la velocidad inicial y las condiciones de la carretera. Adicionalmente, se mejora la estabilidad de la conducción durante la frenada.

Chasis y frenos

Dinámica de marcha aún más deportiva y cómoda

El nuevo 911 Turbo se beneficia de la nueva adaptación completa del chasis que se desarrolló y se adaptó para el modelo superior 911 Turbo S. De este modo, Porsche ha elevado a otro nivel el concepto de neumáticos mixtos: los neumáticos de los ejes delanteros y traseros se diferencian no solo en el ancho, sino también en el diámetro de la rueda. En la parte delantera, se han montado neumáticos de 20 pulgadas de tamaño 255/35 en llantas de hasta 9,5 pulgadas de ancho. En el eje trasero, los neumáticos de 21 pulgadas de tamaño 315/30 en llantas de hasta 12 pulgadas transmiten la fuerza motriz principal. También se ha reajustado el sistema de dirección con dirección trasera activa. La precisión de dirección se aumenta gracias a un seis por ciento más de transmisión directa en comparación con el modelo anterior. Esto hace que el deportivo gane en agilidad, sobre todo en carreteras sinuosas.

El nuevo sistema de amortiguación permite por primera vez un tren de rodaje deportivo

El segundo desarrollo importante es el Porsche Active Suspension Management (PASM) de la nueva generación, con amortiguadores aún más rápidos y regulados de manera más exacta. En comparación con el sistema anterior, el nuevo PASM ofrece, tanto en el rebote como en la compresión, una amortiguación considerablemente más suave y, con ello, más cómoda. Al mismo tiempo, el nuevo PASM permite que los amortiguadores actúen con más tensión, lo que presenta ventajas dinámicas considerables por lo que a la estabilidad, la adhesión a la calzada, el comportamiento de giro y las posibles velocidades en curva se refiere.

La reacción más rápida de los amortiguadores permite por primera vez en el 911 Turbo un tren de rodaje deportivo rebajado diez milímetros. Para un agarre óptimo en todo momento, se han montado resortes auxiliares en el eje trasero para asegurar una precarga suficiente de los resortes principales durante una descompresión total. El reglaje notablemente más rígido está orientado deliberadamente a la dinámica de conducción y posibilita aún más estabilidad en tramos a alta velocidad, por ejemplo, durante la conducción en circuitos.

También es nuevo el indicador de la temperatura de los neumáticos, que se combina con el de la presión de los neumáticos. Con bajas temperaturas, la barra azul avisa de una adherencia reducida. A medida que los neumáticos se calientan, el indicador cambia a azul y blanco, para pasar a blanco con una temperatura de funcionamiento. Esto significa el máximo agarre posible. De este modo, el conductor puede adaptar su estilo de conducción a la adherencia de los neumáticos. El sistema no se activa con los neumáticos de invierno y las barras están desconectadas.

Sistema de frenos más eficiente con opción cerámica

Tradicionalmente, cuando en Porsche se aumenta la potencia del motor, también se aumenta el rendimiento de los frenos. El sistema de frenos de fundición gris se compone de pinzas fijas monobloque de aluminio con seis pistones cada una en el eje delantero. Los discos de freno correspondientes miden 408 milímetros (28 milímetros más) en su diagonal y cuentan con 36 milímetros (dos milímetros más) de grosor. El sistema de frenos del eje trasero conserva sus pinzas fijas de cuatro pistones y discos de freno de 380 mm x 30 mm. Las pinzas de freno vienen pintadas en rojo de serie, pero también se puede pedir opcionalmente el color negro brillante. El rótulo «PORSCHE» de las pinzas de freno se realiza en blanco en esta versión.

Si se desea, el tren de rodaje del nuevo 911 Turbo puede adaptarse a los requisitos particulares con otras opciones: Como hasta ahora, está disponible el sistema de frenos cerámico PCCB. En el eje delantero, actúan pinzas de freno con diez pistones y discos de freno de 420 milímetros de diámetro. En el eje posterior se han integrado pinzas de freno de cuatro pistones y discos de 390 milímetros.

Con la compensación de balanceo opcional PDCC, es posible aumentar aún más la estabilidad en curvas sin tener comprometer la comodidad de conducción.

Como hasta ahora, también se puede seleccionar una función de elevación opcional. Con ella, la distancia al suelo del revestimiento frontal se aumenta en unos 40 milímetros. Más adelante, Porsche ampliará esta función al Smart Lift. Al pulsar un botón, el sistema almacena las coordenadas GPS de la posición actual. Si el conductor se acerca a ese lugar desde la misma dirección, la parte delantera del vehículo se eleva automáticamente.

Interior y equipamiento

Conducción deportiva en ambientes elegantes

Deportivo, manejable, intuitivo: el puesto de conducción de un Porsche siempre se ha orientado hacia el conductor y no hacia la moda. La generación actual de 911, y con ella el 911 Turbo, continúa consecuentemente con este concepto. El interior está marcado por las líneas depuradas y rectas del tablero de instrumentos con el nivel de instrumentos inclinado hacia atrás. Además del cuenta-revoluciones central típico de Porsche, dos esbeltas pantallas de forma libre sin marco mantienen informadas al conductor. La pantalla central del PCM, que mide 10,9 pulgadas, se puede manejar de manera rápida y sin distracciones. Por debajo se encuentra una unidad de interruptores compacta con cinco pulsadores para el acceso directo a las funciones más importantes del vehículo. Según el equipamiento, la asignación de funciones de los cinco botones hápticos cambia. La salida de aire central representa la transición con la consola central, cuya superficie táctil abrigada se corresponde con la pantalla central. El equipamiento de serie incluye la tapicería completa de cuero y asientos deportivos totalmente eléctricos con ajuste de 14 posiciones. Las inserciones de los paneles de las puertas están respunteadas en diagonal en homenaje al primer 911 Turbo (930). Los paneles centrales de los asientos cuentan con respuntes en cruz. El volante deportivo GT de serie con palancas de cambio y el botón de modos Sport Chrono están disponible en diferentes versiones.

PCM con manejo intuitivo

El Porsche Communication Management (PCM) con navegación en línea combina un control fácil e intuitivo con una gran variedad de ofertas de Infotainment. El sistema se maneja de manera intuitiva y se adapta en detalle a las preferencias personales. El PCM también ofrece la posibilidad de hacer un simple movimiento de borrado, ampliar, reducir o girar la imagen con dos dedos. Además, la pantalla reconoce la escritura a mano y muchas funciones pueden utilizarse cómodamente con el control por voz.

El sistema de sonido envolvente BOSE® de serie garantiza un excelente entretenimiento acústico. Los amplificadores High - End con una potencia total de 570 vatios generan un sonido extremadamente equilibrado idéntico al original a través de los doce altavoces. El sistema de gama máxima opcional sigue siendo el sistema de sonido envolvente High-End Burmester®, con 13 altavoces y una potencia total de 855 vatios.

Aplicación Porsche Track Precision para entrenamiento en circuitos

Del 911 Turbo S, el nuevo modelo se queda con la aplicación Track Precision perfeccionada: con Apple CarPlay®, las funciones de la aplicación se muestran directamente por el PCM al conductor para que las pueda usar cómodamente. Se han almacenado más de 300 circuitos internacionales, que registran automáticamente los tiempos de vuelta mediante una señal precisa de GPS del PCM. La aplicación permite el registro detallado, la indicación y el análisis de los datos de conducción en el smartphone. Para otros puntos de vista, se pueden controlar las cámaras GoPro directamente por Bluetooth. Los vídeos se pueden sincronizar más tarde con las grabaciones. Además los datos y los vídeos también se pueden exportar y compartir con el smartphone. Los análisis detallados ahora también son posibles con la aplicación adaptada para iPad.

Función del sistema de climatización optimizada con la capota abierta

Igual que en los actuales modelos 911 Carrera, la función del sistema de climatización también se ha mejorado en los nuevos 911 Turbo Cabriolet con la capota abierta. Una novedad es el ajuste y la regulación automática del aire acondicionado al abrir la capota. Teniendo en cuenta la temperatura exterior, la radiación solar y muchos otros parámetros, el control de los ventiladores, la regulación de la temperatura y la distribución del aire en el interior se adaptan a cada situación.

Nuevas opciones: paquete de construcción aligerada y paquete Sport

El nuevo paquete Sport intensifica los atributos dinámicos del nuevo 911. Se basa en el paquete de diseño Sport, unido entre otros por las luces traseras de diseño exclusivo y numerosos detalles de carrocería pulidos en negro brillante. En el Coupé se añade el techo de fibra de carbono.

El paquete de construcción aligerada se ha diseñado en exclusiva para el Coupé con una ventaja de peso de más de 30 kg. Incluye los cristales de protección contra el ruido de construcción ligera, así como asientos deportivos envolventes ligeros, aislamiento reducido y la renuncia a la instalación de asientos traseros. También incluye el nuevo chasis deportivo PASM rebajado en diez milímetros, así como el sistema de escape deportivo con tubos de escape en negro.