



PORSCHE



Los modelos

Es irrelevante qué entendamos nosotros por un automóvil deportivo. En cualquier caso sería una opinión apasionada.

¿Cómo se construye en realidad un automóvil deportivo? ¿2 puertas? ¿4 puertas? ¿Motor delantero, central, trasero? Esas no son las cuestiones decisivas.

Se trata más bien de la motivación que se esconde detrás. La motivación de nuestros ingenieros de desarrollar no simplemente un coche, sino un Porsche. Lo que implica que será siempre un automóvil deportivo. ¿Por qué es así? Porque nuestra tradición proscribiera cualquier otra cosa. El resultado hoy en día: 23 diferentes modelos. Todos automóviles deportivos.

Así pues, no le sorprenderá que tampoco los 3 nuevos sean otra cosa:

El 911 Turbo Cabriolet combina las propiedades de un automóvil deportivo de altas prestaciones de pura raza con las ventajas de un

descapotable. Para todos aquellos que desean disfrutar de unas prestaciones de conducción extraordinarias también a cielo abierto.

Con menos concesiones aún: el 911 GT2. Fuerza bruta. Reservas de potencia a raudales. Y unas prestaciones que no tienen parangón. Un vehículo más allá de todas las convenciones. Un automóvil deportivo extremo para disfrutar. De forma imponente.

El modelo más reciente de la serie Cayenne: el Cayenne GTS.

Una auténtica máquina destinada a la carretera. Un auténtico exponente de deportividad ilimitada. Tanto técnica como estéticamente. Conducir sobre la trazada ideal, sin tener que renunciar a los rasgos característicos que distinguen a los modelos Cayenne: soberbia superioridad combinada con la típica diversión al volante Porsche.

¿Y por lo demás? Todo como siempre. Los modelos 911 constituyen, en realidad como siempre, un capítulo aparte. Entretanto ha salido ya la 6ª generación. Combinan de forma aparentemente natural conceptos tan opuestos como utilidad para la vida diaria y un carácter muy deportivo. Desde el 911 Carrera, pasando por el 911 Targa 4 hasta los modelos 911 GT3 y el prototipo tecnológico 911 Turbo. Todos ellos excepcionales automóviles deportivos, cada uno con su respectiva intensidad, con su propio carácter distintivo.

Lo mismo se puede decir de los modelos Cayman y Boxster. Uno representa la coherente idea del Coupé deportivo de motor central, el otro es el automóvil deportivo entre los roadster. Con lo que volvemos una y otra vez a lo mismo: automóviles deportivos. No podríamos hacerlo de otra manera.

El nuevo 911 Turbo Cabriolet.



El nuevo 911 Turbo Cabriolet

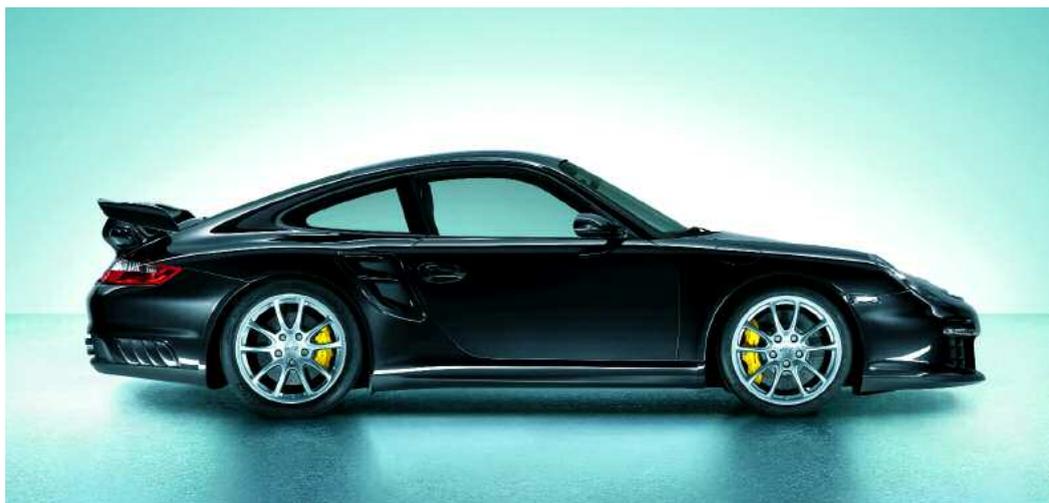
Páginas 14/15

Expresado en sentido estricto, se trata de la variante descapotable del 911 Turbo. Los datos de prestaciones y su aptitud para el uso diario se conservan sin lugar a dudas.

Pero para muchos entusiastas de los automóviles deportivos descapotables, el 911 Turbo Cabriolet representa el automóvil definitivo. Porque reclaman altas prestaciones, también de sí mismos. Pero que aprecian al mismo tiempo la superioridad y fiabilidad que les ofrece el 911 Turbo Cabriolet.

Una obra maestra de la técnica. El summum.

El nuevo 911 GT2.



El nuevo 911 GT2

Páginas 16-19

Basta una frase para describir al nuevo 911 GT2: es nuestro 911 con homologación de calle más potente hasta ahora. Un vehículo que no sólo despierta atracción estética, sino que también marca pautas en cuanto a dinámica de conducción. Sus valores de potencia impresionan. Incluso a

nuestros ingenieros. La sensación de conducción es indescriptible. Su fuerza lo propulsa de forma impresionante hasta los límites de la física. Y hasta los de su conductor. Incluso parado impone respeto. Pero de vez en cuando también es necesario arrimarse a los propios límites. Sólo así se aprende a

conocerlos. Y sólo así se gana también el respeto. Pero a partir de los primeros metros sólo predomina una sensación: tiembla asfalto.

El nuevo Cayenne GTS.



El nuevo Cayenne GTS

Páginas 62/63

¿Qué caracteriza un automóvil deportivo? Los modelos Cayenne son la demostración palpable de lo obsoleto que han quedado las premisas clásicas al respecto. Son vehículos que marcan pautas, combinan aptitudes todo terreno con una deportividad extraordinaria. Con el nuevo Cayenne GTS hemos

avanzado un paso más. Aproximándonos a nuestras raíces. Más potencia, más agilidad, un comportamiento en marcha aún más directo. Éstos eran los objetivos de nuestros ingenieros.

El resultado es, tal como se ha dicho, una máquina sin concesiones

para la carretera. De acuerdo, eso le ha vuelto un poco más llamativo. Porque, naturalmente, su estampa ha sido adaptada a sus superiores prestaciones. Al fin y al cabo, el nuevo Cayenne GTS ha sido concebido para personas que desean exteriorizar su actitud deportiva, también en la carretera.

Los modelos 911 Turbo.



El 911 Turbo

Páginas 12/13



El nuevo 911 Turbo Cabriolet

Páginas 14/15

El nuevo 911 GT2.



El nuevo 911 GT2

Páginas 16-19

Los modelos 911 GT3.



El 911 GT3

Páginas 20-25



El 911 GT3 RS

Páginas 20-25

Los modelos 911.



El 911 Carrera

Páginas 28/29



El 911 Carrera S

Páginas 30/31



El 911 Carrera 4

Páginas 32-35



El 911 Carrera 4S

Páginas 32-35



El 911 Carrera Cabriolet

Páginas 36/37



El 911 Carrera S Cabriolet

Páginas 36/37



El 911 Carrera 4 Cabriolet

Páginas 38/39



El 911 Carrera 4S Cabriolet

Páginas 38/39



El 911 Targa 4

Páginas 40-43



El 911 Targa 4S

Páginas 40-43

Los modelos Cayman.



El Cayman

Páginas 46/47



El Cayman S

Páginas 48/49

Los modelos Boxster.



El Boxster

Páginas 52/53



El Boxster S

Páginas 54/55

Los modelos Cayenne.



El Cayenne

Páginas 58/59



El Cayenne S

Páginas 60/61



El nuevo Cayenne GTS

Páginas 62/63



El Cayenne Turbo

Páginas 64/65

**Muchos desarrollos se prolongan y se prolongan.
Pero siempre hay uno a la cabeza.**

Los modelos 911 Turbo.



Desde 1974, todo 911 Turbo sigue la misma máxima: subir el listón de lo técnicamente factible. En cuanto a confort y dinámica de conducción y, por supuesto, a potencia.

El motor boxer de 6 cilindros de los modelos 911 Turbo desarrolla, gracias a los 2 turbocompresores por gases de escape con turbinas de geometría variable (VTG) y al sistema VarioCam Plus, una potencia de 353 kW (480 CV) a un régimen

de 6.000 rpm a partir de una cilindrada de 3,6 litros y proporciona un par máximo de 620 Nm.

¿Cómo funcionan exactamente las turbinas de geometría variable? Unas aletas canalizadoras móviles

conducen la corriente de gases de escape del motor de forma variable y selectiva a las turbinas del turbocompresor por gases de escape.

La tracción total inteligente del Porsche Traction Management (PTM) traslada esta descomunal potencia al asfalto.

También los frenos Porsche marcan pautas. Incorpora de serie diámetros de disco de freno de 350 mm delante y detrás. El sistema de frenos disponible opcionalmente Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) monta incluso discos de frenos de hasta 380 mm en el eje delantero.

Incorpora también de serie el sistema de estabilización de desarrollo avanzado Porsche Stability Management (PSM) y el Porsche Active Suspension Management (PASM) con reglaje

electrónico activo del sistema de amortiguación.

Pero incluso las prestaciones de un 911 Turbo se pueden incrementar todavía más: el equipamiento opcional del Sport Chrono Paket Turbo, además de ofrecer otras muchas funciones, permite extraer al acelerar otros 60 Nm de par motor por medio de la función overboost, si bien de forma temporalmente limitada. De este modo su par motor máximo puede alcanzar unos descomunales 680 Nm.

Otro aspecto fundamental: la arquitectura ligera. Las puertas y el capó del maletero son de aluminio, lo que ahorra peso. El 911 Turbo con caja de cambios manual tan sólo pesa 1.585 kg y el nuevo 911 Turbo Cabriolet sólo 1.655 kg. El resultado: una relación peso-potencia de

3,3 kg y 3,4 kg, respectivamente, por caballo de potencia. Pero lo realmente extraordinario son los reducidos valores de consumo para unos automóviles de esta potencia.

El equilibrio aerodinámico es excelente, lográndose incluso una mayor adherencia en el eje trasero. El coeficiente aerodinámico de ambos modelos es desacomodadamente bajo, solo 0,3 l.

La sexta generación del 911 Turbo también sigue la idea básica de 1974: unas prestaciones extraordinarias. Desde cualquier punto de vista.

Los modelos 911 Turbo	10
El nuevo 911 GT2	16
Los modelos 911 GT3	20
Los modelos 911	26
Los modelos Cayman	44
Los modelos Boxster	50
Los modelos Cayenne	56
Servicios	66
Datos técnicos	68



**La fiabilidad no es indolencia.
La prudencia no es indiferencia.
Y el sosiego no es inmovilidad.**

El 911 Turbo.

El 911 Turbo es un auténtico prototipo tecnológico. Y al mismo tiempo la demostración de lo extremadamente vigorosa que puede ser la expresión de la idea 911.

La potencia utilizable en cada momento era un objetivo de desarrollo fun-

damental. Una potencia de motor que, por ejemplo, también pueda ser trasladada a la carretera. Un concepto de tracción que convierte de forma precisa la potencia en progresión. Un chasis responsable de la extraordinaria dinámica de conducción y de una estabilidad de marcha

extremadamente elevada. Un concepto en el que el todo es algo más que la simple suma de sus partes.

Expresado en cifras, para la aceleración de 0 a 100 km/h el 911 Turbo sólo precisa 3,9 segundos, con la caja opcional Tiptronic S únicamente

3,7 segundos. Alcanzan los 200 km/h en 12,5 y 12,2 segundos, respectivamente. Su velocidad máxima se sitúa en 310 km/h.

Una importante aportación en este sentido es el interior, orientado coherentemente hacia el conductor. Los materiales de su equipamiento son de lujo. El equipamiento de cuero de serie incluye los asientos eléctricos, el salpicadero y los revestimientos de las puertas y de las secciones laterales traseras. Del mismo modo que el volante deportivo de 3 radios, que es ajustable hasta 40 mm en profundidad y en altura.

También forman parte del equipamiento de serie el Porsche Communication Management PCM con módulo de navegación, así como el sistema de sonido envolvente BOSE®, con un total de 325 vatios.

Los asientos deportivos, también en versión adaptable, así como los nuevos asientos deportivos envolventes, que proporcionan una sensación de asiento similar a la que experimentan los pilotos de compe-



tición, se encuentran disponibles con carácter opcional.

911 Turbo. Este binomio es exponente del principio de la eficiencia en la potencia. Y provoca en el con-

ductor algo muy especial: confianza. Basada en la conciencia de poder disponer en todo momento de unos recursos casi inagotables, pero sin la necesidad de hacerlo.





La capota es muy ligera y estable. El bastidor del techo está formado por una estructura de arquitectura ligera.

El accionamiento es completamente eléctrico. Pulsando la tecla de la consola central o con la llave del vehículo. Se abre y cierra en apenas 20 segundos en cada caso, incluso a velocidades inferiores a 50 km/h aproximadamente. El plegado de la capota tiene lugar en forma de Z y la cara interna queda bien protegida en todo momento.

La luneta trasera de vidrio es resistente a los arañazos y calefactable. Ofrece una buena visibilidad hacia atrás con la capota cerrada, del mismo modo que el techo rígido disponible opcionalmente y fabricado en aluminio.

La galería interior de la capota está fabricada con tejido insonorizante. De este modo, el nuevo 911 Turbo Cabriolet dispone de un buen aislamiento térmico y de un nivel de ruido casi tan bajo como el del Coupé. Para una conducción soberbia incluso a altas velocidades.

El concepto de seguridad ha sido adaptado, naturalmente, a su superior potencia. Del mismo modo que la resistencia torsional de la carrocería. Aquí el nuevo 911 Turbo Cabriolet alcanza valores punta. Para una excelente estabilidad de marcha incluso a altas velocidades.

En conclusión, la potencia del nuevo 911 Turbo Cabriolet se conserva fuera de toda duda. Esto se percibe ya con la primera bocanada de aire.

Según su definición, la suerte es una sensación vital positiva que se manifiesta en un periodo temporal limitado. ¿Por qué temporalmente limitado?

El nuevo 911 Turbo Cabriolet.

¿Por qué se construye una versión Cabriolet de un automóvil deportivo de altas prestaciones como el 911 Turbo? Porque existen personas que desean disfrutar de las ventajas de la conducción al aire libre en un descapotable que es inconfundiblemente un 911 Turbo. Pero quizá también porque nos hacía ilusión asistir a la evolución de este automóvil.

Una mirada a la ficha técnica lo dice todo. La tecnología y los valores de potencia del motor son idénticos a los del 911 Turbo.

Con caja de cambios manual, el 911 Turbo Cabriolet acelera de 0 a 100 km/h en 4,0 segundos, con la caja Tiptronic S opcional en 3,8 segundos. La velocidad máxima es de 310 km/h.

El diseño del nuevo 911 Turbo Cabriolet evoca con la capota cerrada la silueta del Coupé: la transición desde el techo hacia la trasera es fluida. Con la capota abierta, la nueva configuración de la tapa de la caja de la capota acentúa el aspecto enérgico de la trasera. El panel cortabrisas de serie facilita la conducción sin turbulencias y reduce los ruidos producidos por el viento.



**¿Todavía no ha tenido ocasión de conocer sus propios límites?
He aquí nuestra propuesta:**

El nuevo 911 GT2.

Un nuevo 911 GT2 es cada vez la excepción a la regla. De cualquier regla. Desarrollarlo significa superar casi todo aquello que hasta entonces resultaba posible. El resultado es un deportivo de altas prestaciones

desde cualquier punto de vista. En cualquier momento. En cualquier situación de conducción. De acuerdo, una vez terminado, hasta a nosotros nos impuso respeto.

Los hechos: 6 cilindros, 3,6 litros de cilindrada, VarioCam Plus y sobrealimentación biturbo con turbinas de geometría variable para una rápida respuesta de los turbocompresores desde los regímenes más bajos.



Unos poderosos 390 kW (530 CV) a un régimen de 6.500 rpm. Par motor máximo: 680 Nm. Aceleración de 0 a 100 km/h en 3,7 segundos. Velocidad máxima: 329 km/h.

Unas cifras inolvidables en cuanto se experimentan en carne propia. Y se escucha el motor, que suena como sólo un 911 GT2 puede sonar. La causa: el aumento de la potencia y la eficiencia. Lograda básicamente mediante modificaciones en los turbocompresores: la turbina de rendimiento optimizado y el compresor han sido adaptados a las enormes exigencias de potencia, para un superior grado de eficacia de la sobrealimentación turbo.

El nuevo 911 GT2 posee además un sistema de admisión por expansión de desarrollo completamente nuevo, basado en un principio de

funcionamiento único que viene a revolucionar todos los procedimientos conocidos hoy en día. Hasta ahora, la norma era: a más cantidad de aire, mayor potencia.

El sistema de admisión por expansión aprovecha la fase de expansión en lugar de la fase de compresión. Porque al dilatarse el aire se enfría. La mezcla que entra a la cámara de combustión se enfría igualmente y, por tanto, se inflama con un mejor rendimiento. Así pues, de la mayor potencia no es responsable una mayor cantidad de aire, sino un volumen de aire más frío. El resultado: un grado de eficacia del motor notablemente mejorado, con el consiguiente plus en potencia. Y un consumo menor a elevadas cargas y revoluciones. A la mayor potencia contribuye sin duda el nuevo silenciador final de titanio, que posee un

mayor caudal de paso. La caja de cambios manual de 6 velocidades es exacta. La dirección, precisa. Es de tracción trasera. Para una dinámica de conducción propia de la competición. De estreno en el 911 GT2: el chasis de serie con el sistema de amortiguación variable Porsche Active Suspension Management (PASM) contribuye al comportamiento de competición del vehículo, aunque confortable para un automóvil deportivo de estas características.

Otra novedad: el asistente de salida, para alcanzar la máxima aceleración desde parado. Con el vehículo parado, el conductor pisa a fondo el embrague y el pedal acelerador. Una vez que el cuadro de instrumentos combinado indica una presión de sobrealimentación de aprox. 0,9 bares, suelte el embrague tan

rápido como pueda. Y olvídense de todo aquello que hasta ahora creía saber sobre progresión.

El sistema de estabilización Porsche Stability Management (PSM) también es de serie. Los sistemas de reglaje de la dinámica transversal y longitudinal incluidos junto al ABS, el control de estabilidad (SC) y el control de tracción (TC) son desconectables por completo y, por primera vez, en

2 etapas. Para una maniobrabilidad marcadamente deportiva y una elevada dinámica de marcha. El nuevo 911 GT2 cuenta con llantas GT2 de 19 pulgadas, realizadas en arquitectura ligera y de una sola pieza. Los neumáticos deportivos con homologación de calle proporcionan el agarre necesario*.

Probados en el automovilismo de competición: los frenos de serie

Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Los discos de freno se basan en fibras de carbono tratadas según procedimiento especial y son aproximadamente un 50% más ligeros que los discos de fundición gris de diseño y dimensiones equiparables. Las ventajas: mejores prestaciones de freno, más agilidad y más confort. Todo aquello que es decisivo sobre el circuito de competición es ajustable: altura,

convergencia, caída y barras estabilizadoras de los ejes delantero y trasero.

El cuero y el Alcantara predominan en el interior. Los asientos deportivos envolventes con airbag torácico integrado y respaldos abatibles proporcionan una extraordinaria sujeción lateral y una elevada seguridad.

¿Y el diseño? A su altura. Una salida de aire integrada delante del capó

del maletero contribuye a la magnífica adherencia del tren delantero. Un alerón trasero fijo con labio de spoiler proporciona estabilidad de marcha incluso a velocidad máxima. El resultado aerodinámico: una gran adherencia al suelo y un reducido coeficiente aerodinámico de tan sólo 0,32. Un total de 6 airbags supone una gran contribución a la seguridad pasiva. Airbags de gran tamaño para conductor y acompañante, así como los airbags

torácicos y de cabeza del Porsche Side Impact Protection System (POSIP). El paquete Clubsport, disponible opcionalmente sin sobreprecio, ofrece protección adicional sobre el circuito de competición.

En conclusión, las reservas de potencia del nuevo 911 GT2 son enormes. Bajo cualquier punto de vista. No es necesario agotarlas. Pero se puede. Siempre que se pueda.

*Debido al menor perfil de los neumáticos existe mayor riesgo de aquaplaning sobre mojado.



Pura disciplina.

El 911 GT3. El 911 GT3 RS.



Dos son básicamente las razones por las que la historia de los automóviles deportivos Porsche está plagada de éxitos: su innovadora tecnología y la conciencia de los ingenieros de que esta tecnología ha de tener siempre en mente a

sus conductores y pilotos, así como sus respectivas necesidades.

Sólo la directa y precisa unión, que surge de forma prácticamente automática entre un Porsche y su conductor, hizo posible que el auto-

movilismo de competición Porsche obtuviera más de 28.000 victorias en algo más de medio siglo.

Nosotros hemos materializado ambas. Con una tecnología de indudable aptitud para el uso diario y que no

ofrece concesiones en la competición, conformando prácticamente una unidad con el conductor.

El 911 GT3 y el 911 GT3 RS. Pura disciplina.

En realidad, para caracterizar al 911 GT3 basta con una breve frase: ha sido construido para la carretera. Pero no es algo que pueda darse por supuesto sin más. Porque ha sido desarrollado por los ingenieros del departamento de competición. Su tecnología procede del circuito de competición y su vocación para el uso diario es innata. Con una estrecha vinculación entre automóvil y conductor.

¿Y la RS? Un sinónimo de zona fronteriza, para desenvolverse al límite. Es exponente de automovilismo de competición. De la reducción a lo esencial. En pocas palabras, del 911 GT3 RS. Con menos concesiones, con más dinámica. Más próximo, pues, al automovilismo de competición de lo que ya lo era el 911 GT3. Estéticamente por su carrocería de mayor anchura, el alerón trasero

adoptado de los vehículos 911 GT3 Cup y el característico color, que incluye los anagramas laterales GT3 RS.

Técnicamente por la coherente arquitectura ligera. Algo típico de los modelos 911 GT3 es la salida de aire delante de la tapa del maletero, así como la doble salida de escape en el centro de la trasera.

Los modelos 911 GT3 se reconocen también con los ojos cerrados. Su sonido es único. Igual que su gran despliegue de potencia. El motor reacciona inmediatamente con una vigorosa progresión a la menor presión sobre el pedal acelerador.

Las prestaciones en conducción son sencillamente impresionantes. Pero la mejor manera de saberlo es experimentándolo uno mismo.





¿Qué tiene que ver en realidad el automovilismo de competición con la vida diaria?

La tecnología, por ejemplo.

Naturalmente, la potencia se puede medir en caballos de vapor. Pero en Porsche esto no ha estado nunca en primer término. Más decisivo es el perfecto ajuste de todos los componentes que contribuyen al rendimiento global del vehículo.

Ambos modelos son propulsados por un motor boxer de 6 cilindros y 3,6 litros con bielas de titanio y pistones forjados de peso optimi-

zados, provistos además de VarioCam, un sistema para el reglaje de los árboles de levas de admisión. Un sistema de admisión variable con 2 mariposas de resonancia permite unos cambios de carga muy eficientes. El motor desarrolla 305 kW (415 CV) a un régimen de 7.600 rpm. El concepto de alto régimen de revoluciones arroja un régimen máximo de 8.400 rpm, mientras el par motor máximo es de 405 Nm a 5.500 vuel-

tas. La asegurada alimentación de aceite del motor, incluso a elevadas velocidades de curva, tiene lugar por medio de un sistema de lubricación por cárter seco con depósito de aceite externo. El 911 GT3 alcanza la marca de los 100 km/h en tan sólo 4,3 segundos. El 911 GT3 RS, gracias al reducido peso de su motor y a la mayor dinámica de sus regímenes de revoluciones, lo hace en tan sólo 4,2 segundos. La veloci-

dad máxima de ambos modelos: 310 km/h.

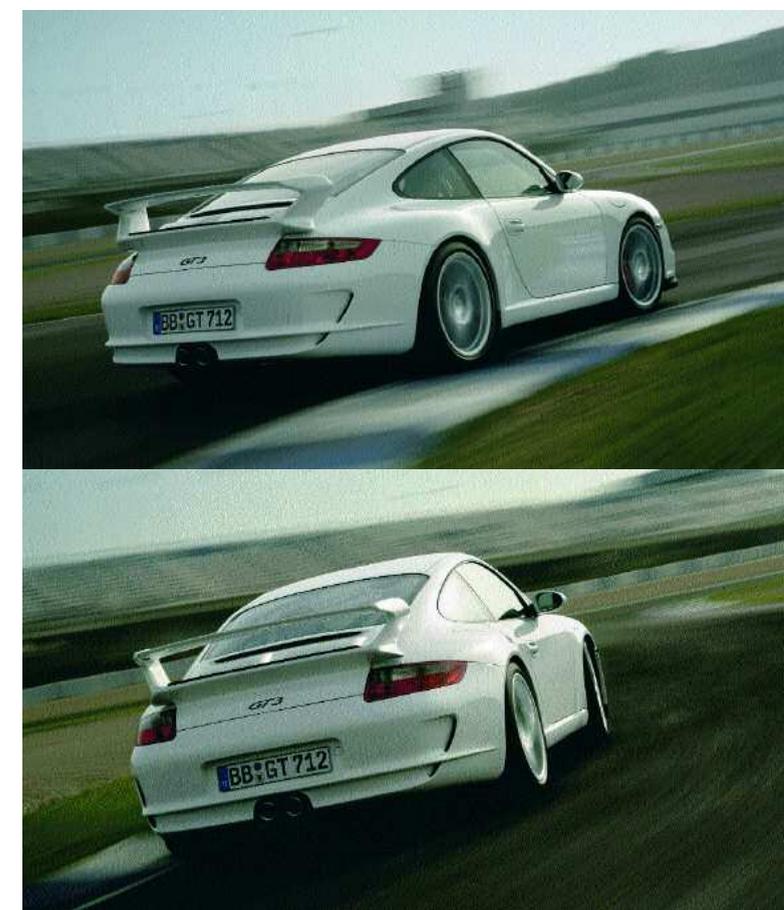
Ambos vehículos equipan de serie la tecla Sport: al pulsarla, el par motor se incrementa hasta 25 Nm en el margen medio de revoluciones gracias a la reducción de la contra-presión de escape. Además, se selecciona una configuración más deportiva para el Traction Control (véase más abajo).

De la transmisión de esa fuerza tan descomunal se ocupa una caja de cambios manual de 6 velocidades, de guía corta y precisa. Contrariamente al 911 GT3, que incorpora un volante de inercia bimasa, el 911 GT3 RS cuenta con un volante de inercia monomasa especialmente concebido para soportar las elevadas cargas que se dan en el automovilismo de competición. Su reducido peso incrementa considerablemente la dinámica del motor a elevados regímenes, ya que es en las 3 primeras velocidades donde el motor del 911 GT3 RS gira más dinámicamente hasta llegar al régimen máximo de 8.400 rpm.

Ambos modelos 911 GT3 están equipados con el sistema de amor-

tiguación variable Porsche Active Suspension Management (PASM) con 2 programas básicos: la modalidad normal para la conducción deportiva por carretera y circuitos de competición con desniveles, así como la modalidad deportiva para circuitos de competición completamente planos. Además, en el 911 GT3 RS el sistema

PASM cuenta con un ajuste específicamente configurado para el circuito de conducción. Los modelos 911 GT3 incorporan el sistema Traction Control (TC) con diferencial de freno automático (ABD), control de tracción (ASR) y el sistema de regulación del par de arrastre del motor (MSR).





Todo aquello que es decisivo sobre el circuito de competición es ajustable en ambos modelos: altura, caída, convergencia y barras estabilizadoras en los ejes delantero y trasero. Además, el brazo transversal del eje trasero está seccionado en el 911 GT3 RS para que la caída pueda ser ajustada con mayor precisión. La ruedas GT3 de 19 pulgadas de ambos modelos, realizadas de una sola pieza en arquitectura ligera, montan neumáticos deportivos homologados* para soportar elevadas velocidades en curva y ofrecen unas prestaciones en conducción y en virajes aún más precisas. Al acelerar en una curva, un bloqueo transversal del eje trasero

proporciona mayor tracción del motor a la rueda del eje motriz exterior a la curva, que soporta una carga mayor. Para una mejor progresión y un comportamiento en curva más preciso.

Un sistema de frenos reforzado, con mordazas fijas de aluminio de 6 émbolos en el eje delantero y mordazas fijas de aluminio de 4 émbolos en el eje trasero, todas esmaltadas en rojo, proporciona unas elevadas prestaciones de freno incluso en condiciones extremas. Con carácter opcional se encuentra disponible el sistema de frenos cerámicos Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Como modelo de homologación para el coche de carreras 911 GT3 RSR, el 911 GT3 RS es 44 mm más ancho por la trasera que el 911 GT3 y el ancho de vía del eje trasero 34 mm mayor. Los frontales de ambos modelos han sido optimizados aerodinámicamente para una mejor conducción del aire de refrigeración. Además, un spoiler adicional en el frontal del 911 GT3 RS proporciona mayor agarre en el tren delantero. Al ir ascendiendo la velocidad de conducción, 2 colectores de presión dinámica en el capó trasero comprimen aire adicional y lo conducen hacia el motor y para la ventilación del compartimento motor. Un doble alerón fijo con perfil superior ajustable predomina en la trasera del 911 GT3. En el 911 GT3 RS, el diseño

*Debido al menor perfil de los neumáticos existe mayor riesgo de aquaplaning sobre mojado.

del alerón trasero ajustable, realizado en carbono, ha sido adoptado de los vehículos 911 GT3 Cup. La consecuencia de todas las optimizaciones aerodinámicas se traduce en la ligera sensación de que ambos modelos 911 GT3 han perdido toda su fuerza ascensional y la han reemplazado por una mayor adherencia, tanto delante como detrás. En aerodinámico equilibrio. Para una extraordinaria adherencia al suelo, mayor estabilidad en la trazada y mayor seguridad de conducción.

El capó del maletero y las puertas de ambos modelos son de aluminio, lo que ahorra un peso considerable.

Otra reducción adicional en peso es la representada en el 911 GT3 RS por el volante de inercia monomasa, la luneta trasera de plástico, unos asientos más ligeros y el alerón trasero de carbono. La consecuencia de esta arquitectura ligera es una relación peso-potencia de tan sólo 3,36 kg/CV en el 911 GT3 y de 3,31 kg/CV en el 911 GT3 RS.

Los materiales de lujo como el Alcantara y el cuero predominan en el interior del habitáculo. Los asientos envolventes en arquitectura ligera de fibra de carbono son de serie en el 911 GT3 RS. Ofrecen una extraordinaria sujeción lateral,

en combinación con el paquete Clubsport están tapizados con material textil ignífugo y pesan tan sólo 10 kg cada uno. Si bien el paquete Clubsport es de carácter opcional en el 911 GT3, el 911 GT3 RS lo equipa de serie: además de la jaula antivuelco de la parte trasera, incluye un cinturón adjunto de 6 puntos de anclaje en color rojo para el lado del conductor, un extintor con su soporte y una preinstalación para el interruptor general de batería.

Los modelos 911 GT3. Lo ofrecen todo a su conductor. Y sólo reclaman una cosa: respeto.



**Deportivos legendarios hay muchos.
Pero sólo uno es la referencia a la que todos aspiran.**

Los modelos 911.



La calma precede a la tempestad. Ferry Porsche tenía un sueño desde hacía más de 40 años. De ese sueño surgió uno de los automóviles deportivos más famosos del mundo. Esto tampoco ha cambiado en la sexta generación del 911.

El diseño del 911 se expresa en un lenguaje inequívoco: formas cargadas de tensión, líneas limpias, contornos precisos. Inequívoca e inconfundiblemente 911.

El resultado es una estampa extremadamente deportiva. Y una impresionante aerodinámica. En todos los

modelos 911. Prueba de ello son, por ejemplo, unos coeficientes aerodinámicos extraordinariamente bajos de 0,28 en el 911 Carrera y de 0,29 en el 911 Carrera S.

Porsche tiene a su disposición el 911 con 2 motorizaciones: el motor de 3,6 litros, que genera 239 kW

(325 CV) y desarrolla un par motor máximo de 370 Nm. Y el propulsor de los modelos S, que desarrolla 261 kW (355 CV) y 400 Nm a partir de 3,8 litros de cilindrada. Con el rectificador de motor opcional Carrera S para los modelos S desarrolla incluso 280 kW (381 CV) con un par de 415 Nm, para todos aquellos que buscan insaciablemente máxima potencia.

Los 2 motores montan de serie VarioCam Plus, un sistema para la regulación de los árboles de levas de admisión, así como de la apertura de las válvulas. Para obtener más potencia y un par motor más elevado con un menor consumo.

La caja de cambios manual de 6 velocidades opera con gran precisión. Opcional para todos los modelos 911: la caja Tiptronic S.

Los modelos Coupé y Cabriolet se encuentran disponibles discrecionalmente con tracción trasera o tracción total. Los modelos del 911 Targa 4 se encuentran disponibles exclusivamente con tracción total.

Con una baja tara, la resistencia torsional y a la flexión de la carrocería es extraordinariamente alta.

En los modelos 911 con tracción trasera opera de serie el Porsche Stability Management (PSM), en los modelos con tracción a las 4 ruedas el PSM de desarrollo avanzado con funciones adicionales. Para la estabilización del vehículo en las situaciones límite.

También se encuentra disponible opcionalmente para todos los modelos 911 el Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Todos los modelos 911 están equipados con el sistema Porsche Side Impact Protection System (POSIP). Con los 2 airbags frontales, los modelos 911 disponen de un total de 6 airbags. Con sus respectivos volúmenes de alrededor de 8 litros, los airbags torácico y craneal ofrecen una gran protección en caso de impactos laterales.

El interior, equipado con materiales de lujo, es típicamente 911: deportivo, claro y orientado hacia el conductor. El módulo básico del Porsche Communication Management (PCM) es de serie. El Sound Package Plus de serie se ocupa de proporcionar una óptima acústica.

La historia del 911 comenzó hace más de 40 años. ¿El secreto de su éxito? No ha habido, ni hay, un sólo segundo sin tensión.





Las ruedas de 18 pulgadas son de serie. El sistema de frenos, con mordazas fijas de aluminio de 4 émbolos en arquitectura mono-bloque y anodizadas en negro, con discos de freno perforados y ventilados interiormente, reacciona de forma espontánea, decelera con efectividad y es sumamente estable. Porque, ¿qué sería de las prestaciones Porsche sin la seguridad Porsche?

Puede equipar opcionalmente el 911 Carrera con el Porsche Active Suspension Management (PASM)

con ajuste electrónico de la amortiguación y descenso de la carrocería en 10 mm. O bien – aún más deportivo – el chasis deportivo con bloqueo transversal mecánico del eje trasero y reducción de la distancia al suelo en 20 mm.

Ya sea en el interior o en el exterior, ningún detalle del 911 Carrera ofrece concesiones. Su tecnología traduce cada maniobra del conductor en una experiencia de conducción inmediata. Y potencia en los instantes emocionantes: también puro 911.

El primer 911 convulsionó el mundo del automóvil. Los que le siguieron tuvieron la misma pretensión.

El 911 Carrera.

Ni un gramo de grasa, sólo pura fuerza. Éste ha sido desde siempre el fundamento del éxito deportivo. También en el 911. Reconocible por las 2 salidas de escape sencillas, su nuevo motor boxer de 6 cilindros, con una cilindrada de 3,6 litros desarrolla 239 kW (325 CV) a 6.800 rpm.

El par motor máximo de 370 Nm se sitúa ya a 4.250 rpm. Típicamente 911: el plano motor boxer se encuentra dispuesto muy bajo en la trasera, mejorando así la tracción, la dinámica de conducción y la maniobrabilidad. El resultado: 5,0 segundos de 0 a 100 km/h y 285 km/h de velocidad máxima.

En pocas palabras, el 911 Carrera le comprimirá contra los asientos si le deja. Con una respuesta precisa. Y el enérgico sonido Porsche.



En el 911 la potencia está inseparablemente unida a las curvas. Sobre todo las ascendentes.

El 911 Carrera S.

Cualquier deportista de elite cuenta con suficientes reservas de potencia. En el 911 Carrera S las hemos movilizadas una vez más. Porsche ofrece así los modelos 911 Carrera en 2 versiones de diferente potencia.

Visualmente, el 911 Carrera S se distingue por sus 2 salidas de escape dobles. Su propulsor boxer extrae 261 kW (355 CV) a partir de una cilindrada de 3,8 litros. Par

motor máximo: 400 Nm a partir de un régimen de 4.600 rpm. Acelera de 0 a 100 km/h en 4,8 segundos. Velocidad máxima: 293 km/h.

Pero hasta esto es incremtable: con el rectificado de motor Carrera S, disponible opcionalmente para todos los modelos con motor de 3,8 litros. Libera unos descomunales 280 kW (381 CV), que en sólo 4,6 segundos aceleran de 0 a 100 km/h y en 9,8 segundos de 0 a 160 km/h, con

una velocidad máxima de 300 km/h (911 Carrera S Coupé con cambio manual).



El sistema de aspiración del 911 Carrera S es por entero de plástico. Esto ahorra peso. El filtro de aire del motor de 3,8 litros dispone de un volumen de resonancia conectable en función de las revoluciones y que viene a proporcionar un característico sonido, regulable de sonoro a rabioso.

De proporcionar una experiencia de conducción gobernada por la precisión en el 911 Carrera S se ocupa, entre otros, el Porsche Active Suspension Management (PASM) de serie, que tiene un chasis 10 mm más bajo que el del 911 Carrera. Regula activamente la dureza de la amortiguación en función del estilo y la situación de conducción, y puede

ser ajustada por el conductor en «Normal» o en «Sport». Esto se traduce en un salto cualitativo en agilidad.

Unas ruedas de 19 pulgadas engrasadas con la piel exterior del vehículo transfieren la potencia del 911 a la carretera. A tono con las incrementadas prestaciones de conducción, monta un sistema de frenos sobredimensionados, con mordazas de freno de aluminio de 4 émbolos esmaltadas en rojo y discos de freno sobredimensionados, perforados y autoventilados.

Y aún puede ser más deportivo: con el chasis deportivo disponible opcionalmente sin sobreprecio,

que incluye un descenso de la carrocería de otros 10 mm y un bloqueo transversal del eje trasero.

Los faros Bi-Xenon son de serie. El interior, de carácter muy deportivo, también: así lo ponen de relieve diversos elementos previstos especialmente para el 911 Carrera S como, por ejemplo, el volante deportivo de 3 radios, las esferas de los instrumentos en color aluminio o la moldura decorativa esmaltada en plata deportiva.

«S», una sigla que ha escrito desde hace mucho emocionantes líneas de la historia de Porsche. Y que sigue haciéndolo ahora. En la trasera de esta máquina de precisión.

En último término, la dinámica de conducción tan sólo es un sinónimo de diversión al volante.

El 911 Carrera 4.

El 911 Carrera 4S.

Ningún otro automóvil deportivo ha obtenido tantos éxitos con motor y tracción traseros como el 911. Entonces, ¿por qué la tracción total? Porque, como tantas otras veces, hemos madurado el desafío. Y porque es de lo más sensato: en cuanto a la seguridad y, por supuesto, en cuanto a la deportividad.

Por lo pronto, la carrocería de los modelos 911 Carrera 4 cuenta con unas aletas traseras más anchas que en los modelos de tracción trasera. En unos imponentes 44 mm, debido al mayor ancho de vía y a la mayor sección de los neumáticos, que proporciona un potencial de aceleración transversal muy superior.

Se mantienen las variantes de motorización. En el 911 Carrera 4 esto significa:

Motor boxer de 6 cilindros. 3,6 litros de cilindrada. 239 kW (325 CV) a 6.800 rpm. Un par motor máximo de 370 Nm a partir de las 4.250 rpm.



Para registrar 5,1 segundos de 0 a 100 km/h y 280 km/h de velocidad máxima.

La motorización del 911 Carrera 4S responde a la del 911 Carrera S con una cilindrada de 3,8 litros y desarrolla 261 kW (355 CV), con un par motor máximo de 400 Nm a 4.600 rpm. Acelera de 0 a 100 km/h en 4,8 segundos. Velocidad máxima: 288 km/h. Y lo más hermoso de ello es que con el rectificado de motor a 280 kW (381 CV), disponible opcionalmente para los modelos S, este

motor aumenta una vez más su poderío.

De la transferencia de toda esta potencia a la carretera se ocupa la tracción a las 4 ruedas. Un viscoembrague multidisco reparte la fuerza en función de la situación de forma automática entre los ejes delantero y trasero. En el eje delantero actúa permanentemente un mínimo del 5% de la tracción. En conducción normal llega hasta el 35%. En situaciones extremas como, por ejemplo, lluvia, diferentes

condiciones del asfalto o súbitos cambios de carga en curvas cerradas, llega hasta el 40%.

La tracción permanente a las 4 ruedas mejora sustancialmente su rendimiento al ser asistida por el Porsche Stability Management (PSM) de desarrollo avanzado, de serie en los modelos 911 Carrera 4. Estabiliza el vehículo al circular en estilo deportivo por estrechas curvas y antepone la dinámica de conducción a cualquier otra consideración.



El PSM de desarrollo avanzado incluye 2 funciones adicionales con respecto al PSM de los modelos de tracción trasera: el llenado previo del circuito de frenos y el asistente de freno.

El llenado previo del sistema de frenos aproxima ligeramente las pastillas a los discos al retirar repentinamente el pie del acelerador. Si a continuación se produce una frenada a fondo, la potencia máxima de freno se puede alcanzar con mayor rapidez. El resultado es una distancia de detención aún más corta gracias a la pronta disposición a la frenada.

El asistente de freno, por el contrario, al detectar una frenada de emergencia, es decir, cuando se sobrepasa una determinada fuerza sobre el pedal de freno, genera por medio del grupo hidráulico del PSM la presión de freno necesaria para obtener la máxima deceleración.



Además, los modelos con tracción a las 4 ruedas incorporan un servofreno en tándem de 9 pulgadas. Para un mayor rendimiento de la asistencia a la frenada. La arquitectura compacta en tándem permite alojar también adicionalmente el grupo del tren delantero, así como el depósito de los modelos

911 Carrera 4, que cuenta con 3 litros más de capacidad que los modelos de tracción trasera.

En pocas palabras, se trata, como siempre, de diversión al volante. Por largas rectas. Por sinuosas carreteras. Por serpenteantes tramos. Sin concesiones en cuanto a tracción,

agilidad y seguridad – aunque la calzada no presente siempre los valores de fricción óptimos.



Abrir el techo y revivir.

El 911 Carrera Cabriolet.

El 911 Carrera S Cabriolet.

El 911 Carrera y el 911 Carrera S – unos deportivos que en realidad no tienen parangón. Naturalmente, si no tenemos en cuenta sus variantes de techos practicables: el 911 Carrera Cabriolet y el 911 Carrera S Cabriolet.

Ambos cuentan básicamente con la misma tecnología que los modelos cerrados. Así pues, tampoco en la conducción a cielo descubierto es necesario renunciar a la típica dinámica de conducción y precisión del 911. La rigidez torsional de la carrocería, extraordinaria para un

Cabriolet, proporciona un excelente comportamiento en conducción, incluso a altas velocidades.

El concepto de seguridad ha sido adaptado, naturalmente, a su superior potencia. Para una mayor protección de los ocupantes en caso de vuelco, los modelos 911 Carrera Cabriolet cuentan, por ejemplo, con un sistema de protección antivuelco de despliegue automático. Del mismo modo que los Coupés, también los Cabriolet equipan de serie la última generación del Porsche Side Impact

Protection System (POSIP), con paneles de puerta con propiedades de absorción de energía, barras de protección lateral y 2 airbags laterales en cada lado: un airbag torácico en los flancos de los respaldos de los asientos y un airbag craneal, que se despliega de abajo hacia arriba desde el panel de puerta.

La capota de los modelos 911 Carrera Cabriolet ha sido adaptada en su diseño y carácter deportivo. El bastidor del techo está formado por una estructura de arquitectura

ligera. Un canal vierteaguas en la capota asegura la conducción lateral del agua, reduciéndose de esta forma el goteo del agua de lluvia en la zona de acceso al abrir las puertas. El accionamiento es completamente eléctrico. Pulsando una tecla. El plegado de la capota tiene lugar en forma de Z. La superficie exterior permanece así siempre arriba y la cara interior bien protegida. La capota se abre y cierra en apenas 20 segundos en cada caso, incluso a velocidades no superiores a 50 km/h.

La luneta trasera de cristal con el anagrama Porsche es invulnerable a los arañazos y calefactable. Con la capota cerrada ofrece una buena visión hacia atrás.

La galería interior de la capota está fabricada con tejido insonorizante. Para un mejor aislamiento térmico. Y un nivel de ruido casi tan bajo como el de los Coupés. Incluso a altas velocidades. Para que prácticamente no oiga otra cosa salvo el típico sonido Porsche.

Ambos modelos incorporan de serie un panel cortavientos. Ha sido desarrollado en el túnel de viento, permite la conducción sin turbulencias y



reduce los ruidos producidos por el viento. Plegado, el panel cortavientos cabe perfectamente en el maletero. También puede disponer opcionalmente de un techo rígido. Realizado en aluminio de alta resistencia, se monta con suma facilidad. El revestimiento interior, compuesto por un material textil de propiedades insonorizantes, hace juego con el interior del vehículo.

La aerodinámica de los modelos 911 Carrera Cabriolet es equiparable, con la capota cerrada, a la del

911 Carrera S Coupé. El resultado: menor consumo, reducida repercusión de los ruidos producidos por el viento en el interior y mayor diversión al volante del conductor.

En pocas palabras, la tecnología y el diseño de los modelos 911 Carrera Cabriolet hacen renacer a los entusiastas del 911.

Muy pocas disciplinas deportivas de verano resultan igual de fascinantes en cualquier otra época del año.

El 911 Carrera 4 Cabriolet.

El 911 Carrera 4S Cabriolet.

En qué condiciones meteorológicas viaje, es asunto suyo. Que lo haga con más o menos deportividad, también. Que disfrute de esa libertad de decisión, es asunto nuestro. Porque los modelos 911 Carrera de tracción total están también disponibles en versión Cabriolet.

La carrocería, de gran rigidez torsional e igualmente ensanchada por las aletas en 44 mm con respecto a los modelos de tracción posterior, realiza la poderosa trasera del Cabriolet. A ello contribuyen también el mayor ancho de vía y la mayor sección de los neumáticos del eje trasero, proporcionando así

un mayor potencial de aceleración transversal al vehículo.

Ambos Cabriolet disponen de la misma motorización que los modelos cubiertos de tracción a las 4 ruedas. Con motorizaciones de 3,6 y 3,8 litros. Ambos están equipados de serie con el Porsche



Stability Management (PSM) de desarrollo avanzado, optimizado para la tracción total permanente y con funciones adicionales.

¿Y la seguridad? Es ejemplar. Gracias al sistema automático de protección antivuelco. Y a los airbags de gran tamaño para conductor y acompañante. Y, naturalmente, gracias al Porsche Side Impact Protection System (POSIP), que incorpora otros 2 airbags laterales en cada lado.

¿Y la capota? Gracias a su diseño, su reducido peso y práctica funcionalidad, contribuye en gran manera a la experiencia de conducción deportiva. Como en los modelos 911 Carrera y 911 Carrera S Cabriolet. He aquí algunos detalles: accionamiento eléctrico, plegado en Z, apertura y cierre en apenas 20 segundos en cada caso, incluso a velocidades inferiores a 50 km/h. Encontrará más información al respecto en la página 37.

Naturalmente, en los modelos Cabriolet de tracción total el panel cortavientos también es de serie. Y puede disponer opcionalmente de un techo rígido realizado en aluminio de alta resistencia.

Recapitemos: la tecnología del 911 Carrera 4 Cabriolet y del 911 Carrera 4S Cabriolet resulta fascinante en cualquier época del año.

De repente se viaja de forma más emocionante que con el pensamiento.

El 911 Targa 4.

El 911 Targa 4S.

El 911 ha sido siempre el más individualista de los automóviles deportivos. Y el 911 Targa, el modelo que nunca ha encontrado cabida en ningún segmento concreto. ¿Una historia de éxito? Sin duda. El 911 Targa

existe desde hace más de 40 años. Sus entusiastas disfrutaban de la soberbia superioridad con la que combina las ventajas de un vehículo cerrado con las de un descapotable. En cualquier época del año y al margen

del tiempo que haga. Y, sobre todo, gracias a la tracción total permanente de los nuevos modelos.

Características originales como el acabado en punta de las ventanillas laterales traseras remarcan de forma dinámica y elegante la silueta de los modelos del 911 Targa 4. La clásica línea de techo 911 es subrayada adicionalmente por molduras embellecedoras de aluminio anodizado y pulido. Nacen en los pilares A y desembocan convergentes detrás de las ventanillas laterales traseras. Detalles muy concretos que vienen a interpretar con renovada inspiración el diseño del 911.

El módulo de techo acristalado, de apertura eléctrica, se encuentra completamente integrado en la carrocería. Sobre la base tecnológica del 911 Carrera 4 y del 911 Carrera 4S, respectivamente, transmiten al conductor una sensación de amplitud infinita. Tanto abierto como cerrado. En todas

las condiciones meteorológicas. En cualquier época del año. Tanto de día como de noche.

Mediante un conmutador en la consola central, el techo de cristal descende primero y luego es desplazable de forma progresiva hacia atrás hasta la posición deseada. A cualquier velocidad. Con el techo abierto el derivabrisas, que se despliega automáticamente, reduce las turbulencias de aire y los ruidos del viento. La ventaja: puede conducir descapotado incluso con tiempo húmedo, en invierno o en viajes de larga distancia.

En combinación con la persiana de accionamiento eléctrico, el techo acristalado fabricado con vidrio de seguridad ofrece también una extraordinaria protección frente a la radiación solar intensa y frente al frío exterior a bajas temperaturas.

La luneta trasera de cristal abatible se puede abrir desde el interior del habitáculo o bien con el mando a distancia de la llave del vehículo. La luneta trasera se abre fácilmente por medio de un asa. Para cerrarla cómodamente, cuenta con un dispositivo auxiliar eléctrico.

Gracias a la combinación de un original concepto de techo y a la tracción total permanente, el 911 Targa 4 y el 911 Targa 4S ocupan una posición muy singular. Prácticamente ningún otro vehículo es capaz de combinar de forma tan lograda dinámica de conducción con funcionalidad y elegancia.

Puede elegir entre 2 versiones de diferente potencia. En el 911 Targa 4 late un propulsor de 3,6 litros con 239 kW (325 CV). El modelo S es propulsado por un motor todavía más potente, de 3,8 litros y con 261 kW (355 CV).



Al margen de hacia dónde se dirija, la tracción total permanente de ambos modelos le ofrece una seguridad adicional en todas las condiciones meteorológicas. En ambas variantes, como en todos los modelos 911 Carrera 4, la carrocería se ensancha por su eje trasero en 44 mm, lo que le confiere una estampa todavía más deportiva y una incrementada dinámica de

conducción. En combinación con el mayor ancho de vía, sus neumáticos de mayor sección exprimen todo el partido de la aceleración transversal en curvas.

Los modelos del 911 Targa 4 están equipados de serie con el sistema Porsche Stability Management (PSM) de desarrollo avanzado. Con las modificaciones en el chasis se ha

logrado conservar la característica agilidad de los modelos Coupé.

También el Porsche Active Suspension Management (PASM) ha sido especialmente adaptado a los modelos 911 Targa 4. En el 911 Targa 4 se encuentra disponible opcionalmente, mientras el modelo S lo equipa de serie. Para la máxima dinámica de conducción y aún más confort,

dependiendo del estilo y las circunstancias de conducción.

A pesar de las grandes superficies acristaladas, la rigidez torsional de la carrocería es extraordinariamente elevada para este concepto de techo, gracias a unos travesaños alojados en la parte central del módulo de techo y un bastidor de techo reforzado por los laterales,

integrados en la propia estructura de bastidor del vehículo.

Los modelos del 911 Targa 4 son una original interpretación de la idea del 911. Combinan la fuerza y dinámica de conducción de los modelos 911 Carrera 4 con singulares características de diseño y funcionalidades. Para todos aquellos a los que les resulta normal su inclinación por

lo especial. Y así se ha reconocido también con la concesión del renombrado «Red Dot Design Award» 2007 en la categoría de vehículos.



reddot design award



Rige tanto en la evolución como en la industria del automóvil: se impone siempre el concepto más deportivo.

Los modelos Cayman.



Al menos se da uno en casi todas las familias. Ese que actúa de un modo distinto a los demás. Ese que no se deja doblegar y se muestra coherente en su conducta. Pero también hay familias en las que todos son así.

Como los modelos Cayman. Automóviles deportivos de pura raza que son coherentemente distintos. Y, al mismo tiempo, coherentemente Porsche.

Su enérgico y marcado diseño llama la atención desde el primer vistazo. La combinación de formas cóncavas y convexas transmite pura dinámica. Típicamente Coupé, la fluida y alargada transición hacia la trasera prescindiendo de pilares B.

Los modelos Cayman cuentan con un amplio ancho de vía. Tanto delante como detrás. Combinado con una dirección de desmultiplicación variable, el resultado es una sensación de conducción más directa, con un comportamiento en los virajes de precisión casi quirúrgica.

El motor se encuentra alojado en el centro. Ello proporciona un centro de gravedad muy bajo y, por tanto, unas maneras muy deportivas. Los dos modelos Cayman disponen de VarioCam Plus, un sistema para el reglaje de los árboles de levas de admisión, así como de la apertura de las válvulas de ese mismo lado. Este sistema proporciona mucho más par a bajos regímenes y una elevada potencia a regímenes elevados de revoluciones. Y una reacción directa a cada golpe de acelerador con un menor consumo de combustible.

El sonido es inconfundible. Los cortos recorridos de cambio de la caja manual permiten realizar cambios de marcha rapidísimos. Igualmente deportiva es la caja Tiptronic S de 5 velocidades disponible opcionalmente.

Y ese carácter deportivo se puede incrementar de forma coherente: con el Porsche Active Suspension Management (PASM) disponible opcionalmente. Regula de forma activa la dureza de la amortiguación en cada rueda, en función del estilo y la situación de conducción.

Con el paquete opcional Sport Chrono Paket el comportamiento en conducción se vuelve mucho más directo. Si pulsa la tecla Sport, el chasis y el motor se readaptan entre sí de forma más directa.

¿Y la seguridad? Elevada. No podía ser de otro modo. Los airbags de conductor y acompañante son de serie. El Porsche Side Impact Protection System (POSIP) de serie ofrece una protección adicional.

El puesto de conducción ha sido coherentemente orientado hacia el conductor. El interior se ha configurado de forma ergonómica y los materiales empleados son de alta calidad.

Así pues, aptitud para el uso diario y dinámica sin concesiones no constituyen en el Cayman ni en el Cayman S contradicción alguna. Más bien al contrario, pero ¿cómo se logra? Muy simple. Con un concepto coherente y la irreductible voluntad de materializarlo en la realidad.



Inconfundible desde el primer instante.

El Cayman.

Un automóvil deportivo sin concesiones orientado hacia el conductor. El Cayman sigue un principio clásico de Porsche, pero interpretado con sentido contemporáneo. El motor boxer de 6 cilindros y 2,7 litros de cilindrada desarrolla 180 kW (245 CV) a 6.500 rpm. El par motor máximo de 273 Nm se encuentra disponible en una amplia gama de revoluciones entre las 4.600 y las 6.000 rpm.

El concepto de motor central propicia una óptima distribución del peso entre los ejes delantero y trasero. Y una tracción sobresaliente: en aceleración de 0 a 100 km/h el Cayman apenas precisa 6,1 segundos. Su velocidad máxima es de 258 km/h.

Esto es posible, entre otras cosas, gracias al aerodinámico diseño de la piel exterior del vehículo. El coeficiente aerodinámico del Cayman es de tan sólo 0,29.

La caja de cambios manual de 5 velocidades es de serie. También se encuentra disponible opcionalmente el paquete Sport, con una caja de cambios manual de 6 velocidades y el sistema Porsche Active Suspension Management (PASM).

Las ruedas de 17 pulgadas, desarrolladas específicamente para el Cayman en diseño de radios dobles, son de serie. Detrás de ellas pueden verse las mordazas de aluminio de

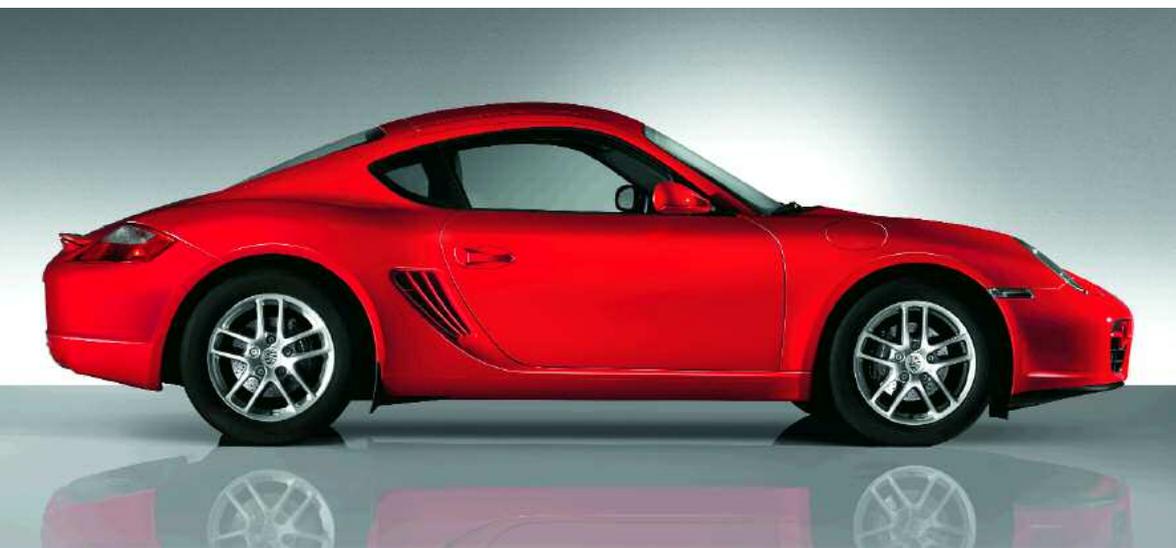


4 émbolos en arquitectura monobloque y anodizadas en negro. Los discos de freno están perforados. Las ventajas: ofrecen una mejor respuesta sobre mojado y reducen el peso de las masas no suspendidas.

Otras características por las que se reconoce al Cayman son los labios de spoiler delanteros en color negro y la salida de escape central de una sola pieza. El sonido hace juego con tan deportiva estampa.

En el interior predominan las superficies lisas y gráficas. Son resaltadas por medio de piezas en gris volcán en el salpicadero y en la moldura de la palanca de cambio, así como forrando con cuero el volante, las palancas de cambio y de freno de mano y los tiradores de puerta. Al subir al vehículo llama la atención en primer lugar la moldura de acceso con el anagrama «Cayman». Luego la mirada se posa en el cuadro de instrumentos, con las esferas en el clásico color negro. La visera que sobrevuela el cuadro enmarca estéticamente los 3 instrumentos circulares.

El Cayman. Deportivo hasta en el menor de los detalles.



No se trata tanto de que se tengan principios o no.

Sino de cuáles.

El Cayman S.

También él sigue un principio Porsche: más potencia. Su motor boxer de 6 cilindros desarrolla 217 kW (295 CV) a partir de una cilindrada de 3,4 litros y proporciona un par máximo de 340 Nm entre las 4.400 y las 6.000 vueltas. Y una reacción directa a cada golpe de acelerador. En aceleración de 0 a

100 km/h el Cayman S apenas precisa 5,4 segundos. Su progresión no termina hasta alcanzar los 275 km/h.

Unos datos impresionantes que no serían posibles sin una refinada aerodinámica. El coeficiente aerodinámico del Cayman S es de tan sólo

0,29 con caja de cambios manual y de 0,30 con caja Tiptronic S.

La caja de cambios de 6 velocidades, con cortos recorridos de cambio, transfiere la elevada potencia y el par motor de forma ideal.

Visualmente, el Cayman S se distingue del Cayman por los labios de spoiler del carenado delantero, esmaltados en el color del vehículo, así como por la doble salida de escape. A tono con su mayor potencia, el Cayman S equipa de serie ruedas de 18 pulgadas. Ofrecen espacio suficiente para los frenos de discos perforados y autoventilados, que están sobredimensionados con respecto al Cayman. Las mordazas de freno de aluminio de 4 émbolos en arquitectura monobloque del Cayman S están esmaltadas en rojo.

También puede equipar opcionalmente el sistema de frenos cerámicos Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Los discos de freno cerámicos ofrecen unos valores de fricción muy elevados y, sobre todo, constantes. Además son aproximadamente un 50% más ligeros que los discos de fundición gris de diseño y dimensiones equiparables.

El interior ha sido configurado en función del conductor. Los materiales empleados irradian deportividad. Las esferas del cuadro de instrumen-

tos son de color aluminio. A juego con ello, se han esmaltado las molduras de la palanca de cambio y del salpicadero en plata deportiva. Además del volante, las palancas de cambio y de freno de mano y los tiradores de puerta, también están tapizadas en cuero las tapas de los compartimentos de puerta.

Como puede ver, el principio de potencia no termina en Porsche en los caballos de potencia. Pura coherencia.



¿Cómo se reconoce a un roadster de pura raza? Por su pasado.

Los modelos Boxster.

Ya el propio concepto básico de los modelos Boxster responde al ideal de un roadster puro. Un concepto que ha convertido al 550 Spyder en uno de los automóviles de competición de mayor éxito de su época. Y al Boxster, en un moderno clásico.

El conductor sentado a cielo descubierta, el motor en el centro, delante del eje trasero. El centro de gravedad está situado en una posición extremadamente baja. Sin entretenimientos superfluos.

De serie en ambos modelos: VarioCam Plus, un sistema para el reglaje de los árboles de levas de admisión, así como de la apertura de las válvulas de ese mismo lado. Proporciona una excelente calidad de rodadura, con mucho par a bajos regímenes y una elevada potencia

a regímenes elevados de revoluciones. Y, al mismo tiempo, un reducido consumo de combustible.

La dirección, precisa. Los recorridos de cambio de la caja de cambios manual son muy cortos. La caja Tiptronic S de 5 velocidades se encuentra disponible opcionalmente. El chasis con el Porsche Stability Management (PSM) de serie cuenta con un reglaje coherentemente deportivo. Con carácter discrecional puede equipar el Porsche Active Suspension Management (PASM), que incrementa la dinámica de conducción.

Con el opcional Sport Chrono Paket podrá apurar al máximo estas prestaciones. El chasis y el motor se readaptan entre sí de forma más directa. El motor responde de

mayor presteza a los movimientos del pedal acelerador.

El diseño es enérgico, sin merma de su elegancia. La configuración del frontal habla un lenguaje muy claro. La línea que recorre las musculosas aletas delanteras y traseras, junto con el talle marcadamente delgado, conforma un arco tenso y dinámico. El spoiler desplegable de la trasera se integra armónicamente en el diseño y reduce la fuerza ascensional del eje trasero.

El resultado aerodinámico: unos coeficientes de 0,29 (Boxster) y de 0,30 (Boxster S). Extraordinario. Del mismo modo que la elevada resistencia a la torsión y a la flexión.

¿Y su utilidad práctica para la vida cotidiana? Igualmente extraordinaria. Dos maleteros con una capacidad

de carga total de 280 litros aproximadamente ofrecen espacio suficiente. Incluso con la capota abierta. La capota se abre y se cierra, respectivamente, en apenas 12 segundos. También en marcha. Hasta 50 km/h.

En el interior predominan los materiales de lujo. Su ergonomía es ejemplar. Cuentan igualmente con airbags de conductor y acompañante de serie, así como con el Porsche Side Impact Protection System (POSIP), con airbags craneales y torácicos independientes.

En conclusión, los modelos Boxster son deportivos y musculosos. En cada detalle. Y son inequívocamente Porsche. También en cada detalle.

En pocas palabras, son los deportivos de los roadster.





**¿No es capaz de decidirse entre un roadster y un automóvil deportivo?
Nosotros tampoco.**

El Boxster.

Roadster en su más pura forma. Esa fue la clave en el desarrollo del Boxster. Debía reflejar todo lo que representa este concepto de vehículo, a saber: deportividad, arquitectura ligera y, sobre todo, diversión al volante. Y lo refleja una y otra vez.

Su motor boxer de 6 cilindros con VarioCam Plus descansa en el centro

del vehículo. Con una cilindrada de 2,7 litros desarrolla 180 kW (245 CV) a 6.500 rpm. El par motor máximo de 273 Nm se encuentra disponible en una amplia gama de revoluciones, a regímenes de entre 4.600 y 6.000 rpm. En combinación con su bajo centro de gravedad y el concepto de motor central, el Boxster alcanza los 100 km/h desde parado

en 6,1 segundos. Velocidad máxima con cambio manual de 5 velocidades: 258 km/h.

A juego con su capacidad de aceleración es el sonido que sale de su salida de escape ovalada central. El sistema de escape de doble tramo proporciona un sonido aún más denso en todas las gamas de revoluciones.

La caja de cambios manual de 5 velocidades se encuentra óptimamente adaptada a las características del motor. También se encuentra disponible opcionalmente, en combinación con el sistema PASM, una caja de cambios manual de 6 velocidades aún más deportiva. El resultado directo se puede comprobar en las prestaciones sobre el circuito de competición y al conducir en modalidad deportiva. O, si se prefiere, en su velocidad máxima de 260 km/h. En ambas cajas, los cortos recorridos de cambio permi-

ten cambios de velocidades de gran precisión y rapidez.

El chasis en arquitectura ligera proporciona una excelente maniobrabilidad, que tanto más se hará notar cuanto más prescindas de la autopista y optes por la carretera.

Las ruedas Boxster II de 17 pulgadas son de serie. Tras las llantas se ven las mordazas de aluminio de 4 émbolos en arquitectura monobloque y anodizadas en negro, así como los discos de freno perforados.

Porque en un automóvil deportivo no sólo es importante la potencia. También las prestaciones del freno.

Otros rasgos distintivos del Boxster: las tomas de aire delanteras y las esferas de los instrumentos son negras.

El Boxster es exponente de purismo y diversión al volante sin concesiones. Sin entretenimientos superfluos. Y, precisamente por eso, para todo aquello que hace de él un roadster.



Entre todos los deportistas de élite existe alguno que entrena más duro que los demás.

El Boxster S.

El Boxster S interpreta el concepto roadster de forma aún más atlética e intensiva. Su propulsor boxer de 3,4 litros está equipado igualmente con VarioCam Plus y desarrolla 217 kW (295 CV) a 6.250 rpm. Su par motor de 340 Nm se alcanza ya entre las 4.400 y las 6.000 rpm.

Ello explica que su aceleración sea mucho más vigorosa. De 0 a 100 km/h precisa sólo 5,4 segundos. Su velocidad máxima se sitúa en 272 km/h.

Sin embargo, para los dinámicos recorridos en curva son mucho

más importantes los valores de recuperación. El menor movimiento del pedal acelerador es transformado espontáneamente en un acelerón. El escalonamiento de la caja de cambios manual de 6 velocidades ha sido óptimamente adaptado a las características del motor.



Además de las ruedas Boxster S de 18 pulgadas de serie, el Boxster S cuenta con un sistema de frenos que no sólo se distingue por sus llamativas mordazas esmaltadas en rojo, los discos de freno perforados y con ventilación interior son de mayores dimensiones que los del Boxster, por lo que las prestaciones de freno también son superiores.

Pero también esto se puede mejorar. Con el sistema de frenos cerámicos Porsche Ceramic Composite Brake, PCCB abreviadamente. Su reducido peso supone una clara reducción de las masas en rotación no suspendidas, lo que mejora sustancialmente el comportamiento en

conducción. Además incrementan la seguridad en las frenadas a alta velocidad gracias a la gran resistencia a la fatiga del sistema de frenos PCCB. De carácter opcional para el Boxster S. Y únicos en el segmento de los roadster.

El Boxster S no sólo se diferencia del Boxster desde el punto de vista técnico, también se distingue estéticamente. En pleno centro del frontal incorpora una toma de aire suplementaria. Las rejillas exteriores delanteras de las tomas de aire están esmaltadas en color titanio. También en la trasera se aprecia y se escucha una clara diferencia. La doble salida de escape central

de acero inoxidable aporta su particular toque deportivo.

Y las diferencias prosiguen en el nuevo habitáculo interior. Las tapas de los compartimentos de puerta y del compartimento de la parte posterior de la consola central están tapizadas en cuero, proporcionando un tacto agradable y una singular atmósfera. Las esferas de los instrumentos son de color aluminio en lugar de negro.

El Boxster S es la transposición de una coherente disposición atlética en el segmento de los roadster. Cada detalle sirve a una sola finalidad: su placer personal de conducir.

**Todo un arte en si mismo:
generar impulso de progresión desde parado.**

Los modelos Cayenne.

Impulso de progresión. Cada modelo Cayenne lo desarrolla a su manera. Son 4 originales vehículos con una estampa muy dinámica. El primer escalón está representado por el Cayenne, un talento polivalente que no sólo ofrece altas prestaciones en conducción. El Cayenne S sigue

el principio Porsche, según el cual la potencia siempre es incrementable, para una mayor diversión al volante. El nuevo Cayenne GTS pone de manifiesto sus orígenes con toda evidencia. Es una máquina creada para la carretera. En la cima se encuentra el Cayenne Turbo,

el listón en cuanto a tecnología y prestaciones.

El diseño de los modelos Cayenne es marcadamente deportivo.

Las sobredimensionadas tomas de aire suministran aire de refrigeración de forma óptima. En el nuevo

Cayenne GTS y en el Cayenne Turbo la toma de aire central es notablemente mayor. El rasgo distintivo del Cayenne Turbo: 2 cúpulas en el capó del motor. La trasera presenta una estampa marcadamente vigorosa. De serie en todos los modelos: los pilotos traseros con tecnología de LEDs. El Cayenne y el Cayenne S cuentan con dos salidas de escape simples integradas, el nuevo Cayenne GTS y el Cayenne Turbo con 2 salidas dobles de escape también integradas. Todos los modelos equipan un carenado inferior de la trasera en estética de difusor.

¿Y el interior? Orientado hacia el conductor y provisto de materiales de lujo. El nuevo Cayenne GTS y el Cayenne Turbo cuentan de serie con equipamiento de cuero. El nuevo Cayenne GTS posee además asientos deportivos exclusivos, con

bandas centrales de Alcantara, entre otros detalles. En pocas palabras, no es sólo el diseño lo más convincente de los modelos Cayenne.

De la transmisión se ocupa de serie en el Cayenne, en el Cayenne S y en el nuevo Cayenne GTS una caja de cambios manual de 6 velocidades. Opcionalmente se encuentra disponible para estos modelos la caja Tiptronic S de 6 velocidades que equipa de serie el Cayenne Turbo.

El sistema Porsche Traction Management (PTM) de serie, además de contar con tracción total permanente, dispone de control de tracción, diferencial de freno automático, caja reductora y bloqueo longitudinal regulado electrónicamente. El Porsche Stability Management (PSM) estabiliza el vehículo en las situaciones límite de la dinámica

de conducción. El Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC), disponible opcionalmente en combinación con la suspensión neumática y PASM, reduce notablemente la inclinación lateral del vehículo en los tramos de curva.

De serie en todos los modelos Cayenne: la tecla Sport. Al pulsarla el motor reacciona con más brío. La caja Tiptronic S cambia más deportivamente, la suspensión neumática desciende al nivel inferior y tanto el PASM como el PDCC conmutan al programa deportivo.

Muy práctico para la carga del vehículo es el portón trasero automático opcional.

Ciertamente, nuestros ingenieros desarrollan mucho más que impulso de progresión sin más.



Altas prestaciones.

Lo mínimo que se puede esperar de un Porsche.

El Cayenne.

El Cayenne no sólo se distingue por su elevada potencia. Posee un extraordinario talento polivalente: deportivo, con aptitudes todoterreno, confortable, seguro.

Su potente propulsor V6 proporciona una rápida progresión. Gracias a la inyección directa de gasolina (DFI), reglaje variable de los árboles de levas de admisión y escape, así como un sistema de admisión con sobre-alimentación por tubo oscilante de longitud variable proporciona una elevada potencia con un reducido consumo.

El grupo motor con una cilindrada de 3,6 litros desarrolla 213 kW (290 CV) a 6.200 rpm. A un régimen de 3.000 rpm se dispone ya de

385 Nm. Con caja de cambios manual, el Cayenne sólo precisa 8,1 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h. Su velocidad máxima es de 227 km/h.

La caja de cambios manual de 6 velocidades es de serie. La caja Tiptronic S de 6 velocidades se encuentra disponible con carácter opcional.

La dirección es precisa, el chasis cuenta con reglajes deportivos. Los sistemas de regulación de la tracción y del chasis, el Porsche Traction Management (PTM) y el Porsche Stability Management (PSM) transmiten la fuerza del motor a las 4 ruedas de forma dosificada y con toda precisión. El control de trac-

ción (ASR), junto con el diferencial de freno automático (ABD), proporcionan una tracción óptima. Con la caja reductora, el Cayenne es capaz de aplicar con plena eficacia toda su fuerza también fuera del asfalto y en circulación con remolque.

Ya sea por campo o carretera, con el típico equipamiento Porsche viajará de forma muy confortable. En las 5 plazas. Los asientos de serie con secciones de cuero son de regulación eléctrica (12 canales), tanto los delanteros como los traseros. El equipamiento de serie también incluye un sistema de aire acondicionado y una radio CDR-23 con doble sintonizador y 12 altavoces. Así pues, no es preciso renunciar por ello al confort.



Como tampoco al equipaje. El maletero tiene una capacidad de 540 litros.

Con la banqueta de los asientos traseros abatida, la capacidad del espacio para equipajes llega hasta los 1.770 litros. El portón trasero automático disponible opcionalmente facilita la operación de carga. ¿Desea transportar aún más cosas? También hay disponible opcionalmente un sistema de transporte de techo. Y con el dispositivo opcional de enganche de remolque (desmon-

table manualmente o de despliegue eléctrico) remolcar hasta 3,5 t de carga con el remolque frenado no constituye problema alguno.

Fundamental para viajar es una alta seguridad pasiva, lograda mediante un ingenioso concepto de seguridad. La base del mismo es la compleja estructura de la carrocería, con aceros multifase, estructuras dispersoras de energía y barras de protección lateral.

El sistema de airbags, con un total de 6 airbags, está perfectamente adaptado al habitáculo interior. Los airbags de gran tamaño para conductor y acompañante también son de serie, del mismo modo que el airbag de cortina integrado en el marco de techo a lo largo de ambas filas de asientos. En los asientos delanteros se han integrado además airbags torácicos.

Lo dicho, no sólo es una elevada potencia lo que se puede esperar de un Porsche.



Llega a parajes en los que otros apenas podrían avanzar con gran dificultad. Al centro de la felicidad en el cerebro, por ejemplo.

El Cayenne S.

El principio «S». Toda una promesa de prestaciones superiores y elevadas reservas de potencia. Aquí reaparece otra vez: en el Cayenne S.

Es exponente de potencia, deportividad y eficiente dinámica. Y aporta con ello una gran diversión al volante.

Una maniobra de cambio con la caja de 6 velocidades (caja Tiptronic S de

6 velocidades disponible opcionalmente), una ligera presión sobre el acelerador, una profunda inspiración del motor de 4,8 litros con inyección directa de gasolina (DFI) y el nuevo Cayenne S reacciona con inmediatez. Sin retardo. Enérgico y soberbio, acelera sobre sus ruedas Cayenne S II de 18 pulgadas en sólo 6,6 segundos de 0 a 100 km/h. Velocidad máxima: 252 km/h.

Su motor atmosférico V8 desarrolla 283 kW (385 CV) a un régimen de 6.200 rpm y cuenta con un par motor máximo de 500 Nm a 3.500 rpm. Unos elevados valores de potencia y par motor, posibles entre otros factores gracias al sistema VarioCam Plus. Este sistema para el reglaje de los árboles de levas de admisión y de la apertura de las válvulas proporciona, en combinación con la inyec-

ción directa de gasolina, otras propiedades como son una excelente calidad de rodadura, un claramente reducido consumo de combustible y bajas emisiones.

¿Y el sonido? Densamente enérgico, también algo típico de Porsche. Para el Cayenne S hay disponible con carácter opcional un sistema de escape deportivo en combinación con la caja Tiptronic S. Se conecta por medio de la tecla Sport de serie. Para un sonido aún más denso. Y para su diferenciación estética, salidas de escape dobles cromadas.

La maniobrabilidad y las propiedades de conducción del Cayenne S son ejemplares. Del mismo modo que sus sistemas de seguridad. Por encima de todo y debido a su superior potencia con respecto al Cayenne, el sistema de frenos sobredimensionados. Sus mordazas de freno en color plata son claramente reconocibles desde el exterior. Frenos de mordaza fija de aluminio de 6 émbolos delante y frenos de mordaza fija de aluminio de 4 émbolos detrás en arquitectura monobloque, en combinación con el sistema Porsche Stability Management (PSM), equipado de serie en todos los modelos Cayenne, proporcionan unas distan-

cias de frenado extraordinariamente cortas.

El habitáculo interior se ha refinado adicionalmente mediante molduras de acceso de acero inoxidable en las puertas, aros de los instrumentos en plata deportivo, así como inserciones de la palanca de cambio en aluminio satinado. El reposabrazos central está tapizado en cuero estampado. El equipamiento de serie incluye un sistema automático de climatización.

Con todos estos sistemas apenas quedan deseos por materializar. Salvo el de iniciar la marcha.



Hay cosas que es necesario hacer.

Y otras que no se pueden dejar.

El nuevo Cayenne GTS.

En el desarrollo del nuevo Cayenne GTS nuestros ingenieros tuvieron ocasión de dar rienda suelta a sus preferencias. Los objetivos se perfilaron rápidamente:

más potencia, mayor agilidad y un comportamiento en conducción aún más directo.

El motor atmosférico V8 de 4,8 litros con inyección directa de gasolina

(DFI) fue rectificado para incrementar su potencia. El remodelado sistema de admisión y una serie de modificaciones en la electrónica del motor proporcionan una elevada potencia con una alta y simultánea eficiencia. El resultado: 298 kW (405 CV) a 6.500 rpm y un par motor máximo de 500 Nm a 3.500 rpm.

La deportiva caja de cambios manual de 6 velocidades traslada la fuerza del motor de forma ideal (la caja Tiptronic S de 6 velocidades es opcional). Las desmultiplicaciones finales más cortas contribuyen a la extraordinaria capacidad de aceleración. Expresado en cifras, la aceleración de 0 a 100 km/h precisa tan sólo 6,1 segundos con cambio manual. La velocidad máxima se sitúa en 253 km/h. El sistema de escape deportivo de serie, con 2 salidas dobles de escape cromadas, proporciona un sonido aún más denso y vigoroso.

Otra particularidad más: el nuevo Cayenne GTS está equipado exclusivamente con un chasis con suspensiones de acero y reglaje deportivo, así como el sistema electrónico de regulación Porsche Active Suspension Management (PASM) (suspensión neumática opcional). El descenso de 24 mm (suspensión neumática: 20 mm) del chasis baja aún más el centro de gravedad del vehículo. ¿Y qué obtiene usted de todo esto como conductor? Un comportamiento en conducción extremadamente directo y una estabilidad de marcha muy superior. Las ruedas Cayenne Sport de 21 pulgadas, equipadas de serie, posibilitan altas

velocidades en tramos de curva. El sistema de frenos sobredimensionado, con mordazas de freno en color rojo, no tiene nada que envidiar a la potencia del motor.

A propósito de las consideraciones estéticas: la fuerza del nuevo Cayenne GTS salta a la vista al primer vistazo. Tanto el frontal como la trasera proceden del Cayenne Turbo.

El interior del habitáculo está configurado de forma singularmente deportiva. Para empezar, las molduras de acceso de las puertas son de acero inoxidable e incorporan

el anagrama «Cayenne GTS».

El volante de cuero está acolchado para ofrecer un mejor tacto. Unos asientos deportivos especiales de 12 canales, reservados al Cayenne GTS, con flancos elevados, ofrecen la sujeción lateral óptima en todas las circunstancias de conducción. Además, las bandas centrales de los asientos están tapizadas en Alcantara antideslizante.

GTS. Una sigla que en Porsche ha sido desde siempre exponente de deportividad sin concesiones. En el Cayenne GTS significa sobre todo una cosa: impulso de progresión.



Movilidad. Eficiencia. Seguridad.

Hasta aquí un vehículo de lo más formal.

El Cayenne Turbo.

El Cayenne Turbo encarna el principio de potencia Porsche. ¿En qué se traduce concretamente todo esto?

Concilia la típica deportividad Porsche con un confort excelente. En otras palabras: de él puede esperar muchas cosas, pero ninguna concesión.

Nada más arrancar percibirá la enorme fuerza del motor biturbo de 8 cilindros en V y 4,8 litros de cilindrada, con inyección directa de gasolina (DFI). 368 kW (500 CV) a un régimen de 6.000 rpm, con un

par máximo de 700 Nm disponible entre las 2.250 y las 4.500 rpm.

Toda esta potencia es trasladada a la carretera por medio de la caja Tiptronic S de 6 velocidades de serie. El Cayenne Turbo monta ruedas Cayenne Turbo II de 18 pulgadas. Opcionalmente también ruedas de 21 pulgadas. En sólo 5,1 segundos alcanza los 100 km/h. A partir de 210 km/h la suspensión neumática de serie desciende automáticamente el chasis. La estabilidad se optimiza, la aerodinámica mejora

sensiblemente. La velocidad máxima no se alcanza hasta los 275 km/h.

El Porsche Active Suspension Management (PASM) de serie regula de forma activa y continua la dureza de la amortiguación en cada rueda, en función del estilo y la situación de conducción. Y el Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) de carácter opcional reduce los movimientos de balanceo. Todo ello se traduce en un mayor confort, mientras el contacto con la carretera alcanza un grado de optimización impensable.



Si pulsa la tecla Sport, la consecuencia es una respuesta aún más directa del pedal acelerador, la caja Tiptronic S cambia más deportivamente y la dinámica del motor gana en inmediatez. Además, el Porsche Active Suspension Management (PASM) de serie cambia a la modalidad deportiva y la suspensión neumática desciende hasta el nivel inferior.

Igual de impresionante que la dinámica del Cayenne Turbo es el sistema de frenos sobredimensionado. Se distingue por las mordazas de freno rojas y ofrece unas elevadas reservas de seguridad en cualquier circunstancia de conducción. Los

valores de deceleración y su resistencia a la deformación son excelentes. Un rasgo distintivo exterior del Cayenne Turbo son las cúpulas del capó del motor. Los grupos ópticos Bi-Xenon, con regulación estática y dinámica de la luz de curva, son de serie.

El interior del habitáculo está configurado de forma exclusivamente deportiva. Disfrutará, tanto como conductor como de acompañante, de las ventajas de un sistema de asientos confort con función de memoria ampliada. De sublimar el confort se ocupa el equipamiento de cuero de serie.

El sistema de sonido envolvente BOSE® de serie está especialmente adaptado al habitáculo, para disfrutar de una experiencia acústica óptima en todas las plazas. También de serie: el Porsche Communication Management (PCM) con unidad de navegación. Otro detalle más: las molduras del interior se equipan de serie en aluminio satinado.

Compruébelo: en los fundamentos no hemos tocado nada. El Cayenne Turbo es un Porsche. Tan deportivo como apto para el uso diario. Sin limitaciones. Con un excelente confort y una elevada seguridad.



Centros Porsche Oficiales

Le asesorarán fiablemente experimentados especialistas, quienes le ofrecerán una gran multiplicidad de servicios, recambios originales, accesorios y complementos de máxima calidad.

Porsche Assistance

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

Porsche Financial Services

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

Porsche Exclusive

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

Porsche Tequipment

Nuestros accesorios, con los que puede reequipar su Porsche de forma completamente personalizada. Con artículos perfectamente armonizados con su Porsche, que cuentan con plena garantía.

Porsche Design Driver's Selection

El programa de productos se caracteriza por su funcionalidad, calidad y diseño, al margen de que se trate de complementos Lifestyle a medida de su Porsche.

Servicios

Vehículos de re-estreno Porsche

El programa de vehículos de re-estreno Porsche Approved le asegura en todo el mundo automóviles de alta calidad, así como una amplia garantía. Y una sensación de conducción como sólo podrá experimentar en un Porsche.

Porsche Classic

Su socio para piezas originales, bibliografía técnica, venta de recambios y servicios de taller como mantenimiento, reparación y restauración de clásicos Porsche. Más información en www.porsche.de

«Christophorus»

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

Clubes Porsche

Desde 1952 existen 570 Clubes Porsche en todo el mundo, con un total de 120.000 socios, que divulgan los valores y la fascinación de la marca Porsche. Más información en el teléfono +49 (0)711 911-78307, o bien en www.porsche.com

Porsche Driving Experience

1. Porsche Travel Club. Ofrece exclusivas experiencias de viaje, así como fascinantes viajes de aventura y de incentivos. Más información en el teléfono +49 (0)711 911-78155. E-mail: travel.club@porsche.de

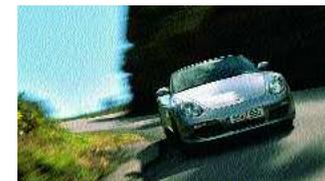
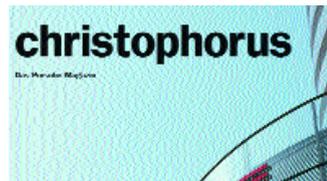
2. Porsche Sport Driving School.

Deportiva Porsche. Podrá aprender a conocer mejor su Porsche, y a conocerse mejor a sí mismo. Sobre todo en situaciones límite. Más información en el teléfono +49 (0)711 911-78683. E-mail: sportdrivingschool@porsche.de



Porsche en Internet

Experimente la fascinación Porsche también en Internet en la página www.porsche.com.



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

Datos técnicos

	Número de cilindros	Cilindrada	Potencia a un régimen de	Par motor máximo	Caja de cambios	Velocidad máxima	Aceleración 0–100 km/h	Recuperación 80–120 km/h	Consumo en litros/100 km*			Emisiones de CO ₂ en g/km
									Ciclo urbano	Ciclo extraurbano	Combinado	
El 911 Turbo.	6	3.600 cm ³	353 kW (480 CV) a 6.000 rpm	620 Nm	Caja manual de 6 velocidades Tiptronic S de 5 velocidades***	310 km/h	3,9 seg.	3,8 seg. (5ª velocidad)	18,8	9,5	12,8	307
						310 km/h	3,7 seg.	3,5 seg. (4ª velocidad)	19,8	9,6	13,6	326
El nuevo 911 Turbo Cabriolet.	6	3.600 cm ³	353 kW (480 CV) a 6.000 rpm	620 Nm	Caja manual de 6 velocidades Tiptronic S de 5 velocidades***	310 km/h	4,0 seg.	3,9 seg. (5ª velocidad)	19,2	9,5	12,9	309
						310 km/h	3,8 seg.	3,6 seg. (4ª velocidad)	20,2	9,6	13,7	328
El nuevo 911 GT2.	6	3.600 cm ³	390 kW (530 CV) a 6.500 rpm	680 Nm	Caja manual de 6 velocidades	329 km/h	3,7 seg.	4,1 seg. (5ª velocidad)	18,8**	8,9**	12,5**	298**
El 911 GT3.	6	3.600 cm ³	305 kW (415 CV) a 7.600 rpm	405 Nm	Caja manual de 6 velocidades	310 km/h	4,3 seg.	6,2 seg. (5ª velocidad)	19,8	8,9	12,8	307
El 911 GT3 RS.	6	3.600 cm ³	305 kW (415 CV) a 7.600 rpm	405 Nm	Caja manual de 6 velocidades	310 km/h	4,2 seg.	6,1 seg. (5ª velocidad)	19,8	8,9	12,8	307
El 911 Carrera.	6	3.596 cm ³	239 kW (325 CV) a 6.800 rpm	370 Nm	Caja manual de 6 velocidades Tiptronic S de 5 velocidades***	285 km/h	5,0 seg.	6,5 seg. (5ª velocidad)	16,1	8,1	11,0	266
						280 km/h	5,5 seg.	6,7 seg. (4ª velocidad)	16,5	8,1	11,2	270
El 911 Carrera S.	6	3.824 cm ³	261 kW (355 CV) a 6.600 rpm	400 Nm	Caja manual de 6 velocidades Tiptronic S de 5 velocidades***	293 km/h	4,8 seg.	6,1 seg. (5ª velocidad)	17,1	8,4	11,5	277
						285 km/h	5,3 seg.	6,2 seg. (4ª velocidad)	17,9	8,4	11,7	283
El 911 Carrera S con retificado de motor.	6	3.824 cm ³	280 kW (381 CV) a 7.200 rpm	415 Nm	Caja manual de 6 velocidades Tiptronic S de 5 velocidades***	300 km/h	4,6 seg.	6,1 seg. (5ª velocidad)	18,1	8,6	12,0	288
						294 km/h	5,1 seg.	6,2 seg. (4ª velocidad)	18,8	8,8	12,3	296

Los datos sobre volumen de suministro, apariencia, potencia, medidas, pesos, consumo de combustible y gastos de mantenimiento de los vehículos responden a los datos existentes al tiempo de la impresión. Reservado el derecho de modificación.

* Los actuales modelos Porsche están concebidos para combustible con una proporción del 10% de etanol. Esto mejora en la misma proporción el balance de CO₂, ya que el biocombustible etanol es obtenido a partir de cultivos vegetales renovables, que absorben CO₂ de la atmósfera para su crecimiento.

** Valores provisionales, al no contar a la hora de la impresión con datos contrastados oficialmente.

*** opcional

	Número de cilindros	Cilindrada	Potencia a un régimen de	Par motor máximo	Caja de cambios	Velocidad máxima	Aceleración 0-100 km/h	Recuperación 80-120 km/h	Consumo en litros/100 km*			Emisiones de CO ₂ en g/km
									Ciclo urbano	Ciclo extraurbano	Combinado	
El 911 Carrera 4.	6	3.596 cm ³	239 kW (325 CV) a 6.800 rpm	370 Nm	Caja manual de 6 velocidades Tiptronic S de 5 velocidades***	280 km/h	5,1 seg.	6,6 seg. (5ª velocidad)	16,6	8,4	11,3	272
						275 km/h	5,6 seg.	6,8 seg. (4ª velocidad)	17,4	8,6	11,6	280
El 911 Carrera 4S.	6	3.824 cm ³	261 kW (355 CV) a 6.600 rpm	400 Nm	Caja manual de 6 velocidades Tiptronic S de 5 velocidades***	288 km/h	4,8 seg.	6,2 seg. (5ª velocidad)	17,5	8,5	11,8	285
						280 km/h	5,3 seg.	6,3 seg. (4ª velocidad)	18,0	8,6	11,9	286
El 911 Carrera 4S con retificado de motor.	6	3.824 cm ³	280 kW (381 CV) a 7.200 rpm	415 Nm	Caja manual de 6 velocidades Tiptronic S de 5 velocidades***	296 km/h	4,6 seg.	6,2 seg. (5ª velocidad)	18,4	8,9	12,4	299
						290 km/h	5,1 seg.	6,3 seg. (4ª velocidad)	18,9	9,0	12,5	300
El 911 Carrera Cabriolet.	6	3.596 cm ³	239 kW (325 CV) a 6.800 rpm	370 Nm	Caja manual de 6 velocidades Tiptronic S de 5 velocidades***	285 km/h	5,2 seg.	6,7 seg. (5ª velocidad)	16,4	8,1	11,2	270
						280 km/h	5,7 seg.	7,0 seg. (4ª velocidad)	17,0	8,1	11,4	275
El 911 Carrera S Cabriolet.	6	3.824 cm ³	261 kW (355 CV) a 6.600 rpm	400 Nm	Caja manual de 6 velocidades Tiptronic S de 5 velocidades***	293 km/h	4,9 seg.	6,4 seg. (5ª velocidad)	17,3	8,4	11,6	280
						285 km/h	5,4 seg.	6,5 seg. (4ª velocidad)	17,9	8,4	11,7	283
El 911 Carrera S Cabriolet con retificado de motor.	6	3.824 cm ³	280 kW (381 CV) a 7.200 rpm	415 Nm	Caja manual de 6 velocidades Tiptronic S de 5 velocidades***	300 km/h	4,7 seg.	6,4 seg. (5ª velocidad)	18,3	8,7	12,2	293
						294 km/h	5,2 seg.	6,5 seg. (4ª velocidad)	18,8	8,8	12,3	296
El 911 Carrera 4 Cabriolet.	6	3.596 cm ³	239 kW (325 CV) a 6.800 rpm	370 Nm	Caja manual de 6 velocidades Tiptronic S de 5 velocidades***	280 km/h	5,3 seg.	6,8 seg. (5ª velocidad)	16,6	8,4	11,3	272
						275 km/h	5,8 seg.	7,1 seg. (4ª velocidad)	17,4	8,6	11,6	280
El 911 Carrera 4S Cabriolet.	6	3.824 cm ³	261 kW (355 CV) a 6.600 rpm	400 Nm	Caja manual de 6 velocidades Tiptronic S de 5 velocidades***	288 km/h	4,9 seg.	6,5 seg. (5ª velocidad)	17,5	8,5	11,8	285
						280 km/h	5,4 seg.	6,6 seg. (4ª velocidad)	18,0	8,6	11,9	286
El 911 Carrera 4S Cabriolet con retificado de motor.	6	3.824 cm ³	280 kW (381 CV) a 7.200 rpm	415 Nm	Caja manual de 6 velocidades Tiptronic S de 5 velocidades***	296 km/h	4,7 seg.	6,5 seg. (5ª velocidad)	18,4	8,9	12,4	299
						290 km/h	5,2 seg.	6,6 seg. (4ª velocidad)	18,9	9,0	12,5	300

Los datos sobre volumen de suministro, apariencia, potencia, medidas, pesos, consumo de combustible y gastos de mantenimiento de los vehículos responden a los datos existentes al tiempo de la impresión. Reservado el derecho de modificación.

* Los actuales modelos Porsche están concebidos para combustible con una proporción del 10% de etanol. Esto mejora en la misma proporción el balance de CO₂, ya que el biocombustible etanol es obtenido a partir de cultivos vegetales renovables, que absorben CO₂ de la atmósfera para su crecimiento.

*** opcional

	Número de cilindros	Cilindrada	Potencia a un régimen de	Par motor máximo	Caja de cambios	Velocidad máxima	Aceleración 0-100 km/h	Recuperación 80-120 km/h	Consumo en litros/100 km*			Emisiones de CO ₂ en g/km
									Ciclo urbano	Ciclo extraurbano	Combinado	
El 911 Targa 4.	6	3.596 cm ³	239 kW (325 CV) a 6.800 rpm	370 Nm	Caja manual de 6 velocidades Tiptronic S de 5 velocidades***	280 km/h	5,3 seg.	6,8 seg. (5ª velocidad)	16,6	8,4	11,3	272
						275 km/h	5,8 seg.	7,1 seg. (4ª velocidad)	17,4	8,6	11,6	280
El 911 Targa 4S.	6	3.824 cm ³	261 kW (355 CV) a 6.600 rpm	400 Nm	Caja manual de 6 velocidades Tiptronic S de 5 velocidades***	288 km/h	4,9 seg.	6,5 seg. (5ª velocidad)	17,5	8,5	11,8	285
						280 km/h	5,4 seg.	6,6 seg. (4ª velocidad)	18,0	8,6	11,9	286
El 911 Targa 4S con retificado de motor.	6	3.824 cm ³	280 kW (381 CV) a 7.200 rpm	415 Nm	Caja manual de 6 velocidades Tiptronic S de 5 velocidades***	296 km/h	4,7 seg.	6,5 seg. (5ª velocidad)	18,4	8,9	12,4	299
						290 km/h	5,2 seg.	6,6 seg. (4ª velocidad)	18,9	9,0	12,5	300
El Cayman.	6	2.687 cm ³	180 kW (245 CV) a 6.500 rpm	273 Nm	Caja manual de 5 velocidades Tiptronic S de 5 velocidades***	258 km/h	6,1 seg.	6,9 seg. (4ª velocidad)	13,8	6,8	9,3	222
						253 km/h	7,0 seg.	7,2 seg. (4ª velocidad)	14,9	7,7	10,1	242
El Cayman S.	6	3.387 cm ³	217 kW (295 CV) a 6.250 rpm	340 Nm	Caja manual de 6 velocidades Tiptronic S de 5 velocidades***	275 km/h	5,4 seg.	6,6 seg. (5ª velocidad)	15,3	7,8	10,6	254
						267 km/h	6,1 seg.	6,3 seg. (4ª velocidad)	16,3	7,9	11,0	262
El Boxster.	6	2.687 cm ³	180 kW (245 CV) a 6.500 rpm	273 Nm	Caja manual de 5 velocidades Tiptronic S de 5 velocidades***	258 km/h	6,1 seg.	6,9 seg. (4ª velocidad)	13,8	6,8	9,3	222
						251 km/h	7,0 seg.	7,2 seg. (4ª velocidad)	14,9	7,7	10,1	242
El Boxster S.	6	3.387 cm ³	217 kW (295 CV) a 6.250 rpm	340 Nm	Caja manual de 6 velocidades Tiptronic S de 5 velocidades***	272 km/h	5,4 seg.	6,6 seg. (5ª velocidad)	15,3	7,8	10,6	254
						264 km/h	6,1 seg.	6,3 seg. (4ª velocidad)	16,3	7,9	11,0	262
El Cayenne.	6	3.598 cm ³	213 kW (290 CV) a 6.200 rpm	385 Nm	Caja manual de 6 velocidades Tiptronic S de 6 velocidades***	227 km/h	8,1 seg.	9,9 seg. (5ª velocidad)	18,5	9,8	12,9	310
						227 km/h	8,5 seg.	10,2 seg. (5ª velocidad)	18,3	9,9	12,9	310
El Cayenne S.	8	4.806 cm ³	283 kW (385 CV) a 6.200 rpm	500 Nm	Caja manual de 6 velocidades Tiptronic S de 6 velocidades***	252 km/h	6,6 seg.	8,6 seg. (5ª velocidad)	22,1	10,8	14,9	358
						250 km/h	6,8 seg.	8,8 seg. (5ª velocidad)	20,2	10,1	13,7	329
El nuevo Cayenne GTS.	8	4.806 cm ³	298 kW (405 CV) a 6.500 rpm	500 Nm	Caja manual de 6 velocidades Tiptronic S de 6 velocidades***	253 km/h	6,1 seg.	6,6 seg. (5ª velocidad)	22,6**	10,9**	15,1**	361**
						251 km/h	6,5 seg.	7,8 seg. (5ª velocidad)	20,6**	10,2**	13,9**	332**
El Cayenne Turbo.	8	4.806 cm ³	368 kW (500 CV) a 6.000 rpm	700 Nm	Tiptronic S de 6 velocidades	275 km/h	5,1 seg.	5,5 seg. (5ª velocidad)	22,5	10,5	14,9	358

Los datos sobre volumen de suministro, apariencia, potencia, medidas, pesos, consumo de combustible y gastos de mantenimiento de los vehículos responden a los datos existentes al tiempo de la impresión. Reservado el derecho de modificación.

*** opcional

*Los actuales modelos Porsche están concebidos para combustible con una proporción del 10% de etanol. Esto mejora en la misma proporción el balance de CO₂, ya que el biocombustible etanol es obtenido a partir de cultivos vegetales renovables, que absorben CO₂ de la atmósfera para su crecimiento.

**Valores provisionales para el Cayenne GTS, al no contar a la hora de la impresión con datos contrastados oficialmente.



Los modelos de automóvil expuestos responden al equipamiento que se suministra en la República Federal de Alemania. En ocasiones incluyen, por ejemplo, equipamientos personalizados no comprendidos dentro del volumen de suministro de serie y que conllevan un cargo adicional. Es posible que, por razones fiscales y legales específicas de cada país, no todos los modelos o equipamientos estén disponibles en todos los países.

Infórmese en su Centro Porsche Oficial o importador Porsche.

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. Los datos técnicos responden a los conocimientos existentes al tiempo de la impresión. Reservado el derecho de modificación.

Porsche, 911, Carrera, Cayenne, Boxster, Tequipment, PCM, Tiptronic, PCCB, PSM y la insignia Porsche son marcas registradas de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart
Germany
www.porsche.com
© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2007
Estado: 07/2007
Printed in Germany
WVK 230 250 08 ES/WW