



PORSCHE



EI 911 GT2

Sumario

El 911 GT2	6
Tracción	18
Chasis	42
Seguridad	54
Confort	66
Medio ambiente	82
Personalización	86
Recogida en fábrica	100
Servicios	102
Conclusión	104
Datos técnicos	106
Índice	108



El 911 GT2





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

El 911 GT2.



Conservar la calma. Aunque resulte difícil.

La tecnología del 911 GT2.

Un 911 GT2 es cada vez la excepción a la regla. De cualquier regla. Desarrollarlo significa superar casi todo aquello que hasta entonces resultaba posible. No pensar en categorías: ¿carretera o circuito? ¿Largas rectas o tramos serpenteantes? ¿Confort o deporte? No queríamos autolimitarnos.

El resultado es el 911 con homologación de calle más potente que ha habido hasta ahora. Cuando estuvo terminado, también a nosotros nos resultaba imponente.

El motor trasero se basa en el motor boxer del 911 Turbo. 6 cilindros, 3,6 litros de cilindrada,

VarioCam Plus y sobrealimentación biturbo con turbinas de geometría variable (VTG, pág. 28) para una rápida respuesta de los turbocompresores desde los regímenes más bajos. Pero hasta ahí llegan las afinidades. Porque el propulsor del 911 GT2 rinde considerablemente más, mucho más: unos



poderosos 390 kW (530 CV) a un régimen de 6.500 rpm, con un par máximo de 680 Nm disponible entre las 2.200 y las 4.500 rpm. A 5.500 rpm se dispone de un par motor de más de 650 Nm. De 0 a 100 km/h transcurren sólo 3,7 segundos. Su velocidad máxima se sitúa en 329 km/h.

De acuerdo, esto sólo son cifras. Pero inolvidables una vez que se experimentan en carne propia. Y se escucha el motor, que suena

como sólo un 911 GT2 puede sonar, debido al aumento de potencia. Y de la eficiencia. La turbina de rendimiento optimizado y el compresor han sido adaptados a la nueva demanda.

A ello hay que añadir un sistema de admisión por expansión (pág. 32) de desarrollo completamente nuevo y específico para el 911 GT2, que socava todos los principios vigentes hasta ahora en la alimentación de aire de los motores

turbo. Igualmente determinante es el caudal efectivo del nuevo silenciador final, realizado en un titanio especialmente ligero.

Al final la potencia del 911 GT2 ha despertado hasta nuestra propia excitación, algo realmente atípico: por el potencial que alberga el propio motor de un 911 Turbo. Y porque al desarrollarlo nos hemos internado por sendas nuevas e intransitadas hasta ahora.

La fuerza del motor es trasladada a la carretera (o por qué no al circuito) por medio de una caja de cambios manual de seis velocidades. Además, Porsche emplea en el 911 GT2 un sistema especial para las cajas de cambio convencionales: el asistente de salida (pág. 38), para alcanzar la máxima aceleración desde parado.

El chasis de serie con el sistema de amortiguación variable Porsche Active Suspension Management (PASM, pág. 48) contribuye al com-

portamiento de competición del vehículo, aunque confortable para un automóvil deportivo de estas características.

Igualmente de serie: el sistema de estabilización Porsche Stability Management (PSM, pág. 50). Los sistemas integrados de reglaje de la dinámica transversal y longitudinal, el control de estabilidad y el control de tracción son desconectables por completo en dos etapas. Para una maniobrabilidad marcadamente deportiva y una

elevada dinámica de marcha. Sin intervenciones de regulación, pero por ello precisamente con la plena atención del conductor.

Las llantas GT2 de arquitectura ligera, de 19 pulgadas y realizadas en una sola pieza, del 911 GT2 calzan de serie neumáticos deportivos con homologación de calle. Con sus dimensiones 325/30 ZR 19 detrás superan en 20 mm las del 911 Turbo. Para una aceleración transversal enorme. Y con ello unas velocida-

des superiores en curva, así como un comportamiento en conducción y en viraje mucho más exacto, tanto sobre la carretera como sobre el circuito. Todo reglaje que es decisivo en competición es ajustable: altura, convergencia, caída y las barras estabilizadoras de los ejes delantero y trasero.

Probado en el automovilismo de competición y de serie en el 911 GT2: el sistema de frenos cerámicos Porsche Ceramic

Composite Brake (PCCB, pág. 58). Los discos de freno se basan en fibras de carbono tratadas según un procedimiento especial y son aproximadamente un 50% más ligeros que los discos de fundición gris de dimensiones equiparables. Las ventajas: mejores prestaciones de freno, más agilidad y un consumo sustancialmente menor.

Los asientos deportivos envolventes (pág. 72) con respaldos abatibles, airbag torácico integrado y ajuste longitudinal manual son de

serie. También la última generación del Porsche Communication Management (PCM, pág. 76) es de serie. Su característica principal es la gran pantalla táctil de 6,5 pulgadas, concebida para un manejo intuitivo.

A retener: no es necesario exprimir el pleno potencial del 911 GT2. Pero se puede. Siempre que se pueda. Tiembla asfalto.





Resistirse es inútil.

El diseño del 911 GT2.

Potencia, par motor, aceleración – más que suficiente. ¿Y el diseño? A su altura. Una mirada frente a frente lo deja claro enseguida.

El carenado delantero está adaptado aerodinámicamente a la elevada solicitud térmica del motor y a la alta potencia

de freno: mediante grandes aberturas de refrigeración para una mejor canalización del aire hacia el radiador central y hacia los frenos delanteros. Una salida de aire integrada delante del capó del maletero contribuye en gran medida al mayor agarre del tren delantero. Conduce el aire que

circula por el radiador central hacia arriba, por encima del vehículo. Para una mayor adherencia.

Las tomas de aire para la refrigeración del aire de sobrealimentación en las secciones laterales traseras permiten intuir la gran cantidad de aire que es necesario



para alcanzar la elevada potencia del 911 GT2.

La vista más impresionante es sin duda la de la trasera. El alerón trasero fijo con labio de spoiler proporciona una gran estabilidad de marcha incluso a velocidad máxima.

Dos tomas de aire ubicadas en los soportes del alerón harán que se sienta presionado contra

el asiento pues a medida que aumenta la velocidad, comprimen aire suplementario en el tramo de admisión, incrementándose la eficiencia del motor por medio de este principio Ram-Air. Gracias al sistema de presión dinámica Ram-Air el aire se acumula delante de los turbocompresores. Esto alivia los turbocompresores, descendiendo de este modo la contrapresión de escape y aumentando la potencia del motor.

El capó trasero con anagrama GT2 está fabricado en un plástico ultraligero.

El resultado es un coeficiente aerodinámico de sólo 0,32 y mayor agarre, tanto delante como detrás. Para una gran adherencia al suelo, mayor estabilidad direccional y una excelente maniobrabilidad. Un elaborado diseño también proporciona buen aspecto a las prestaciones.



Tracción

Para algunos basta una elevada potencia.
Para otros ni por asomo.



Motor boxer biturbo de 3,6 litros

La mayor fuerza sigue surgiendo todavía del pensamiento.

El motor.

La obtención de más caballos nunca fue nuestro objetivo. Pero sí la aspiración a un rendimiento más eficiente. Transformando, por ejemplo, el motor del 911 Turbo en un propulsor 911 GT2. Y trasladando luego a la carretera toda su fuerza directamente a través del eje trasero, para una dinámica de

conducción típica de los circuitos de competición.

Pero, ¿cómo se puede evolucionar un motor ya de por sí perfecto? ¿Cómo puede adquirir más dinámica y el carácter de un motor de competición? ¿Y cómo se siente todo esto?

Punto 1: el aumento de la eficiencia. Obtenida principalmente gracias a 4 componentes. Por un lado, con turbinas de rendimiento optimizado y compresores de mayor tamaño en los dos turbocompresores por gases de escape con turbinas de geometría variable (VTG, pág. 28). Proporciona, junto con el Vario-

Cam Plus (pág. 26), unos excelentes valores de par motor, potencia y emisiones de escape en todos los regímenes de revoluciones.

Por otro, gracias al innovador sistema de admisión por expansión, con un principio de funcionamiento altamente eficaz, que viene a contradecir toda la experiencia acumulada hasta ahora (pág. 32). Y, por último, gracias a los livianos silenciadores finales, realizados en titanio y que ofrecen una reducida contrapresión de escape.

Esta enumeración puede sonar quizás un tanto sobria, pero el motor no lo es en absoluto.

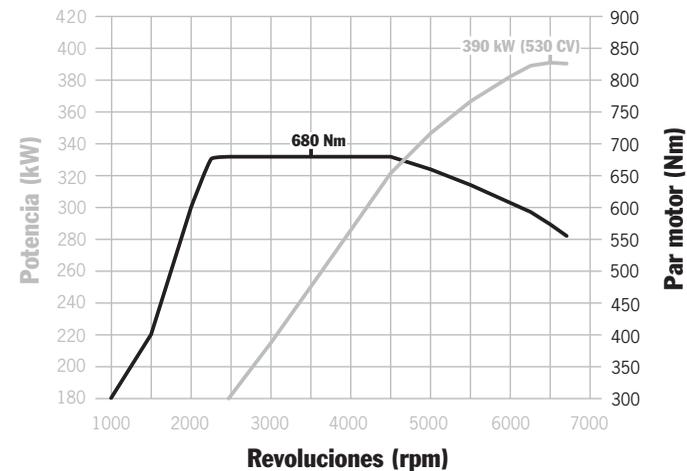
Punto 2: el resultado. El motor boxer biturbo de seis cilindros y refrigerado por agua, con tecnología multiválvula, en la trasera del 911 GT2 extrae de una cilindrada de 3.600 cm³ unos descomunales 390 kW (530 CV) a un régimen de 6.500 rpm. Y estas no son las cifras más relevantes.

El par motor máximo asciende hasta los 680 Nm. Sin lugar a dudas, impresionante. Pero toda-

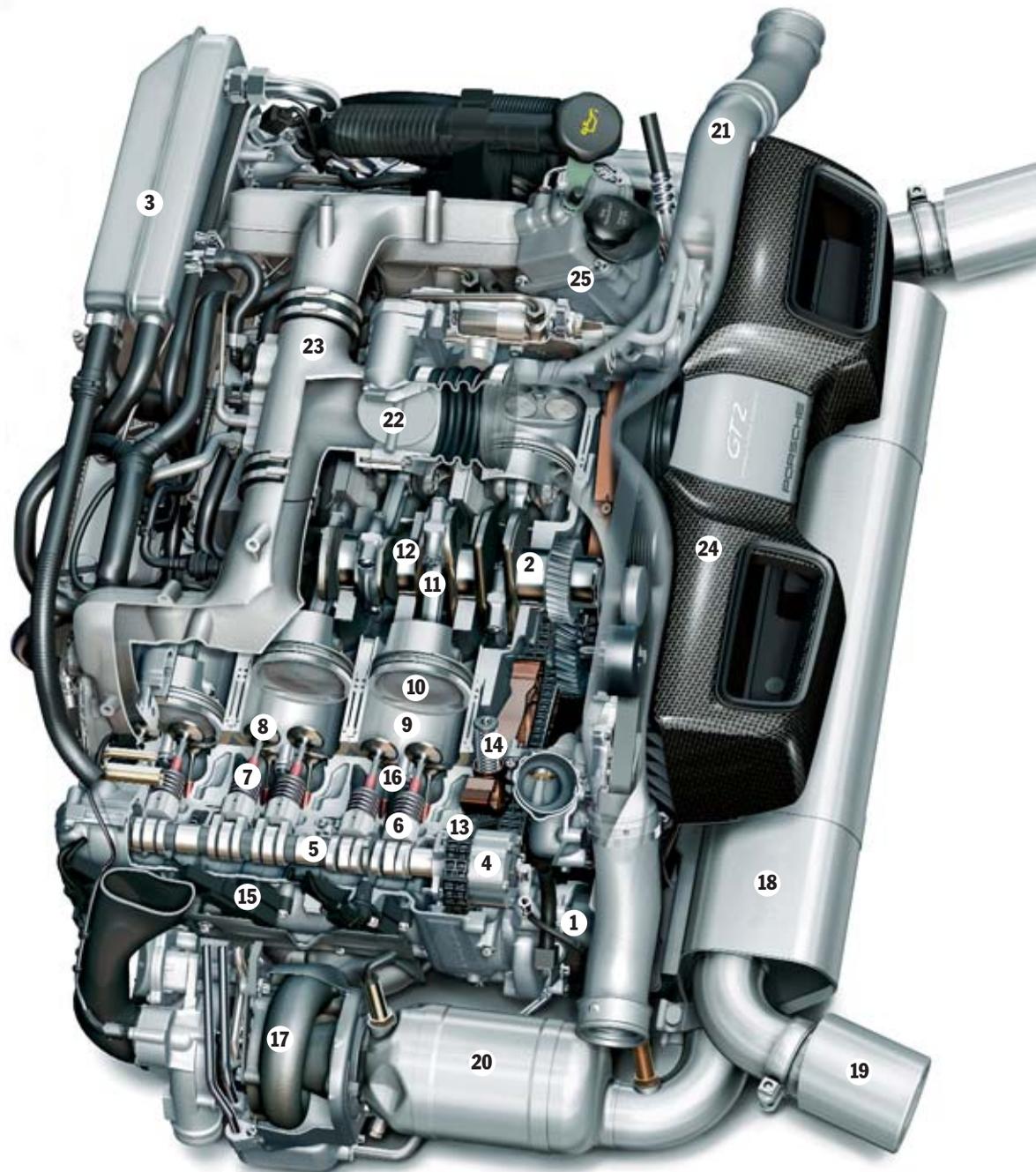
vía más impresionante es que los 680 Nm se encuentran disponibles desde un régimen de 2.200 rpm y que hasta las 4.500 rpm sean los responsables absolutos de una expresión asombrada pero feliz en el rostro de quien se encuentra al volante.

Del mismo modo que la aceleración del 911 GT2: de 0 a 100 km/h precisa apenas 3,7 segundos y alcanza la marca de los 200 km/h en sólo 11,2 segundos. Su velocidad máxima se sitúa en 329 km/h. Más impresionante aún: su relación peso-potencia, que es de tan sólo 2,72 kg por CV, y su potencia unitaria, de 147 CV por litro. A ello hay que añadir unos valores de consumo muy bajos para un vehículo de esta categoría.

Punto 3: la fascinación. En ocasiones bastan medidas convencionales para aumentar la potencia. Pero no aquí. El 911 GT2 ofrece mucho más, gracias a unos racionales avances evolutivos y una mejorada eficiencia. Al fin y al cabo, otra cosa no puede esperarse de nuestro 911 más potente concebido para la carretera.



911 GT2: 680 Nm a un régimen entre las 2.200 y las 4.500 rpm, 390 kW (530 CV) a 6.500 rpm



1. Bomba de aspiración de aceite
2. Bomba de aceite a presión (debajo)
3. Depósito de aceite motor de la lubricación por cárter seco
4. VarioCam Plus
5. Árbol de levas de admisión
6. Taqués con compensador hidráulico del juego de válvulas
7. Muelles de válvula
8. Válvulas
9. Camisas de cilindros con recubrimiento de nikasil
10. Pistón de aluminio forjado
11. Biela forjada
12. Cigüeñal
13. Correa de distribución de árboles de levas
14. Tensor de cadena con riel de tensado
15. Bobinas de encendido individuales
16. Bujías
17. Turbocompresor por gases de escape con turbinas de geometría variable
18. Silenciador final de titanio
19. Salida de escape de titanio
20. Catalizador
21. Tubo de presión
22. Mariposa con regulador electrónico del acelerador
23. Sistema de admisión por expansión
24. Filtro de aire
25. Depósito de aceite de la servodirección



Arquitectura ligera.

El motor boxer biturbo de seis cilindros es compacto, ofrece muy buen cambio de carga, así como un excelente equilibrio de las masas, óptimos valores de par y un giro libre de vibraciones. La arquitectura boxer permite obtener un centro de gravedad muy bajo, con las consiguientes ventajas para la tracción y la dinámica de conducción. El cárter del cigüeñal de aleación ligera se

encuentra dividido en vertical, el árbol del cigüeñal cuenta con ocho apoyos. Las bielas son forjadas.

Las culatas están fabricadas en una aleación ligera de gran resistencia térmica. Dos árboles de levas en culata por cada cilindro accionan 4 válvulas en cada cámara de combustión. Los cilindros están dispuestos en V y poseen muelles de válvula dobles tanto en el lado de admisión

como en el de escape, lo que garantiza su perfecto funcionamiento durante el proceso de cierre y asegura una elevada resistencia a las revoluciones. El motor alcanza sus elevados valores de par motor y potencia con las turbinas de geometría variable (VTG, v. página 28).

Y en combinación con el VarioCam Plus, un sistema para el reglaje de los tiempos de distribución de los árboles de levas de admisión, así como de la apertura

de las válvulas de ese mismo lado. Con un excelente comportamiento ecológico y un reducido consumo.

La lubricación por cárter seco.

La alimentación de aceite queda asegurada por un sistema de lubricación por cárter seco, incluso en las más extremas y sostenidas condiciones de aceleración transversal y longitudinal. Dos

bombas por cada culata y otras dos bombas centrales de retorno en el cárter del cigüeñal se ocupan de que el aceite retorne rápida y completamente al depósito independiente. Una bomba a presión en el cárter suministra aceite directamente a los puntos de lubricación del motor. Con otras dos bombas de aspiración adicionales para los dos turbocompresores por gases de escape, el 911 GT2 dispone de un total de 9 bombas de aceite. Para elimi-

nar las burbujas originadas en el aceite en el depósito. El nivel se puede visualizar cómodamente y con toda precisión en el ordenador de a bordo de serie.

El 911 GT2 está cargado de fábrica con el aceite íntegramente sintético de altas prestaciones Mobil 1. Para un arranque en frío fiable incluso a bajas temperaturas, lo que redunda en un menor desgaste y una vida útil más larga.

La refrigeración del motor.

El motor del 911 GT2 cuenta con refrigeración líquida. De ello se ocupa el sistema de refrigeración transversal con canalización completamente integrada, que suministra selectivamente líquido refrigerante a cada cilindro. El calor del aceite motor es transferido al agua de refrigeración mediante dos intercambiadores de calor aceite/agua. Los radiadores están

situados a izquierda y derecha delante de las ruedas delanteras, así como en la parte central del frontal.

VarioCam Plus.

VarioCam Plus es un sistema para la regulación de los árboles de levas de admisión, así como de la apertura de las válvulas de ese mismo lado. Este sistema permite,

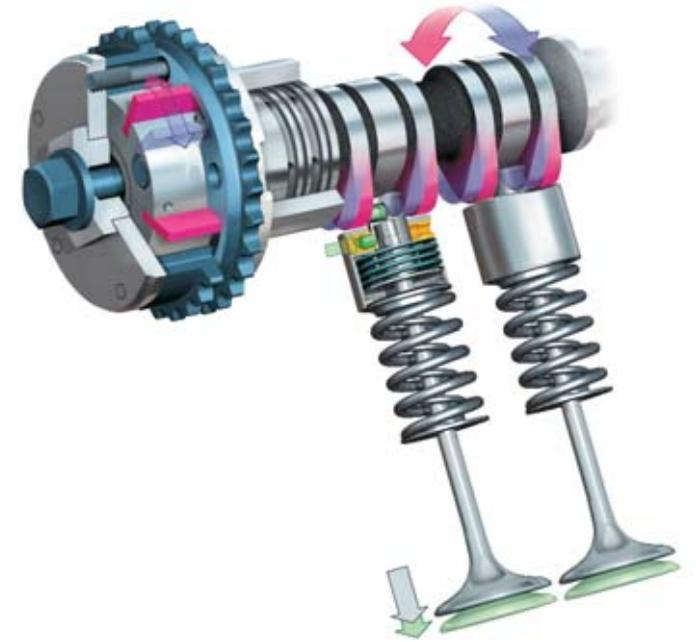
además de una excelente calidad de rodadura y menores consumos y emisiones, sobre todo, valores de potencia y par motor superiores.

El VarioCam Plus representa dos conceptos de motor en uno solo, ya que distingue entre solicitud normal para la vida diaria y solicitud de máximas prestaciones, adaptándose a las respectivas condiciones.

La transición se efectúa de modo imperceptible, a cargo de la electrónica del motor. El resultado es una aceleración espontánea y una gran suavidad mecánica.

El sistema de reglaje de la apertura de las válvulas está integrado por taqués variables, accionados por una válvula de mando electrohidráulica. Está compuesto por dos taqués sobrepuestos que pueden ser bloqueados por un perno. Así, sobre las válvulas de admisión puede actuar opcionalmente una leva grande a través del taqué exterior o una leva pequeña a través del taqué interior. La variación de los tiempos de distribución de admisión tiene lugar sin escalonamientos, por medio de un regulador del árbol de levas de admisión dispuesto en el lado de ataque del mismo, que trabaja según el principio del rotor de aletas. La activación tiene lugar por medio de una válvula reguladora de accionamiento electrohidráulico.

Por ejemplo, para optimizar la admisión de combustible en la fase de calentamiento al arrancar el motor a bajas temperaturas,



VarioCam Plus

VarioCam Plus selecciona grandes aperturas de válvula y retrasa los tiempos de encendido.

A regímenes medios de revoluciones y bajos márgenes de carga, el sistema disminuye el consumo de combustible y las emisiones de gases de escape reduciendo la apertura de las válvulas y adelantando el punto de encendido. Precisamente a regímenes bajos de revoluciones se logra con VarioCam Plus un considerable ahorro en el consumo. Los valores

máximos de par motor y plena potencia se alcanzan con la apertura máxima de las válvulas de admisión.

El resultado es una extraordinaria capacidad de tracción y un consumo asombrosamente bajo, especialmente en comparación con motores de cilindradas notablemente superiores.





Más aire. Para que pueda contener el aliento.

Turbinas de geometría variable (VTG).

La sobrealimentación turbo proporciona mayor potencia. Pero, ¿qué ocurre cuando se requiere mucho más, como es el caso del 911 GT2?

La respuesta: las turbinas de geometría variable (VTG).

¿Cómo funciona esta tecnología? En un turbocompresor por gases de escape convencional, la corriente de gases de escape impulsa una turbina que por el lado de la aspiración está unida a un compresor. Este comprime el aire aspirado y suministra al motor una masa de aire mayor a

través de un radiador del aire de sobrealimentación, con lo que aumenta considerablemente la potencia del motor. Puesto que, a mayor presión de los gases de escape, el turbocompresor produce una presión de sobrealimentación creciente, precisa un limitador de ésta última. De lo



Turbocompresor con turbinas de geometría variable

contrario accedería demasiado aire al motor. La presión de sobrealimentación queda limitada a un valor calculado específicamente para el motor. El excedente de la corriente de gases de escape es desviado a través de una denominada válvula de derivación, sin pasar por la turbina.

Otro factor determinante es el tamaño del turbocompresor. Al ser de reducidas dimensiones, el compresor responde con

presteza gracias a sus reducidas masas y, por tanto, la turbina sube de vueltas con mayor rapidez. Pero, por otro lado, a elevadas revoluciones del motor un turbocompresor pequeño provoca una contrapresión de escape demasiado elevada en detrimento de la potencia debido a las reducidas secciones de paso. Si, por el contrario, el turbocompresor es de grandes dimensiones, si bien genera una reducida contrapresión de

escape con una elevada potencia al funcionar a elevadas revoluciones, sólo reacciona al llegar a regímenes medios de revoluciones del motor, debido a las grandes secciones de paso y a la mayor inercia de las masas provocada por el mayor tamaño de la turbina. Todo ello resulta en el llamado «agujero del turbo» a bajas revoluciones del motor.

Pero eso no ocurre con las turbinas de geometría variable (VTG).

Las turbinas de geometría variable de los dos turbocompresores refrigerados por agua y dispuestos en paralelo del 911 GT2 sortean ampliamente estos condicionantes:

los gases de escape entrantes son dirigidos de tal modo hacia la turbina por unas aletas móviles gestionadas electrónicamente, que se pueden obtener tanto las proporciones de un compresor «pequeño» como las de uno «grande». De este modo se pueden conseguir las condiciones de circulación óptimas para los respectivos regímenes de funcionamiento. La posición de las aletas es gestionada por la electrónica del motor.

Gracias a este principio, a bajas revoluciones del motor se puede generar un alto régimen de revoluciones de la turbina y una alta presión de sobrealimentación, lo que redonda en un mejor grado de llenado del motor, así como en un notable incremento de la potencia y del par motor.

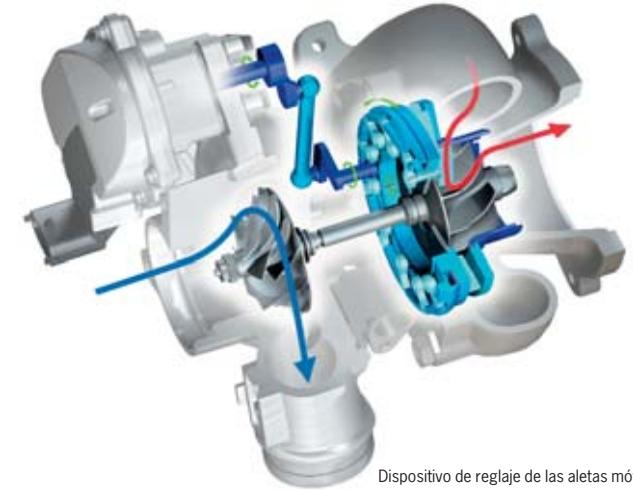
Lo singular en el 911 GT2 son las modificaciones en los turbocompresores: unas turbinas de rendimiento optimizado y compresores de mayor tamaño generan mayor presión de sobrealimentación. La curva del par motor alcanza mucho antes un nivel elevado, que luego también es capaz de mantener. Expresado en cifras, a partir de 2.200 rpm se cuenta ya con los descomunales 680 Nm, que se mantienen

disponibles hasta las 4.500 rpm. Para una progresión inmensa.

Al alcanzar la presión de sobrealimentación máxima, las aletas móviles se abren. Modificando la posición de estos elementos se regula la presión de sobrealimentación deseada a lo largo de toda la gama de revoluciones del motor. Ello permite prescindir de la habitualmente necesaria válvula de derivación.

Después de todas estas explicaciones técnicas ya sólo le resta a uno quedarse boquiabierto.

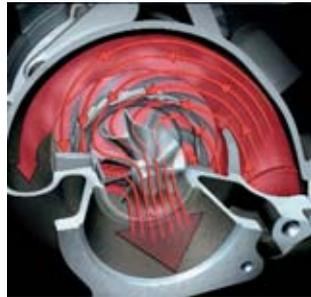
Por la fuerza sencillamente impresionante del 911 GT2. Mucho más de lo que probablemente espere. Y mucho menos de lo que probablemente espere, en lo que al consumo se refiere.



Dispositivo de reglaje de las aletas móviles



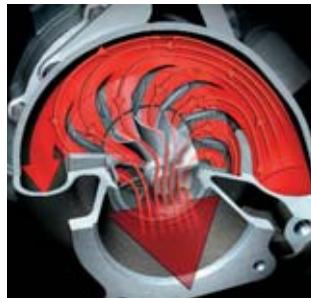
Aletas canalizadoras cerradas.



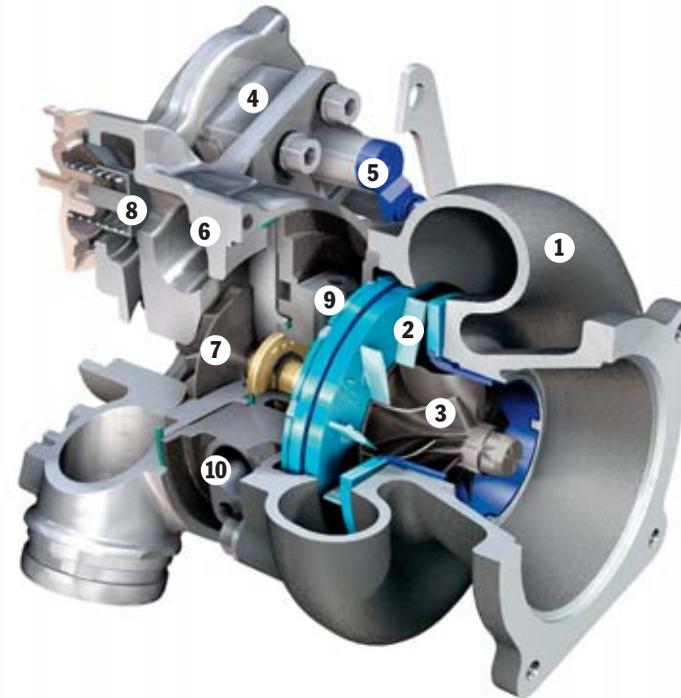
Aletas canalizadoras cerradas.



Aletas canalizadoras abiertas.



Aletas canalizadoras abiertas.



1. Cárter de turbinas
2. Aletas canalizadoras móviles
3. Turbina
4. Electromotor para el reglaje de las aletas móviles
5. Activación de las aletas móviles
6. Cárter del compresor
7. Rodete compresor
8. Válvula de recirculación de aire
9. Alimentación de aceite, entrada
10. Entrada de agua de refrigeración



Sistema de admisión por expansión

El sistema de admisión por expansión.

Más potencia que el 911 Turbo. ¿Con el mismo motor? No es fácil. Pero sí factible.

El 911 GT2 posee un innovador sistema de admisión por expansión, con un principio de funcionamiento singular que viene a cuestionar todos los procedimientos conocidos hasta la actualidad. El sistema de admisión por expansión no es un simple desarrollo avanzado del sis-

tema de admisión por resonancia para los motores turbo.

En el sistema de admisión por resonancia clásico rige el siguiente principio: a más cantidad de aire, mayor potencia. Por eso se utiliza el efecto de compresión de las oscilaciones del aire en el sistema de aspiración, al objeto de comprimir la mayor cantidad posible de mezcla de aire y combustible en los cilindros. El inconveniente: en el proceso de compresión el aire se calienta. Ello impide que la

mezcla se inflame con un rendimiento óptimo.

El sistema de admisión por expansión del 911 GT2 le da la vuelta por completo a este principio y contradice toda la experiencia obtenida en la última década. ¿A qué se debe esto? Por su diferente geometría en relación con el sistema de admisión convencional: el tubo distribuidor convencional es más largo y tiene un diámetro menor; los tubos de aspiración son más cortos.



Esto permite aprovechar las oscilaciones del aire de forma completamente distinta que hasta ahora: en lugar de la fase de compresión se utiliza ahora la fase de expansión ante la cámara de combustión, porque el aire se enfría al expandirse. Como consecuencia, la mezcla que entra a la cámara de combustión está mucho más fría y, por tanto, se inflama con un mejor rendimiento.

La pretendida contradicción de este sistema se resuelve fácilmente: debido a la expansión accede una

menor cantidad de aire a los cilindros. Pero este efecto es compensado por un ligero incremento de alrededor de 0,2 bares en la presión de sobrealimentación de los turbocompresores. A su vez, el calentamiento del aire debido a la mayor presión de sobrealimentación se puede contrarrestar con los radiadores del aire de sobrealimentación debidamente optimizados.

Así pues, de la mayor potencia no es responsable una mayor cantidad de aire, sino un volumen de aire

más frío. El resultado es un grado de eficacia del motor notablemente mejorado, con el consiguiente plus en potencia. Y un consumo menor a elevadas cargas y revoluciones.

Sencillo en realidad, ¿no? Para ello sólo teníamos que cuestionarnos aquello que hasta entonces había sido considerado correcto por todo el mundo.



Sistema de escape

El sistema de escape.

Los silenciadores finales y las salidas de escape del 911 GT2 se han realizado en titanio ultraligero. Para un menor peso en el eje trasero y una mejor dinámica de marcha. El sistema de escape está integrado por dos catalizadores de triple vía y un silenciador final.

Los grandes diámetros de los tubos reducen la contrapresión de escape, lo que redonda en mayor

potencia. Cada una de las dos bancadas de cilindros cuenta con un tramo de escape independiente, que desembocan en un silenciador final común. Los catalizadores próximos al motor permiten un rápido calentamiento para una eficaz transformación de los contaminantes, asistida además en el arranque en frío por el insuflado secundario de aire.

Una regulación lambda estéreo con dos sondas lambda simétricas vigila y regula de forma individual

para cada bancada de cilindros la composición de la mezcla, junto con la unidad Motronic ME7.8.1. Otra sonda lambda por cada tramo de escape vigila la transformación de los contaminantes en el respectivo catalizador.* Para una regulación más exacta a la hora de reducir los contaminantes.

El resultado es un sonido más pleno, más denso. Con más bajos incluso al ralentí.

* Salvo en países con gasolina con plomo.



La alimentación de combustible.

El combustible penetra en las cámaras de combustión de los cilindros por medio de inyección secuencial. La unidad Motronic ME7.8.1 regula el punto de inyección de forma independiente para cada cilindro, así como la cantidad de combustible a inyectar en cada bancada en función de parámetros como la posición del pedal del acelerador, el régimen de revoluciones, la presión de sobrealimentación, la temperatura del

líquido refrigerante y la composición de los gases de escape, entre otros. Esto optimiza el proceso de combustión y el consumo de combustible.

Un caudalímetro de película térmica tiene en cuenta no sólo el caudal, sino también la densidad del mismo. De este modo, a las cámaras de combustión llega en todo momento la mezcla correcta con independencia del tiempo y de la altitud.

El encendido.

El 911 GT2 tiene un sistema de encendido con distribución estática de alta tensión. Las bobinas de encendido individuales están directamente conectadas a las bujías con electrodos de platino. Para una seguridad de encendido notablemente superior. El funcionamiento del distribuidor de encendido está controlado por la unidad de gestión del motor, que activa directamente las bobinas individuales de encendido.

La gestión del motor.

Para trabajar óptimamente en todas las condiciones, el motor precisa un gestor electrónico. En el 911 GT2 es la unidad Motronic ME7.8.1 la que asume esta función, gestionando todas las funciones y grupos auxiliares subordinados directamente al motor (v. diagrama) como, por ejemplo, las turbinas de geometría variable de los turbo-compresores, el sistema VarioCam Plus o la posición de la mariposa (e-acelerador – pedal acelerador

electrónico), un requisito para el Porsche Stability Management (PSM) de serie. El resultado es la optimización del consumo, de la reducción de contaminantes, de la potencia y el par motor en cualquier modalidad de conducción.

Otra importante función gestora de la unidad Motronic ME7.8.1 es la regulación de picado selectiva para cada cilindro. Puesto que los seis cilindros nunca trabajan exactamente bajo las mismas condiciones, se controla de forma

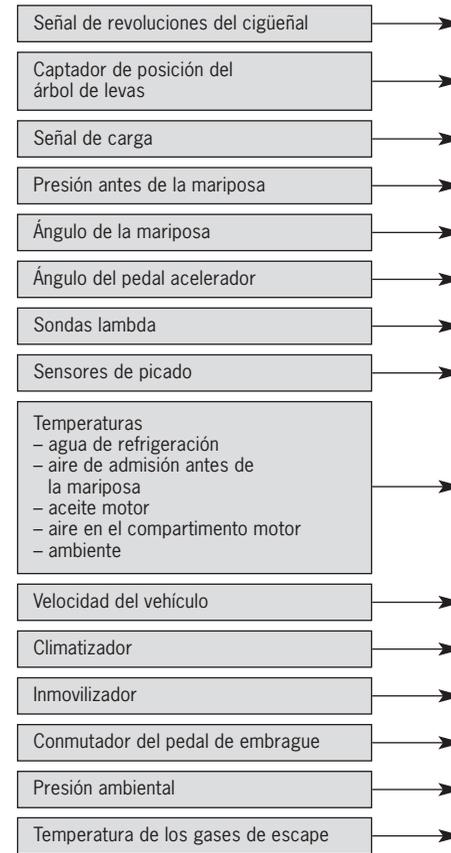
individualizada la tendencia al picado de cada uno de ellos, variando en caso necesario el punto de encendido individualmente.

El diagnóstico de a bordo según estándares europeos detecta tempranamente los fallos y averías que sobrevengan en el sistema de combustible y en el sistema de escape y los muestra al conductor durante la marcha.

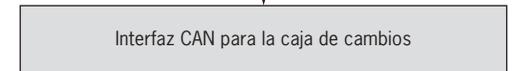
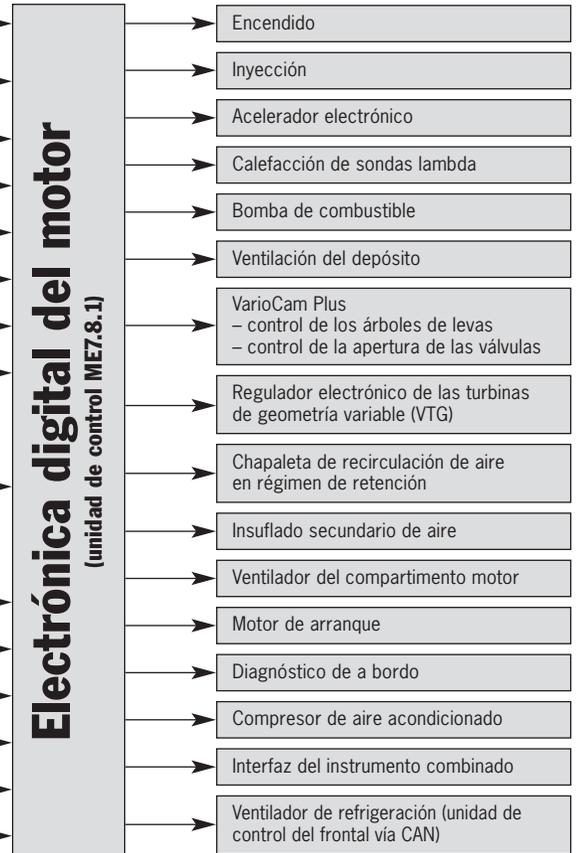
Así se evitan excesivas emisiones contaminantes, así como el excesivo consumo de combustible.



Datos entrantes



Regulación/control de



Electrónica digital del motor
(unidad de control ME7.8.1)



¿Acelerar suavemente y soltar lentamente el embrague?

Eso ni siquiera su profesor de autoescuela hubiera querido oírlo.

La transmisión.

La caja de cambios manual de seis velocidades del 911 GT2 está específicamente adaptada a la elevada potencia del motor. También cada una de las velocidades: los recorridos de cambio son cortos y exactos, para propiciar rápidos y precisos cambios de marcha.

Típico del 911 GT2: 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.

En la aceleración convencional de los vehículos turbo con caja de cambios manual, la presión de

sobrealimentación es muy reducida y debe ser generada por medio del proceso de aceleración. Eso lleva tiempo. En el 911 GT2 este tiempo se acorta drásticamente. Con el vehículo parado, las intervenciones en la inyección de combustible hacen que el motor alcance artificialmente su plena potencia: la presión de sobrealimentación asciende notablemente y el motor queda, por decirlo de algún modo, «pretensado». Para una salida de lo más dinámica.

Un sistema de control del motor especialmente adaptado gestiona de forma automática, por medio de intervenciones de la unidad de gestión del motor, el proceso de aceleración con la mejor tracción posible. El embrague permanece embragado. Esto reduce la carga y evita el excesivo desgaste del embrague. La fuerza se traslada directamente a la carretera por medio del eje trasero, para una dinámica de conducción propia de los circuitos de competición.

En combinación con un sistema de cambio por cable y un volante de inercia bimasa, la caja de cambios manual presenta un grado máximo de precisión. El escalonamiento del cambio permite un dinámico despliegue de potencia por medio de pequeños saltos de revoluciones, que enlazan óptimamente tras el cambio a marchas superiores.

Unos anillos sincronizadores de acero, robustos y termorresistentes, entre las velocidades 2ª y 5ª garantizan cambios de velocidad exactos, incluso con elevadas cargas.

Un intercambiador de calor aceite-agua y un sistema de lubricación por pulverización se ocupan de mantener debidamente refrigerada la caja de cambios. Para que la durabilidad de la caja de cambios tampoco se vea afectada por elevadas condiciones de carga como las que pueden sobrevenir sobre el circuito de competición, por ejemplo.

Así, al acelerar en una curva el bloqueo transversal mecánico del eje trasero de serie proporciona mayor tracción del motor a la rueda del eje trasero exterior a la curva, que soporta una carga mayor. De este modo se evita que la rueda interior a la curva derrape. Para una mejor progresión y un comportamiento en curva más preciso.

El efecto de bloqueo es asimétrico entre aceleración y deceleración. El valor máximo de bloqueo al acelerar es del 28% y al decelerar del 40%.



- 1. Faros Bi-Xenon
- 2. Módulo radiador izquierdo
- 3. Módulo radiador central
- 4. Módulo radiador derecho
- 5. Tubería de agua de refrigeración

- 6. Depósito de expansión de líquido refrigerante
- 7. Filtro de aire
- 8. Turbocompresor por gases de escape con turbinas de geometría variable

- 9. Radiador del aire de sobrealimentación
- 10. Tubo de presión
- 11. Mariposa con regulador electrónico del acelerador

- 12. Sistema de admisión por expansión
- 13. Silenciador final de titanio
- 14. Salida de escape de titanio
- 15. Filtro de aceite

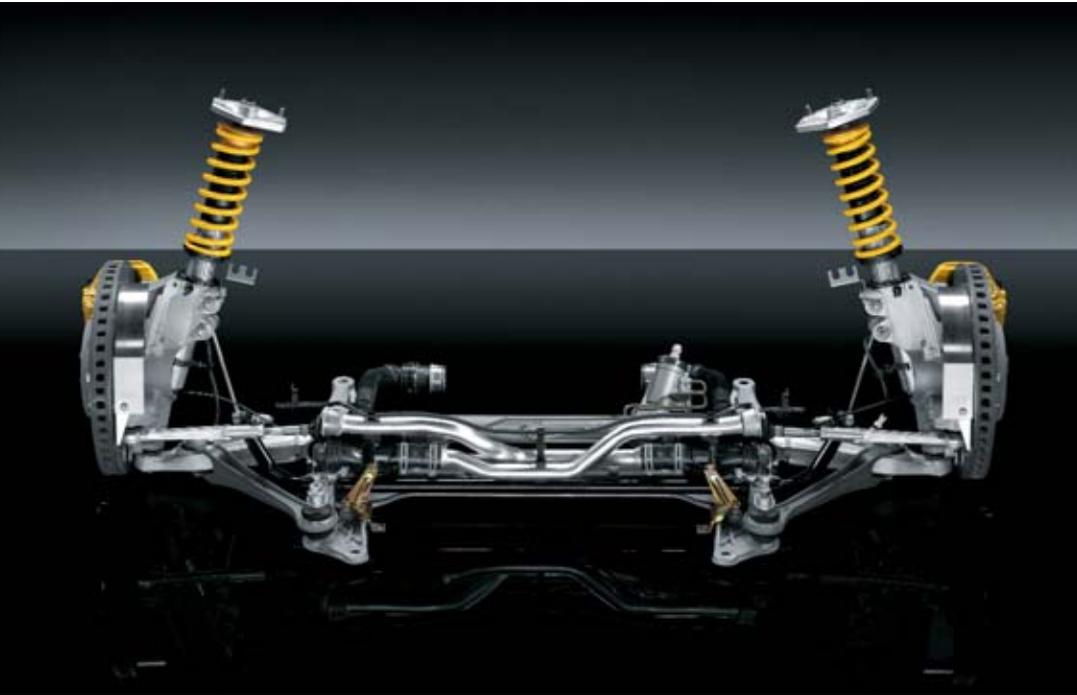
- 16. Depósito de aceite motor de la lubricación por cárter seco
- 17. Alternador
- 18. Amortiguador PASM

- 19. Frenos PCCB
- 20. Servofreno en tándem
- 21. Caja de cambios manual de 6 velocidades
- 22. Asiento deportivo envolvente

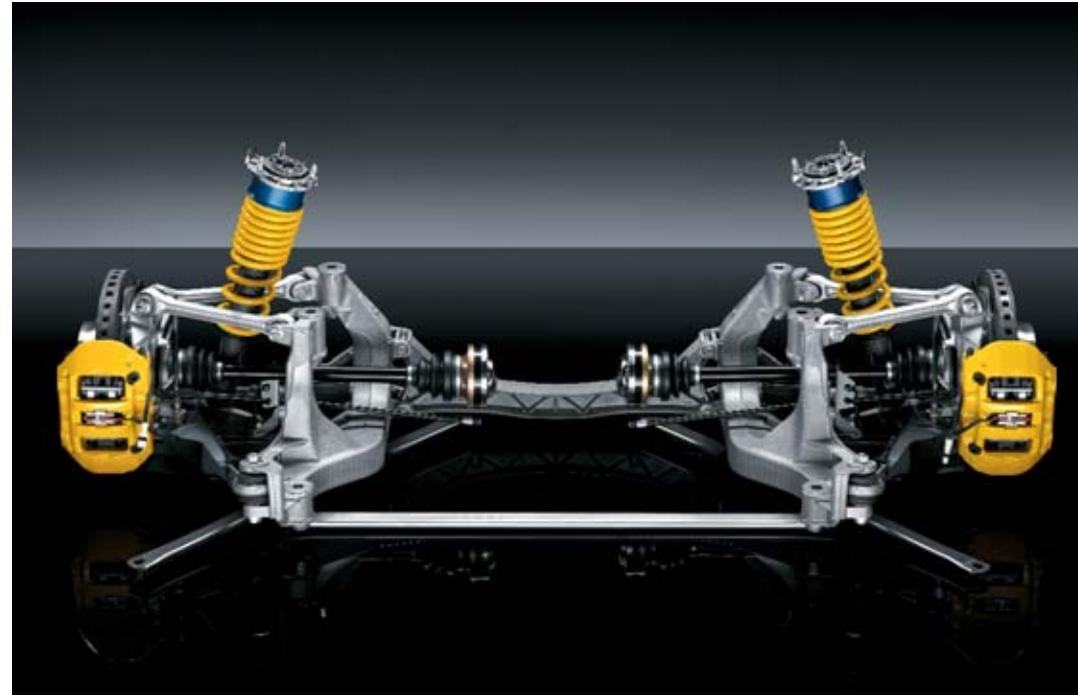


Chasis

¿Cómo se conduce un
automóvil deportivo?
En modalidad normal.



Eje delantero



Eje trasero

¿Circuito cerrado? ¿Larga distancia? Da igual.

El chasis.

La exigencia decisiva que debía satisfacer el reglaje del chasis del 911 GT2 estaba clara: un comportamiento en conducción típicamente de competición, tanto en larga distancia como sobre circuitos. Las medidas: El vehículo es alrededor de 25 mm más bajo que el 911 Carrera.

Su coherente arquitectura ligera permite mantener especialmente baja la tara, así como el peso de las masas no suspendidas. Para una extraordinaria agilidad, una elevada seguridad de conducción y un comportamiento muy estable en carretera, especialmente en curvas.

El eje delantero, con soportes de rueda especiales, monta columnas de suspensión McPherson con ruedas suspendidas de forma independiente por brazos longitudinales y transversales. De esta forma las ruedas son guiadas con absoluta precisión, para una extraordinaria fidelidad

a la trazada y una excelente maniobrabilidad en cualquier situación de conducción.

Las aletas de refrigeración de los frenos garantizan la eficaz conducción del aire de refrigeración hacia las unidades de freno delanteras.

El eje trasero es un sistema multi-brazo con bastidor auxiliar de concepto LSA (ligero-estable-ágil). Su estructura de peso optimizado, con travesaño de aluminio, propor-

ciona unas cualidades extraordinarias en cuanto a dinámica de conducción.

Tanto la altura, como la convergencia y la caída, así como las barras estabilizadoras del chasis son ajustables tanto en el eje delantero como en el trasero.

Gracias a la fijación prácticamente sin holguras del chasis a la carrocería mediante cojinetes de apoyo metálicos con rótulas delante y

portaejes suspendidos rígidamente en el eje trasero, por ejemplo, se reducen las elasticidades de transmisión y la guía de rueda gana en precisión.

El 911 GT2 cuenta con un sistema de amortiguación variable: el Porsche Active Suspension Management (PASM, pág. 48) de serie. El conductor puede escoger entre dos programas: la modalidad Normal y la modalidad Sport.

Grandes, ligeras, con agarre.

Las ruedas.

El 911 GT2 calza ahora llantas GT2 de una sola pieza y 19 pulgadas, con seguro antirrobo y tapabujes con anagrama GT2. Las ruedas son muy ligeras para su tamaño. Su arquitectura de peso optimizado incrementa la

dinámica de conducción y las prestaciones al reducir las masas no suspendidas. Gracias a su gran diámetro interior permite el montaje de frenos más grandes en el eje delantero.

Dimensiones: delante 235/35 ZR 19 sobre llantas 8,5 J x 19 ET 53, detrás 325/30 ZR 19 sobre llantas 12 J x 19 ET 51. La superficie de rodadura de los neumáticos deportivos de 19 pulgadas es grande. Las ventajas: un potencial de

tracción claramente superior en aceleración y en frenada, un comportamiento más preciso de conducción y de viraje, así como velocidades superiores en curva sobre firme seco. Y con ello más diversión al volante. Sin embargo, debido al menor perfil de los neumáticos existe mayor riesgo de aquaplaning sobre mojado.

El sistema de control de presión de neumáticos (RDK) de serie avisa con la debida antelación por medio de un indicador en la pantalla del ordenador de a bordo y por medio de un testigo de la insuficiencia de presión en los neumáticos, así como de las pérdidas de presión, inapreciables o súbitas, de los neumáticos. También se incluye de serie un sistema de reparación de neumáticos, compuesto por



Rueda GT2 de 19 pulgadas

líquido sellador de neumáticos con compresor y manómetro independiente.



Incluso la propia modalidad normal es cualquier otra cosa menos normal.

El Porsche Active Suspension Management (PASM).

El 911 GT2 cuenta con el Porsche Active Suspension Management (PASM) es un reglaje electrónico del sistema de amortiguación. Regula de forma activa y continua la dureza de la amortiguación en cada rueda, en función del estilo de conducción y de la situación.

El conductor puede elegir entre dos programas básicos de conducción deportiva. La modalidad normal está concebida para la conducción deportiva en carretera y en circuitos sobre mojado. La modalidad deportiva se ha adaptado especialmente para soportar la máxima aceleración transversal y ofrecer la mejor tracción posible en el circuito de competición.

Dependiendo de la modalidad ajustada manualmente con la tecla y la situación del vehículo detectada, el sistema selecciona automáticamente la dureza de amortiguación óptima dentro de ambos campos característicos.

Para ello, unos sensores registran los movimientos de la carrocería, como al acelerar con fuerza o frenar bruscamente, o bien al circular sobre firmes irregulares, por ejemplo. En base a los valores medidos, la unidad de control detecta el estado de marcha actual y ajusta la dureza de la amortiguación en función de la modalidad seleccionada: de esta forma se reducen los movimientos de balanceo y cabeceo, optimizándose al mismo tiempo el contacto de cada rueda con la carretera.

Por ejemplo, al pulsar la tecla PASM, reconocible por el símbolo de un amortiguador, los amortiguadores se disponen según una curva característica «dura», especialmente concebida para su utilización sobre circuitos de competición. Si el sistema detectara irregularidades en el firme, en una fracción de segundo cambiará a una curva característica de menor dureza dentro del mismo campo de curvas características, al objeto de mejorar el contacto con el firme. Una vez que la carretera recupera su uniformidad, el PASM retorna a la curva característica original.



Fase de estiramiento – émbolo de trabajo y derivación, ajuste deportivamente duro



Fase de estiramiento – émbolo de trabajo solo, ajuste de dureza de competición



Fase de compresión – émbolo de trabajo y derivación, ajuste deportivamente duro



Fase de compresión – émbolo de trabajo solo, ajuste de dureza de competición



En ocasiones la renuncia constituye un sumo placer.

El Porsche Stability Management (PSM).

Las exigencias a la dinámica de marcha de un 911 GT2 fueron siempre inequívocas: deportiva, directa y enérgica. Por eso el sistema de estabilización Porsche Stability Management (PSM) ha sido adaptado específicamente. Además del ABS, posee dos sistemas automáticos de regulación:

el Stability Control (SC) y el Traction Control (TC).

El Stability Control (SC) regula la dinámica transversal. Una serie de sensores determinan permanentemente la dirección de marcha, la velocidad de conducción, la velocidad de derrape y la aceleración

transversal del vehículo. A partir de estos valores se calcula la dirección efectiva del movimiento. Si se desvía de la dirección deseada por el conductor, el Stability Control (SC) desencadena procesos de frenado selectivos sobre cada una de las ruedas tendentes a la estabilización del vehículo en

las condiciones límite de la dinámica de conducción.

El Traction Control (TC) con las funciones ABD (diferencial de freno automático), ASR (control automático de tracción) y MSR (regulación del par de arrastre del motor) integradas regula la dinámica longitudinal. Este control de tracción de ajuste muy deportivo mejora la tracción en la fase de aceleración sobre calzadas irregulares. Además, el control de tracción (TC)

limita el exceso de potencia que en ciertas situaciones de fuerte aceleración podrían provocar el derrape incontrolado de la trasera. Sin embargo, el margen límite se ha establecido en un nivel tan avanzado que con un estilo de conducción normal y firme seco apenas se alcanzará.

Lo singular del PSM en el 911 GT2: las intervenciones de regulación de estos dos sistemas tienen lugar de forma tardía y son desconectables por completo y en dos etapas, para una maniobrabilidad intencionadamente deportiva.

En la primera etapa puede desactivar el Stability Control (SC) con la tecla «SC OFF» de la consola central. En la modalidad «SC OFF» el sistema de regulación deja de intervenir en las desviaciones de la trazada propiciadas por la dinámica transversal. El vehículo puede ser conducido ahora de forma muy dinámica. El Traction Control (TC) continúa activo en esta modalidad.

En la segunda etapa puede desconectar además el Traction

Control (TC) con la tecla independiente «SC+TC OFF». En esta modalidad se desactivan tanto las funciones del sistema de regulación de la dinámica transversal como las del control de tracción. El comportamiento en conducción es determinado ahora exclusivamente por el conductor. Otra particularidad del 911 GT2: tanto en la primera etapa (SC OFF) como en la segunda (SC + TC OFF) no se activa de nuevo la regulación de la dinámica transversal, ni siquiera al frenar a fondo dentro del margen de regulación del ABS.

El sistema antibloqueo (ABS 8.0) integrado en el PSM permanece activo en todas las configuraciones citadas. El ABS permite obtener unas distancias de frenada mucho menores, con lo que se incrementa la seguridad.

La potencia queda sencillamente en sus manos.

La dirección.

Ya sea en su utilización ocasional en el circuito o en la conducción diaria: una elevada precisión direccional es algo que se supone en un Porsche. La dirección del 911 GT2 es directa y ofrece una respuesta muy precisa.

Cualquier viraje es ejecutado con plena fidelidad a la trazada. No sólo es mérito de la precisa cinemática del tren delantero, también de la desmultiplicación variable. En maniobras de viraje en torno a la posición central del volante, como ocurre en conduc-

ción por autopista, por ejemplo, mantiene su grado de tolerancia. De esta forma se reduce el riesgo de «irse» a alta velocidad. Se conservan, no obstante, la acostumbrada agilidad y el contacto con la carretera.

A mayor viraje de la dirección, más directa (y, por tanto, más ágil) es la desmultiplicación. Una medida apreciable especialmente en curvas cerradas.

La columna de dirección tiene una importancia decisiva en aspectos como la seguridad. Porque en el supuesto de un impacto frontal admite un recorrido de deformación de 100 mm.

El eje intermedio de la dirección es de aluminio, el cárter tubular de la columna de dirección y la caja de la cerradura de dirección son de magnesio fundido a presión.

El volante GT2 de tres radios de serie es ajustable manualmente en altura y profundidad. Así, en combinación con el ajuste del asiento, puede disponer su configuración de asiento personalizada.

Para guardar el contacto más estrecho posible entre el conductor, el 911 GT2 y la calzada.





Seguridad

La potencia sin seguridad sería
como un músculo sin cabeza.



Faros con tecnología Bi-Xenon

**Sensación de conducción: sin red ni doble fondo.
En la seguridad esto tiene un aspecto completamente distinto.**

La seguridad activa.

Elevada potencia del motor.
Elevada dinámica de conducción.
Elevada seguridad. En Porsche no se trata de disyuntiva, sino de una acertada presunción. También o precisamente, mejor dicho, en el 911 GT2. Su concepto de alumbrado, su sistema de frenos, su rígida carrocería y su ergonó-

mico interior han sido adaptados al detalle a sus prestaciones. Y a usted. El mejor ejemplo de ello son los asientos deportivos envolventes (pág. 72) con respaldos abatibles, que ofrecen la sujeción lateral típica del automovilismo de competición.

El alumbrado.

De serie en el 911 GT2: un sistema de alumbrado Bi-Xenon con iluminación similar a la de la luz diurna. Los compactos faros procuran una iluminación extensa y homogénea de la calzada. Para mayor seguridad, especialmente



Tercera luz de freno

en curvas de largo trazado y poca visibilidad.

La intensidad luminosa del sistema de alumbrado por descarga de gas de los grupos ópticos Bi-Xenon es alrededor del doble de la de una lámpara halógena. El sistema limpia-lavafaros (SRA) también está incluido en el equipamiento de serie.

Los intermitentes en forma de tirante sobresalen por las tomas

de aire exteriores del frontal. Sus LEDs de altas prestaciones son especialmente luminosos y ofrecen buena visibilidad.

La tercera luz de freno integrada en el capó trasero ha sido realizada con tecnología de LEDs para que ofrezca una respuesta aún más rápida.

Como también es importante ser visto por los demás al subir y bajar del vehículo, el 911 equipa

luces de seguridad y de acceso en la parte interior de las puertas. Iluminan la zona de salida (blanca) y señalizan al tráfico la posición abierta de la puerta (roja).



A la alta potencia sólo se puede responder con alta potencia.

El Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

El 911 GT2 equipa de serie una tecnología de frenos que ha tenido que superar las más duras exigencias en los circuitos de competición, como la Porsche Mobil 1 Supercup, por ejemplo: los frenos Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Los discos de freno cerámicos del sistema PCCB tienen un diámetro de 380 mm delante y 350 mm detrás, para ofrecer una elevada potencia de freno. El disco de freno se basa en fibras de carbono especialmente tratadas, silicificadas en un proceso de alto vacío a una temperatura

aproximada de 1.700 grados Celsius. El resultado son unos discos de freno que, en comparación con los discos de fundición gris, presentan un grado de dureza notablemente superior, así como una gran seguridad frente a sobrecargas térmicas.

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

La utilización de mordazas de freno de aluminio de seis émbolos en arquitectura monobloque en el eje delantero y unas mordazas de freno de cuatro émbolos en el

trasero proporciona una muy elevada y, sobre todo, constante presión de freno en la deceleración. La respuesta de los frenos tiene lugar con mayor rapidez y precisión a la menor presión sobre el pedal.

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

La ventaja decisiva del sistema de frenos cerámicos radica en el peso extremadamente ligero del disco de freno, aproximadamente un 50% inferior al de los discos de fundición gris de diseño y dimensiones equiparables. Además y para reducir peso, el cubo de los discos de freno del eje delantero está realizado en aluminio. Unos factores que no sólo repercuten positivamente en las prestaciones y el consumo, ya que reducen fundamentalmente la masa en rotación no suspendida.

El resultado: un mejor agarre y un mayor confort de marcha y rodadura, sobre todo por carreteras de firme irregular. Y más agilidad, así como una maniobrabilidad de nuevo mejorada.

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



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)

Quien es inteligente es capaz de ceder. Y cuando es necesario, también de no hacerlo.

La seguridad pasiva.

La estructura del bastidor.

El 911 GT2 cumple con holgura todos los requisitos legales establecidos hoy en día en relación con la protección de los ocupantes del vehículo en todos los países en los que se comercializa. Sus registros quedan muy por debajo de los valores límite establecidos por los legisladores en relación con impacto frontal, diagonal, oblicuo y alcance posterior.

La estructura de bastidor reforzada del 911 GT2 ofrece la máxima protección en caso de impacto y posee una célula de seguridad extremadamente resistente. En la parte delantera se ha montado una estructura (1) de montantes transversales y longitudinales patentada por Porsche. Tres rutas de carga superpuestas absorben óptimamente la energía de la deformación en caso de impacto, reparten las fuerzas actuantes.

Además se ha incorporado también en el panel frontal (2) un travesaño de acero ultrarresistente, que soporta las fuerzas transmitidas por las estructuras longitudinales delanteras. Este rígido travesaño reduce la deformación del espacio apoyapiés, lo que mejora la protección de las extremidades inferiores. Unos elementos con propiedades de absorción de impactos (3), de fácil sustitución, protegen la estructura bruta de la carrocería en caso de pequeños accidentes. De esta forma los costes de reparación se mantienen relativamente reducidos.

A la gran rigidez estructural de todo el conjunto del vehículo contribuye también el reforzamiento aplicado en las puertas (4). Además, las fuerzas actuantes en una colisión frontal son desviadas a través de la ruta de carga (5) superior. Ello mejora el comportamiento en deformación de la célula de seguridad en relación

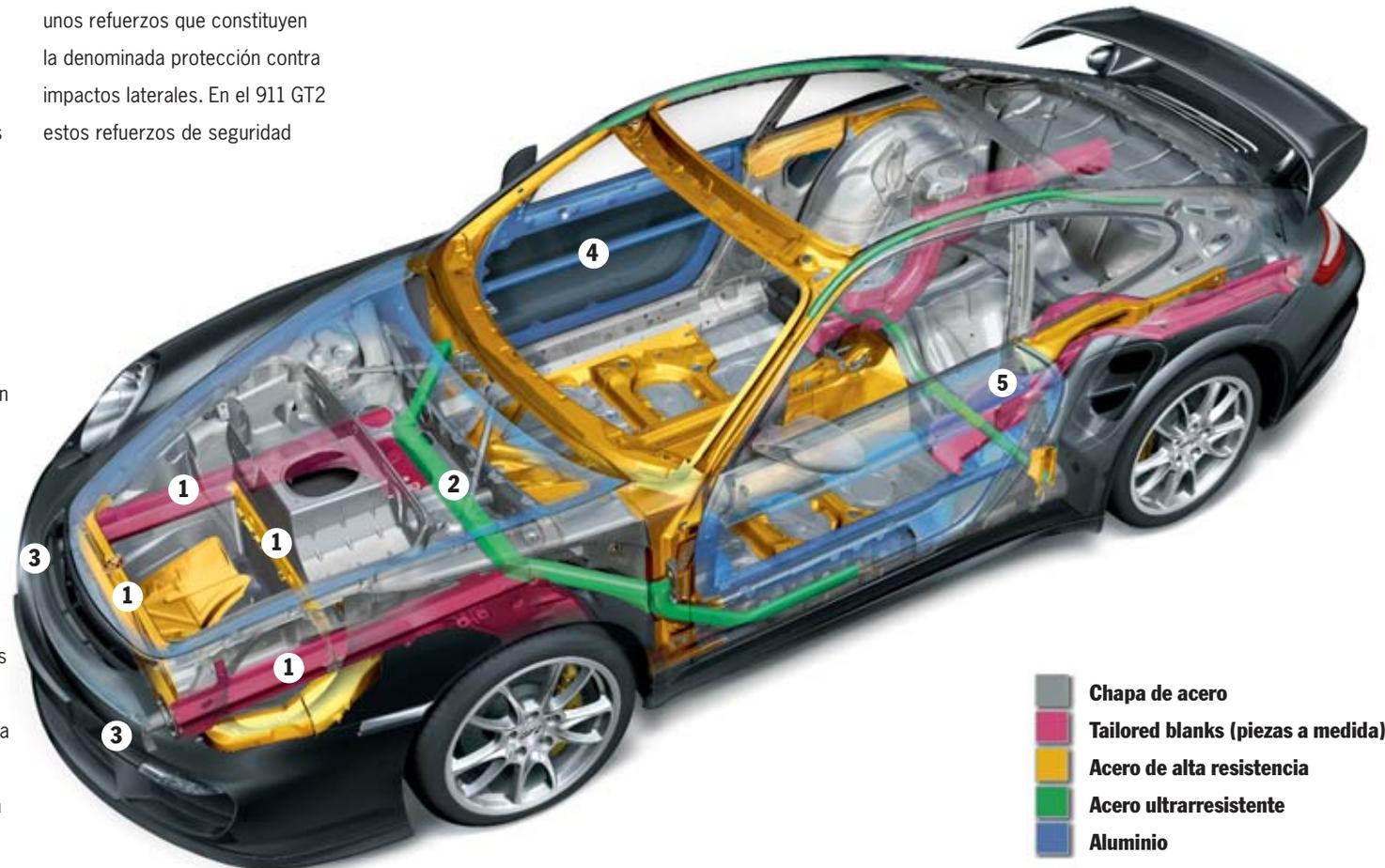
con la protección de los ocupantes.

Desde 1985 todas las puertas de los modelos Porsche incorporan unos refuerzos que constituyen la denominada protección contra impactos laterales. En el 911 GT2 estos refuerzos de seguridad

integrados en las puertas están realizados en aluminio. La elevada proporción de aluminio y planchas de acero de alta resistencia contribuye a la ventajosa relación peso-potencia. Casi el 20% del 911 GT2 está compuesto por aluminio.

La carrocería recibe una protección superficial integral de alta calidad. Porsche fue el primer constructor de automóviles del mundo que construyó sus carrocerías con planchas de acero galvanizadas por inmersión en caliente por ambos lados. De esto hace ya 30 años. Y sigue

siendo así hoy en día. Esta solución no solo sigue siendo aún hoy la responsable de la legendaria longevidad del 911, sino que sigue garantizando tras largo tiempo su necesaria seguridad ante los impactos.



Los airbags.

En el 911 GT2 se emplea una tecnología de airbags perfectamente adaptada al vehículo, con un total de seis airbags: airbags de gran tamaño para conductor y acompañante que, dependiendo de la gravedad y del tipo de accidente (por ej., frontal o diagonal por la parte delantera), se detonan oportunamente en dos etapas. En accidentes leves, los ocupantes son retenidos por la primera etapa. La bolsa de aire es así más mullida y disminuye la carga que han de soportar los ocupantes.

Para detectar la gravedad y dirección del accidente del impacto, además de la unidad principal del túnel central, se han montado unos sensores suplementarios en la zona de los faros. Ello permite detectar y evaluar con mayor anticipación y exactitud el impacto.

El Porsche Side Impact Protection System (POSIP).

El 911 GT2 está equipado de serie con la última generación del sistema Porsche Side Impact Protection System (POSIP). Está integrado por dos airbags laterales en cada lado: un airbag craneal en los paneles de puerta y un airbag

torácico en los flancos de los asientos deportivos envolventes, que son abatibles y se equipan de serie (pág. 72). Para proporcionar una seguridad notablemente mayor con respecto a los asientos envolventes convencionales.

Con sus respectivos volúmenes de alrededor de 8 litros, los airbags

torácico y craneal ofrecen una gran protección en caso de impactos laterales. Otro componente del sistema POSIP son las barras de protección lateral reforzadas integradas en las puertas.

Otras características de seguridad que el 911 GT2 equipa de serie son los reposacabezas integrados

en los respaldos, la columna de dirección de seguridad, los cinturones de seguridad de tres puntos de anclaje con regulación de altura, pretensores y limitadores de esfuerzo, estructuras con propiedades de absorción de impactos en el salpicadero y materiales ignífugos en el interior del habitáculo.



Porsche Side Impact Protection System (POSIP)

El paquete Clubsport.

En el 911 GT2 puede equipar discrecionalmente y sin sobreprecio el paquete Clubsport,

para una protección adicional concebida para el circuito de competición.

Está compuesto por una jaula antivuelco atornillada a la carrocería en la parte posterior, detrás de los asientos delanteros, un cinturón adjunto de seis 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. Puede solicitarlo por separado

en el departamento de automovilismo de competición de Porsche, del mismo modo que el arco delantero de la jaula para los eventos de automovilismo de compe-

tición homologados por la FIA. Los asientos deportivos envolventes con airbags torácicos están tapizados además con material ignífugo.





Confort

Antes de dejarse arrastrar por la veneración, sería preferible que se pusiera cómodo.



También en el interior se impone el respeto. Al conductor.

El interior.

La instrumentación.

El reglaje de un automóvil deportivo de altas prestaciones no sólo afecta a motor y chasis.

El 911 GT2 cumple también estas exigencias a su propia manera. El ejemplo más evidente son los instrumentos. Porque la conducción deportiva requiere reacciones rápidas. Éstas, a su vez,

requieren una información de lectura rápida. Bien visible en el centro de los 5 instrumentos circulares se encuentra el cuentarrevoluciones, con anagrama GT2 y esfera en color titanio. La aguja y la escala

graduada del cuadro de instrumentos son amarillas. Para una aceleración óptima: el indicador de cambio a una marcha más larga en el cuentarrevoluciones. Una flecha emplazada en el centro y bien visible señala el último punto en el que debería efectuarse el cambio a una marcha más larga.

El ordenador de a bordo.

El ordenador de a bordo integrado le proporciona información sobre presión de sobrealimentación, consumo medio, velocidad, autonomía restante y temperatura exterior. También puede acceder a los datos del sistema de control de presión de neumáticos (RDK) de serie, así como al cronómetro del paquete

opcional Chrono Paket Plus (pág. 75). Con la palanca de la columna de dirección puede visualizar esta información en el cuadro de instrumentos.

El sistema automático de climatización con filtro de carbón activo es de serie.



Los materiales del interior.

Los lujosos materiales del interior del 911 GT2 son tan elegantes como deportivos: cuero y Alcántara. Las ventajas del Alcántara: su tacto es inmejorable, es lavable y fácil de cuidar.

Por eso lo encontrará en todas aquellas partes en las que hay con-

tacto con las manos: en el aro del volante, en las palancas de cambio y de freno de mano, así como en los tiradores de las puertas. Además, también en los paneles de las puertas, las tapas de los compartimentos de puerta y en la consola central.

Los asientos deportivos envolventes de serie, con respaldo abatible,

así como los asientos deportivos adaptables de carácter opcional están tapizados en cuero negro, con las bandas centrales conservadas en Alcántara. En los revestimientos de la parte trasera se ha integrado un anagrama GT2.

La parte delantera de la consola central cuenta con un diseño completamente nuevo y ahora se ha



conservado preponderantemente en un negro clásico.

El volante.

El volante GT2 de tres radios es ajustable manualmente en altura y profundidad. El aro del volante está ligeramente acolchado y forrado en Alcántara. El módulo

airbag está forrado en cuero, las molduras de los radios esmaltados en gris volcán.

También puede equipar opcionalmente el volante multifunción, así como el volante deportivo de tres radios en cuero liso.



Volante deportivo de 3 radios en cuero liso



Asiento deportivo envolvente



Asiento deportivo envolvente, abatido

Los asientos deportivos envolventes.*

Irrenunciable para la conducción deportiva con una aceleración transversal tan elevada como la del 911 GT2: asientos deportivos envolventes con ajuste longitudinal manual. Lo extraordinario: estos asientos envolventes, muy similares a los de competición, cuentan con un airbag torácico integrado en el flanco y un respaldo abatible.

El respaldo abatible facilita notablemente la operación de carga del espacio para equipajes de la parte trasera. La particularidad aquí radica en la posición de los puntos de rotación del respaldo. Se encuentran alojados en una posición muy elevada en los flancos. De este modo es posible combinar, por primera vez en el mundo, la completa sujeción lateral de un asiento envolvente con un respaldo abatible. Para una excelente suje-

ción lateral no sólo en la zona del respaldo y la banqueta de asiento, también a la altura de la pelvis.

El núcleo del asiento es de plástico reforzado con fibra de vidrio, con un casco exterior en carbono visto. Para una gran rigidez y reducido peso. Además es idóneo para la utilización de cinturones de seguridad de 6 puntos de anclaje.

La tapicería es de serie de cuero negro con bandas centrales en Alcántara y se encuentra disponible también con carácter opcional en cuero natural gris oscuro con banda central en Alcántara. En combinación con el paquete Clubsport (pág. 64), el asiento deportivo envolvente está tapizado con material ignífugo. Para una seguridad adicional.

Los asientos deportivos adaptables con memoria de conductor.

Puede equipar su vehículo discretamente sin sobreprecio con asientos deportivos adaptables de cuero, con bandas centrales en Alcántara. Además de la regulación longitudinal, en altura, del respaldo

y del apoyo lumbar por accionamiento eléctrico, también se pueden regular eléctricamente por separado los flancos de la banqueta y del respaldo, para proporcionar un magnífico confort en viajes largos y una excelente sujeción lateral en curvas y en los circuitos de competición. La función de memoria adicional incluye los dos retrovisores exteriores y todos los ajustes del asiento, incluidos los flancos. También puede equipar opcionalmente los asientos deportivos adaptables con calefacción de asiento.

Los compartimentos.

Tan importante como el carácter deportivo del 911 GT2 es también

su aptitud para el uso diario, como acaso pongan de manifiesto los compartimentos de la consola central o de los revestimientos de las puertas. Los reposabrazos que sirven de tapa a los compartimentos están acolchados y su altura se ha coordinado debidamente entre sí. Debajo del airbag del acompañante y ocultos detrás de una moldura abatible se han alojado dos sujetavacos para conductor y acompañante, situados sobre una guantera con cierre a llave y compartimento para discos compactos.

Dos enchufes de 12 V en el habitáculo (inc. el del encendedor) permiten la conexión de accesorios personales.



Asiento deportivo adaptable



Guantera con cierre a llave

* En combinación con el asiento deportivo envolvente no deben utilizarse sistemas de retención para niños.

El alumbrado automático de bienvenida a casa.

Más confort pulsando un botón: el alumbrado automático de bienvenida a casa de serie. Al abrir o cerrar el vehículo con el mando a distancia de la llave se encienden automáticamente los faros de la luz de cruce. Así podrá encontrar en la oscuridad el camino hacia la puerta de su casa. Con el paquete opcional Chrono Paket Plus puede programar la duración de la luminosidad remanente con el Porsche Communication Management (PCM).

El ParkAssistent.

Al poner la marcha atrás se activa el ParkAssistent, disponible opcionalmente. Si se acerca a un obstáculo una señal de aviso le advertirá de ello, aumentando su frecuencia a medida que se vaya aproximando al mismo. Los sensores se encuentran discretamente integrados en el carenado trasero.

El control de velocidad.

El sistema automático de regulación de velocidad para el margen de velocidades de 30 a 240 km/h, se encuentra disponible con carácter opcional. Se activa por medio de una palanca conmutadora independiente ubicada en la columna de dirección y se encuentra operativo desde que se pone la primera.

HomeLink®.

El mando a distancia opcional, integrado en el vehículo y con frecuencias de libre programación, permite manejar hasta tres portones de garaje o verja

exterior, así como sistemas de alumbrado e instalaciones de alarma. Compatible con casi todos los accionamientos de portones de garaje y verjas exteriores.

Retrovisor interior y exterior antideslumbrante automático.

Puede equipar discrecionalmente el 911 GT2 con retrovisores interior y exteriores con dispositivo antideslumbrante automático y sensor de lluvia integrado para el limpiaparabrisas.



Maletero

El maletero.

El volumen del maletero del 911 GT2 es de 105 litros. El maletero en su totalidad se encuentra revestido con lujosos materiales invulnerables a los arañazos. El espacio adicional para equipajes de 205 litros de la parte trasera presenta un fácil acceso gracias a los asientos deportivos envolventes abatibles.

La protección antirrobo.

El 911 GT2 equipa de serie un inmovilizador con código de transpondedor, así como un sistema de alarma con control de acceso por contacto con la piel exterior y control por radar del habitáculo. El sistema de alarma se activa y desactiva por medio del mando a distancia integrado en la llave de encendido.

El Sistema de Localización por Satélite.

Opcionalmente puede disponer de fábrica de una preinstalación para



Chrono Sport

el posterior montaje del Sistema de Localización por Satélite del programa Porsche Tequipment. Este sistema posibilita la localización de un vehículo robado en amplias zonas de Europa y requiere, entre otras cosas, la preinstalación de un cableado especial y una batería de mayor capacidad. También forma parte de la preinstalación un sensor de inclinación para el sistema de alarma.

El paquete Chrono Paket Plus.

El paquete opcional Chrono Paket Plus incluye, además del cronómetro analógico y digital sobre el salpicadero, las funciones necesarias: para la visualización, memorización y evaluación de los tiempos por

la vuelta registrados el PCM se puede completar con el indicador de rendimiento. De esta manera, el conductor puede mantenerse informado sobre el tiempo y la distancia recorrida en la vuelta actual, así como sobre el número de vueltas acumulado y los respectivos tiempos alcanzados. Además se visualizan la vuelta rápida y la autonomía restante. Se pueden registrar tramos independientes, así como definir tramos de referencia. La memoria de personalización del Chrono Paket Plus, manejable también desde el PCM, memoriza los ajustes de configuración personales de luces, limpiaparabrisas, climatización y bloqueo de puertas.



El nuevo Porsche Communication Management (PCM).

El 911 GT2 está equipado de serie con una generación completamente nueva del PCM. Como unidad de mando central para audio, navegación y comunicación es ahora toda vía más potente, versátil y, sin

embargo, más sencillo de manejar, habiéndose conservado la lógica operativa de la estructura de menús.

Su característica principal es la gran pantalla táctil de 6,5 pulgadas, concebida para un manejo intuitivo. Naturalmente, también

puede manejar el PCM como hasta ahora, por medio del selector giratorio/pulsatorio. La representación de pantalla, con un máximo de 5 entradas de lista por página, es muy sinóptica. En el borde inferior de la pantalla se visualiza una función auxiliar.

Para los radioyentes hay disponibles hasta 48 posiciones de memoria y un doble sintonizador de modulación de frecuencia con RDS, que busca permanentemente en segundo plano la mejor frecuencia de recepción de la emisora seleccionada y que conecta hasta cuatro antenas de radio para una recepción óptima.

El reproductor de CD/DVD sencillo integrado, en combinación con el sistema de sonido envolvente opcional BOSE®, también puede reproducir ahora la música de los discos DVD de audio y vídeo en el sistema Discrete Surround Format 5.1. Se puede equipar con carácter opcional un cargador de CD/DVD con capacidad para seis discos integrado en el PCM.

Un sintonizador de TV disponible opcionalmente capta emisiones de televisión en formato analógico y digital.

El módulo de navegación.

El módulo de navegación GPS opcional cuenta ahora con un disco duro con datos cartográficos de la mayoría de países europeos. Para un cálculo de rutas notablemente más rápido, que ofrece además tres propuestas de ruta alternativas.

La pantalla táctil permite introducir rápidamente los destinos, además de proporcionar información espontánea sobre avisos de retenciones de tráfico o puntos de interés (POIs) pulsando simplemente sobre los símbolos representados en el mapa. De este modo, se pueden incluir destinos intermedios con sencillez y rapidez en la guía hacia el destino en curso.

En cuanto a la visualización cartográfica, se puede escoger entre la nueva representación perspectiva y la conocida representa-



ción bidimensional. En los trayectos por autopista se visualizan indicaciones gráficas de desvío para una mejor orientación. En la modalidad de pantalla dividida se puede visualizar, además de la sección actual del mapa, una lista con pictogramas sobre la siguiente maniobra de circulación.

El libro de rutas electrónico.

El libro de rutas electrónico, de carácter opcional, permite el registro automático de kilometraje, trayecto recorrido, fecha y hora, así como la dirección de partida y de destino de cada trayecto. Una vez leído el libro de rutas en el PCM por medio de la interfaz Bluetooth® o la interfaz USB opcional, los datos se pueden evaluar cómodamente en el ordenador de casa con el software adjunto. El software cumple los requisitos de la administración tributaria alemana en relación con la documentación de los sistemas automáticos de registro de rutas.

El sintonizador de televisión.

Un sintonizador de TV disponible en opción permite recibir la señal de televisión analógica y digital (DVB-T), proporcionando entretenimiento en aquellas raras ocasiones en que su 911 GT2 no se encuentre en movimiento. Por razones de seguridad, no es posible visualizar la imagen de TV con el vehículo en marcha.

El mando por voz.

Prácticamente todas las funciones del PCM se pueden manejar

mediante el mando por voz opcional de última generación. En general, se puede pronunciar cada punto de menú tal como aparece visualizado en pantalla. El mando por voz reconoce los comandos o secuencias de cifras con independencia del hablante. Proporciona confirmaciones acústicas y guía al usuario a través de las funciones. No es necesario el adiestramiento del sistema. La recuperación de entradas de la agenda de teléfonos, la sintonización de una emisora o la introducción de destinos de navegación tiene lugar de forma directa mediante la pronunciación de palabras enteras y no mediante la introducción de letras sueltas.

El modulo de teléfono.

El modulo telefónico GSM de banda cuádruple, de carácter opcional, ofrece un elevado confort de uso y una calidad de sonido optimizada. Puede introducir directamente su

tarjeta SIM en el lector de tarjetas SIM integrado en el PCM y sostener una conversación telefónica por medio del dispositivo manos libres o a través del auricular de control inalámbrico disponible discrecionalmente. O de forma más cómoda aún: con la conexión Bluetooth® de su teléfono móvil a través del SIM-Access Profile (SAP).* Tras el acoplamiento automático, se desconecta la antena de su teléfono móvil al objeto de ahorrar batería y se recurre a la antena exterior del vehículo. Dependiendo del teléfono móvil, no sólo tendrá acceso a los números de su tarjeta SIM, sino también a los de la memoria interna. Dependiendo del teléfono móvil, lo podrá manejar a través del PCM, el volante multifunción o el mando por voz. El teléfono móvil puede permanecer mientras tanto en el bolsillo de su chaqueta.

La preinstalación de telefonía móvil.

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

La interfaz universal de audio.

En el compartimento de la consola central tiene a su disposición discrecionalmente tres conexiones, que puede utilizar para conectar

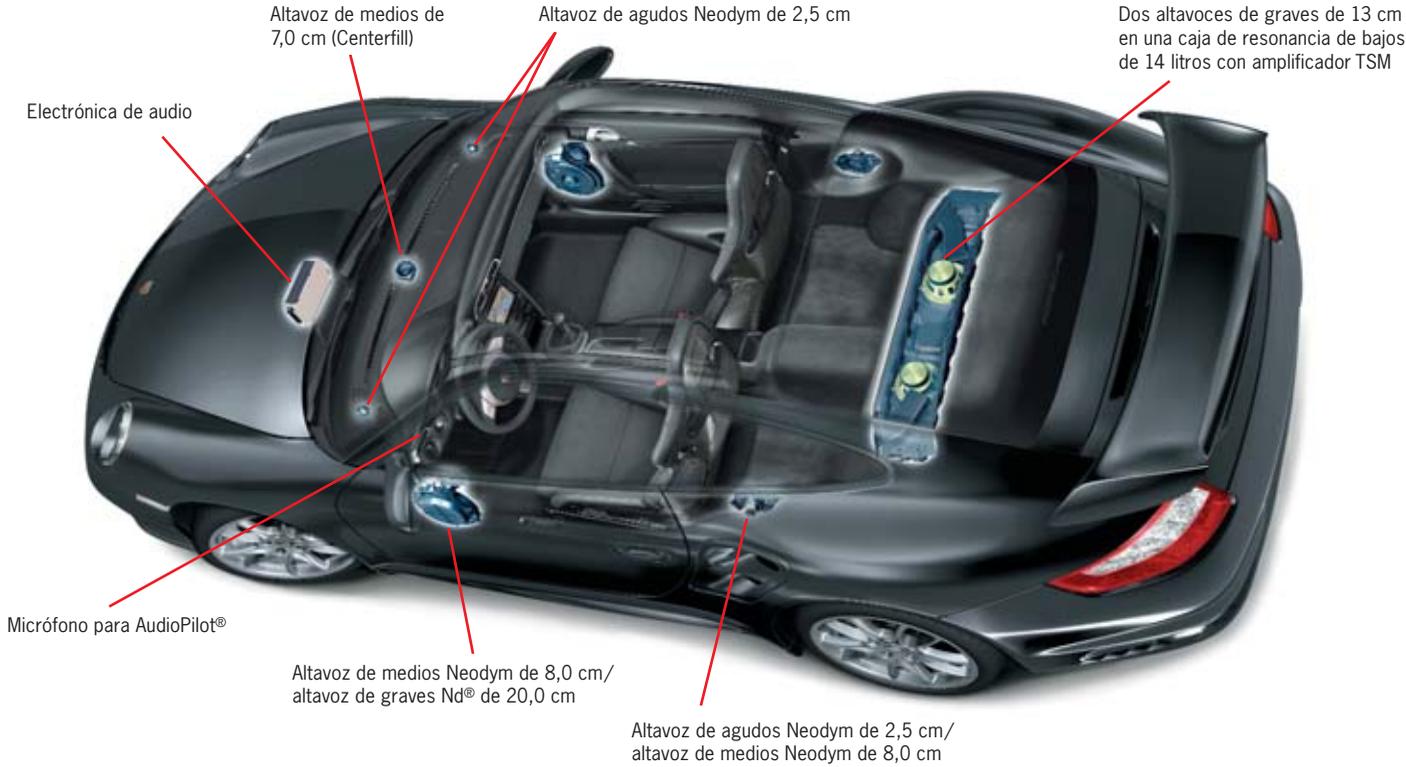
su iPod®, una memoria USB/reproductor MP3 o una fuente de audio discrecional a través de la interfaz AUX. El manejo del iPod® o de la memoria USB tiene lugar de forma cómoda y segura a través del PCM, el volante multifunción o el mando por voz. Además, a través de la conexión USB puede descargarse los datos del indicador de rendimiento del paquete Chrono Paket Plus, así como del libro de rutas electrónico.

El paquete Sound Package Plus.

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



Sintonizador de televisión



Al sonido del motor le ha salido un competidor.

El sistema de sonido envolvente BOSE®.

Reconozcámoslo, el simple sonido del 911 GT2 ya es música para sus oídos. Pero si a pesar de todo desea escuchar un concierto, puede equipar el sistema de sonido envolvente BOSE® de carácter opcional.

Ha sido óptimamente adaptado a la acústica específica del interior del habitáculo del 911 GT2. Un total de trece altavoces, con caja de resonancia de bajos activa incluida y Centerspeaker, así como un amplificador digital de siete

canales con una potencia nominal de 385 vatios, proporcionan una experiencia acústica sencillamente impresionante.

En la reproducción musical de discos DVD de audio o vídeo, el

sistema incluye ahora el impresionante espectro acústico de grabaciones digitales 5.1. En la música grabada en un formato multicanal, la información original se conserva inalterada cuando se reproduce.

Cinco canales de audio de alta calidad (delantero izquierdo, delantero derecho, central, sonido envolvente izquierdo, sonido envol-

vente derecho), así como un canal de efectos para las secciones de baja frecuencia proporcionan una acústica espacial tan auténtica como natural: sonido envolvente Discrete 5.1 con voces y efectos localizables con precisión, tanto desde la parte delantera como desde la trasera. Para un escenario acústico de 360 grados: natural, expresivo, auténtico. De este modo, la experiencia acústica se aproxima en gran medida a una actuación en directo, comparable a una sala de cine o a un sistema de Home Cinema de alta calidad.

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

El procesamiento de señales SurroundStage® desarrollado por BOSE® asigna a cada uno de los canales de audio, con independencia de que provenga de un DVD o

sea generado por Centerpoint®, una combinación seleccionada de altavoces, proporcionando así en todo momento un sonido envolvente y óptimamente equilibrado en las dos plazas.

Además de sus cualidades envolventes, la compleja configuración de sonido del sistema de sonido envolvente BOSE® ofrece un sonido a medida y adaptado a cualquier situación. La función loudness dinámica sube automáticamente los bajos y compensa de esta forma la decreciente sensibilidad del oído humano en la gama de bajos a reducidos niveles de volumen. Además, la tecnología Audiopilot® Noise Compensation Technology mide constantemente, por medio de un micrófono, todos los ruidos que se producen en el interior del vehículo y adapta automáticamente la reproducción musical, de tal modo que la sensación acústica se mantiene uniforme en cualquier circunstancia de circulación.

El 911 GT2 y BOSE®: dos experiencias acústicas que se retroalimentan mutuamente para ofrecer máximas prestaciones.



Medio ambiente

Sobre el tema del medio ambiente se discute mucho. Nosotros preferimos actuar.



Placer sin penitencia. No, no se trata de consejos dietéticos.

El tema del medio ambiente.

En una época en la que proliferan los debates sobre las emisiones de CO₂, todo fabricante de automóviles se plantea la cuestión de qué respuesta puede ofrecer en materia de consumo de combustible. La nuestra cuenta con una larga tradición. Y se expresa en estos términos: máxima eficiencia.

Porsche está reduciendo las emisiones de CO₂ de sus vehículos en un promedio anual del 1,7%. Y en relación con la potencia de sus motores, Porsche es uno de los fabricantes de automóviles que puede presentar un menor índice de emisiones de CO₂. Tal logro se ha conseguido con una propulsión

eficiente, aerodinámica optimizada, así como bajas pérdidas por fricción de rodadura y arquitectura ligera.

Este alto grado de compatibilidad medioambiental viene garantizado, entre otras razones, por la propia gestión medioambiental aplicada en Weissach. Aquí es donde se afinan

todos los desarrollos desde la perspectiva ecológica. El objetivo: potencia. Pero no en detrimento del medio ambiente.

En el folleto monográfico «Porsche y medio ambiente» encontrará más información en materia de medio ambiente.

La depuración de gases de escape.

El 911 GT2 cumple holgadamente las normativas sobre gases de escape Euro-4 y LEV II en los EE.UU. y todas las normativas sobre gases de escape vigentes en todo el mundo. El balance es ejemplar: los vehículos de Porsche demuestran que incluso los automóviles deportivos de gran potencia pueden alcanzar unos valores de emisión de contaminantes moderados en su respectiva categoría. El 911 GT2 no sólo es uno de los automóviles deportivos más potentes, sino también limpio.

El combustible.

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

El sistema de combustible.

En el sistema de combustible del 911 GT2 se ha reducido al mínimo la evaporación de hidrocarburos. El filtro de carbón activo, de gran volumen, contribuye tanto como el revestimiento especial del depósito de combustible. Todas las tuberías conductoras de combustible son de aluminio; las tuberías conductoras de gases, de material sintético multicapa.

El ruido.

El 911 GT2 cumple todas las normativas sobre generación de ruidos vigentes en la actualidad en los países en los que se comercializa. Sin necesidad de encapsular el motor. Los ruidos molestos son eliminados en la propia fuente. Puede sonar paradójico, pero sin ruidos al final sólo queda una cosa: sonido puro.

El mantenimiento.

Los prolongados intervalos de mantenimiento posibilitan la cuidadosa y ecológica manipulación de carburantes y piezas de desgaste. Y reducen los costes de taller.

Puede consultar los intervalos de mantenimiento concretos del 911 GT2 en la lista de precios adjunta.

* Salvo en países con gasolina con plomo.



Personalización

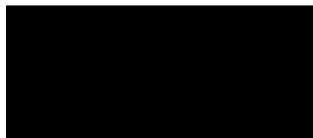
Una de las pocas situaciones en las que puede permitirse dejarse llevar por sus debilidades en el 911 GT2.

Los colores.

Puede elegir entre 4 colores sólidos y 6 colores metalizados y, con sobreprecio, 7 colores especiales para su 911 GT2. Junto al equipamiento de cuero negro puede elegir discrecionalmente, además, un equipamiento de cuero natural en gris oscuro. Al fin y al cabo, en su 911 GT2 todo ha de ser perfecto. Desde el sonido a la tonalidad de color.

En www.porsche.com podrá anticiparse y dar forma concreta a sus fantasías en cuanto a color o equipamientos adicionales con el Porsche Car Configurator.

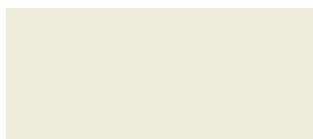
Colores sólidos de exterior.



Negro



Rojo Guardia



Blanco Carrara



Amarillo Speed

Colores metalizados de exterior.



Negro Basalto Metalizado



Plata Ártico Metalizado



Azul Medianoche Metalizado



Marrón Macadamia Metalizado



Gris Meteoro Metalizado

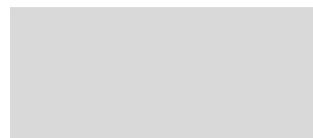


Azul Aqua Metalizado*

Colores especiales de exterior.



Gris Atlas Metalizado



Plata GT Metalizado



Rojo Rubí Metalizado



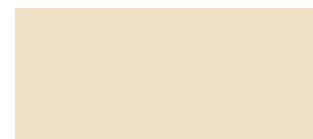
Verde Mineral Metalizado



Verde Porsche Racing Metalizado



Oro Nordic Metalizado



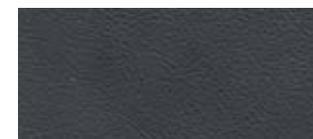
Blanco Cream

Color de serie de interior. Cuero/Alcántara.



Negro

Cuero natural/ Alcántara de interior.



Gris Oscuro natural**

* No disponible antes de 09/2008.

** Salvo en combinación con el paquete opcional Clubsport disponible sin sobreprecio.



Pintura metalizada, tapabujes con insignia Porsche a color



ParkAssistent

Exterior.¹⁾

Denominación		Núm. l	Página
• Pintura metalizada (sin sobreprecio)	w	Code	88, 90
• Colores especiales	o	Code	89
• Sin denominación de modelo	w	498	
• ParkAssistent (asistente de aparcamiento trasero)	o	635	74, 90
• Parabrisas con franja parasol gris	o	567	
• Retrovisor interior y exterior automático antideslumbrante con sensor de lluvia integrado	o	P12	74
• Tapabujes con insignia Porsche a color	o	446	90

¹⁾ Puede consultar las exclusiones y combinaciones vinculadas de los números de personalización concretos en la lista de precios adjunta.

Los vehículos ilustrados en el capítulo Personalización incluyen en ocasiones otros equipamientos personalizados no descritos aquí. En caso de dudas al respecto, acuda a su Centro Porsche Oficial.

Encontrará una información más detallada sobre los equipamientos personalizados y paquetes de equipamiento en la lista de precios adjunta.
 o disponible como Núm. l/opción con sobreprecio W opcional, disponible sin sobreprecio



Paquete Clubsport



Paquete Chrono Paket Plus



Asiento deportivo adaptable

Interior.¹⁾

Denominación		Núm. I	Página
• Paquete Clubsport	w	003	64, 92
Jaula antivuelco en la parte trasera en versión atornillada, preinstalación para interruptor general de batería. Elementos adjuntos: cinturón de seguridad rojo de 6 puntos de anclaje para el lado del conductor y extintor con soporte			
• Paquete Chrono Paket Plus	o	640	75, 92
• HomeLink® (apertura de portón de garaje de programación discrecional)	o	608	74
• Control de velocidad (regulación automática de la velocidad)	o	454	74
• Preinstalación del Sistema de Localización por Satélite	o	674	75
• Asientos deportivos adaptables	w	P01	73, 92
• Calefacción de asientos*	o	342	
• Extintor*	o	509	
• Alfombrillas con anagrama Porsche bordado (juego de dos unidades)	o	810	

¹⁾ Puede consultar las exclusiones y combinaciones vinculadas de los números de personalización concretos en la lista de precios adjunta.

*No disponible con asiento deportivo.

Los vehículos ilustrados en el capítulo Personalización incluyen en ocasiones otros equipamientos personalizados no descritos aquí. En caso de dudas al respecto, acuda a su Centro Porsche Oficial.

Encontrará una información más detallada sobre los equipamientos personalizados y paquetes de equipamiento en la lista de precios adjunta. o disponible como Núm. I/opción con sobreprecio W opcional, disponible sin sobreprecio



Equipamiento en cuero natural gris oscuro

Interior en cuero.¹⁾

Denominación		Núm. I	Página
• Equipamiento en cuero natural gris oscuro	o	998	89, 94
• Volante deportivo de 3 radios en cuero liso	w	460	71
• Volante multifunción de 3 radios en cuero liso	w	431	71



Volante multifunción de tres radios en carbono, paquete interior de carbono y equipamientos personalizados de la oferta Porsche Exclusive

Interior en carbono.¹⁾

Denominación		Núm. I	Página
• Paquete de interior en carbono*	o	EZA	94
• Volante multifunción de 3 radios en carbono	o	453	94

¹⁾ Puede consultar las exclusiones y combinaciones vinculadas de los números de personalización concretos en la lista de precios adjunta.

Los vehículos ilustrados en el capítulo Personalización incluyen en ocasiones otros equipamientos personalizados no descritos aquí. En caso de dudas al respecto, acuda a su Centro Porsche Oficial.

Encontrará una información más detallada sobre los equipamientos personalizados y paquetes de equipamiento en la lista de precios adjunta.
 o disponible como Núm. I/opción con sobreprecio W opcional, disponible sin sobreprecio



Libro de rutas electrónico



Auricular inalámbrico de mando para módulo de teléfono

Audio y comunicación¹⁾

Denominación	Núm. I	Página
• Módulo de navegación	o 672	77
• Libro de rutas electrónico	o 641	78, 96
• Modulo de teléfono*	o 666	78
• Auricular inalámbrico de mando para modulo de teléfono	o 669	96
• Preinstalación para teléfono móvil**	o 619	79
• Preinstalación para teléfono móvil con consola**	o 618	79

¹⁾ Puede consultar las exclusiones y combinaciones vinculadas de los números de personalización concretos en la lista de precios adjunta.

* Puede obtener información sobre los teléfonos móviles compatibles en su Centro Porsche Oficial o bien en www.porsche.com.

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



Interfaz universal de audio

Audio y comunicación

Denominación		Núm. I	Página
• Mando por voz	o	671	78
• Sintonizador de televisión	o	676	78
• Sistema de sonido envolvente BOSE®	o	680	80
• Cargador de CD/DVD* (séxtuple)	o	693	76
• Interfaz universal de audio (iPod®, USB, AUX)	o	870	79, 98
• Antena de varilla	w	461	

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



Porsche Exclusive

Construido conforme a todas las reglas del arte. Y a sus deseos.

Aparte de las posibilidades de personalización expuestas en este catálogo, tiene la posibilidad de seguir personalizando aún más su Porsche. A través de Porsche Exclusive. Directamente de fábrica. De forma personalizada y exclusivamente conforme a sus

deseos. Tanto estética como técnicamente. Tanto en el interior como en el exterior. Con materiales nobles. En la acostumbrada calidad Porsche. ¿Cuál es nuestro principal principio? Producción artesanal a medida. En el catálogo monográfico Exclusive 911 podrá comprobar las múltiples posibilidades de configuración que le ofrece Porsche Exclusive.

Puede consultar cualquier duda sobre Porsche Exclusive en su Centro Porsche Oficial, así como en el Centro de Atención al Cliente de Zuffenhausen, en el número de teléfono +49 (0)711 911-25332. Tenga en cuenta que algunos equipamientos de Porsche Exclusive pueden requerir plazos de entrega largos.

Recogida en fábrica

La noche de la víspera no podrá pegar ojo.

Las noches siguientes no deseará dormir.

El deseo de muchos clientes es recoger un Porsche en la propia fábrica. Quieren estar ahí desde el principio, asistiendo al despertar a la vida del coche de sus sueños. Para que sea usted el primero que conduzca su Porsche hacia el lugar que le corresponde: la carretera.

Los primeros automóviles construidos en serie en Zuffenhausen surgieron de un antiguo edificio de ladrillo. Alrededor de este edi-

ficio original se ha ido desarrollando sección a sección una planta de producción de avanzada tecnología. En la actualidad, en la planta de Zuffenhausen se producen los modelos 911 y todos los motores Porsche. Precisamente por eso, la recogida en fábrica no sólo resulta posible para un Porsche de la gama 911. También puede recoger aquí, en Zuffenhausen, su nuevo Boxster o Cayman.

Lo que le aguarda en Zuffenhausen es la genuina pasión Porsche en su fuente primigenia. En el lugar que aún de modo incomparable tradición y futuro. Si desea experimentar esa fascinación, póngase en contacto con su Centro Porsche Oficial y exprese su deseo de recoger su automó-

vil en Zuffenhausen. En la fecha de recogida convenida su Porsche estará listo para usted.

Puede llegar cómodamente por avión al aeropuerto de Stuttgart o de Frankfurt. Desde allí puede continuar el viaje en ferrocarril o en un coche de alquiler, de cuya devolución nos ocuparemos nosotros. Para quienes deseen recoger su vehículo desde las intermediaciones, pueden llegar a la fábrica en taxi o coche propio.

Tenga en cuenta que será necesario atender a algunas formalidades y disposiciones específicas de cada país. Concierte estos detalles con su Centro Porsche Oficial.

En Porsche todo se puede incrementar. Incluso la ilusión de la víspera.

Tómese algo de tiempo y convierta la visita a la fábrica en una de las principales experiencias de la recogida de su vehículo. Experimente a flor de piel la producción Porsche. Desde la construcción de motores, pasando por la tapicería, hasta el montaje final. Corónela con la culminación de la construcción de automóviles, la denominada «boda»: el ensamblaje del tren propulsor y el chasis con la carrocería. Nuestras visitas guiadas a la fábrica cuentan con una larga tradición. Son realizadas por entusiastas de Porsche cuya pasión y conocimientos en torno a la marca Porsche ha ido creciendo a lo largo de los años.

Visite también el Museo Porsche, con sus impresionantes piezas de exposición: legendarios modelos que han contribuido en gran medida a forjar el mito Porsche. Y celebre con nosotros la terminación del nuevo Museo Porsche a finales de 2008, que contará con más piezas de exposición. Más Porsche.

¿Una succulenta experiencia Porsche en materia culinaria? En el marco de la recogida en fábrica, en nuestro restaurante para invitados, le agasajaremos con un menú de lujo.

Y si dispone de un poco más de tiempo, puede tomarse un refresco en los salones de atención al cliente, o simplemente curiosear un poco en la Porsche Design Driver's Selection Shop.

¿Recuerda todavía su primer día de colegio?

Ahora por fin puede abrir su mochila escolar.

El punto culminante: la entrega de su Porsche, realizada por especialistas que lo conocen exhaustivamente. Le dedicarán todo el tiempo necesario y le aclararán hasta el menor de los detalles acerca de su automóvil. Y también, por supuesto, la forma de aprovechar plenamente toda su tecnología.

Súbase, arranque el motor y experimente una sensación de conducción como sólo podrá vivir en un Porsche.

Le deseamos muy buen viaje.



Entrega de vehículos en Zuffenhausen



Restaurante de invitados



Porsche Design Driver's Selection Shop



Centros Porsche Oficiales

Experimentados especialistas, le asesorarán fielmente sobre una gran multiplicidad de servicios, recambios originales, accesorios y complementos de máxima calidad.

Porsche Assistance

Con la compra de su nuevo vehículo Porsche o de re-estreno Porsche Approved se beneficia de un servicio de asistencia fiable y exclusivo.

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 y a nuestros clientes.

Porsche Exclusive

Aquí encontrará muchas sugerencias de cómo personalizar su Porsche desde fábrica con arreglo a su estilo, ya se trate de cuestiones técnicas o estéticas. O de ambas. Con plena garantía.

Porsche Tequipment

Accesorios con los que puede reequipar su Porsche de forma completamente personalizada, con artículos de plena garantía perfectamente armonizados con su Porsche.

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

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.com/classic

«Christophorus»

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

Clubes Porsche

En la actualidad existen 607 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. En todo el mundo. Más información en el teléfono +49 (0)711 911-78155. E-mail: travel.club@porsche.de

2. Porsche Sport Driving School.

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. Visite 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.



Conclusión

De vez en cuando es necesario
arrimarse a los propios
límites. Sólo así se aprende a
conocerlos.

Y sólo así se gana el respeto.

Tiembla asfalto.
El 911 GT2.

Datos técnicos

Motor	
Número de cilindros	6
Cilindrada	3.600 cm ³
Potencia (DIN)	390 kW (530 CV)
a un régimen de	6.500 rpm
Par motor máx.	680 Nm
a un régimen de	2.200–4.500 rpm
Relación de compresión	9,0 : 1
Transmisión	
Tracción	trasera
Caja de cambios manual	6 velocidades
Chasis	
Eje delantero	eje de columnas de suspensión McPherson
Eje trasero	eje trasero multibrazo LSA
Dirección	desmultiplicación variable, servodirección hidráulica
Circunferencia de giro	10,9 m
Frenos	Sistema de frenos cerámicos Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB): mordaza fija de aluminio de 6 émbolos en arquitectura monobloque delante, mordaza fija de aluminio de 4 émbolos en arquitectura monobloque detrás, discos perforados y con ventilación interior
Sistema de estabilización del vehículo	PSM
Sistema antibloqueo	ABS 8.0
Llantas	Del.: 8,5 J x 19 ET 53 Tras.: 12 J x 19 ET 51
Neumáticos	Del.: 235/35 ZR 19 (neumáticos deportivos) Tras.: 325/30 ZR 19 (neumáticos deportivos)

Tara	
DIN	1.440 kg
Según Directiva CE*	1.515 kg
Peso máximo autorizado	1.750 kg
Prestaciones	
Velocidad máxima	329 km/h
Aceleración 0–100 km/h	3,7 seg.
Aceleración 0–160 km/h	7,4 seg.
Aceleración 0–200 km/h	11,2 seg.
Recuperación (80–120 km/h), en segunda marcha más larga	4,1 seg. (5ª vel.)
Consumo/emisiones	
Según 80/1268/CEE en su redacción vigente al entrar en imprenta**	
Ciclo urbano en l/100 km	18,8
Ciclo extraurbano en l/100 km	8,9
Combinado en l/100 km	12,5
Emisiones de CO₂ en g/km	298
Dimensiones/coeficiente aerodinámico	
Longitud	4.469 mm
Anchura	1.852 mm
Altura	1.285 mm
Batalla	2.350 mm
Capacidad del maletero (VDA)	105 l
Capacidad del depósito (volumen de repostaje)	90 l
Coeficiente aerodinámico	c _w = 0,32

** Según la normativa CE, la tara se refiere al vehículo con equipamiento de serie. Los equipamientos especiales incrementan dicho valor. En el valor indicado se han considerado 68 kg por el conductor y 7 kg por el equipaje.

** Los datos se han determinado con arreglo al procedimiento de medición 80/1268/CEE en su redacción vigente al entrar en imprenta con equipamiento de serie. Los datos especificados no se refieren a un vehículo en concreto ni forman parte de la oferta, ya que sirven exclusivamente de referencia a efectos comparativos entre los diversos tipos de vehículos. Puede obtener más información sobre los vehículos concretos en su Centro Porsche Oficial.

Índice

A		Compartimentos	73	I		N		R		Sistema de frenos cerámicos	58
ABS	51	Comunicación	76, 97	Instrumentación	68	Neumáticos deportivos	46	Recogida en fábrica	100	Sistema de gestión del motor	36
Airbag	62	Confort	66	Interfaz universal de audio	79, 98			Refrigeración del aire		Sistema de Localización	
Alerón trasero	17	Control de tracción (TC)	14, 50	Interior	68, 93	O		de sobrealimentación	16	por Satélite	75
Alimentación de aceite	25	Control de velocidad	74			Ordenador de a bordo	69	Refrigeración del motor	26	Sistema de sonido	
Alimentación de combustible	35	Cuero	89, 95	J				Regulación de picado,		envolvente BOSE®	80
Altavoces	79, 80			Jaula de protección		P		selectiva para cada cilindro	36	Sound Package Plus	79
Alumbrado automático		D		antivuelco	64, 93	Paquete Chrono Paket Plus	75, 92	Regulación lambda estéreo	34	Stability Control (SC)	14, 50
de bienvenida a casa	74	Datos técnicos	106			Paquete Clubsport	64, 92	Ruedas	46		
Arquitectura ligera	24	Depuración de gases		L		ParkAssistent	74, 90	Ruido	85	T	
Asiento deportivo		de escape	85	Libro de rutas electrónico	78, 96	Personalización	86			Tracción	18
envolvente	15, 72	Dirección	52	Lubricación por cárter seco	25	Porsche Active Suspension		S		Transmisión	38
Asientos	72	Diseño	16			Management (PASM)	48	Seguridad	54	Turbinas de geometría	
Asientos deportivos				M		Porsche Ceramic		Seguridad activa	56	variable (VTG)	28
adaptables	73, 92	E		Maletero	75	Composite Brake (PCCB)	58	Seguridad pasiva	60	Turbocompresor	28
Asistente de salida	38	Eje delantero	44	Mando por voz	78	Porsche Communication		Servicios	102		
		Eje trasero	45	Mantenimiento	85	Management (PCM)	76	Sistema de admisión		V	
C		Encendido	35	Materiales del interior	70, 95	Porsche Side Impact		por expansión	32	VarioCam Plus	26
Caja de cambios manual	38	Estructura de bastidor	60	Medio ambiente	82, 84	Protection System (POSIP)	62	Sistema de alarma	75	Volante	71
Catalizador	34	Exterior	91	Módulo de navegación	77	Preinstalación para		Sistema de audio	76, 96	Volante de inercia bimasa	39
Chasis	42	Extintor	65, 93	Módulo de teléfono	78	teléfono móvil	79	Sistema de combustible	85		
Climatizador automático	69			Motor	20	Principio Ram Air	17	Sistema de control de			
CO ₂	85	F		Motor boxer biturbo		Porsche Stability		presión de neumáticos (RDK)	47		
Colores	88	Faros Bi-Xenon	56	de 6 cilindros	20	Management (PSM)	50	Sistema de escape	34		
Combustible	85					Protección antirrobo	75	Sistema de frenos	58		
		H									
		HomeLink®	74								

Los modelos de automóvil expuestos responden al equipamiento que se suministra en la República Federal de Alemania. En ocasiones incluyen, por ejemplo, equipamientos personalizados no comprendidos en el conjunto suministrado de serie y que implican un cargo adicional. Es posible que, por razones fiscales y legales específicas de cada país, no todos los modelos o equipamientos estén disponibles en todos los países. Infórmese acerca del conjunto concreto de equipamiento en su Centro Porsche Oficial o en su importador Porsche. Los datos sobre diseño, volumen de suministro, apariencia, potencia, medidas, pesos, consumo de combustible y gastos de mantenimiento responden a los conocimientos existentes al tiempo de la impresión. Nos reservamos el derecho a realizar modificaciones en el diseño, equipamiento y volumen de suministro, así como en las tonalidades de color de los modelos aquí descritos. Salvo error u omisión.

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

Porsche, la insignia Porsche, 911, Carrera, Tequipment, PCCB, PSM y PCM son marcas registradas de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

La compañía Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG promueve la utilización de papel obtenido de explotaciones forestales sostenibles. El papel de este catálogo cuenta con certificación según las estrictas reglas del PEFC (Program for the Endorsement of Forest Certification).

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

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2008
Todos los textos, imágenes y demás información publicada en este catálogo están amparados por el derecho de propiedad intelectual de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Estado: 03/08
Printed in Germany
WVK 235 350 09 ES/WW

