Corazón y alma

Este artículo refleja la situación en el momento de su publicación. El contenido puede haber quedado desactualizado desde entonces.

06/04/2020 Con el nuevo Porsche 911 Turbo S se completa la familia de motores bóxer. El recién llegado, equipado con dos turbocompresores VTG, se une a una larga e ilustre saga de predecesores. Encarna la pasión y la emoción, el ingenio y la experiencia de más de setenta años de diseño de coches deportivos.

El código genético de todos los motores bóxer actuales de Porsche es 9A2 y 9A2 evo, de cuatro y seis cilindros. Constituyen un sistema flexible de componentes individuales idénticos o técnicamente similares que juntos forman una base probada. También crean el margen para diferentes caracteres, como demuestra el número de combinaciones posibles: cuatro o seis cilindros, atmosféricos o turboalimentados, de dos a cuatro litros de cilindrada, de 250 a 640 CV de potencia y par entre 310 y 800 Nm.

Una cosa que tienen en común todos los miembros de la familia bóxer es la distancia entre centros de cilindros: invariablemente, 118 milímetros. Dentro de ellos se desplazan pistones de 91 a 102 mm. Dependiendo del cigüeñal, esa carrera puede ser de 76,4 o de 81,5 mm. Junto con el número de cilindros, esto da como resultado cinco cilindradas diferentes y nueve niveles de potencia en las gamas 718 y 911. Con un conjunto de piezas idénticas que se utilizan sin modificación en estos modelos, así como componentes con principios de diseño similares, el resultado es una alta sinergia en los elementos fundamentales del motor. Esto permite a los ingenieros concentrarse en el carácter individual de los elementos periféricos del motor, como los colectores de admisión y escape. El resultado es típico de Porsche: todos los motores bóxer llevan los mismos genes y, a pesar de sus diferentes caracteres, todos son igual de eficientes, emocionantes y poderosos.

Prestaciones

El nuevo motor turbo entrega una potencia asombrosa. La clave: turbocompresores mejorados con turbina de geometría variable (VTG) y válvulas de descarga, así como el rediseñado y más eficiente sistema para conducir el aire de admisión.

Eficiencia

La optimización de la fricción interna en el motor y un proceso de combustión rediseñado con inyectores piezoeléctricos colocados en el centro, permiten tanto una mayor potencia como una mayor eficiencia.

Emoción

Con cuatro o seis cilindros, atmosférico o turboalimentado: todos los motores bóxer de Porsche tienen en común un sonido característico, la capacidad para alcanzar altas revoluciones, la excepcional respuesta y un centro de gravedad bajo para el máximo placer de conducción.

Información

Artículo publicado en el número 394 de Christophorus, la revista para clientes de Porsche.

Texto de Thorsten Elbrigmann
Ilustración de design hoch drei

Consumption data

911 Turbo S (Predecessor model)

911 Turbo S Cabriolet (Predecessor model)

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/tecnologia/2020/es-porsche-motor-boxer-911-turbo-s-christophorus-394-20422.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/238509cc-feb2-4c6f-840d-c1f543a413b0.zip

External Links
https://christophorus.porsche.com/en.html

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart