PORSCHE

718 Spyder

Perfectly irrational.

PORSCHE

Os modelos aqui representados possuem equipamentos destinados ao mercado alemão. Incluem também, a título de exemplo, alguns acessórios opcionais que não pertencem ao equipamento de série e que apenas podem ser adquiridos com acréscimo de custo. Nos diversos países, devido às circunstâncias específicas locais, nem todos os modelos e acessórios se encontram disponíveis. Para obter informações sobre o âmbito exato dos equipamentos de fábrica, contacte o seu Centro Oficial Porsche. Os dados sobre a construção, fornecimento, aspeto, potência, dimensões, peso, consumo de combustível e custos de manutenção correspondem aos dados disponíveis à data da impressão (05/19). Reservado o direito a alterações de construção, equipamento e fornecimento, modificação das cores e a eventuais erros. O aviso legal encontra-se disponível em todas as línguas em www.porsche.com/disclaimer

04 Ideia 718 Spyder
12 Design e aerodinâmica
32 Performance
48 Segurança
50 Interior e infoentretenimento
66 Personalização
76 Dados técnicos

Finalmente um automóvel desportivo sem argumentos racionais.

Ideia 718 Spyder.

De sangue quente. Arrojado. Idealista. O novo 718 Spyder é um ponto de exclamação num mundo cheio de conjuntivos. E é uma promessa – para todas as estradas e para todos os condutores. Pois aqui está um roadster como não voltará a ver outro. Sem compromissos. Sem arrependimentos. Sem argumentos racionais.

Como seria, em vez disso, com emoções descontroladas e muito vento? Com um conceito de motor central extremamente ágil, que traz lágrimas de alegria aos olhos de qualquer fã de automóveis desportivos. Com uma capota de construção leve, que muito provavelmente nunca irá fechar. Com chassis desportivo, caixa de velocidades manual, puxadores de portas – precisamente com tudo aquilo que o seu dia-a-dia não precisa, mas que o seu coração, pelo contrário, precisa cada vez mais.

Com tudo isto, o 718 Spyder segue, na verdade, apenas um objetivo: roubar-lhe o sono – e a prudência. Quer soltar o seu lado selvagem. Despertar os seus instintos mais primitivos. Aproximá-lo do céu o mais possível. E ainda mais da estrada.

O novo 718 Spyder.
Perfeitamente irracional.

Para os valores do consumo de combustível e emissões de CO_2, consulte a página 77.

S PY 718

S PY 718

Capota de construção leve

Difusor traseiro

Conceito de motor central

Motor Boxer atmosférico de 6 cilindros e 4,0 litros

Jantes de 20″ com pneus desportivos

Chassis desportivo GT adaptativo

Sistema de travagem GT

Caixa manual de 6 velocidades

309 kW (420 CV)

Design e aerodinâmica

Puro excesso de confiança.
Na sua forma mais bonita.

Design e aerodinâmica.

Serpentinas. Estradas sinuosas. Inclinações. As provas de montanha sempre foram um particular desafio. No início dos anos 60, com o 718 RS 60 Spyder, a Porsche expandiu o conceito de sucesso do lendário 550 Spyder e os seus modelos sucessores – construção de peso reduzido, centro de gravidade baixo, motor central, dinâmica perfeita – e garantiu, assim, furor em inúmeras provas de montanha e de longa distância.

A linguagem das formas do 718 RS 60 Spyder caraterizava-se pela função. Ser rápido, ganhar corridas. E exatamente esta linguagem das formas encontra-se também no novo 718 Spyder. A sua silhueta inconfundível com a Flyline típica de motor central, por exemplo. Ou a secção dianteira: elegantemente arredondada, achatada, mais próxima da estrada. A parte dianteira reduz-se ao essencial. A sua forma claramente definida com a linha afunilada típica da Porsche dá ao vento uma tarefa clara: gerar um efeito solo ideal. Sobretudo em curvas.

O lábio do spoiler dianteiro bem pronunciado, juntamente com um spoiler adicional à frente das cavas das rodas, assegura uma redução da força ascendente aerodinâmica sobre o eixo dianteiro. A entrada de ar central na parte dianteira otimiza adicionalmente a aerodinâmica e desvia o fluxo de ar para cima, através da abertura de evacuação instalada à frente do spoiler dianteiro.

Mesmo a parte inferior do lábio do spoiler dianteiro foi otimizada de forma aerodinâmica. Aqui, um perfil especial – semelhante à superfície de uma bola de golfe – assegura a menor resistência aerodinâmica possível. As air curtains na parte dianteira minimizam as turbulências de vento que se formam nas rodas e, assim, a resistência aerodinâmica, deixando o ar admitido à frente das rodas escapar das cavas das rodas.

As grandes entradas de ar com grelha de entrada de ar garantem uma alta capacidade de refrigeração. Graças à nova estrutura alveolar da grelha, estas são aerodinamicamente ainda mais eficientes do que no modelo anterior.

O design é ainda complementado pelas jantes de liga leve de 20″ que se encontram firmes nas cavas das rodas e que, graças aos pneus desportivos, transpõem para a estrada a performance do novo 718 Spyder através de uma grande superfície de contacto. As linhas das portas, típicas do 718, desviam o ar para as entradas de ar laterais, alimentando o motor central com ar fresco e assegurando uma refrigeração mais eficiente do motor – nos momentos mais escaldantes.

Na traseira do novo 718 Spyder torna-se claro o quão totalmente irracional pode ser. A traseira está marcada pelos streamliners caraterísticos, que prolongam oticamente a forma dos arcos de segurança Pretos. Conferem ao novo 718 Spyder o seu aspeto inconfundível e lembram, ao mesmo tempo, a silhueta de outros antecessores.

O aileron traseiro pronunciado entre as óticas traseiras escurecidas evidencia o design orientado para a performance. A velocidades acima de 120 km/h eleva-se automaticamente, reduzindo a força ascendente para melhorar a estabilidade de condução.

O difusor e o novo e pronunciado sistema de escape desportivo dão um toque dinâmico à traseira. As suas duas saídas de escape desportivas em Preto ficam afastadas uma da outra e geram o som sem filtros que faz perder a razão de vez em quando. O novo difusor traseiro gera uma corrente muito rápida na parte inferior traseira e contribui significativamente para a redução de 50 % da força ascendente total. Tecnologia dos superdesportivos que se faz sentir a cada segundo – de forma extremamente positiva, claro.

S PY 718

S PY 718

PORSCHE
S PY 718

S PY 718

Perfeitamente irracional.

O último esforço da razão é reconhecer que existe uma infinidade de coisas que a ultrapassam.

Blaise Pascal

Aberta para tudo.
Exceto para meias medidas.

Capota.

Não nos vamos enganar: só em casos excecionais irá querer fechar a capota de construção leve semielétrica e apta para altas velocidades do novo 718 Spyder. É fácil de abrir e fechar e reforça a presença do novo 718 Spyder mesmo quando fechada.

A linha lateral da capota é plana e avança harmoniosamente na sua forma para o streamliner na porta da bagageira. A capota vai para trás em duas aletas tensas.

A abertura é elétrica. A capota pode depois ser guardada com extrema facilidade debaixo da porta da bagageira – naturalmente sem diminuir o volume da bagageira. Em combinação com o Pacote Classic, a capota está disponível também em visual bicolor em Preto-Vermelho. Os arcos de segurança podem, a título opcional, ser também pintados na cor da carroçaria.

PORSCHE
718 Spyder
D
S PY 718

A liberdade não precisa de muito. Apenas da vontade para se deixar ir.

Interior.

Uma obra completa cativa pela sua simplicidade. O que vale na arte e na literatura, também pode ser aplicado na construção de automóveis desportivos. Como tal, em relação ao interior do novo 718 Spyder, os nossos engenheiros concentraram-se no essencial: o condutor – e o seu prazer de condução indomável.

Isso significa: ergonomia de um automóvel desportivo. Consola central com elevação, volante desportivo GT e alavanca das velocidades reduzida. Os bancos desportivos Plus com flancos laterais elevados oferecem um apoio firme, inclusive numa condução dinâmica em curvas. Uma pequena exceção ao purismo dominante: o logótipo "Spyder" bordado nos encostos de cabeça. A parte central do banco em Alcantara® desperta sensações de competição automóvel cada vez que se senta.

É aplicada Alcantara® também nos manípulos das portas, no apoio para os braços, no volante e na alavanca das velocidades. Proporciona uma aderência ideal e evidencia o caráter desportivo do 718 Spyder. Os puxadores de portas puristas reforçam ainda mais esta impressão.

A cor dominante: Preto. Únicas exceções: os ponteiros dos instrumentos circulares são Brancos, os frisos decorativos no tablier e a consola central estão pintados na cor da carroçaria.

Em resumo: design purista – livre de todos os acréscimos que o distraiam da condução dinâmica.

Spyder
km/h

Pacote de interior Spyder Classic.

Já nos anos 50, os nossos engenheiros eram um pouco irracionais – no bom sentido. Em 1957, por exemplo, enviaram o na altura recém-testado 718 RSK Spyder para a prova de longa distância possivelmente mais dura do mundo, as 24 Horas de Le Mans. Um ano mais tarde ocupou aí os terceiro e quarto lugares. Seguiram-se vitórias no campeonato europeu de montanha e na Targa Florio de 1959. O seu sucessor direto: o 718 RS 60 Spyder. Juntos dominaram os campeonatos de montanha durante vários anos.

Com o Pacote de interior Spyder Classic, disponível a título opcional, esta lenda continua viva no novo 718 Spyder. Começou com o visual específico bicolor em Vermelho Bordeaux-Preto, que, se pretender, também se pode voltar a encontrar na capota do novo 718 Spyder. A contrastar: elementos alargados em Alcantara® em Preto, como no desporto automóvel. Os frisos decorativos em Prata GT metalizada estabelecem um contraste elegante com esta forte combinação de cores, a fazer lembrar o estilo dos veículos de competição históricos.

Performance

Um 718 aberto com motor de admissão de 4,0 litros: parece de loucos. E insanamente desportivo.

Motor.

Um 718 Boxster com um motor Boxer atmosférico de 6 cilindros. Claro. Mas com uma cilindrada de 4,0 litros? A questão: "É possível?". É possível. Aliás, a alta velocidade.

Totalmente. Ou por outras palavras: motor Boxer, completamente redesenhado. 6 cilindros, cilindrada de 4,0 litros, motor de admissão, ávido de rotações. Mensagens claras apresentadas pelos nossos engenheiros com um grande sorriso.

Com os seus 309 kW (420 CV), o motor gera mais 45 CV do que o modelo anterior. Um sistema de admissão variável com uma válvula de ressonância comutável assegura uma oxigenação ideal. Acresce o sistema de injeção direta de gasolina (DFI), a lubrificação de cárter seco integrada e um controlo adaptativo dos cilindros.

O binário máximo? 8.000 rpm. O binário máximo de 420 Nm é atingido entre as 5.000 rpm e as 6.800 rpm. Ou seja, força de propulsão suficiente para o novo 718 Spyder acelerar em 4,4 segundos até aos 100 km/h. Irracional: a aceleração só acaba para além da marca dos 300 km/h.

Um ponto de exclamação acústico: o som do novo 718 Spyder. Graças ao sistema de escape desportivo pronunciado com as suas duas saídas de escape, claramente afastadas uma da outra, em Preto, à esquerda e à direita do difusor traseiro. Para um som ainda mais poderoso de um automóvel desportivo com o simples premir de um botão.

718 Spyder: 309 kW (420 CV) às 7.600 rpm, 420 Nm entre as 5.000 e as 6.800 rpm

Para os valores do consumo de combustível e emissões de CO_2, consulte a página 77.

Tem muito trabalho manual à sua espera. E não estamos a falar de crochet.

Transmissão.

1.ª velocidade: arrancar. 2.ª velocidade: acelerar. 3.ª velocidade: franzir as sobrancelhas. 4.ª velocidade: puxar para cima os cantos da boca. 5.ª velocidade: rejubilar em voz alta. 6.ª velocidade: suspirar feliz. E depois repetir tudo quantas vezes desejar.

A transmissão de potência no novo 718 Spyder fica a cargo da caixa manual de 6 velocidades com volante bimassa, precisa e otimizada para a elevada potência do motor. Os cursos das mudanças: bem curtos. A experiência de condução: especialmente ativa, intensa e genuína. A função de aceleração intermédia dinâmica, se pretender, pode fazer o resto para mantê-lo ativo – bem como as suas endorfinas.

Porsche Torque Vectoring (PTV) com bloqueio do diferencial traseiro.
Em suma, o PTV melhora a dinâmica de condução. E de uma forma mais detalhada: o bloqueio do diferencial traseiro integrado permite uma tração superior e um aumento significativo da dinâmica transversal e da estabilidade de condução nas alternâncias de carga em curva ou nas mudanças de faixa. Além disso, numa condução desportiva, ao rodar o volante, ocorrem travagens criteriosas da roda traseira do lado interior da curva, o que confere à roda traseira do lado exterior da curva um maior binário de tração e puxa literalmente o automóvel para a curva. O comportamento à entrada das curvas é otimizado e a agilidade é reforçada.

PORSCHE
718 Spyder
S PY 718

A vida às vezes pode ser bem dura. Bem quê?

Chassis.

Deslizar suavemente. Flutuar numa nuvem pela estrada fora. Num cadeirão de 4 rodas. Para abreviar: no novo 718 Spyder, está tão longe disso quanto Walter Röhrl de um mero passeio.

O chassis desportivo GT adaptativo do novo 718 Spyder está naturalmente concebido para que sinta cada centímetro de estrada da forma mais direta possível. E que domine qualquer curva. Graças às vias largas, à afinação firme dos amortecedores e à carroçaria rebaixada, qualquer viagem se torna num desafio selvagem.

O eixo dianteiro de peso reduzido está construído tipicamente ao estilo GT, enquanto o eixo traseiro está adaptado à alta performance do novo 718 Spyder, com reforços e molas adicionais, bem como cubos de rodas específicos. Rótulas em ambos os eixos oferecem uma ligação especialmente rígida do chassis à carroçaria, permitindo uma trajetória das rodas ainda mais precisa. A altura, o ângulo de camber e o ângulo de convergência, bem como os estabilizadores do chassis, podem ser ajustados individualmente. Assim, o novo 718 Spyder não só se mantém fiel ao ângulo de convergência, senão também ao seu nível de adrenalina – por exemplo, na próxima prova de montanha.

Apoios dinâmicos da caixa de velocidades.
Por um lado, o sistema eletrónico minimiza as oscilações e vibrações percetíveis de todo o conjunto propulsor, especialmente do motor. Por outro, adapta a rigidez e a capacidade de amortecimento ao estilo de condução e às propriedades do piso. Desse modo, são reunidas as vantagens tanto de um apoio firme do motor como de um suave. Em mudanças de carga e em curvas rápidas, o comportamento dinâmico torna-se notavelmente mais estável e preciso. Simultaneamente, as vibrações verticais do motor ao acelerar em plena carga são reduzidas. O resultado: uma força de tração mais uniforme e elevada no eixo traseiro, uma maior tração e uma melhor aceleração. Adotando uma condução mais moderada, aumenta o conforto graças a uma configuração mais suave dos apoios dinâmicos da caixa de velocidades.

Porsche Active Suspension Management (PASM).
A regulação variável dos amortecedores permite ajustar de forma ativa e contínua a força de amortecimento em cada roda, de acordo com o estilo e a situação de condução. Premindo um botão, pode optar entre dois programas desportivos: modo "Normal" para uma condução desportiva na via pública e modo "Sport" para uma aceleração transversal máxima e a melhor tração em circuito fechado. Além disso, para um centro de gravidade mais baixo do veículo, a carroçaria foi rebaixada em 30 mm. A consequência: movimentos de oscilação e inclinação reduzidos para uma dinâmica de condução superior e uma aceleração longitudinal e transversal extraordinária. A loucura: o conforto em viagens longas, apesar disso, não fica para trás.

Porsche Stability Management (PSM).
O PSM é um sistema automático de controlo da estabilidade em condições extremas. Além do sistema antibloqueio dos travões (ABS), inclui os sistemas de controlo Electronic Stability Control (ESC) e Traction Control (TC). Sensores detetam permanentemente o sentido da marcha, a velocidade de circulação, a aceleração de deriva e a aceleração transversal. Com base nestes dados, o PSM calcula a direção de marcha efetiva. Se esta se desviar da trajetória desejada, o PSM inicia travagens seletivas em cada uma das rodas. A particularidade do PSM do novo 718 Spyder: a afinação desportiva, com intervenções de regulação extremamente sensíveis e doseadas com precisão. Adicionalmente, é possível desativar por completo os sistemas em dois níveis – o que até agora estava reservado aos modelos GT.

1 Jante 718 Spyder de 20″ pintada em Preto (acetinado) *Porsche Exclusive Manufaktur*
2 Jante 718 Spyder de 20″ pintada em Platinum (acetinado) *Porsche Exclusive Manufaktur*
3 Jante 718 Spyder de 20″ pintada em Prata

Jantes e pneus.

As jantes de liga leve de 20″ do novo 718 Spyder estão pintadas em Prata. Se pretender, as jantes também estão disponíveis pintadas em Platinum (acetinado) ou Preto (acetinado). As dimensões dos pneus desportivos autorizados para circulação na via pública foram pensadas para melhorar as prestações. Mais precisamente, 245/35 ZR 20 em 8,5 J × 20 à frente e 295/30 ZR 20 em 11 J × 20 atrás. Muita superfície de contacto e aderência, contudo, devido ao baixo relevo dos pneus, em caso de piso molhado, existe um risco acrescido de aquaplanagem.

S PY 718

S PY 718

S PY 718

S PY 718

Diversão à parte.

Segurança.

Apesar de toda a irracionalidade, conseguimos também ser extremamente racionais. Não só no que diz respeito à qualidade e à sustentabilidade, mas também no que é mais importante: a segurança na sua viagem.

Travões.
Diz-se que com um grande poder vem uma grande responsabilidade. Por isso, o novo 718 Spyder está equipado com travões inspirados diretamente no 911 GT3. Mais precisamente, travões com pinças de Alumínio de tipo monobloco com 6 êmbolos à frente e 4 êmbolos atrás com as pinças dos travões em Vermelho. Para uma elevada resistência à deformação e um excelente comportamento do ponto de pressão mesmo com cargas elevadas. Os discos compostos dos travões adaptados à elevada potência do motor são de grandes dimensões, com um diâmetro de 380 mm atrás e à frente. Para uma capacidade térmica elevada e uma boa capacidade de resposta – mesmo em piso molhado – são internamente ventilados e perfurados.

Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).
Com provas dadas no desporto automóvel: o Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), disponível a título opcional. Graças ao grande diâmetro dos discos dos travões, 410 mm à frente e 390 mm atrás, garante uma travagem ainda mais eficiente. A utilização no eixo dianteiro de pinças de Alumínio de tipo monobloco com 6 êmbolos e de pinças de Alumínio de tipo monobloco com 4 êmbolos no eixo traseiro, permite uma elevada e, sobretudo, constante pressão de travagem. As caraterísticas do sistema proporcionam uma distância de travagem curta, especialmente em situações de sobrecarga dos travões. A vantagem decisiva do sistema de travagem em Cerâmica: o seu peso extremamente reduzido. Os discos dos travões são cerca de 50 % mais leves do que os discos de fundição cinzenta com o mesmo tipo de construção e dimensões semelhantes.

Um fator que não se reflete apenas de forma positiva nas prestações e no consumo, mas que, sobretudo, permite reduzir as massas não suspensas e rotativas. Resultado: uma melhor aderência à estrada, bem como um aumento do conforto de condução, especialmente em pisos irregulares.

Segurança passiva.
O conceito de segurança é composto por uma carroçaria com rigidez otimizada, um sistema de proteção anticapotamento bipartido e dois airbags de grandes dimensões, acionados em dois níveis consoante a gravidade e o tipo de acidente. O Porsche Side Impact Protection System (POSIP), composto por uma proteção contra impactos laterais nas portas, airbags integrados para o tórax nos flancos dos bancos e airbags para a cabeça integrados nos painéis das portas para o condutor e o passageiro, garante uma proteção adicional. Abreviando: elevada segurança, mesmo com a capota aberta.

Sistemas de iluminação.
Para que saiba sempre o que está à sua frente, o novo 718 Spyder está equipado de série com faróis bi-xénon com luzes diurnas em LED integradas. A título opcional, estão disponíveis faróis bi-xénon escurecidos, com Porsche Dynamic Light System (PDLS) e faróis em LED com Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus).

Interior e infoentretenimento

Perfeito.
Combinam na perfeição.

Interior.

Gostaríamos de dizer: "Entre, por favor!", mas isso seria insuficiente para descrever o primeiro contacto com o novo 718 Spyder. Antes, desliza-se nele que nem uma luva. Tudo assenta. Em conclusão, tudo é feito à medida do condutor. Isto devido sobretudo à ergonomia de um automóvel desportivo aperfeiçoada ao longo de décadas. A consola central com elevação garante movimentos curtos do pequeno volante desportivo GT típico do desporto automóvel na alavanca das velocidades reduzida. Os puxadores de portas acentuam o interior purista-desportivo. Se pretender, é também possível prescindir do sistema de áudio e comunicação – caso realmente não se queira distrair da pura condução.

O painel de instrumentos – típico do 718 – com os 3 instrumentos circulares e o conta-rotações central fornecem rapidamente ao condutor todas as informações relevantes. Os mostradores são Pretos e os ponteiros e os traços de medição Brancos, tal como no cronómetro analógico e digital do Pacote Chrono no tablier. O centro do conta-rotações está adornado com o logótipo "Spyder".

Os frisos decorativos do tablier e da consola central estão pintados na cor da carroçaria. A título opcional, encontra-se disponível um interior em pele com elementos adicionais em pele, pesponto em Alcantara®. Destaque visual: o friso decorativo do tablier pintado na cor da carroçaria estende-se até às portas. Encontra-se igualmente disponível um Pacote de interior com elementos em Alumínio escovado em Preto.

Em combinação com o interior em pele, os Pacotes de pespontos decorativos podem, se pretender, trazer contraste ao interior. Estão disponíveis para opção as cores Prata, Vermelho ou Amarelo e abrangem também o logótipo "Spyder" nos encostos de cabeça, bem como os puxadores de portas. Se pretender, pode também adaptar os cintos numa cor à sua escolha.

Uma reminiscência da história do 718 Spyder: o Pacote de interior Spyder Classic, disponível a título opcional, em Vermelho Bordeaux-Preto. Se pretender, as cores voltam a encontrar-se também na capota e são complementadas pelos elementos adicionais em Alcantara® em Preto e os frisos decorativos em Prata GT metalizada.

Também os bancos do novo 718 Spyder refletem novamente o seu caráter desportivo. Em todas as versões de bancos, a capa é revestida a pele em Preto, a parte central do banco em Alcantara®. Nos encostos de cabeça encontra-se bordado o logótipo "Spyder", numa cor de pesponto diferente em cada versão do equipamento.

Bancos desportivos Plus.
Os bancos desportivos Plus garantem um apoio otimizado com os seus materiais de enchimento rígidos desportivos e flancos laterais elevados. A regulação dos encostos é elétrica, o ajuste da altura dos bancos e da posição longitudinal é mecânico.

Bancos desportivos Plus adaptativos.
Os bancos desportivos Plus adaptativos vão mais longe. Complementam os bancos desportivos Plus com uma regulação elétrica em 18 posições. Dessa forma, poderá ajustar os bancos às suas necessidades relativamente à altura, inclinação, profundidade dos assentos, posição longitudinal e regulação do apoio lombar em 4 posições. Além disso, os flancos do assento e do encosto podem ser regulados individualmente. Para um apoio lateral preciso em curvas e um maior conforto nas viagens longas.

Bacquets desportivas.[1]
Disponíveis a título opcional: as bacquets desportivas com encosto rebatível, airbag para o tórax incorporado e regulação manual da posição longitudinal. A concha do banco é fabricada em Plástico reforçado com fibras de Vidro e de Carbono, apresentando uma superfície em fibra de Carbono.

Bacquets integrais.[1]
As bacquets integrais são fabricadas em Plástico reforçado com fibra de Carbono (CfK) em fibra de Carbono visível. Oferecem, por isso, um apoio lateral otimizado com um peso reduzido. Os bancos dispõem de ajuste manual da posição longitudinal, bem como regulação elétrica em altura.

---

1 Banco desportivo Plus[2]
2 Banco desportivo Plus adaptativo[2]
3 Bacquet integral[2]
4 Bacquet desportiva[2]

---

1) Não podem ser utilizados quaisquer sistemas de retenção infantil juntamente com as bacquets desportivas e as bacquets integrais.
2) Apresentados respetivamente em combinação com pespontos decorativos com cor de contraste em Prata.

Muito próximo do condutor. E de tudo o resto também.

Navegação e infoentretenimento.

Porsche Connect.
Tanto na competição automóvel como na estrada: o Porsche Connect alarga as funções já existentes do 718 Spyder a serviços e aplicações inteligentes. O seu objetivo é tornar ainda mais próxima a relação entre o condutor e o veículo. Intensificar o fascínio Porsche. E superar os desafios do dia-a-dia com simplicidade e rapidez. Se pretender, é também possível prescindir do sistema de áudio e comunicação. Quem tem como destino o caminho, afinal de contas não precisa de um sistema de navegação.

Porsche Communication Management (PCM).
O Porsche Communication Management (PCM) é a sua unidade de comando central para áudio e comunicação. A geração atual dispõe de um ecrã tátil de 7″ de alta resolução que permite controlar com simplicidade muitas funções do veículo. Enquanto viaja, poderá ouvir a sua música preferida através do leitor de CD/DVD, de cartões SD, do disco rígido interno de 10 GB (Jukebox), da entrada AUX ou da ligação USB, por exemplo, para o seu iPhone®, ou simplesmente ouvir rádio. O seu 718 permite-lhe ainda a utilização de diversos serviços Car Connect como, por exemplo, localizar o seu veículo através do smartphone. O compartimento opcional para smartphone na consola central transfere o sinal do seu telemóvel para a antena do veículo, de modo a poupar bateria e a otimizar a receção.

Navegação com Porsche Connect.
O equipamento opcional de navegação com o Porsche Connect permite-lhe chegar mais rapidamente ao seu destino graças às informações de trânsito em tempo real e utilizar diversos serviços Porsche Connect. Utilize todas as funções online por meio do módulo de comunicação LTE integrado com leitor de cartões SIM. Em alguns países é ainda disponibilizado um cartão SIM integrado com pacote de dados compatível com LTE para a utilização dos serviços Porsche Connect, como os serviços de navegação e infoentretenimento.[1]

1) Os serviços Porsche Connect incluem um período de utilização gratuito que pode variar em função do pacote de serviços e do país, mas sempre com duração mínima de três meses. Em determinados países, a oferta de serviços Porsche Connect pode ser inexistente ou limitada. Os serviços de chamadas em caso de avaria e de emergência incluídos em determinados modelos estão disponíveis em determinados países e por um período de 10 anos a partir da data de fabrico. A disponibilidade também depende da versão do país do veículo. Em determinados países, é disponibilizado, sem acréscimo de custo, um cartão SIM integrado com pacote de dados para a utilização de serviços Porsche Connect selecionados. Para utilizar os hotspots Wifi e outros serviços Porsche Connect, por exemplo, o streaming de música, através do cartão SIM integrado, é igualmente disponibilizado para venda nesses países um pacote de dados através da Porsche Connect Store. Em alternativa, pode ser utilizado qualquer cartão SIM para estabelecer uma ligação de dados. Para mais informações sobre os períodos de utilização gratuitos, os custos posteriores e a disponibilidade de cada serviço no seu país, pode consultar o campo "Disponibilidade" na Porsche Connect Store em www.porsche.de/connect-store ou visitar o seu Centro Oficial Porsche.

Aplicações para smartphone.
Para além de serviços inteligentes, o Porsche Connect oferece ainda três aplicações para smartphone. Com a aplicação Porsche Connect, envia destinos para o seu Porsche antes do início da viagem. Assim que ligar o seu smartphone ao PCM, os seus destinos são indicados no veículo, permitindo-lhe iniciar diretamente a navegação. Também poderá aceder ao calendário do seu smartphone diretamente no PCM, bem como iniciar a navegação com base nos endereços memorizados. Além disso, a função de streaming de música integrada na aplicação Porsche Connect dá-lhe acesso a milhões de títulos.

A aplicação Porsche Car Connect serve para consultar dados do veículo ou para controlar à distância determinadas funções do veículo através do smartphone ou do Apple Watch®. Inclui também o Porsche Vehicle Tracking System (PVTS), com função de deteção antirroubo.

A nova aplicação Porsche Track Precision[1] com uma interface de utilizador otimizada de forma abrangente, mais simples de utilizar e intuitiva, permite visualizar, registar e analisar com exatidão determinados dados do veículo no smartphone. Numa utilização em circuito fechado, a aplicação permite visualizar a dinâmica de condução e, para além dos tempos por volta e por setor, mostra também as diferenças em relação à volta de referência definida. É possível efetuar diretamente a gestão e o intercâmbio de registos e de perfis de percursos e de condutores através do smartphone.

Em www.porsche.com/connect obterá mais informações sobre os serviços e aplicações para smartphone disponíveis. A oferta dos serviços Porsche Connect é constantemente alargada.

Apple® CarPlay.
O suporte Apple® CarPlay, disponível a título opcional, permite-lhe ligar o iPhone® ao seu Porsche e aceder diretamente a algumas das suas aplicações através do ecrã central do Porsche Communication Management (PCM). Com a tecnologia de reconhecimento de voz Siri®, utiliza comodamente aplicações em viagem e concentra-se totalmente na estrada.

My Porsche.
Cada Porsche pode ser configurado de acordo com as suas preferências. O mesmo se aplica ao Porsche Connect. Através do My Porsche, poderá aceder a dados relevantes do veículo e personalizar os seus serviços Porsche Connect com base nos seus interesses – por exemplo, criando novos destinos para o seu sistema de navegação ou selecionando as fontes de notícias preferidas, para depois as ouvir em voz alta no veículo. Além disso, pode adicionar novos utilizadores no My Porsche, por exemplo, familiares ou amigos.

Porsche Connect Store.
Deseja prolongar o seu período de utilização? Ou adquirir serviços Porsche Connect adicionais? Visite a Porsche Connect Store em www.porsche.com/connect-store e conheça a gama de serviços e as possibilidades do Porsche Connect.

1) A utilização da aplicação é permitida apenas em recintos vedados. A utilização deste produto (especialmente o registo de vídeo) pode ser proibida por lei em determinados mercados ou eventos. Antes de utilizar o produto, certifique-se de que esta é permitida pela legislação local.

Pacote de som Plus.
O Pacote de som Plus assegura uma sonoridade excecional. Graças ao amplificador integrado no PCM, a acústica no habitáculo é adaptada de forma otimizada ao condutor e ao passageiro da frente.

Sistema de som BOSE® Surround.
Especialmente desenvolvido para os modelos 718 e ajustado de forma ideal à acústica específica do habitáculo dos veículos: o sistema de som Surround da BOSE®, disponível a título opcional. O sistema áudio dispõe de 10 altifalantes e canais de amplificador, incluindo um robusto subwoofer patenteado com 100 watts. A configuração totalmente ativa do sistema permite a adaptação ideal de cada altifalante ao habitáculo. A potência total: 505 watts. Para a eventualidade de querer encobrir o som poderoso do motor. Seja por que razão for.

Sistema de som High-End Surround da Burmester®.
Para um prazer sonoro ainda maior: o sistema de som High-End Surround da Burmester®, disponível a título opcional. Com uma potência total de 821 watts e 12 altifalantes independentes com um subwoofer ativo integrado na carroçaria com amplificador digital de 300 watts de classe D, proporciona uma experiência sonora única – mesmo com a capota aberta. Componentes complexos de High-End, como por exemplo tweeters de fita especiais (Air-Motion-Transformer AMT) e uma área total da membrana acústica eficiente de mais de 1.340 cm^2, conservam a precisão da reprodução mesmo em níveis muito altos. Diversos conjuntos de sons pré-configurados permitem uma experiência musical de alta qualidade – um condicionador de som, por meio de um microfone, adapta com sensibilidade em tempo real o som à situação de condução.

Perfeitamente irracional. Obrigatoriamente.

Deixa o motor a trabalhar – ele já não lhe dá sossego. Leva-o para o desfiladeiro e provoca-lhe lágrimas nos olhos. Não o deixa dormir mais, acorda-o aos domingos às 6 da manhã, não o deixa em paz. Não faz muito sentido. E talvez por isso seja tão divertido.

O novo 718 Spyder é uma pura máquina de condução. É possível reforçar isso ainda mais? Supostamente não. Mas podemos interpretar de outra forma: ainda mais perto do desporto automóvel. O novo 718 Cayman GT4 coloca no circuito fechado o que o 718 Spyder coloca na estrada: um toque de irracionalidade – que promete um prazer de condução sem fim.

O novo 718 Cayman GT4 e o novo 718 Spyder.

S PY 718

Personalização

A sua inspiração.
A nossa paixão.

A Porsche Exclusive Manufaktur.

A nossa ampla experiência remonta bem atrás no tempo. Porque desde o início que a Porsche se dedica à realização dos desejos dos seus clientes. Até 1986, chamávamos-lhe programa de desejos especiais, depois passou a ser Porsche Exclusive e hoje é designada como Porsche Exclusive Manufaktur.

Temos amor ao que fazemos. Temos amor ao nosso trabalho. Cada pesponto, cada centímetro quadrado de pele, cada pequeno detalhe merece toda a nossa dedicação. Passamos a nossa experiência e paixão, juntamente com a sua inspiração, para o veículo – transformando, assim, sonhos em realidade. Diretamente da fábrica.

Isto só é possível com originalidade, entusiasmo e amor ao detalhe. E começa, desde logo, pelo aconselhamento personalizado. Porque o que conta é apenas uma coisa: satisfazer os seus desejos individuais, transformando assim "um" Porsche no "seu" Porsche.

Como vamos satisfazer estes desejos? Com calma e cuidado – de fabrico manual de precisão e com materiais de elevada qualidade, como pele, Carbono ou Alcantara®. Assim nasce um produto feito com dedicação e conhecimentos artesanais. Ou, por outras palavras: a mistura certa de caráter desportivo, conforto, design e o seu gosto pessoal. Ou seja, um Porsche com a sua assinatura individual.

Colocamos ao seu dispor uma ampla gama de possibilidades de enobrecimento. Tanto a nível estético como técnico. Para o exterior e o interior. Desde alterações pontuais a modificações mais abrangentes. Pois a sua inspiração é a nossa paixão.

Deixe-se inspirar pelos exemplos que apresentamos nas páginas seguintes e aceda a www.porsche.com/exclusive-manufaktur para saber tudo sobre a configuração destes automóveis extraordinários.

1

2

3

4

Um exemplo de configuração da Porsche Exclusive Manufaktur.

1 Pacote de interior em Alumínio escovado

2 Jantes 718 Spyder de 20″ pintadas em Preto (acetinado), pinças dos travões pintadas em Preto (brilhante), faróis bi-xénon escurecidos com Porsche Dynamic Light System (PDLS), cobertura do sistema de limpeza dos faróis pintada em Preto (brilhante)

3 Pacote de interior com pespontos decorativos e bordados em Crayon, cintos de segurança em Crayon

4 Chave do veículo pintada com porta-chaves em pele[1], tampa do compartimento de arrumação em Alcantara® com logótipo "PORSCHE"[1]

5 Designação do modelo pintada, puxadores de portas pintados em Preto (brilhante)

Open Air. Open End.

O novo 718 Spyder em Azul Gentiana metalizado.

1) com pespontos decorativos em cor de contraste em Crayon

Cores exteriores.

Cores exteriores lisas.

Branco

Amarelo Racing

Vermelho Índico

Preto

Cores exteriores metalizadas.

Branco Carrara metalizado

Prata GT metalizado

Azul Gentiana metalizado

Cores exteriores especiais.

Crayon

Azul Miami

Capota em Preto

Capota bicolor Vermelho-Preto

Cores interiores.

Equipamento de série de interior e interior em pele.

Preto

Interior em pele.

Preto com pespontos decorativos com cor de contraste em Prata

Preto com pespontos decorativos com cor de contraste em Amarelo

Preto com pespontos decorativos em Vermelho

Interior em pele
Pacote de interior Spyder Classic.

Bicolor Vermelho Bordeaux-Preto

Equipamento de série em Preto com elementos em Alcantara®

Interior em pele em Preto com elementos adicionais em Alcantara®, pespontos decorativos com cor de contraste em Prata

Interior em pele em Preto com elementos adicionais em Alcantara®, pespontos decorativos com cor de contraste em Vermelho

Pacote de interior Spyder Classic

Dados técnicos.

Motor	
Tipo de construção	Motor Boxer atmosférico em Alumínio
N.º de cilindros	6
Cilindrada	3.995 cm^3
Potência (DIN) às rpm	309 kW (420 CV) 7.600 rpm
Binário máx. às rpm	420 Nm 5.000–6.800 rpm
Binário máximo	8.000 rpm
Transmissão de potência	
Tração	Traseira
Caixa manual	6 velocidades
Chassis	
Eixo dianteiro	Eixo de pernas de mola de peso reduzido, barra estabilizadora, rolamentos do chassis parcialmente com rótulas
Eixo traseiro	Eixo de pernas de mola de peso reduzido, mola auxiliar, barra estabilizadora, rolamentos do chassis parcialmente com rótulas
Direção	Direção direta eletromecânica com direção de desmultiplicação variável e impulso de direção
Diâmetro de viragem	11,4 m
Sistema de travagem	Pinças de Alumínio de tipo monobloco com 6 êmbolos à frente, pinças de Alumínio de tipo monobloco com 4 êmbolos atrás, discos ventilados e perfurados
Diâmetro dos discos dos travões	380 mm à frente e atrás
Sistema de estabilização dinâmica	Porsche Stability Management (PSM)
Jantes	FR: 8,5 J × 20 ET 61 TR: 11 J × 20 ET 50
Pneus	FR: 245/35 ZR 20 (pneus desportivos) TR: 295/30 ZR 20 (pneus desportivos)

Prestações	
Velocidade máxima	301 km/h
0–100 km/h	4,4 s
0–160 km/h	9,0 s
0–200 km/h	13,8 s
Recuperação (80–120 km/h)	6,0 s
Peso em vazio	
DIN	1.420 kg
Segundo diretiva CE[1)]	1.495 kg
Peso máximo admissível	1.720 kg
Dimensões/Valor c_x	
Comprimento	4.430 mm
Largura (com retrovisores exteriores)	1.801 mm (1.994 mm)
Altura	1.258 mm
Distância entre eixos	2.484 mm
Volume da bagageira à frente/atrás	150 l / 120 l
Capacidade do depósito	64 l
Coeficiente de resistência aerodinâmica (c_x)	0,34

1) Segundo a Norma Europeia, o peso em vazio dos veículos é calculado com os equipamentos de série.
Os equipamentos opcionais aumentam esse valor. O valor indicado tem em consideração 75 kg para o condutor.

Consumo e Emissões WLTP[2)]	
Consumo em baixo (em l/100 km)	17,4–17,4
Consumo em médio (em l/100 km)	11,0–11,0
Consumo em alto (em l/100 km)	9,3–9,3
Consumo em extra-alto (em l/100 km)	10,1–10,1
Consumo em combinado (em l/100 km)	11,0–11,0
Emissões de CO_2 em baixo (em g/km)	397–397
Emissões de CO_2 em médio (em g/km)	251–251
Emissões de CO_2 em alto (em g/km)	212–212
Emissões de CO_2 em extra-alto (em g/km)	230–230
Emissões de CO_2 em combinado (em g/km)	251–251
Norma de Emissões	Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC
Filtro de partículas	sim

2) Dados definidos em conformidade com o método de medição WLTP, exigido por lei. Desde o dia 1 de setembro de 2017, os veículos novos foram homologados de acordo com o procedimento WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure ou Procedimento de Teste Global Harmonizado para Veículos Ligeiros), um procedimento de teste que mede de modo mais realista o consumo de combustível e as emissões de CO_2. A partir de 1 de setembro de 2018, o WLTP substituiu o Novo Ciclo Europeu de Condução (NEDC) como método de medição na homologação dos novos veículos. Devido ao facto de as condições de teste serem mais realistas, o consumo de combustível e os valores das emissões de CO_2 obtidos de acordo com o procedimento de ensaio WLTP são, em muitos casos, superiores àqueles à altura obtidos segundo o procedimento NEDC. Poderá encontrar mais informação sobre as diferenças entre o WLTP e o NEDC em www.porsche.com/wltp. Desde o dia 1 de janeiro de 2019 é obrigatório a comunicação dos valores WLTP. Por favor note que as características adicionais e acessórios (equipamentos, modelos de pneus, etc.) podem alterar de forma substancial os parâmetros principais de um veículo, como o peso, resistência ao rolamento e aerodinâmica e, em conjunto com as condições meteorológicas e as condições de trânsito, assim como o tipo de condução individual, podem afetar o consumo de combustível, o consumo de eletricidade, as emissões de CO_2 e os valores de performance de um veículo. Quando os valores WLTP são apresentados em intervalos, não fazem referência a um único veículo individual e não são parte da oferta. Estes valores são utilizados com o único objectivo de comparar diferentes tipos de veículos.

Tipo de pneu	Dimensões	Classe de eficiência de combustível/Atrito de rolamento	Classe de aderência em piso molhado	Ruído de rolamento externo* Classe	Ruído de rolamento externo (dB)
Pneus desportivos	245/35 ZR 20	E	E–C	–	70–69
Pneus desportivos	295/30 ZR 20	E	E–C	–	73–70

Por razões logísticas e de produção, não é possível efetuar a encomenda específica de um determinado modelo de pneu.
* Ruído de rolamento reduzido Ruído de rolamento médio Ruído de rolamento elevado

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2019

Todos os textos, imagens e restantes informações que compõem o presente catálogo estão abrangidos pelos direitos de autor da Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Está interdita qualquer reprodução, cópia ou utilização sem prévio acordo por escrito da Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

A Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG apoia a utilização de papel proveniente de florestas de gestão sustentada. O papel utilizado neste prospeto de venda foi certificado de acordo com os padrões rigorosos do FSC® (Forest Stewardship Council®).

Porsche, o escudo Porsche, 911, Spyder, 718, Boxster, Cayman, PCCB, PCM, PSM, Tequipment e outros são marcas registadas da Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

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

Válido a partir de: 06/19
Printed in Germany
WSLN2001000256 PT/WW