



PORSCHE



Os modelos



Cayenne S Hybrid

Introdução

Construímos automóveis desportivos desde sempre. E sempre de acordo com as nossas próprias ideias:

Um prazer de condução versátil, uma tecnologia inovadora e sofisticada e um sem-fim de possibilidades de personalização. Tanto a nível interior como exterior. Para todos os modelos.

No entanto, o mais importante é, e será sempre, a potência – amiga do ambiente. Como cada novo desenvolvimento, cada novo motor e cada nova tecnologia só temos um objectivo em mente: eficiência. Porque potência elevada também é uma questão de responsabilidade.

Este é o princípio Porsche, um conceito geral harmonioso que reside em cada automóvel. Há mais de 60 anos e, actualmente, em 31 modelos diferentes. Entre estes, os recém-chegados merecem uma menção honrosa.

O novo Cayenne.

Mudámos praticamente tudo, só não mudámos a ideia. Estamos perante novos modelos com novos motores. Mais leves, mais eficientes, mais dinâmicos, mais seguros e mais confortáveis. Ou, simplesmente, no ponto.

O novo Panamera.

Tecnologia dos verdadeiros automóveis desportivos para quatro. Com novo motor V6 e tracção integral ou traseira. Dinâmico e confortável – tanto no dia-a-dia como em viagens longas.

O Boxster Spyder.

A ideia de um roadster reduzida ao essencial. Resultado: mais marcante e enérgico – logo mais original, desportivo e libertador do que nunca.

O 911 Turbo S.

Até ao momento a interpretação mais potente do princípio 911 Turbo. Impulsionado pelo entusiasmo de exceder o que já foi alcançado. Sempre de novo. Tanto com a capota aberta como fechada.

Índice

| | |
|---------------------------------|-----------|
| Os novos modelos Cayenne | 6 |
| O novo Cayenne | 8 |
| O novo Cayenne Diesel | 10 |
| O novo Cayenne S | 12 |
| O novo Cayenne S Hybrid | 14 |
| O novo Cayenne Turbo | 16 |
| Os modelos Panamera | |
| O novo Panamera | 18 |
| O novo Panamera 4 | 20 |
| O Panamera S | 22 |
| O Panamera 4S | 24 |
| O Panamera Turbo | 26 |
| Os modelos 911 Carrera | |
| O 911 Carrera | 28 |
| O 911 Carrera 4 | 30 |
| O 911 Carrera S | 32 |
| O 911 Carrera 4S | 34 |
| O 911 Carrera Cabriolet | 36 |
| O 911 Carrera 4 Cabriolet | 38 |
| O 911 Carrera S Cabriolet | 40 |
| O 911 Carrera 4S Cabriolet | 42 |
| O 911 Targa 4 | 44 |
| O 911 Targa 4S | 46 |
| Os modelos 911 Turbo | |
| O 911 Turbo | 48 |
| O 911 Turbo S | 50 |
| O 911 Turbo Cabriolet | 52 |
| O 911 Turbo S Cabriolet | 54 |
| Os modelos 911 GT3 | |
| O 911 GT3 | 56 |
| O 911 GT3 RS | 58 |
| Os modelos Cayman | |
| O Cayman | 60 |
| O Cayman S | 62 |
| Os modelos Boxster | |
| O Boxster | 64 |
| O Boxster S | 66 |
| O Boxster Spyder | 68 |
| A tecnologia | 70 |
| Dados técnicos | 86 |





Os novos modelos Cayenne.

A vida também lhe proporcionou sempre mais do que uma opção.

Mexemos em tudo, excepto no emblema. O carácter desportivo, a versatilidade e o conforto de condução foram aumentados, enquanto os consumos foram reduzidos até 23% e as emissões de CO₂ até 26%, consoante os modelos.^{1,2} Sobretudo graças a uma redução de peso de até 185 kg face aos modelos anteriores e à utilização de tecnologias avançadas, como, por exemplo, a função Auto Start-Stop (pág. 81).

Invulgar, o novo Cayenne S Hybrid. O seu sistema de accionamento Parallel Full Hybrid (pág. 70) aproveita a acção conjunta das forças geradas pelo motor eléctrico e pelo motor de transmissão. As vantagens são uma condução desportiva com consumos baixos.

O Turbodiesel V6 de 3,0 litros de cilindrada do novo Cayenne Diesel é potente, eficiente e, dada a grande autonomia que proporciona, um verdadeiro corredor de fundo. A potência é colocada na estrada pelo sistema Porsche Traction Management (PTM, pág. 75).

Mais prazer de condução, menos consumo, menos emissões de CO₂. Em estrada e fora dela. É isso que o novo Cayenne, o

novo Cayenne S e, em especial, o novo Cayenne Turbo oferecem: o seu motor de 4,8 litros de cilindrada com 500 CV até dá pele de galinha. A nova caixa Tiptronic S de 8 velocidades (pág. 72) converte a potência, de forma confortável e eficiente, em propulsão. A propósito da eficiência, esta é ainda maior em conjugação com tecnologias avançadas, tais como o sistema de injeção directa da gasolina (Direct Fuel Injection – DFI, pág. 73) ou o VarioCam Plus (pág. 73). O novo PTV Plus opcional (pág. 81) garante uma maior dinâmica e estabilidade de condução. A segurança é acrescida com o sistema Porsche Dynamic Light (PDLS, pág. 78) dos faróis Bi-Xénon, montado de série no novo Cayenne Turbo. O sistema opcional Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC, pág. 76) oferece um comportamento de condução ainda mais apurado. Uma opção sonora de primeira categoria: o sistema High-End Surround Sound da Burmester® (pág. 84).

¹ Em comparação com o modelo anterior.
² Todos os valores de consumo foram determinados de acordo com o procedimento de medição da norma Euro 5 no Novo Ciclo Europeu de Condução (NEDC), pág. 92.



O novo Cayenne.

Mantivemos, desenvolvemos e consolidámos a ideia, até ficar no ponto. O resultado é ainda mais desportivo, mais confortável e mais próximo da estrada.

O equipamento de série.

Graças ao sistema de injeção directa de gasolina (DFI, pág. 73), às árvores de cames de admissão e de escape variáveis e ao sistema de admissão de ressonância variável com mudança do comprimento do tubo de admissão, é assegurada ao seu motor V6 de 3,6 litros uma elevada potência e um consumo reduzido. Resultado: um binário máximo de 400 Nm, 220 kW (300 CV), uma velocidade máxima de 230 km/h, 0 aos 100 km/h em 7,5 s e simultaneamente até 20% menos consumo e CO₂.^{1,2}

A potência é colocada na estrada pelo sistema Porsche Traction Management (PTM, pág. 75), é gerida pela caixa manual de 6 velocidades com escalonamento desportivo, garantindo uma passagem ideal das velocidades. O esforço de engrenagem é diminuto e os cursos das mudanças são curtos.

E o conforto? Bancos parcialmente revestidos em pele, climatizador automático, o sistema áudio CDR-31 com ecrã táctil, Tempostat e sensor de luz, que liga automática-

mente os faróis quando começa a escurecer. As luzes diurnas com tecnologia LED oferecem uma segurança acrescida durante o dia, uma vez que os outros utentes da estrada conseguem vê-lo melhor.

Os principais equipamentos personalizados.

- Caixa Tiptronic S de 8 velocidades, incluindo função Auto Start-Stop (pág. 72)
- Faróis Bi-Xénon incl. sistema Porsche Dynamic Light (PDLS, pág. 78)
- Sistema Porsche Communication Management (PCM, pág. 83) com módulo de navegação
- Sistema de som BOSE® Surround ou o sistema High-End Surround Sound da Burmester® (S. 84)
- Suspensão pneumática adaptativa (PASM, pág. 74)
- Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus, pág. 81)
- Sistema Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC, pág. 76)
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, pág. 79)
- Assistente de mudança de faixa (SWA, pág. 79)
- Sistema de controlo da velocidade de cruzeiro com função de controlo da distância (pág. 78)
- Jantes em dimensões até 21"

¹ Em comparação com o modelo anterior.
² Todos os valores de consumo foram determinados de acordo com o procedimento de medição da norma Euro 5 no Novo Ciclo Europeu de Condução (NEDC), pág. 92.

O novo Cayenne Diesel.

Potente mas económico – predeterminado para viagens longas: O Cayenne Diesel fornece um binário elevado com consumos reduzidos.¹

O equipamento de série.

O Motor: O Turbodiesel V6 de 3,0 litros de cilindrada do novo Cayenne Diesel é potente e eficiente. Os números falam por si: os 176 kW (240 CV) permitem atingir uma velocidade de topo de 218 km/h e acelerar dos 0 aos 100 km/h em 7,8 s. O binário máximo é de 550 Nm. E com uma redução de até 20% nos consumos e nas emissões de CO₂.^{1,2}

O turbocompressor do novo Cayenne Diesel trabalha com turbinas de geometria variável (VTG, pág. 74). Para uma potência elevada e um binário impressionante a baixos regimes de rotação. A injeção directa do combustível é efectuada através do sistema de injeção common rail. A pressão de injeção atinge até 1800 bars. O efeito: potência elevada, emissões reduzidas e menor consumo. Adicionalmente, o filtro de partículas diesel absorve as partículas de fuligem presentes nos gases de escape.

A nova caixa Tiptronic S de 8 velocidades (pág. 72) com teclas de comando basculantes no volante converte o elevado binário de

forma harmoniosa em propulsão. A tracção integral permanente com diferencial central autobloqueante do sistema Porsche Traction Management (PTM, pág. 75) envia a força do motor nas doses exactas para as 4 rodas. A função Auto Start-Stop é de série.

O depósito de combustível opcional de 100 l permite autonomias muito acima dos 1 000 quilómetros. Para aumentar o conforto em viagens longas: bancos de conforto com regulação eléctrica em 8 posições.

Os principais equipamentos personalizados.

- Faróis Bi-Xénon incl. sistema Porsche Dynamic Light (PDLs, pág. 78)
- Sistema Porsche Communication Management (PCM, pág. 83) com módulo de navegação
- Sistema de som BOSE® Surround ou o sistema High-End Surround Sound da Burmester® (S. 84)
- Suspensão pneumática adaptativa (PASM, pág. 74)
- Câmara de marcha-atrás incl. ParkAssistent à frente e atrás
- Assistente de mudança de faixa (SWA, pág. 79)
- Tecto de abrir panorâmico

¹ Em comparação com o modelo anterior.

² Todos os valores de consumo foram determinados de acordo com o procedimento de medição da norma Euro 5 no Novo Ciclo Europeu de Condução (NEDC), pág. 92.



O novo Cayenne S.

O princípio «S». É desde sempre na Porsche o símbolo e a garantia de uma performance aumentada e de elevadas reservas de potência. No caso do Cayenne S significa concretamente: potência, carácter desportivo e eficiência.

O equipamento de série.

O coração: o motor de admissão V8 de 4,8 litros com sistema de injeção directa de gasolina (DFI, pág. 73), VarioCam Plus (pág. 73) e tubo de admissão variável. Também aqui reduzimos os consumos e emissões ao mesmo tempo que aumentámos a potência: 294 kW (400 CV). Binário máximo: 500 Nm. A velocidade máxima é de 258 km/h. A aceleração dos 0 aos 100 km/h é efectuada em apenas 5,9 s, com uma redução de até 23% nos consumos e de até 26% nas emissões de CO₂.^{1,2} Graças à redução do peso e à função Auto Start-Stop, entre outras.

A nova caixa Tiptronic S de 8 velocidades (pág. 72) com teclas de comando basculantes no volante converte a potência do novo Cayenne S de forma harmoniosa em propulsão. Resultado: O condutor aproveita na totalidade e com a máxima eficácia as elevadas reservas de potência do novo Cayenne S. O sistema Porsche Traction Management (PTM, pág. 75) garante o desenvolvimento con-

trolado de toda essa potência.

A acção combinada do PTM e do sistema Porsche Stability Management (PSM, pág. 80) garante a distribuição de força mais adequada para cada situação. Em estrada e fora dela. Quando se adopta uma condução mais dinâmica ou em viagens descontraídas ou ainda em regime de tracção.

As lamelas pretas fazem com que as entradas de ar na secção dianteira pareçam maiores, conferindo um aspecto mais largo ao veículo. Também exclusivas: as jantes Cayenne S III de 18" e as pinças dos travões de cor prateada.

Os principais equipamentos personalizados.

- Sistema Porsche Communication Management (PCM, pág. 83) com módulo de navegação
- Sistema de som BOSE® Surround ou o sistema High-End Surround Sound da Burmester® (S. 84)
- Suspensão pneumática adaptativa (PASM, pág. 74)
- Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus, pág. 81)
- Câmara de marcha-atrás incl. ParkAssistent à frente e atrás
- Assistente de mudança de faixa (SWA, pág. 79)

¹ Em comparação com o modelo anterior.

² Todos os valores de consumo foram determinados de acordo com o procedimento de medição da norma Euro 5 no Novo Ciclo Europeu de Condução (NEDC), pág. 92.





O novo Cayenne S Hybrid.

A decisão recaiu sobre um conceito tecnicamente muito exigente. Um conceito capaz de aliar a performance e a eficácia típicas de um Porsche.

O equipamento de série.

No novo Parallel Full Hybrid (pág. 70), o motor V6 sobrealimentado de 3,0 litros de cilindrada é apoiado por um motor eléctrico. Para uma maior eficiência. Deste modo, o propulsor obtém valores de aceleração muito semelhantes aos de um bloco V8, registando, em comparação com este, uma redução significativa nos consumos e nas emissões de CO₂.¹ Traduzido em números: o motor de combustão debita 245 kW (333 CV), o motor eléctrico 34 kW (47 CV). A velocidade máxima é de 242 km/h. O sprint dos 0 aos 100 km/h é absolvido em 6,5 s, com um binário máximo de 580 Nm.

O motor eléctrico está directamente integrado no conjunto propulsor, com várias vantagens para o condutor e o ambiente: Em acelerações moderadas e a baixas velocidades, o motor eléctrico propuliona o veículo sem a ajuda do motor de combustão, por exemplo, para atravessar uma zona residencial em modo totalmente eléctrico. Além disso, o motor eléctrico pode dar um «boost» suplementar de potência, para acelera-

ções ainda mais desportivas. Ao rolar sem acelerar com o motor de combustão desligado – o chamado «velejar» –, alguns percursos são efectuados sem qualquer tipo de propulsão. Com o motor eléctrico a funcionar como gerador durante as travagens, é possível aproveitar a energia de travagem, através de recuperação (pág. 71), para carregar a bateria. Em combinação com a função Auto Start-Stop (pág. 81), o Parallel Full Hybrid proporciona prestações extraordinárias com uma eficiência elevada.

A nova caixa Tiptronic S de 8 velocidades (pág. 72) e a tracção integral permanente com diferencial central autoblocante do sistema Porsche Traction Management (PTM, pág. 75) colocam de forma dinâmica toda a sua potência na estrada. Ou no terreno.

Os principais equipamentos personalizados.

- Sistema Porsche Communication Management (PCM, pág. 83) com módulo de navegação
- Sistema de som BOSE® Surround ou o sistema High-End Surround Sound da Burmester® (S. 84)

¹ Todos os valores de consumo foram determinados de acordo com o procedimento de medição da norma Euro 5 no Novo Ciclo Europeu de Condução (NEDC), pág. 92.

O novo Cayenne Turbo.

Descrição aliada a declarações inequívocas: menos consumo e melhores valores de aceleração. Sem fazer grande alarido. Tipicamente Turbo.

O equipamento de série.

Uma declaração inequívoca: o som proveniente das 2 ponteiras duplas, produzido pelos 368 kW (500 CV) do motor biturbo V8 de 4,8 litros de cilindrada com injeção directa de gasolina (DFI, pág. 73), velocidade máxima de 278 km/h e aceleração dos 0 aos 100 km/h em 4,7 s. O binário máximo é de 700 Nm, com uma redução de 23% nos consumos e de 25% nas emissões de CO₂.^{1, 2} Graças à função Auto Start-Stop, entre outras (pág. 81).

É proporcionada mais estabilidade, segurança de condução e conforto através da suspensão pneumática com regulação do nível, incl. Porsche Active Suspension Management (PASM, pág. 74), enquanto o sistema Porsche Traction Management fornece tracção e segurança de condução adicionais (PTM, pág. 75). A nova caixa Tiptronic S de 8 velocidades (pág. 72) converte a elevada potência, de forma eficiente, em propulsão. A ligação à estrada fica a cargo das novas jantes Cayenne Turbo de 19". A combinar com a potência, os discos dos travões são ainda maiores:

390 mm à frente e 358 mm atrás. As pinças dos travões são pintadas a vermelho.

Conforto de condução também no interior: com os estofos em pele lisa e o forro do tejadilho em Alcântara. Com bancos desportivos adaptativos com pacote Comfort Memory (18 posições), sensor de luz e retrovisores exteriores e interior com anti-encandeamento automático. E com o sistema de som BOSE® Surround (pág. 84) e o Porsche Communication Management (PCM, pág. 83) incl. módulo de navegação.

O design é marcante. A frente é dominada por uma powerdome ainda mais pronunciada, em relação aos outros modelos, e entradas de ar de grandes dimensões. E faróis Bi-Xénon incl. sistema Porsche Dynamic Light (PDLS, pág. 78).

Os principais equipamentos personalizados.

- Sistema High-End Surround Sound da Burmester® (pág. 84)
- Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus, pág. 81)
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, pág. 79)

¹ Em comparação com o modelo anterior.

² Todos os valores de consumo foram determinados de acordo com o procedimento de medição da norma Euro 5 no Novo Ciclo Europeu de Condução (NEDC), pág. 92.





O novo Panamera.

O novo Panamera. Alia desportividade à eficiência. O coração à razão. E elevadas prestações a consumos relativamente baixos. Para o dia-a-dia. Para viagens. Para quatro.

Equipamento de série.

O motor: O novo motor de admissão V6 3,6 litros é eficiente e desportivo, gerando 220 kW (300 CV) e um binário de 400 Nm. A potência é transmitida directamente ao eixo traseiro por meio da caixa manual de 6 velocidades. Tudo isto, permite-lhe chegar em 6,8 s dos 0 aos 100 km/h e alcançar uma velocidade máxima de 261 km/h. O princípio: mais potência, menos consumo. Com ajuda do VarioCam Plus (pág. 73) e injeção directa de gasolina (DFI, pág. 73). Típico de um desportivo: o Porsche Stability Management (PSM, pág. 80), um sistema de controlo da estabilidade em condições extremas de uma condução dinâmica.

O exterior é marcado pelas jantes Panamera de 18" com pinças dos travões pretas, lamelas duplas pretas nas entradas de ar laterais da secção traseira, frisos dos vidros laterais pretos (mate) e a secção inferior da traseira preta.

Interior: 4 lugares. E muito espaço. Graças aos materiais de qualidade superior e à excelente ergonomia.

Os assentos e os encostos, os puxadores das portas e os apoios para os braços são em pele rugosa, o volante e a alavanca de mudanças em pele lisa. Os bancos traseiros são rebatíveis parcialmente, aumentando a capacidade da bagageira para até 1.263 litros. O sistema áudio CDR-31 conta com um ecrã táctil a cores de 7". Também de série: climatizador automático, Tempostat bem como bancos de conforto eléctricos (8 posições).

Os principais equipamentos personalizados.

- Transmissão Porsche Doppelkupplung (PDK, pág. 72) com função Auto Start-Stop (pág. 81)
- Faróis Bi-Xénon
- Sistema Porsche Communication Management (PCM, pág. 83) com módulo de navegação
- Sistema de som BOSE® Surround ou o sistema High-End Surround Sound da Burmester® (S. 84)
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, pág. 79)
- Sistema Porsche Active Suspension Management (PASM, pág. 74)
- Suspensão pneumática adaptativa
- Sistema de controlo da velocidade de cruzeiro com função de controlo da distância (pág. 78)
- Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC, pág. 76) incl. Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus, pág. 81)



O novo Panamera 4.

O novo Panamera 4. O desportivo entre as berlinas de luxo. Com a dinâmica de um veículo de tracção integral, com a eficácia de um motor V6 e com a vocação para viagens de um – Panamera.

Equipamento de série.

A eficiência: O novo Panamera 4 é propulsionado por um motor de admissão V6 de 3,6 litros com uma potência de 220 kW (300 CV) e um binário 400 Nm. A velocidade de topo é de 257 km/h e a aceleração dos 0 aos 100 km/h é absolvida em 6,1 s. A dinâmica: transmissão Porsche Doppelkupplung (PDK – pág. 72) em combinação com a função Auto Start-Stop (pág. 81), injeção directa de combustível (DFI – pág. 73) e VarioCam Plus (pág. 73). Uma combinação que resulta num aumento das performances e na redução dos consumos. A PDK (pág. 72) transmite a potência à tracção integral activa do Porsche Traction Management (PTM – pág. 75) – para uma tracção e estabilidade de condução ideais.

O visual: jantes Panamera de 18" com pinças dos travões pretas, lamelas duplas em cor de titânio nas entradas de ar laterais da secção traseira, difusor preto da secção inferior traseira com aletas e frisos dos vidros laterais pretos (mate).

O conceito do habitáculo oferece muito espaço para 4. Com 2 bancos individuais totalmente rebatíveis no compartimento traseiro e uma bagageira com capacidade ampliável até aos 1.263 litros. O equipamento é generoso no que se refere à qualidade dos materiais, às superfícies e às cores: pele rugosa em 3 cores interiores, aplicações em preto brilhante. O som adequado fica a cargo do sistema áudio CDR-31 com ecrã táctil a cores de 7". Em suma, equipamento confortável, motorização eficiente, condução desportiva.

Os principais equipamentos personalizados.

- Sistema Porsche Communication Management (PCM, pág. 83) com módulo de navegação
- Sistema de som BOSE® Surround ou o sistema High-End Surround Sound da Burmester® (S. 84)
- Sistema de ventilação dos bancos dianteiros e traseiros
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, pág. 79)
- Porsche Active Suspension Management (PASM, pág. 74)
- Suspensão pneumática adaptativa
- Sistema de controlo da velocidade de cruzeiro com função de controlo da distância (pág. 78)
- Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC, pág. 76) incl. Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus, pág. 81)



O Panamera S.

Um Gran Turismo, construído para o conceito purista da condução. Próximo da estrada. E inequivocamente um Porsche. Com tracção traseira e caixa manual. Em suma, um desportivo em toda a sua essência. Afinal, ostenta o escudo da Porsche. Da série S.

Equipamento de série.

O motor de admissão V8 de 4,8 litros debita 294 kW (400 CV) e proporciona uma velocidade máxima de 285 km/h. A caixa manual de 6 velocidades leva o Panamera S em 5,6 segundos dos 0 aos 100 km/h. O VarioCam Plus (pág. 73) e o sistema de injeção directa de gasolina (DFI, pág. 73) garantem mais potência e menor consumo. O sistema Porsche Active Suspension Management (PASM, pág. 74) assegura uma elevada dinâmica de condução.

Uma característica típica são as duas ponteiras de escape duplas, as jantes Panamera S de 18" e as pinças dos travões de cor prateada do poderoso sistema de travagem, bem como os frisos cromados dos vidros laterais. Adicionalmente, vem equipado com faróis bi-xénon com regulação automática da amplitude do feixe luminoso. Cerca de duas vezes mais brilhantes do que os faróis de halogéneo convencionais, os faróis bi-xénon iluminam a estrada de forma mais homogénea.

E o interior? 4 lugares e muita individualidade. O Panamera S dispõe de bancos aquecidos à frente, climatizador automático e estofos parcialmente em pele. O Tempomat permite realizar viagens longas com muito conforto. A bagageira oferece até 445 litros de capacidade. Rebatendo os bancos traseiros o volume aumenta para 1.263 litros. Para os momentos de prazer musical conta ainda com o sistema áudio CDR-31 com ecrã táctil a cores de 7".

Os principais equipamentos personalizados.

- Transmissão Porsche Doppelkupplung (PDK, pág. 72) com função automática de arranque e paragem (pág. 81)
- Porsche Dynamic Light System (PDLS, pág. 78)
- Sistema Porsche Communication Management (PCM, pág. 83) com módulo de navegação
- Sistema de som BOSE® Surround ou o sistema High-End Surround Sound da Burmester® (S. 84)
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, pág. 79)
- Suspensão pneumática adaptativa
- Sistema de controlo da velocidade de cruzeiro com função de controlo da distância (pág. 78)
- Pacote Sport Chrono Plus (pág. 82)



O Panamera 4S.

O Panamera 4S. Um automóvel de quatro lugares com tracção integral, generosa oferta de espaço e prestações de um desportivo clássico.

O equipamento de série.

Motor de admissão V8 de 4,8 litros com sistema de injeção directa de gasolina (DFI, pág. 73) e Vario-Cam Plus. Uma potência de 294 kW (400 CV). Apenas 5,0 segundos para cumprir o sprint dos 0 aos 100 km/h. A velocidade máxima: 282 km/h. A transmissão Porsche Doppelkupplung de 7 velocidades (PDK, pág. 72) permite passagens de mudanças extremamente rápidas sem interrupção perceptível da transmissão de potência. Para uma condução desportiva e confortável com baixos consumos.

O chassi com o sistema Porsche Active Suspension Management (PASM, pág. 74) regula a força de amortecimento, de acordo com o estilo de condução e o piso, garantindo um comportamento estável e uma grande agilidade de condução. A elevada tracção e a segurança de condução são asseguradas pela tracção integral activa do Porsche Traction Management (PTM, pág. 75).

Extremamente eficiente: a função automática de arranque e paragem (pág. 81). Para um consumo de combustível reduzido. O depósito

de combustível com capacidade de 100 litros garante uma grande autonomia.

Interior: quatro bancos individuais e máximo conforto, incluindo, por exemplo, estofos parcialmente em pele, climatizador automático, aquecimentos dos bancos à frente e atrás e o sistema áudio CDR-31. Característico: a alavanca selectora da PDK com as respectivas teclas de comando no volante.

O exterior convence pelas jantes Panamera S de 18", pinças dos travões de cor prateada, duas tuberias de escape duplas e frisos cromados dos vidros laterais.

Os principais equipamentos personalizados.

- Porsche Dynamic Light System (PDLS, pág. 78)
- Sistema Porsche Communication Management (PCM, pág. 83) com módulo de navegação
- Sistema de som BOSE® Surround ou o sistema High-End Surround Sound da Burmester® (S. 84)
- Sistema de ventilação dos bancos dianteiros e traseiros
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, pág. 79)
- Suspensão pneumática adaptativa
- Sistema de controlo da velocidade de cruzeiro com função de controlo da distância (pág. 78)

O Panamera Turbo.

O expoente máximo da gama: o Panamera Turbo. Segue o trilho tradicional da Porsche e não apenas no que diz respeito ao seu carácter desportivo. Também o generoso equipamento de série e as características específicas da versão Turbo destacam-no dos outros modelos.

O equipamento de série.

Um motor biturbo V8 de 4,8 litros com 368 kW (500 CV) e 700 Nm de binário. A aceleração dos 0 aos 100 km/h em 4,2 segundos. Velocidade máxima: 303 km/h. Prestações difíceis de encontrar no segmento das limusinas de luxo. A transmissão da potência está a cargo da Porsche Doppelkupplung de 7 velocidades (PDK, pág. 72). Quanto ao chassis, a inovadora suspensão pneumática adaptativa com volume adicional activável, regulação do nível e regulação em altura, incluindo o Porsche Active Suspension Management (PASM, pág. 74) transmite uma sensação de condução totalmente inédita. A tracção integral activa Porsche Traction Management (PTM, pág. 75) garante uma elevada tracção e segurança de condução.

O habitáculo: bancos de conforto com regulação eléctrica e pacote Comfort Memory, incluindo aquecimento dos bancos atrás e à frente e generoso equipamento em pele e madeira. O forro do tejadilho está

revestido a Alcântara. O Porsche Communication Management (PCM, pág. 83) e o sistema de som BOSE® Surround fornecem informações actuais e entretenimento a bordo.

O Porsche Dynamic Light System (PDLS, pág. 78) com regulação dos faróis consoante a velocidade, função de iluminação de mau tempo, bem como luz de curva estática e dinâmica, auxiliado por quatro LEDs de iluminação diurna em cada farol. Notáveis: as filas de LEDs por baixo dos indicadores intermitentes e as saídas de ar com aletas nos guarda-lamas, atrás das rodas dianteiras. As jantes: Panamera Turbo de 19". As pinças dos travões: vermelho. Atrás: duas ponteiras de escape duplas específicas do modelo Turbo. Pormenor marcante na traseira: o difusor em cor de titânio na secção inferior. E naturalmente o spoiler integrado de quatro vias. Em comparação com os outros modelos, no Panamera Turbo o spoiler divide-se ao meio e as extensões deslocam-se para a esquerda e a direita.

Os principais equipamentos personalizados.

- Sistema High-End Surround Sound da Burmester® (pág. 84)
- Pacote Sport Chrono Turbo com função «overboost» (pág. 82)





O 911 Carrera.

911. Um número? Antes uma declaração inequívoca a favor de um desportivo, que tem vindo a fascinar várias gerações desde 1963. O motor: instalado sobre o fundo da traseira. O design é inconfundível. A silhueta: lendária. Tal como o prazer de condução.

O equipamento de série.

O motor? 6 cilindros com configuração Boxer e 3,6 litros de cilindrada. Com sistema de injeção directa de gasolina (DFI, pág. 73) e VarioCam Plus (pág. 73). A sua potência era de 254 kW (345 CV) às 6500 rpm, que lhe conferem extraordinárias características de condução, elevada eficiência e um consumo surpreendentemente reduzido. Os valores: aceleração dos 0 aos 100 km/h em 4,9 segundos, velocidade máxima: 289 km/h. A potência é transferida directamente para o eixo traseiro através de uma caixa manual de 6 velocidades.

O 911 Carrera dispõe de um sistema de travagem com pinças de alumínio pretas de tipo monobloco com 4 êmbolos. O design das jantes Carrera IV de 18" oferece uma vista livre para toda esta tecnologia.

A segurança: Além de airbags de grandes dimensões para o condutor e o passageiro da frente, os

modelos 911 dispõem do sistema Porsche Side Impact Protection System (POSIP, pág. 77) Os faróis com tecnologia bi-xénon proporcionam uma luminosidade elevada e uniforme. As luzes dianteiras, os indicadores intermitentes traseiros e as luzes de marcha-atrás e as luzes de travagem dispõem de tecnologia LED.

Quanto ao conforto: o sistema Porsche Communication Management (PCM, pág. 83) com ecrã táctil de 6,5" surpreende pela utilização intuitiva. Uma experiência sonora única oferece o pacote de som Sound Package Plus.

O design é tão funcional quanto emocionante. O coeficiente aerodinâmico: 0,29. O spoiler traseiro de accionamento automático e as duas ponteiras de escape em aço inoxidável constituem características típicas.

Os principais equipamentos personalizados.

- Luz de curva dinâmica
- Transmissão Porsche Doppelkupplung de 7 velocidades (PDK, pág. 72)
- Pacote Sport Chrono Plus (pág. 82)
- Jantes de 19", vários modelos
- Bloqueio transversal mecânico do diferencial traseiro



O 911 Carrera 4.

Características dinâmicas extraordinárias graças à tracção integral de elevada tracção e à combinação da tecnologia de vanguarda. São estes os valores que caracterizam o 911 Carrera 4.

O equipamento de série.

O motor disponibiliza 254 kW (345 CV). A caixa de velocidades manual de velocidades, montada de série, catapultava o veículo em 5,0 segundos dos 0 aos 100 km/h. A velocidade máxima: 284 km/h. Além disso, o propulsor revela uma elevada eficiência e, consequentemente, um baixo consumo: menos 6% – e menos 8% de emissões de CO₂.^{1,2}

O 911 Carrera 4 vem equipado com o sistema de tracção integral activa Porsche Traction Management (PTM, pág. 75) com acoplamento de lamelas de comando electrónico, que melhora ainda mais o comportamento dinâmico. Para tal contribui igualmente o bloqueio mecânico transversal do diferencial traseiro de série, que optimiza a tracção nas rodas motrizes traseiras. Em conjugação com o sistema de estabilização dinâmica Porsche Stability Management (PSM, pág. 80) o PTM representa um claro acréscimo de segurança, sobretudo em piso molhado

ou com neve. Os pneus com jantes Carrera IV de 18" proporcionam a aderência necessária.

No habitáculo: conforto aliado a tecnologia de vanguarda. Nomeadamente o Porsche Communication Management (PCM, pág. 83) com ecrã táctil 6,5", o pacote de som Sound Package Plus ou o climatizador automático.

O 911 Carrera 4 é reconhecível à primeira vista: pelas grelhas das entradas de ar e as lamelas em cor de titânio na secção dianteira. Pela sua carroçaria mais larga, com um aumento de 44 mm no eixo traseiro. Pela maior distância entre as vias do eixo traseiro, bem como pelos pneus traseiros mais largos. A faixa de farolins envolvente é um detalhe estético inconfundível, que reforça ainda mais o aspecto largo da traseira.

Os principais equipamentos personalizados.

- Luz de curva dinâmica
- Transmissão Porsche Doppelkupplung de 7 velocidades (PDK, pág. 72)
- Pacote Sport Chrono Plus (pág. 82)
- Jantes de 19", vários modelos

¹ Em comparação com o modelo anterior.
² Todos os valores de consumo foram determinados de acordo com o procedimento de medição da norma Euro 5 no Novo Ciclo Europeu de Condução (NEDC), pág. 92.

O 911 Carrera S.

A sigla «S». Mais do que uma mera letra na parte traseira. Basta carregar uma vez no acelerador para perceber que tudo gira em torno da propulsão, do desempenho e da dinâmica de condução. Em suma: à volta de um nítido acréscimo de potência.

O equipamento de série.

Motor Boxer de 3,8 litros com sistema de injeção directa de gasolina (DFI, pág. 73) e VarioCam Plus (pág. 73). 283 kW (385 CV) às 6500 rpm. Apenas 4,7 segundos para acelerar dos 0 aos 100 km/h. A propulsão apenas chega ao seu limite aos 302 km/h.

A transmissão da potência: transmitida às rodas traseiras. Manualmente. Com 6 velocidades. Passagens de caixa curtas. O sistema Porsche Active Suspension Management (PASM, pág. 74) garante a aderência à estrada, com uma carroçaria rebaixada em 10 mm.

Espírito desportivo também no interior. Os mostradores dos instrumentos e vários componentes do habitáculo são pintados em cor de alumínio. O volante desportivo de 3 raios oferece uma boa pega até nas manobras mais rápidas. Do ponto de vista técnico, pode contar com o Porsche Communication Management (PCM, pág. 83) com ecrã táctil 6,5" e o

pacote de som Sound Package Plus. O climatizador automático ajuda a refrescar as ideias.

Alguns exemplos do equipamento de segurança: O Porsche Stability Management (PSM, pág. 80), os faróis com tecnologia bi-xénon, bem como o sistema Porsche Side Impact Protection System (POSIP, pág. 77) oferecem máxima segurança para o condutor e o passageiro.

O 911 Carrera S calça jantes Carrera S II de 19". Este ar vigoroso é reforçado pelas duas tubeiras de escape duplas em aço inoxidável ou pelas pinças dos travões de alumínio, pintadas a vermelho, de tipo monobloco com 4 êmbolos.

Os principais equipamentos personalizados.

- Luz de curva dinâmica
- Transmissão Porsche Doppelkupplung de 7 velocidades (PDK, pág. 72)
- Pacote Sport Chrono Plus (pág. 82)
- Chassi desportivo PASM incluindo rebaixamento de 20 mm e bloqueio transversal mecânico do eixo traseiro
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, pág. 79)
- Estofos em pele em várias cores e pacotes
- Módulo de navegação (pág. 83)
- Sistema de som BOSE® Surround (pág. 84)





O 911 Carrera 4S.

Potência. E uma tracção fora do vulgar graças ao sistema de tracção integral, para colocar a potência de forma controlada na estrada. Essa é a pretensão do 911 Carrera 4S.

O equipamento de série.

O motor Boxer de 6 cilindros, instalado sobre o fundo da traseira, gera uma potência de 283 kW (385 CV) às 6500 rpm a partir dos 3,8 litros de cilindrada e leva o 911 Carrera 4S em 4,7 segundos dos 0 aos 100 km/h. A velocidade máxima é de 297 km/h. As mudanças são engrenadas com a ajuda da caixa manual de 6 velocidades. Tecnologias como o sistema de injeção directa de gasolina (DFI, pág. 73) e o VarioCam Plus (pág. 73) contribuem para a redução dos consumos e das emissões de CO₂.

A tracção adequada é assegurada pela tracção integral activa Porsche Traction Management (PTM, pág. 75) e o bloqueio transversal mecânico do eixo traseiro. As propriedades dinâmicas adequadas, por sua vez, são garantidas pelo Porsche Active Suspension Management (PASM, pág. 74), com uma carroçaria rebaixada em 10 mm. Este sistema controla a regulação electrónica do sistema de amortecedores, de forma activa e contínua, para cada uma das rodas. O condutor pode

optar entre dois modos: Normal e Sport.

Responsável pela segurança: Por exemplo, o Porsche Stability Management (PSM, pág. 80), o Porsche Side Impact Protection System (POSIP, pág. 77) ou os faróis bi-xénon.

O habitáculo foi concebido de forma ergonómica. A operação do Porsche Communication Management (PCM, pág. 83) é efectuada de forma intuitiva através de um ecrã táctil de 6,5".

As jantes Carrera S II de 19" garantem um pisar firme, com pneus das dimensões 235/35 ZR 19 à frente e 305/30 ZR 19 atrás.

Típico: o grupo de luzes traseiras envolvente, bem como as duas ponteiras de escape duplas.

Os principais equipamentos personalizados.

- Luz de curva dinâmica
- Transmissão Porsche Doppelkupplung de 7 velocidades (PDK, pág. 72)
- Pacote Sport Chrono Plus (pág. 82)
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, pág. 79)
- Chassi desportivo PASM incluindo rebaixamento de 20 mm



O 911 Carrera Cabriolet.

Mais próximo da estrada. E do condutor. Esta é uma característica partilhada por todos os modelos 911. O 911 Carrera Cabriolet completa a proximidade da natureza.

O equipamento de série.

O coração do 911 Carrera Cabriolet: o motor. 254 kW (345 CV), 3,6 litros de cilindrada. Para uma aceleração dos 0 aos 100 km/h em 5,1 segundos. Velocidade máxima: 289 km/h. A potência é transmitida à estrada através de uma caixa manual de 6 velocidades. O sistema de injeção directa de gasolina (DFI, pág. 73) e o VarioCam Plus (pág. 73) garantem, para além de excelentes prestações, também valores de consumo e emissões surpreendentemente baixos.

O 911 Carrera Cabriolet é um descapotável no sentido clássico: com capota de lona, o que reduz o peso onde faz mais sentido, proporcionando um centro de gravidade baixo. A estrutura da capota segue rigorosamente o conceito de construção de baixo peso, tal como todos os modelos 911. Para um prazer de condução sem restrições – excepto no consumo.

A dobragem da estrutura da capota faz-se em Z, o que permite que a superfície interior fique sempre bem protegida. O óculo traseiro de vidro é à prova de riscos e aquecido.

O interior da capota é forrado com um tecido insonorizador e resistente ao calor. O nível de ruído é comparável ao do Coupé. O accionamento da capota é eléctrico, bastando premir um botão no interior ou na chave do veículo. A capota abre e fecha em cerca de 20 segundos, mesmo em andamento até uma velocidade de 50 km/h. O deflector de vento é fornecido de série.

E a segurança? Elevada, como é costume. Tipicamente 911. Todos os modelos 911 protegem o condutor e o passageiro, de série, com airbags de grandes dimensões. Tal como o sistema Porsche Side Impact Protection System (POSIP, pág. 77). Estes equipamentos de segurança são complementados com o eficaz sistema de protecção anti-capotamento.

Os principais equipamentos personalizados.

- Luz de curva dinâmica
- Transmissão Porsche Doppelkupplung de 7 velocidades (PDK, pág. 72)
- Pacote Sport Chrono Plus (pág. 82)
- Jantes de 19", vários modelos
- Bloqueio transversal mecânico do diferencial traseiro
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, pág. 79)

O 911 Carrera 4 Cabriolet.

Conduzir a céu aberto. Quando e onde quiser. Com o desenvolvimento de potência notável de um 911. E a precisão e tracção de um sistema de tracção integral activa.

O equipamento de série.

O motor de 3,6 litros produz 254 kW (345 CV). A marca dos 100 km/h é atingida após 5,2 segundos. A velocidade máxima é de 284 km/h. A caixa manual de 6 velocidades impressiona pela sua precisão de engrenagem.

O sistema de tracção integral Porsche Traction Management (PTM, pág. 75) está nitidamente configurado para valorizar as prestações dinâmicas, oferecendo ainda assim um elevado grau de segurança.

As emissões de CO₂ e os consumos reduzidos são obtidos, entre outras coisas, através do sistema de injeção directa de gasolina (DFI, pág. 73), do VarioCam Plus (pág. 73), da rigorosa construção de baixo peso bem como através do baixo atrito dos componentes do motor.

Outro contributo para a utilização eficiente do combustível: a aerodinâmica, também nos modelos 911 Cabriolet. Fechada, a linha da capota garante uma transição harmoniosa para a secção da reta-

guarda, permitindo registar um coeficiente de resistência aerodinâmica de apenas 0,30, semelhante ao da versão Coupé. Outro efeito desejado: o baixo nível de ruído no habitáculo. Além disso, o deflector de vento fornecido de série proporciona uma condução sem correntes de ar.

O interior convence pelo elevado conforto e sofisticada tecnologia. A começar pelo Porsche Communication Management (PCM, pág. 83) com ecrã táctil de 6,5".

Traço distintivo dos modelos com tracção integral do 911 são as grelhas das entradas de ar e lamelas dianteiras, pintadas em cor de titânio, bem como a carroçaria 44 mm mais larga nos guardalamas traseiros e a marcante faixa de farolins na retaguarda.

Os principais equipamentos personalizados.

- Luz de curva dinâmica
- Transmissão Porsche Doppelkupplung de 7 velocidades (PDK, pág. 72)
- Pacote Sport Chrono Plus (pág. 82)
- Jantes de 19", vários modelos
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, pág. 79)
- Porsche Active Suspension Management (PASM, pág. 74)





O 911 Carrera S Cabriolet.

As vantagens de um descapotável aliado a potência elevada. Uma combinação que significa sobretudo uma coisa: puro prazer de condução ao ar livre.

O equipamento de série.

A velocidade máxima é de 302 km/h. A aceleração dos 0 aos 100 km/h é efectuada em 4,9 segundos. Responsável por estas prestações é o motor Boxer de 3,8 litros com 283 kW (385 CV). O sistema de injeção directa de gasolina (DFI, pág. 73) e o VarioCam Plus (pág. 73) ajudam a reduzir o consumo.

Devido ao Porsche Active Suspension Management (PASM, pág. 74), a carroçaria está reduzida em 10 mm. Com o PASM, o condutor pode optar entre dois modos: Normal e Sport. Quanto à capota, pode optar entre aberta ou fechada. Premindo um botão no interior – ou na chave do veículo.

Uma característica de segurança comum a todos os modelos 911: o recurso à moderna tecnologia LED nas luzes diurnas e de posição, nos indicadores intermitentes traseiros, bem como nos faróis traseiros e nas luzes de travagem. Os airbags para o condutor e o passageiro, o sistema de protecção contra impactos laterais Porsche Side Impact Protection System (POSIP, pág. 77), bem como um

sistema especial de protecção anti-capotamento fazem naturalmente parte do equipamento de série. Tal como um visual desportivo a condizer. O modelo 911 Carrera S Cabriolet é facilmente identificável como modelo S. Seja pelas jantes Carrera S II de 19" e as pinças de alumínio, pintadas a vermelho, de tipo monobloco com 4 êmbolos do sistema de travagem reforçado. Ou ainda pelas duas ponteiras de escape duplas em aço inoxidável.

O interior: tipicamente 911. De elevada qualidade e orientado para o condutor. E com tudo o que a tecnologia oferece. Alguns exemplos: o Porsche Communication Management (PCM, pág. 83) com ecrã táctil de 6,5", o pacote de som Sound Package Plus ou o climatizador automático.

Os principais equipamentos personalizados.

- Luz de curva dinâmica
- Transmissão Porsche Doppelkupplung de 7 velocidades (PDK, pág. 72)
- Pacote Sport Chrono Plus (pág. 82)
- Bloqueio transversal mecânico do diferencial traseiro
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, pág. 79)
- Estofos em pele em várias cores e pacotes



O 911 Carrera 4S Cabriolet.

Um automóvel desportivo que alia as vantagens de um descapotável. Potência que pode ser aproveitada, sem desperdícios, em qualquer momento, graças à elevada tracção proporcionada pelo sistema de tracção integral. E um visual inconfundivelmente 911.

O equipamento de série.

O 911 Carrera 4S Cabriolet dispõe de um motor Boxer de 6 cilindros com 3,8 litros de cilindrada. 283 kW (385 CV) às 6500 rpm. Velocidade máxima: 297 km/h. E uma aceleração dos 0 aos 100 km/h em 4,9 segundos. A transmissão da potência é efectuada com a ajuda da caixa desportiva de velocidades. Tecnologias como sistema de injeção directa de gasolina (DFI, pág. 73) e o VarioCam Plus (pág. 73) asseguram consumos moderados.

A elevada dinâmica de condução é garantida pela suspensão Porsche Active Suspension Management (PASM, pág. 74). Responsável pela elevada tracção: o sistema de tracção integral activa Porsche Traction Management (PTM, pág. 75), bem como o bloqueio transversal mecânico do eixo traseiro.

A segurança passiva está a cargo de equipamentos como os airbags de grandes dimensões para o condutor e o passageiro e o Porsche

Side Impact Protection System (POSIP, pág. 77). Para além de um eficaz sistema de protecção anti-capotamento.

A capota de lona clássica surpreende pelo baixo nível de ruído. O accionamento da capota é eléctrico, bastando premir um botão no interior ou na chave do veículo.

Igualmente impressionante O interior. O sistema Porsche Communication Management (PCM, pág. 83) com ecrã táctil de 6,5" proporciona uma operação simples e intuitiva.

O 911 Carrera 4S Cabriolet calça jantes Carrera S II de 19". Em combinação com a carroçaria 44 mm mais larga no eixo traseiro e com a faixa de farolins envolvente resulta num aspecto musculado e inconfundível.

Os principais equipamentos personalizados.

- Luz de curva dinâmica
- Transmissão Porsche Doppelkupplung de 7 velocidades (PDK, pág. 72)
- Pacote Sport Chrono Plus (pág. 82)
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, pág. 79)
- Porsche Active Suspension Management (PASM, pág. 74) incluindo rebaixamento de 10 mm

O 911 Targa 4.

Coupé ou Cabriolet? Já respondemos a esta questão em 1965: ambos. Desde então, o 911 Targa tem sido alvo de um aperfeiçoamento contínuo. Maior prazer de condução, independentemente das condições climáticas – é essa a ideia por trás do conceito.

O equipamento de série.

A propulsão é feita pelo motor Boxer de 3,6 litros com sistema de injeção directa de gasolina (DFI, pág. 73) e VarioCam Plus (pág. 73). Uma potência de 254 kW (345 CV). A marca dos 100 km/h é atingida aos 5,2 segundos, sendo a velocidade máxima de 284 km/h.

A transmissão de toda essa potência está a cargo de uma caixa manual desportiva de 6 velocidades. O sistema de tracção integral Porsche Traction Management (PTM, pág. 75) fornece a tracção necessária, aumentando ainda mais a segurança. Tal como os airbags para o condutor e o passageiro, o Porsche Side Impact Protection System (POSIP, pág. 77) ou o potente sistema de travagem.

O tejadilho em vidro, de accionamento eléctrico, está completamente integrado na carroçaria e dá uma sensação de infinidade, tanto aberto como fechado. O deflector de vento de extensão automática reduz a turbulência do ar e os ruídos.

O longo friso em alumínio anodizado e polido acentua a elegância da linha do tejadilho. A secção traseira larga é acentuada através do marcante grupo óptico.

A tecnologia excepcional também está presente no interior. Por exemplo, através do Porsche Communication Management (PCM, pág. 83) com ecrã táctil de 6,5" ou no pacote de som Sound Package Plus com 9 altifalantes e uma potência total de 235 watts.

O 911 Targa 4 possui a carroçaria larga bem como as vias alargadas no eixo traseiro e o bloqueio transversal mecânico do eixo traseiro que caracterizam os modelos 911 Carrera 4. Estas propriedades permitem uma aceleração transversal maior nas curvas.

Os principais equipamentos personalizados.

- Luz de curva dinâmica
- Transmissão Porsche Doppelkupplung de 7 velocidades (PDK, pág. 72)
- Pacote Sport Chrono Plus (pág. 82)
- Jantes de 19", vários modelos
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, pág. 79)
- Porsche Active Suspension Management (PASM, pág. 74) incluindo rebaixamento de 10 mm





O 911 Targa 4S.

Individualidade aliada à funcionalidade e às características típicas de um 911. Uma resposta clara à demanda por potência. O 911 Targa 4S.

O equipamento de série.

O motor Boxer de 3,8 litros com sistema de injeção directa de gasolina (DFI, pág. 73) e VarioCam Plus (pág. 73) debita 283 kW (385 CV). O sprint dos 0 aos 100 km/h é cumprido em apenas 4,9 segundos, a velocidade máxima é de 297 km/h. Uma precisa caixa manual de 6 velocidades transfere a potência para o asfalto. O sistema Porsche Active Suspension Management (PASM, pág. 74) com a carroçaria rebaixada em 10 mm permite um desempenho dinâmico excepcional.

O Porsche Traction Management (PTM) com bloqueio transversal mecânico do diferencial traseiro oferece a distribuição de força adequada em qualquer situação de condução. Para uma excelente tracção, especialmente em piso molhado ou com neve.

O interior? Confiante. E com tudo o que a tecnologia oferece. Por exemplo, o Porsche Communication Management (PCM, pág. 83) com ecrã táctil de 6,5".

O tejadilho em vidro pode ser fechado ou aberto a qualquer

velocidade, sendo possível deslocá-lo para qualquer posição. É composto de vidro de segurança laminado matizado. Em conjugação com a cortina eléctrica oferece uma excelente protecção contra a radiação solar intensa. O climatizador automático mantém a temperatura ideal a bordo e os 235 watts de potência nominal do pacote de som Sound Package Plus proporcionam uma experiência sonora impressionante.

Também no que toca ao conceito de carga, os modelos do 911 Targa 4 seguem um caminho diferente. O óculo traseiro em vidro é desdobrável. Assim, é muito mais fácil guardar a bagagem. Uma ajuda eléctrica para fechar o seu automóvel de uma forma confortável.

Os principais equipamentos personalizados.

- Luz de curva dinâmica
- Transmissão Porsche Doppelkupplung de 7 velocidades (PDK, pág. 72)
- Pacote Sport Chrono Plus (pág. 82)
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, pág. 79)
- Estofos em pele em várias cores e pacotes
- Módulo de navegação (pág. 83)
- Sistema de som BOSE® Surround (pág. 84)

O 911 Turbo.

1974. O ano de nascimento daquele que é considerado uma referência tecnológica: o 911 Turbo. O conceito: Eficácia e performance. Atributos que hoje são alcançados graças à tecnologia, como, por exemplo, o sistema de injeção directa de gasolina (DFI, pág. 73) de série, para uma redução de até 16% no consumo e de até 18% nas emissões de CO₂.^{1, 2} Ou o colector de expansão do ar de admissão (pág. 74), bem como os opcionais Porsche Doppelkupplung (PDK, pág. 72), Porsche Torque Vectoring (PTV, pág. 81) e o pacote Sport Chrono Turbo (S. 82) com apoios dinâmicos do motor (pág. 75) e função «overboost» (pág. 82). O resultado é notável.

O equipamento de série.

O propulsor Boxer de 6 cilindros, com uma cilindrada aumentada para 3,8 litros, debita agora 368 kW (500 CV) às 6000–6500 rpm e disponibiliza um binário de 650 Nm. Para uma aceleração dos 0 aos 100 km/h em 3,7 s e uma velocidade máxima de 312 km/h. A potência é gerida através de uma caixa manual de 6 velocidades. Responsável pela elevada potência e eficácia são, para além dos dois turbocompressores de geometria variável (VTG, pág. 74), tecnologias como o sistema VarioCam Plus (pág. 73). A tracção adequada é assegurada pela tracção integral

activa Porsche Traction Management (PTM, pág. 75). A elevada dinâmica de condução é garantida pela suspensão Porsche Active Suspension Management (PASM, pág. 74). O potente sistema de travagem e o Porsche Side Impact Protection System (POSIP, pág. 77) oferecem um nível elevado de segurança. No interior, estofos em pele, bancos de conforto com função de memória para o condutor, o sistema Porsche Communication Management (PCM, pág. 83) com ecrã táctil de 6,5" e módulo de navegação bem como o sistema de som BOSE® Surround.

O visual: as características mais marcantes são a carroçaria vinicamente desportiva, as exclusivas jantes Turbo II de 19" e os grupos ópticos traseiros com tecnologia LED. A lista do equipamento de série inclui ainda faróis bi-xénon e luzes diurnas em LEDs.

Os principais equipamentos personalizados.

- Luz de curva dinâmica
- Transmissão Porsche Doppelkupplung de 7 velocidades (PDK, pág. 72)

¹ Em comparação com o modelo anterior.

² Todos os valores de consumo e emissões são específicos dos modelos e foram determinados de acordo com o procedimento de medição da norma Euro 5 no Novo Ciclo Europeu de Condução, ver página 93.



O 911 Turbo S.

Contentamento não é uma opção. Parar é impensável. A viagem continua. Cada vez mais longe. Nunca tenso. Sempre com a maior naturalidade, sempre a olhar em frente.

O equipamento de série.

Graças ao comando das válvulas orientado para o desempenho e ao aumento da pressão máxima do turbo para 1,2 bar, o motor Boxer de 3,8 litros debita 390 kW (530 CV) entre as 6250 rpm e as 6750 rpm. Binário máximo: 700 Nm entre as 2100 rpm e as 4250 rpm, ou seja, mais 30 CV e mais 50 Nm do que no 911 Turbo. Graças a tecnologias eficientes, como DFI (pág. 73), turbinas de geometria variável (VTG, pág. 74), VarioCam Plus (pág. 73) e ao colector de expansão do ar de admissão (pág. 74), os consumos e as emissões de CO₂ registam valores igualmente baixos face a solicitações semelhantes.

Com a combinação, de série, da caixa PDK (pág. 72) e do pacote Sport Chrono Turbo com apoios dinâmicos do motor (pág. 75), o 911 Turbo S atinge a marca dos 100 km em apenas 3,3 segundos – o melhor valor alguma vez registado para um veículo de série da Porsche. Dos 0 aos 200 km/h: 10,8 segundos. A velocidade máxima é de 315 km/h. Também a dinâmica de condução foi aumenta-

da, entre outras coisas, graças ao Porsche Torque Vectoring (PTV, pág. 81) com bloqueio mecânico transversal do diferencial traseiro.

Mais potência requer mais segurança: Por exemplo, com o sistema Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, pág. 79) e a luz de curva dinâmica.

As jantes forjadas RS Spyder de 19", extremamente leves e provenientes do desporto automóvel, também fazem parte do equipamento de série.

No interior reencontramos os elevados padrões de potência: Volante desportivo de 3 raios com teclas de comando. Bancos desportivos adaptativos, carregador de 6 CD/DVD integrado no PCM, Tempostat, estofos em pele bicolor preto/creme ou preto/azul titânio, bem como o pára-brisas com faixa cinzenta.

Os principais equipamentos personalizados.

- Sistema ParkAssistent
- HomeLink® (sistema de abertura do portão da garagem com programação livre)
- Tecto de abrir/inclinar eléctrico
- Estofos em pele em várias cores e pacotes
- Aquecimento dos bancos
- Ventilação dos bancos





O 911 Turbo Cabriolet.

O princípio do 911 Turbo pode ser interpretado de várias formas. Mas, no fundo, resume-se sempre apenas a uma coisa: eficiência. Neste caso, completada pelo prazer intenso de uma condução «aberta».

O equipamento de série.

A propulsão está a cargo do motor Boxer de 6 cilindros com uma cilindrada aumentada de 3,8 litros e 368 kW (500 CV) entre as 6000 e 6500 rpm. Binário máximo: 650 Nm. Resultado: mais potência com consumos reduzidos até 16% e emissões de CO₂ inferiores até 18%.^{1,2} O motivo: tecnologias como o sistema de injeção directa de gasolina (DFI, pág. 73), VarioCam Plus (pág. 73), turbinas de geometria variável (VTG, pág. 74) ou o colector de expansão do ar de admissão (pág. 74). Com caixa manual de 6 velocidades, o 911 Turbo Cabriolet acelera dos 0 aos 100 km/h em apenas 3,8 segundos. Velocidade máxima: 312 km/h. O sistema de tracção integral Porsche Traction Management (PTM, pág. 75) fornece a tracção necessária. O sistema Porsche Active Suspension Management (PASM, pág. 74) com a carroçaria rebaixada em 10 mm, face ao 911 Cabriolet.

Quanto à segurança: a rigidez de torção e flexão da carroçaria é exemplar. O 911 Turbo Cabriolet dispõe de airbags de grandes

dimensões para o condutor e o passageiro, bem como do sistema de protecção contra impactos laterais Porsche Side Impact Protection System (POSIP, pág. 77). Dos equipamentos de segurança fazem igualmente parte o Porsche Stability Management (PSM, pág. 80) bem como um eficaz sistema de protecção anti-capotamento.

A capota de lona reduz o peso onde faz mais sentido, ajudando a manter o centro de gravidade baixo. A capota abre e fecha em cerca de 20 segundos, mesmo em andamento até uma velocidade de cerca de 50 km/h.

E naturalmente não falta o conforto. Estofos em pele, bancos de conforto com função de memória para o condutor ou o Porsche Communication Management (PCM, pág. 83) com ecrã táctil 6,5" e módulo de navegação.

Os principais equipamentos personalizados.

- Transmissão Porsche Doppelkupplung de 7 velocidades (PDK, pág. 72)
- Porsche Torque Vectoring (PTV, pág. 81)

¹ Em comparação com o modelo anterior.
² Todos os valores de consumo e emissões são específicos dos modelos e foram determinados de acordo com o procedimento de medição da norma Euro 5 no Novo Ciclo Europeu de Condução, ver página 93.



O 911 Turbo S Cabriolet.

Sobretudo em tempos turbulentos muitos procuram um porto seguro. Mas tal não implica que se esconda do mundo. Ou deixe de apanhar ar fresco.

O equipamento de série.

O Motor: O motor Boxer de 3,8 litros debita 390 kW (530 CV), Com caixa PDK (pág. 72) e pacote Sport Chrono Turbo incluindo apoios dinâmicos do motor (pág. 75), o 911 Turbo S Cabriolet precisa de apenas 3,4 segundos para acelerar dos 0 aos 100 km/h. A velocidade máxima é de 315 km/h. O sistema activo de tracção integral Porsche Traction Management (PTM, pág. 75) garante uma excelente tracção e dinâmica de condução. O sistema Porsche Torque Vectoring (PTV, pág. 81) proporciona um aumento dinâmico. O sistema assegura ainda uma distribuição variável do binário do motor pelas rodas traseiras. As jantes forjadas RS Spyder de 19", com fixação central, reduzem as massas não suspensas.

A estabilidade e a segurança de condução são garantidas pelos sistemas Porsche Stability Management (PSM, pág. 80) e Porsche Active Suspension Management (PASM, pág. 74) e complementadas pelo poderoso sistema de travões Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, pág. 79). Os airbags de

grandes dimensões do condutor e passageiro dianteiro, bem como o sistema de protecção contra impactos laterais Porsche Side Impact Protection System (POSIP, pág. 77) oferecem protecção. O pacote de segurança é ainda complementado com o eficaz sistema de protecção anti-capotamento e os reforços incorporados nas colunas A.

A capota totalmente automática é leve e estável. O óculo traseiro é fabricado em vidro com sistema de aquecimento e é à prova de riscos, o que garante uma boa visibilidade para a retaguarda.

Garantia de máximo conforto e de um excelente som: o sistema Porsche Communication Management (PCM, pág. 83) com carregador de 6 CD/DVD, módulo de navegação e ecrã táctil de 6,5", bem como o sistema de som BOSE® Surround Sound. E ainda os bancos desportivos adaptativos e o Tempostat.

Os principais equipamentos personalizados.

- Sistema ParkAssist
- HomeLink® (sistema de abertura do portão da garagem com programação livre)
- Hardtop
- Estofos em pele em várias cores e pacotes

O 911 GT3.

Desenvolvido por engenheiros do desporto automóvel. Com dedicação. E com paixão pela tecnologia: o sistema VarioCam aperfeiçoado (pág. 73), o Porsche Stability Management (PSM, pág. 80) bem como jantes leves com fixação central são fornecidos, pela primeira vez, de série. Além destes equipamentos, estão disponíveis opcionais inovadores como os apoios dinâmicos do motor (pág. 75) ou o sistema de elevação do eixo dianteiro (pág. 76).

O equipamento de série.

O Motor: 6 cilindros com disposição Boxer e 3,8 litros de cilindrada e o sistema VarioCam aperfeiçoado. Para ainda mais potência e binário com consumos comparáveis aos do modelo anterior. Resultado: 320 kW (435 CV) às 7600 rpm. O regime de rotações máximo é de 8500 rpm. O binário máximo: 430 Nm às 6250 rpm. A caixa manual de 6 velocidades transfere a potência para o asfalto. As prestações: 4,1 segundos dos 0 aos 100 km/h e o ponteiro do velocímetro só pára aos 312 km/h. O chassi com molas de aço e com o sistema Porsche Active Suspension Management (PASM, pág. 74) tem uma afinação desportiva. Face aos modelos 911 Carrera, a carroçaria está rebaixada em 30 mm.

O 911 GT3 calça jantes GTR de 19" com fixação central. Os pneus desportivos autorizados para circulação em vias públicas¹ garantem a força de aderência adequada. Tudo no 911 GT3 foi concebido com base no princípio de construção de baixo peso. A prova é a sua relação específica de peso/potência de 3,2 kg/CV.

Sem compromissos. Mesmo no que toca à segurança. Travões poderosíssimos obtêm excelentes valores de desaceleração e de resistência à fadiga. O interior revela uma orientação clara: o condutor. Todas as funções encontram-se exactamente onde o condutor as espera. O aro do volante, o punho da alavanca de mudanças e do travão de mão, bem como as partes centrais dos dois bancos desportivos estão revestidos a Alcântara, garantindo uma boa aderência. Os bancos desportivos proporcionam um apoio lateral firme, mesmo nas curvas mais rápidas. Além disso, há a bordo um climatizador automático e o sistema áudio CDR-30.

Os principais equipamentos personalizados.

- Pacote Clubsport (pág. 83)
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, pág. 79)

¹ Devido ao baixo relevo dos pneus existe risco acrescido de aquaplanagem em piso molhado.





O 911 GT3 RS.

A ideia: aproximar o 911 GT3 ainda mais da realidade dos circuitos fechados. O resultado é tempos cronometrados que surpreendem até os nossos engenheiros.

O equipamento de série.

A base: um agregado proveniente do mundo do automobilismo. Um motor Boxer de 6 cilindros, agora com uma cilindrada de 3,8 litros e um silenciador em titânio.

Os factos: 331 kW (450 CV) às 7900 rpm. Binário máximo: 430 Nm às 6750 rpm. A velocidade de rotação atinge o seu limite só às 8500 rpm. A transmissão? Manual. 6 velocidades. Passagens de caixa curtas. Elevada precisão. O 911 GT3 RS cumpre o sprint dos 0 aos 100 km/h em apenas 4,0 segundos. Velocidade máxima: 310 km/h.

O 911 GT3 RS dispõe da suspensão activa Porsche Active Suspension Management (PASM, pág. 74), bem como de apoios dinâmicos do motor (pág. 75) e o sistema de estabilização dinâmica Porsche Stability Management (PSM, pág. 80).

A altura, o ângulo de camber e o ângulo de convergência, bem como os estabilizadores nos eixos dianteiro e traseiro podem ser ajustados individualmente para a utilização em circuito fechado. Além disso, os braços transversais

do eixo traseiro estão divididos. Deste modo, é possível ajustar o ângulo de camber com precisão ainda maior às exigências do desporto automóvel. Prestações dinâmicas excepcionais garantem as jantes GT3 de 19" com fixação central e pneus desportivos.¹

No interior domina um ambiente próprio do desporto automóvel. Sobretudo com o pacote Clubsport incluindo barras anti-capotamento, bacquetes desportivas de baixo peso e painéis das portas com laços de abertura.

A carroçaria do 911 GT3 RS é mais larga 44 mm no eixo traseiro e também 26 mm mais larga no eixo dianteiro, face ao 911 GT3. Deste modo, dispõe de vias mais largas e oferece uma estabilidade de oscilação maior. À frente as vias mais largas optimizam a entrada em curva. Características visuais do 911 GT3 RS: a combinação de cores exclusiva. E naturalmente o spoiler traseiro fixo com as superfícies revestidas a carbono.

Os principais equipamentos personalizados.

- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, pág. 79)
- Sistema de elevação do eixo dianteiro (pág. 76)

¹ Devido ao baixo relevo dos pneus existe risco acrescido de aquaplanagem em piso molhado.



O Cayman.

Um desportivo rigoroso. Enérgico. Irreverente. Que só segue um caminho: o seu. E que o percorre de forma mais determinada do que nunca.

O equipamento de série.

A propulsão é efectuada pelo motor Boxer de 2,9 litros com 195 kW (265 CV) às 7200 rpm. O motor está montado em posição central, 30 cm atrás do condutor e poucos centímetros acima da estrada. O baixo centro de gravidade oferece uma enorme agilidade e dinâmica em curva. Em comparação com o modelo anterior, a PDK opcional permitiu reduzir o consumo de combustível até 10% e as emissões de CO₂ até 12%.¹ As prestações: apenas 5,8 segundos para cumprir o sprint dos 0 aos 100 km/h. A velocidade máxima: 265 km/h. A passagem de mudanças é efectuada através de uma caixa manual de 6 velocidades. O sistema de estabilização dinâmica Porsche Stability Management (PSM, pág. 80) proporciona uma sensação de condução ainda mais segura. Para uma elevada segurança passiva: airbags para o condutor e o passageiro, bem como o sistema Porsche Side Impact Protection System (POSIP, pág. 77).

A condizer com o carácter desportivo inconventional: o design. O Cayman dispõe de faróis de

halogéneo com luzes de posição em LED. Tipicamente Coupé: A ausência do pilar B. Os faróis LED na secção traseira integram-se, de forma harmoniosa, no design marcadamente dinâmico. O ímpeto por um carácter vincadamente desportivo sente-se também quando se olha para o interior. Todas as funções importantes são de utilização intuitiva, sobretudo as do sistema áudio CDR-30. Também na versatilidade no dia-a-dia não cria qualquer compromisso. Duas bagageiras oferecem um volume total de 410 litros. A grande porta traseira permite carregar confortavelmente a bagageira.

Os principais equipamentos personalizados.

- Faróis bi-xénon com luz de curva dinâmica e luzes diurnas com tecnologia LED
- Transmissão Porsche Doppelkupplung de 7 velocidades (PDK, pág. 72)
- Pacote Sport Chrono ou Sport Chrono Plus (pág. 82)
- Jantes em dimensões até 19"
- Bloqueio transversal mecânico do diferencial traseiro
- Porsche Active Suspension Management (PASM, pág. 74) incluindo rebaixamento de 10 mm (pág. 74)

¹ Todos os valores de consumo foram determinados de acordo com o procedimento de medição da norma Euro 5 no Novo Ciclo Europeu de Condução (NEDC), ver pág. 93.



O Cayman S.

Ele segue o seu caminho de forma ainda mais decidida. O seu carácter tempestuoso segue o seu ímpeto de potência.

O equipamento de série.

A propulsão decidida está a cargo do motor Boxer de 6 cilindros em posição central, com 3,4 litros de cilindrada e sistema de injeção directa de gasolina (DFI, pág. 73) e VarioCam Plus (pág. 73). O sistema aumenta o binário em regimes baixos de rotação e aumenta a potência em regimes elevados de rotação. Resultado: 235 kW (320 CV). O binário máximo é de 370 Nm. Graças à transmissão PDK opcional, foi possível reduzir até 15% o consumo de combustível e até 16% as emissões de CO₂.¹

Resultado: o Cayman S acelera em escassos 5,2 segundos dos 0 aos 100 km/h. A propulsão termina apenas aos 277 km/h. A potência é transmitida à estrada através de uma precisa caixa manual de 6 velocidades.

Mas também é necessário controlar tanto ímpeto. Esta tarefa é da responsabilidade do sistema de travagem optimizado com as pinças de alumínio de tipo monobloco com 4 êmbolos, pintadas a vermelho, por trás das jantes de 18" com design desportivo. Os airbags para o condutor e o passageiro,

bem como o Porsche Side Impact Protection System (POSIP, pág. 77) com airbags para a cabeça e para o tórax também não podiam faltar. O sistema de estabilização dinâmica Porsche Stability Management (PSM, pág. 80) confere uma maior segurança.

Uma característica do Cayman S é o spoiler dianteiro pintado na cor da carroçaria e a ponteira de escape dupla em aço inoxidável.

Os principais equipamentos personalizados.

- Faróis bi-xénon com luz de curva dinâmica e luzes diurnas com tecnologia LED
- Transmissão Porsche Doppelkupplung de 7 velocidades (PDK, pág. 72)
- Pacote Sport Chrono ou Sport Chrono Plus (pág. 82)
- Jantes em dimensões até 19"
- Bloqueio transversal mecânico do diferencial traseiro
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, pág. 79)
- Porsche Active Suspension Management (PASM, pág. 74) incluindo rebaixamento de 10 mm
- Climatizador automático
- Estofos em pele em várias cores e pacotes

¹ Todos os valores de consumo foram determinados de acordo com o procedimento de medição da norma Euro 5 no Novo Ciclo Europeu de Condução (NEDC), ver pág. 93.



O Boxster.

Um roadster na sua forma mais pura. Carácter desportivo. Construção de baixo peso. Agilidade. Prestações que se reflectem em todos os pormenores. Puro prazer de condução – com ou sem capota.

O equipamento de série.

O Boxster é propulsionado por um motor Boxer de 6 cilindros com 2,9 litros de cilindrada montado em posição central. A sua posição: central. A potência: 188 kW (255 CV) às 6400 rpm. Binário máximo: 290 Nm. Para prestações dinâmicas elevadas com consumos surpreendentemente baixos. A caixa manual de 6 velocidades está especialmente adaptada à elevada potência do motor. O Boxster acelera dos 0 aos 100 km/h em 5,9 segundos. Velocidade máxima: 263 km/h.

O sistema de estabilização dinâmica Porsche Stability Management (PSM, pág. 80), o Porsche Side Impact Protection System (POSIP, pág. 77), com airbags para a cabeça e para o tórax, ou o sistema de protecção anti-capotamento bipartido integrado garantem um nível de segurança elevado.

O interior está claramente orientado para o condutor. Os materiais qualidade superior. E como o sistema áudio CDR-30 ou o ar condicionado.

O visual constitui também um contributo decisivo para o carácter vincadamente desportivo do Boxster. Notáveis: Os faróis de halogéneo com luzes de posição em LED. Para um visual inconfundível. Na secção traseira, as luzes LED integram-se de forma harmoniosa no design expressivo da retaguarda. A ponteira de escape em aço inoxidável e os difusores pretos completam de forma impressionante o seu aspecto musculado.

Os espaços de arrumação pensados ao pormenor e as duas bagageiras trazem versatilidade ao Boxster no dia-a-dia.

Os principais equipamentos personalizados.

- Faróis bi-xénon com luz de curva dinâmica e luzes diurnas com tecnologia LED
- Transmissão Porsche Doppelkupplung de 7 velocidades (PDK, pág. 72)
- Pacote Sport Chrono ou Sport Chrono Plus (pág. 82)
- Jantes em dimensões até 19"
- Bloqueio transversal mecânico do diferencial traseiro
- Porsche Active Suspension Management (PASM, pág. 74) incluindo rebaixamento de 10 mm
- Climatizador automático
- Estofos em pele em várias cores e pacotes

O Boxster S.

Interpreta o conceito roadster de uma forma ainda mais atlética. De forma mais intensiva, e mais eficiente.

O equipamento de série.

A propulsão intransigente deriva do motor Boxer de 6 cilindros com uma cilindrada de 3,4 litros, montado em posição central. Uma potência de 228 kW (310 CV) às 6400 rpm. O binário máximo é de 360 Nm. O Boxster S cumpre o sprint dos 0 aos 100 km/h em apenas 5,3 segundos. A propulsão termina só aos 274 km/h. O motor dispõe de injeção directa de gasolina (DFI, pág. 73), garantindo mais potência e mais binário. Foi possível reduzir até 15% o consumo de combustível e até 16% as emissões de CO₂, por exemplo, em conjugação com a transmissão PDK opcional.¹ O chassi tem uma afinação desportiva. A caixa manual de 6 velocidades transmite a força para a estrada.

Responsável pela segurança: o sistema de estabilização dinâmica Porsche Stability Management (PSM, pág. 80), o Porsche Side Impact Protection System (POSIP, pág. 77) ou o sistema de protecção anti-capotamento bipartido, localizado por trás dos ocupantes.

No interior tudo se encontra exactamente onde o condutor o espera.

A intuitividade da operação é exemplar. Por exemplo, do ar condicionado ou do sistema áudio CDR-30. O Boxster S calça jantes de 18". Característico: o design das luzes, composto pelos faróis de halogéneo e as luzes de posição com tecnologia LED, bem como os faróis traseiros igualmente em LED. Igualmente expressivas: as entradas de ar pretas na secção dianteira e difusor traseiro, bem como as pinças vermelhas do potente sistema de travagem. Tal como a ponteira de escape dupla integrada a meio do pára-choques traseiro.

Os principais equipamentos personalizados.

- Faróis bi-xénon com luz de curva dinâmica e luzes diurnas com tecnologia LED
- Transmissão Porsche Doppelkupplung de 7 velocidades (PDK, pág. 72)
- Pacote Sport Chrono ou Sport Chrono Plus (pág. 82)
- Jantes em dimensões até 19"
- Bloqueio transversal mecânico do diferencial traseiro
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, pág. 79)
- Porsche Active Suspension Management (PASM, pág. 74) incluindo rebaixamento de 10 mm

¹ Todos os valores de consumo foram determinados de acordo com o procedimento de medição da norma Euro 5 no Novo Ciclo Europeu de Condução (NEDC), ver pág. 93.



O Boxster Spyder.

A essência daquilo que define um roadster: uma sensação de condução pura, autêntica, concentrada na estrada e o desejo do condutor de sentir a dinâmica. Por outras palavras, um roadster que liberta.

O equipamento de série.

O motor Boxer de 3,4 litros com potência aumentada excede em 10 CV os valores do motor do Boxster S, já por si impressionantes. 235 kW (320 CV) às 7200 rpm permitem uma aceleração ainda mais incondicional. O binário máximo é de 370 Nm às 4750 rpm. O sistema de injeção directa de gasolina (DFI, pág. 73) assegura uma eficiência e performance elevadas. O Boxster Spyder cumpre o sprint dos 0 aos 100 km/h em 5,1 segundos. A velocidade máxima: 267 km/h em condução descapotável. Com capota fechada: 200 km/h.

A transmissão da potência é efectuada através de uma caixa manual precisa de 6 velocidades. O chassi desportivo: rígido. A carroçaria foi rebaixada em 20 mm no eixo dianteiro e traseiro em comparação com o Boxster S. O bloqueio transversal do diferencial traseiro proporciona uma melhor tracção em pisos com diferentes coeficientes

de fricção e em aceleração acentuada à saída de curvas apertadas.

Inconfundível: a capota manual. Uma combinação dupla entre toldo e protecção contra intempéries, que permite reduzir o peso. Tal como as portas em alumínio ou o espaço interior reduzido. No total, são menos 80 kg na balança. Para uma relação peso/potência de cerca de 4,0 kg/CV, para o que também contribuem as bacquetas desportivas de baixo peso.

Inconfundível: a traseira extremamente desportiva com duas elevações poderosas.

Os principais equipamentos personalizados.

- Faróis bi-xénon com luz de curva dinâmica
- Transmissão Porsche Doppelkupplung de 7 velocidades (PDK, pág. 72)
- Pacote Sport Chrono ou Sport Chrono Plus (pág. 82)
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, pág. 79)
- Climatizador automático
- Estofos em pele em várias cores e pacotes
- Sistema áudio CDR-30
- Sistema Porsche Communication Management (PCM, pág. 83) com módulo de navegação
- Sound Package Plus





A tecnologia.

Motor do Cayenne S Hybrid

Accionamento Parallel Full Hybrid.

No novo Parallel Full Hybrid do novo Cayenne S Hybrid, o motor V6 sobrealimentado de 3,0 litros de cilindrada é apoiado por um motor eléctrico.

O motor sobrealimentado fornece um binário elevado já a baixos regimes de rotação. A potência em números: 245 kW (333 CV). O elevado binário de 440 Nm é disponibilizado entre as 3.000 e as 5.250 rpm e ajuda a uma condução económica em baixos regimes,

proporcionando ao mesmo tempo enormes reservas de potência. O motor eléctrico demonstra a sua potência máxima de 34 kW (47 CV) aos 288 V. As vantagens do motor síncrono com rotor interno: dimensões extremamente compactas e um elevado grau de eficiência. Para além disso, funciona também como motor de arranque e gerador.

No Parallel Full Hybrid, o motor eléctrico está directamente integrado no conjunto propulsor. O módulo híbrido situa-se entre o motor de combustão e a caixa

de velocidades. O motor de combustão é desacoplado ou acoplado através de uma embraiagem de corte especialmente desenvolvida.

A interacção complexa do motor de combustão, da embraiagem de corte, do motor eléctrico e da bateria é gerida pelo sistema electrónico de gestão do motor, que recebe todas as informações de condução e de energia e gere da melhor forma os dois accionamentos em qualquer situação de condução.

O motor eléctrico pode propulsionar o veículo de forma totalmente eléctrica a baixas velocidades e acelerações moderadas. Por exemplo, para atravessar uma zona residencial, praticamente sem emitir qualquer ruído. No entanto, também pode dar um «boost» suplementar, para acelerações desportivas, especialmente no arranque.

Quando o motor eléctrico se encontra no modo de gerador, também é possível aproveitar, ou seja, recuperar a energia de travagem para recarregar as baterias. Outra forma de poupar energia: o chamado «velejar» durante a condução, isto é, o rolar com o motor de combustão desligado. Deste modo, o Hybrid faz valer as suas vantagens também no trânsito extra-urbano, uma vez que muitos trajectos podem ser efectuados a rolar, sem qualquer tipo de accionamento.

Prestações extraordinárias aliadas a uma eficiência elevada, graças também à acção conjunta do Parallel Full Hybrid e da função Auto Start-Stop.

A bateria de níquel-metal-hídrido (NiMH) de alta voltagem do sistema é composta por 240 células e alimenta o motor eléctrico, permitindo assim deslocações curtas em modo totalmente eléctrico. A bateria possui dimensões com-

compactas e está montada debaixo do piso da bagageira. As dimensões: 426 x 925 x 286 mm. O peso: cerca de 80 kg. A bateria é isenta de manutenção durante toda a sua vida útil. Um sistema especial de gestão da bateria com sistema de refrigeração integrado mantém a temperatura da bateria constante, protegendo a bateria contra o sobreaquecimento. Ao mesmo tempo, monitoriza as operações de carga e descarga. Resultado: a bateria é poupada, mantendo a vocação para uma utilização diária.

Os sistemas que dependem normalmente do funcionamento do motor de combustão, ou seja, o climatizador automático, a direcção assistida e o assistente de travagem são accionados de forma totalmente eléctrica no novo Cayenne S Hybrid. Deste modo, são independentes do motor de combustão e também estão disponíveis no modo de condução eléctrica ou ao «velejar» com o motor de combustão desligado.



Parallel-Full-Hybrid



1. Acomplemento de corte
2. Caixa protectora
3. Motor eléctrico

Módulo híbrido

Transmissão Porsche Doppelkupplung (PDK).

A transmissão PDK permite realizar passagens de mudanças em milésimos de segundos e sem interrupção da transmissão da potência. A PDK dispõe de 7 velocidades. As seis primeiras velocidades destinam-se à condução desportiva – a velocidade máxima é atingida na 6.ª velocidade. A 7.ª velocidade destina-se à marcha mais longa, permitindo reduzir ainda mais os valores de consumo. A PDK é composta por duas transmissões integradas numa só caixa. Duas engrenagens exigem duas embraiagens – tratando-se neste caso de embraiagens húmidas lubrificadas em banho de óleo.

Esta embraiagem dupla une as duas engrenagens de comando de rotação através de dois veios de transmissão separados (o veio de transmissão 1 corre alternadamente no veio de transmissão 2 perfurado por união de força com o motor). Deste modo, o fluxo de força do motor desloca-se apenas por uma engrenagem de comando de rotação e uma embraiagem, encontrando-se a velocidade seguinte previamente accionada na segunda engrenagem de comando de rotação. Na passagem de mudanças já não se engata, por conseguinte, as mudanças, verificando-se a abertura de uma embraiagem e, em simultâneo, o fecho da outra.

As vantagens são valores de aceleração melhorados e, simultanea-

mente, um conforto de condução superior, bem como uma redução considerável do consumo.

Caixa Tiptronic S de 8 velocidades.

Os novos modelos Cayenne podem dispor da caixa Tiptronic S de 8 velocidades. A característica principal: o escalonamento mais longo das velocidades. A 1.ª velocidade permite uma boa aceleração no arranque, bem como uma boa capacidade de subida e tracção na condução fora de estrada. A velocidade máxima é alcançada em 6.ª. As outras duas velocidades, servem para reduzir as rotações a velocidades elevadas.

O condutor tem a possibilidade de influenciar o comportamento de engrenagem da Tiptronic S através dos pedais do acelerador e do travão. Um estilo de condução dinâmico leva a passagens de caixa mais dinâmicas, do mesmo modo que uma condução contida e defensiva resulta em passagens de caixa económicas pela Tiptronic S. Nas travagens, o sistema reage de forma semelhante: no caso de travagens fortes, a Tiptronic S selecciona a velocidade imediatamente inferior. Para garantir uma pressão de óleo suficiente na caixa de velocidades, tal como é necessária, por exemplo, para transmitir os elevados binários nos regimes inferiores de rotação, é utilizada adicionalmente uma bomba de óleo eléctrica.

Injecção directa de gasolina (DFI).

Directa, precisa ao milésimo de segundo, exacta. E com uma pressão de 120 a 140 bar – o conceito do sistema de injecção directa de gasolina (Direct Fuel Injection – DFI). Para uma carburação e combustão optimizadas, directamente na câmara de combustão. O combustível é pulverizado de forma homogénea, permitindo misturar-se de forma mais eficaz com o ar.

A carburação directa no cilindro melhora o arrefecimento interior da câmara de combustão. A taxa de compressão melhorada, que se obtém desta forma, resulta numa potência acrescida e numa melhoria do grau de eficiência dos motores, já que a quantidade necessária de gasolina é ajustada com precisão através do tempo e da pressão de injecção. O resultado é potência elevada e binário elevado. Menor consumo e emissões de CO₂ reduzidas face aos modelos anteriores.

VarioCam/VarioCam Plus.

O VarioCam Plus regula a árvore de cames de admissão (VarioCam) em função das rotações e da carga do motor e controla adicio-

nalmente o curso das válvulas de admissão (VarioCam Plus), para obter uma maior suavidade de funcionamento aliada a uma redução do consumo de combustível e das emissões de escape, bem como e para valores de potência e binário elevados. O conceito de motor tipo 2 em 1 adapta-se às diferentes exigências de prestação. A mudança ocorre imperceptivelmente. Resultado: aceleração espontânea e uma grande suavidade de marcha.

Os motores dos modelos 911 GT3 dispõe do sistema VarioCam aperfeiçoado. O sistema não só regula a árvore de cames de admissão em função do binário e da carga do motor, mas também a árvore de cames de escape. Para uma potência e um binário ainda maiores.



Injecção directa de gasolina (Direct Fuel Injection – DFI)



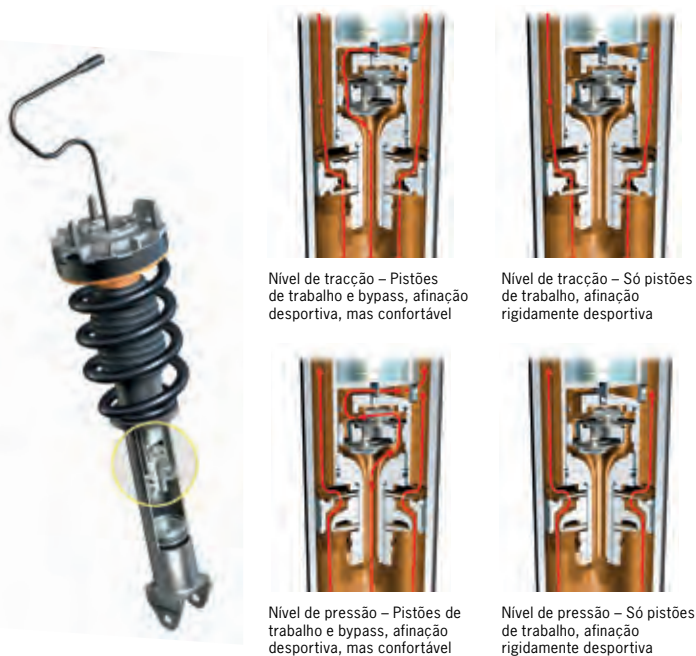
VarioCam Plus

Turbinas de geometria variável (VTG).

Uma tecnologia utilizada pela Porsche pela primeira vez de série em motores a gasolina, nomeadamente no 911 Turbo (série 997). Ao contrário de um turbocompressor, os gases de escape admitidos são direccionados para a turbina através de pás móveis comandadas electronicamente. O ângulo das pás móveis é ajustável, sendo possível alterar a velocidade de fluxo dos gases de escape e, logo, o impulso sobre a turbina. Deste modo, é possível obter do turbocompressor uma elevada potência, mesmo nos

regimes de rotação mais baixos do motor, com baixo fluxo de gases de escape, sendo alcançada uma pressão do turbo superior, um excelente enchimento dos cilindros e mais binário.

A curva do binário começa a subir mais cedo, mantendo o binário elevado durante um período prolongado e de forma constante. O resultado é um tempo de resposta melhorado e uma propulsão enorme, deixando de existir o chamado «turbo lag».



Nível de tracção – Pistões de trabalho e bypass, afinação desportiva, mas confortável

Nível de tracção – Só pistões de trabalho, afinação rigidamente desportiva

Nível de pressão – Pistões de trabalho e bypass, afinação desportiva, mas confortável

Nível de pressão – Só pistões de trabalho, afinação rigidamente desportiva

Porsche Active Suspension Management (PASM) no exemplo do Porsche 911 Carrera

Colector de expansão do ar de admissão.

No sistema de admissão de ressonância clássico aplica-se o princípio: mais ar, mais potência. O sistema de colector de expansão inverte completamente este princípio. Em vez da fase de compressão, é aproveitada a fase de expansão, dado que o ar arrefece durante a expansão. Consequência: a mistura na câmara de combustão está mais fresca permitindo uma ignição otimizada. Porém, com a expansão acaba por entrar menos ar no cilindro. A menor quantidade de ar é compensada pelo aumento da pressão dos turbocompressores.

O resultado é uma melhoria do grau de eficiência do motor e um incremento da potência, bem como um consumo mais baixo a elevadas rotações e cargas do motor.

Porsche Active Suspension Management (PASM).

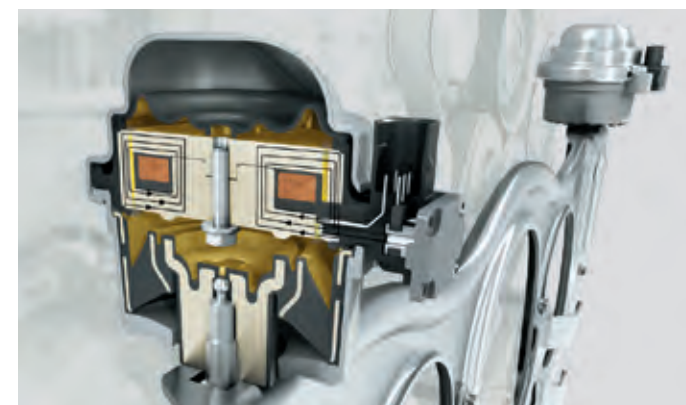
A regulação electrónica dos amortecedores permite ajustar de forma activa e contínua a força de amortecimento em cada roda, de acordo com o tipo e a situação de condução.

Premindo um botão, o condutor pode optar entre dois programas básicos (Normal e Sport). Nos modelos Panamera (Comfort, Sport ou Sport Plus) e nos modelos Cayenne (Comfort, Normal ou Sport) até pode optar entre três modos. Conforme o modo seleccionado e de acordo com as condições de rodagem detectadas, o sistema selecciona automaticamente a força de amortecimento ideal dentro das curvas características.

Porsche Traction Management (PTM).

A tracção integral activa PTM garante uma elevada tracção e excelentes prestações dinâmicas. No Panamera 4, 4S e Turbo nos modelos 911 Carrera 4 e 911 Turbo, bem como no Cayenne, Cayenne S e Cayenne Turbo, este sistema regula a distribuição da força propulsora ao eixo dianteiro através de um acoplamento de lamelas de comando electrónico.

A monitorização permanente das condições de rodagem permite que o PTM assegure, em todas as situações de condução, a distribuição de força ideal. Para uma excelente propulsão em rectas longas, curvas apertadas bem como em piso molhado ou com neve.



Apoios dinâmicos do motor

O novo Cayenne S Hybrid e o novo Cayenne Diesel dispõem de tracção integral permanente com diferencial central autoblocante. Em condições normais, 60% da força propulsora é enviada ao eixo traseiro e 40% ao eixo dianteiro. Se uma roda de um eixo começar a patinar, o diferencial central autoblocante transfere a força propulsora automaticamente para o eixo com melhor tracção.

Adicionalmente, o sistema PTM no Cayenne Diesel e o Cayenne S Hybrid dispõe de distribuição variável do impulso propulsor no eixo traseiro, para uma maior precisão de direcção e uma melhor dinâmica de condução. Numa condução desportiva, ao guinar o volante, a roda do lado interior da curva é ligeiramente travada, permitindo um impulso de rotação acrescido na direcção da guinada.

Resultado: uma sensação de direcção mais directa e dinâmica.

Apoios dinâmicos do motor.

Os apoios dinâmicos do motor são opcionais para os modelos 911 Turbo bem como para o 911 GT3 e fazem parte do equipamento de série dos modelos 911 Turbo S e do 911 GT3 RS. Esta tecnologia foi desenvolvida integralmente pela Porsche e consiste num sistema electrónico para minimizar as oscilações e vibrações perceptíveis de todo o grupo motopropulsor, especialmente do motor.

O motor dos modelos 911 está fixado à parte traseira da carroçaria através de dois apoios. Se entrar com o seu Porsche de forma dinâmica numa curva, o veículo

segue o movimento do volante. Excepto a massa do motor num momento inicial. Resultado: Regista-se uma deslocação da traseira do veículo sobre o eixo traseiro, desfasada no tempo, para o exterior, devido às forças de inércia da massa do motor ao entrar na curva.

Os apoios dinâmicos do motor minimizam este efeito: o ângulo da direcção, os valores de aceleração longitudinal e transversal são monitorizados permanentemente por sensores. Consoante o estilo

de condução e as propriedades do piso ocorre uma alteração automática das características de ambos os apoios do motor. Tal é possível por meio de um líquido magnetizável (magnetoreológico) e um campo magnético criado electricamente. As partículas magnetizáveis ajustam-se. A viscosidade do líquido altera-se. Tal como a rigidez e a capacidade de amortecimento dos apoios do motor: mais suave para um conforto acrescido e menos vibração em condução normal. Mais duros para uma sensa-

ção de condução mais directa num estilo de condução mais desportivo.

Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC).

O sistema de regulação do chassi Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) permite otimizar ainda mais a estabilidade dinâmica e o comportamento de condução.

O PDCC é um sistema de estabilização activa das oscilações da carroçaria, que detecta e reduz consideravelmente as oscilações laterais do veículo em curvas ou em percursos sinuosos. Além disso, reduz as trepidações do veículo em pisos irregulares. Tudo isto é conseguido através dos estabilizadores activos montados em ambos os eixos e que, de acordo com os movimentos do volante e a aceleração transversal, produzem forças adequadas de compensação que evitam as oscilações laterais do veículo.

Em suma, O sistema PDCC oferece uma agilidade elevada de condução a qualquer velocidade, um comportamento excelente ao entrar nas curvas e alternâncias de carga equilibradas. O desempenho dinâmico, a tracção e o conforto de condução são novamente melhorados.

Sistema de elevação do eixo dianteiro.

Lancis, rampas e entradas de garagem eram até agora desafios difíceis para veículos desportivos como os modelos 911 GT3, que dispõem de uma reduzida altura ao solo. Exacto, eram. Agora, perante o risco de o veículo tocar no chão, é possível elevar a parte dianteira em 30 mm. Através de um compressor é gerado ar comprimido, que eleva os amortecedores dianteiros do PASM (pág. 74).

O sistema de elevação é activado ou desactivado através de um botão na consola central.¹ Com o veículo parado ou até uma velocidade de cerca de 50 km/h.

Segurança activa e passiva.

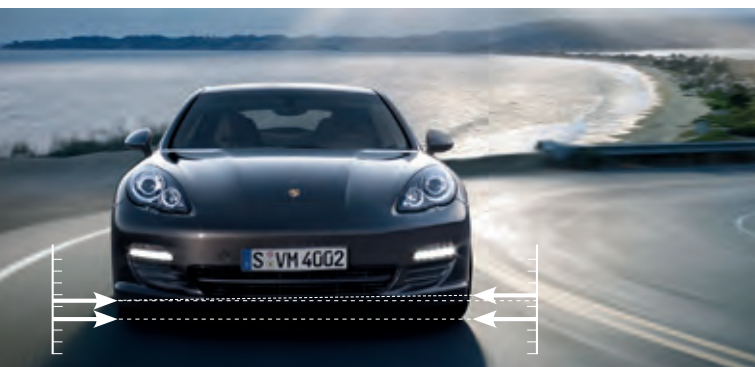
A estrutura reforçada oferece uma elevada protecção em caso de colisão e o habitáculo é extremamente resistente.

Todos os modelos estão dotados de tecnologia de airbags altamente eficiente: airbags de grandes dimensões para o condutor e passageiro da frente que, consoante a gravidade e o tipo de acidente (por exemplo, frontal ou transversal dianteiro), são accionados em duas etapas. Exclusivo dos modelos Panamera: os airbags para os joelhos do condutor e do passageiro dianteiro.

Igualmente de série em todos os modelos Porsche: faz igualmente parte do equipamento de série. O sistema de protecção contra

impactos laterais está integrado nas portas. Nos apoios laterais dos bancos dianteiros está integrado um airbag para o tórax e nos painéis das portas um airbag para a cabeça. No POSIP tanto dos modelos Cayenne como dos modelos Panamera, as funções dos airbags para a cabeça são assumidas pelos airbags de cortina, que vão desde o pilar A ao pilar C. Nos modelos Panamera, os airbags para o tórax foram substituídos à frente por airbags laterais de duas câmaras para a zona da bacia e das costelas. A título opcional, encontram-se disponíveis para os modelos Panamera e os novos modelos Cayenne airbags laterais para os passageiros traseiros.

¹ Com o veículo imobilizado, o sistema de elevação deve ser colocado na posição rebaixada, visto que a pressão só está disponível durante um período limitado.



Condução rápida em curvas de um Panamera S sem PDCC (imagem ilustrativa)



Condução rápida em curvas de um Panamera Turbo com PDCC (imagem ilustrativa)



Faróis Bi-Xénon incluindo o sistema Porsche Dynamic Light (PDLS).

Os faróis principais bi-xénon com faróis suplementares de longo alcance de halogéneo, sistema de limpeza dos faróis e regulação automática e dinâmica da amplitude do feixe luminoso oferecem uma iluminação homogénea da estrada, tanto com os médios como com os máximos. A luz de curva dinâmica vira os faróis principais em função do ângulo da direcção e da velocidade de circulação na curva. Para além disso, o PDLS adapta a distribuição da luz à velocidade. As luzes para condições climatéricas adversas são activadas juntamente com as luzes de nevoeiro traseiro.



Faróis Bi-Xénon incluindo o sistema Porsche Dynamic Light System (PDLS) no novo Cayenne Turbo.

Resultado: segurança aumentada – não só à noite e nas curvas.

Controlo da velocidade de cruzeiro.

Este controlo está disponível como opcional para os modelos Panamera e Cayenne e controla a velocidade em função da distância sobre o condutor da frente. Como funciona? Um sensor radar situado na entrada de ar na parte central da frente monitoriza uma área até 200 m da faixa de rodagem à sua frente. Quando ajusta uma determinada velocidade e se aproxima de um automóvel que circula à sua frente a uma velocidade inferior, o sensor radar detecta esse automóvel.

O sistema reduz então a velocidade do seu automóvel através da desaceleração ou de uma ligeira travagem até ao máximo de 3,5 m/s², até que fique à distância previamente definida. As operações de travagem mais fortes têm de ser realizadas pelo próprio condutor. O seu automóvel passa a circular a uma velocidade reduzida atrás do automóvel à sua frente. Caso o condutor à sua frente continue a travar, o controlo activo da velocidade de cruzeiro (Active Cruise Control – ACC) continua a reduzir a velocidade, mesmo até à imobilização. Para arrancar após uma paragem automática deverá accionar a alavanca de comando ou carregar no pedal do acelerador.

Caso a sua faixa de rodagem volte a ficar livre, o automóvel acelera até retomar a velocidade inicialmente ajustada.

Se detectar uma redução da distância do veículo da frente, o sistema coloca os travões em alerta para aumentar a segurança.

Assistente de mudança de faixa (SWA).

O assistente de mudança de faixa (SWA), disponível opcionalmente para os novos modelos Cayenne,

monitoriza através de sensores de radar a área lateral do veículo e o ângulo morto. A partir de uma velocidade de 30 km/h, o sistema alerta o condutor, através de um sinal óptico nos retrovisores exteriores, para a presença de veículos que se aproximam rapidamente de trás ou que se encontram no ângulo morto. Sobretudo em auto-estrada, o assistente de mudança de faixa contribui para um maior conforto. Contudo não intervém na condução e pode ser desligado em qualquer altura.



Assistente de mudança de faixa no novo Cayenne

Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

O sistema de travões em cerâmica PCCB, com provas dadas nas competições de automobilismo, está dotado de discos dos travões de grandes dimensões, para uma elevada eficiência de travagem. A vantagem principal é a redução de peso de cerca de 50% face a discos comparáveis de fundição cinzenta. Isto traduz-se em redução das massas não suspensas e rotativas e, conseqüentemente, numa maior aderência e num poder de travagem e agilidade aumentados. Tal como numa excelente resistência ao sobreaquecimento devido a valores de fricção permanentemente elevados.



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) no Panamera 4S

Porsche Stability Management (PSM).

O sistema PSM é um sistema automático de controlo da estabilidade em condições extremas de uma condução dinâmica. Os sensores detectam permanentemente o sentido da marcha, a velocidade de circulação, aceleração de deriva e a aceleração transversal do veículo. Com base nestes valores, o PSM calcula a direcção de marcha efectiva. Se esta se desviar da trajectória desejada, o PSM enceta travagens criteriosas de cada uma das rodas.

O sistema PSM melhora a tracção ao acelerar sobre pisos irregulares graças às funções ABD (diferencial automático dos travões) e ASR (controlo da tracção). Para uma sensação de condução activa pura, é possível desactivar o PSM, que permanece activo em segundo plano.

Duas funções adicionais do PSM (excepção: os modelos 911 GT3): a pré-carga do sistema de travagem, para obter a máxima potência de travagem ainda mais rapidamente. E o sistema de assistência à travagem, para obter a máxima desaceleração numa travagem de emergência.

Ademais, nos modelos Panamera e Cayenne, o PSM controla a estabilidade do conjunto veículo reboque.

Nos modelos 911 GT3, o PSM inclui, para além do sistema anti-bloqueio dos travões (ABS), sistemas de regulação automáticos: o Stability Control (SC) e o Traction Control (TC). Uma característica particular do PSM dos modelos 911 GT3: as intervenções de regulação destes dois sistemas ocorrem mais tarde e podem ser totalmente desligados em dois níveis. Para uma condução mais desportiva, por exemplo, num circuito fechado.

Porsche Torque Vectoring (PTV) Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus).

O PTV, com bloqueio transversal mecânico do diferencial traseiro, e o PTV Plus, com bloqueio transversal electrónico do diferencial, e a distribuição variável do impulso propulsor nas rodas traseiras são sistemas que aumentam a dinâmica e a estabilidade de condução. O PTV está disponível a título opcional nos modelos 911 Turbo (de série nos modelos 911 Turbo S), e o PTV Plus nos modelos Cayenne, Cayenne S e Cayenne Turbo, bem como nos modelos Panamera. Em função do ângulo e da velocidade da direcção, da posição do pedal do acelerador, bem como da taxa de guinada e da velocidade, o PTV e PTV Plus melhoram consideravelmente o comportamento da direcção e a precisão da direcção mediante travagens criteriosas na roda traseira ou esquerda. Mais precisamente, numa condução desportiva, ao guinar o volante, a roda traseira do lado interior da curva é ligeiramente travada, conferindo uma maior força de tracção à roda traseira do lado exterior da

curva e permitindo um impulso de rotação acrescido na direcção da guinada. O resultado é uma entrada directa e dinâmica em curvas.

A baixas e médias velocidades, o PTV aumenta consideravelmente a agilidade e a precisão de direcção. A velocidades elevadas e em curvas rápidas, ou no caso de patinagem das rodas, o bloqueio transversal mecânico ou electrónico do diferencial traseiro assegura adicionalmente uma maior estabilidade de condução.

Também em pisos mistos, pisos molhados ou com neve, o sistema revela, em conjugação com o Porsche Traction Management (PTM) e o Porsche Stability Management (PSM), todas as suas vantagens relativamente à estabilidade de condução.

Para uma utilização offroad do Cayenne, Cayenne S e Cayenne Turbo, o PTV Plus reduz o patinar das rodas traseiros, incluindo em regime de tracção. Através do interruptor basculante Offroad na consola central poderá bloquear por completo o bloqueio transversal electrónico do eixo traseiro.

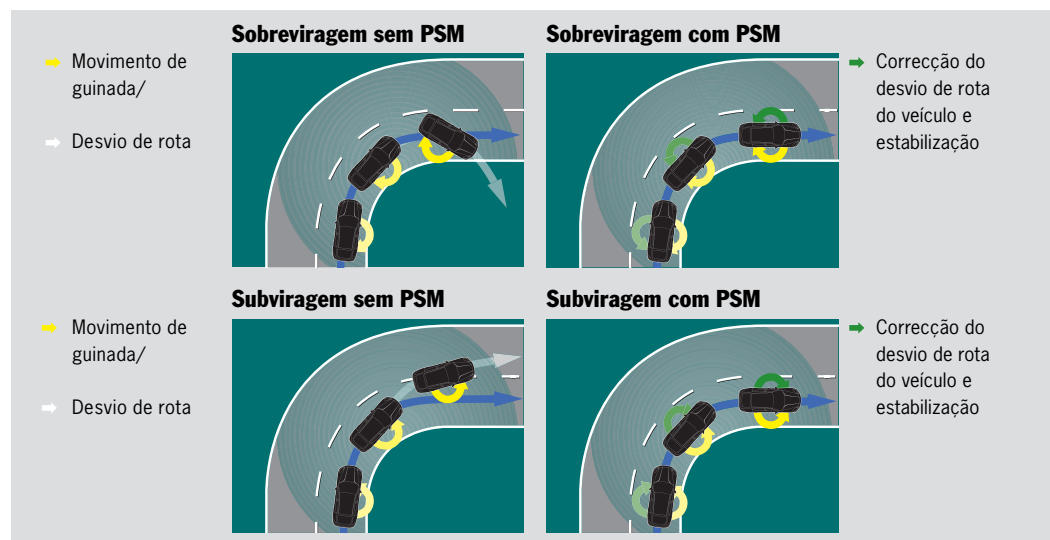
Função Auto Start-Stop.

Todos os modelos Panamera com PDK e todos os modelos Cayenne com Tiptronic S de 8 velocidades dispõem de uma função Auto Start-Stop. Se, por exemplo, tiver de esperar mais tempo num semáforo e deixar o pé no travão, a função automática de arranque e paragem desliga automaticamente o motor. Quando soltar o travão, o sistema volta a ligar o motor, o que ajuda a poupar combustível.

Os sistemas de áudio e de comunicação continuam a funcionar apesar de o motor desligar, o ar condicionado mantém a temperatura seleccionada.

A função Auto Start-Stop pode ser activada/desactivada através de um botão. O motor de arranque foi adaptado às exigências acrescidas, sendo a bateria continuamente controlada quanto ao estado de carga e desgaste.¹

No Cayenne S Hybrid, esta função está integrada no accionamento Parallel Full Hybrid.



Porsche Stability Management (PSM)

¹ A bateria e o motor de arranque são peças de desgaste, estando sujeitas a um elevado desgaste em caso de paragens frequentes do motor.

Pacote Sport Chrono.

O pacote Sport Chrono – ou o pacote Sport Chrono Plus em conjugação com o PCM – proporciona uma afinação ainda mais desportiva do chassis e do motor. Independentemente do modelo e do equipamento, no modo Sport ou Sport Plus são activadas as seguintes funções: uma resposta ainda mais rápida ao pedal do acelerador, o limitador recebe uma regulação mais dura e o sistema de gestão do motor tornam o motor mais agressivo. O sistema PSM (pág. 80) intervém mais tarde no modo Sport – para uma dinâmica longitudinal e transversal acrescida. Os sistemas de regulação do chassi PASM ou PDCC são colocados no modo Sport. No modo Sport Plus, a suspensão pneumática, disponível

para os modelos Panamera, desce para o nível baixo e muda para uma suspensão mais rígida. Para uma condução mais desportiva, um comportamento directo da direcção e elevada agilidade. O modo Sport proporciona uma agilidade ainda mais acentuada com o PSM desactivado.

Em conjugação com o PDK, os pontos de passagem de caixa no modo automático deslocam-se para os regimes superiores desportivos. Os tempos de passagem das mudanças tornam-se mais curtos e as passagens mais desportivas. No modo manual, as passagens de mudanças ocorrem de um modo mais rápido e dinâmico. Outra particularidade em conjugação com a transmissão Porsche Doppelkupplung (PDK):

o sistema «Launch Control», para a melhor aceleração possível no arranque e, nos modelos, Boxster, Cayman e 911, a função «Estratégia de circuitos de competição». A PDK é configurada para tempos de passagem das mudanças o mais curtos possível e pontos de passagem de caixa ideais para uma aceleração máxima.

Exclusivo do 911 Turbo e do Panamera Turbo: o pacote opcional Sport Chrono Turbo. No 911 Turbo inclui os apoios dinâmicos do motor. A função de «overboost» incluída para ambos os modelos provoca um aumento da pressão do turbo. Deste modo, é disponibilizado provisoriamente mais binário (até 700 Nm no 911 Turbo e até 770 Nm no Panamera Turbo).

Pacote Clubsport.

O pacote Clubsport está disponível para o 911 GT3 sem custos adicionais (apenas em conjugação com os bancos de peso reduzido ou bacquetes desportivas opcionais) e é de série no 911 GT3 RS.

Consiste em barras anti-capotamento aparafusadas à carroçaria por trás dos bancos dianteiros, num cinto de 6 pontos vermelho do lado do condutor, num extintor de incêndios com o respectivo suporte, bem como na pré-instalação para o interruptor principal da bateria.

Em conjugação com o pacote Clubsport os bancos estão revestidos com tecido ignífugo. Para uma maior segurança.

Porsche Communication Management (PCM).

O PCM com ecrã táctil de 6,5" (7" nos modelos Panamera e Cayenne) oferece uma operação intuitiva. E ainda oferece um leque de opções técnicas: o módulo de



Porsche Communication Management (PCM) no Panamera Turbo

navegação (no âmbito do equipamento personalizado PCM do Panamera, Cayenne, Boxster, Cayman e 911 GT3 e de série nos modelos Turbo), o carregador de 6 CD/DVD, a interface áudio universal, o sintonizador de TV, o módulo de telefone Bluetooth® ou o comando por voz função de introdução de palavras completas. O som também não foi descurado. Especialmente na reprodução de áudio no sistema de

som surround Discrete 5.1 em conjugação com o sistema de som BOSE® Surround, ou com o sistema High-End Surround Sound da Burmester® disponível para os modelos Panamera e Cayenne. Sistema de som BOSE® Surround.



Pacote Sport Chrono no Panamera Turbo

Sistema de som BOSE® Surround.

O sistema de som opcional BOSE® Surround foi especialmente desenvolvido para o 911 e portanto está ajustado à acústica específica do habitáculo. Até 14 altifalantes, incluindo um subwoofer activo e altifalante central, bem como um amplificador multi-canal com uma potência total de 385 a 585 watts, consoante o modelo, proporcionam uma experiência auditiva excepcional em qualquer dos modelos Porsche.

Na reprodução musical de DVDs áudio ou vídeo, o sistema explora, em conjugação com o PCM, todo o espectro sonoro de gravações digitais 5.1. Naturalmente, pode também reproduzir os tradicionais

CD. Em estéreo ou em modo Surround, gerado pela tecnologia patenteada BOSE® Centerpoint®.

Sistema High-End Surround Sound da Burmester®.

Exclusivo do Panamera e Cayenne: o sistema High-End Surround Sound da Burmester®. Desenvolvido por um dos fornecedores de produtos High-End mais conceituados do mundo na área da audiofilia. As tecnologias utilizadas estão ao mais alto nível dos sistemas High-End Home Audio da Burmester®. Trata-se de tecnologia de ponta que está a ser utilizada pela primeira vez num automóvel. O esforço é indiscutível. A execução é excelente. O som

é fenomenal. A superioridade do sistema resulta dos inúmeros detalhes e de um objectivo: um som perfeito.

Traduzido em números, significa 16 canais de amplificador com uma potência total superior a 1.000 watts, 16 altifalantes incluindo subwoofer activo com amplificador de 300 watts de classe D, uma área total de membrana superior a 2400 cm² e uma resposta de frequência de 30 Hz a 20 kHz.



Interior do novo Cayenne



Interior do 911 Carrera 4S Cabriolet



Sistema de som BOSE® Surround no Panamera 4S



Sistema High-End Surround Sound da Burmester® no Panamera Turbo



Interior do Cayman S

Dados técnicos.

| | N.º de cilindros | Cilindrada | Potência (DIN) | às rpm | Binário máximo | |
|--------------------------------|------------------|-----------------------|--------------------------------------|------------------------|------------------------------|--------|
| O novo Cayenne | 6 | 3.598 cm ³ | 220 kW (300 CV) | 6.300 rpm | 400 Nm | |
| O novo Cayenne Diesel | 6 | 2.967 cm ³ | 176 kW (240 CV) | 4.000–4.400 rpm | 550 Nm | |
| O novo Cayenne S | 8 | 4.806 cm ³ | 294 kW (400 CV) | 6.500 rpm | 500 Nm | |
| O novo Cayenne S Hybrid | 6 | 2.995 cm ³ | Potência total de todos os agregados | 279 kW (380 CV) | 5.500 rpm | 580 Nm |
| Motor de combustão | | | 245 kW (333 CV) | 5.500–6.500 rpm | 440 Nm | |
| Motor eléctrico | | | 34 kW (47 CV) | a partir das 1.150 rpm | 300 Nm | |
| O novo Cayenne Turbo | 8 | 4.806 cm ³ | 368 kW (500 CV) | 6.000 rpm | 700 Nm | |
| O novo Panamera | 6 | 3.605 cm ³ | 220 kW (300 CV) | 6.200 rpm | 400 Nm | |
| O novo Panamera 4 | 6 | 3.605 cm ³ | 220 kW (300 CV) | 6.200 rpm | 400 Nm | |
| O Panamera S | 8 | 4.806 cm ³ | 294 kW (400 CV) | 6.500 rpm | 500 Nm | |
| O Panamera 4S | 8 | 4.806 cm ³ | 294 kW (400 CV) | 6.500 rpm | 500 Nm | |
| O Panamera Turbo | 8 | 4.806 cm ³ | 368 kW (500 CV) | 6.000 rpm | 700 Nm (770 Nm) ¹ | |

| às rpm | Transmissão | Velocidade máxima | Aceleração dos 0 aos 100 km/h | Aceleração dos 0 aos 160 km/h | Elasticidade/Aceleração (80–120 km/h) |
|--|---|-----------------------|-------------------------------|-------------------------------|---------------------------------------|
| 3.000 rpm | Caixa manual 6 vel./Caixa Tiptronic S 8 vel. (opcional) | 230 km/h/ 230 km/h | 7,5 s/ 7,8 s | 19,0 s/ 19,7 s | 9,6 s (5.ª vel.)/ 5,4 s |
| 2.000–2.250 rpm | Caixa Tiptronic S 8 vel. | 218 km/h | 7,8 s | 20,2 s | 5,3 s |
| 3.500 rpm | Caixa Tiptronic S 8 vel. | 258 km/h | 5,9 s | 13,9 s | 4,0 s |
| 1.000 rpm | Caixa Tiptronic S 8 vel. | 242 km/h | 6,5 s | 16,5 s | 4,6 s |
| 3.000–5.250 rpm até as 1.150 1/min | | | | | |
| 2.250–4.500 rpm | Caixa Tiptronic S 8 vel. | 278 km/h | 4,7 s | 10,5 s | 3,1 s |
| 3.750 rpm | Caixa manual 6 vel./PDK 7 vel. (opcional) e pacote Sport Chrono Plus (opcional) | 261 km/h/ 259 km/h | 6,8 s/ 6,3 s/ 6,1 s | 15,6 s/ 15,0 s/ 14,8 s | 8,4 s (5.ª vel.)/ 4,3 s |
| 3.750 rpm | PDK 7 vel./PDK e pacote Sport Chrono Plus (opcional) | 257 km/h | 6,1 s/ 5,9 s | 15,2 s/ 15,0 s | 4,4 s |
| 3.500–5.000 rpm | Caixa manual 6 vel./PDK 7 vel. (opcional) e pacote Sport Chrono Plus (opcional) | 285 km/h/ 283 km/h | 5,6 s/ 5,4 s/ 5,2 s | 12,1 s/ 11,7 s/ 11,5 s | 7,0 s (5.ª vel.)/ 3,2 s |
| 3.500–5.000 rpm | PDK 7 vel./PDK e pacote Sport Chrono Plus (opcional) | 282 km/h | 5,0 s/ 4,8 s | 11,5 s/ 11,3 s | 3,3 s |
| 2.250–4.500 rpm (3.000–4.000 rpm) ¹ | PDK 7 vel./PDK e pacote Sport Chrono Turbo (opcional) | 303 km/h | 4,2 s/ 4,0 s | 9,0 s/ 8,8 s | 2,7 s |

Os dados sobre o fornecimento, aspecto, potência, dimensões, peso, consumo de combustível e custos de manutenção do veículo correspondem aos dados disponíveis à data da impressão. Reservamo-nos o direito a alterações. Os valores finais oficialmente aprovados poderão ser obtidos junto do seu Centro Oficial Porsche.

¹ Com função «overboost».

| | N.º de cilindros | Cilindrada | Potência (DIN) | às rpm | Binário máximo |
|-----------------------------------|------------------|-----------------------|-----------------|-----------------|---------------------------------|
| 0 911 Carrera | 6 | 3.614 cm ³ | 254 kW (345 CV) | 6.500 rpm | 390 Nm |
| 0 911 Carrera 4 | 6 | 3.614 cm ³ | 254 kW (345 CV) | 6.500 rpm | 390 Nm |
| 0 911 Carrera S | 6 | 3.800 cm ³ | 283 kW (385 CV) | 6.500 rpm | 420 Nm |
| 0 911 Carrera 4S | 6 | 3.800 cm ³ | 283 kW (385 CV) | 6.500 rpm | 420 Nm |
| 0 911 Carrera Cabriolet | 6 | 3.614 cm ³ | 254 kW (345 CV) | 6.500 rpm | 390 Nm |
| 0 911 Carrera 4 Cabriolet | 6 | 3.614 cm ³ | 254 kW (345 CV) | 6.500 rpm | 390 Nm |
| 0 911 Carrera S Cabriolet | 6 | 3.800 cm ³ | 283 kW (385 CV) | 6.500 rpm | 420 Nm |
| 0 911 Carrera 4S Cabriolet | 6 | 3.800 cm ³ | 283 kW (385 CV) | 6.500 rpm | 420 Nm |
| 0 911 Targa 4 | 6 | 3.614 cm ³ | 254 kW (345 CV) | 6.500 rpm | 390 Nm |
| 0 911 Targa 4S | 6 | 3.800 cm ³ | 283 kW (385 CV) | 6.500 rpm | 420 Nm |
| 0 911 Turbo | 6 | 3.800 cm ³ | 368 kW (500 CV) | 6.000–6.500 rpm | 650 Nm (700 Nm) ¹ |
| 0 911 Turbo S | 6 | 3.800 cm ³ | 390 kW (530 CV) | 6.250–6.750 rpm | 700 Nm |

| às rpm | Transmissão | Velocidade máxima | Aceleração dos 0 aos 100 km/h | Aceleração dos 0 aos 160 km/h | Elasticidade/Aceleração (80–120 km/h) |
|---|--|-----------------------|-------------------------------|-------------------------------|---------------------------------------|
| 4.400 rpm | Caixa manual 6 vel./ PDK 7 vel. (opcional) e pacote Sport Chrono Plus (opcional) | 289 km/h/ 287 km/h | 4,9 s/ 4,7 s/ 4,5 s | 10,7 s/ 10,4 s/ 10,1 s | 6,3 s (5.ª vel.)/ 2,9 s |
| 4.400 rpm | Caixa manual 6 vel./ PDK 7 vel. (opcional) e pacote Sport Chrono Plus (opcional) | 284 km/h/ 282 km/h | 5,0 s/ 4,8 s/ 4,6 s | 10,9 s/ 10,6 s/ 10,3 s | 6,4 s (5.ª vel.)/ 3,0 s |
| 4.400 rpm | Caixa manual 6 vel./ PDK 7 vel. (opcional) e pacote Sport Chrono Plus (opcional) | 302 km/h/ 300 km/h | 4,7 s/ 4,5 s/ 4,3 s | 9,9 s/ 9,6 s/ 9,3 s | 5,9 s (5.ª vel.)/ 2,7 s |
| 4.400 rpm | Caixa manual 6 vel./ PDK 7 vel. (opcional) e pacote Sport Chrono Plus (opcional) | 297 km/h/ 295 km/h | 4,7 s/ 4,5 s/ 4,3 s | 10,0 s/ 9,7 s/ 9,4 s | 6,0 s (5.ª vel.)/ 2,8 s |
| 4.400 rpm | Caixa manual 6 vel./ PDK 7 vel. (opcional) e pacote Sport Chrono Plus (opcional) | 289 km/h/ 287 km/h | 5,1 s/ 4,9 s/ 4,7 s | 11,1 s/ 10,8 s/ 10,5 s | 6,6 s (5.ª vel.)/ 3,1 s |
| 4.400 rpm | Caixa manual 6 vel./ PDK 7 vel. (opcional) e pacote Sport Chrono Plus (opcional) | 284 km/h/ 282 km/h | 5,2 s/ 5,0 s/ 4,8 s | 11,3 s/ 11,0 s/ 10,7 s | 6,7 s (5.ª vel.)/ 3,2 s |
| 4.400 rpm | Caixa manual 6 vel./ PDK 7 vel. (opcional) e pacote Sport Chrono Plus (opcional) | 302 km/h/ 300 km/h | 4,9 s/ 4,7 s/ 4,5 s | 10,3 s/ 10,0 s/ 9,7 s | 6,2 s (5.ª vel.)/ 2,9 s |
| 4.400 rpm | Caixa manual 6 vel./ PDK 7 vel. (opcional) e pacote Sport Chrono Plus (opcional) | 297 km/h/ 295 km/h | 4,9 s/ 4,7 s/ 4,5 s | 10,4 s/ 10,1 s/ 9,8 s | 6,3 s (5.ª vel.)/ 3,0 s |
| 4.400 rpm | Caixa manual 6 vel./ PDK 7 vel. (opcional) e pacote Sport Chrono Plus (opcional) | 284 km/h/ 282 km/h | 5,2 s/ 5,0 s/ 4,8 s | 11,3 s/ 11,0 s/ 10,7 s | 6,7 s (5.ª vel.)/ 3,2 s |
| 4.400 rpm | Caixa manual 6 vel./ PDK 7 vel. (opcional) e pacote Sport Chrono Plus (opcional) | 297 km/h/ 295 km/h | 4,9 s/ 4,7 s/ 4,5 s | 10,4 s/ 10,1 s/ 9,8 s | 6,3 s (5.ª vel.)/ 3,0 s |
| 1.950–5.000 rpm (2.100–4.000 rpm) ¹ | Caixa manual 6 vel./ PDK 7 vel. (opcional) e pacote Sport Chrono Turbo (opcional) | 312 km/h/ 312 km/h | 3,7 s/ 3,6 s/ 3,4 s | 7,8 s/ 7,7 s/ 7,4 s | 3,7 s (5.ª vel.)/ 2,1 s |
| 2.100–4.250 rpm | PDK 7 vel. e pacote Sport Chrono Turbo (opcional) | 315 km/h | 3,3 s | 7,1 s | 2,0 s |

Os dados sobre o fornecimento, aspecto, potência, dimensões, peso, consumo de combustível e custos de manutenção do veículo correspondem aos dados disponíveis à data da impressão. Reservamo-nos o direito a alterações. Os valores finais oficialmente aprovados poderão ser obtidos junto do seu Centro Oficial Porsche.

¹ Com função «overboost».

| | N.º de cilindros | Cilindrada | Potência (DIN) | às rpm | Binário máximo |
|--------------------------------|------------------|-----------------------|-----------------|-----------------|---------------------------------|
| 0 911 Turbo Cabriolet | 6 | 3.800 cm ³ | 368 kW (500 CV) | 6.000–6.500 rpm | 650 Nm (700 Nm) ¹ |
| 0 911 Turbo S Cabriolet | 6 | 3.800 cm ³ | 390 kW (530 CV) | 6.250–6.750 rpm | 700 Nm |
| 0 911 GT3 | 6 | 3.797 cm ³ | 320 kW (435 CV) | 7.600 rpm | 430 Nm |
| 0 911 GT3 RS | 6 | 3.797 cm ³ | 331 kW (450 CV) | 7.900 rpm | 430 Nm |
| 0 Cayman | 6 | 2.893 cm ³ | 195 kW (265 CV) | 7.200 rpm | 300 Nm |
| 0 Cayman S | 6 | 3.436 cm ³ | 235 kW (320 CV) | 7.200 rpm | 370 Nm |
| 0 Boxster | 6 | 2.893 cm ³ | 188 kW (255 CV) | 6.400 rpm | 290 Nm |
| 0 Boxster S | 6 | 3.436 cm ³ | 228 kW (310 CV) | 6.400 rpm | 360 Nm |
| 0 Boxster Spyder | 6 | 3.436 cm ³ | 235 kW (320 CV) | 7.200 rpm | 370 Nm |

| às rpm | Transmissão | Velocidade máxima | Aceleração dos 0 aos 100 km/h | Aceleração dos 0 aos 160 km/h | Elasticidade/Aceleração (80–120 km/h) |
|---|--|-----------------------|-------------------------------|-------------------------------|---------------------------------------|
| 1.950–5.000 rpm (2.100–4.000 rpm) ¹ | Caixa manual 6 vel./ PDK 7 vel. (opcional) e pacote Sport Chrono Turbo (opcional) | 312 km/h/ 312 km/h | 3,8 s/ 3,7 s/ 3,5 s | 8,1 s/ 8,0 s/ 7,7 s | 3,8 s (5.ª vel.)/ 2,2 s |
| 2.100–4.250 rpm | PDK 7 vel. e pacote Sport Chrono Turbo | 315 km/h/ | 3,4 s | 7,4 s | 2,1 s |
| 6.250 rpm | Caixa manual 6 vel. | 312 km/h | 4,1 s | 8,2 s | 5,8 s (5.ª vel.) |
| 6.750 rpm | Caixa manual 6 vel. | 310 km/h | 4,0 s | 8,1 s | 5,3 s (5.ª vel.) |
| 4.400–6.000 rpm | Caixa manual 6 vel./ PDK 7 vel. (opcional) e pacote Sport Chrono Plus (opcional) | 265 km/h/ 263 km/h | 5,8 s/ 5,7 s/ 5,5 s | 13,4 s/ 13,2 s/ 12,9 s | 7,6 s (5.ª vel.)/ 3,7 s |
| 4.750 rpm | Caixa manual 6 vel./ PDK 7 vel. (opcional) e pacote Sport Chrono Plus (opcional) | 277 km/h/ 275 km/h | 5,2 s/ 5,1 s/ 4,9 s | 11,4 s/ 11,2 s/ 10,9 s | 6,5 s (5.ª vel.)/ 3,1 s |
| 4.400–6.000 rpm | Caixa manual 6 vel./ PDK 7 vel. (opcional) e pacote Sport Chrono Plus (opcional) | 263 km/h/ 261 km/h | 5,9 s/ 5,8 s/ 5,6 s | 13,6 s/ 13,4 s/ 13,1 s | 7,6 s (5.ª vel.)/ 3,8 s |
| 4.400–5.500 rpm | Caixa manual 6 vel./ PDK 7 vel. (opcional) e pacote Sport Chrono Plus (opcional) | 274 km/h/ 272 km/h | 5,3 s/ 5,2 s/ 5,0 s | 11,6 s/ 11,4 s/ 11,1 s | 6,5 s (5.ª vel.)/ 3,2 s |
| 4.750 rpm | Caixa manual 6 vel./ PDK 7 vel. (opcional) e pacote Sport Chrono Plus (opcional) | 267 km/h/ 265 km/h | 5,1 s/ 5,0 s/ 4,8 s | 10,8 s/ 10,6 s/ 10,3 s | 6,1 s (5.ª vel.) 3,0 s |

Os dados sobre o fornecimento, aspecto, potência, dimensões, peso, consumo de combustível e custos de manutenção do veículo correspondem aos dados disponíveis à data da impressão. Reservamo-nos o direito a alterações. Os valores finais oficialmente aprovados poderão ser obtidos junto do seu Centro Oficial Porsche.

¹ Com função «overboost».

| | | Combustível | Consumo (em l/100 km) ^{1, 2} | | | Emissões de CO ₂ em g/km ² |
|----------------------------------|------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------------|---|
| | | | Urbano | Extra-urbano | Misto | |
| O novo Cayenne | Caixa manual/ Tiptronic S | Super Plus sem chumbo (ROZ 98) | 15,9/ 13,2 | 8,5/ 8,0 | 11,2/ 9,9 | 263/ 236 |
| O novo Cayenne Diesel | Tiptronic S | Diesel | 8,8 | 6,5 | 7,4 | 195 |
| O novo Cayenne S | Tiptronic S | Super Plus sem chumbo (ROZ 98) | 14,4 | 8,2 | 10,5 | 245 |
| O novo Cayenne S Hybrid | Tiptronic S | Super Plus sem chumbo (ROZ 95) | 8,7 | 7,9 | 8,2 | 193 |
| O novo Cayenne Turbo | Tiptronic S | Super Plus sem chumbo (ROZ 98) | 15,8 | 8,4 | 11,5 | 270 |
| O novo Panamera | Caixa manual/ PDK | Super Plus sem chumbo (ROZ 98) | 16,4/12,7 (16,1/12,5) ³ | 7,8/6,9 (7,6/6,8) ³ | 11,3/9,3 (11,1/9,1) ³ | 265/218 (260/213) ³ |
| O novo Panamera 4 | PDK | Super Plus sem chumbo (ROZ 98) | 12,8 (12,7) ³ | 7,2 (6,9) ³ | 9,6 (9,4) ³ | 225 (220) ³ |
| O Panamera S | Caixa manual/ PDK | Super Plus sem chumbo (ROZ 98) | 18,8/15,5 (18,5/15,2) ³ | 8,9/7,6 (8,7/7,5) ³ | 12,5/10,5 (12,3/10,3) ³ | 293/247 (288/242) ³ |
| O Panamera 4S | PDK | Super Plus sem chumbo (ROZ 98) | 16,0 (15,7) ³ | 7,9 (7,7) ³ | 10,8 (10,6) ³ | 254 (249) ³ |
| O Panamera Turbo | PDK | Super Plus sem chumbo (ROZ 98) | 17,0 (16,7) ³ | 8,4 (8,2) ³ | 11,5 (11,3) ³ | 270 (265) ³ |
| O 911 Carrera | Caixa manual/ PDK | Super Plus sem chumbo (ROZ 98) | 15,5/ 14,7 | 7,4/ 7,0 | 10,3/ 9,8 | 242/ 230 |
| O 911 Carrera 4 | Caixa manual/ PDK | Super Plus sem chumbo (ROZ 98) | 15,9/ 15,2 | 7,7/ 7,2 | 10,6/ 10,1 | 249/ 237 |
| O 911 Carrera S | Caixa manual/ PDK | Super Plus sem chumbo (ROZ 98) | 15,9/ 15,3 | 7,6/ 7,2 | 10,6/ 10,2 | 250/ 240 |
| O 911 Carrera 4S | Caixa manual/ PDK | Super Plus sem chumbo (ROZ 98) | 16,5/ 15,8 | 7,9/ 7,5 | 11,0/ 10,5 | 259/ 247 |
| O 911 Carrera Cabriolet | Caixa manual/ PDK | Super Plus sem chumbo (ROZ 98) | 15,6/ 14,9 | 7,5/ 7,0 | 10,4/ 9,9 | 245/ 233 |
| O 911 Carrera 4 Cabriolet | Caixa manual/ PDK | Super Plus sem chumbo (ROZ 98) | 16,2/ 15,5 | 7,8/ 7,4 | 10,8/ 10,3 | 254/ 242 |

Os dados sobre o fornecimento, aspecto, potência, dimensões, peso, consumo de combustível e custos de manutenção do veículo correspondem aos dados disponíveis à data da impressão. Reservamo-nos o direito a alterações. Os valores finais oficialmente aprovados poderão ser obtidos junto do seu Centro Oficial Porsche.

¹ Os actuais motores a gasolina da Porsche já se encontram preparados para a utilização de combustível com uma percentagem máxima de 10% de etanol. Isto traduz-se numa melhoria correspondente do saldo de CO₂, uma vez que o biocombustível etanol é produzido à base de plantas que absorvem CO₂ da atmosfera para o seu crescimento.

| | | Combustível | Consumo (em l/100 km) ^{1, 2} | | | Emissões de CO ₂ em g/km ² |
|-----------------------------------|----------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|--------------|---------------|---|
| | | | Urbano | Extra-urbano | Misto | |
| O 911 Carrera S Cabriolet | Caixa manual/ PDK | Super Plus sem chumbo (ROZ 98) | 16,2/ 15,5 | 7,7/ 7,3 | 10,8/ 10,3 | 254/ 242 |
| O 911 Carrera 4S Cabriolet | Caixa manual/ PDK | Super Plus sem chumbo (ROZ 98) | 16,8/ 16,1 | 8,0/ 7,7 | 11,2/ 10,7 | 263/ 251 |
| O 911 Targa 4 | Caixa manual/ PDK | Super Plus sem chumbo (ROZ 98) | 15,9/ 15,5 | 7,7/ 7,4 | 10,6/ 10,3 | 249/ 242 |
| O 911 Targa 4S | Caixa manual/ PDK | Super Plus sem chumbo (ROZ 98) | 16,5/ 15,8 | 7,9/ 7,7 | 11,0/ 10,7 | 259/ 251 |
| O 911 Turbo | Caixa manual/ PDK | Super Plus sem chumbo (ROZ 98) | 16,5/ 16,5 | 8,3/ 8,1 | 11,6/ 11,4 | 272/ 268 |
| O 911 Turbo S | PDK | Super Plus sem chumbo (ROZ 98) | 16,5 | 8,1 | 11,4 | 268 |
| O 911 Turbo Cabriolet | Caixa manual/ PDK | Super Plus sem chumbo (ROZ 98) | 16,7/ 16,7 | 8,4/ 8,2 | 11,7/ 11,5 | 275/ 270 |
| O 911 Turbo S Cabriolet | PDK | Super Plus sem chumbo (ROZ 98) | 16,7 | 8,2 | 11,5 | 270 |
| O 911 GT3 | Caixa manual | Super Plus sem chumbo (ROZ 98) | 19,2 | 9,0 | 12,6 | 298 |
| O 911 GT3 RS | Caixa manual | Super Plus sem chumbo (ROZ 98) | 19,4 | 9,6 | 13,2 | 309 |
| O Cayman | Caixa manual/ PDK | Super Plus sem chumbo (ROZ 98) | 13,8/ 13,6 | 6,9/ 6,5 | 9,4/ 9,1 | 221/ 214 |
| O Cayman S | Caixa manual/ PDK | Super Plus sem chumbo (ROZ 98) | 14,4/ 14,1 | 7,2/ 6,6 | 9,8/ 9,4 | 230/ 221 |
| O Boxster | Caixa manual/ PDK | Super Plus sem chumbo (ROZ 98) | 13,8/ 13,6 | 6,9/ 6,5 | 9,4/ 9,1 | 221/ 214 |
| O Boxster S | Caixa manual/ PDK | Super Plus sem chumbo (ROZ 98) | 14,4/ 14,1 | 7,2/ 6,6 | 9,8/ 9,4 | 230/ 221 |
| O Boxster Spyder | Caixa manual/ PDK | Super Plus sem chumbo (ROZ 98) | 14,2/ 14,0 | 7,1/ 6,6 | 9,7/ 9,3 | 228/ 218 |

² Cálculo do consumo com base no equipamento de série. Os equipamentos opcionais poderão influenciar o consumo e as prestações. Os dados foram determinados de acordo com o procedimento de medição da norma Euro 5 (715/2007/CE e 692/2008/CE) no Novo Ciclo Europeu de Condução (NEDC). Os dados não se referem a um veículo individual e não fazem parte do produto oferecido, servindo apenas para efeitos de comparação entre os diferentes tipos de veículos. Para obter informações actuais adicionais sobre os veículos individuais e sobre os métodos de medição específicos de cada país, consulte o seu Centro Oficial Porsche.

³ Em conjugação com pneus All-Season de 19" (atrítrio de rolamento optimizado)



Centros Oficiais Porsche

Aqui será atendido por profissionais experientes de modo absolutamente fiável e encontrará à sua disposição uma multiplicidade de serviços, peças de origem, equipamentos e acessórios da melhor qualidade.

Porsche Assistance

Oferece-lhe um serviço de mobilidade valioso, fiável e exclusivo – automaticamente com a compra de um Porsche novo.

Serviços Financeiros Porsche

Quer se trate de taxas de leasing, modelos de financiamento, seguros ou o cartão Porsche – os serviços financeiros da Porsche Financial Services GmbH são adequados ao produto, orientados para o futuro e inovadores.

Porsche Exclusive

Aqui terá muitas sugestões para valorizar o seu Porsche de acordo com seu gosto pessoal, a partir de fábrica. Esteticamente, tecnicamente ou ambas as coisas. Em qualquer caso um trabalho manual.

Porsche Tequipment

Os nossos acessórios com os quais poderá mandar equipar num Centro Oficial Porsche, a posteriori e de forma personalizada, o seu Porsche. Com artigos ajustados ao seu Porsche. Com garantia total.

Porsche Design Driver's Selection

Funcionalidade, qualidade e design – quer se trate de acessórios, artigos de moda ou peças de bagagem que combinam na perfeição com o seu Porsche.

Assistência

Programa de Veículos de Re-estreio Porsche Approved

O Programa de Veículos de Re-estreio Porsche Approved afiança-lhe em qualquer parte do mundo uma elevada qualidade do veículo bem como uma garantia abrangente. E um prazer de condução que só um Porsche lhe pode proporcionar.

Porsche Classic

O seu interlocutor para obter peças originais, literatura técnica, venda de peças, reparações, manutenção e restauro de modelos clássicos. Mais informações: www.porsche.com/classic

«Christophorus»

A nossa revista para clientes, publicada de dois em dois meses. Com novidades, interessantes reportagens e entrevistas à volta da marca Porsche.



A Porsche na Internet

Viva o fascínio Porsche também na Internet em www.porsche.com.

Clubes Porsche

Mais de 613 Clubes Porsche e 120.000 sócios espalhados pelo mundo partilham o fascínio da marca Porsche. Mais informações pelo telefone +49 (0)711 911-78307 ou em www.porsche.com.

Porsche Driving Experience

1. O Porsche Travel Club. Oferece exclusivas viagens de aventura, fascinantes formas de viajar e incentivos. Em todo o mundo. Informações pelo telefone +49 (0)711 911-78155. E-mail: travel.club@porsche.de

2. Porsche Sport Driving School.

Aqui terá não só a possibilidade de conhecer melhor o seu Porsche como também a si próprio em pistas de competição nacionais e internacionais. Informações pelo telefone +49 (0)711 911-78683. E-Mail: sportdrivingschool@porsche.de



No seu Centro Oficial Porsche poderá obter os novos catálogos Exclusive, Tequipment, Porsche Design Driver's Selection e também da Porsche Driving Experience.



Os modelos aqui representados possuem equipamentos destinados ao mercado alemão. Incluem também, a título de exemplo, alguns acessórios extra 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 exacto dos equipamentos de fábrica, contacte o seu Centro Oficial Porsche.

Reservado o direito a alterações de construção, equipamento e fornecimento, modificação das cores e a eventuais erros. Os dados técnicos correspondem aos dados disponíveis à data da impressão. Reservamo-nos o direito a alterações.

Porsche, 911, Carrera, Cayenne, Cayman, Boxster, Spyder, Panamera, Targa, Tequipment, PCM, PDK, Tiptronic, PCCB, PSM e o escudo Porsche são marcas registadas da Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart, Germany
www.porsche.com

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2010
Edição: 05/10
Printed in Germany
WSLU1101000256 PT/WW