



PORSCHE



0 911 Turbo

Imparável



PORSCHE



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 exato dos equipamentos de fábrica, contacte o seu Centro Oficial Porsche. Os dados sobre a construção, fornecimento, aspeto, potência, dimensões, peso, consumo de combustível e custos de manutenção correspondem aos dados disponíveis à data da impressão (03/2021). Reservado o direito a alterações de construção, equipamento e fornecimento, modificação das cores e a eventuais erros. O aviso legal encontra-se disponível em todas as línguas em www.porsche.com/disclaimer

Para os valores do consumo de combustível e emissões de CO₂, consulte a página 74.

1

2



911 TURBO

IMPARÁVEL

Outra vez. Outra vez. Outra vez. E depois? Obviamente mais uma vez. Só estaremos satisfeitos quando não nos conformarmos. É por essa razão que temos sempre de questionar tudo, recomeçar, dar outra volta – tanto no circuito de testes como na cabeça. Esta foi a atitude que fez com que, a cada geração, o 911 Turbo se tenha tornado cada vez mais potente, rápido e inteligente. O que se concretiza, agora, na 8.ª geração. Uma geração cuja potência aumentou consideravelmente na medida em que, por exemplo, o 911 Turbo S tem mais 70 CV em relação ao seu antecessor. Com uma aerodinâmica otimizada, um chassis ainda mais desportivo e um som acentuado. E o design? Tão inconfundível como era há 45 anos. A combinação entre sistemas inovadores de alta performance e de assistência fazem do 911 Turbo o ponta de lança das nossas capacidades. E, ainda assim, nunca deixaremos de examinar cada detalhe, a partir do zero. Uma e outra vez. E mais outra. Imparável.

Para os valores do consumo de combustível e emissões de CO₂, consulte a página 74.

A história do 911 Turbo teve início em 1974 no Salon de l'Automobile, em Paris, tendo causado um verdadeiro impacto. Numa época dominada pela crise petrolífera e pela contenção na indústria automóvel, a Porsche demonstrou acima de tudo: atitude. Coerente, sem concessões. Um dos primeiros desportivos de série com turbocompressor. O primeiro superdesportivo de sempre. Um marco para a marca. Este modelo constituiu um paradoxo desde o primeiro momento: extremamente desportivo e, simultaneamente, um veículo para o dia-a-dia. Desenvolvido como modelo homologado no então Grupo 4 para a competição automóvel, a regulação da pressão do turbo tornou-o também totalmente apto para a circulação na estrada. Ao longo de 8 gerações, esta combinação de desempenho, conforto e versatilidade no dia-a-dia tem sido aperfeiçoada vezes sem conta. Será provavelmente uma das razões pelas quais os nossos engenheiros afirmam que este é um carro desportivo praticamente perfeito.



Elevators



Exit

É BOM QUANDO A REFERÊNCIA
É A PRÓPRIA FAMÍLIA.

HISTÓRIA.



1.^a geração
Série G
930 3.0
1975-1977

2.^a geração
Série G
930 3.3
1977-1989

3.^a geração
964
1991-1994

4.^a geração
993
1995-1998

5.^a geração
996
2000-2005

6.^a geração
997
2006-2012

7.^a geração
991
2013-2019

8.^a geração
992
a partir de 2020

À FRENTE DO SEU TEMPO
HÁ 8 GERAÇÕES.

O 911 TURBO.

MEIOS-TERMOS?
NUNCA ESTIVERAM EM QUESTÃO.

DESIGN.



Da traseira à dianteira, até à vista lateral: o 911 Turbo mantém-se sempre fiel à sua forma de expressão inconfundível, através de um design caracterizado por uma elegância intemporal e desportividade absoluta, há mais de 45 anos. O elemento que define o estilo à retaguarda é o aileron traseiro, que se distingue há muitos anos. O seu design foi novamente aperfeiçoado, a superfície efetiva aumentada e, por conseguinte, a eficiência aerodinâmica. Os guarda-lamas traseiros são imponentes. Uma característica que distingue o 911 Turbo desde o início. Outra característica especial na parte da frente são os elementos característicos embutidos no capot dianteiro, que têm origem nos primeiros modelos 911. Bem como as luzes duplas dianteiras nas entradas de ar. De perfil, torna-se claro que o 911 Turbo não está para brincadeiras. São poucos os automóveis que se deslocam de forma tão rebaixada e colada à estrada. A Flyline continua a ser inconfundível. Faça-se à estrada com a capota dos modelos 911 Turbo Cabriolet aberta, para uma sensação de condução intensa e uma boa dose de oxigénio.

O OPOSTO DE UMA BANDEIRA AO SABOR DO VENTO.


MODELOS CABRIOLET.

Desde a primeira geração, o 911 Turbo transmite uma nova e entusiasmante sensação de liberdade para o mundo dos carros desportivos. A partir de 1987, os modelos Cabriolet trouxeram novamente uma lufada de ar fresco. Tal como antigamente, os modelos 911 Turbo Cabriolet combinam a silhueta clássica de um 911 Turbo com a possibilidade de ouvir, sem filtros e autenticamente, o som inconfundível do motor turbo com a capota aberta. A capota de lona totalmente automática abre ou fecha em cerca de 12 segundos, mesmo em andamento até uma velocidade de cerca de 50 km/h. Um defletor de vento elétrico assegura viagens sem capota com um mínimo de correntes de ar.




APENAS O QUE SURGE DE UMA
PROFUNDA CONVICÇÃO CONSEGUE
DESPOLETAR GRANDES EMOÇÕES.

INTERIOR.

The image shows the interior of a Porsche 911 Turbo S. The steering wheel is black with the Porsche crest in the center and 'Turbo S' branding on the left and right spokes. The dashboard features a central digital display with the 'PORSCHE' logo. The center console has a gear shifter and handbrake. The seats are upholstered in red leather with a quilted pattern. The overall design is a blend of classic and modern elements.

O interior cumpre consistentemente a promessa feita pelo exterior: a conjugação de elementos de design clássico com tecnologia de vanguarda. Carácter desportivo vincado, aliado ao elevado conforto, à textura exclusiva e à ergonomia otimizada dos carros desportivos. Consistentemente ajustado ao condutor, melhorado com novas possibilidades digitais. O estiloso interior em pele com pespontos contrastantes no 911 Turbo S bicolor citam a sua própria história, através das partes centrais dos bancos e dos painéis das portas acolchoados. Afinal, os primeiros modelos 911 Turbo estavam já excecionalmente equipados com grande atenção aos detalhes. O painel de instrumentos encontra-se diretamente acima do volante desportivo GT com multifunções: o conta-rotações analógico tipicamente Porsche está disposto no centro. À esquerda e à direita, os 2 ecrãs de 7 polegadas de alta resolução permitem, tanto uma vista clássica com instrumentos redondos, como uma vista reduzida para visualizar apenas conteúdos relevantes para a condução. A última geração da Porsche Communication Management (PCM) com ecrã tátil de 10,9 polegadas convence através de um conceito de visualização e funcionamento completamente redesenhado, com conteúdos claramente estruturados e individualmente configuráveis.



Para os nossos engenheiros, cada meta é apenas uma estação intermédia. Para seguir em frente. Na eterna busca por obter ainda mais. Assim, o desempenho dos modelos 911 Turbo foi melhorado novamente: com 478 kW (650 CV), o 911 Turbo S acelera dos 0 aos 100 km/h em apenas 2,7 segundos. A transmissão Porsche Doppelkupplung (PDK) de 8 velocidades completamente redesenhada transpõe para a estrada esta potência particularmente desportiva, com passagens de caixa sem interrupção, em milésimos de segundo e com um máximo equilíbrio entre conforto, performance e eficiência. O chassis desportivo PASM opcional com 10 mm de rebaixamento, o sistema de escape desportivo opcional para um som poderoso do motor e os vários sistemas inteligentes de alta performance constituem uma excelência desportiva. E, ao mesmo tempo, estabelecem uma nova referência para modelos futuros.

Para os valores do consumo de combustível e emissões de CO₂, consulte a página 74.

UNS FICAM SEM PALAVRAS.
OUTROS APLAUDEM.

TRAÇÃO.



O QUE É QUE APRECIAMOS
PARTICULARMENTE NA AERODINÂMICA?
A DINÂMICA, CLARO ESTÁ.

AERODINÂMICA.

Não se pode evitar o vento. Contudo, é possível encaminhá-lo. Isto é o que a Porsche Active Aerodynamics (PAA) assegura, uma vez que, em comparação com o modelo anterior, foi alargado e melhorado. O sistema obtém uma elevada performance de condução e eficiência. Essenciais: o spoiler dianteiro extensível e flexível e o aileron traseiro extensível, bem como as lamelas de ar de refrigeração que abrem e fecham conforme as necessidades. O 911 Turbo usa o vento a seu favor, mesmo ao travar: com a função Airbrake, o spoiler dianteiro e o aileron traseiro estendem-se a altas velocidades, consoante o programa de condução, e ainda exercem uma influência positiva na distância de travagem.

TRABALHO DE EQUIPA
CONSISTENTE. MESMO QUANDO
SE ESTÁ SOZINHO EM VIAGEM.

SISTEMA DE ILUMINAÇÃO E ASSISTÊNCIA AO CONDUTOR.

Jogador individual ou em equipa. Apenas um trabalho de equipa perfeito torna possível um grande sucesso desportivo. O que se verifica no desporto automóvel e na arte de engenharia, verifica-se igualmente na estrada. Por esta razão, oferecemos aos condutores uma vasta gama de sistemas de assistência inteligentes à parte. Quer seja o programa de condução "Wet"¹⁾ para uma condução mais segura em piso molhado ou o Porsche InnoDrive²⁾, que oferece uma regulação da velocidade por antecipação através da afinação típica de um carro desportivo, baseiam-se em dados de navegação, bem como em sensores de radar e de vídeo do veículo. Um raio de luz à noite e de série no 911 Turbo S: os faróis em LED Matrix incluídos no sistema Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus). Estão equipados com assistente de máximos, luz de curva dinâmica e regulação dos faróis em função da velocidade. Além disso, a função Matrix desativa seletivamente segmentos do feixe luminoso permanente dos máximos, de forma a não encadear o trânsito em sentido contrário. Para uma melhor iluminação de curto alcance, lateral e de longo alcance – e para mais segurança.



1) O programa de condução "Wet" não pode substituir um estilo de condução adequado e adaptado às condições meteorológicas e da estrada, podendo, no máximo, auxiliar o condutor.
2) O Porsche InnoDrive apoia o condutor dentro dos limites do sistema. O condutor deve controlar sempre a condução e intervir em caso de dúvida. Pode desativar o sistema, acionando o pedal do travão ou do acelerador sempre que desejar.



A SUA INSPIRAÇÃO. A NOSSA PAIXÃO.

PORSCHE EXCLUSIVE MANUFAKTUR.

Quer transformar “um” Porsche no “seu” Porsche? A Porsche Exclusive Manufaktur torna isso possível, como prova este 911 Turbo S em Vermelho Índico, personalizado com grande atenção aos detalhes. O exterior convence com as jantes 911 Turbo S Exclusive Design de 20”/21” pintadas em Preto (alto brilho), óticas traseiras Exclusive Design e faróis em LED Matrix em Preto incluídos no sistema Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus). E no interior? Existem elementos em cor a condizer, tais como o Pacote de interior pintado na cor da carroçaria ou o mostrador do cronómetro Sport Chrono em Vermelho Índico. Todas as possibilidades de refinamento estão marcadas com “Porsche Exclusive Manufaktur” abaixo.

Em www.porsche.com/exclusive-manufaktur poderá encontrar a configuração completa do veículo e outras informações sobre a oferta Porsche Exclusive Manufaktur.



IMPARÁVEL. E COM TUDO AQUILO QUE É POSSÍVEL.

O 911 Turbo: os nossos engenheiros gostam de afirmar que este é um carro desportivo praticamente perfeito. Extremamente desportivo, simultaneamente confortável e totalmente versátil no dia-a-dia. Os modelos 911 Turbo da 8.ª geração também prosseguem este caminho de forma consistente.

- Uma linguagem das formas clara e marcante no interior e no exterior
- Nova geração de motores: motor Boxer de 6 cilindros biturbo com turbinas de geometria variável (VTG)
- Sistema de escape desportivo opcional para um som poderoso
- Transmissão Porsche Doppelkupplung (PDK) de 8 velocidades
- Porsche Active Suspension Management (PASM) com nova geração de amortecedores para um aumento simultâneo do carácter desportivo e do conforto
- Chassis desportivo PASM disponível a título opcional
- Eixo traseiro direcional
- Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus)
- Porsche Active Aerodynamics (PAA) com lamelas de ar de refrigeração ativas à frente, spoiler dianteiro variável e aileron traseiro extensível variável
- Sistemas de assistência ao condutor inovadores como, por exemplo, o Porsche InnoDrive com Cruise Control Adaptativo, ou o modo "Wet" e o sistema de aviso de saída de faixa com reconhecimento de sinais de trânsito



①



②



③



④

① 911 Turbo S Cabriolet

② 911 Turbo S

③ 911 Turbo

④ 911 Turbo Cabriolet

Para os valores do consumo de combustível e emissões de CO₂, consulte a página 74.



Modelos 911 Turbo

- 427 kW (580 CV)
- Jantes 911 Turbo de 20"/21"
- Faróis em LED com Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus)
- Interior em pele com pespontos em cor de contraste
- Bancos desportivos com ajuste elétrico (14 vias)
- Frisos decorativos com aplicações decorativas em Prata Diamar Escuro

Para os valores do consumo de combustível e emissões de CO₂, consulte a página 74.

Modelos 911 Turbo S

- 478 kW (650 CV)
- Jantes 911 Turbo S de 20"/21" com aperto central
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)
- Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC)
- Faróis em LED Matrix com Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus)
- Interior em pele bicolor com pespontos em cor de contraste
- Bancos desportivos Plus adaptativos (18 vias)
- Frisos decorativos com aplicações decorativas em Carbono mate

Para os valores do consumo de combustível e emissões de CO₂, consulte a página 74.



Motor.

Os modelos 911 Turbo dispõem de uma performance extraordinária. Embora nada tenha mudado no desenho básico do motor – todos os detalhes foram otimizados, constantemente questionados, descartados ou reorganizados.

Assim, são utilizados, entre outros, turbocompressores de maiores dimensões e, pela primeira vez, injetores Piezo. Os coletores de escape inspirados no 911 GT2 RS melhoram a capacidade de resposta e a eficiência através de condições de fluxo ideais.

O intercooler e a aspiração do ar do motor foram redesenhados desde o início. Até agora, o ar de refrigeração para o intercooler era alimentado através

das entradas de ar laterais nos guarda-lamas traseiros e o ar do motor aspirado através da grelha do capot traseiro. Este princípio foi alterado nos modelos 911 Turbo atuais. Tal é também evidente na entrada de ar adicional de ponteira dupla do intercooler entre as saídas de escape na secção inferior da traseira. Tal permite um fluxo de ar e um intercooler mais eficientes – e, desta forma, mais potência.

O resultado: impressionante. E extremamente desportivo. No 911 Turbo, o motor gera 427 kW (580 CV), no 911 Turbo S chega aos 478 kW (650 CV). As acelerações são igualmente extraordinárias. O 911 Turbo atinge os 100 km/h com Launch Control em 2,8 segundos e os 200 km/h

em 9,7 segundos. O 911 Turbo S acelera dos 0 aos 100 km/h com Launch Control em 2,7 segundos e chega aos 200 km/h em 8,9 segundos. Velocidade máxima: 320 km/h no 911 Turbo e 330 km/h no 911 Turbo S.

Mas na Porsche nunca se tratou apenas de adicionar mais CV, mas sim mais ideias por CV. Por essa razão, não aumentámos somente a potência do motor – as lamelas de ar de refrigeração ativas, por exemplo, também melhoram a eficiência energética dos modelos 911 Turbo.

Sistema de escape desportivo.

Motor ligado. Ouvidos alerta. Emoções puras. E depois outra vez a pergunta: ainda é possível fazer melhor? É possível. Com o sistema de escape desportivo opcional, é possível criar uma experiência 911 Turbo ainda mais intensa. O som inconfundível é diretamente transferido para o habitáculo – e provoca arrepios.

O traço distintivo a nível visual do sistema de escape desportivo: duas saídas de escape ovais na secção traseira, opcionalmente em Prata ou em Preto (brilhante).

- 1 Saídas de escape do 911 Turbo
- 2 Saídas de escape do 911 Turbo S
- 3 Sistema de escape desportivo com frisos das saídas de escape em Prata
- 4 Sistema de escape desportivo com saídas de escape em Preto (brilhante)

Para os valores do consumo de combustível e emissões de CO₂, consulte a página 74.



Transmissão de potência.

Transmissão Porsche Doppelkupplung (PDK) de 8 velocidades.

A transmissão Porsche Doppelkupplung (PDK) de 8 velocidades completamente redesenhada permite passagens de caixa extremamente rápidas sem interrupção da transmissão de potência – em apenas milésimos de segundo. Quando comparada com a geração anterior, a transmissão Porsche Doppelkupplung (PDK) de 8 velocidades oferece um máximo equilíbrio entre conforto, performance e eficiência. A transmissão Porsche Doppelkupplung (PDK) é composta por duas engrenagens de comando de rotação integradas numa caixa. Esta transmissão dupla une as duas engrenagens de comando de rotação através de dois veios de transmissão separados que correm alternadamente por união de força com o motor. Assim, a força do motor desloca-se por uma engrenagem de comando de rotação e uma embraiagem, encon-

trando-se a velocidade seguinte previamente acionada na segunda engrenagem de comando de rotação. Nas passagens de mudanças, uma embraiagem é aberta enquanto a outra é fechada ao mesmo tempo. O resultado são tempos de passagem extremamente curtos sem interrupção da transmissão de potência – em suma: uma afinação muito desportiva. Tal é perceptível especialmente nas seis primeiras velocidades. Estas destinam-se à condução desportiva, sendo a velocidade máxima atingida na 6.ª velocidade.

E a eficiência também foi aumentada. Pois graças à 8.ª velocidade adicional, o escalonamento de ambas as relações overdrive (7.ª e 8.ª velocidades), bem como a sua ligação à 6.ª velocidade, foram ajustados com exatidão entre si. Como resultado, os regimes de rotação são mais baixos, mesmo

a velocidades elevadas. Tal aumenta a eficiência e o conforto em viagens longas

Porsche Traction Management (PTM).

O sistema foi continuamente desenvolvido. A robustez e o controlo foram otimizados. Resultado: maior precisão e resistência. O acoplamento de lamelas totalmente variável do PTM com comando eletrónico distribui de forma ideal a potência entre o eixo traseiro de tração permanente e o eixo dianteiro. A monitorização permanente das condições de rolamento permite uma reação às diferentes situações de condução: os sensores, por exemplo, controlam continuamente a rotação das quatro rodas, a aceleração longitudinal e transversal do veículo e também o ângulo da direção. Por exemplo, se as rodas traseiras patinarem ao acelerar, uma intervenção mais intensa do acoplamento de lamelas canaliza mais força de tração para o eixo dianteiro.

Em conjunto com o Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) com bloqueio do diferencial traseiro, o sistema assegura a distribuição de força mais adequada em cada uma das rodas em qualquer situação de condução.

Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus).

Este sistema, que aumenta a dinâmica de condução e a estabilidade, trabalha com travagens criteriosas nas rodas traseiras, assim como com um bloqueio do diferencial traseiro. Numa condução desportiva, ao rodar o volante, a roda traseira do lado interior da curva é travada, conferindo uma maior força de tração à roda traseira do lado exterior da curva e permitindo um impulso acrescido na direção pretendida. O resultado é uma entrada direta e dinâmica nas curvas. O bloqueio do diferencial traseiro é

regulado eletronicamente e dispõe de uma distribuição de binário totalmente variável. Juntamente com o Porsche Stability Management (PSM), o sistema revela todas as suas vantagens em termos de estabilidade de condução tanto em pisos mistos como em pisos molhados ou neve.

Quais são as vantagens para si? Uma elevada estabilidade dinâmica transversal do veículo e uma excelente tração. Agilidade excepcional a qualquer velocidade – comportamento preciso ao entrar nas curvas e alternâncias de carga equilibradas. O que mais? Um enorme prazer de condução nas curvas.



Chassis.

Porsche Active Suspension Management (PASM).

O sistema PASM consiste num ajuste eletrónico dos amortecedores que permite regular de forma ativa e contínua as forças de amortecimento de cada jante, de acordo com o estado do piso e o estilo de condução – para redução dos movimentos da carroçaria e, por conseguinte, maior conforto com uma dinâmica acrescida.

O PASM tem duas configurações, que poderá comandar através de um botão por cima da consola central: no modo normal, o amortecimento é desportivo e confortável, no modo desportivo é desportivo e firme.

Graças à nova tecnologia de válvulas, é possível atingir um escalonamento significativamente maior e uma regulação mais precisa das forças de amortecimento – e notavelmente mais rápida. Além disso, as forças de amortecimento mais elevadas podem ser atingidas mesmo a uma veloci-

dade de amortecimento baixa. O resultado é claro: mais estabilidade de condução, mais conforto – e, principalmente, carácter desportivo acrescido em qualquer situação de condução.

Chassis desportivo PASM.

Pela primeira vez nos modelos 911 Turbo, é oferecido a título opcional um chassis desportivo PASM com uma performance especialmente elevada em combinação com uma carroçaria rebaixada em 10 mm. Com molas firmes, estabilizadores ajustados e uma nova afinação dos amortecedores PASM, o novo chassis desportivo PASM permite melhorar ainda mais a dinâmica de condução. Sem grandes restrições ao conforto de condução.

Inspiradas no desporto automóvel: as molas auxiliares no eixo traseiro. Estas molas auxiliares, conhecidas pela utilização em circuito fechado, permitem uma flexibilidade da mola notoriamente mais desportiva – sem limitar os cursos das molas.

Porsche Stability Management (PSM).

O Porsche Stability Management (PSM) é um sistema de controlo automático para estabilização do chassis em condições extremas. Os sensores detetam permanentemente o sentido da marcha, a velocidade de circulação, a velocidade da guinada e a aceleração transversal. Com base nestes valores, o PSM calcula a direção de marcha efetiva e enceta travagens criteriosas de cada uma das rodas para evitar que se desviem da trajetória desejada. O sistema PSM melhora a tração ao acelerar sobre pisos irregulares graças às funções ABD (diferencial automático dos travões) e ASR (controlo da tração). Para níveis elevados de estabilidade de condução e segurança e uma agilidade excepcional.

Eixo traseiro direcional.

O eixo traseiro direcional aumenta tanto a performance como a versatilidade no dia-a-dia. Para uma manobrabilidade excepcional e uma estabilidade de condução nitidamente acrescida.



Vantagem no dia-a-dia: a velocidades reduzidas, o sistema vira as rodas traseiras no sentido contrário à direção das rodas dianteiras, o que provoca uma redução virtual da distância entre eixos. O diâmetro de viragem torna-se menor, o comportamento à entrada das curvas claramente mais dinâmico e o estacionamento notavelmente mais fácil. Vantagem numa condução desportiva: a velocidades elevadas, o sistema vira as rodas traseiras no mesmo sentido que as rodas dianteiras. A estabilidade de condução aumenta, graças à extensão virtual da distância entre eixos, assim como a agilidade, devido à direção simultânea das rodas dianteiras e traseiras.

Sistema de elevação do eixo dianteiro.

O aperfeiçoamento do sistema de elevação do eixo dianteiro permite uma maior distância ao solo na parte dianteira do 911 Turbo. Mais precisamente, em 40 mm e até uma velocidade de cerca de

35 km/h. Assim, o sistema garante que os lancis, rampas e entradas de garagem deixem de representar um desafio desportivo. O sistema pode ser programado para que o veículo seja automaticamente levantado no futuro em pontos onde se conduza regularmente. Para tal são utilizados os dados GPS do sistema de navegação.

Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC).

O PDCC é um sistema de estabilização das oscilações, que minimiza a inclinação lateral do veículo em condução dinâmica nas curvas. O comportamento de condução é ajustado na perfeição a quaisquer condições de rodagem através de uma distribuição do binário de rolamento entre o eixo dianteiro e o traseiro controlada permanentemente. Para uma dinâmica melhorada, um comportamento de condução ainda mais neutro, assim como mais conforto na estrada – a qualquer velocidade.

Travões.

Sistema de travagem do 911 Turbo.

Outro motivo para valorizarmos tanto as boas prestações: a elevada eficiência de travagem. Os modelos 911 Turbo dispõem de pinças de alumínio de tipo monobloco em vermelho com 6 êmbolos à frente e 4 êmbolos atrás. O diâmetro dos discos dos travões: 408 mm à frente e 380 mm atrás. Os discos dos travões de materiais compósitos são ventilados e perfurados, as câmaras dos discos dos travões são de alumínio. As pinças dos travões de uma só peça são fechadas. As vantagens: uma maior resistência à deformação, um melhor comportamento do ponto de contacto mesmo com cargas extremas e um peso mais reduzido. O curso do pedal é curto e o ponto de contacto é preciso.

As pinças estão igualmente disponíveis a título opcional pintadas em Preto.

Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Com provas dadas na competição automóvel: Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) do 911 Turbo S. Os discos dos travões em cerâmica perfurados do PCCB têm um diâmetro de 420 mm à frente e 390 mm atrás: para uma eficiência de travagem ainda mais acrescida. O PCCB dispõe de pinças de alumínio de tipo monobloco pintadas em Amarelo – a título opcional também em Preto – com 10 êmbolos no eixo dianteiro e de pinças de alumínio de tipo monobloco com 4 êmbolos no eixo traseiro. Estas garantem uma pressão de travagem muito elevada e, sobretudo, estável durante a desaceleração. O que é uma boa condição para distâncias de travagem curtas, especialmente em situações de sobrecarga dos travões. Além disso, o sistema reforça a segurança de travagem a alta velocidade, graças à elevada resistência ao sobre-

aquecimento do PCCB. Outra vantagem do sistema de travagem em cerâmica reside no peso extremamente baixo dos discos de travões: estes são cerca de 50% mais leves do que os discos de fundição cinzenta com o tipo de construção e dimensão semelhantes. O resultado: redução das massas não suspensas e, por conseguinte, uma melhor aderência à estrada, bem como um aumento do conforto de condução e rodagem, especialmente em pisos irregulares. Para uma maior agilidade e uma melhor manobrabilidade. O PCCB também está disponível, a título opcional, para os modelos 911 Turbo.

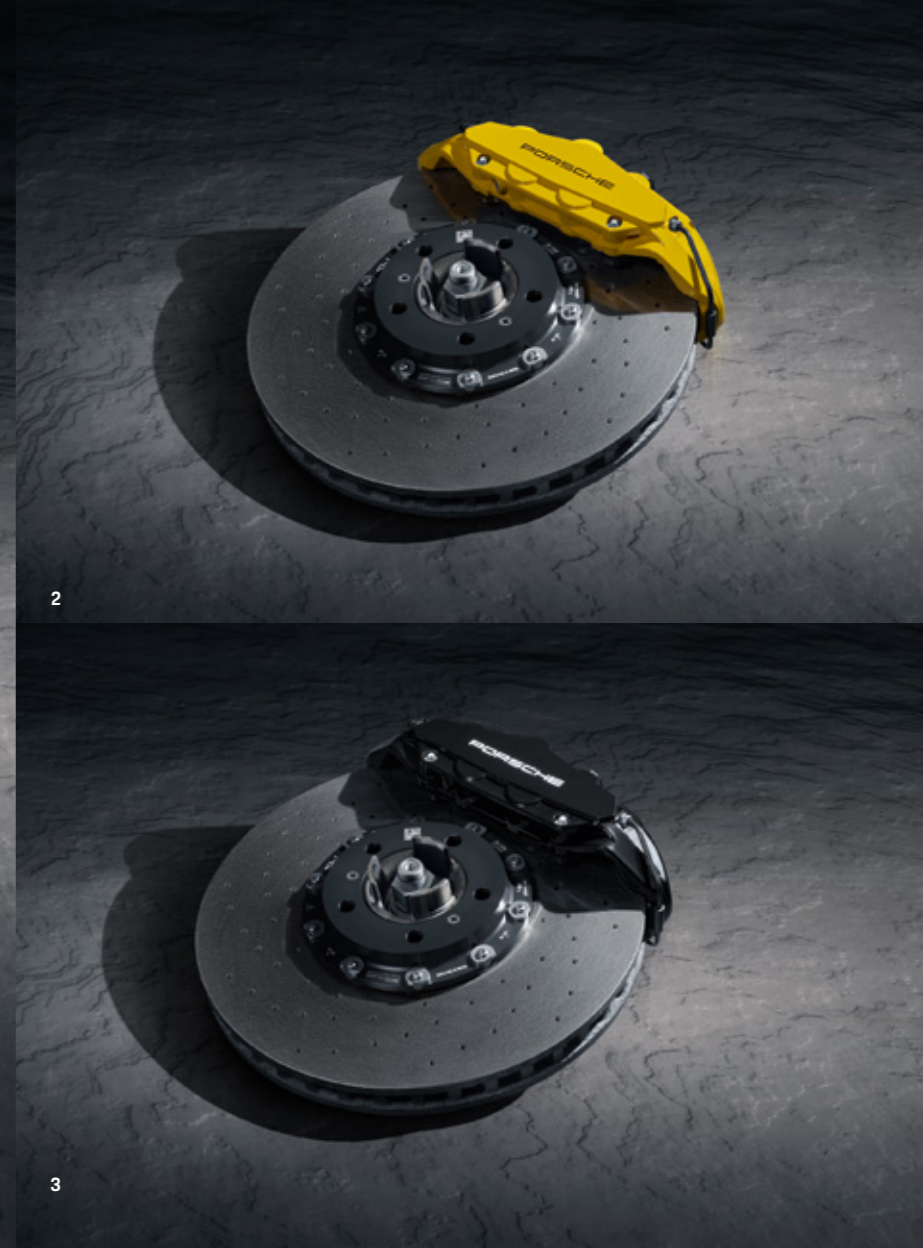
1 Bremsanlage 911 Turbo

2 PCCB com pinças dos travões em Amarelo

3 PCCB com pinças dos travões em Preto
Porsche Exclusive Manufaktur



1



2

3

Jantes.

O 911 Turbo vem equipado com jantes 911 Turbo de 20"/21", forjadas em liga leve. As jantes têm acabamento bicolor em cor de titânio e as tampas dos cubos das rodas exibem o escudo Porsche. As dimensões dos pneus: 255/35 ZR 20 à frente e 315/30 ZR 21 atrás. Estas garantem um elevado potencial de tração e de força transversal. Também no 911 Turbo S com jantes 911 Turbo S de 20"/21" com visual bicolor em preto. Estas são igualmente forjadas em liga leve, estão equipadas com fecho central com provas dadas na competição automóvel e um tampão do cubo da roda com escudo Porsche a cores.

A título opcional, estão disponíveis outros designs de jantes



- 1 Jante 911 Turbo
- 2 Jante 911 Turbo S
- 3 Jante 911 Turbo Exclusive Design
Porsche Exclusive Manufaktur
- 4 Jante 911 Turbo S Exclusive Design
Porsche Exclusive Manufaktur

Aerodinâmica.

Porsche Active Aerodynamics (PAA).

Através do sistema de aerodinâmica alargado quando comparado com a geração anterior, os modelos 911 Turbo podem ser livremente ajustados de forma dinâmica em qualquer situação de condução. O PAA assegura uma performance de condução ideal e vantagens no consumo de combustível e nas emissões de CO₂.

Essenciais: as novas lamelas de ar de refrigeração ativas nas entradas de ar dianteiras, bem como o spoiler dianteiro com acionamento pneumático, composto por um elastómero flexível e o aileron traseiro variável. Tanto o spoiler dianteiro como o aileron traseiro são extraídos ou recolhidos, de forma sincronizada, em diversas posições.

Estão disponíveis os seguintes programas de condução: o modo normal está orientado para a eficiência, estabilidade de condução e versatilidade no dia-a-dia. A disposição das lamelas é regulada em função das necessidades entre os 70 km/h e os 170 km/h, spoiler dianteiro e aileron traseiro estão completamente recolhidos. O lábio do spoiler dianteiro está bem protegido e facilita a condução em rampas e lombas. Para uma estabilidade e dinâmica de condução melhoradas a velocidades elevadas, o spoiler dianteiro e o aileron traseiro são parcialmente extraídos a partir de 180 km/h – na posição Speed.

No modo Sport, o destaque vai para a dinâmica de condução com equilíbrio desportivo. As lamelas de ar de refrigeração são abertas, o spoiler dianteiro e

o aileron traseiro são extraídos para a posição intermédia Speed logo a partir dos 120 km/h. Isto reduz as forças ascendentes e melhora a dinâmica de condução.

No modo Sport Plus, trata-se da performance de condução sem compromissos. As lamelas de ar de refrigeração são abertas, o spoiler dianteiro e aileron traseiro assumem a sua posição de performance a partir de 15 km/h – o aileron traseiro não só é extraído, como também inclinado em cerca de 11 graus. Graças à elevada força descendente nos eixos dianteiro e traseiro, o veículo pode desenvolver nesta posição todo o seu potencial, por exemplo, em circuito fechado.

1 Modo Sport Plus com lábio do spoiler dianteiro e aileron traseiro extraídos





Caso seja ativado o modo "Wet", o equilíbrio aerodinâmico é deslocado para o eixo traseiro. O resultado é uma estabilidade na traseira e consequentemente uma estabilidade de condução mais elevadas. Para uma segurança acrescida em piso molhado.¹⁾

Igualmente incluída: a função Airbrake. Em caso de uma travagem a fundo a velocidades elevadas, esta função tem uma influência positiva na distância de travagem – dependendo do programa de condução selecionado – através do spoiler dianteiro e do aileron traseiro automaticamente extraíveis (adicionalmente).

Destinadas à redução do consumo no dia-a-dia e ao aumento da potência na condução desportiva: as tampas de ar de refrigeração ativas nas entradas de ar dianteiras. As tampas fecham-se automaticamente durante a condução para reduzir a resistência aerodinâmica. Caso necessário, ou nos modos Sport, Sport Plus ou PSM Sport, as tampas abrem-se para otimizar a refrigeração do motor. Assim, é alimentada apenas a quantidade de ar de refrigeração realmente necessária. Isto é eficiência. Com inteligência.

¹⁾ O programa de condução "Wet" não pode substituir um estilo de condução adequado e adaptado às condições meteorológicas e da estrada, podendo, no máximo, auxiliar o condutor.



- 1 Lamelas de ar de refrigeração fechadas
- 2 Lamelas de ar de refrigeração abertas, spoiler dianteiro parcialmente extraído
- 3 Lamelas de ar de refrigeração abertas, spoiler dianteiro totalmente extraído
- 4 Aileron traseiro recolhido
- 5 Aileron traseiro na posição Speed
- 6 Aileron traseiro na posição Performance

Sport.

Pacote Sport Chrono.

Adrenalina com o premir de um botão, arrepios na pele incluídos: o Pacote Sport Chrono, de série, com seletor de modos. Este Pacote permite uma combinação ainda mais desportiva do chassis, do motor e da transmissão. Adicionalmente incluído no Pacote: a nova aplicação Porsche Track Precision e um indicador de temperatura dos pneus.

O seletor de modos com botão Sport Response no volante permite-lhe selecionar cinco modos de condução: estão incluídos os modos Normal, Sport, Sport Plus e Individual, com os quais poderá adaptar ainda mais o veículo ao seu próprio estilo de condução, e ainda o Modo “Wet”.

No modo Sport, os novos modelos 911 Turbo reagem com uma dinâmica acrescida. Com o modo Sport Plus, o Porsche Active Suspension Management (PASM) e o Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC), bem como o eixo traseiro direcio-

nal asseguram um amortecimento mais desportivo, maior estabilidade de oscilação e um comportamento mais rigoroso ao entrar nas curvas.

Além disso, o Pacote Sport Chrono inclui três funções adicionais. Primeira: Launch Control. Esta função no modo Sport Plus permite a melhor aceleração possível.

A segunda função é a designada “Estratégia de circuitos de competição”. Neste caso, a PDK é configurada para tempos de passagem extremamente curtos e ideais para uma aceleração máxima. Para uma performance sem compromissos com passagens de mudanças ativas.

A terceira função: é ativada através do botão Sport Response na parte central do seletor de modos. O motor e a caixa de velocidades estão preparados para um rápido desenvolvimento de potência. O resultado: máxima capacidade de resposta durante cerca de 20 segundos.

O cronómetro no tablier faz igualmente parte do Pacote Sport Chrono, bem como os apoios dinâmicos do motor: o sistema com comando eletrónico minimiza as oscilações e vibrações perceptíveis de todo o conjunto propulsor, especialmente do motor. E reúne as vantagens de um apoio firme ou suave do motor. Ou seja: aumenta tanto a estabilidade como o conforto de condução.

-
- 1 Cronómetro digital e analógico no tablier
 - 2 Seletor de modos no volante desportivo GT





Além disso, o Pacote Sport Chrono inclui a aplicação Porsche Track Precision¹⁾ que lhe permite medir os tempos por volta e os dados do trajeto. Poderá visualizar, gerir, partilhar e comparar essas informações com outros condutores através do smartphone. A interface de utilizador da aplicação Porsche Track Precision foi profundamente modernizada. Deste modo, a aplicação tornou-se mais intuitiva e fácil de utilizar através do seu smartphone.

PSM Sport.

Em conjugação com o Pacote Sport Chrono de série, o PSM é alargado a um modo Sport adicional. Este permite uma condução notoriamente mais desportiva, enquanto o PSM permanece ativo em segundo plano. Para uma experiência de condução mais intensa. Este modo é ativado através do seletor de modos no volante.

Pacote de peso reduzido.

O Pacote de peso reduzido opcional proporciona um design ainda mais desportivo dos modelos 911 Turbo Coupé, graças a uma redução de peso direcionada: entre outros, com bancos de corpo inteiro leves e vidros leves. Outros elementos desportivos: chassis desportivo PASM com rebaixamento de 10 mm e sistema de escape desportivo. No total, é possível obter uma redução do peso do veículo superior a 30 kg.

Pacote Sport. Porsche Exclusive Manufaktur.

Com o Pacote Sport opcional, pode passar uma mensagem ainda mais forte – elementos de destaque que realçam ainda mais o carácter desportivo dos modelos 911 Turbo: como, por exemplo, o Pacote 911 Turbo Sport Design em Preto (brilhante) com pintura de contraste alargada no friso do spoiler e nas aletas laterais, entradas de ar na sec-

ção lateral traseira pintadas em Preto (brilhante), jantes 911 Turbo S de 20"/21" polegadas pintadas em Prata Escuro e molduras superiores dos retrovisores exteriores em carbono. Um tejadilho de peso reduzido em carbono e os frisos dos vidros laterais pintados em Preto (brilhante) conferem aos modelos Coupé o toque final. O pacote é complementado com as óticas traseiras Exclusive Design.

1 Pacote Sport

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

Luzes.

É simplesmente reconfortante saber que se tem tudo sob controlo. Por essa razão, os faróis dos novos modelos 911 Turbo estão totalmente equipados com tecnologia LED. Para uma capacidade de resposta rápida e uma luminosidade especialmente elevada. Inconfundivelmente Porsche: os faróis com luzes diurnas de quatro pontos e os médios.

Faróis em LED com Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus). No 911 Turbo, os faróis em LED com Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus) indicam o caminho. Estão equipados com assistente de máximos, luz de curva dinâmica e regulação dos faróis em função da velocidade. Para uma melhor iluminação de curto alcance, lateral e de longo alcance – e para mais segurança.

Faróis em LED Matrix com Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus). Os faróis em LED com tecnologia Matrix e os máximos adicionais de alta performance no 911 Turbo S permitem ver ainda mais longe. Os faróis Matrix desativam seletivamente determinados segmentos do feixe luminoso permanente dos máximos. 84 LED acionados individualmente adaptam os faróis à situação, desativando-os ou reduzindo a intensidade. Os condutores que circulam à sua frente ou na retaguarda não são encandeados, apesar de a área circundante permanecer totalmente iluminada. Para otimizar a visibilidade, não só é seletivamente reduzido o encandeamento dos veículos que circulam em sentido contrário, como também é iluminada a área escura do lado direito, de modo a guiar melhor o olhar do condutor. A

diminuição parcial da iluminação de sinais de trânsito com reflexos muito fortes evita o encandeamento do condutor. O PDLS Plus abrange ainda, pela primeira vez, uma luz de curva controlada eletronicamente que ilumina perfeitamente a curva ligando e desligando LED individuais.

- 1 Faróis em LED com PDLS Plus
- 2 Faróis em LED Matrix com PDLS Plus





Sistemas de assistência.

Prazer de condução sem “ses” nem “mas”. Em contrapartida, com diversos sistemas de assistência adaptados às suas necessidades, que o ajudam a chegar aos seus destinos.

Modo “Wet” da Porsche.¹⁾

Através do modo “Wet”, o 911 Turbo dispõe de um sistema inovador que apoia o condutor nas viagens em piso molhado.

Graças a sensores nas cavas das rodas dianteiras, o sistema consegue reconhecer os salpicos de água produzidos pelos pneus e, assim, avaliar o estado do piso em termos de humidade. Caso reconheça um piso claramente molhado, a capacidade de resposta é preparada através do PSM e PTM. O sistema informa o condutor sobre a humidade detetada e recomenda passar manualmente para o modo “Wet”. Se o condutor ativar este modo, realiza-se uma adaptação do PSM, PTM, aerodinâmica, PTV Plus e capacidade de resposta do motor.

Assistente de alertas e de travagem.

O assistente de alertas e de travagem, de série, consegue reduzir consideravelmente o risco de colisão com veículos, peões e ciclistas no âmbito dos limites do sistema. Se o sistema detetar, através da câmara dianteira, que existem veículos, peões ou ciclistas na área de colisão, o condutor é alertado de forma visual e acústica numa primeira fase.

Numa segunda fase, o condutor também é alertado por meio de um impulso de travagem se o veículo se aproximar com demasiada velocidade de outros veículos, peões ou ciclistas detetados. Uma travagem iniciada pelo condutor pode então, se necessário, ser reforçada até à travagem completa. Se o condutor não reagir, é efetuada uma travagem de emergência automática no âmbito dos limites do sistema para minimizar as consequências de uma colisão ou para as evitar totalmente.

Cruise Control Adaptativo.

Este sistema controla, de forma totalmente autónoma e dentro dos limites do sistema, a velocidade do seu 911 Turbo em função da distância em relação ao veículo da frente. Para isso, um sensor de radar na secção dianteira monitoriza a área à frente do seu veículo. Quando tiver ajustado uma determinada velocidade e detetar um veículo na mesma faixa de rodagem que circula à sua frente a uma velocidade inferior, o sistema reduz a velocidade através da desaceleração ou de uma ligeira travagem, até que fique à distância previamente definida.

O seu 911 Turbo passa a manter essa distância em relação ao veículo da frente. Caso este continue a travar, o sistema de controlo da velocidade de cruzeiro também reduz a velocidade, inclusivamente até à imobilização. Caso a sua faixa de rodagem volte a ficar livre, o seu 911 Turbo acelera autonomamente graças à função Stop & Go até retomar a velocidade inicialmente ajustada (0–210 km/h).

¹⁾ O programa de condução “Wet” não pode substituir um estilo de condução adequado e adaptado às condições meteorológicas e da estrada, podendo, no máximo, auxiliar o condutor.

Porsche InnoDrive com Cruise Control Adaptativo.¹⁾

O Porsche InnoDrive alarga o âmbito de funções do Cruise Control Adaptativo até 3 quilómetros de regulação da velocidade por antecipação. Através dos dados de navegação, bem como dos sensores de radar e de vídeo, consegue identificar limites de velocidade e o traçado da estrada – ainda antes de o seu 911 Turbo lá chegar.

O veículo adapta a velocidade às condições futuras, tais como limites de velocidade, curvas, rotundas, bem como sinais de stop ou situações de prioridade sinalizadas. Além disso, o sistema também reconhece curvas e descidas com base no destino inserido ou ao ligar o indicador de mudança de direção. Dependendo do modo de condução selecionado, o sistema programa de forma otimizada a mudança de velocidades e os comportamentos de aceleração ou desaceleração, com uma afinação típica de um automóvel desportivo, assegurando

assim uma experiência de condução desportiva e harmoniosa. Se, por exemplo, for ativado o modo Sport, o Porsche InnoDrive também aumenta a dinâmica, mantendo sempre os limites de velocidade identificados.

Ou seja: o Porsche InnoDrive representa a típica condução eficiente da Porsche – para maior conforto e mais prazer de condução.

Outro elemento do Porsche InnoDrive com Cruise Control Adaptativo é a orientação ativa na faixa de rodagem, que combina o controlo da distância e o assistente de manutenção na faixa. O sistema orienta-se por outros utentes da via que circulem à frente, bem como pelas marcas delimitadoras da faixa de rodagem, e mantém o veículo através de rotações contínuas do volante no centro da via – também em situações de engarrafamento. Para um maior conforto para o condutor.

Assistente de faixa de rodagem com leitor de sinais de trânsito.

O assistente de faixa de rodagem dispõe de uma câmara que capta as marcas delimitadoras da faixa de rodagem. O sistema apoia o condutor, corrigindo o volante se o veículo se aproximar de uma marcação da faixa de rodagem e se existir o risco de sair da faixa de rodagem, ajudando assim a manter o veículo dentro da faixa de rodagem. A deteção de sinais de trânsito baseia-se nas imagens da câmara e nos dados de navegação para identificar limites de velocidade, proibições de ultrapassagem e outras proibições indiretas, por exemplo, sinais de identificação de localidades, e indica-os no painel de instrumentos. O aviso de curva complementa a função de deteção de sinais de trânsito: com base nos dados do sistema de navegação e na identificação de sinais de aviso de curva através da câmara, o sistema emite um aviso no ecrã do painel de instrumentos perante a aproximação de uma curva apertada, indicando o sentido da curva. Muito antes de lá chegar. O que ganha acima de tudo? Mais conforto. E mais descontração, por exemplo, em viagens longas por estradas rurais.

¹⁾ O Porsche InnoDrive apoia o condutor dentro dos limites do sistema. O condutor deve controlar sempre a condução e intervir em caso de dúvida. Pode desativar o sistema, acionando o pedal do travão ou do acelerador sempre que desejar.





Assistente de mudança de faixa com assistente de mudança de direção.

O assistente de mudança de faixa monitoriza, no âmbito dos limites do sistema, as áreas atrás do seu 911 Turbo e os ângulos mortos através de sensores de radar. Se o sistema detetar um veículo a aproximar-se rapidamente de trás ou que se encontra no ângulo morto, e se uma mudança de faixa se afigurar perigosa, o sistema alerta-o através de um sinal ótico nos retrovisores exteriores. Para um maior conforto e segurança, sobretudo em autoestrada. Ao efetuar curvas a baixa velocidade, o assistente de mudança de direção controla o seu veículo. Quando atravessa um cruzamento, o assistente de mudança de direção alerta o condutor, através de um sinal ótico, para a presença de objetos no ângulo morto.

Assistente de visão noturna.

Ao conduzir durante a noite, o assistente de visão noturna fornece ao condutor informações que, dentro do alcance do sistema, vão para além do alcance dos faróis. Uma câmara de infravermelhos deteta peões ou animais de grande porte antes de serem iluminados pelo veículo. É informado através

de uma imagem térmica no painel de instrumentos. O ser vivo detetado é identificado a amarelo. Caso se encontre à frente do veículo e a uma distância crítica, é identificado a vermelho e é emitido um sinal sonoro. Simultaneamente é ativado o sistema de redução da distância de travagem. Em combinação com os faróis em LED Matrix com PDLs Plus, os faróis piscam três vezes, através de uma função de luz de sinalização, caso haja peões na berma ou na faixa de rodagem, de modo a chamar-lhe a atenção para a sua presença.

ParkAssist à frente e atrás com câmara de marcha-atrás.

A câmara de marcha atrás de série facilita o estacionamento e as manobras em marcha-atrás. Para tal, contribui a imagem da câmara, bem como as linhas de orientação dinâmicas no ecrã do PCM que ilustram o percurso com a posição atual do volante.

Surround View.

O Surround View complementa a câmara de marcha-atrás com três câmaras de alta resolução adi-

cionais na parte dianteira e nas molduras inferiores dos retrovisores exteriores. Com base nas informações fornecidas pelas quatro câmaras, o sistema gera uma perspetiva aérea virtual sobre o veículo e mostra-a no ecrã do PCM. Além disso, pode comutar entre diferentes perspetivas das câmaras, por exemplo, para uma melhor visualização em saídas estreitas.

Remote ParkAssist.¹⁾

O Remote ParkAssist combina uma variedade de sistemas de assistência inteligentes, que tanto lhe facilitam a descoberta de lugares de estacionamento, como também o próprio estacionamento. Graças ao assistente de estacionamento ativo, quando ativado e à velocidade apropriada, o seu 911 Turbo é capaz de medir e identificar potenciais lugares de estacionamento à medida que passa – monitorizado pelo condutor – e move o veículo para a frente e para trás de forma independente durante o estacionamento.

Mediante pedido, este processo também pode ser coordenado fora do veículo: o estacionamento con-

trolado à distância permite o controlo do estacionamento, a partir do exterior, dentro e fora dos lugares de estacionamento e garagens longitudinais e transversais, através de um smartphone. Além da 3D-Surround View, cujas vistas 3D do veículo podem ser selecionadas e exibidas no PCM, o Remote ParkAssist também inclui o assistente de manobra, que auxilia no estacionamento e manobras em marcha-atrás: caso haja um obstáculo atrás do veículo e este seja detetado pelos sensores de estacionamento, o veículo pode ser desaccelerado até uma paragem dentro dos limites do sistema. Além disso, o sistema de alerta de estacionamento avisa o condutor (visualmente, acusticamente ou através da aplicação dos travões) se o veículo está seguro ao sair dos lugares de estacionamento, no âmbito dos limites do sistema.

¹⁾ Assistente de visão noturna

¹⁾ Apenas compatível com iPhones da Apple a partir da geração iPhone 7 e do iOS 13. Todos os sistemas funcionam dentro dos limites do respetivo sistema e requerem um controlo permanente do veículo por parte do condutor.

Infotainment.

Porsche Communication Management (PCM).

A sua unidade central de controlo para áudio, navegação e comunicação, bem como para numerosos sistemas de assistência, é a última geração da Porsche Communication Management (PCM) com módulo de navegação online. O novo conceito de exibição e de funcionamento no visor central de 10,9 polegadas impressiona pela sua clara estrutura e apresentação. Além disso, a vista pode ser configurada individualmente para que as funções mais importantes possam ser acionadas diretamente. A navegação convence com uma interface clara — e com funções inovadoras como o monitor de rota, que exhibe todos os detalhes da rota, bem como os engarrafamentos e os resume numa linha temporal clara. Também é novidade: o menu “Notificações”. As notificações recebidas de dispositivos ligados ou do veículo são apresentadas aqui. O comando

por voz foi aprimorado e pode agora ser utilizado no seu 911 Turbo através da fala natural. O controlo por voz pode ser ativado dizendo simplesmente “Olá, Porsche”. Além disso, é possível a interação multimodal, por exemplo, basta tocar no mapa no visor central e dizer: “Leva-me até lá”.

Sistema de som BOSE® Surround.

O sistema de som BOSE® Surround de série está ajustado de forma ideal à acústica específica do habitáculo dos modelos 911 Turbo. O sistema áudio dispõe de 12 altifalantes e canais de amplificador, incluindo um robusto subwoofer patenteado com 100 watts. O design do sistema totalmente ativo transforma o 911 Turbo numa sala de concertos. A potência total: 570 watts.

Sistema de som High-End Surround da Burmester®.

A estrada é, talvez, um dos últimos locais do mundo onde ainda é possível ouvir música sem interrupções. Motivo suficiente para intensificar este prazer à boa maneira Porsche. Em colaboração com a Burmester® — um dos fabricantes de aparelhos áudio High-End de alta qualidade mais conceituados no mundo — criámos o sistema de som High-End Surround da Burmester®, disponível como opção. O resultado: performance sonora ao mais alto nível, ajustada ao seu 911 Turbo através de inúmeros testes de medição e audição. Traduzido em números, significa: 13 canais de amplificador, 13 altifalantes com grau de eficiência elevado, incluindo um subwoofer ativo separado com amplificadores de 300 watts da classe D. O resultado: 855 watts de puro prazer musical.

O sistema Burmester® utiliza um subwoofer patenteado, que alia o peso reduzido de um típico carro desportivo à performance. Para uma reprodução de agudos inconfundível pela precisão, clareza e ausência de distorções, são utilizados tweeters de fita (Air Motion Transformer, AMT).

- 1 Porsche Communication Management (PCM)
- 2 Sistema de som High-End Surround da Burmester



1



2

Porsche Connect.

A Porsche Connect liga-o ao seu Porsche e o seu Porsche ao mundo. O sistema expande as funções digitais existentes no seu 911 Turbo. Navegue para os seus destinos da melhor forma possível, sincronize contactos pessoais, bem como endereços, e aceda ao seu calendário diretamente no PCM. Porsche Connect é o seu copiloto inteligente para a vida quotidiana, assegurando uma experiência única de carro desportivo. Antes, durante e depois da viagem.

Com a aplicação Porsche Connect, pode, por exemplo, enviar a próxima rota planeada para o seu 911 Turbo antes de partir, ou verificar o estado do veículo: desde o nível de combustível e a pressão dos pneus até à localização atual do seu Porsche.

Enquanto conduz, pode ser informado em tempo real sobre a situação atual do trânsito e os acontecimentos internacionais do dia.

E depois da viagem, pode gerir o seu 911 Turbo em My Porsche e personalizar os seus serviços Connect da forma que desejar.

A melhor parte: o Porsche Connect está disponível gratuitamente com a compra do seu 911 Turbo por um período inclusivo de 3 anos. O volume de dados (conectividade) necessário para tal está incluído. Os serviços são ativados na Porsche Connect Store e podem depois ser configurados e prolongados após o período de inclusão. Visite www.porsche.com/connect-store para mais informações.



Apple Music.

Basta tocar no ícone Apple Music no ecrã tátil do seu PCM para transmitir 70 milhões de músicas sem anúncios, procurar listas de reprodução e ouvir as melhores transmissões ao vivo do mundo. Pode até criar a sua própria estação de rádio, com base na música que está a tocar no momento. Os condutores dos 911 podem utilizar a Apple Music até 6 meses sem custos.

Voice Pilot.

O Voice Pilot permite utilizar a sua voz de forma natural e intuitiva quando diz "Olá, Porsche". O seu veículo reage a expressões como "Sinto frio" ou "Música seguinte". Também é possível uma operação multimodal através do ecrã tátil e entrada de voz: aponte para o mapa e diga, por exemplo: "Iniciar rota aqui" para começar a navegação.

Navegação Plus.

Para que esteja sempre na rota mais rápida, o Navigation Plus recupera continuamente informações de trânsito em tempo real específicas da faixa, incluindo previsões baseadas em dados históricos. Assim, é possível, por exemplo, evitar engarrafamentos e poupar tempo.

Integração do smartphone.

O Apple CarPlay e o Android Auto também são suportados. Uma forma inteligente e segura de utilizar o seu smartphone no carro quando precisar dele. O Apple CarPlay e o Android Auto permitem-lhe obter direções, enviar e receber mensagens, e muito mais. É fácil de controlar a partir do PCM ou por comando de voz, para que se possa concentrar na estrada.

A oferta da Porsche Connect varia consoante o modelo e a disponibilidade no país. A informação contida nesta página deverá fornecer-lhe uma visão geral. Para verificar a disponibilidade de serviços no seu automóvel, inicie sessão na Connect Store com o seu Porsche ID.

Acessórios exteriores.

Vidros.

A título opcional para os modelos 911 Turbo Coupé, estão disponíveis vidros de peso reduzido e de proteção contra o ruído. A utilização de vidro de segurança laminado de peso reduzido permite uma redução de peso superior a 4 kg. Além disso, o fabrico do vidro com uma película de plástico com amortecimento acústico melhora a acústica do habitáculo e reduz os ruídos do vento de alta frequência e os ruídos de rolamento.

Teto de abrir/inclinar.

O teto de abrir/inclinar elétrico abre para a parte exterior do veículo. Uma vantagem: não afeta a liberdade de movimentos da cabeça. Outra vantagem: graças à construção especial, a área aberta é particularmente grande. Para um maior prazer de condução a céu aberto. Além disso, o defletor de vento em rede protege das correntes de ar e proporciona um maior conforto acústico.

Teto de abrir/inclinar em vidro.

O teto de abrir/inclinar elétrico em vidro temperado matizado contém uma cortina para o Sol elétrica que reduz a indesejável incidência da luz. O tipo de construção, a liberdade de movimentos da cabeça e a área aberta do tejadilho em vidro são idênticos aos do teto de abrir/inclinar normal

911 Turbo Cabriolet.

Escusado será dizer que o a alimentação de ar assume um papel decisivo no 911 Turbo. Mas por que razão limitarmo-nos ao motor? Afinal, é possível levar a experiência do Cabriolet estritamente ao limite. Os modelos 911 Turbo Cabriolet combinam a silhueta clássica de um 911 Turbo com a possibilidade de ouvir sem filtros o som inconfundível do motor turbo com a capota aberta, estando equipados com uma capota de lona totalmente automática. com um óculo traseiro fixo em vidro e três elementos estruturais em magnésio inte-

grados, os quais tornam a capota muito estável e extremamente leve. A capota abre ou fecha em cerca de 12 segundos, mesmo em andamento até uma velocidade de cerca de 50 km/h. E, se o desejar, por comando à distância.

O interior da capota é forrado com um tecido insonorizante e resistente ao calor. Consequências perceptíveis: temperaturas interiores estáveis e uma redução eficaz dos ruídos aerodinâmicos. Se for o que desejar.

Além disso, a função de climatização com a capota aberta foi especialmente melhorada. Também neste caso, o climatizador automático regula automaticamente a climatização para o conforto ideal, sem intervenção manual.

Os modelos 911 Turbo Cabriolet dispõem ainda de um defletor de vento elétrico. Basta premir um botão para o ativar ou desativar em apenas 2 segundos. Este assegura viagens sem capota com um mínimo de correntes de ar. Com um nível reduzido de ruídos do vento.

1 Teto de abrir/inclinar elétrico em vidro

2 O sistema de tejadilho 911 Turbo S Cabriolet





Destaques do exterior – Porsche Exclusive Manufaktur.

- 1 Pacote de exterior pintado
- 2 Sistema de escape desportivo com saídas de escape desportivas em Prata
- 3 Aplicações nas lamelas na porta da bagageira pintadas na cor da carroçaria
- 4 LED-Türprojektoren „PORSCHE“ Schriftzug
- 5 Faróis em LED Matrix em Preto com Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus)

Acessórios interiores.

Tudo novo? Tudo igual? Nem uma coisa nem outra. O habitáculo do novo 911 Turbo combina aquilo que o distingue há mais de 45 anos com as possibilidades de hoje.

Volante desportivo GT.

Emoções da competição automóvel à distância de um toque: o volante desportivo GT é de série no 911 Turbo. Com apoio para polegares e marca das 12 horas, bem como painéis dos raios com aplicação de parafusos, este remete claramente para os genes do desporto automóvel.

Pacote de iluminação design.

Funcional e esteticamente bem pensado: o Pacote de iluminação design, a título opcional. Inclui a iluminação em LED de intensidade regulável na consola central, na zona dos puxadores das portas, nos compartimentos de arrumação das portas, no espaço para os pés à frente, bem como nos lugares traseiros. Poderá escolher entre sete cores de iluminação.

Acesso Comfort.²⁾

Com o Acesso Comfort pode deixar a sua chave no bolso. Assim que se aproximar do veículo e o sistema reconhecer o código de acesso memorizado na chave, não só as portas e a tampa da bagageira serão destrancadas, como também os puxadores das portas serão extraídos automaticamente.

Bancos desportivos.

Os assentos desportivos totalmente elétricos (14 posições) não só são confortáveis, como também proporcionam um bom apoio lateral. Além do ajuste elétrico da altura e do encosto do banco, também é possível o ajuste elétrico da posição longitudinal do apoio lombar, bem como a inclinação e a profundidade do assento. Também está incluída uma função de memória extensiva. Os encostos de cabeça contêm o logótipo “turbo” ou “turbo S”. Os encostos dos bancos dispõem de uma parte central dos bancos acolchoada e um encosto em pele.

Bancos desportivos Plus adaptativos.

Os bancos desportivos adaptativos (18 posições) são de série nos modelos 911 Turbo S. Com flancos firmes e desportivos e apoios dos ombros adicionais oferecem um melhor apoio lateral. Além disso, os flancos do assento e do encosto podem ser regulados individualmente para um conforto magnífico em viagens de longo curso ou para um apoio lateral preciso em percursos sinuosos. Também incluída: a memorização de todas as posições do banco (exceto os flancos) do condutor. Os encostos de cabeça contêm o logótipo “turbo” ou “turbo S”. Acrescem os encostos dos bancos com as partes centrais dos bancos acolchoadas. Os encostos dos bancos são pintados em Prata Escuro.

Bancos desportivos Plus.¹⁾

A título opcional e sem acréscimo de custo, encontram-se disponíveis os bancos desportivos Plus com ajuste elétrico da altura e do encosto do banco e regulação mecânica da posição longitudinal. Os flancos do assento e do encosto são firmes e desportivos e oferecem um bom apoio lateral. Os encostos dos bancos são pintados em Prata Escuro.

Bacquets integrais.

Os bancos de corpo inteiro disponíveis a título opcional são totalmente fabricados em plástico reforçado com fibra de carbono (CFRP) em fibra de carbono visível. Oferecem um apoio lateral otimizado com um peso reduzido. Os bancos dispõem de ajuste manual da posição longitudinal, bem como de ajuste elétrico da altura. O banco é revestido em pele em Preto – a parte central dos bancos com Race-Tex³⁾ perfurado. Acabamento perfeito: o escudo Porsche gravado nos encostos de cabeça.

Aquecimento e ventilação dos bancos.

O sistema de aquecimento dos bancos abrange a superfície do assento, o encosto e os flancos dos bancos dianteiros. A ventilação dos bancos proporciona um clima agradável e seco nos bancos, até mesmo em dias muito quentes.

Bancos traseiros.

Extraordinariamente confortáveis para um automóvel desportivo: os bancos traseiros. Tal como nos bancos dianteiros, as partes centrais dos encostos dos bancos são acolchoadas. O compartimento de arrumação por trás dos bancos oferece espaço adicional para guardar objetos. Graças aos encostos rebatíveis, os modelos 911 Turbo Coupé dispõem, atrás, de 264 litros, espaço suficiente para arrumar a bagagem. Nos modelos 911 Turbo Cabriolet, o volume é de 163 litros.

Climatizador automático de 2 zonas.

O climatizador automático de duas zonas dispõe de uma regulação da temperatura separada para o condutor e o passageiro. Um filtro de poeiras com carvão ativado retém partículas, pólen e odores e filtra as poeiras finas do ar, impedindo que

cheguem ao habitáculo. O controlo automático da recirculação do ar mede permanentemente a qualidade do ar, reduz o nível da humidade e comuta, se necessário, para o modo de recirculação do ar.

Ionizador.

O ionizador reduz a quantidade de germes e de outros poluentes no ar. Tal promove a melhoria da qualidade do ar no habitáculo, o que aumenta consideravelmente o bem-estar.

1) O acesso de conforto corresponde ao mais avançado nível de evolução técnica. No entanto, não é possível excluir totalmente a possibilidade de os códigos das chaves eletrónicas serem intercetados e utilizados para abrir ou roubar o veículo.

2) Esta opção anula o Pacote de memória de série.

3) O Race-Tex é um material de microfibras testado em circuito de competição com um visual e toque de alta qualidade, semelhante à camurça. Tem um toque agradável e suave, além de oferecer um bom apoio. É, por isso, resistente e de fácil trato.



Pacote de interior com pespontos decorativos e partes centrais dos bancos em pele em cor de contraste.

Porsche Exclusive Manufaktur.

Os Pacotes de interior com pespontos decorativos e as partes centrais dos bancos em pele em cor de contraste da Porsche Exclusive Manufaktur permitem-lhe configurar o seu 911 Turbo totalmente de acordo com os seus desejos e criar elementos de destaque adicionais no interior. Os Pacotes estão disponíveis em todas as cores de série e cores especiais selecionadas. Quer opte por cores individuais ou combinadas – o resultado será sempre harmo-

nioso e tornará o seu 911 Turbo, acima de tudo, num exemplar único. Tal como o próprio condutor.

Deixe-se inspirar pelas nossas combinações de cores. Em alternativa, aceda a www.porsche.com para configurar o seu veículo no Porsche Car Configurator.

-  Pacote de interior com pespontos decorativos em cor de contraste
-  Partes centrais dos bancos em pele em cor de contrast

1 Ilustração com o exemplo 911



Pele em Preto, pesponto decorativo em Amarelo Racing

Pele em Vermelho Bordeaux, pesponto decorativo em Crayon

Pele em Preto, pesponto decorativo em Azul Speed

Pele em Cinzento Ardósia, pesponto decorativo em Laranja

Interior em pele Exclusive Manufaktur.
Porsche Exclusive Manufaktur.

Inovador, moderno e com sentido de estilo – até ao mais ínfimo pormenor. Juntamente com os especialistas em design do centro de desenvolvimento em Weissach, a Porsche Exclusive Manufaktur criou um conceito de interior que se caracteriza por uma interação perfeitamente coordenada de cores, materiais e acabamentos exclusivos da Porsche Exclusive Manufaktur. As combinações possíveis da gama de cores são quase tão ilimitadas como o prazer de condução com o seu 911 Turbo, e o resultado é tão singular quanto a sua personalidade.

O interior bicolor recentemente concebido destaca-se especialmente pelas partes centrais dos bancos e painéis das portas acolchoados, bem como pelos pespontos contrastantes e é ainda valorizado pelo Pacote suplementar de interior em pele para tablier e painéis das portas e para o revestimento da coluna de direção. Os encostos de cabeça com escudo Porsche gravado em relevo e as tampas das saídas dos cintos de segurança em Race-Tex (para os modelos Coupé) criam elementos de destaque adicionais. O compartimento na consola central tem gravado “Porsche Exclusive Manufaktur” e completa a imagem geral harmo-

niosa deste conceito de interior especial. Tão perfeito como a sua experiência de condução.

Para configurar o automóvel dos seus sonhos, aceda ao Porsche Car Configurator em www.porsche.com

- 2 Interior em pele Exclusive Manufaktur em vermelho bordeaux/crayon
- 3 Interior em pele Exclusive Manufaktur em preto/azul speed



Cores de exterior.

Cores exteriores lisas.



Branco



Amarelo Racing



Vermelho Índico



Preto

Cores da capota.



Preto

Cores exteriores metalizadas.



Branco Carrara metalizado



Prata Dolomite metalizado



Prata GT metalizado



Cinzentó Ágata metalizado



Verde Aventurina metalizado



Azul Gentiana metalizado



Azul Meia-Noite metalizado¹⁾



Preto Profundo metalizado



Castanho

Cores exteriores especiais.



Crayon



Laranja Lava



Vermelho Carmim



Azul Tubarão



Vermelho



Verde Pitão

Cores exteriores personalizadas.

Tem à sua disposição uma gama alargada de cores sólidas e metalizadas com uma diversidade de cores históricas da Porsche e de clássicos em termos de cores.

Escolha de cores exteriores.

Realce a individualidade do seu Porsche através de uma cor desenvolvida especialmente para si com base no seu padrão de cores.

1) Apenas disponível até 12/2021.



Cores interiores.

Interior em cores de série Equipamento em pele^{1), 7), 8)}

Preto
Cinzeno Ardósia
Vermelho Bordeaux (revestimento do teto: preto)
Azul Grafite

Interior bicolor Equipamento em pele^{2), 7)}

Preto/Vermelho Bordeaux (revestimento do teto e alcatifa: preto)
Preto/Bege Mojave (revestimento do teto e alcatifa: preto)
Cinzeno Ardósia/Crayon (revestimento do teto ⁹⁾ e alcatifa: cinzeno Ardósia)
Preto/Verde Islândia (revestimento do teto e alcatifa: preto)

Interior em pele Club Equipamento em pele^{1), 7)}

Castanho Trufa
Verde Agave
Equipamento Sport-Texcom acabamento em pele estendida¹⁾
Preto

Frisos decorativos/tampas.

Prata Claro
Aplicações decorativas.
Prata Diamar Escuro ⁴⁾

Revestimento do teto em Race-Tex[®] (modelos Coupé) ou forro da capota em lona preta (modelos Cabriolet).

- 1) Pespontos decorativos parcialmente em Crayon (parte superior do tablier, painéis das portas e revestimento dos painéis traseiros laterais, bem como flancos laterais), opcionalmente em cor de pele.
- 2) Pespontos decorativos parcialmente em pele de cor mais clara (parte superior do tablier, painéis das portas e revestimento dos painéis traseiros laterais).
- 3) Disponível apenas para os modelos Coupé.
- 4) De série para os modelos 911 Turbo.
- 5) O Race-Tex é um material de microfibras testado em circuito de competição com um visual e toque de alta qualidade, semelhante à camurça. Tem um toque agradável e suave, além de oferecer um bom apoio. É, por isso, resistente e de fácil trato.
- 6) Opção livre de uma cor da gama de cores 1 em conjunto com uma cor da gama de cores 2. Pespontos decorativos de acordo com a seleção de cores a partir da gama de cores 2. Pode encontrar mais informações no Car Configurator.
- 7) Em conjugação com bancos desportivos adaptativos Plus: encosto do banco traseiro pintado em Prata Escuro.
- 8) Em conjugação com bancos de corpo inteiro: concha do banco com encosto do banco traseiro em plástico reforçado com fibra de carbono (CFRP) em carbono visível.
- 9) A madeira é um produto natural. Por conseguinte, poderão ocorrer variações na cor e nos veios.
- 10) De série para os modelos 911 Turbo S.

Cores interiores. Porsche Exclusive Manufaktur.

Interior em pele Exclusive Manufaktur^{6), 7)}. Gama de cores 1.



Exemplo de gama de cores 1: Azul Grafite
Exemplo de gama de cores 2: Bege Mojave

Preto
Cinzeno Ardósia
Vermelho Bordeaux
Azul Grafite

Gama de cores 2.

Preto
Cinzeno Ardósia
Vermelho Bordeaux
Azul Grafite
Crayon
Bege Mojave
Verde Islândia

Cores disponíveis apenas a partir de 07/2021.

Azul Speed
Azul Riviera
Verde Mamba
Vermelho Índico
Vermelho batom
Castanho Cohiba
Cognac
Creme

Cores disponíveis apenas a partir de 12/2021.

Equipamento Heritage Design Pure com acabamento em pele estendida.

Preto	Porsche Exclusive Manufaktur
(parte central do banco e painéis das portas em bombazina)	
Preto/Bege Atacama	Porsche Exclusive Manufaktur
(parte central do banco e painéis das portas em bombazina)	

Aplicações decorativas.

pintado	Porsche Exclusive Manufaktur
Pele	Porsche Exclusive Manufaktur
Alumínio escovado	Porsche Exclusive Manufaktur
Paldao escuro poroso aberto ⁹⁾	Porsche Exclusive Manufaktur
Carbono mate ¹⁰⁾	Porsche Exclusive Manufaktur

Porsche Tequipment.

Com os produtos da gama Porsche Tequipment especialmente desenvolvidos para o seu 911 Turbo, poderá personalizar o seu automóvel de acordo com os seus desejos. As exigências impostas aos produtos da gama Porsche Tequipment são idênticas às dos veículos: todos são desenvolvidos, testados e inspecionados no centro de desenvolvimento em Weissach. Pelos mesmos engenheiros e designers da Porsche que também criam os veículos. Concebidos tendo em conta o conceito geral do veículo e adaptados na perfeição ao seu Porsche.

E a garantia? Permanece totalmente intacta. Independentemente dos produtos Tequipment solicitados ao seu Centro Oficial Porsche. Para mais

informações sobre a gama Porsche Tequipment, consulte o seu Centro Oficial Porsche. Ou visite-nos diretamente no nosso site em www.porsche.com/tequipment. Ao digitalizar o código QR, aceda diretamente ao nosso localizador de acessórios Tequipment, onde poderá ver em detalhe todos os produtos.



1 Caixas de tejadilho

Caixas de plástico de alta qualidade, disponíveis em preto (alto brilho).

2 Produtos de manutenção

Gama de produtos de cuidado exterior e interior, adaptada ao seu Porsche.

3 Jogos completos de jantes para verão e inverno

Para um elevado nível de individualidade, agilidade e segurança. E para um prazer de condução ainda mais intenso



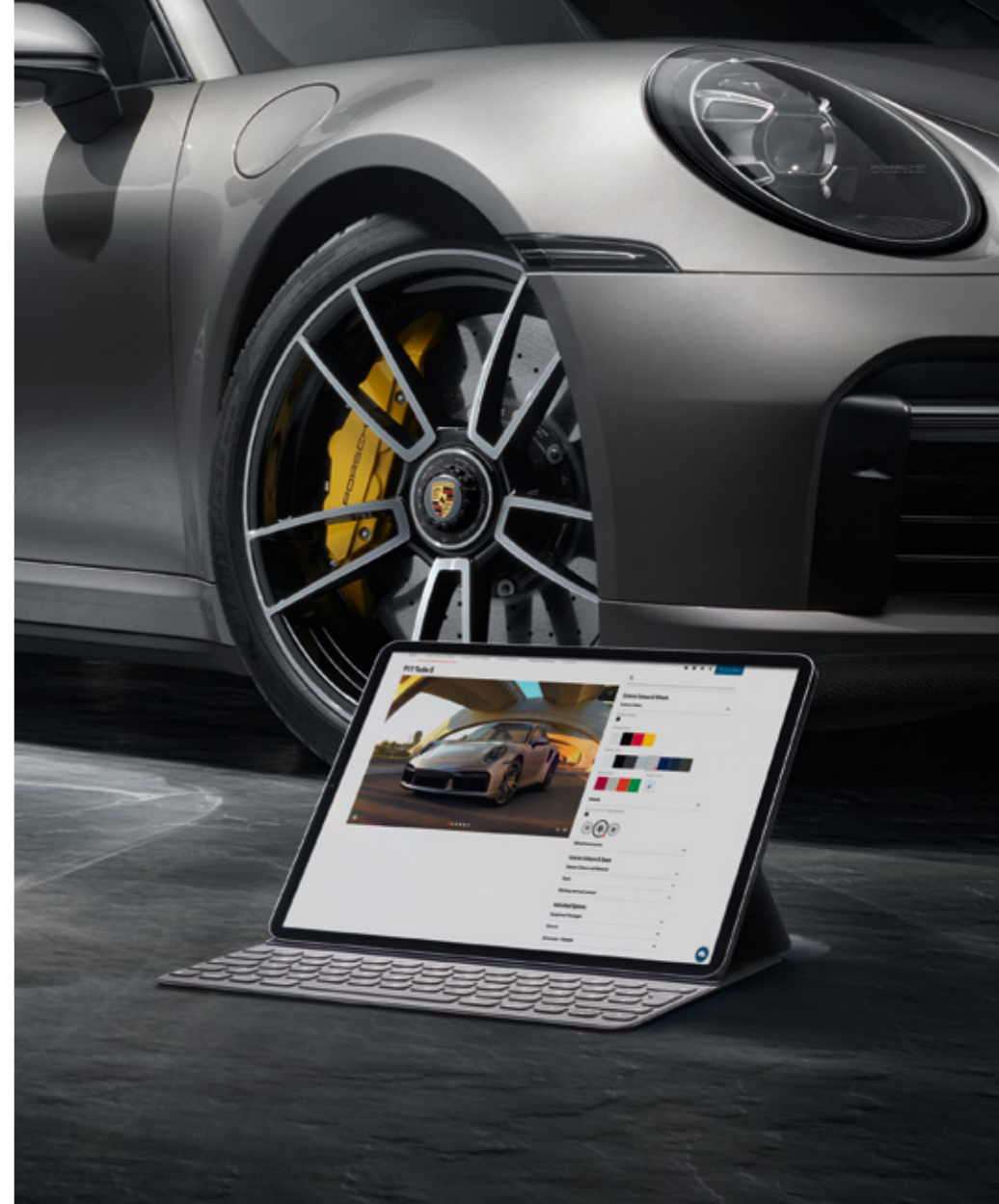
Porsche Car Configurator.

O sonho do 911 Turbo conhece muitas formas e cores. Com o Porsche Car Configurator, descobrirá, de forma rápida e intuitiva, de que forma os modelos 911 Turbo melhor se adaptam a si.

No caminho para a concretização do automóvel dos seus sonhos, pode agora utilizar não só o PC e o tablet, como também o seu smartphone. Em perspetivas definidas pelo utilizador ou com animações em 3D. As recomendações individuais irão ajudá-lo a tomar a sua decisão.

Visite www.porsche.com e descubra o Porsche Car Configurator, bem como outros pormenores sobre o fascínio Porsche.

O seu Centro Oficial Porsche tem ainda todo o prazer em estar à sua disposição para o esclarecer relativamente a dúvidas relacionadas com o seu novo Porsche.



Dados técnicos.

	911 Turbo/911 Turbo Cabriolet	911 Turbo S/911 Turbo S Cabriolet
Motor		
Tipo de construção	B6, motor Boxer biturbo VTG	B6, motor Boxer biturbo VTG
N.º de cilindros	6	6
Cilindrada	3.745 cm³	3.745 cm³
Potência (DIN) às rpm	427 kW (580 CV) às 6.500 rpm	478 kW (650 CV) às 6.750 rpm
Binário máx. às rpm	750 Nm às 2.250–4.500 rpm	800 Nm às 2.500–4.000 rpm
Transmissão de potência		
Tração	Tração integral (PTM)	Tração integral (PTM)
Transmissão	Transmissão Porsche Doppelkupplung (PDK) de 8 velocidades	Transmissão Porsche Doppelkupplung (PDK) de 8 velocidades
Chassis		
Eixo dianteiro	Eixo independente tipo McPherson	Eixo independente tipo McPherson
Eixo traseiro	Eixo traseiro com sistema multibraços, eixo traseiro direcional	Eixo traseiro com sistema multibraços, eixo traseiro direcional
Direção	Direção de pinhão e cremalheira	Direção de pinhão e cremalheira
Diâmetro de viragem	10,9 m	10,9 m
Sistema de travagem	Pinças de alumínio de tipo monobloco com 6 êmbolos à frente e pinças de alumínio de tipo monobloco com 4 êmbolos atrás, discos dos travões ventilados e perfurados	Pinças de alumínio de tipo monobloco com 10 êmbolos à frente, pinças de alumínio de tipo monobloco com 4 êmbolos atrás, discos dos travões carbo-cerâmicos, ventilados e perfurados
Sistema de estabilização dinâmica	Porsche Stability Management (PSM)	Porsche Stability Management (PSM)
Jantes	FR: 9 J × 20 ET 41 TR: 11,5 J × 21 ET 67	FR: 9 J × 20 ET 41 TR: 11,5 J × 21 ET 67
Pneus	FR: 255/35 ZR 20 TR: 315/30 ZR 21	FR: 255/35 ZR 20 TR: 315/30 ZR 21

	911 Turbo	911 Turbo Cabriolet	911 Turbo S	911 Turbo S Cabriolet
Prestações				
Velocidade máxima	320 km/h	320 km/h	330 km/h	330 km/h
Aceleração 0–100 km/h com Launch Control	2,8 s	2,9 s	2,7 s	2,8 s
Aceleração 0–200 km/h com Launch Control	9,7 s	10,1 s	8,9 s	9,3 s
Recuperação da aceleração (100–200 km/h)	6,9 s	7,2 s	6,2 s	6,5 s
Peso em vazio				
DIN	1.640 kg	1.710 kg	1.640 kg	1.710 kg
Segundo diretiva CE ¹⁾	1.715 kg	1.785 kg	1.715 kg	1.785 kg
Peso máximo admissível	2.040 kg	2.100 kg	2.020 kg	2.080 kg
Dimensões/Valor C_x				
Comprimento	4.535 mm	4.535 mm	4.535 mm	4.535 mm
Largura (com retrovisores exteriores)	1.900 mm (2.024 mm)	1.900 mm (2.024 mm)	1.900 mm (2.024 mm)	1.900 mm (2.024 mm)
Altura	1.303 mm	1.302 mm	1.303 mm	1.301 mm
Distância entre eixos	2.450 mm	2.450 mm	2.450 mm	2.450 mm
Volume da bagageira (à frente)	128 l	128 l	128 l	128 l
Capacidade do depósito	67 l	67 l	67 l	67 l
Coefficiente de resistência aerodinâmica (c _x)	0,33	0,33	0,33	0,33

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

	911 Turbo	911 Turbo Cabriolet	911 Turbo S	911 Turbo S Cabriolet
Consumo e Emissões de CO₂ (WLTP)¹⁾				
Consumo em baixo (em l/100 km)	20,6–20,2	20,6–20,3	21,1–20,7	21,2–20,9
Consumo em médio (em l/100 km)	12,1–11,7	12,4–11,9	12,2–11,9	12,5–12,1
Consumo em alto (em l/100 km)	10,3–10,0	10,6–10,1	10,5–10,2	10,8–10,4
Consumo em extra-alto (em l/100 km)	11,0–10,7	11,3–10,8	10,5–10,3	10,7–10,4
Consumo em combinado (em l/100 km)	12,3–12,0	12,5–12,1	12,3–12,0	12,5–12,1
Emissões de CO ₂ em baixo (em g/km)	467–459	468–462	479–470	482–474
Emissões de CO ₂ em médio (em g/km)	274–265	280–270	277–269	284–274
Emissões de CO ₂ em alto (em g/km)	234–227	239–230	238–230	245–235
Emissões de CO ₂ em extra-alto (em g/km)	250–243	256–246	238–233	241–235
Emissões de CO ₂ em combinado (em g/km)	279–271	284–275	278–271	284–275
Norma de Emissões	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6d-ISC-FCM

1) Dados definidos em conformidade com o método de medição exigido por lei. Desde o dia 1 de setembro de 2017, alguns veículos novos foram homologados de acordo com o WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure ou Procedimento de Teste Global Harmonizado para Veículos Ligeiros), um procedimento de teste que mede de modo mais realista o consumo de combustível, o consumo de eletricidade e as emissões de CO₂. A partir de 1 de setembro de 2018, o WLTP irá substituir o Novo Ciclo Europeu de Condução (NEDC). Devido ao facto de as condições de teste serem mais realistas, o consumo de combustível, o consumo de eletricidade e os valores das emissões de CO₂ obtidos de acordo com o WLTP serão, em muitos casos, superiores àqueles que são obtidos de acordo com o NEDC. Isto poderá corresponder a alterações no cálculo e valores de tributação dos veículos a partir de 1 de setembro de 2018. Poderá encontrar mais informação sobre as diferenças entre o WLTP e o NEDC em www.porsche.com/wltp. Atualmente, continuamos a ser obrigados a fornecer os valores de NEDC, independentemente do teste utilizado. A comunicação adicional dos valores WLTP é voluntária até ao seu uso obrigatório. No que respeita aos veículos novos que são homologados de acordo com o WLTP, os valores NEDC serão derivados dos valores WLTP durante o período de transição. Visto que os valores NEDC são comunicados em intervalos, estes não se relacionam com um veículo único individual e não constituem parte da oferta. Estes são utilizados apenas como forma de comparação entre diferentes tipos de veículos. As características adicionais e acessórios (equipamentos, modelos de pneus, etc.) podem mudar os parâmetros principais, como o peso, resistência ao rolamento e aerodinâmica e, em conjunto com as condições meteorológicas e as condições de trânsito, assim como o tipo de condução individual, podem afetar o consumo de combustível, o consumo de eletricidade, as emissões de CO₂ e os valores de performance de um veículo.





© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2021

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

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

A Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG apoia a utilização de papel proveniente de florestas de gestão sustentável. O papel aqui utilizado foi impresso com cores isentas de óleos minerais e foi certificado de acordo com os padrões rigorosos do FSC® (Forest Stewardship Council®).

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

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

Válido a partir de: 03/2021
Printed in Germany
WSLK2201000156 PT/WW