**Os novos modelos 911 GTS**

**Conteúdo**

Resumo: Performance aumentada, design marcante e som esportivo 2

Os novos membros esportivos da família 911 da Porsche:

Cinco vezes GTS. Cinco vezes potência 5

Performance e motor – mais potência através de novos turbocompressores 5

O chassi – mais baixo, mais esportivo e com eixo traseiro direcional, se desejado 8

Design e aerodinâmica – ainda mais acentuado e maior downforce 11

Porsche Communication Management – Infotainment com operação simples 13

Sistemas de assistência opcionais – mais segurança para maior performance 15

Informações sobre o consumo 16

Resumo

**Performance aumentada, design marcante e som esportivo**

Os novos modelos 911 GTS da Porsche possibilitam performance e eficiência ainda maiores. No total, é possível escolher entre cinco versões: 911 Carrera GTS com tração traseira, 911 Carrera 4 GTS com tração integral – tanto como Coupé quanto como Cabriolet – e o 911 Targa 4 GTS. Os novos turbocompressores desenvolvidos para o motor Boxer de seis cilindros e três litros com superalimentação biturbo conferem ao carro esporte, em comparação com os modelos 911 Carrera S atuais, um aumento de potência de 22 kW (30 cv); em relação ao modelo GTS anterior com motor aspirado, são disponibilizados 15 kW (20 cv) a mais. Todos os modelos podem ser equipados com transmissão com sete marchas ou com o sistema Porsche Doppelkupplung (PDK).

**Propulsão** O motor Boxer biturbo de seis cilindros e três litros com novos turbocompressores gera 331 kW (450 cv). O torque máximo de 550 Nm se dá entre 2.150 e 5.000 rpm.

**Performance** O novo 911 Carrera 4 GTS Coupé com sistema Porsche Doppelkupplung PDK e pacote Sport Chrono completa o sprint de zero a 100 km/h em 3,6 segundos. Agora, a velocidade máxima do 911 Carrera GTS Coupé com tração traseira e câmbio manual é de 312 km/h. Em comparação com os modelos anteriores com motor aspirado, o consumo foi reduzido em até 0,6 l/100 km.

**Chassi** Com a carroceria larga do Carrera 4, todos os modelos GTS ganham também uma bitola mais larga. Isso resulta em uma menor inclinação do balanço e uma estabilidade ainda maior nas curvas. O GTS roda de série com rodas de 20 polegadas com fixação central pintadas em preto acetinado, derivadas do Turbo S. O chassi esportivo ativo com Porsche Active Suspension Management (PASM) rebaixa a carroceria do GTS Coupé dez milímetros a mais em comparação com o 911 Carrera S. No GTS, o pacote Sport Chrono está incluído nos equipamentos de série. Se desejado, o eixo traseiro direcional melhora o handling, ao mesmo tempo em que assegura uma estabilidade ainda maior a altas velocidades.

**Design e**

**Aerodinâmica**  O revestimento da dianteira com novo design Sport diferencia visualmente o GTS dos demais modelos Carrera e Targa. A dianteira com aerodinâmica otimizada com spoiler baixo e a maior altura de extensão do spoiler traseiro reduzem os coeficientes de sustentação nos eixos dianteiro e traseiro. Na traseira, as modificações seguintes tornam o GTS inconfundível: lanternas traseiras escurecidas, inscrições em preto, a grade de entrada de ar e as saídas de escape pretas centralizadas. Os veículos de tração traseira distinguem-se visualmente por um friso decorativo preto no lugar da faixa luminosa entre as lanternas traseiras. Retrovisores externos com design Sport e rodas com fixação central pintadas em preto acetinado completam a vista lateral. Além disso, o 911 Targa 4 GTS é equipado de série pela primeira vez com um arco do Targa em preto.

**Som** Um sistema de escape esportivo de série e a redução dos isolamentos asseguram o som característico do GTS.

**Interior** Interior esportivo: Os passageiros do GTS ocupam seus lugares sobre bancos esportivos de Alcantara com costura com novo design. Os frisos decorativos são de alumínio escovado anodizado em preto. O aro do volante, o console central do braço e os descansos de braço são revestidos com Alcantara. Caso desejado, é possível prescindir dos bancos traseiros no Coupé, se uma economia adicional de peso for necessária.

**Infotainment** O Porsche Communication Management (PCM) com tela touch é tão simples de operar quanto um smartphone. Uma novidade é o app Porsche Track Precision de série, que pode ser utilizado pela primeira vez em todos os modelos GTS. O aperfeiçoamento a partir do automobilismo permite um registro automático, indicações detalhadas e análise de dados de direção no smartphone.

Os novos membros esportivos da família 911 da Porsche

Cinco vezes GTS. Cinco vezes potência

Os cinco novos modelos GTS personificam a expressão mais esportiva e emocionante do portfólio do 911 Carrera/911 Targa. Eles são particularmente destinados aos motoristas com ambições esportivas, que valorizam um alto grau de adequação ao cotidiano. Além de recursos orientados para performance, mesmo os equipamentos de série dos modelos GTS já apresentam um alto nível.

Já em 1963, o 904 Carrera GTS, como carro esporte aprovado para circulação nas ruas, trouxe para elas a tecnologia do automobilismo. O 924 GTS e o 928 GTS se seguiram, cultivando o princípio nos anos 1980 e 1990. Em 2010, ele comemorou o seu renascimento com o 911 Carrera GTS (tipo 997). Desde então, 15.334 unidades dos modelos GTS do 911, ícone dos carros esporte, passaram para as mãos de clientes em todo o mundo.

**Performance e motores – mais potência através de novos turbocompressores**

O coração de cada Porsche é o seu motor. Na traseira dos novos modelos 911 GTS trabalha um motor Boxer biturbo de seis cilindros e três litros com 331 kW (450 cv). O torque máximo de 550 Nm se dá entre 2.150 e 5.000 rpm. O motor gera 22 kW (30 cv) a mais do que o 911 Carrera S e 15 kW (20 cv) a mais do que o modelo GTS anterior correspondente com motor aspirado. Isso foi possível através do desenvolvimento de novos turbocompressores e de um aumento da pressão de admissão. Os resultados foram melhores valores de tração, aceleração mais rápida e uma velocidade máxima mais elevada. Em comparação com os modelos S atuais, todos os modelos 911 GTS apresentavam um sprint no mínimo 0,2 segundos mais rápido de zero a 100 km/h. O primeiro lugar vai para o 911 Carrera 4 GTS Coupé com PDK no modo Sport Plus: ele precisa de apenas 3,6 segundos para executar o sprint padrão. Em todos os modelos GTS, a velocidade máxima supera a marca dos 300-km/h. O Coupé com câmbio manual e tração traseira é o mais veloz, registrando 312 km/h (quatro km/h a mais do que no modelo S correspondente).

Mas não é só isso: O GTS une um alto nível de qualidade de aceleração e de sprint com uma dinâmica transversal excelente. O circuito de Nürburgring Nordschleife, com suas 73 curvas e 20,83 quilômetros de percurso, foi completado pelo 911 Carrera GTS com pneus de série em 7:26 minutos. Com isso, ele é 12 segundos mais veloz do que o seu antecessor e quatro segundos mais veloz do que o 911 Carrera S atual.

Além disso, com a introdução dos modelos GTS, a Porsche oferece os novos pneus esportivos UHP (pneus Ultra High Performance) aprovados para circulação nas ruas, especialmente otimizados para circuitos de corrida. Eles podem ser adquiridos para todos os modelos 911 atuais através dos Centros Porsche e são adaptados às exigências de alta performance no que diz respeito aos quesitos composto e perfil dos pneus e profundidade dos sulcos. Os pneus UHP permitem um funcionamento em pista mais consistentemente e tempos rápidos. Assim equipado, o GTS completa a volta do circuito de Nürburgring Nordschleife quatro segundos ainda mais rápido. Com um formato de 20 polegadas, os pneus medem 245/35 no eixo dianteiro e 305/30 no eixo traseiro.

No entanto, para a performance de um GTS não é somente a potência que conta, mas também o som do motor. Através do sistema de escape esportivo com saídas de escape pretas centralizadas, o motor Boxer adquire um som vibrante inigualável. Um silvo rouco ao acelerar no sentido do limite da rotação e impulsos de aceleração curtos, incluídos na embreagem dupla automática dos modos Sport e Sport Plus, geram o som típico do 911. Com a interação especialmente ajustada entre o motor e o controle das válvulas de escape, bem como a redução dos isolamentos, os modelos GTS têm um som ainda mais emocionante. Este som marcante reforça ainda mais o caráter do veículo.

Apesar disso, o GTS permanece moderado: Apesar da alta potência, o 911 Carrera GTS com PDK, por exemplo, consome somente 8,3 l/100 km conforme o NEDC. Isso corresponde a uma emissão de CO2 de 188 g/km.

Para a transmissão de força no eixo traseiro, em todos os modelos 911 GTS é adotado de série o câmbio manual de sete marchas. Como opcional, é disponibilizado o sistema Porsche Doppelkupplung (PDK) de sete marchas. O PDK une o alto grau de rendimento mecânico de uma transmissão manual com o conforto das passagens de marcha e o conforto de direção de uma transmissão automática. As mudanças de marcha rápidas sem interrupção da tração, aliadas a uma leve sobreelevação do torque nos programas Sport, melhoram os valores de aceleração. Elas possibilitam tempos mais rápidos nas voltas. Ao mesmo tempo, a amplitude ideal e a estratégia das mudanças de marcha do PDK melhora a eficiência.

Prático e de série para os modelos GTS: É possível selecionar os diferentes programas de direção através do comutador de modo integrado no volante do pacote Sport Chrono: Normal, Sport, Sport Plus e Individual. Com o modo Sport ativado, o motor responde de modo ainda mais direto. Neste programa de direção, o PDK é configurado para tempos de câmbio mais curtos e pontos de câmbio ideais para máxima aceleração. A transmissão reduz a marcha mais cedo e desativa as marchas por mais tempo. Ao reduzir a marcha, a dupla embreagem é acionada automaticamente. No modo Sport Plus essas características são ainda mais acentuadas para obter o máximo em performance. Neste modo, a função Launch Control também possibilita uma partida de corrida. Além disso, nos veículos com PDK também é possível ativar a função “Sport Response” através do comutador. O motor e a transmissão preparam-se então para um desenvolvimento de potência o mais rápido possível. Isso significa uma capacidade de reação máxima durante aproximadamente 20 segundos.

**O chassi – mais baixo, mais esportivo e com eixo traseiro direcional, se desejado**

Potência e aceleração lateral são uma coisa. Velocidades altas nas curvas e máxima precisão de direção são outra. No desenvolvimento dos modelos GTS, os projetistas focaram em uma configuração ainda mais esportiva dos componentes do chassi. A base de tudo é uma bitola mais larga do que a do Carrera S, medindo 1.544 milímetros no eixo traseiro também nos modelos com tração traseira. As vantagens são uma menor inclinação do balanço e uma melhor estabilidade nas curvas.

Nos modelos Cabriolet GTS e Targa GTS, o sistema de amortecimento adaptável Porsche Active Suspension Management (PASM) de série proporciona uma melhor aderência ao solo e um comportamento de direção mais preciso. Os Coupés GTS são equipados com exclusividade com o chassi esportivo PASM, que rebaixa a carroceria em mais dez milímetros. Além disso, outros sistemas, igualmente de série, aprimoram o comportamento e a precisão de direção e a agilidade dos modelos GTS: Nos modelos com câmbio manual estes são, por exemplo, o Porsche Torque Vectoring (PTV) e o bloqueio transversal mecânico do eixo traseiro, nos modelos GTS com PDK, o Porsche Torque Vectoring Plus (PTV+) e o bloqueio transversal do eixo traseiro com controle eletrônico. Ambos os sistemas realizam intervenções orientadas de frenagem na roda traseira do lado interno das curvas e favorecem a tração com acelerações fortes na saída de curvas fechadas. A estabilização ativa de rodagem PDCC opcional foi adequada à potência mais elevada dos modelos GTS.

O chassi dos modelos GTS convence com alta estabilidade na pista, retorno de direção mais preciso e comportamento de direção neutro. Além disso, os modelos GTS são equipados com pastilhas de freio 16 por cento maiores do 911 Turbo, em conjunto com os discos de freio dianteiros com dez milímetros a mais de diâmetro, com dimensões de 350 x 34 milímetros. Eles são presos com um novo tambor de disco de freio de alumínio, o qual reduz as massas não amortecidas e contribui para uma dinâmica de direção melhor.

Os freios com ventilação otimizada e pinças pintadas em vermelho asseguram taxas de desaceleração de primeira linha – também quando sob sobrecarga térmica nos circuitos de corrida. Os modelos GTS rodam de série com rodas pretas de 20 polegadas com fixação central. As rodas com fixação central são meia polegada mais largas nos eixos dianteiro e traseiro do que as do 911 Carrera S: agora, elas medem nove polegadas no eixo dianteiro e doze polegadas no eixo traseiro. Com isso, a superfície de contato dos pneus aumenta, melhorando a aderência.

Pela primeira vez, foi disponibilizado como opcional para todos os modelos GTS também o eixo traseiro direcional. Com ele, até aproximadamente 50 km/h, o sistema gira as rodas traseiras no sentido contrário das dianteiras. Isso resulta em uma redução virtual da distância entre os eixos. Assim, o diâmetro de viragem é menor, o comportamento de direção em curvas visivelmente mais dinâmico e as manobras consideravelmente mais fáceis.

Em velocidades acima de 80 km/h, o sistema gira as rodas traseiras no mesmo sentido que as rodas dianteiras. O resultado: um alongamento virtual da distância entre os eixos e maior estabilidade de direção, como por exemplo em mudanças rápidas de faixa em uma rodovia. Além disso, a transmissão de direção no eixo traseiro é executada de modo dez por cento mais direto.

Em especial, a combinação entre o PASM e os rolamentos dinâmicos do motor do pacote Sport Chrono proporcionam uma dinâmica de direção ainda maior. O sistema com controle eletrônico minimiza as vibrações da linha de transmissão e reduz os movimentos que, em virtude da massa total da linha de transmissão, influenciam a dinâmica de direção. Assim, ele combina as vantagens dos rolamentos rígidos e suaves: Em transferências de carga e curvas rápidas, o comportamento de direção fica notavelmente mais estável. Em pistas regulares, por outro lado, o conforto de direção permanece inalterado. Portanto, o seguinte se aplica a todos os modelos GTS: Eles unem uma alta potência do motor a um comportamento preciso de direção, típico de carros esporte.

O Porsche Stability Management (PSM), que controla automaticamente a estabilização nos limites de dinâmica de direção, apura continuamente o sentido de direção, a velocidade e a velocidade de guinada e a aceleração lateral do veículo. Ao acelerar sobre superfícies diferentes, o PSM melhora a tração. Uma novidade e componente do pacote Sport Chrono de série é o modo Sport do PSM. O modo Sport do PSM permite que os motoristas ambiciosos se aproximem ainda mais dos limites do 911, por exemplo nos circuitos de corrida ou em treinamentos de inverno. Em comparação com o PSM On, a função permite guinadas maiores em torno do eixo vertical e um maior grau de deslizamento nas rodas de propulsão.

Design e aerodinâmica – ainda mais acentuado e maior downforce

Os novos modelos GTS não se destacam dos demais modelos 911 somente em termos técnicos, mas também visualmente. Todos os veículos GTS possuem a carroceria do 911 Carrera 4 com cavas das rodas 44 milímetros mais largas no eixo traseiro e a bitola mais larga do 911 com tração integral.

O revestimento da dianteira com novo design Sport com lábio do spoiler em preto e aberturas de ar maiores distingue visualmente os modelos GTS. A dianteira, com um spoiler baixo, tem a aerodinâmica otimizada. Em conjunto com um aumento da altura de extensão do spoiler traseiro, ela resulta em uma redução ainda maior dos coeficientes de sustentação nos eixos dianteiro e traseiro. Além disso, as aberturas de ar maiores aumentam a potência de arrefecimento. Isso beneficia a dinâmica de direção e consequentemente a performance na pista de corrida. Faróis bixênon com sistema de iluminação Porsche Dynamic Light System (PDLS) e as coberturas do sistema de limpeza dos faróis pintadas em preto completam o design dianteiro do GTS. Opcionalmente, é possível adquirir faróis de LED escurecidos.

Na lateral, é possível reconhecer o GTS pelos retrovisores externos com design Sport com base preta e pelas inscrições GTS em preto. O 911 Targa 4 GTS é caracterizado, além disso, pelo arco do Targa, mantido em preto pela primeira vez. Todos os modelos GTS rodam com rodas de 20 polegadas com fixação central. Até então, estas rodas eram reservadas para os modelos 911 Turbo. Exclusivamente nos modelos GTS, elas são pintadas em preto acetinado brilhante.

Na traseira, lanternas traseiras escurecidas e saídas de escape pretas distinguem o GTS. Além disso, destacam-se os frisos pintados em preto na grade de entrada de ar e a inscrição GTS na tampa traseira. Nos veículos com tração traseira, um friso decorativo substitui a faixa luminosa dos modelos com tração integral. Opcionalmente, um spoiler traseiro discreto do pacote Sport Design confere um ênfase ainda mais esportivo.

O interior também dá a sua contribuição para uma experiência intensa de carro esporte. Os bancos esportivos de série Plus (4 posições, elétricos) envolvem firmemente o motorista e o passageiro da frente, proporcionando ao mesmo tempo muito conforto. Como em todos os modelos GTS, as faixas centrais dos bancos são em Alcantara. O GTS se distingue dos modelos Carrera e Carrera S por um novo design da costura no assento. Igualmente incluído nos equipamentos de série é o volante esportivo GT com 360 milímetros de diâmetro e revestimento em Alcantara. Costuras decorativas e tacômetro em cor contrastante são oferecidos como opcionais no pacote do interior do GTS.

Frisos decorativos em alumínio escovado anodizado em preto deixam entrar a atmosfera do automobilismo no cockpit do GPS. Nas soleiras, a inscrição GTS é gravada em preto. Também há inscrições GTS no tacômetro e sobre os encostos de cabeça. Em caso de dispensa dos bancos traseiros no Coupé, uma outra inscrição GTS destaca-se no tapete do túnel central. A tela TFT também cumprimenta os seus passageiros com a inscrição GTS ao ser iniciada.

O pacote do interior do GTS é disponibilizado como opcional, e inclui faixas, inscrições bordadas nos encostos de cabeça e costuras nos bancos e nos tapetes nas cores contrastantes vermelho carmim ou prata rhodium metálico. O tacômetro também é pintado na cor escolhida. Nesse caso, os frisos decorativos são de carbono.

## Porsche Communication Management – Infotainment com operação simples

Os novos modelos 911 Carrera GTS são equipados de série com o Porsche Communication Management (PCM) com módulo de navegação online e comando de voz, assim como a integração do Porsche Connect. O PCM é operado de modo análogo a um smartphone, por meio de gestos multitouch sobre a tela de sete polegadas. A entrada manuscrita também é possível. Telefones celulares e smartphones podem ser conectados via WLAN. A superfície de apoio para smartphone integrada no apoio de braço central assegura uma recepção otimizada da rede de telefonia móvel.

Para uma navegação rápida e confiável, são disponibilizadas informações de trânsito em tempo real. Isso garante ao motorista uma visão geral rápida das condições do trânsito e uma adequação dinâmica da rota. Além disso, inúmeros outros serviços do Porsche Connect estão disponíveis. Uma visão geral detalhada dos serviços Connect disponíveis por país e por veículo pode ser consultada em www.porsche.com/connect.

O pacote Sport Chrono está igualmente incluído nos equipamentos de série. Além do cronômetro analógico no painel de instrumentos e do cronômetro digital no painel de instrumentos combinados, ele dispõe de uma indicação de performance no PCM. O app Porsche Track Precision aperfeiçoado está disponível para os novos modelos GTS pela primeira vez. Através da conexão direta com os sistemas do veículo, o app para smartphones originado do automobilismo permite o registro automático, a visualização e a análise detalhada para a direção em circuitos de corrida. A partir de 130 circuitos de corrida pré-definidos em todo o mundo é possível acionar e traçar os próprios circuitos. Se o circuito desejado não estiver incluído, o app permite a inclusão dos próprios percursos.

Na utilização do circuito, é possível visualizar a dinâmica de direção no app do smartphone. Além dos tempos por setor e por volta, ele também exibe animações dos desvios em relação a um circuito de referência. Para isso, o app utiliza dados de alta precisão do veículo em conjunto com um GPS preciso diretamente do PCM. Análises gráficas dos dados de direção, assim como uma análise de conteúdos de vídeo, ajudam o motorista a melhorar continuamente a sua performance de direção. Para a análise de vídeo é utilizada a câmera do próprio smartphone, complementada por dados de direção animados. Para obter uma perspectiva adicional durante a direção, é possível utilizar um outro vídeo de uma segunda câmera externa. A análise de dados de direção e a comparação com outros percursos possibilita rapidamente uma otimização dos pontos de frenagem e da trajetória ideal. Além disso, o app transmite por via sonora o tempo de volta e é capaz de compartilhá-los com amigos através de redes sociais com base nos próprios registros. Também é possível exportar as análises de vídeo registradas ou dados do motorista. Uma análise detalhada também está disponível no PC de casa por meio de um software adicional. Os possuidores de um Apple Watch também podem controlar algumas funções via app. Durante o percurso você pode, por exemplo, medir a frequência cardíaca e registrá-la para análises posteriores.

Sistemas de assistência opcionais – mais segurança para maior performance

Graças aos sistemas de assistência oferecidos, é possível personalizar os modelos 911 GTS em função das necessidades individuais: O piloto automático opcional freia moderadamente se a velocidade predeterminada é ultrapassada em um trecho em declive. Em conjunto com o PDK, o piloto automático adaptável ACC (opcional) é equipado com uma função planar. Em engarrafamentos as embreagens são abertas, o que economiza combustível em função da circulação sem propulsão.

Nos modelos GTS, o assistente para ponto cego aumenta a segurança em autoestradas com várias faixas. Através de sensores de radar na traseira, o sistema monitora a área atrás do veículo e o ponto cego. Na faixa de velocidade entre 30 e 250 km/h, o assistente informa o motorista através de uma luz de advertência no triângulo de espelhos sobre veículos que se aproximam rapidamente vindos de trás ou que estão rodando no ponto cego. Se enquanto isso o motorista acionar o pisca-pisca ou se o sistema identificar uma troca de faixa, o sinal de advertência se acende quatro vezes. Dessa forma, o assistente para ponto cego aumenta o conforto e a segurança nas autoestradas. No entanto, ele não interfere na condução do veículo e pode ser desativado a qualquer momento.

**Informações sobre o consumo**

**911 Carrera GTS:** Consumo de combustível combinado 9,4–8,3 l/100 km; urbano 12,9–10,7 l/100 km; extraurbano 7,3–6,9 l/100 km;
emissões de CO2 214–188 g/km

**911 Carrera 4 GTS:** Consumo de combustível combinado 9,78,5 l/100 km; urbano 13,3–10,9 l/100 km, extraurbano 7,6–7,1 l/100 km, ; emissões de CO2 220–192 g/km

**911 Targa 4 GTS:** Consumo de combustível combinado 9,7-8,7 l/100 km; urbano 13,3-11,2 l/100 km; extraurbano 7,6-7,3 l/100 km;
emissões de CO2 220-196 g/km