



PORSCHE



O Porsche 911 Carrera Cabriolet

Dossiê de Imprensa

Conteúdo

O Porsche 911 Carrera Cabriolet

Fascinação de carro esportivo em sua forma mais arejada 4

Design e interior

Linhas clássicas reinterpretadas 6

Capota e aerodinâmica

Teto inovador em construção leve com elementos de magnésio 11

Motor e sistema de propulsão

Mais potência, maior eficiência 15

Chassi e freios

Maior amplitude entre conforto e esportividade 19

Carroceria

Carroceria mais resistente com ainda mais porcentagem de alumínio 23

Sistema elétrico e eletrônico

Faróis LED inteligentes para melhor visibilidade 24

História

Do Roadster 356 "nrº 1" para o 911 Cabriolet 31

911 Carrera S Cabriolet: consumo de combustível combinado 9,1 l/100 km;
emissões de CO₂ combinadas 208 g/km

911 Carrera 4S Cabriolet: consumo de combustível combinado 9,0 l/100 km;
emissões de CO₂ combinadas 207 g/km

Os valores de consumo e de emissões de CO₂ foram determinados de acordo com o novo método de medição WLTP. Por enquanto, ainda devem ser indicados os valores NEFZ daqui derivados. Estes valores não são comparáveis com os apurados de acordo com o método de medição NEFZ usado até agora.

Mais informações sobre o consumo oficial de combustível e as emissões específicas oficiais de CO₂ dos novos automóveis podem ser consultadas no "Guia de consumo de combustível, emissões de CO₂ e consumo elétrico de novos automóveis", disponível gratuitamente em todos os pontos de venda e na DAT (Deutsche Automobil Treuhand).

O Porsche 911 Carrera Cabriolet

Fascinação de carro esportivo em sua forma mais arejada

O novo Porsche 911 Carrera Cabriolet oferece o prazer sem limites de dirigir. A versão aberta da oitava geração do 911 chega apenas quatro meses depois da estreia mundial do Coupé. O Cabriolet tem um significado especial para o fabricante de carros esportivos: o primeiro carro esportivo da Porsche, o Roadster 356 "nrº 1" de 1948, já era um carro na versão aberta. Sua capota era fabricada com uma lona simples. Desde 1982, outras versões completas do Cabriolet enriqueceram a família 911 – desde 1987, com tetos de alta tecnologia de acionamento elétrico.

O novo 911 Carrera S Cabriolet chega com a construção de teto mais moderna que a Porsche tem a oferecer. Seu sistema eletro-hidráulico, agora mais leve, abre e fecha a capota flexível em apenas doze segundos e até durante a condução, a velocidades de até 50 km/h. O defletor de vento integrado também se estende eletricamente em dois segundos e diminui a turbulência de ar no interior.

Quando fechado, o novo Cabriolet também é um deleite: a linha de teto penetrante reflete a inconfundível silhueta do Coupé. Ao mesmo tempo, arcos de superfície especiais, fabricados em magnésio, impedem que a capota flexível fique deformada a velocidades mais altas e, simultaneamente, garantem a melhor proteção dos ocupantes. O vidro traseiro aquecível melhora a visão em toda a volta, enquanto o sistema automático de proteção em capotamento melhora a segurança. Uma camada adicional em material isolante de calor e som garante o conforto em qualquer clima.

O novo Carrera Cabriolet possui todas as inovações da nova geração 911. Resumo das novidades mais importantes:

Sistema de propulsão

911 Carrera S Cabriolet: Motor boxer biturbo de seis cilindros, 3,0 litros e 331 kW (450 cv) de potência; filtro de partículas de gasolina (OPF); turbocompressor simétrico com rodas das turbinas e dos compressores aumentadas; válvulas Wastegate de acionamento elétrico; torque máximo de 530 Nm entre 2.300 rpm a 5.000 rpm

Transmissão	Nova transmissão de dupla embreagem Porsche (PDK) com oito marchas, relações de transmissão com ainda mais amplitude e nova passagem rápida.
Sistema de propulsão	Opcionalmente tração traseira (Carrera S) e tração nas quatro rodas (4S); novo diferencial dianteiro refrigerado a água no Carrera 4S.
Performance	Carrera S (4S): Aceleração de 0 a 100 km/h em 3,9 (3,8) segundos; com pacote Sport Chrono opcional em 3,7 (3,6) segundos. Velocidade máxima 306 (304) km/h.
Eficiência	O 911 Carrera S Cabriolet atende à norma de emissões Euro 6d-Temp e consome 8,9 (4S: 9,0) litros/100 km (valor NEDC correlacionado, combinado). Emissões de CO ₂ combinadas: 205 (206) g/km.
Chassi	Rodas de 20 polegadas na dianteira, 21 polegadas na traseira; bitola mais larga de 46 mm na dianteira, eixo traseiro Carrera S com mais 39 mm; disponível pela primeira vez como opção no Cabriolet: chassi esportivo PASM com rebaixamento da carroceria em 10 mm; novo modo WET detecta faixas de rodagem molhadas.
Carroceria	Nova estrutura da carroceria com mais porcentagem de alumínio; apoios especiais do motor aumentam a rigidez torcional e reduzem as vibrações; asa traseira adaptativa com ângulo de ataque mais acentuado com o teto aberto; faróis LED Matrix inteligentes com PDLs Plus.

Design e interior

Linhas clássicas reinterpretadas

O novo 911 se apresenta mais largo, mais confiante e mais robusto. As linhas lembram o DNA inconfundível do design da Porsche, porém de maneira absolutamente nova. A capota indeformável do Cabriolet não muda esta impressão: seu arco, conhecido como “flyline” (linha voadora), é conduzido até a traseira. Para as cores da capota flexível, é possível escolher entre preto, azul escuro, marrom e vermelho. Novos faróis LED de série e um capô ao estilo do 911 de gerações anteriores combinam formas futuristas com características de design típicas da marca aperfeiçoadas. Para-lamas até 45 milímetros mais largos e rodas maiores no eixo traseiro conferem uma aparência ainda mais marcante ao novo Porsche 911. A recomposição da traseira com a nova faixa luminosa LED contínua, spoiler mais largo e uma terceira luz de freio mais marcante enfatiza a aparência mais larga.

Capô ao estilo da Série G

A extremidade dianteira recupera um tema tradicional da Série G dos 911 anteriores: a tampa do porta-malas puxada para a frente com um afundamento marcante em frente ao para-brisa. Ambos alongam a dianteira e lhe conferem dinâmica visual. Ao mesmo tempo, os faróis principais LED completamente renovados mostram o avanço tecnológico do Porsche 911. Eles se integram de maneira praticamente contínua no para-lama de forma arredondada e reta, como é típico do Porsche 911. Principalmente o design dos faróis principais em LED Matrix opcionais, que acompanham o avanço da tecnologia, é um destaque visual. A luz diurna otimizada contribui para que o 911 se faça notar ainda mais.

Carroceria larga com superfícies lisas

Com a mesma distância entre eixos, o novo 911 está 20 milímetros mais longo, mas também se tornou substancialmente mais largo: no geral, 45 milímetros no eixo dianteiro e 44 milímetros no eixo traseiro do Carrera S. Assim, o novo 911 tem um visual ainda mais plano, especialmente quando visto de frente. As modernas linhas retas da dianteira também se prolongam naturalmente na vista lateral. A porta dá a ilusão de ter sido integrada continuamente entre os para-lamas dianteiro e traseiro, de tão retilínea e minimalista. O rebaixamento lateral nitidamente mais profundo do que o modelo anterior garante um visual de centro de gravidade mais baixo e sublinha a aparência penetrante do novo 911.

As rodas com uma polegada a mais no eixo traseiro reforçam esta impressão. Puxadores das portas nivelados à superfície, que saem automaticamente assim que se aproxima do veículo, e um design melhorado, angulado e aerodinâmico dos retrovisores externos completam o flanco simples e de contornos acentuados do veículo. Os retrovisores externos, também redesenhados, permitem minimizar os ruídos do vento e, como opção, podem ser rebatidos eletricamente. O painel inferior preto de série também pode ser fornecido, opcionalmente, na cor do veículo.

Traseira com nova lanterna LED única de ponta a ponta

A traseira, com seus sulcos acentuados e extremidade baixa, é uma característica arquetípica do 911. No Cabriolet, ela é dividida em três elementos, de maneira funcional: a estrutura da capota de várias partes se dobra em Z embaixo da tampa traseira de abertura elétrica. O grande spoiler traseiro foi adaptado para o formato da tampa. Já a extremidade da traseira inteira se assemelha muito à do Coupé. A nova lanterna LED única de ponta a ponta e a inscrição da marca mais abaixo conferem à traseira um caráter ainda mais dramático, diferenciando claramente a nova geração dos modelos anteriores. As lamelas da saída de ar dispostas na vertical são a continuação das linhas do vidro traseiro. Devido à reformulação da tampa traseira, no Cabriolet a distância entre a entrada de ar e o vidro é levemente maior do que no Coupé. A terceira luz de freio, posicionada ao centro, foi disposta paralelamente às lamelas. Como ela fica escondida quando o spoiler traseiro está estendido, uma segunda luz de freio está integrada no spoiler.

Como característica distintiva, os modelos de tração traseira dispõem de lamelas pretas, enquanto os modelos de tração integral têm insertos cromados na grade traseira. O spoiler traseiro, diretamente abaixo da entrada de ar, se tornou visivelmente mais largo. Agora, ele chega quase à borda externa das luzes traseiras.

O que chama a atenção na traseira é a lanterna LED única de ponta a ponta, sem nenhuma interrupção na faixa de luz. Isso confere ao novo 911 um design noturno inconfundível. Graças às luzes traseiras integradas, foi possível redesenhar os piscas. Eles envolvem a faixa de luz, conferindo estabilidade óptica. Ao mesmo tempo, enquadram a inscrição Porsche gravada tridimensionalmente. Abaixo, a designação do modelo se apresenta em uma nova fonte. Trata-se de uma homenagem moderna ao estilo introduzido na Porsche nos anos 70.

A saia traseira recupera o tema de um grafismo coeso. Isso foi possível deslocando o espaço para a placa de licenciamento para baixo, a posicionando entre as ponteiras do sistema de escapamento. Estas agora estão integradas à face da traseira, permitindo que esta termine embaixo sem interrupção óptica. A integração dos refletores e das saídas de ar externas na área preta da traseira lhe confere uma aparência mais harmoniosa, reta e larga.

Interior completamente redesenhado

O interior completamente novo é um marco no desenvolvimento do 911. O novo cockpit é uma reminiscência das qualidades que já caracterizavam a primeira geração do Porsche 911: clareza e inequívocidade formal. Assim, o conta-giros analógico tradicional está agora ladeado de duas telas de forma livre sem moldura, que parecem flutuar. Tal como no 911 original, o painel de instrumentos se prolonga em toda a largura entre dois níveis de palhetas horizontais. Ao centro, um painel de comando fixo com cinco teclas, em aparência de seletor basculante, faz a ligação ao console central com touchpad integrado. Já não existe chave de ignição. O novo 911 vem equipado de série com Keyless Go e um botão rotativo para dar partida no motor – é claro, à esquerda da coluna da direção. Assim, precisão analógica e integração digital se fundem.

Debaixo da aleta semelhante a um teto, o painel de instrumentos dispõe de um nível de comando horizontal preto rebaixado. Este é controlado em frente ao motorista por cinco instrumentos redondos clássicos da Porsche com o conta-giros analógico ao centro. As bordas de vidro expostas da tela de forma livre de sete polegadas acentuam sua elegância e leveza.

Ao lado está integrada a nova tela tátil de 10,9 polegadas do PCM. A superfície decorativa diante da unidade de comando serve de apoio para a mão, proporcionando uma operação rápida e sem distrações. Abaixo se encontra uma nova unidade de comutação com cinco teclas, que permite acessar diretamente as funções importantes do veículo. Sua posição exposta torna a operação intuitiva. Dependendo da abrangência do equipamento, aqui é possível, por exemplo, ativar o modo Wet através de uma tecla ou ajustar os amortecedores PASM para que fiquem mais duros. As saídas de ar centrais formam a transição para o console central, cuja superfície de alto brilho sensível ao toque faz a correspondência com a tela do PCM.

Nova opção: Ionizador para um ar mais limpo

Outra novidade é o ionizador opcional na corrente de ar do climatizador automático. Este reduz a quantidade de germes e de outros poluentes. A qualidade do ar no habitáculo melhora, o que aumenta nitidamente o bem-estar.

A alavanca seletora para a transmissão de dupla embreagem de oito marchas (PDK) da Porsche teve sua função reduzida e está muito mais compacta do que até então. Isso foi possibilitado graças ao controle totalmente eletrônico da nova PDK de oito marchas. O design e a textura da superfície estão harmonizados com a forma do botão tátil. O revestimento da porta estruturado de forma clara, purista e simples combina elegância com elevada funcionalidade e oferece muito espaço de armazenamento.

A nova geração de volantes confere aos princípios típicos da Porsche, como leveza e precisão, uma forma ainda mais incisiva e atrativa. Os comandos multifuncionais se integram delicadamente no volante e acentuam sua leveza. O seletor de modos tem uma nova aparência e se apresenta mais moderno e mais fácil de operar. As alavancas da coluna da direção também foram reformuladas, visando o funcionamento e a ergonomia perfeitos. Opcionalmente, os volantes GT podem ser fornecidos em várias versões. Todos os volantes têm 360 milímetros de diâmetro.

Última geração de bancos para maior conforto

Os bancos também foram completamente remodelados. Graças à construção leve, o peso do veículo agora foi reduzido em cerca de três quilogramas. A geometria alterada permite um apoio lateral melhorado ao nível dos ombros. Embora o banco esteja cinco milímetros mais abaixo e tenha uma superfície para sentar de espessura mínima, foi possível melhorar visivelmente o conforto na posição de sentado. Os bancos também lembram a operação simples do 911 anterior, pois a função de rebatimento é ergonomicamente mais fácil de acionar através das clássicas alças de couro. Um novo padrão de costura, em combinação com a concha do encosto completamente renovada, dá um aspecto muito diferenciado, que se integra de maneira harmoniosa no conjunto do interior. Também o banco traseiro do novo 911 foi melhorado. Ele possui agora um encosto cerca de 20 milímetros mais alto e uma superfície para sentar mais larga.

Além disso, é possível personalizar os encostos do banco esportivo Plus. Para isso, está disponível uma grande seleção de elementos decorativos. A seção traseira do encosto, por exemplo, pode ser atualizada com inserções em couro, madeira, alumínio escovado ou até carbono. Também existe a possibilidade de usar elementos pintados.

As faces internas das portas, também inteiramente remodeladas, prolongam a linha horizontal do painel de instrumentos. As partes decorativas metálicas com acabamento de alta qualidade das portas fundem-se com os puxadores reformulados, formando um conjunto visual harmonioso. Esta nova geometria das áreas decorativas, combinada com uma oferta diversificada de ornamentos exclusivos, garante um vasto espectro de possibilidades de personalização.

Pela primeira vez, a Porsche disponibiliza como opção para o novo 911 um equipamento parcialmente em couro, nas cores preto ou cinza ardósia. Ele inclui centros dos bancos, laterais dos assentos e encostos de cabeça dianteiros em couro genuíno liso. A parte superior do painel e a zona dos apoios das portas estão revestidos com o mesmo material. Tal como no modelo anterior, também está disponível uma opção de equipamento totalmente em couro. Uma novidade é a oferta de costuras decorativas adicionais em cor contrastante. O volante também é provido de uma costura em contraste. O equipamento em couro está disponível nas cores preto, cinza ardósia, azul grafite ou vermelho Bordeaux.

Capota e aerodinâmica

Teto inovador em construção leve com elementos de magnésio

O que chama atenção no 911 Carrera Cabriolet é a capota exclusiva com arcos de superfície. A tecnologia inovadora finalmente permite a curvatura da capota flexível fechada típica do Coupé, que além disso oferece vantagens aerodinâmicas. Graças a um novo e mais leve acionamento hidráulico do teto, a capota pode ser aberta e fechada em cerca de 12 segundos – assim como no antecessor, a velocidades de até 50 km/h. Para isso, a operação é realizada através de uma tecla no console central ou a partir de fora, através de controle remoto via rádio (exceto nos EUA). Como é tradição, a Porsche tem grandes exigências para a capota do 911. Por isso, este teto dobrável é uma criação totalmente própria da Porsche – assim como todos os 911 até agora. Com linhas praticamente idênticas às do Coupé, o teto de tecido se estica num arco elegante, desde a moldura do para-brisa dianteiro até a tampa do compartimento da capota. O arco da capota não deixa marcas embaixo do tecido, enquanto o design fluido permanece intocado. Até o vidro traseiro aquecível é praticamente nivelado e integrado com uma interrupção mínima no tecido.

Criação da Porsche: Capota com arcos de superfície de magnésio leve

Decisiva para este formato com capota flexível, que por muito tempo não foi visto, é a construção inovadora com arcos de superfície. Nela, a capota de tecido se tensiona – com exceção das partes laterais – sobre uma superfície fixa do teto, composta por quatro segmentos, que se interligam sem folgas. Os quatro elementos são a armação dianteira do teto, dois arcos de superfície e o vidro traseiro, cujo quadro é fabricado em magnésio, assim como os outros segmentos. Uma grande parte dos braços da estrutura é fabricada em material muito leve; apenas os braços laterais, a alavanca de acionamento e o arco tensor traseiro são fabricados em alumínio. Todos os componentes da estrutura apresentam acoplamento cinemático, de maneira que apenas um cilindro hidráulico de cada lado é necessário para a movimentação da capota. Para fechar, a Porsche aposta no já comprovado fecho central elétrico, suportado por munhões de centralização laterais.

Não há nenhuma ligação fixa entre os arcos da superfície e a capota, de maneira que os quatro segmentos de magnésio possam se sobrepor perfeitamente ao abrir o teto, enquanto a capota flexível é guardada com dobra em forma de "Z". Através deste conceito exclusivo, o conjunto do teto aberto, composto por tecido da capota, armação do teto, arcos de superfície e vidro traseiro, ocupa um espaço mínimo, com cerca de 23 centímetros de altura e 55 centímetros de comprimento. Enquanto a parte dianteira da capota permanece visível quando aberta, uma aba em formato de foice cobre a parte traseira, como antes. A grande tampa do compartimento da capota vai até o spoiler, agora aumentado. Com a capota fechada, os passageiros se beneficiam do conforto da climatização e do conforto acústico, a um nível muito semelhante ao do Coupé. Sob a cobertura externa de tecido encontra-se um revestimento totalmente isolante. Os segmentos da capota são revestidos internamente com revestimentos de teto indeformáveis, que proporcionam uma sensação de conforto no interior. Os painéis laterais também são completamente revestidos internamente com tecido, de modo que nenhum componente técnico fique visível quando a capota estiver fechada. O espaço livre também corresponde aproximadamente ao do interior do Coupé.

Defletor de vento totalmente integrado de acionamento elétrico

No 911 Carrera Cabriolet, o defletor de vento integrado e de acionamento elétrico garante mais conforto a altas velocidades. Ele é fixado em um arco tensor em formato de "U", que se integra completamente na área traseira quando aberto e, assim, não restringe o espaço nos bancos traseiros. Ao pressionar um botão, este arco se abre dentro de dois segundos, desenrolando uma rede que é esticada em ângulo reto por um segundo arco móvel atrás dos encostos dos bancos dianteiros. O defletor de vento pode ser aberto e fechado até uma velocidade de 120 km/h. Com a capota aberta, ele reduz a turbulência de ar e garante ruídos mínimos do vento. Graças a um controle por mapa de curvas características, a proteção contra o vento leva em consideração a posição eletricamente regulável dos bancos dianteiros em todas as ações. Assim, por exemplo, caso um dos encostos dos bancos se encontre na área de movimentação do defletor de vento, a abertura é impedida. Ao fechar a capota, o defletor de vento aberto é automaticamente recolhido.

Spoiler traseiro adaptativo com área efetiva 45% maior

No novo 911 Carrera Cabriolet, o conceito de aerodinâmica variável do Coupé foi assumido com parâmetros adaptados. Assim, o formato da lâmina do spoiler foi ajustado à traseira específica do Cabriolet. Com a capota fechada, as posições do spoiler correspondem às do Coupé, já que a nova capota gera um fluxo praticamente idêntico. Já com a capota aberta, isso é diferente: aqui, o spoiler assume posições mais inclinadas, especialmente desenvolvidas para esse efeito. Além disso, o spoiler assume diferentes posições de abertura e ângulos, de acordo com a configuração do veículo. Para completar, uma unidade de fechamento é controlada por uma cinemática de articulação especial na borda do spoiler dianteiro, o que garante o fluxo de ar ideal na lâmina do spoiler. O spoiler é estendido automaticamente a uma velocidade de 90 km/h e recolhido a 60 km/h, mas também pode ser liberado abaixo deste limite de velocidade, bastando pressionar um botão. As aletas de ar de refrigeração dianteiras completam o conceito de aerodinâmica. Com a capota aberta, elas também se abrem automaticamente e totalmente a partir de 120 km/h. O pacote Sport Chrono opcional permite uma ativação direta do spoiler traseiro, através dos modos de condução "Sport" e "Sport+". Se estes programas forem selecionados através do seletor de modos no volante, o spoiler traseiro se estende a partir de 90 km/h na posição inclinada Performance. No modo Wet, o spoiler traseiro também é estendido para a posição Performance a partir de uma velocidade de 90 km/h. A velocidade máxima é sempre alcançada com a posição Performance.

Cx = 0,30: Cabriolet com aerodinâmica exemplar

A base para o conceito de aerodinâmica do 911 Carrera Cabriolet é formada pelo formato favorável ao fluxo de ar na superfície da carroceria, a capota, o spoiler traseiro variável aumentado e o sistema de refrigeração com as aletas de ar adaptativas na dianteira, que não requerem grandes entradas de ar embaixo do veículo e, por isso, permitem um assoalho mais liso. Além disso, seções transversais otimizadas de entrada e saída de ar melhoram a condução do ar de refrigeração, de maneira que o valor Cx de 0,30 do 911 Carrera Cabriolet seja mantido – com a capota fechada – apesar da refrigeração adaptada às maiores potências do motor e da frenagem.

Sistema de proteção em capotamento também aumenta a rigidez

O 911 Carrera S aberto dispõe de um sistema automático de proteção em capotamento. Ele é composto essencialmente por um portal compacto autoportante de perfis extrudados em alumínio soldados e altamente resistentes. Devido à grande rigidez dos componentes, a estrutura de suporte também é utilizada para reforçar a estrutura da carroceria: Graças a uma barra de reforço diagonal para a coluna B e para o suporte da capota, a estrutura também contribui para a rigidez torcional do Cabriolet.

No caso de um capotamento iminente, dois cassetes recém-desenvolvidos atrás dos bancos traseiros são liberados por pressão de mola; o acionamento é pirotécnico, através de microgerador de gás. Caso a capota esteja fechada, um elemento de metal duro em cada um dos cassetes quebra o vidro de segurança do vidro traseiro. Praticamente não existe a possibilidade de um disparo acidental, já que a detecção e o acionamento, assim como o monitoramento constante, são assumidos pelo módulo de comando do airbag de alta precisão, com sensor de capotamento integrado. Ele monitora cada alteração na inclinação da carroceria, a aceleração longitudinal e transversal, assim como o contato com a faixa de rodagem.

Motor e sistema de propulsão

Mais potência, maior eficiência

No novo 911, o foco esteve no aperfeiçoamento do motor boxer de seis cilindros. Além do cumprimento das mais recentes normas de emissões com o filtro de partículas de gasolina (OPF), o foco do aperfeiçoamento era principalmente a continuação do aumento do desempenho. O novo turbocompressor grande e simétrico, com válvulas Wastegate de acionamento elétrico, um sistema de arrefecimento do ar de sobrealimentação completamente remodelado, o aumento da compressão e a utilização inédita de injetores piezo, levam a um aperfeiçoamento dos aspectos mais importantes dos motores: comportamento de resposta, performance, curva de torque, eficiência e facilidade de rotação. Além do aumento da potência de 22 kW (30 cv) para 331 kW (450 cv) a 6.500 rpm, o motor tem um torque com mais 30 Nm, fornecendo 530 Nm entre 2.300 rpm e 5.000 rpm.

Dois turbocompressores maiores, de construção simétrica, substituem as peças iguais usadas até o momento. Assim, as rodas do compressor e das turbinas rodam em sentidos opostos. O recém-desenvolvido coletor de fundição, mais leve, e as carcaças das turbinas ajustadas permitiram melhorar as condições de fluxo na entrada e na saída das turbinas, o que contribui para o aumento da eficiência, do comportamento de resposta, do torque e da potência.

O controle das válvulas Wastegate já não se realiza por vácuo, mas sim eletricamente através de motores de passo. A vantagem: a regulagem da pressão de sobrealimentação se torna mais rápida e mais precisa, no geral. A pressão máxima de sobrealimentação no 911 Carrera S com OPF é de cerca de 1,2 bar.

Aumento da eficiência: novos radiadores do ar de sobrealimentação dispostos centralmente sobre o motor

Ao contrário dos modelos anteriores, os dois radiadores do ar de sobrealimentação tiveram sua posição trocada com o filtro de ar. Em vez de estarem lateralmente nos para-lamas traseiros, os radiadores do ar de sobrealimentação agora estão diretamente sobre o motor, em posição central embaixo

da grade da tampa traseira. Esta nova posição com fluxos de entrada e saída melhorados do ar de refrigeração e um “dethrottling” do percurso do ar de processo, bem como o aumento dos radiadores do ar de sobrealimentação, permitiu aprimorar substancialmente o seu grau de eficácia.

Durante o aperfeiçoamento, todo o motor básico ficou no banco de ensaios e foi otimizado em inúmeros detalhes. Pela primeira vez, as válvulas de comando piezo assumem a injeção direta do combustível nas câmaras de combustão. As válvulas piezo se abrem e fecham mais rapidamente do que os componentes movidos eletromagneticamente até então. Desta forma, a quantidade de injeção pode ser distribuída em até cinco injeções por ciclo. O nível de pressão de 200 bar foi mantido.

Curso assimétrico das válvulas para melhor turbulência na câmara de combustão.

O comando de válvulas variável VarioCam Plus controla, pela primeira vez, a troca de gases com árvores de cames de admissão assimétricas com curso pequeno das válvulas. Assim, as duas válvulas adjacentes de um cilindro se abrem na posição de carga parcial com cursos diferentes. Enquanto o curso pequeno das duas válvulas de admissão tinha até agora uniformemente 3,6 milímetros, no novo motor ele é de 2,0 milímetros e de 4,5 milímetros. Através do “dethrottling” na faixa de carga parcial e de muitas outras otimizações detalhadas, foi possível melhorar a preparação da mistura e, consequentemente, a combustão, fazendo baixar o consumo e as emissões.

Desfrutar do som emocional por dentro e por fora

Do prazer de conduzir um 911 Cabriolet também faz parte a acústica inconfundível do carro esportivo. Por isso, os engenheiros prestaram atenção especial ao ajuste de som do lado da aspiração e dos gases de escapamento durante o aperfeiçoamento. Os sistemas de escapamento foram revisados para oferecer uma experiência de som atrativa e típica do Porsche 911, apesar dos requisitos mais exigentes a nível de ruído e do filtro de partículas de gasolina. O sistema de escapamento duplo inclui agora válvulas de escapamento controladas por mapa de curvas características do motor e de ajuste totalmente variáveis. A regulagem permite tanto um excelente desenvolvimento de força quanto um som emocional. O acionamento das válvulas é feito de forma elétrica através de motores de passo. Para uma experiência de som ainda mais emocional, também podem ser ajustadas posições interme-

diárias. Como opção, está disponível um sistema de escapamento esportivo. Enquanto o sistema de série apresenta duas saídas de escapamento duplas, o sistema de escapamento esportivo dispõe de duas saídas ovais.

Transmissão de dupla embreagem de oito marchas completamente renovada

As versões Cabriolet do 911 Carrera S e do 911 Carrera 4S também serão lançadas primeiro exclusivamente com a transmissão de dupla embreagem de oito marchas (PDK). Ao contrário da transmissão de sete marchas dos modelos anteriores, a nova transmissão PDK oferece inúmeros melhoramentos. O motorista consegue sentir isso imediatamente na amplitude entre conforto, performance e eficiência. Todas as marchas têm novas relações de transmissão: a primeira marcha está mais curta e a oitava mais longa do que até então. Assim, a relação de transmissão axial pôde ser prolongada, reduzindo ainda mais as rotações nas marchas superiores. O resultado é um processo de relações de transmissão harmonioso e maior potencial para reduzir o consumo de combustível. A velocidade máxima não se altera e continua sendo alcançada na sexta marcha.

Pacote Sport Chrono com novo seletor de modos

Para aumentar a performance e o prazer de condução, o pacote Sport Chrono é a primeira escolha. Ele inclui o novo seletor de modos com o botão Sport Response e o modo PSM Sport, apoios dinâmicos do motor e ainda cronômetro e o app Porsche Track Precision. Os modos de condução são selecionados pelo novo seletor de modos no volante, enquanto o modo ativo no momento é exibido no painel de instrumentos.

Os apoios dinâmicos do motor, com uma nova posição mais central no centro de gravidade do motor, aliam as vantagens de apoios do motor duros e macios. Devido à regulagem eletrônica, o conforto e a estabilidade de condução aumentam na mesma medida. O modo PSM Sport comutável separadamente muda o sistema de estabilidade para um modo especialmente esportivo. Aqui, o motorista ambicioso pode ir se aproximando aos poucos dos limites de seu veículo em um ambiente seguro. Inspirado no esporte motorizado, o botão Sport Response oferece a possibilidade de comutar o comportamento de resposta de motor e transmissão para a performance máxima, durante 20 segundos.

O app Porsche Track Precision se destina a medir os tempos dos trajetos e os dados da condução nas pistas de corrida. Estes podem ser registrados com o smartphone, gerenciados e compartilhados ou comparados com outros motoristas.

Junto com o pacote opcional Sport Chrono, o novo modo Wet, de série em todos os 911, também pode ser selecionado com o seletor de modos. Então, a função Sport de série também pode ser ativada apenas com o seletor de modos neste caso.

911 Carrera 4S com tração dianteira mais potente

O diferencial dianteiro, agora refrigerado a água, das versões com tração integral, composto por embreagem e diferencial, dispõe de discos de embreagem reforçados para maior capacidade de carga e robustez. No seu todo, o diferencial dianteiro aperfeiçoado, juntamente com o PTM (Porsche Traction Management), oferece uma tração ainda melhor em neve e em condições atmosféricas úmidas e secas. A nível de dinâmica de condução, foram otimizadas a precisão, a performance e a capacidade de carga na utilização em circuito.

Chassi e freios

Maior amplitude entre conforto e esportividade

Com o chassi do novo 911, a Porsche continua o desenvolvimento do potencial de dinâmica de condução, enquanto os passageiros desfrutam do conforto melhorado na condução. A base para isto está nos novos pneus mistos com rodas de 20 polegadas no eixo dianteiro e rodas de 21 polegadas no eixo traseiro. Ao mesmo tempo, os pneus no eixo de tração traseiro são claramente mais largos do que os das rodas dianteiras. Daí resulta uma bitola mais larga de 46 milímetros na dianteira de ambos os modelos e uma bitola mais larga de 39 milímetros na traseira do 911 Carrera S. Esta combinação permite ainda mais controle direcional no eixo traseiro e melhora ainda mais a tração do 911 de tração traseira. Além disso, os pneus mistos têm um efeito significativo no equilíbrio do veículo. O comportamento de condução se torna ainda mais neutro e controlável. O design aperfeiçoado do chassi é complementado com a geração seguinte do Porsche Active Suspension Management (PASM) com uma amplitude significativamente maior entre esportividade e conforto. Pela primeira vez e opcionalmente, é possível substituir o chassi PASM de série equipado com amortecedores regulados do 911 Cabriolet pelo chassi esportivo PASM com rebaixamento da carroceria em dez milímetros.

Mais esportivo e confortável: PASM aperfeiçoado com maior amplitude

A Porsche aperfeiçoou radicalmente o PASM para o novo 911. Os amortecedores da mais nova geração dispõem de uma tecnologia completamente remodelada. Uma válvula de comando altamente precisa, com regulagem contínua por força magnética permite controlar, em poucos milissegundos, a válvula de fase principal e as câmaras de pressão para os níveis de tração e pressão. Isso permite uma regulagem precisa da força de amortecimento em qualquer momento. Além disso, os especialistas em chassi da Porsche desenvolveram um comando de software próprio para a nova tecnologia de amortecimento, que adapta a função dos amortecedores perfeitamente à sua utilização no novo 911.

Como opção, está disponível um chassi esportivo PASM com rebaixamento de dez milímetros. O ajuste geral tem como objetivo um maior dinamismo na condução e possibilita mais agilidade nas curvas e maior estabilidade em trajetos de alta velocidade.

Programa de condução Wet: Primeiro reconhecimento de faixa de rodagem molhada em todo o mundo – de série

Como novidade mundial, o novo 911 dispõe de um sistema inovador para reconhecimento de faixas de rodagem significativamente molhadas, inclusive programa de condução Wet manualmente selecionável em qualquer momento. Ele foi especialmente desenvolvido para apoiar o motorista em condições atmosféricas úmidas. Graças a sensores acústicos instalados nas cavas das rodas dianteiras, o sistema detecta o som de respingos de água turbilhonados e identifica as condições da estrada no que diz respeito ao estado evidentemente molhado das faixas de rodagem. Desta forma, ele se diferencia fundamentalmente dos sensores de chuva que controlam os lavadores do para-brisa e que reagem óticamente a gotas de água independentemente do estado da faixa de rodagem. Se for detectado um estado molhado da faixa de rodagem, o comportamento de resposta dos sistemas PSM e PTM é pré-condicionado. Em caso de faixa de rodagem muito molhada, o sistema informa o motorista e recomenda que ele mude manualmente para o modo Wet.

A função correspondente pode ser comutada na nova barra de botões, através do console central, ou está integrada no seletor de modos no pacote opcional Sport Chrono. Quando o motorista ativa o modo Wet, são ajustados, entre outras funções, o Porsche Stability Management (PSM), o Porsche Traction Management (PTM), a aerodinâmica, o Porsche Torque Vectoring (PTV) Plus opcional e o comportamento de resposta do sistema de propulsão, a fim de assegurar a maior estabilidade possível na condução. O spoiler traseiro entra em força descendente máxima a partir de 90 km/h, as aletas de ar de refrigeração se abrem, a curva característica do pedal do acelerador se torna mais plana, o PSM Off ou o modo Sport não podem mais ser ativados.

Sistema de freios com novo afinamento e comportamento de resposta otimizado

Os novos tamanhos de roda com pneus aperfeiçoados levou a um afinamento completamente novo do chassi. A aderência em piso molhado, as características com o piso seco e a resistência ao rolamento foram melhoradas. A flexibilidade e a estabilidade aumentam e o sistema de freios chega ao ponto com maior precisão. Como as novas rodas traseiras conseguem transferir maior força de

frenagem, o diâmetro dos discos de freio traseiros aumentou de 330 milímetros para 350 milímetros. Isso não só faz com que o freio responda de forma mais espontânea, como também permite ao motorista sentir um ponto de pressão muito preciso, devido à ligação muito rígida.

Também existe como opção o Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), testado em circuito, disponível para todos os modelos 911. Os freios de cerâmica têm como principais vantagens a leveza e a insensibilidade ainda maior ao fading.

Direção de relação direta para mais agilidade

Para aumentar ainda mais a agilidade e o comportamento de direção dinâmica do novo 911, a direção dos carros esportivos de série tem uma relação direta de cerca de onze por cento, a dos veículos com direção do eixo traseiro opcional, de cerca de seis por cento. Assim, a condução do 911 se torna mais ágil e ainda mais prazerosa em percursos sinuosos.

Opcionalmente, está disponível a servodireção Plus pensada para o conforto. Em baixas velocidades, com uma relação de direção modificada, ela torna particularmente mais fácil realizar manobras em geral e estacionar.

Direção do eixo traseiro e bateria leve

A direção do eixo traseiro foi remodelada para o novo 911. Dependendo da velocidade, ela direciona as rodas traseiras até dois graus no sentido oposto ou no mesmo sentido em relação ao ângulo de direção no eixo dianteiro. Desta forma, a condução do 911 em curvas é ainda mais ágil e mais apropriada para manobras no trânsito da cidade, graças ao raio de giro reduzido. A velocidades mais elevadas, a estabilidade de condução aumenta, por exemplo, ao mudar de faixa de rodagem. À direção do eixo traseiro está associada a utilização de uma nova bateria de fosfato de ferro-lítio.

A bateria de fosfato de ferro-lítio tem vida útil 2,5 vezes mais longa do que uma bateria de chumbo convencional comparável e, com 12,7 quilogramas, pesa menos que a metade. Em combinação com a direção opcional do eixo traseiro também está disponível o Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) opcional. Graças a estabilizadores ativos, o sistema anula quase completamente a oscilação da carroceria em curvas.

Sistema de elevação para o eixo dianteiro

O sistema de elevação eletro-hidráulico opcional permite levantar o eixo dianteiro cerca de 40 milímetros. Devido ao aumento do ângulo de declive e da distância ao solo no eixo dianteiro, o sistema facilita, por exemplo, a entrada em garagens e em parques de estacionamento.

Carroceria

Carroceria mais resistente com ainda mais porcentagem de alumínio

Com o novo 911, a Porsche aperfeiçoou a construção mista em consonância e projetou uma estrutura de carroceria completamente nova. Assim, a porcentagem de aço de 63% do modelo anterior foi reduzida em mais da metade, passando para 30%. O exterior é agora totalmente de alumínio, com exceção dos revestimentos dianteiro e traseiro. A nova construção das portas em chapa de alumínio reduz o peso da carcaça sem prejudicar a estabilidade ou o valor.

Além dos aços de alta resistência, são usados cada vez mais na estrutura perfis extrudados em alumínio, por exemplo, nas longarinas dianteiras e traseiras, nas embaladeiras internas e externas e nos reforços do assoalho. Sua porcentagem subiu de 3 para 25%. No novo 911, a Porsche utiliza também cada vez mais componentes fundidos em alumínio, como é o caso do encaixe do amortecedor dianteiro, da campânula do túnel atrás, do suporte atrás ou dos encaixes dos amortecedores de impactos.

Novos apoios do motor reduzem as vibrações

O novo design das estruturas portantes permitiu alterar os apoios do motor com efeitos substancialmente mais notórios na dinâmica de condução. Até agora, o motor estava assente em dois apoios posicionados relativamente demasiado para trás, unidos a uma travessa do motor transversal, que, por seu lado, estava parafusada às longarinas. No novo 911, a travessa do motor deixa de existir e os apoios do motor estão agora integrados diretamente, cerca de 20 centímetros mais à frente, nas longarinas. A ligação dianteira aos coxins do trem de força não sofreu alterações. Devido à nova posição dos apoios do motor e ao respectivo afinamento, muito menos oscilações e vibrações são transferidas do motor para o chassi do veículo. Isto melhora o conforto de condução tanto em viagens lentas em estradas em mau estado, quanto em altas velocidades, por exemplo, ao passar por cima de lombadas.

Sistema elétrico e eletrônico

Faróis LED inteligentes para melhor visibilidade

A Porsche desenvolveu diversos novos sistemas de segurança e assistência para o novo 911. Destacamos os seguintes: Os novos faróis principais em LED Matrix opcionais com PDLs Plus. Eles representam o nível máximo da tecnologia de iluminação Porsche. O centro de energia dos faróis Matrix são 84 LEDs individuais, que atuam junto com lentes posicionadas à frente e com o LED de alta corrente do farol alto adicional. O feixe de luz assim gerado tem a mesma intensidade e o mesmo alcance de uma luz laser. A luz é distribuída de forma que o motorista tenha sempre a máxima iluminação possível da faixa de rodagem, sem ofuscar ou prejudicar os restantes veículos na estrada. O complexo módulo de faróis é constituído por diversos componentes que, com base em dados de câmara e de navegação e estados do veículo, podem ser comandados de forma muito variável e independentemente uns dos outros.

Devido ao comando inteligente da distribuição de luz, podem ser integradas outras funções, que aumentam substancialmente o conforto e a segurança de condução. Assim, através da câmara, o sistema é capaz de detectar sinais de trânsito com reflexos fortes e reduzir seletivamente sua luminosidade. Com a chamada função Boost, não só a luz proveniente do trânsito em sentido contrário é atenuada por segmentos, mas a iluminação da própria faixa de rodagem também é simultaneamente reforçada. Assim, o olhar do motorista é orientado para o que é importante, o que aumenta o conforto e a segurança. A luz de curva é aumentada ou reduzida suavemente para que a transição não seja desconfortável para os olhos.

O 911 vem equipado de fábrica com faróis principais LED. Estes já incluem farol alto adicional e um nivelamento dinâmico dos faróis. Essa é a base dos faróis opcionais com PDLs Plus. Eles dispõem ainda de uma luz de curva dinâmica, um assistente de farol alto e ainda de luz de rodovia e de neblina. Os faróis principais em LED Matrix são novidade absoluta.

Sistemas de assistência com opções melhoradas

O novo 911 disponibiliza de série uma combinação de sistemas de assistência, que tornam a condução cotidiana, acima de tudo, mais confortável e segura. O assistente de aviso e frenagem com base em câmera reduz o perigo de colisões com veículos, pedestres e ciclistas. Em uma primeira fase, o sistema avisa o motorista por meios visuais e sonoros. Na segunda fase, ocorre um solavanco no freio em caso de grande perigo. Uma frenagem iniciada neste ponto pelo motorista poderá ser reforçada até a frenagem completa. Se o motorista não reagir, é iniciada uma frenagem de emergência automática, a fim de minimizar as consequências de uma colisão.

O controle opcional da velocidade de cruzeiro aumenta substancialmente a abrangência da função. Assim, o pacote inclui uma regulação automática da distância com função Stop-and-Go e um sistema reversível de proteção dos ocupantes. Com o auxílio do sensor de radar situado no meio da entrada de ar central e da câmera, o sistema monitora a distância em relação aos veículos da frente, ajustando-a automaticamente. Também são detectados os carros que atravessam das faixas de rodagem adjacentes. Se for necessário, o sistema desacelera até parar, seguindo o comportamento de movimento de um veículo trafegando à frente. Desde que seja possível, ele também usa a função Velejar para reduzir o consumo. Assim, o sistema oferece mais conforto de condução e segurança, especialmente em caso de trânsito lento.

Graças à função Stop-and-Go, o 911 consegue voltar a dar partida autonomamente depois de uma frenagem até parar. Se o veículo estiver parado durante mais de 15 segundos, para voltar a andar, basta uma breve pressão no pedal do acelerador ou uma reativação com a alavanca da coluna da direção. Em situação de parada de emergência, os vidros laterais e – no Coupé – o teto corrediço/teto solar se fecham automaticamente. Além disso, os pré-tensores reversíveis do cinto de segurança do motorista e do passageiro são ativados.

Assistente de faixa de rodagem com detecção de sinais de trânsito

A troca de faixa de rodagem em vias de alta velocidade com várias faixas está entre as situações de risco mais frequentes. O assistente de faixa de rodagem opcional funciona com base em câmeras e reage com uma assistência da direção quando o veículo deixa a faixa de rodagem sem acionar o pisca-

-pisca. Sobretudo em percursos de longa distância, o sistema proporciona maior conforto e aumenta significativamente a segurança. Além da assistência de direção, é possível ativar um alerta sonoro adicional no PCM. O sistema permanece ativo em uma faixa de velocidades entre 65 e 250 km/h.

O assistente de faixa de rodagem é combinado com uma detecção de sinais de trânsito. Esta acessa a mesma câmera e reconhece indicações de velocidade permanentes e temporárias, proibições de ultrapassagem e regras indiretas, tais como placas de locais. A detecção de sinais de trânsito funciona de acordo com a situação, acessando outros sistemas do veículo. Ela considera, por exemplo, a existência de umidade através do sensor de chuva e exibe indicações de velocidade adequadas às condições do tempo. Para maior segurança em viagens em estradas desconhecidas e sinuosas, antes de curvas apertadas, o sistema mostra uma indicação da direção na tela do painel de instrumentos.

Assistente para ponto cego com aviso visual

Como complemento ao assistente de faixa de rodagem, é possível utilizar o assistente para ponto cego aperfeiçoado. Através de um sensor de radar, ele registra a distância e a velocidade do tráfego que se aproxima por trás nas faixas adjacentes. Se a velocidade e a distância em relação ao próprio veículo forem classificadas pelo sistema como muito críticas para uma troca de faixa, um alerta visual é emitido no retrovisor esquerdo ou direito, dependendo do caso. O sistema detecta veículos a uma distância de até 70 metros e é ativado em uma faixa de velocidades entre aproximadamente 15 e 250 km/h.

Novidade: Assistente de visão noturna com câmera termográfica

Graças a uma câmera termográfica inteligente, o assistente de visão noturna identifica pessoas e animais no escuro, indicando-os para o motorista. O sistema possui um alcance de até 300 metros. O sistema eletrônico é capaz de classificar a respectiva fonte de calor e diferenciar um animal de uma moto estacionada com motor quente, por exemplo. O assistente de visão noturna é desativado nas áreas construídas para evitar possíveis alarmes falsos, como cães presos na coleira na calçada, por exemplo. Em combinação com os faróis principais em LED Matrix opcionais, as pessoas ou os animais detectados são adicionalmente destacados através do acionamento breve do farol.

Do assistente de estacionamento ao Surround View

Os sistemas de assistência facilitam as manobras e o estacionamento com o novo 911. O assistente de estacionamento agora de série na dianteira e na traseira ajuda o motorista com avisos visuais e sonoros. Tecnicamente, ele acessa sensores de ultrassom localizados na dianteira e na traseira do veículo. Além disso, o 911 Cabriolet dispõe de uma câmera de marcha à ré de série. Ela orienta o motorista através da representação de uma imagem colorida da câmera no PCM com linhas de ajuda dinâmicas e distâncias em relação a potenciais obstáculos. Além disso, o assistente de estacionamento com Surround View opcional calcula, a partir de quatro câmeras individuais, uma visualização de 360 graus a partir de cima. Agora, a representação no PCM é realizada com quase o dobro da resolução e uma imagem consideravelmente mais nítida.

Novo PCM de operação mais simples

O novo Porsche Communication Management (PCM) com navegação online facilita consideravelmente o controle das ofertas de infotainment ampliadas. Inúmeras funções do veículo, que antes eram comandadas pelo painel de instrumentos ou pelo console central, podem ser configuradas no novo 911 graficamente de forma atraente, por meio da nova tela tátil de 10,9 polegadas do PCM. Dados de mapas dos principais países europeus estão pré-instalados. Muitas vezes, estão disponíveis apresentações perspectivas dos mapas e mapas de navegação 3D.

O sistema pode ser operado de forma intuitiva e ajustado às preferências pessoais. Com a ajuda de mosaicos predefinidos, é possível compor uma chamada tela inicial, com as suas funções preferidas, de modo fácil e rápido: por exemplo, a estação de rádio preferida ou destinos de navegação, números de telefone favoritos ou a ativação do sistema de escapamento esportivo. Do lado direito da tela, é possível selecionar um widget de informações que possibilita o acesso a outros campos de funções do PCM. Assim, é possível, por exemplo, visualizar a navegação na área de interação no centro da tela, ao mesmo tempo em que se utiliza a função de telefone à direita.

Os menus são controlados com poucos toques e deslizamentos das pontas dos dedos. A navegação nas páginas é igual à de um smartphone ou tablet, através do deslizamento simples com a ponta do dedo. O novo PCM também domina a ampliação, a redução ou a rotação do conteúdo visualizado com dois

dedos. Além disso, a tela reconhece escritas à mão: é possível simplesmente escrever os destinos de navegação sobre a tela. O comando de voz de série com suporte online permite usar confortavelmente inúmeras funções do PCM.

Três sistemas de som à escolha

Além do pacote de som Plus, para o novo 911, são ainda oferecidos sistemas de som da BOSE® e da Burmester®. O sistema de som BOSE® Surround opcional, com doze alto-falantes, disponibiliza uma potência total de 570 watts para um som extremamente equilibrado e fiel ao original. A qualidade máxima continua a ser do sistema de som High-End Surround da Burmester® também com doze alto-falantes e uma potência total de 855 watts.

Apps e serviços do Connect Plus

O novo 911 oferece conectividade total. As várias possibilidades fazem parte do Porsche Connect Plus, que integra o equipamento de série. Assim, através do Porsche Communication Management (PCM) o motorista pode agora acessar a Amazon Music, as funções Smart Home do fornecedor Nest e a Radio Plus, uma combinação inteligente de recepção convencional e rádio online. Graças ao cartão SIM integrado compatível com LTE, o novo 911 está permanentemente online. Esta função também está disponível de série. Também de série: o app Porsche Connect de operação mais simples para as funções Connect centrais.

Outra novidade é o Radio Plus. Este serviço aumenta o alcance da estação de rádio preferida através de uma função integrada de rádio por Internet praticamente ilimitada, desde que a emissora selecionada tenha um canal de rádio online. Se o carro esportivo sair do raio de alcance da recepção terrestre através de FM ou rádio digital, o sistema passa automaticamente para o streaming online. Assim, o 911 dispõe pela primeira vez de comutação "seamless" melhorada que torna praticamente imperceptível a mudança do meio de suporte.

Navegação online baseada em dados coletivos

A navegação online se apresenta agora ainda mais simples, mais rápida e mais abrangente com informações de trânsito em tempo real. A pesquisa simples por destinos de navegação se baseia no "Finder" central, simbolizado por uma lupa na linha de cabeçalho do PCM. Ele permite a pesquisa de destinos com termos simples. Além disso, o Finder disponibiliza inúmeras informações adicionais, como o preço do combustível, parques de estacionamento livres, incluindo preços e horários de funcionamento, ou ainda avaliações de usuários de hotéis e restaurantes.

O comando de voz de destinos de navegação também é agora muito mais simples graças ao novo "Voice Pilot". O comando de voz Porsche foi novamente aperfeiçoado. O reconhecimento de voz online veio tornar substancialmente mais intuitivo o comando de voz. Assim, é possível, por exemplo, introduzir um destino de navegação sem detalhes do endereço.

O cálculo da navegação também foi otimizado. Isto se tornou possível pelo processamento em simultâneo de entradas de bordo e online. Assim, o cálculo do itinerário do sistema de navegação é realizado simultaneamente online e no PCM. O PCM decide sozinho qual sistema de navegação calculou o melhor itinerário, no entanto, começa sempre pelo resultado calculado mais rapidamente.

Com o novo serviço Risk Radar, o sistema de navegação processa também os chamados dados coletivos. Trata-se de dados sobre as condições de trânsito e da estrada recolhidos anonimamente e transmitidos por veículos equipados em conformidade. Usando os sensores do veículo, eles avisam por exemplo se há nevoeiro, risco de derrapagem e acidentes. Desta forma, o novo 911 pode contribuir para neutralizar perigos e evitar acidentes.

Os destinos de navegação podem ser criados não só no PCM, como também no smartphone, através do app Porsche Connect, ou fora do veículo, através da plataforma de Internet "My Porsche", antes da viagem e com todo o conforto.

Um por todos: App Porsche Connect para smartphones Apple e Android

O app Porsche Connect oferece agora ao motorista muitas possibilidades de acesso, ainda mais simples e abrangentes, a diferentes funções do veículo e funções Connect através de smartphone. O app está dividido em três áreas principais: "Navegação", "Meu carro" (para funções relacionadas ao veículo) e "Minha conta" (para serviços e definições relacionados ao usuário).

História

Do Roadster 356 "nrº 1" para o 911 Cabriolet

Já o primeiro carro esportivo da Porsche em 1948, o Roadster 356 "nrº 1", possuía uma capota de emergência. Até a apresentação da primeira geração 911, no âmbito do Salão Internacional do Automóvel (IAA) em Frankfurt, no ano de 1963, as versões abertas do Porsche 356 estavam entre os modelos preferidos no portfólio. No entanto, para o desenvolvimento do 911 original, a equipe se concentrou no Coupé. Os primeiros desenhos do designer chefe, Ferdinand Alexander Porsche, para uma versão aberta, já mostravam partes removíveis do teto, como as que são usadas aperfeiçoadas no 911 Targa. Esta versão do 911, também conhecida como "conversível seguro", também teve sua estreia em Frankfurt, durante o IAA de 1965, contando com uma estrutura protetora contra capotamento com 20 centímetros de largura, uma parte do teto removível e uma capota traseira, conhecida como Soft Window. Pouco tempo depois foi lançado um vidro traseiro panorâmico com vidro aquecível. O nome da versão aberta – "Targa" – foi inspirado na corrida de longa distância Targa Florio, na Sicília, já vencida cinco vezes anteriormente. A entrega aos clientes teve início em janeiro de 1967. Mais 14 anos se passaram até a primeira apresentação de um estudo para o 911 Cabriolet. Em 1981, a Porsche apresenta mais uma vez no IAA um protótipo do Cabriolet, equipado adicionalmente com tração integral e uma carroceria turbo mais larga. Finalmente, em março de 1982, a versão de série teve sua estreia no Salão do Automóvel de Genebra: o 911 SC Cabriolet.

O primeiro Cabriolet com tecnologia de arcos de superfície

A primeira versão Cabriolet do 911 já impressionou com uma construção de teto especial que, mesmo à velocidade máxima – que naquela época já era de 245 km/h – não perdia seu formato quando fechado. A nova tecnologia de três arcos de superfície não conta com arcos de aço individuais como estrutura sob o tecido, mas sim com elementos planos em chapa de aço, que cobriam 50% da superfície do teto. Mesmo assim, a capota pode ser dobrada atrás dos dois bancos traseiros. Um efeito colateral dos elementos de chapa de aço: eles formam uma proteção resistente contra capotamento com o teto fechado. Reforços abrangentes no assoalho do 911 ajudam ainda a manter a resistência geral do carro esportivo. A partir do ano modelo 1983, ou seja, a partir de agosto de 1982,

o 911 SC Cabriolet está disponível nas concessionárias, com 204 cv e uma capota de acionamento exclusivamente manual, por enquanto. O preço inicial é de 64.500 marcos alemães, cerca de 5.000 DM a mais do que um 911 SC Targa.

Um grande desafio é a continuação do desenvolvimento para um acionamento elétrico da capota, o que passou a ser oferecido a partir do ano modelo 1987. Os fechos do teto foram adaptados ao acionamento elétrico, dois motores elétricos foram integrados em um alojamento atrás dos encostos dos bancos traseiros, a transferência de potência era realizada através de dois eixos flexíveis na caixa intermediária na estrutura da capota. O acionamento elétrico é realizado pelo motorista no interior do veículo, enquanto uma luz de controle no painel de instrumentos sinaliza a conclusão do procedimento. Ao mesmo tempo, os dois motores elétricos são responsáveis por movimentar 13 arcos móveis, assim como a armação do teto e a alavanca de comando com 22 pontos articulados na capota e na carroceria. Todo este processo é realizado controlado por microprocessador. O custo extra para o acionamento elétrico era de 4.000 DM; o equipamento era oferecido de série apenas no 911 Turbo Cabriolet.