



PORSCHE



A Porsche no Salão do Automóvel de Genebra 2017

Dossiê de imprensa

Conteúdo

A Porsche no Salão do Automóvel de Genebra 2017

Novos modelos Panamera e 911 comemoram lançamento mundial	4
Nova linha de carros esportivos com valor acrescentado: Panamera Sport Turismo	4
Com o conceito do 918 Spyder: Panamera Turbo S E-Hybrid	5
Do cotidiano para o circuito de corrida: Novo 911 GT3 com 500 cv	5
Maior performance esportiva: Os novos modelos 911 GTS da Porsche	6
Novidade exclusiva para a China: Panamera Executive	6
A Porsche na Suíça: Mais um ano de recorde consecutivo	7

Nova variante da carroceria do Porsche Panamera

Lançamento mundial em Genebra: O Sport Turismo complementa a linha de modelos Panamera	8
Design e conceito de um carro esportivo versátil	8
Primeiro spoiler de teto extensível adaptável da categoria	9
Três lugares no compartimento traseiro reformulado	9
Cinco motores para o lançamento no mercado	10

Lançamento do segundo modelo Hybrid do Porsche Panamera

O Turbo E-Hybrid será o modelo mais potente da linha Panamera	12
Conceito de propulsão único com motor V8 e motor elétrico	12
Estreia com duas distâncias entre eixos	13

Lançamento mundial em Genebra: motor aspirado mais potente e chassi de carro de corrida

Um 911 para as ruas e as pistas – o novo Porsche 911 GT3	15
Veloz nas curvas, estável nas retas: chassi rígido com eixo traseiro direcional	15
O interior: Centro de experiências para uma dinâmica de direção excepcional	16
Aplicativo Porsche Track Precision de série	16
Lançamento no mercado e preços	17

Conteúdo

Os novos membros esportivos da família 911 da Porsche

Dinâmicos, confortáveis e eficientes – os novos modelos Porsche 911 GTS 18

Melhor performance com mais potência 18

Típicos do GTS: Inúmeros elementos em preto no exterior e no interior 19

Novo app Porsche Track Precision e equipamentos de alta qualidade 19

Consumo de combustível e emissões 20

08/2017

A Porsche no Salão do Automóvel de Genebra 2017

Novos modelos Panamera e 911 comemoram lançamento mundial

Genebra. A Porsche começou com três lançamentos mundiais espetaculares na primavera de 2017. Com o Panamera Sport Turismo, a montadora de carros esportivos apresentará no 87º Salão Internacional do Automóvel de Genebra (de 7 a 19 de março de 2017) uma nova variante da carroceria da família do Gran Turismo e uma novidade na categoria. Com um design exclusivo, mais espaço para passageiros e bagagem e uma tampa traseira maior, a linha de modelos expande a amplitude entre a elegância esportiva e a praticidade de utilização no dia a dia. Outro destaque é o novo Panamera Turbo S E-Hybrid. Com a segunda variante Hybrid do Panamera (potência de sistema 500 kW/680 cv), a Porsche posiciona um híbrido plug-in como modelo top de linha pela primeira vez. A paixão pela potência também é uma característica do quase carro de corrida 911 GT3. A nova geração do radical 911 intensifica ainda mais a ligação entre o cotidiano e o circuito de corrida. O ponto central do aperfeiçoamento é o novo motor aspirado de alta rotação com 368 kW (500 cv). Os modelos 911 GTS também comemoram a sua primeira participação na feira.

Nova linha de carros esportivos com valor acrescentado: Panamera Sport Turismo

A Porsche continua a desenvolver o conceito do Panamera. O Panamera Sport Turismo comemora o seu lançamento mundial como segunda variante da carroceria. O veículo de quatro portas une o DNA de design da Porsche com uma disponibilidade de espaço maior e de utilização versátil. A partir da coluna B, a linha do teto do Sport Turismo estende-se de forma mais retilínea do que a dos sedãs esportivos tipo Coupé. Assim, à aparência elegante é acrescentado mais espaço para passageiros e bagagem (conceito de bancos 4+1). Graças à grande tampa traseira elétrica, além das malas para as férias, a nova variante engole sem esforço também equipamentos esportivos maiores. Apesar disso, o caráter de carro esportivo do Gran Turismo permanece inalterado. Ambas as linhas de carroceria fundamentam-se na mesma base técnica. O lançamento do Panamera Sport Turismo no mercado ocorrerá no outono de 2017. Por ora, o portfólio de modelos engloba cinco variantes de propulsão e de potência: Panamera 4, Panamera 4 S, Panamera 4S Diesel, Panamera 4 E-Hybrid e Panamera Turbo.

Com o conceito do 918 Spyder: Panamera Turbo S E-Hybrid

O trabalho em equipe entre o motor V8 potente e a propulsão elétrica com torque elevado tornou o Porsche 918 Spyder o super carro esportivo mais veloz do circuito de Nürburgring no ano de 2013. Agora o Panamera Turbo S E-Hybrid assume este conceito e com isso o primeiro lugar como o sedã Hybrid mais potente atualmente no mundo. A união das forças do motor de oito cilindros (404 kW/550 cv) e do motor elétrico de 100 kW/136 cv de potência está em conformidade com um consumo normalizado (NEDC) de 2,9 l/100 km de combustível e 16,2 kWh/100 km de energia elétrica. A aceleração de zero a 100 km/h em 3,4 segundos figura na faixa dos carros esportivos de alta classe. Ao mesmo tempo, o híbrido plug-in com bateria totalmente carregada é capaz de deslizar até 50 km de modo puramente elétrico. No que se refere ao chassi, a capacidade do Panamera top de linha alcança desde a dinâmica de um carro esportivo nas curvas até o conforto de um sedã de luxo. Com isso, o princípio da amplitude ultrapassa várias vezes os seus limites. Com o Panamera Turbo S E-Hybrid a Porsche deixa claro: A eletromobilidade é um fator fixo no aperfeiçoamento da excelência da performance esportiva. O novo modelo top de linha do Panamera será disponibilizado desde o início com duas distâncias entre eixos à escolha, e o lançamento no mercado será em julho de 2017.

Do cotidiano para o circuito de corrida: Novo 911 GT3 com 500 cv

Ainda mais potente, ainda mais veloz, ainda mais preciso: Com o 911 GT3, o departamento de automobilismo da Porsche criou um novo soberano para os circuitos de corrida que, graças à aprovação para as ruas, pode viajar sobre os seus próprios eixos. O coração do radical 911 é o novo motor boxer de quatro litros com 368 kW (500 cv), um motor do automobilismo praticamente inalterado do 911 GT3 Cup. Importante para os puristas: Além da transmissão PDK de série, é disponibilizado pela primeira vez como opcional um câmbio manual esportivo de seis marchas. Para um aumento adicional da dinâmica de direção, a capacidade de resposta do chassi PASM com eixo traseiro direcional foi otimizada novamente. Com PDK, o carro esportivo acelera de zero a 100 km/h em 3,4 segundos. A velocidade máxima é de 318 km/h, e de 320 km/h com câmbio manual. Visualmente, o 911 GT3 é pouco discreto: O aerofólio traseiro

dominante está ainda mais alto do que nunca no fluxo de ar. Grandes entradas e saídas de ar na dianteira, no capô e na traseira refletem a aerodinâmica coerente do automobilismo. O lançamento do novo 911 GT3 no mercado começará a partir de meados de junho de 2017.

Maior performance esportiva: Os novos modelos 911 GTS da Porsche

Para clientes do 911 especialmente conscientes da potência, a Porsche escreve um novo capítulo da história dos carros esportivos GTS com cinco novos modelos. Eles são compostos por Coupé e Cabriolet com tração traseira ou integral e pelo 911 Targa 4 GTS. Todos têm em comum o motor com potência aumentada para 331 kW (450 cv), a carroceria larga dos modelos com tração integral, o chassi esportivo PASM e um acabamento interno especialmente elaborado. Novos turbocompressores desenvolvidos elevam a potência do motor de seis cilindros e três litros em 22 kW (30 cv) em comparação com o motor dos modelos 911 Carrera e Targa S. Um spoiler dianteiro mais baixo e uma maior altura de extensão do spoiler traseiro reduzem ainda mais os coeficientes de sustentação nos eixos traseiro e dianteiro em comparação com os modelos Carrera S. Elementos de design em preto e as rodas de 20 polegadas com fixação central também pintadas de preto, assim como inscrições GTS nas portas, caracterizam o visual exclusivo dos novos modelos. A entrega dos primeiros 911 GTS ocorrerá nos próximos dias.

Novidade exclusiva para a China: Panamera Executive

Com o início do Salão do Automóvel de Genebra, a Porsche amplia também o portfólio de modelos Panamera Executive na China: A partir de outubro de 2017, será disponibilizada exclusivamente para o mercado chinês uma versão estendida com tração traseira do bem-sucedido sedã esportivo Panamera. O novo Panamera Executive com motor turbo V6 de três litros (243 kW / 330 cv) proporciona aos clientes chineses um acesso atraente em termos de preço à variante de luxo do Gran Turismo com distância longa entre eixos (150 milímetros a mais). Junto com o igualmente novo Panamera Turbo S E-Hybrid Executive, o modelo completa as variantes Executive Panamera Turbo Executive (404 kW/550 cv), Panamera 4S Executive (324 kW/440 cv), Panamera 4 E-Hybrid Executive (340 kW/462 cv) e Panamera 4 Executive (243 kW/330 cv) na China.

A Porsche na Suíça: Mais um ano de recorde consecutivo

A Porsche vende carros esportivos na Suíça há 65 anos – uma longa amizade sempre com novos pontos altos: Em 2016 a empresa forneceu 3.970 veículos, quase quatro por cento a mais do que no ano anterior e com isso um novo recorde. A linha de modelos de maior sucesso foi a do Macan com 1.650 veículos novos, seguida pelo 911 com 1.050 unidades. No mercado clássico de veículos com tração integral, o 911 Carrera 4S despertou especial interesse. Além disso, os clientes suíços da Porsche mostraram-se abertos perante a tecnologia plug-in do futuro: Quase 30 por cento dos 682 Cayennes fornecidos foram vendidos com propulsão híbrida.

Nova variante da carroceria do Porsche Panamera

Lançamento mundial em Genebra: O Sport Turismo complementa a linha de modelos Panamera

A Porsche expande a família Panamera com uma nova variante da carroceria: O Panamera Sport Turismo comemora o seu lançamento mundial no Salão do Automóvel de Genebra 2017. E isso já em cinco versões: como Panamera 4, Panamera 4S, Panamera 4S Diesel, Panamera 4 E-Hybrid e Panamera Turbo. Derivado do sedã esportivo de sucesso, a nova variante com um design inconfundível marca uma nova posição na categoria luxo. Ao mesmo tempo, o Sport Turismo com até 404 kW/550 cv de potência é versátil como nenhum outro representante da sua categoria. Com tampa traseira grande, borda de carga mais baixa, maior volume do bagageiro e um conceito de bancos 4+1, o novo modelo Panamera satisfaz altos níveis de exigência em matéria de adequação ao cotidiano e versatilidade. “Para a Porsche, o Panamera Sport Turismo significa o avanço em um novo segmento, preservando todos os valores e atributos típicos da Porsche”, afirma Michael Mauer, Chefe de Design da Porsche.

Em termos de tecnologia e conceito, o Sport Turismo possui todas as inovações da linha de modelos Panamera, totalmente renovada ainda no ano passado. Estas incluem o Porsche Advanced Cockpit digitalizado, sistemas de assistência pioneiros como o Porsche InnoDrive com piloto automático adaptável, sistemas de chassi tais como um eixo traseiro direcional, a estabilização ativa de rodagem eletrônica Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC Sport) e motores potentes. Além disso: Todos os Panamera Sport Turismo possuem de série o Porsche Traction Management (PTM) a bordo – uma tração integral ativa com embreagem multidisco controlada eletronicamente. A partir dos modelos S, é incluída nos equipamentos de série a suspensão a ar adaptável com tecnologia de três câmaras.

Design e conceito de um carro esportivo versátil

Assim como o sedã esportivo Panamera tipo Coupé, o Sport Turismo também se distingue por proporções extremamente dinâmicas – uma característica do DNA de design da Porsche. O veículo possui 5.049 milímetros de comprimento, 1.428 milímetros de altura e 1.937 milí-

metros de largura. Entre estes, estende-se uma grande distância entre eixos de 2.950 milímetros. Além disso, saliências concisas na carroceria e as rodas de até 21 polegadas marcam a silhueta.

A partir das colunas B, ou seja no começo das portas traseiras, o Sport Turismo distingue-se por design totalmente exclusivo. Sobre os ombros pronunciados estendem-se uma linha alongada da janela e um contorno do teto igualmente longo. O teto estende-se para trás com uma inclinação menor do que a da linha da janela. O resultado é uma coluna D marcante e inconfundível, que funde-se ao ombro tal como um coupé.

Primeiro spoiler de teto extensível adaptável da categoria

Em cima, o teto se une a um spoiler adaptável. Dependendo da situação de direção e das configurações selecionadas do veículo, o ângulo de ajuste do spoiler do teto é posicionado em três níveis, gerando um downforce adicional de até 50 quilos sobre o eixo traseiro. Até uma velocidade de 170 km/h, o elemento aerodinâmico de condução do ar – componente central do sistema Porsche Active Aerodynamics (PAA) – reduz a resistência do ar em posição retraída com um ângulo de sete graus negativos, contribuindo assim para a otimização do consumo.

A partir de 170 km/h, o spoiler do teto move-se automaticamente para a posição Performance e, com um ângulo de ajuste de um grau positivo, aumenta a estabilidade de direção e a dinâmica transversal. Nos modos de direção Sport e Sport Plus o spoiler do teto move-se para esta posição já a uma velocidade de 90 km/h. A partir de 90 km/h, o suporte ativo do PAA muda o ângulo de ajuste do spoiler do teto para 26 graus positivos, quando o teto solar panorâmico opcional é aberto. Neste caso, o spoiler contribui para minimizar o ruído do vento.

Três lugares no compartimento traseiro reformulado

O novo Sport Turismo é o primeiro Panamera equipado com um banco traseiro com três lugares. Uma vez que os dois lugares externos – de acordo com a premissa tanto esportiva quanto de conforto da linha de modelos – são projetados como bancos individuais, o resultado

é uma configuração 2+1 no compartimento traseiro. Opcionalmente, é possível encomendar o Panamera Sport Turismo com quatro lugares, com dois bancos traseiros individuais elétricos atrás.

A linha mais alta do teto do Sport Turismo facilita a entrada e a saída no compartimento traseiro, proporcionando também um espaço nitidamente maior para a cabeça. A usabilidade do bagageiro beneficia-se da tampa traseira elétrica com abertura ampla e da borda de carga baixa com apenas 628 milímetros. Até a extremidade superior dos bancos traseiros, o Sport

Turismo com até 520 litros (Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo: 425 litros) conta com 20 litros a mais de volume de armazenamento do que o sedã esportivo. Com carga até o teto e bancos traseiros rebatidos, o ganho de espaço aumenta em aproximadamente 50 litros. Os três encostos dos bancos traseiros podem ser rebatidos separadamente ou em conjunto (relação de 40:20:40); o desbloqueio do bagageiro é elétrico. Com os três encostos rebatidos, obtém-se uma superfície de carregamento quase plana. Neste caso, o volume de carregamento aumenta para até 1.390 litros (Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo: 1.295 litros).

Para o bagageiro do Panamera Sport Turismo é disponibilizado um gerenciamento do compartimento de carga opcional. O sistema variável para transporte seguro inclui, entre outros, dois trilhos de fixação integrados no piso do bagageiro, quatro argolas de amarração e uma rede divisora do bagageiro. Adicionalmente, é oferecida como opcional uma tomada de 230 volts no bagageiro.

Cinco motores para o lançamento no mercado

O Panamera Sport Turismo já está disponível para encomenda. O lançamento no mercado na Europa será no dia 7 de outubro de 2017, e no início de novembro nos demais mercados. No seu lançamento, o novo Porsche contará com cinco variantes de motores já conhecidas do sedã esportivo. Na Alemanha, o preço praticado para o Panamera 4 Sport Turismo (243 kW/330 cv) começa a partir de 97.557 euros, para o Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo (340 kW/462 cv de potência de sistema) a partir de 112.075 euros, para o Panamera 4S

Sport Turismo (324 kW/440 cv) a partir de 120.048 euros, para o Panamera 4S Diesel Sport Turismo (310 kW/422 cv) a partir de 123.975 euros e para o Panamera Turbo Sport Turismo (404 kW/550 cv) a partir de 158.604 euros, todos incluindo IVA.

Lançamento do segundo modelo Hybrid do Porsche Panamera

O Turbo E-Hybrid será o modelo mais potente da linha Panamera

Desempenho sustentável de ponta na Porsche: Com o novo Panamera Turbo S E-Hybrid, a montadora de carros esportivos posiciona um híbrido plug-in como modelo top de linha pela primeira vez. Nele, o motor V8 de quatro litros do Panamera Turbo é combinado com um motor elétrico. O resultado é uma potência de sistema de 500 kW/680 cv – e um desenvolvimento de energia soberana: Já pouco acima da rotação em ponto morto são disponibilizados 850 Nm de torque. Isso possibilita uma aceleração de zero a 100 km/h em 3,4 segundos e uma velocidade máxima de 310 km/h. A estratégia de Boost do Panamera com tração integral teve sua origem no super carro esportivo 918 Spyder. O consumo médio no Novo Ciclo de Direção Europeu é de 2,9 l/100 km, o novo modelo Panamera top de linha pode rodar até 50 quilômetros de modo puramente elétrico. O Panamera Turbo S E-Hybrid reforça a grande importância da eletromobilidade para a Porsche.

Conceito de propulsão único com motor V8 e motor elétrico

Depois da estreia bem-sucedida do Panamera 4 E-Hybrid, no qual é empregada uma combinação entre motor V6 e motor elétrico, a Porsche mostra novamente o grande potencial de desempenho da tecnologia híbrida. No novo Panamera Turbo S E-Hybrid são combinados um motor elétrico (100 kW/136 cv) e um motor V8 (404 kW/550 cv). Tal como no Panamera 4 E-Hybrid, a embreagem de separação instalada no módulo Hybrid da Porsche é acionada de modo eletromecânico por um Electric Clutch Actuator (ECA). O resultado são tempos de reação curtos e um alto nível de conforto. Para a transmissão de força para o sistema adaptável de tração integral de série Porsche Traction Management (PTM) é utilizado – como em todos os outros modelos Panamera da segunda geração – o sistema Porsche Doppelkupplung (PDK) de oito marchas com troca rápida. O motor E-Performance acelera o sedã de luxo a 100 km/h em apenas 3,4 segundos e assegura uma capacidade de tração excepcional em velocidades mais altas. Com isso, atingindo uma velocidade de até 310 km/h, o Porsche Panamera Turbo

S E-Hybrid estabelece padrões na sua categoria mais uma vez. O Panamera Turbo S E-Hybrid com suspensão pneumática de série oferece um equilíbrio único nesta categoria: o conforto de um sedã de luxo aliado aos valores de performance de um carro esportivo.

O motor elétrico é alimentado com energia através de uma bateria de íon-lítio refrigerada a fluido com um conteúdo energético de 14,1 kWh. Através de uma conexão de 230 volts com dez amperes, a bateria de alta voltagem integrada na parte traseira é totalmente carregada em seis horas. Se ao invés do carregador de série de 3,6 kW o Panamera utilizar o carregador on-board opcional de 7,2 kW e uma conexão de 230 volts com 32 amperes, a bateria estará totalmente carregada depois de 2,4 horas. Através do Porsche Communication Management (PCM) ou do app Porsche Connect (para smartphone e Apple Watch), também é possível iniciar o carregamento via temporizador. Além disso, o Panamera Turbo S E-Hybrid é equipado com uma climatização do carro no estado parado, para resfriar ou aquecer o interior do veículo já durante o carregamento.

Uma tríade composta por performance de carro esportivo, conforto em trechos longos e eficiência Performance, conforto e eficiência formam aqui uma tríade perfeita: Por padrão, o Panamera Turbo S E-Hybrid dá a partida no modo puramente elétrico “E-Power”; por uma distância de até 50 quilômetros, o carro esportivo de quatro portas roda livre de emissões. Ao pisar sobre um ponto de pressão no pedal do acelerador ou atingir um estado de carregamento mínimo da bateria, o Panamera muda para o modo “Hybrid Auto” – com isso, a força de ambos os motores é disponibilizada. O consumo no Novo Ciclo de Direção Europeu (NEDC) para modelos híbridos plug-in é de 2,9 l/100 km com gasolina super (66 g/km de CO₂) e 16,2 kWh/100 km com energia elétrica.

Estreia com duas distâncias entre eixos

O novo modelo top de linha da segunda geração do Panamera será lançado no mercado na Europa em julho de 2017. O lançamento nos demais mercados será no segundo semestre de 2017. O Panamera Turbo S E-Hybrid comemorará o seu lançamento mundial no Salão do

Automóvel de Genebra (de 7 a 19 de março de 2017). O Gran Turismo de quatro portas será oferecido desde o início também em versão Executive com um alongamento da distância entre eixos de 150 milímetros.

Os equipamentos de série do Panamera Turbo S E-Hybrid incluem, entre outros, o Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), o Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport) com Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), direção assistida Plus e rodas de liga leve de 21 polegadas com o design do 911 Turbo. Também de série: climatização do carro no estado parado, elementos de aerodinâmica adaptável e a suspensão a ar com três câmaras e Porsche Active Suspension Management (PASM). A versão estendida é equipada de série com um eixo traseiro direcional. Na Alemanha, o Panamera Turbo S E-Hybrid custa a partir de 185.736 euros incluindo IVA, e o Panamera Turbo S E-Hybrid Executive a partir de 199.183 euros.

Lançamento mundial em Genebra: motor aspirado mais potente e chassi de carro de corrida

Um 911 para as ruas e as pistas – o novo Porsche 911 GT3

Performance de carro de corrida, construção leve sistemática e uma sensação de direção sem restrições – esta é a síntese da fórmula do Porsche 911 GT3. A nova geração do radical 911 irá comemorar o seu lançamento no 87º Salão Internacional do Automóvel de Genebra 2017. Ela intensifica ainda mais a ligação entre o cotidiano e o circuito de corrida. O ponto central do aperfeiçoamento é o novo motor boxer de quatro litros. O motor aspirado de alta rotação com 368 kW (500 cv) é originário praticamente sem alterações do carro de corrida puro-sangue 911 GT3 Cup. O chassi aperfeiçoado com eixo traseiro direcional e a construção leve sistemática são especificamente projetados para converter a potência do motor em uma dinâmica de direção excepcional. Desenvolvido na mesma pista de testes e fabricado na mesma linha de produção que os carros de corrida, a tecnologia do automobilismo da Porsche é novamente incorporada em um carro esportivo com aprovação para as ruas.

A grande maioria dos motoristas também utiliza os seus carros esportivos Porsche GT em circuitos de corrida. É lá que o novo 911 GT3 mostra os seus trunfos graças a um peso por unidade de potência de 3,88 kg/kW (2,86 kg/cv). Com o sistema Porsche Doppelkupplung de sete marchas (PDK) de série especialmente configurado para o GT, o veículo de dois lugares e 1.430 quilos de peso acelera de zero a 100 km/h em 3,4 segundos com o tanque cheio. A sua velocidade máxima é de 318 km/h. Para os partidários da direção em sua forma mais pura, a Porsche oferece o 911 GT3 com um câmbio manual de seis marchas opcional. Com isso, o 911 de alta potência completa o sprint de zero a 100 km/h em 3,9 segundos e atinge uma velocidade máxima de 320 km/h.

Veloz nas curvas, estável nas retas: chassi rígido com eixo traseiro direcional

O chassi do novo 911 GT3 beneficia-se da experiência da Porsche no automobilismo e conta com um ajuste aperfeiçoado, visando uma dinâmica de direção ainda melhor. Em comparação com o 911 Carrera S, o novo veículo de dois lugares é 25 milímetros mais baixo. Além do ajuste básico aprimorado, o chassi convence pelas propriedades superiores de handling. Isto se deve em grande parte ao eixo traseiro direcional ativo. Dependendo da velocidade, ele se

move no sentido contrário ou no mesmo sentido que as rodas dianteiras, melhorando assim a agilidade e a estabilidade. Outros elementos fundamentais da dinâmica de direção são os rolamentos de transmissão dinâmicos do motor e o bloqueio transversal do eixo traseiro.

Visualmente, o 911 GT3 não deixa dúvidas quanto ao seu propósito. O aerofólio traseiro dominante de carbono enfatiza o fato que a forma do carro esportivo é determinada pela aerodinâmica. A dianteira em construção leve e o spoiler dianteiro foram otimizados para um melhor fluxo de ar. O aperfeiçoamento da aerodinâmica também é visível na traseira em construção leve com aberturas de saída de ar e novo difusor.

O interior: Centro de experiências para uma dinâmica de direção excepcional

O interior do novo carro esportivo de alta potência é projetado sob medida visando o máximo em experiência de direção. O volante esportivo GT com um diâmetro de 360 milímetros provém originalmente do 918 Spyder. O motorista e o passageiro da frente vivenciam a dinâmica em bancos esportivos Plus da Porsche com faces laterais elevadas e ajuste longitudinal mecânico. O ajuste dos encostos e da altura é elétrico. Uma vez que o 911 GT3 é tradicionalmente um veículo de dois lugares, o espaço dos bancos traseiros foi coberto.

A Porsche oferece três variantes opcionais de bancos para o 911 GT3. Os bancos esportivos adaptáveis Plus caracterizam-se pelo ajuste elétrico de todas as funções dos bancos (18 posições). A segunda opção são os bancos esportivos tipo concha com encosto dobrável, airbag de tórax integrado e ajuste longitudinal manual. Como terceira variante, estão disponíveis para escolha bancos de concha integral de plástico leve reforçado com fibra de carbono em carbono aparente.

Aplicativo Porsche Track Precision de série

Além do Porsche Communication Management (PCM), incluindo módulo de navegação online com informações de trânsito em tempo real, também fazem parte dos equipamentos de série o módulo Connect Plus e o app Porsche Track Precision. Com o aplicativo, os motoristas do Porsche 911 GT3 podem visualizar, registrar e analisar dados de direção detalhados no smartphone.

Lançamento no mercado e preços

O 911 GT3 já está disponível para encomenda. O lançamento no mercado na Alemanha se dará a partir de meados de junho. O novo 911 de alta potência custa a partir de 152.416 euros, incluindo IVA e equipamentos específicos de cada país.

Os novos membros esportivos da família 911 da Porsche

Dinâmicos, confortáveis e eficientes – os novos modelos Porsche 911 GTS

Com os modelos GTS, a Porsche continua a ampliar o seu portfólio de produtos. A partir de março de 2017 será disponibilizado na Alemanha um total de cinco versões para escolha: 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 com tração integral. Novos turbocompressores desenvolvidos para o motor boxer de seis cilindros e 3,0 litros elevam a potência para 331 kW (450 cv). O motor gera 22 kW (30 cv) a mais do que no 911 Carrera S e 15 kW (20 cv) a mais do que no modelo GTS anterior correspondente com motor aspirado. Todos as versões são disponibilizadas com câmbio manual de sete marchas ou opcionalmente com o sistema Porsche Doppelkupplung (PDK).

Melhor performance com mais potência

O torque máximo de 550 Nm assegura valores de aceleração e de elasticidade ainda melhores. Ele se dá entre 2.150 e 5.000 rpm. O Porsche Active Suspension Management (PASM) está a bordo de série para todos os modelos GTS. Os Coupés GTS são equipados com o chassi esportivo PASM, que rebaixa a carroceria em dez milímetros. O sprinter mais veloz da família é o 911 Carrera 4 GTS Coupé: Com sistema Porsche Doppelkupplung (PDK) e pacote Sport Chrono de série, ele leva 3,6 segundos para o completar o sprint de zero a 100 km/h. Em todos os modelos GTS, a velocidade máxima supera a marca dos 300-km/h. O campeão de velocidade com 312 km/h é o Coupé com câmbio manual e tração traseira.

Apesar do aumento de potência, o GTS permanece econômico: o 911 Carrera GTS com PDK, por exemplo, consome apenas 8,3 l/100 km conforme o NEDC. Isso corresponde a uma emissão de CO₂ de 188 g/km.

Típicos do GTS: Inúmeros elementos em preto no exterior e no interior

Os modelos GTS distinguem-se não apenas tecnicamente, mas também visualmente dentro da linha de modelos 911: Todos os veículos têm como base a carroceria larga com tração integral, que agora mede 1.852 mm também nos modelos com tração traseira. O novo revestimento da dianteira Sport Design reforça o caráter esportivo. A dianteira tem a aerodinâmica otimizada. Um spoiler dianteiro mais baixo e uma maior altura de extensão do spoiler traseiro reduzem ainda mais os coeficientes de sustentação nos eixos traseiro e dianteiro em comparação com os modelos Carrera S. Na traseira, tornam o GTS inconfundível: lanternas traseiras escurecidas, a grade de entrada de ar em preto acetinado e as saídas de escape duplas pretas centralizadas do sistema de escape esportivo atribuído de série. Um novo friso decorativo preto entre as lanternas traseiras caracteriza os modelos com tração traseira. A faixa luminosa é reservada aos modelos com tração integral. Retrovisores externos Sport Design, rodas de 20 polegadas com fixação central pintadas em preto acetinado, assim como inscrições GTS nas portas completam a vista lateral. Além disso, o característico arco do Targa, mantido pela primeira vez na cor preta no GTS, torna o 911 Targa inconfundível.

Novo app Porsche Track Precision e equipamentos de alta qualidade

Os genes do GTS também determinam o interior. O cronômetro do pacote Sport Chrono de série é integrado no centro do painel de instrumentos. O app Porsche Track Precision foi especialmente aperfeiçoado para o lançamento dos modelos GTS no mercado. Ele possibilita, entre outros, o registro automático, a visualização detalhada e a análise de dados de direção no smartphone. Os passageiros do GTS ocupam seus lugares sobre bancos de Alcantara com costura com novo design. Os bancos esportivos Plus elétricos com quatro posições e inscrição GTS nos apoios de cabeça proporcionam maior apoio lateral e conforto. A estes somam-se ainda frisos decorativos em alumínio escovado anodizado em preto no painel de instrumentos e uma grande parte do revestimento em Alcantara, encontrada por exemplo no aro do volante, no console central do braço e nos descansos de braço.

Consumo de combustível e emissões

911 GT3: Consumo de combustível combinado 12,9–12,7 l/100 km;
emissões de CO₂ 290–288 g/km;

911 Carrera GTS: Consumo de combustível combinado 9,4–8,3 l/100 km;
emissão de CO₂ 212–188 g/km

911 Carrera GTS Cabriolet: Consumo de combustível combinado 9,4–8,4 l/100 km;
emissão de CO₂ 214–190 g/km

911 Carrera 4 GTS: Consumo de combustível combinado 9,5–8,5 l/100 km;
emissão de CO₂ 216–192 g/km

911 Carrera 4 GTS Cabriolet: Consumo de combustível combinado 9,7–8,7 l/100 km;
emissão de CO₂ 220–196 g/km

911 Targa 4 GTS: Consumo de combustível combinado 9,7–8,7 l/100 km;
emissão de CO₂ 220–196 g/km

911 Carrera 4S: Consumo de combustível combinado 9,0–7,9 l/100 km;
emissões de CO₂ 208–180 g/km

Panamera Turbo*: Consumo de combustível combinado 9,4–9,3 l/100 km;
emissões de CO₂ 214–212 g/km

Panamera Turbo S E-Hybrid: Consumo de combustível combinado 2,9 l/100 km;
consumo de energia elétrica combinado 16,2 kWh/100 km; emissões de CO₂ 66 g/km

Panamera Turbo S E-Hybrid Executive: Consumo de combustível combinado 2,9 l/100 km;
consumo de energia elétrica combinado 16,2 kWh/100 km; emissões de CO₂ 66 g/km

Panamera 4 Sport Turismo*: Consumo de combustível combinado 7,9–7,8 l/100 km; emissões de CO₂ 180–178 g/km

Panamera 4S Sport Turismo*: Consumo de combustível combinado 8,3–8,2 l/100 km; emissões de CO₂ 189–187 g/km

Panamera 4S Diesel Sport Turismo*: Consumo de combustível combinado 6,8–6,7 l/100 km; emissões de CO₂ 178–176 g/km

Panamera Turbo Sport Turismo*: Consumo de combustível combinado 9,5–9,4 l/100 km; emissões de CO₂ 217–215 g/km

Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo: Consumo de combustível combinado 2,6 l/100 km; consumo de energia elétrica combinado 15,9 kWh/100 km; emissões de CO₂ 59 g/km

Cayenne S E-Hybrid*: Consumo de combustível combinado 3,4–3,3 l/100 km; consumo de energia elétrica combinado 20,8–18,6 kWh/100 km; emissões de CO₂ 79–75 g/km;

**O intervalo depende do conjunto de pneus utilizado*