A Porsche no Salão Internacional do Automóvel - IAA 2017

**Lançamento mundial do Cayenne Turbo e do 911 GT3 com pacote Touring**

Duplo lançamento da Porsche no 67º Salão Internacional do Automóvel (IAA), de 12 a 24 de setembro de 2017: A fabricante de carros esportivos de Stuttgart coroa em Frankfurt a nova linha de modelos Cayenne apresentada recentemente. A família dos modelos 911 também cresceu.

Depois do lançamento mundial espetacular do Cayenne com 250 kW (340 cv) e do Cayenne S com 324 kW (440 cv) em Stuttgart-Zuffenhausen, estreia agora o modelo top da linha. Com motor potente, sistemas de chassi inovadores e aerodinâmica ativa, o novo Cayenne Turbo adquire a dinâmica de direção de um carro esportivo. Além disso, a Porsche apresenta em Frankfurt o 911 GT3 com pacote Touring. O carro esportivo purista de alta potência é disponibilizado exclusivamente com câmbio manual de seis marchas e, no lugar do aerofólio traseiro fixo, é equipado com um spoiler traseiro variável. Com 700 cv, o 911 mais potente de todos os tempos, o Porsche GT2 RS, também comemora o seu lançamento na feira.

**Totalmente inédita: a nova geração do Cayenne**

O novo Cayenne Turbo eleva ainda mais o padrão de referência em matéria de performance esportiva na sua categoria. O motor biturbo V8 de quatro litros gera 404 kW (550 cv). A aerodinâmica ativa com spoiler adaptável do teto, a suspensão a ar com controle e três câmaras, os pneus mistos e novos freios de alto desempenho constituem a base para a dinâmica de direção elevada. Equipamentos opcionais, tais como a estabilização de rodagem elétrica (PDCC) ou o eixo traseiro direcional, conferem ao SUV a performance de um verdadeiro carro esportivo. O novo Cayenne Turbo acelera de zero a 100 km/h em 3,9 segundos e atinge uma velocidade máxima de 286 km/h.

O Cayenne e o Cayenne S, ambos com motores em V de seis cilindros, também são novos desenvolvimentos. Motores mais potentes e significativamente mais econômicos, aliados à nova transmissão Tiptronic S de oito marchas, concretizam de modo espontâneo os desejos do motorista em matéria de força de impulso, força de aceleração e performance “best in class”. Graças ao seu gene de carro esportivo, o chassi em construção leve totalmente novo permite uma dinâmica de direção excepcional, como nunca havia sido possível neste segmento até então. Para isso, os novos sistemas de dinâmica de direção desempenham um papel importante. Ao mesmo tempo, estes sistemas também expandem a amplitude no sentido do conforto de direção de um sedã de luxo. A utilização fora das ruas também ficou mais simples para o motorista. Agora, ele pode escolher entre cinco modos de propulsão e de chassi, dependendo do tipo de terreno.

Dois carros esportivos excepcionais: 911 GT3 com pacote Touring e 911 GT2 RS

O 911 GT3 com pacote Touring amplia o portfólio dos já conhecidos carros esportivos GT com uma nova linha de equipamentos. Tecnicamente, o lendário carro esportivo de alta potência com motor aspirado de 368 kW (500 cv) permanece inalterado; visualmente, por sua vez, ele é mais discreto. Ao invés do aerofólio traseiro dominante habitual, ele é equipado com o spoiler ativo dos modelos 911 Carrera. No interior, motorista e passageiro da frente encontram um revestimento em couro. Seguindo o conceito purista, o veículo de dois lugares somente é disponibilizado com câmbio manual de seis marchas. Com ele, o veículo acelera de zero a 100 km/h em 3,9 segundos. A velocidade máxima é de 316 km/h.

Com seu motor biturbo de seis cilindros e 515 kW (700 cv) de potência, o 911 GT2 RS é o 911 mais potente e veloz de todos os tempos. O 911 GT2 RS acelera de zero a 100 km/h em apenas 2,8 segundos. A sua velocidade máxima é de 340 km/h. Tradicionalmente, o carro esportivo GT transfere a sua força através das rodas traseiras, evidenciando a sua dinâmica de direção excepcional através de um prazer especial de dirigir. Um grande número de elementos em alumínio, carbono e magnésio contribuem para a construção leve coerente. O carro esportivo pesa 1.470 quilos com o tanque cheio. Outra particularidade: exclusivamente para os futuros proprietários do carro esportivo de alta potência, a Porsche Design desenvolveu, em conjunto com a Porsche Motorsport, o cronógrafo do 911 GT2 RS.

Novo modelo top da linha Cayenne com 550 cv, aerodinâmica ativa e freios de alto desempenho

Ainda mais do 911 no SUV: o novo Porsche Cayenne Turbo

Com o seu lançamento mundial no 67º Salão Internacional do Automóvel em Frankfurt, o novo Porsche Cayenne Turbo assume o primeiro lugar na linha de modelos. O modelo top de linha inteiramente novo da terceira geração do Cayenne eleva ainda mais o padrão de referência em matéria de performance esportiva na sua categoria. O motor biturbo V8 de quatro litros gera 404 kW (550 cv). A interação entre tecnologias inovadoras, tais como a aerodinâmica ativa com spoiler do teto, a suspensão a ar com controle e três câmaras, pneus mistos e novos freios de alto desempenho, constitui a base para a dinâmica de direção elevada. Com equipamentos opcionais adicionais, como o eixo traseiro direcional ou a estabilização elétrica de rodagem com sistema de 48 volts, o SUV adquire as características de direção de um verdadeiro carro esportivo. O novo Cayenne Turbo acelera de zero a 100 km/h em 4,1 segundos (3,9 segundos com pacote Sport Chrono) e atinge uma velocidade máxima de 286 km/h.

**Design ainda mais acentuado**

Com a dianteira exclusiva e os faróis principais de LED do Porsche Dynamic Light System (PDLS), o Cayenne Turbo conta com um visual dominante e único. À noite, o novo Turbo distingue-se dos outros modelos Cayenne por faróis dianteiros com duas fileiras. Rodas Turbo de 21 polegadas de série, exclusivas para o modelo top de linha, em cavas das rodas mais largas com frisos pintados marcam a vista lateral. Na traseira, saídas de escape duplas específicas do Turbo constituem características diferenciadas. Os frisos laterais das portas e a parte inferior traseira são pintados na cor do exterior. O interior totalmente novo evidencia a expansão da amplitude do Cayenne Turbo: mais esportividade e, ao mesmo tempo, maior conforto. É possível exibir e operar quase todas as funções do SUV totalmente interligado através dos displays e das telas touch de alta resolução do Porsche Advanced Cockpit. Estas incluem, por exemplo, o sistema de som Surround da BOSE® de série, com 710 watts. Motorista e passageiro da frente vivenciam o modelo top de linha em bancos esportivos com ajuste de 18 posições. Uma novidade são os encostos de cabeça integrados – estes também uma reminiscência do 911. Todos os assentos e o volante esportivo multifuncional com design turbo exclusivo são equipados de série com aquecimento.

**Mais potência, mais torque: motor biturbo de oito cilindros com 550 cv**

O coração do Cayenne Turbo é o novo motor V8 de quatro litros com superalimentação biturbo. Com uma potência de 404 kW (550 cv), ele supera o motor do modelo anterior em 22 kW (30 cv), enquanto o torque nominal de 770 Nm corresponde a um aumento de 20 Nm. Através da tração integral ativa Porsche Traction Management (PTM), a nova transmissão Tiptronic S de oito marchas converte ambos em aceleração e velocidade. O novo Turbo completa o sprint de zero a 100 km/h em 4,1 segundos (3,9 segundos com pacote Sport Chrono); a velocidade máxima é atingida a 286 km/h. Os turbocompressores de gás de escape dispostos no interior do cilindro em V, no chamado layout central do turbo, são característicos da nova geração de motores. Através da redução dos trajetos do gás de escape entre as câmaras de combustão e os turbocompressores, o motor reage de forma particularmente espontânea. O layout central do turbo propicia um desenvolvimento de potência nitidamente melhor. Outra vantagem é a estrutura compacta do motor. Isso possibilita uma posição de instalação mais baixa, o que contribui positivamente para a dinâmica de direção: o centro de gravidade é rebaixado, aumentando a precisão nas curvas.

**Chassi ativo com suspensão a ar com três câmaras e pneus mistos**

O novo chassi em construção leve do Cayenne Turbo reúne o melhor de três mundos: a precisão de um carro esportivo, o conforto de um sedã e a adaptabilidade de um SUV. Em especial, a combinação da nova suspensão a ar com três câmaras com o sistema ativo de amortecimento PASM aumenta significativamente a amplitude. O conceito dos novos pneus mistos com pneus de série de dimensões 285/40 na dianteira e 315/35 na traseira é oriundo da fabricação de carros esportivos e resulta em uma transmissão de potência ainda melhor nos sentidos longitudinal e transversal. Na suspensão a ar adaptável são empregadas três câmaras de ar por suspensão. Isso permite que o chassi seja capaz de adotar três diferentes constantes elásticas das molas. Com seis opções diferentes de níveis de altura, é possível ajustar manualmente o afastamento do solo em função do terreno em percursos off-road. Além disso, eles são controlados ativamente através de cinco novos programas de direção para condução nas ruas ou em terrenos off-road. Complementado pelo eixo traseiro direcional opcional, pela estabilização elétrica de rodagem Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC), ligada a uma rede de bordo de 48 volts, e pelo Porsche Torque Vectoring Plus (PTV+), o novo Cayenne Turbo adquire a dinâmica de direção de um carro esportivo. Ao mesmo tempo, há uma melhora da adequação ao cotidiano em manobras de estacionamento e de viragem, assim como do conforto.

**Primeiro SUV com spoiler adaptável do teto e novos freios de alto desempenho**

O novo Cayenne Turbo é o primeiro SUV equipado com um spoiler adaptável do teto como componente da aerodinâmica ativa. Dependendo da posição, ele otimiza a eficiência, aumenta o downforce sobre o eixo traseiro e, na posição Airbrake, reduz a distância de frenagem a partir de velocidades mais elevadas. Assim, em uma frenagem total a partir de uma velocidade de 250 km/h, a distância de frenagem percorrida pelo SUV até a parada total é reduzida em até dois metros. Desta forma, o sistema aerodinâmico complementa o efeito dos novos freios de alto desempenho Porsche Surface Coated Brake (PSCB), responsáveis pela desaceleração no Cayenne Turbo de série. A camada de carboneto de tungstênio aplicada nos discos de aço aumenta o desempenho de frenagem e a resistência ao desgaste. Ao mesmo tempo, o acúmulo de pó dos freios nos aros é reduzido. O sistema mais sofisticado do programa continua sendo o Porsche Ceramic Composite Break (PCCB) opcional.

Novos motores, novo chassi, conceito de operação inovador e maior conectividade

Lançamento da terceira geração do Porsche Cayenne

A Porsche apresenta a terceira geração do Cayenne. O modelo de sucesso da montadora de carros esportivos de Stuttgart é um lançamento totalmente inédito e reunirá uma performance típica da Porsche ainda melhor com o mais alto grau de adequação ao cotidiano. Motores turbo potentes, uma nova transmissão Tiptronic S de oito marchas, novos sistemas de chassi e um conceito de display e de operação inovador com conectividade abrangente ampliam a margem entre esportividade e conforto. Para o lançamento no mercado, é possível escolher entre dois motores de seis cilindros reprojetados: o motor turbo de três litros e 250 kW (340 cv) de potência do Cayenne gera 29 kW (40 cv) a mais do que o modelo anterior. O motor biturbo V6 de 2,9 litros do Cayenne S, capaz de atingir uma velocidade de até 265 km/h, alcança 324 kW (440 cv) – um aumento de 15 kW (20 cv). Equipado com o novo pacote Sport Chrono opcional, o novo Cayenne S acelera de zero a 100 km/h em menos de cinco segundos.

O Cayenne é fortemente orientado no ícone dos carros esportivos, o 911: na sua terceira edição, agora também com visual aperfeiçoado, o SUV é disponibilizado pela primeira vez com pneus mistos e eixo traseiro direcional. Além destes recursos típicos dos carros esportivos, a tração integral ativa de série, o Porsche 4D Chassis Control, a suspensão a ar com três câmaras e a estabilização ativa de rodagem elétrica Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) aprimoram as capacidades on-road. Apesar da expansão significativa dos equipamentos de série, o Cayenne pesa até 65 quilos a menos em comparação com o modelo anterior e mantém inalterada a sua capacidade off-road.

**Estilo dinâmico: design mais vigoroso e rodas maiores**

Linhas esportivas, precisas e definidas – novo e, ainda assim, familiar: o visual do Cayenne foi aprimorado seguindo o estilo do DNA de design da Porsche. As entradas de ar maiores na dianteira são traços distintivos claros do aumento da potência. As novas lanternas de canto horizontais conferem ao SUV um visual mais largo e mais atlético, mesmo quando parado. 63 milímetros a mais de comprimento externo com a mesma distância entre eixos (2.895 milímetros) e nove milímetros a menos de altura do teto em relação ao modelo anterior acentuam a impressão alongada elegante do Cayenne de 4.918 milímetros de comprimento e 1.983 milímetros de largura, excluindo os retrovisores externos. O volume do bagageiro é de 770 litros – um aumento de 100 litros. As rodas com uma polegada a mais de diâmetro – pela primeira vez com rodas e pneus mais largos no eixo traseiro – enfatizam a maior dinâmica de direção. Entre as lanternas traseiras com novo design tridimensional das luzes e a faixa luminosa contínua de LED estende-se a inscrição tridimensional Porsche marcante.

Para os faróis, a Porsche oferece um novo conceito de iluminação em três níveis: cada Cayenne é equipado de série com faróis de LED. Além destes, no nível seguinte de expansão é disponibilizado para escolha o Porsche Dynamic Light System (PDLS), que conta com diferentes modos de iluminação, tais como luz de curva e luz para autoestrada. O sistema mais sofisticado é o novo farol principal de LED Matrix com PDLS Plus. 84 diodos luminosos controláveis individualmente possibilitam uma distribuição e uma intensidade totalmente variáveis da luz. Com isso, o Cayenne oferece novas funções, tais como luz alta sem ofuscamento do tráfego em sentido contrário e controle adaptável do brilho das sinalizações.

**Lançamento no mercado com o Cayenne e o Cayenne S**

O novo SUV da Porsche está sendo lançado em duas variantes: o Cayenne com motor turbo de seis cilindros e três litros de cilindrada gera 250 kW (340 cv) e desenvolve um torque de 450 Nm. Com isso, mesmo o modelo básico já atinge desempenhos de direção soberanos. Ele acelera de zero a 100 km/h em 6,2 segundos (em 5,9 segundos com o pacote Sport Chrono). A velocidade máxima é de 245 km/h. O segundo modelo lançado no mercado é o Cayenne S. Ele é movido por um motor V6 de 2,9 litros com superalimentação biturbo. Este motor, que também é um novo desenvolvimento, gera 324 kW (440 cv) e atinge um torque de 550 Nm. Isso são 15 kW (20 cv) a mais do que no modelo anterior. A aceleração de zero a 100 km/h é proporcionalmente mais rápida, caindo para 5,2 segundos (4,9 segundos com pacote Sport Chrono). A velocidade máxima é de 265 km/h.

**Mais veloz nas ruas, mais soberano nos terrenos off-road: os novos Tiptronic S e PTM**

O Cayenne deve a expansão da sua amplitude de desempenho entre esportividade e conforto em grande parte à nova transmissão Tiptronic S de oito marchas. Mudanças de marcha mais rápidas e transmissões mais esportivas nas marchas mais baixas aprimoram igualmente a performance on-road e a capacidade off-road. No outro extremo da margem ampliada, a oitava marcha de longa transmissão assegura rotações baixas e consumo otimizado em viagens descontraídas.

O Cayenne proporciona um prazer de direção descomplicado também em percursos off-road. Modos Off-road programados tornam fácil para o motorista escolher a configuração adequada para a utilização. A configuração padrão é o programa on-road. Quatro outros modos ativam o condicionamento para terrenos fáceis: solos lamacentos, areia ou terrenos rochosos. Dependendo do modo selecionado, o motor, o chassi e os bloqueios do diferencial são ajustados de acordo com o respectivo cenário. Para a distribuição de força, a Porsche equipa todos os modelos Cayenne com a tração integral ativa. O Porsche Traction Management (PTM) distribui a força de propulsão de modo totalmente variável entre os eixos motores. O seu conceito hang-on é um princípio fundamental para a capacidade de desempenho excepcionalmente esportiva do Cayenne. Ao mesmo tempo, ele cumpre todas as exigências de grande alcance da tração em terrenos off-road.

**O 911 como modelo: chassi em construção leve com pneus mistos**

O novo Cayenne combina três conceitos de chassi em um novo design: carro esportivo, SUV, sedã de viagem. Para isso, foi criada uma nova estrutura de chassi em construção leve com um eixo dianteiro com braço independente e um eixo traseiro multibraços. Uma característica típica dos carros esportivos: os novos pneus mistos, agora em rodas de no mínimo 19 polegadas. Eles melhoram a estabilidade e a dinâmica de direção nas curvas. A Porsche disponibiliza como opcional para o Cayenne rodas com tamanhos de até 21 polegadas.

**Novos desenvolvimentos: eixo traseiro direcional, suspensão a ar, estabilização de rodagem**

Esta estrutura proporciona condições ideais para os sistemas ativos de chassi, os quais são analisados e sincronizados pelo controle de chassi integrado Porsche 4D Chassis Control. O sistema trabalha em tempo real e, assim, pode otimizar continuamente o comportamento de direção. Exceto pelo sistema de amortecimento ativo PASM (de série no Cayenne S), todos os demais sistemas de chassi são novos desenvolvimentos. Pela primeira vez, é disponibilizado como opcional para o Cayenne um eixo traseiro direcional elétrico. O sistema, já testado e comprovado tanto no 911 quanto no Panamera, melhora a agilidade nas curvas e a estabilidade nas mudanças de faixa a velocidades mais altas. Além disso, o diâmetro de viragem reduzido facilita o handling do SUV no dia a dia.

A suspensão a ar adaptável opcional com nova tecnologia de três câmaras aumenta significativamente a amplitude entre uma conexão rígida-esportiva e um conforto de viagem equiparável ao de um sedã. Como até então, na utilização em terrenos off-road o sistema permite o ajuste do afastamento do solo. Com a estabilização de rodagem opcional Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC), os motoristas esportivos beneficiam-se da troca do sistema hidráulico para o sistema elétrico. Uma rede de bordo de 48 volts de potência possibilita esta conversão. Tempos de reação mais curtos permitem uma precisão ainda maior da dinâmica de direção – e um ganho adicional de conforto em direção mais moderada.

**Lançamento mundial: Porsche Surface Coated Brake com camada de carboneto de tungstênio**

Com o inovador Porsche Surface Coated Brake (PSCB), a montadora de carros esportivos assume mais uma vez o papel de pioneira no desenvolvimento de freios de alto desempenho. A novidade mundial é disponibilizada como opcional para todos os modelos Cayenne e composta por um disco de ferro fundido revestido com carboneto de tungstênio. Este acabamento aumenta os coeficientes de atrito. O desgaste e o pó proveniente dos freios são reduzidos. O freio exclusivo da Porsche também ganha pontos pelo seu visual: As pinças de freio são pintadas na cor branca e a superfície dos discos desenvolve um grau de brilho único ao longo da fase de assentamento. O PSCB somente é disponibilizado em conjunto com rodas de no mínimo 20 polegadas. Os freios de cerâmica PCCB continuam ocupando a posição de sistema mais sofisticado do programa.

**Novo pacote Sport Chrono com PSM Sport**

É possível explorar ainda mais o potencial esportivo do novo Cayenne. Para isso, a Porsche reestruturou o pacote Sport Chrono com base no modelo dos carros esportivos. Um sinal evidente é o comutador de modo no volante. Além dos modos de direção Normal, Sport e Sport Plus, o motorista também pode selecionar um modo de configuração personalizada. Uma pressão sobre o Sport Response Button no centro ativa os diagramas característicos do motor e da transmissão, configurados para máxima performance. O pacote Sport Chrono também inclui o modo Sport do PSM comutável em separado, com o qual é possível explorar totalmente o potencial de dinâmica de direção do novo Cayenne.

**Menor peso resulta em consumo reduzido e prazer de dirigir ainda maior**

A fabricação de carros esportivos é sinônimo de construção leve. Tomando como base o 911 e o Panamera, a nova carroceria do Cayenne também é composta por uma combinação inteligente entre metal leve e aço. O exterior é totalmente fabricado em alumínio. O conjunto do piso, a extremidade dianteira e quase todos os componentes do chassi também são compostos pelo metal leve. Um destaque técnico especial é a inovadora bateria de arranque de polímero de ferro-lítio que, sozinha, é responsável por uma economia de peso de dez quilos em comparação com o modelo anterior. No total, o peso vazio do Cayenne foi reduzido de 2040 para 1985 quilos – e isso apesar da expansão significativa dos equipamentos de série, que agora incluem, entre outros, os faróis principais de LED, rodas maiores, o ParkAssistent na dianteira e na traseira, um módulo telefônico LTE incluindo WiFi hotspot, serviços do Porsche Connect e uma proteção antecipada de pedestres.

**Evolução digital: Porsche Advanced Cockpit e novo PCM**

Com a nova geração, o Cayenne dá início a um novo capítulo da interação entre motorista e veículo: o Porsche Advanced Cockpit é integrado em um ambiente esportivo luxuoso. O elemento central do novo conceito de display e de operação da Porsche, que foi introduzido no ano passado com o novo Panamera, é a nova tela touch Full HD de 12,3 polegadas da última geração do Porsche Communication Management (PCM). Aqui, inúmeras funções digitais podem ser operadas de modo intuitivo – também por entrada de voz. O Porsche Connect Plus de série possibilita o acesso a serviços on-line e à internet. Estes incluem, por exemplo, a navegação on-line de série com informações de trânsito em tempo real. No novo console central, elementos de operação analógicos concentram-se nas funções principais do veículo. Outras teclas são integradas harmonicamente na superfície touch vitrificada, semelhante à de um smartphone, emitindo uma resposta sonora e tátil adicional quando operados. Ao estilo típico da Porsche, do seu assento o motorista enxerga um tacômetro analógico centralizado. Este é ladeado por dois displays Full HD de sete polegadas, que exibem todos os demais dados de direção relevantes e informações personalizadas que podem ser selecionadas através do volante multifuncional. Os sistemas de assistência mais importantes incluem um assistente de visão noturna com câmera termográfica, um assistente para ponto cego, um assistente de controle de troca de pista com reconhecimento de sinalizações de trânsito, um assistente de engarrafamento, o ParkAssistent com Surround View e o Porsche InnoDrive com piloto automático adaptável.

**O seu Cayenne pessoal – maior personalização, mais serviços on-line**

Ao mesmo tempo, o novo PCM introduz o próximo estágio da personalização. Não são apenas a tela inicial e o menu principal que podem ser ajustados de acordo com os desejos pessoais do motorista. Também é possível configurar até seis perfis individuais. Além de inúmeras configurações para o interior, um perfil armazena especificações de iluminação, programas de direção e sistemas de assistência. Dependendo dos equipamentos, o motorista também pode utilizá-lo para acessar as suas configurações individuais para os novos sistemas de som da Bose® e da Burmester®. Além disso, o novo Cayenne está sempre on-line, se o motorista assim o desejar. Através do cartão SIM habilitado para LTE integrado, são disponibilizados para ele os serviços expandidos do Connect Plus. Assim é possível, por exemplo, programar o aquecimento auxiliar à distância através do smartphone. Além disso, a nova oferta de equipamentos de série inclui também o Off-road Precision App, especialmente desenvolvido para o Porsche Cayenne. Ele oferece a possibilidade de documentar detalhadamente os percursos off-road e aprimorar as próprias capacidades com base nas gravações de vídeo.

Modelo Porsche GT com câmbio manual, agora também sem aerofólio traseiro

911 GT3 com pacote Touring comemora lançamento mundial na IAA

Aumenta a família dos carros esportivos puristas de alta potência da Porsche: o 911 GT3 com pacote Touring é disponibilizado exclusivamente com câmbio manual de seis marchas e, no lugar do aerofólio traseiro fixo, é equipado com um spoiler traseiro variável, tal como o 911 Carrera. Sob a carroceria discreta esconde-se pura tecnologia automobilística: o motor aspirado de quatro litros oriundo do automobilismo gera 368 kW (500 cv) e desenvolve um torque de 460 Nm. Desde que a troca de marchas seja impecável, o 911 GT3 com pacote Touring completa o sprint de zero a 100 km/h em 3,9 segundos e atinge uma velocidade máxima de 316 km/h.

A designação “pacote Touring” remonta a uma linha de equipamentos do 911 Carrera RS do ano modelo 1973. Já naquela época, o design purista do 911 e os equipamentos internos com elementos clássicos constituíam o foco central. O novo 911 GT3 com pacote Touring retoma esta ideia e a transporta para os tempos atuais. Assim, esta versão destina-se aos amantes de carros esportivos do mais alto nível, com uma nítida preferência pela sobriedade e pelo clássico prazer de dirigir.

A Porsche oferece quase todos os equipamentos opcionais do 911 GT3 também em combinação com o pacote Touring, até os escopos de equipamentos pacote Clubsport e Alcantara. Assim, são disponibilizadas, por exemplo, todas as cores do exterior e das rodas, os freios de cerâmica PCCB, o sistema de elevação, os faróis principais de LED, todas as variantes de bancos, o pacote Chrono e os sistemas de áudio.

O pacote opcional Touring já está disponível para encomenda e é oferecido facultativamente sem custo adicional. Com isso, o 911 GT3 com pacote Touring custa inalterados 152.416 euros na Alemanha, incluindo IVA e equipamentos específicos do país.

**Um carro esportivo de alta potência sob todos os pontos de vista**

Na versão com pacote Touring, a carroceria do GT3 – com exceção da traseira – também permanece inalterada. Isso significa: entradas de ar grandes na dianteira de traçado especial e, adicionalmente, a saída de ar na frente da tampa do bagageiro, típica do modelo. As luzes dianteiras e traseiras são idênticas, porém não escurecidas. A vista lateral é dominada pelas rodas de liga leve forjadas com fixação central. Na frente, pneus de dimensões 245/35 ZR 20 são instalados em rodas de nove polegadas, enquanto atrás são montados pneus de tamanho 305/30 ZR 20 em aros de doze polegadas. Os pneus conferem ao veículo um efeito impressionante, uma vez que a carroceria é 44 milímetros mais larga do que a do 911 Carrera na área das cavas das rodas. O rebaixamento de 25 milímetros acentua esse efeito de largura.

**Aerodinâmica esportiva: spoiler traseiro com borda adicional**

A discrição formal reflete-se apenas na traseira. A lâmina do spoiler traseiro extensível do 911 de série é equipada com uma borda aerodinâmica (Gurney Flap) na cor do veículo. A grade da tampa traseira com a plaqueta “GT3 touring” conta com um design especial. Outras características distintivas são os frisos prateados dos vidros laterais, as ponteiras das saídas de escape do sistema de escape esportivo, as coberturas do sistema de limpeza dos faróis e a inscrição Porsche na traseira. No pacote opcional de equipamentos “pacote Touring com exterior em preto”, estes elementos são confeccionados na cor preta, tal como no 911 GT3. As luzes dianteiras e traseiras são escurecidas.

**Interior com revestimento de couro**

No interior reina o ambiente de um carro esportivo clássico com câmbio manual. Ao melhor estilo de um GT purista, o ambiente é dominado por couro de alta qualidade, ao invés de Alcantara. O aro do volante com marcação de 12 horas, a alavanca de câmbio, os apoios de braço dos revestimentos das portas, a tampa do compartimento do console central e os puxadores das portas são revestidos com couro liso. As faixas centrais dos bancos são forradas com tecido preto. Os apoios de cabeça são decorados com o escudo da Porsche bordado. Todas as costuras do revestimento parcial em couro são confeccionadas com linha preta. Frisos decorativos em alumínio preto completam o interior.

**O mais potente motor aspirado de seis cilindros originário do automobilismo**

A propulsão e o chassi são idênticos em todos os 911 GT3 com câmbio manual. O mesmo se aplica à versão com pacote Touring. O motor boxer aspirado de seis cilindros com quatro litros de cilindrada é originário de carros de corrida, tais como o 911 RSR ou o 911 GT3 Cup. A máquina é o motor aspirado com injeção direta mais potente e com maior cilindrada derivado do motor boxer de seis cilindros que a Porsche já desenvolveu para a utilização nas ruas. Característico do motor é o seu conceito de alta rotação. O virabrequim gira até 9.000 rotações por minuto - o que configura uma absoluta exceção também entre os motores de carros esportivos.

A transmissão das seis marchas é ajustada com perfeição ao desenvolvimento de potência do motor e assegura uma característica de câmbio particularmente esportiva. Nas reduções de marcha, uma função de embreagem dupla automática proporciona uma acústica emocionante. Ativada através da tecla “Sport” no console central, ela assegura passagens de marcha ainda mais dinâmicas através de uma sincronização mais rápida das rodas dentadas. O câmbio manual esportivo GT transfere a força para um bloqueio mecânico transversal do eixo traseiro com intervenções automáticas de frenagem (PTV).

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

O chassi do 911 GT3 reflete a experiência da Porsche no automobilismo. Além do ajuste básico otimizado com precisão, 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. Os pneus são dimensionados em ambos os eixos de tal forma, que as rodas dianteiras transferem as forças de direção e de frenagem de modo ideal, enquanto as rodas traseiras asseguram a propulsão e a permanência na pista.

**Porsche Track Precision App de série**

Além do Porsche Communication Management (PCM), incluindo módulo de navegação on-line com informações de trânsito em tempo real, também fazem parte dos equipamentos de série de cada 911 GT3 o módulo Connect Plus e o Porsche Track Precision App. Com este aplicativo, o motorista pode visualizar, registrar e analisar dados de direção detalhados no smartphone.

Novo 911 GT2 RS com 700 cv, tração traseira, chassi de automobilismo e eixo traseiro direcional

A Porsche apresenta o 911 mais potente de todos os tempos

Lançamento do 911 mais veloz e mais potente com aprovação para as ruas: o novo Porsche 911 GT2 RS comemora o seu lançamento em uma feira no Salão Internacional do Automóvel (IAA). O coração do carro esportivo de máxima potência é um motor boxer biturbo com 515 kW (700 cv). Este acelera o veículo de dois lugares e apenas 1.470 quilos de peso com o tanque cheio de zero a 100 km/h em 2,8 segundos. O coupé com tração traseira atinge a sua velocidade máxima a 340 km/h. Com uma propulsão quase igual à do automobilismo, o novo 911 GT2 RS supera o seu antecessor com motor de 3,6 litros em 59 kW (80 cv) e alcança um torque de 750 Newton-metros (50 Nm a mais).

O motor é baseado na máquina de 3,9 litros do 911 Turbo S com 427 kW (580 cv). Para o aumento da potência, turbocompressores maiores comprimem mais ar de processamento nas câmaras de combustão. O arrefecimento ideal durante picos de carga é assegurado por um novo sistema auxiliar de arrefecimento. A temperaturas extremamente altas, este pulveriza o resfriador do ar de admissão com água. Isso provoca a redução da temperatura do gás na área de sobrepressão, assegurando uma potência de saída ideal também sob condições extremas. No novo GT2 RS, um sistema Porsche Doppelkupplung (PDK) de sete marchas exclusivamente configurado para o GT permite a transmissão sem interrupção da força de tração. O sistema de escape especialmente desenvolvido é fabricado em titânio ultraleve e pesa cerca de sete quilos a menos do que o do 911 Turbo. Ele assegura um som emocionante único.

A Porsche Design comemora o lançamento do carro esportivo de máxima potência com um relógio criado especialmente pela primeira vez. O cronógrafo do 911 GT2 RS que desperta reminiscências do automobilismo é reservado aos proprietários dos veículos e pode ser encomendado exclusivamente em conjunto com o novo modelo GT nas concessionárias Porsche a partir do dia 30 de junho de 2017.

**Chassi de automobilismo para dinâmica soberana nas curvas**

A disciplina esportiva domina cada detalhe. As velocidades que o 911 GT2 RS atinge nas curvas comportam-se no mesmo nível dos super carros esportivos graças ao seu impecável chassi de automobilismo com eixo traseiro direcional e pneus Ultra High Performance (UHP). Tal qual todos os carros esportivos GT, o novo modelo top de linha é equipado com um PSM especialmente ajustado com modo Sport configurado sob medida para uma dinâmica de direção ideal. As entradas e as saídas de ar robustas e o aerofólio traseiro dominante enfatizam que a aerodinâmica determina a forma e o design. As rodas grandes e largas (265/35 ZR 20 na dianteira e 325/30 ZR 21 na traseira) asseguram forças de frenagem e de desvio lateral excepcionais. O 911 GT2 RS desacelera com o Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) de série. Assim como diversos componentes do interior, o para-lama dianteiro, a ventilação das cavas das rodas, a concha superior dos retrovisores externos Sport Design, as aberturas de ar das laterais traseiras e elementos da parte traseira também são fabricados em plástico reforçado com fibra de carbono (CfK). Visando uma redução máxima do peso, também o capô é fabricado em carbono, enquanto o teto é produzido de série em magnésio. Um sulco largo atravessa ambos os componentes da carroceria no sentido longitudinal.

**Pacote Weissach opcional com uma vantagem de peso de 30 quilos**

Sempre é possível otimizar ainda mais a performance – também no 911 GT2 RS. Para isso, os engenheiros da Porsche desenvolveram o pacote Weissach opcional, que conta com uma redução aproximada de 30 quilos no peso. Ele engloba um número ainda maior de elementos em plástico reforçado com fibra de carbono e titânio. Assim, por exemplo, tanto o teto quanto os estabilizadores e as hastes de acoplamento de ambos os eixos são fabricados em carbono. Rodas de magnésio reduzem tanto o peso total quanto as massas não amortecidas, garantindo assim características ainda melhores do chassi. Como particularidade característica do visual, a cobertura do bagageiro e o teto em carbono aparente são decorados com uma faixa decorativa centralizada na cor do veículo.

**Interior com detalhes esportivos marcantes**

Alcantara vermelha, couro preto e componentes em carbono aparente dominam o interior do 911 GT2 RS de série. Graças ao volante esportivo com “paddles” de mudança do GT2 RS, as trocas de marcha são executadas com rapidez esportiva. O motorista e o passageiro da frente vivenciam a dinâmica de direção do carro esportivo de máxima potência em bancos de concha integral fabricados em carbono aparente. Como em qualquer outro 911, o Porsche Communication Management (PCM) assume a tarefa de unidade central de comando para áudio, navegação e comunicação. Também incluídos nos equipamentos de série estão o módulo Connect Plus e o aplicativo Porsche Track Precision. Ele possibilita o registro detalhado, a visualização e a análise de dados de direção no smartphone. O pacote Chrono opcional amplia as funções do PCM com a indicação de desempenho, com a qual é possível exibir, salvar e avaliar os tempos de voltas. A ele soma-se um cronômetro com display analógico e digital no painel de comando. Além disso, no 911 GT2 RS o pacote Chrono engloba o laptrigger. Com o marcador externo em uma reta de largada/chegada, é possível medir os tempos de voltas com precisão com a ajuda do aplicativo Porsche Track Precision.

**O relógio exclusivo para o carro: Porsche Design Chronograph 911 GT2 RS**

Para os clientes do novo carro esportivo top de linha, a Porsche Design desenvolveu em conjunto com a Porsche Motorsport o cronógrafo do 911 GT2 RS. Ele é reservado exclusivamente para os motoristas do 911 GT2 RS. O seu coração é o primeiro mecanismo desenvolvido pela própria Porsche Design, resultante de três anos de trabalho. O calibre 01.200 conta com uma função “flyback”, uma “ponte” otimizada para cargas e um certificado de precisão COSC (Controle Oficial Suíço de Cronômetros). A caixa é fabricada em titânio ultraleve.

A função “flyback” é inspirada no automobilismo e uma particularidade do relógio da Porsche. Em um cronógrafo convencional é preciso pressionar as teclas três vezes para medir consecutivamente os seguintes intervalos de tempo: para parar o cronógrafo, para restaurá-lo e para iniciar uma nova medição. Em um cronógrafo com função “flyback”, estes processos ocorrem de modo automatizado em rápida sucessão. A função de cronômetro e a indicação contínua da hora são separadas claramente através de marcações amarelas. Muitos detalhes do relógio são orientados em função do carro esportivo de máxima potência. O rotor de tungstênio é inspirado no aro do 911 GT2 RS. O mostrador é fabricado em carbono. O visual do design da indicação da hora corresponde ao painel de instrumentos e ao tacômetro. O 911 GT2 RS e o seu relógio equivalente podem ser encomendados exclusivamente nas concessionárias Porsche em todo o mundo. Veículo e relógio são então fabricados de modo personalizado de acordo com o desejo do cliente e entregues juntos.

**Consumo de combustível e emissões1)**

**Cayenne:** Consumo de combustível urbano 11,3 – 11,1 l/100 km, extra-urbano 8,0 – 7,9 l/100 km, combinado 9,2 – 9,0 l/100 km; emissões de CO2 209 – 205 g/km

**Cayenne S:** Consumo de combustível urbano 11,8 – 11,3 l/100 km,

extra-urbano 8,4 – 8,0 l/100 km, combinado 9,4 – 9,2 l/100 km; emissões de CO2 213 – 209 g/km

**Cayenne Turbo:** Consumo de combustível urbano 16,4 – 16,2 l/100 km,

extra-urbano 9,5 – 9,3 l/100 km, combinado 11,9 – 11,7 l/100 km;   
emissões de CO2 272 – 267 g/km

**911 GT3 com pacote Touring:** Consumo de combustível urbano 20,2 l/100 km,

extra-urbano 9,2 l/100 km, combinado 13,3 l/100 km; emissões de CO2 302 g/km

**911 GT2 RS:** Consumo de combustível urbano 18,1 l/100 km, extra-urbano 8,2 l/100 km,

combinado 11,8 l/100 km; emissões de CO2 269 g/km

1) O intervalo depende do conjunto de pneus utilizado