



PORSCHE



A Porsche no Los Angeles Auto Show 2017

Dossiê de imprensa

Conteúdo

Consumo de combustível e emissões **3**

A Porsche permanece na liderança

Lançamento mundial de quatro carros esportivos, estreia do novo Cayenne nos EUA **4**

A Porsche introduz a nova variante do Panamera com 680 cv e
49 quilômetros de alcance puramente elétrico

O Sport Turismo mais potente é um híbrido plug-in **7**

Performance ainda melhor, equipamentos exclusivos

Orientados para design e esportividade – os novos modelos 718 GTS da Porsche **10**

Aumento purista para a família do 911

Menos é mais – o novo Porsche 911 Carrera T **12**

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

O novo Porsche Cayenne **14**

Consumo de combustível e emissões

718 Boxster GTS: Consumo de combustível combinado 9,0-8,2 l/100 km, urbano 12,3-10,9 l/100 km, extraurbano 7,0-6,6 l/100 km; emissões de CO₂ 205-186 g/km

718 Cayman GTS: Consumo de combustível combinado 9,0-8,2 l/100 km, urbano 12,3-10,9 l/100 km, extraurbano 7,0-6,6 l/100 km; emissões de CO₂ 205-186 g/km

911 Carrera T: Consumo de combustível combinado 9,5-8,5 l/100 km, urbano 13,5-11,5 l/100 km, extraurbano 7,1-6,8 l/100 km; emissões de CO₂ 215-193 g/km

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

Cayenne S:* Consumo de combustível combinado 9,4-9,2 l/100 km, urbano 11,8-11,3 l/100 km, extraurbano 8,4-8,0 l/100 km; emissões de CO₂ 213-209 g/km

Cayenne Turbo:* Consumo de combustível combinado 11,9-11,7 l/100 km, urbano 16,4-16,2 l/100 km, extraurbano 9,5-9,3 l/100 km; emissões de CO₂ 272-267 g/km

Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo: Consumo de combustível combinado 3,0 l/100 km; consumo de energia elétrica 17,6 kWh/100 km; emissões de CO₂ 69 g/km

** o intervalo depende do conjunto de pneus utilizado*

A Porsche permanece na liderança

Lançamento mundial de quatro carros esportivos, estreia do novo Cayenne nos EUA

Com quatro lançamentos mundiais, a Porsche brilha na Los Angeles Auto Show com mais um leque de novidades: o Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo, o 718 Boxster GTS e o 718 Cayman GTS assumem a posição de liderança nas suas respectivas séries de modelos, enquanto o 911 Carrera T é indicado como peso leve purista. Além disso, a nova geração do Cayenne comemora a sua estreia nos EUA. O Los Angeles Auto Show será realizado de 01 a 10 de dezembro de 2017.

Híbrido plug-in como modelo top de linha: Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo

O novo Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo é o carro esportivo mais versátil da Porsche. Com uma potência de sistema de 500 kW (680 cv), o híbrido plug-in é o Sport Turismo mais potente e, com um consumo normalizado (NEDC) de 3,0 l/100 km, ao mesmo tempo o mais econômico. A velocidade máxima de 310 km/h é acompanhada por um alcance puramente elétrico de quase 50 quilômetros. Ao mesmo tempo, o novo modelo top de linha une a dinâmica de direção de um carro esportivo premium com o nível avançado de adequação ao cotidiano de um conceito inovador de espaço.

Maior potência, maior dinâmica de direção: modelos 718 GTS da Porsche

A partir de agora, o 718 Cayman GTS e o 718 Boxster GTS assumem a pole position entre os carros esportivos de dois lugares com motor central. Os novos modelos top de linha chegam com um motor turbo de 2,5 litros aperfeiçoado, que gera agora 269 kW (365 cv). Equipamentos de série adicionais, tais como o Porsche Active Suspension Management (PASM) com rebaixamento, o pacote Sport Chrono e o Porsche Torque Vectoring (PTV), asseguram a conversão da potência elevada em uma dinâmica de direção extremamente esportiva. Equipados com a transmissão PDK opcional, os modelos GTS de dois lugares aceleram de zero a 100 km/h em 4,1 segundos e alcançam uma velocidade de 290 km/h. Visualmente, é possível reconhecer os novos carros esportivos como modelos GTS através do grande número de elementos na cor preta.

Peso leve para o prazer purista de dirigir: 911 Carrera T

Para os entusiastas dos modelos 911 que preferem os carros esportivos puristas, a Porsche concebeu o novo 911 Carrera T. Assim como o seu antecessor clássico de 1968, ele combina um peso menor com um ajuste esportivo único. Este inclui o câmbio manual com marchas mais curtas, o chassi esportivo ativo PASM com rebaixamento, além de inúmeras opções exclusivas. O peso por unidade de potência do 911 Carrera T de 272 kW (370 cv) e motor de seis cilindros é de apenas 3,85 kg/cv e garante uma dinâmica de direção extremamente ágil.

Mais carro esportivo, mais conforto, mais possibilidades: a estreia do Cayenne nos EUA

O novo Cayenne pode ser visto nos EUA pela primeira vez. Atualmente, a nova geração engloba três modelos: o Cayenne com 250 kW (340 cv) e o Cayenne S com 324 kW (440 cv), ambos com motores turbo de seis cilindros, e o Cayenne Turbo com 404 kW (550 cv) e motor biturbo V8. Os motores mais potentes, a nova transmissão Tiptronic S de oito marchas, novos sistemas de chassi e um conceito de display e de operação inovador com conectividade abrangente aumentam significativamente a amplitude entre esportividade e conforto. Agora também com o seu visual aperfeiçoado, o SUV é disponibilizado pela primeira vez com pneus mistos e eixo traseiro direcional. Além disso, a tração integral ativa de série, o Porsche 4D Chassis Control, a suspensão a ar com três câmaras e uma estabilização eletrônica de rodagem aprimoram as capacidades on-road.

A continuação da história de sucesso: a Porsche no mercado dos EUA

A Porsche continua a sua trajetória de sucesso nos EUA também em 2017. Com 45.952 veículos fornecidos, o volume de vendas nos três primeiros trimestres apresentou um crescimento de 2,7 por cento em comparação com o período equivalente do ano anterior. Os aumentos são registrados especialmente pelo Macan (+16,3 por cento) e pelo novo Panamera (+52,5 por cento). Os índices de vendas refletem o alto grau de valorização pelos clientes norte-americanos. Assim, a fabricante de carros esportivos ocupa pela 13ª vez consecutiva a 1ª posição na classificação geral na pesquisa atual "Automotive Performance, Execution and Layout Study (APEAL)" do instituto norte-americano

de pesquisas de opinião J.D. Power e, com isso, continua sendo a marca de automóveis de maior atrativo para os motoristas nos EUA. Além disso, os modelos Porsche 911, Cayenne e Macan assumem as posições de liderança nas suas respectivas categorias.

A Porsche introduz a nova variante do Panamera com 680 cv e
49 quilômetros de alcance puramente elétrico

O Sport Turismo mais potente é um híbrido plug-in

A Porsche amplia a sua oferta de híbridos: agora, a linha de modelos Panamera Sport Turismo também é coroada por um híbrido plug-in de alta potência. No novo modelo top da linha, o Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo, um motor V8 de quatro litros é combinado com um motor elétrico. O resultado é uma potência de sistema de 500 kW ou 680 cv. 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. O consumo médio no Novo Ciclo de Condução Europeu (NEDC) é de 3,0 l/100 km. O mais potente Sport Turismo é capaz de rodar até 49 quilômetros de modo puramente elétrico e, portanto, livre de emissões locais. Não é apenas o equilíbrio entre performance e eficiência que torna o Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo único na sua categoria, mas também o seu conceito de espaço: Com tampa traseira grande, borda de carga mais baixa, maior volume do bagageiro e uma configuração de bancos 4+1, o novo destaque principal da linha de modelos satisfaz altos níveis de exigência em matéria de adequação ao cotidiano. A Porsche une design exclusivo e alto grau de adequação ao cotidiano com o máximo em matéria de performance e eficiência:

3,4 segundos para o sprint de zero a 100 km/h

Tal como já ocorre com o modelo de ponta do sedã esportivo Panamera, a Porsche mostra agora o grande potencial de desempenho da tecnologia híbrida também no Sport Turismo. A estratégia de Boost do Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo com tração integral de série foi adotada do supercarro esportivo Porsche 918 Spyder. Já a partir de 1.400 rpm, o motor biturbo V8 (404 kW ou 550 cv) e o motor elétrico (100 kW ou 136 cv) disponibilizam o torque máximo de sistema de 850 Nm. A embreagem de separação instalada no módulo híbrido é acionada de modo eletromecânico por um Electric Clutch Actuator. O resultado são tempos de reação curtos e um alto nível de conforto. A transmissão para o sistema adaptável de tração integral Porsche Traction Management (PTM) de série é assegurada pelo sistema Porsche Doppelkupplung (PDK) de oito marchas com troca rápida. O motor elétrico de alta performance possibilita o sprint de zero a 100 km/h em 3,4 segundos. Depois

de mais 8,5 segundos, é atingida a marca dos 200 km/h . É possível atingir uma velocidade máxima de 310 km/h. Esta performance é acompanhada pelo mais alto grau de eficiência: o resultado é um consumo de 3,0 l/100 km de combustível e 17,6 kWh/100 km de energia elétrica no Novo Ciclo de Condução Europeu. O Turbo S E-Hybrid Sport Turismo percorre uma distância de até 49 quilômetros a uma velocidade máxima de até 140 km/h de modo puramente elétrico e, portanto, livre de emissões locais. Dependendo do carregador e da conexão elétrica, a bateria de íon-lítio com um conteúdo energético de 14,1 kWh é recarregada em 2,4 a seis horas .

Design exclusivo, spoiler adaptável do teto e conceito de bancos 4+1

O Turbo S E-Hybrid Sport Turismo dispõe de todas as inovações da segunda geração do Panamera. Estas incluem o Porsche Advanced Cockpit digitalizado, sistemas de assistência pioneiros como o Porsche InnoDrive com piloto automático adaptável e o eixo traseiro direcional opcional. O spoiler do teto, único no segmento, também está incluído: Dependendo da situação de direção e do modo de direção selecionado, o seu ângulo de ajuste 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 do sistema Porsche Active Aerodynamics (PAA) – ajusta-se à linha do teto inclinada para trás em posição retraída, com um ângulo de sete graus negativos. 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 para 26 graus positivos quando o teto solar panorâmico opcional é aberto, para compensar as turbulências daí decorrentes.

Em termos conceituais, o modelo de ponta oferece todas as vantagens da nova linha do Sport Turismo resultantes do design de vanguarda. A linha do teto, mais alta em comparação com a do sedã esportivo, 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 de série com abertura ampla e da borda de carga baixa com apenas 628 milímetros. O Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo também é 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 dois bancos individuais com ajuste elétrico para o compartimento traseiro. Até a extremidade superior dos bancos traseiros, o Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo disponibiliza um volume de armazenamento de 425 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. Neste caso, o volume de carga aumenta para até 1.295 litros.

Equipamentos de série abrangentes, incluindo freios de cerâmica

O Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo já está disponível para encomenda e custa a partir de 188.592 euros na Alemanha, incluindo IVA. Os equipamentos de série são abrangentes: ele é equipado de fábrica, por exemplo, com a estabilização elétrica de rodagem Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport), incluindo o bloqueio transversal do eixo traseiro Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), os freios de alto desempenho Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), rodas de liga leve de 21 polegadas com o design do 911 Turbo, a direção assistida Plus, o pacote Sport Chrono e a climatização do carro no estado parado. Como em todos os modelos Panamera Sport Turismo com potência a partir de 324 kW ou 440 cv, também no novo modelo top de linha a suspensão adaptável com três câmaras e Porsche Active Suspension Management (PASM) assegura uma grande amplitude entre dinâmica de direção elevada e conforto agradável de viagem.

Performance ainda melhor, equipamentos exclusivos

Orientados para design e esportividade – os novos modelos 718 GTS da Porsche

Com os novos modelos de dois lugares 718 Boxster GTS e 718 Cayman GTS, a Porsche continua a expandir a sua família de veículos com motor central. Agora, um novo coletor de admissão e um turbocompressor otimizado no motor boxer de quatro cilindros e 2,5 litros aumentam a potência para 269 kW (365 cv). Com isso, o motor gera 11 kW (15 cv) a mais do que o modelo 718 S e até 26 kW (35 cv) a mais do que os modelos GTS anteriores com motor aspirado. O novo carro esportivo de motor central é disponibilizado com câmbio manual de seis marchas. Opcionalmente, é possível encomendar o sistema Porsche Doppelkupplung (PDK). O GTS é equipado de série com diversas opções, tais como o Porsche Torque Vectoring (PTV) com bloqueio mecânico transversal do eixo traseiro ou o pacote Sport Chrono; o mesmo ocorre com o Porsche Active Suspension Management (PASM), que rebaixa a carroceria em dez milímetros.

Melhor performance através de maior potência

O torque máximo de 430 Nm assegura valores de aceleração e de elasticidade ainda melhores. Ele se dá entre 1.900 rpm e 5.000 rpm. Em conjunto com o PDK e o pacote Sport Chrono, os modelos GTS completam o sprint de zero a 100 km/h em 4,1 segundos. A velocidade máxima é de 290 km/h.

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 718. Na dianteira, o novo revestimento Sport Design reforça o caráter esportivo. As lanternas dianteiras são opacas, ao estilo típico do GTS, os faróis bixênon escurecidos. Na traseira, as lanternas traseiras escurecidas do GTS, inscrições em preto, uma parte inferior traseira preta e as saídas de escape esportivas pretas centralizadas tornam o sistema de escape esportivo de série inconfundível. Inscrições GTS pretas nas bases das portas e rodas de 20 polegadas pintadas em preto acetinado completam a vista lateral.

Acabamento de alta qualidade em Alcantara e Porsche Track Precision App

Os genes do GTS também determinam o interior. O cronômetro do pacote Sport Chrono de série é integrado no centro do painel de instrumentos. Motorista e passageiro da frente sentam-se sobre bancos esportivos, cujas faixas centrais, assim como nos outros modelos GTS da Porsche, são elaboradas em Alcantara. Os bancos esportivos Plus elétricos com duas posições e inscrição GTS nos encostos de cabeça proporcionam maior apoio lateral e conforto. A estes somam-se inúmeros elementos em Alcantara no interior, os quais incluem o aro do volante, o console central e os apoios para braço. Além disso, o Porsche Track Precision App (PTPA) auxilia os motoristas particularmente esportivos: ele permite, por exemplo, o registro automático, a exibição detalhada e a análise de dados de direção no smartphone.

Aumento purista para a família do 911

Menos é mais – o novo Porsche 911 Carrera T

Com o 911 Carrera T, a Porsche revitaliza o conceito purista do 911 T de 1968: menor peso, câmbio manual mais curto e tração traseira com bloqueio mecânico transversal do eixo traseiro para melhor performance e intenso prazer de dirigir. O novo modelo com visual exclusivo é baseado no 911 Carrera e gera 272 kW (370 cv). Além disso, o 911 Carrera T – onde o “T” significa Touring na Porsche – dispõe de equipamentos adicionais que não estão disponíveis no 911 Carrera. Estes incluem, por exemplo, o chassi esportivo PASM de série, com rebaixamento de 20 milímetros, o pacote Sport Chrono com peso otimizado, a alavanca de câmbio mais curta com esquema de câmbio em vermelho e as faixas centrais dos bancos em tecido Sport-Tex. O eixo traseiro direcional, que não é disponibilizado para o 911 Carrera, também pode ser adquirido como opcional para o 911 Carrera T.

A estrutura do 911 Carrera T é inteiramente orientada para esportividade e construção leve: o vidro traseiro e os vidros laterais traseiros são compostos por vidro em construção leve, os painéis das portas dispõem de alças de abertura das portas e o isolamento é reduzido ao máximo. O veículo prescinde dos bancos traseiros, assim como do Porsche Communication Management (PCM). Todavia, ambos são disponibilizados a pedido sem custo adicional. O resultado das medidas de construção leve: Com um peso vazio de 1.425 quilos, o veículo de dois lugares é 20 quilos mais leve do que um 911 Carrera com equipamentos semelhantes.

Design esportivo e visual exclusivo

O design do 911 Carrera T acentua a emoção e a esportividade do coupé de tração traseira. As partes da carroceria e as rodas diferenciam-se claramente. Na dianteira, o 911 Carrera T conta com um lábio do spoiler ajustado de modo aerodinâmico. Os retrovisores externos Sport Design são pintados em cinza ágata metálico. Na lateral, é possível reconhecer o novo modelo pelas rodas Carrera S de 20 polegadas na cor cinza titânio. Além disso, inscrições “911 Carrera T” marcam a vista lateral. A vista traseira caracteriza-se pelas lâminas da grade da tampa traseira, pela inscrição Porsche, pela designação do modelo “911 Carrera T” em cinza ágata e pelo sistema de escape esportivo de série

com saídas de escape centralizadas pintadas em preto. Para as cores do exterior, é possível escolher entre preto, laranja lava, vermelho real, amarelo racing, branco e azul miami, e entre as cores metálicas branco carrara, preto intenso e prata GT.

Conceito purista no interior e novo pacote do interior

O interior também caracteriza-se pelo ênfase esportivo e purista. O motorista senta-se sobre bancos esportivos pretos (4 posições, elétricos) com faixa central em Sport-Tex. Os encostos de cabeça são decorados com uma inscrição "911" bordada em preto. Pela primeira vez, são disponibilizados também como opcionais bancos de concha integral para o novo Carrera modelo T. Os comandos de direção são transmitidos através do volante esportivo GT com aro revestido em couro. O comutador de modo de série instalado no volante seleciona os programas de direção. A alavanca de câmbio mais curta com esquema de câmbio em vermelho é reservada exclusivamente para o 911 Carrera T. Os frisos decorativos no painel de instrumentos e nas portas são pretos, assim como as alças de abertura das portas. O pacote do interior T é novo. Em conjunto com as cores contrastantes amarelo racing, vermelho real ou prata GT, ele confere ao interior um visual ainda mais esportivo. Com ele, é possível realçar o visual dos cintos de segurança, da inscrição "911" nos encostos de cabeça, das alças de abertura das portas ou das faixas centrais dos bancos em Sport Tex, por exemplo.

Peso por unidade de potência aprimorado, melhor performance

O motor boxer de seis cilindros com três litros de cilindrada e superalimentação biturbo gera uma potência de 272 kW (370 cv) e um torque máximo de 450 Nm, que é alcançado entre 1.750 rpm e 5.000 rpm. O peso por unidade de potência melhora para 3,85 kg/cv, assegurando uma performance elevada e uma dinâmica de direção ainda mais ágil. Graças a uma transmissão do eixo traseiro mais curta e ao bloqueio mecânico transversal, o 911 Carrera T completa o sprint de zero a 100 km/h em 4,5 segundos. Isso o torna 0,1 segundos mais veloz do que o 911 Carrera Coupé. O modelo atinge a marca dos 200 km/h depois de 15,1 segundos. Opcionalmente, é possível encomendar o Carrera T com sistema Porsche Doppelkupplung (PDK). Com ele, o veículo atinge os 100 km/h em 4,2 segundos e os 200 km/h depois de 14,5 segundos. Para ambas as variantes de transmissão, a velocidade máxima é superior a 290 km/h.

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

O novo Porsche Cayenne

A terceira geração do Cayenne 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 aumentam a amplitude entre esportividade e conforto.

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 e nove milímetros a menos de altura do teto em relação ao modelo anterior acentuam a impressão alongada elegante. O volume do bagageiro é de 770 litros – um aumento de 100 litros.

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. Pela primeira vez, é disponibilizado como opcional para o Cayenne um eixo traseiro direcional elétrico. A suspensão a ar adaptável opcional com nova tecnologia de três câmaras aumenta nitidamente ainda mais 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.

Com o inovador Porsche Surface Coated Brake (PSCB), a Porsche 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 de série no Cayenne Turbo - 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.

Evolução digital e sistemas de assistência

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 é a tela touch Full HD de 12,3 polegadas da última geração do Porsche Communication Management (PCM). Nela é possível operar inúmeras funções digitais 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. Os principais sistemas de assistência 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 engarrafamentos, o assistente de estacionamento com Surround View e o Porsche InnoDrive com piloto automático adaptável.