

**PORSCHE**

# **O novo Porsche 911**

Dossier de imprensa

## Consumo de combustível e emissões

**Porsche 911 Carrera (WLTP): consumo de combustível combinado:** 10,7 – 10,1 l/100 km; emissões de CO<sub>2</sub> combinadas: 244 – 230 g/km; classe de CO<sub>2</sub>: G

**Porsche 911 Carrera Cabriolet (WLTP): consumo de combustível combinado:** 10,6 – 10,3 l/100 km; emissões de CO<sub>2</sub> combinadas: 242 – 235 g/km; classe de CO<sub>2</sub>: G

**Porsche 911 Carrera GTS (WLTP, valores preliminares): consumo de combustível combinado:** 11,0 – 10,5 l/100 km; emissões de CO<sub>2</sub> combinadas: 251 – 239 g/km; classe de CO<sub>2</sub>: G

**Porsche 911 Carrera GTS Cabriolet (WLTP, valores preliminares):** consumo de combustível combinado: 11,0 – 10,7 l/100 km; emissões de CO<sub>2</sub> combinadas: 249 – 243 g/km; classe de CO<sub>2</sub>: G

**Porsche 911 Carrera 4 GTS (WLTP, valores preliminares):** consumo de combustível combinado: 11,1 – 10,5 l/100 km; emissões de CO<sub>2</sub> combinadas: 251 – 239 g/km; classe de CO<sub>2</sub>: G

**Porsche 911 Carrera 4 GTS Cabriolet (WLTP, valores preliminares):** consumo de combustível combinado: 11,0 – 10,7 l/100 km; emissões de CO<sub>2</sub> combinadas: 250 – 244 g/km; classe de CO<sub>2</sub>: G

**Porsche 911 Targa 4 GTS (WLTP, valores preliminares):** consumo de combustível combinado: 11,0 – 10,8 l/100 km; emissões de CO<sub>2</sub> combinadas: 250 – 244 g/km; classe de CO<sub>2</sub>

Todos os dados dizem respeito ao modelo UE.

Os valores de consumo e de emissões de CO<sub>2</sub> foram determinados pelo novo método de medição WLTP. Para mais informações sobre o consumo oficial de combustível e as emissões oficiais específicas de CO<sub>2</sub> dos novos automóveis de passageiros, consultar o documento "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Guia de consumo de combustível, emissões de CO<sub>2</sub> e consumo de energia de novos automóveis de passageiros), disponível gratuitamente em todos os pontos de venda e junto do DAT (Deutsche Automobil Treuhand).

## Índice

<b>Destaques .....</b>	<b>6</b>
O novo 911: .....	6
<b>Resumo.....</b>	<b>8</b>
O novo Porsche 911 .....	8
Inspirado no desporto motorizado: híbrido de performance inovador .....	8
Chassis otimizado .....	10
Exterior elegante e desportivo.....	11
Cockpit totalmente digital e conectividade avançada .....	12
<b>Tecnologia de acionamento: Motor e caixa de velocidades .....</b>	<b>14</b>
Porsche 911 Carrera GTS com um híbrido de performance eficiente .....	14
O turbocompressor elétrico do novo T-Hybrid .....	14
PDK e motor elétrico em detalhe .....	15
A bateria de alta tensão do híbrido de performance .....	16
O novo motor boxer de 3,6 litros .....	16
Mais dinâmica e menos poluentes .....	17
O novo motor boxer de 3,0 litros .....	18
<b>Exterior: Design e carroçaria.....</b>	<b>19</b>
Nova interpretação do ícone dos automóveis desportivos .....	19
Porsche Active Aerodynamics no Carrera GTS .....	20
Pela primeira vez com faróis LED Matrix HD .....	21
Dimensões e formas da carroçaria Coupé, Cabriolet e Targa .....	22
Cores entusiasmantes num novo sistema .....	23
Tão individual como um Porsche .....	23
O Performance Plus: testado em Nürburgring .....	24
<b>Chassis e travões.....</b>	<b>25</b>
Tecnologia de chassis otimizada no novo 911 .....	25
Massas não suspensas: gama de rodas e travões.....	26
<b>Interior .....</b>	<b>28</b>
Porsche Driver Experience: foco no eixo do condutor .....	28
Interruptor de modo de série .....	28
A gama de pele e cores do 911 .....	29
Inconfundível: o interior do GTS.....	30
<b>Sistema de informações e entretenimento, Connect, sistemas de assistência, equipamento .....</b>	<b>31</b>
Mais conectividade, mais experiência digital .....	31
Tecnologia de assistência com funções avançadas .....	32

---

Equipamento melhorado .....	33
<b>História do 911 Carrera GTS .....</b>	<b>35</b>
De um automóvel desportivo elegante a tecnologia de ponta .....	35

---

## Destaques

### O novo 911:

- **Híbrido de performance inovador no 911 Carrera GTS**

T-Hybrid focado na performance com bateria de tração de 400 V, motor boxer de seis cilindros de 3,6 litros recentemente desenvolvido e turbocompressor assistido eletricamente no novo 911 Carrera GTS

- **Motor boxer de seis cilindros desenvolvido no 911 Carrera**

Motor boxer biturbo de seis cilindros de 3,0 litros otimizado com uma potência de 290 kW (394 cv) e emissões reduzidas no novo 911 Carrera

- **Exterior elegante com tecnologia de iluminação inovadora**

A Porsche integra todas as funções de iluminação nos faróis principais. Luz LED Matrix de série, luz LED Matrix HD opcional

- **Aerodinâmica ativa no 911 Carrera GTS**

Aletas de ar de refrigeração variáveis, difusores dianteiros continuamente reguláveis e um spoiler traseiro ativo reduzem a resistência aerodinâmica do 911 Carrera GTS.

- **O 911 Carrera GTS brilha no circuito de Nordschleife**

Jörg Bergmeister faz um tempo de volta de 7:16,934 minutos no novo 911 Carrera GTS, batendo o tempo do modelo antecessor em 8,7 segundos.

- **911 Carrera GTS com sistemas de chassis melhorados**

Eixo traseiro direcional de série e estabilização eletro-hidráulica das oscilações opcional operada pelo sistema de alta tensão com um sistema de elevação de alta performance

- **Cockpit totalmente digital e conectividade avançada**

Pela primeira vez com um painel de instrumentos totalmente digital, botão de arranque do motor e interruptor de modo de série para uma operação ainda mais rápida e intuitiva.

---

## Resumo

### **O novo Porsche 911**

A Porsche desenvolveu substancialmente o tradicional automóvel desportivo 911. O novo 911 Carrera GTS é o primeiro 911 com homologação para a estrada a ser equipado com um híbrido de performance particularmente leve. O inovador grupo propulsor recentemente desenvolvido, com uma cilindrada de 3,6 litros, garante um desempenho de condução significativamente melhorado. O 911 Carrera GTS Coupé acelera dos zero aos 100 km/h em 3,0 segundos e atinge uma velocidade máxima de 312 km/h. O 911 Carrera também está diretamente disponível a partir do lançamento no mercado. É alimentado por um motor boxer biturbo de 3,0 litros modificado ao pormenor e mais potente em comparação com o seu antecessor. Além disso, o novo 911 conta com um design aperfeiçoado, um interior renovado, equipamento de série melhorado e conectividade avançada.

Com o relançamento do seu ícone, a Porsche atualizou quatro das suas seis séries de modelos em poucos meses: Panamera, Taycan, Macan e 911. "O nosso portefólio de produtos está mais jovem do que nunca e altamente atrativo", afirma Oliver Blume, Presidente do Conselho Executivo. "Oferece aos nossos clientes ainda mais opções de personalização e experiências exclusivas".

### **Inspirado no desporto motorizado: híbrido de performance inovador**

Para os novos modelos 911 Carrera GTS, os engenheiros basearam-se nos conhecimentos adquiridos com o desporto motorizado para o design conceitual do sistema híbrido. "Desenvolvemos e testámos as mais variadas ideias e abordagens para escolher um sistema híbrido que se adaptasse perfeitamente ao 911. O resultado é um grupo propulsor único que se enquadra no conceito geral do 911 e aumenta significativamente a performance", afirma Frank Moser, responsável pela linha de modelos 911 e 718.

O leve e potente sistema T-Hybrid inclui um turbocompressor elétrico recentemente desenvolvido. Um motor elétrico integrado, posicionado entre as rodas do compressor e as rodas das turbinas, acelera o compressor à velocidade da luz no arranque. Tal aumenta diretamente a pressão de sobrealimentação. O motor elétrico no turbocompressor também pode funcionar como gerador. Neste caso, o eTurbo gera uma potência elétrica de até

11 kW (15 cv), que é extraída do fluxo de escape. O turbocompressor elétrico sem válvula wastegate permite a utilização de apenas um turbocompressor em vez de dois (como até agora), ao mesmo tempo que melhora a resposta e aumenta a dinâmica.

O grupo propulsor também inclui um motor síncrono de excitação permanente integrado na nova e reforçada transmissão de dupla embraiagem (PDK) de oito velocidades. Este apoia o motor boxer a partir da velocidade de ralenti com um binário de propulsão de até 150 Nm e fornece uma potência de até 40 kW. A Porsche combina ambos os motores elétricos com uma bateria de alta tensão leve e compacta. Esta tem aproximadamente o mesmo tamanho e peso que uma bateria de motor de arranque convencional de 12 V, mas armazena até 1,9 kWh de energia (bruta) e funciona a uma tensão de 400 V. A fim de otimizar o peso total, entre outras coisas, a Porsche concebeu a bateria de rede de bordo de 12 V como uma bateria de íões de lítio leve.

No centro do grupo propulsor T-Hybrid encontra-se um motor boxer de 3,6 litros recentemente desenvolvido. O sistema de alta tensão permite que o compressor do ar condicionado seja acionado eletricamente. Ao eliminar o acionamento por correia, o motor é significativamente mais compacto. Em vez de utilizar um dispositivo de arranque separado, o motor arranca através do sistema de alta tensão. Este também aciona eletricamente o compressor do ar condicionado. Isto cria espaço para inversores de impulsos e conversores CC/CC acima da unidade mais plana de 110 milímetros. Um diâmetro e um curso aumentados para 97 milímetros e 81 milímetros, respetivamente, aumentam a cilindrada em 0,6 litros em comparação com o antecessor. O motor está equipado com o ajuste das árvores de cames VarioCam e um controlo das válvulas com balancins de rolamento. Mantém a proporção ideal de mistura de combustível e ar em todo o mapa de características ( $\lambda = 1$ ).

Mesmo sem apoio elétrico, o motor boxer apresenta uma potência de 357 kW (485 cv) e um binário de 570 Nm. No geral, a potência do sistema é de 398 kW (541 cv) e 610 Nm. Em comparação com o modelo antecessor, o aumento da potência é de 45 kW (61 cv). Na aceleração, o novo 911 Carrera GTS supera o seu antecessor, especialmente na fase de arranque. O híbrido de performance eficiente atinge valores de condução altamente dinâmicos, reduzindo, ao mesmo tempo, as emissões de CO<sub>2</sub> com um aumento de peso

significativamente menor em comparação com os veículos híbridos plug-in. Em comparação com o seu antecessor, o aumento de peso é de apenas 50 kg.

O 911 Carrera continua a ser alimentado por um motor boxer de 3,0 litros com alimentação biturbo. Este motor também foi sujeito a uma extensa revisão. Entre outras coisas, foi equipado com o radiador do ar de sobrealimentação dos modelos Turbo, que continua a estar localizado acima do motor, diretamente sob a grelha da tampa traseira. O turbocompressor do novo 911 Carrera provém dos modelos GTS do seu antecessor. Com estas modificações, a Porsche consegue uma redução das emissões, um aumento da potência para 290 kW (394 cv) e um binário máximo de 450 Nm. O novo 911 Carrera Coupé acelera até aos 100 km/h em 4,1 segundos (em 3,9 segundos com o pacote Sport Chrono) e atinge uma velocidade máxima de 294 km/h. Em comparação com o seu antecessor, tal representa uma melhoria de 0,1 segundos e 1 km/h, respetivamente.

### **Chassis otimizado**

O chassis do 911 Carrera GTS também foi amplamente renovado. Pela primeira vez, o eixo traseiro direcional vem equipado de série. Este aumenta a estabilidade a velocidades elevadas e reduz o raio de viragem. A Porsche integrou a funcionalidade de estabilização das oscilações Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) no sistema de alta tensão do híbrido de performance. Isto permite a utilização de um comando eletro-hidráulico, o que torna o sistema ainda mais flexível e preciso. O chassis desportivo com sistema de amortecedores variável (PASM) e o rebaixamento de dez milímetros garantem o comportamento típico do GTS.

O novo 911 oferece, no total, sete designs para as jantes de 19/20 ou 20/21 polegadas. Pela primeira vez no 911 Carrera, estão disponíveis jantes Exclusive Design com lâminas de carbono, que reduzem o coeficiente de resistência aerodinâmica e aumentam a eficiência. Os modelos 911 Carrera GTS estão equipados de série com jantes de 21 polegadas com uma largura de 11,5 polegadas e pneus 315/30 ZR 21 no eixo traseiro e pneus 245/35 ZR 20 em jantes de 8,5 polegadas na dianteira. Adaptando-se ao aumento significativo da potência, a superfície de contacto mais ampla dos pneus traseiros melhora a dinâmica de condução e a tração do novo 911 Carrera GTS.

## Exterior elegante e desportivo

A Porsche simplificou o design exterior do 911 com medidas específicas. A maioria destas medidas melhora a aerodinâmica e a performance do automóvel desportivo, incluindo novas carenagens dianteiras específicas do modelo. Além disso, a Porsche integrou todas as funções de iluminação nos faróis principais LED Matrix do 911 com o seu design de quatro pontos característico, que agora vêm equipados de série. Isto permite a eliminação das luzes dianteiras e cria espaço na parte dianteira para maiores aberturas para o ar de refrigeração.

Nos modelos 911 Carrera GTS, a parte dianteira dispõe de cinco aletas de ar de refrigeração ativas dispostas verticalmente, visíveis a partir do exterior, e de uma aleta adicional oculta de cada lado. Estes componentes são complementados pelos difusores dianteiros adaptativos na carenagem da parte inferior da carroçaria, instalados pela primeira vez no 911 e controlados em conjunto com as aletas de ar de refrigeração. Estes elementos direcionam o fluxo de ar de acordo com as necessidades: Quando o requisito de potência é baixo, as aletas fechadas otimizam a aerodinâmica. Quando o requisito de potência é elevado, por exemplo, em circuitos, as aletas direcionam grandes quantidades de ar para os radiadores. Os sensores dos sistemas de assistência encontram-se agora por baixo da matrícula, na entrada de ar central.

Um aerokit opcional melhora ainda mais a performance do 911 Coupé. Entre outras coisas, inclui uma impressionante carenagem dianteira SportDesign com um spoiler dianteiro independente, revestimentos das embaladeiras correspondentes e uma asa traseira fixa com peso reduzido. Estes componentes reduzem a impulsão e melhoram a aderência à estrada do automóvel desportivo.

Opcionalmente, a Porsche disponibiliza os novos faróis principais com tecnologia LED Matrix HD com mais de 32 000 pontos de luz. Os máximos de alto desempenho iluminam a estrada a mais de 600 metros de distância. Além disso, oferece funções adicionais inovadoras, como luz de curva dinâmica em função do modo de condução, iluminação das

---

faixas de rodagem, iluminação de zonas de obras na estrada e de congestionamento, bem como máximos sem encandeamento e altamente precisos.

A nova faixa luminosa com arco luminoso integrado e a inscrição "PORSCHE" faz com que a traseira do 911 pareça mais profunda e mais larga. Uma grelha traseira reformulada, com cinco lamelas de cada lado, combina-se com o vidro traseiro para formar uma unidade gráfica que se funde com o spoiler extraível por baixo. A matrícula assume uma posição mais elevada e o spoiler traseiro está claramente estruturado. Os sistemas de escape específicos do modelo integram-se de forma elegante na secção traseira inferior. Um sistema de escape desportivo está disponível como opção para os modelos 911 Carrera. Os modelos 911 Carrera GTS vêm equipados de série com um sistema de escape desportivo específico para o GTS.

### **Cockpit totalmente digital e conectividade avançada**

A Porsche concebeu o interior do novo 911 como um automóvel de dois lugares de série nas variantes Coupé. Está disponível uma configuração opcional de 2+2 lugares, sem custos adicionais. No cockpit, a Porsche combina o conhecido ADN de design do 911 com a mais recente tecnologia: o conceito operacional Porsche Driver Experience centra-se numa operação intuitiva e mais rápida. Os elementos de comando essenciais encontram-se diretamente no volante ou à volta do mesmo. Estes incluem o interruptor de modo de série, a alavanca de assistência ao condutor reformulada e, pela primeira vez no 911, um botão de arranque inspirado nos automóveis de corrida GT à esquerda do volante, é claro. O compartimento de arrumação na consola central do novo 911 inclui uma base de carregamento indutivo para smartphones.

Pela primeira vez, o 911 dispõe de um painel de instrumentos totalmente digital. O ecrã curvo de 12,6 polegadas enquadra-se de forma elegante no novo conceito operacional e de visualização e pode ser amplamente personalizado. Oferece até sete vistas, incluindo um ecrã Classic exclusivo inspirado no histórico design de cinco tubos com um contador central.

O Porsche Communication Management (PCM) continua a ser operado através do ecrã central de alta resolução com uma diagonal de 10,9 polegadas. No entanto, a personalização dos modos de condução e o funcionamento dos sistemas de assistência ao

condutor foram significativamente melhorados. Além disso, o 911 reformulado dispõe de novas funcionalidades de conectividade. Um código QR facilita o processo de início de sessão no PCM com a Porsche ID. O Apple CarPlay® está integrado mais profundamente no automóvel. Se pretendido, apresenta informações no painel de instrumentos e permite que as funções do automóvel sejam operadas diretamente no ecossistema Apple®, por exemplo, através do assistente de voz Siri®. Pela primeira vez, a transmissão de vídeo também está disponível como opção enquanto o automóvel está estacionado. Aplicações como Spotify® e Apple Music® podem ser utilizadas como aplicações nativas no PCM sem necessidade de ligar um smartphone.

---

## Tecnologia de acionamento: Motor e caixa de velocidades

### **Porsche 911 Carrera GTS com um híbrido de performance eficiente**

Cada geração do Porsche 911 cria o seu próprio fascínio. A Porsche desenvolve contínua e cuidadosamente o seu ícone com a famosa sequência de números. O novo 911 é prova disso, introduzindo um marco técnico no mundo dos automóveis desportivos Porsche: o princípio do grupo propulsor híbrido de performance. O novo T-Hybrid nos modelos 911 Carrera GTS é particularmente leve e pode ser integrado de forma ideal na arquitetura do 911.

Este conceito baseia-se na panóplia de experiências derivadas do desporto motorizado. Os engenheiros da Porsche conceberam uma unidade de acionamento leve especificamente para o 911. Esta é composta por um turbocompressor elétrico (eTurbo), uma bateria de turbo de alta tensão compacta e leve, um sistema eletrónico de potência eficiente, um motor boxer de 3,6 litros recentemente desenvolvido e uma transmissão de dupla embraiagem de oito velocidades (PDK) reforçada com motor elétrico integrado. A combinação destes componentes proporciona ao T-Hybrid um excelente equilíbrio entre elevado desempenho e eficiência com baixo peso.

### **O turbocompressor elétrico do novo T-Hybrid**

O eTurbo sem válvulas wastegate foi desenvolvido especificamente para o novo 911. O seu design inclui um motor elétrico localizado entre as rodas do compressor e as rodas das turbinas. Este está diretamente ligado ao veio do carregador e permite uma aceleração à velocidade da luz, independentemente do regime de rotações do motor ou do estado de carga do acionamento. Tal contribui significativamente para o desempenho e a eficiência do acionamento, ao mesmo tempo que reduz as emissões: para garantir um funcionamento contínuo do motor com uma relação de mistura de combustível e ar ideal ( $\Lambda = 1$ ), é necessária uma redução significativa do estrangulamento do sistema de escape. Sem medidas adicionais, estas secções transversais de fluxo maiores dos componentes que transportam os gases de escape resultam numa fase de arranque significativamente mais longa para o turbocompressor. O motor elétrico reduz drasticamente esse tempo de arranque, o que significa que a pressão de sobrealimentação total está permanentemente disponível num espaço de tempo mínimo. Tal garante que o motor boxer de 3,6 litros

mantém a proporção ideal de mistura de ar e combustível e, ainda assim, aumenta o binário a curto prazo. Responde espontaneamente em todas as situações de condução e oferece uma entrega de potência linear. A um regime de rotações do motor de 1500 rpm, está já disponível um binário do sistema de 500 Nm, enquanto o binário total de 610 Nm está disponível a menos de 2000 rpm.

O eTurbo foi concebido para que o motor elétrico integrado possa fornecer o binário ao veio do turbocompressor e gerar potência elétrica com as suas rotações. Como gerador, produz até 11 kW de potência elétrica. Utiliza esta potência para alimentar o motor elétrico da PDK ou para carregar a bateria de alta tensão. Com a sua espontaneidade e desempenho, o eTurbo permite prescindir de um segundo turbocompressor. O sistema inovador regula a pressão de sobrealimentação de forma independente através da função geradora do motor elétrico. Consequentemente, não é necessária uma válvula wastegate para limitar a pressão. O eTurbo está localizado no lado direito, atrás do motor boxer. Os novos coletores de escape alimentam-no com os gases de escape de ambas as bancadas de cilindros. O radiador do ar de sobrealimentação correspondente está localizado acima do motor boxer. Este recebe o ar de refrigeração através das grelhas na porta da bagageira. Em comparação com o componente anterior, os engenheiros da Porsche conseguiram aumentar a eficiência do radiador.

### **PDK e motor elétrico em detalhe**

A Porsche desenvolveu uma PDK independente para o T-Hybrid. Esta tem por base a transmissão dos modelos antecessores, mas difere em aspetos importantes. Para fazer face ao aumento significativo do binário do sistema, as embraiagens, o conjunto de carretos e a transmissão cónica têm um design mais robusto. Além disso, uma transmissão axial alargada reduz as rotações do motor, especialmente a alta velocidade.

Um motor síncrono de excitação permanente está totalmente integrado no cárter da caixa de velocidades. Este integra-se no sistema de refrigeração do óleo da transmissão existente e é diretamente acoplado à cambota através do volante bimatassa. Esta integração permite um design que reduz o peso e o apoio direto do acionamento. O módulo compacto mede apenas 286 milímetros de diâmetro e 55 milímetros de comprimento. No entanto, proporciona um binário de propulsão de 150 Nm a partir da velocidade de ralenti e fornece

uma potência de até 40 kW (54 cv). No modo gerador, pode alimentar a bateria de alta tensão até 40 kW. Isto ocorre, por exemplo, durante a travagem, durante a recuperação em regime de desaceleração numa superfície plana ou numa inclinação ou durante o aumento ou a redução do ponto de carga: o sistema é capaz de elevar o ponto de carga do motor de combustão para operar o gerador com o delta de potência. O motor elétrico assume também as funções de motor de arranque e gerador, poupando assim peso.

### **A bateria de alta tensão do híbrido de performance**

O T-Hybrid tem por base uma bateria de alta tensão compacta e leve. Combina uma tensão de funcionamento de 400 V e uma capacidade bruta de 1,9 kWh com um design compacto: o seu peso (cerca de 27 kg) e dimensões correspondem aos de uma bateria de arranque AGM convencional de 12 V. Por razões de distribuição de peso, esta está localizada sob o capot do novo 911 Carrera GTS. A fim de garantir um desempenho elevado consistente, a bateria, que consiste em 216 células redondas, está equipada com refrigeração a água e gestão térmica eficiente. Esta monitoriza e controla as temperaturas ao nível das células e dos módulos.

A bateria de arranque de 12 V do conjunto propulsor T-Hybrid foi especialmente desenvolvida para o híbrido de performance. Com um teor energético de 40 Ah, a bateria de fosfato de ferro e lítio (LiFePO<sub>4</sub>) leve mede apenas 90 milímetros e pesa sete quilos. Uma bateria de arranque de chumbo convencional de 70 Ah tem um peso cerca de três vezes maior. A bateria leve oferece alta estabilidade de tensão, melhor absorção da carga, alta estabilidade de ciclo e uma longa vida útil.

### **O novo motor boxer de 3,6 litros**

O elemento central do 911 Carrera GTS continua a ser o seu extraordinário motor de combustão. A Porsche desenvolveu um novo motor boxer de seis cilindros, concebido de forma consistente para estar preparado para o futuro. Os engenheiros aumentaram a cilindrada de 3,0 para 3,6 litros, com um diâmetro e um curso aumentados de 97 milímetros e 81 milímetros, respetivamente, e instalaram a comprovada tecnologia VarioCam. Com um ajuste preciso das árvores de cames adaptado ao respetivo regime de rotações e ao estado de carga, o grupo propulsor atinge valores elevados de potência e binário com um consumo de combustível otimizado. Uma vez que o motor elétrico assume as tarefas do gerador e o

compressor do ar condicionado é acionado eletricamente, o acionamento por correia, que de outra forma seria necessário, deixa de o ser. Isto cria espaço para inversores de impulsos e conversores CC/CC acima da unidade.

O motor boxer de seis cilindros do novo 911 Carrera GTS utiliza balancins de rolamento rígidos do desporto motorizado. Em comparação com os tuchos do modelo antecessor, estes reduzem as perdas por atrito, melhorando assim a eficiência. Ao mesmo tempo, aumentam a robustez do mecanismo de válvulas com funcionamento de alto desempenho. Não é necessário o ajuste manual da folga da válvula como parte da manutenção.

### **Mais dinâmica e menos poluentes**

Mesmo sem apoio elétrico, o motor boxer apresenta uma potência de 357 kW (485 cv) e um binário de 570 Nm. Em combinação com o sistema de alta tensão, o eTurbo e o motor elétrico na nova PDK, o T-Hybrid atinge uma potência de sistema de 398 kW (541 cv) e um binário de 610 Nm. Em comparação com o seu antecessor, o aumento de potência é de 45 kW (61 cv). A potência elétrica adicional e o tempo de reação drasticamente reduzido do turbocompressor elétrico aumentam a performance, em particular durante o arranque: com aceleração máxima a partir de zero e de uma velocidade de ralenti, o novo 911 Carrera GTS percorre mais um terço da distância que o seu antecessor em 2,5 segundos. Neste ponto, a sua vantagem é mais do que o comprimento de um automóvel.

O novo 911 Carrera GTS Coupé com Launch Control Start demora apenas 3,0 segundos a atingir os 100 km/h. A velocidade máxima é de 312 km/h.

Cada componente da unidade de acionamento desempenha funções elementares. A combinação dos seus componentes permite que o híbrido de performance atinja um maior desempenho de condução com emissões de CO<sub>2</sub> otimizadas e aumento de peso reduzido. Em comparação com o seu antecessor, o aumento de peso em todo o automóvel é de apenas 50 kg. O grupo propulsor mantém a proporção ideal de combustível e ar durante a combustão em todas as situações: O valor Lambda é 1 em todos os estados de funcionamento, mesmo com carga total.

O inovador T-Hybrid do novo 911 Carrera GTS enquadra-se perfeitamente na estratégia de eletrificação da Porsche e demonstra o progresso contínuo na implementação de soluções

de performance particularmente elevada. "Refrigeração a água, turboalimentação, hibridização de performance: com o T-Hybrid, estamos a dar o próximo passo lógico no desenvolvimento contínuo e orientado para a inovação do nosso modelo central. Este aumenta significativamente a eficiência e prepara o conceito 911 para o futuro, para uma performance ainda melhor", resume Frank Moser, responsável pela linha de modelos 911 e 718.

### **O novo motor boxer de 3,0 litros**

O comprovado motor boxer de seis cilindros de 3,0 litros com design biturbo do 911 Carrera foi amplamente reformulado. A unidade leve aumenta a sua potência de forma rápida e linear: o binário de 300 Nm está disponível a um regime de rotações de apenas 1500 rpm. Quando o conta-rotações ultrapassa as 2000 rpm, o binário máximo de 450 Nm está já disponível.

Os engenheiros do grupo propulsor otimizaram o sistema de ar de sobrealimentação do motor boxer. Este assume a função do radiador do ar de sobrealimentação dos modelos 911 Turbo da geração antecessora. No novo 911 Carrera, encontra-se centralmente acima do motor boxer. Os turbocompressores dos modelos GTS da geração antecessora também são utilizados. A sua eficiência melhorada permite aumentar a potência do grupo propulsor em 7 kW (9 cv), para 290 kW (394 cv), e, ao mesmo tempo, reduzir as emissões. O novo Porsche 911 Carrera acelera dos zero aos 100 km/h em 4,1 segundos (em 3,9 segundos com o pacote Sport Chrono) e atinge uma velocidade máxima de 294 km/h. Isto representa uma melhoria de 0,1 segundos e 1 km/h, respetivamente. O 911 Carrera está equipado de série com uma PDK de oito velocidades.

---

## Exterior: Design e carroçaria

### **Nova interpretação do ícone dos automóveis desportivos**

O Porsche 911 é um clássico que tem vindo a ser desenvolvido de forma consistente ao longo de oito gerações de modelos até à data. Isto aplica-se tanto à tecnologia como à sua forma básica icónica. O design de cada geração é uma interpretação contemporânea das características principais clássicas do 911. Comprometido com a tradição e, ao mesmo tempo, um automóvel desportivo entusiasmante do seu tempo, o 911 expande o seu portefólio estilístico a cada geração com toques inovadores.

O objetivo de todas as inovações é melhorar continuamente a dinâmica de condução. O novo Porsche 911 segue este princípio com uma série de medidas que melhoram as suas propriedades aerodinâmicas e têm em conta os requisitos de refrigeração adicionais dos grupos propulsores substancialmente renovados. Ao mesmo tempo, a Porsche conseguiu conferir ao automóvel um visual ainda mais distinto. As medidas específicas na dianteira e na traseira realçam a largura do automóvel e a estatura do automóvel desportivo. Isto faz com que o 911 pareça ainda mais elegante, distinto e confiante na estrada.

A Porsche integrou todas as funções de iluminação nos faróis característicos do 911. Esta funcionalidade alargada dos faróis principais permite prescindir de luzes adicionais no revestimento dianteiro reformulado. Tal confere um design mais distinto e superfícies de entrada de ar dianteiras maiores para arrefecer os motores substancialmente renovados. A nova posição do suporte da matrícula cria espaço para sensores de assistência adicionais, que estão ocultos atrás de uma superfície de alto brilho abaixo da matrícula. Além disso, a Porsche também está a diferenciar cada vez mais as variantes do modelo 911: cada modelo do novo 911 tem a sua própria secção dianteira, tornando-o inconfundível. Exemplo: o 911 Carrera herda as típicas aberturas para o ar de refrigeração horizontais do seu antecessor.

A secção traseira do novo 911 tem um design distinto e progressivo. Também aqui a otimização aerodinâmica está em primeiro plano. A Porsche integrou uma unidade de iluminação redesenhada com um arco luminoso LED integrado na secção traseira. A linha luminosa em filigrana, perfeitamente enquadrada, vai de flanco a flanco. A inscrição "PORSCHE" em relevo, visualmente integrada, forma um contraste atrativo. Na parte

superior da secção traseira, a Porsche reduziu o número de grelhas de ar de refrigeração na porta da bagageira, de nove para cinco de cada lado, e integrou duas entradas de ar adicionais.

A matrícula é deslocada para cima e o spoiler traseiro apresenta uma estrutura clara. Além disso, a Porsche integrou uma saída de ar no radiador do ar de sobrealimentação. O 911 Carrera GTS tem duas cavidades. A Porsche concluiu a aba de separação inferior em preto sem qualquer quebra visual. O sistema de escape, cujo design varia consoante a versão, está integrado na secção traseira. As ponteiras de escape do 911 Carrera também têm um design independente. Como opção, a Porsche pode instalar um sistema de escape desportivo com ponteiras de escape ovais em preto ou prateado.

### **Porsche Active Aerodynamics no Carrera GTS**

No novo 911 Carrera GTS, vários elementos aerodinâmicos ativos reduzem significativamente a resistência aerodinâmica em comparação com o modelo antecessor, dependendo da situação de condução. Além disso, o novo Carrera GTS distingue-se pela primeira vez pelas suas aletas de ar de refrigeração dispostas verticalmente.

Cinco das seis aletas de ar de refrigeração de cada lado são visíveis, enquanto a sexta aleta está localizada mais perto de um canal no interior. As aletas de regulação contínua controlam o fornecimento de ar de refrigeração conforme necessário, dependendo da situação de condução, da temperatura exterior e do requisito de potência. Com cargas baixas, permanecem praticamente fechadas. Tal otimiza a resistência aerodinâmica e reduz o consumo de combustível. As aletas abrem em caso de cargas elevadas, por exemplo, ao conduzir em circuitos. O novo radiador central do 911 Carrera GTS tem em conta o aumento das necessidades de ar de refrigeração do grupo propulsor mais forte.

Além disso, o novo 911 Carrera GTS possui difusores dianteiros continuamente reguláveis, localizados na carenagem inferior da carroçaria, à frente das cavas das rodas. O comando é realizado em conjunto com as aletas de ar de refrigeração, com ambos os elementos a abrirem e fecharem em paralelo. Se o canal do difusor estiver fechado, o ar passa pelo mesmo, reduzindo a resistência aerodinâmica. Quando o canal está aberto, o ar flui através do canal para a cava da roda e reduz a impulsão no eixo dianteiro. Também arrefece os travões. Desta forma, os difusores compensam as influências negativas da alimentação de

ar de refrigeração na impulsão e no equilíbrio aerodinâmico. Se ambos os sistemas estiverem fechados, as suas vantagens aerodinâmicas somam-se.

A Porsche integra os elementos aerodinâmicos ativos na dianteira do 911 Carrera GTS numa carenagem dianteira separada. A aba do spoiler dianteiro é pintada em preto brilhante. A Porsche também distingue o GTS dos restantes modelos derivados. O modelo de alta performance está montado sobre rodas independentes do Carrera GTS de 20/21 polegadas (eixo dianteiro/traseiro). Estão pintadas de cinzento antracite e possuem um bloqueio central.

À semelhança do seu antecessor, o conceito aerodinâmico do Porsche 911 inclui um spoiler traseiro automático. A sua posição depende principalmente da velocidade, mas também da temperatura do ar de sobrealimentação.

Na parte traseira, as carenagens do Carrera GTS têm uma parte inferior separada. Aqui, os designers integraram dois remates das ponteiras de escape ovais centrais em preto brilhante, bem como duas saídas de ar para o arrefecimento do ar de sobrealimentação. Opcionalmente, está disponível um sistema de escape desportivo com ponteiras de escape de maiores dimensões. Além disso, o 911 GTS dispõe de frisos de faróis traseiros descoloridos e duas entradas de ar de refrigeração particularmente eficazes, com lamelas dispostas longitudinalmente e inserções pretas.

### **Pela primeira vez com faróis LED Matrix HD**

Com a reformulação dos faróis do 911, a Porsche combina uma gama de iluminação melhorada. Os faróis principais LED Matrix pertencem agora ao equipamento de série. Dividem a área dos máximos em onze segmentos, que se ligam ou desligam consoante a situação, sendo apoiados por dados da câmara e da navegação. O resultado são máximos sem encadeamento. Os faróis incluem módulos de luz tridimensionais e as típicas luzes de condução diurna Porsche de quatro pontos.

Os faróis principais LED Matrix HD estão pela primeira vez disponíveis como opção no 911. Com mais de 32 000 píxeis por farol, este sistema de iluminação produz uma imagem de luz digital de alta resolução que cobre toda a área dos máximos e a área principal dos médios. Cada pixel pode ser ativado, desativado ou regulado em incrementos de 1024. Isto

resulta num campo de luz homogéneo que se adapta à situação de condução em causa à velocidade da luz. Com esta tecnologia, o 911 introduz várias funcionalidades adaptativas. Os faróis LED Matrix HD oferecem, por exemplo, iluminação das faixas de rodagem, iluminação de zonas de obras na estrada e de congestionamento, luzes de presença e máximos de autoestrada. Entre esta gama de funções também se incluem modos de luz especiais para situações de condução em chuva ou nevoeiro, em cruzamentos, ao mudar de direção ou em curvas.

A tecnologia Matrix HD baseia-se em módulos Matrix HD com 16 384 píxeis micro LED individuais numa área de quase 41 mm<sup>2</sup>. Cada farol contém um módulo com uma lente grande angular para uma ampla distribuição da luz (40 graus de largura, 10 graus de altura) e um com uma teleobjetiva para longo alcance (20 graus de largura, 5 graus de altura). Um potente dispositivo de controlo monitoriza a regulação da intensidade da luz, a ativação e a desativação dos píxeis individuais. O sistema calcula as alterações em apenas 16 milissegundos.

Os módulos HD estão localizados na parte inferior dos faróis. Os módulos de duas funções instalados por cima cobrem o farol e os máximos auxiliares. Se o sistema não detetar um automóvel à frente ou em sentido contrário quando os máximos automáticos são ativados, os máximos auxiliares ligam-se e aumentam a quantidade de luz de 1400 para 2500 lúmenes. Os máximos auxiliares mantêm-se ligados durante mais de 600 metros de distância. Se for detetado outro automóvel, o sistema regressa automaticamente ao modo Matrix HD.

Os quatro módulos geram a assinatura luminosa típica da Porsche. Esta está ativa nos novos faróis principais LED Matrix HD em todos os modos de iluminação disponíveis, mesmo quando os máximos e os médios estão ligados.

### **Dimensões e formas da carroçaria Coupé, Cabriolet e Targa**

O 911 sempre foi sinónimo de diversidade. É por isso que a Porsche fornece o 911 Carrera e o Carrera GTS nos estilos de carroçaria Coupé e Cabriolet. O GTS com tração integral também está disponível como 911 Targa 4 GTS. O design do tejadilho das duas versões abertas do 911 foi adotado sem qualquer alteração. A Porsche fornece quatro versões de cor para a capota, enquanto um tejadilho preto com faixas longitudinais cinzentas também

está disponível para o Cabriolet. A distância entre os eixos de todas as variantes de carroçaria é de 2450 milímetros e a largura é de 1852 milímetros (sem contar com os retrovisores). O comprimento do 911 Carrera é de 4542 milímetros, e de 4553 milímetros para os modelos GTS devido aos spoilers dianteiro e traseiro específicos. A altura varia entre 1292 e 1302 milímetros, dependendo do modelo e do chassis.

### **Cores entusiasmantes num novo sistema**

A Porsche reorganizou a gama de cores do 911 e introduziu novas cores. Os quatro mundos de cores Legends, Dreams, Shades e Contrasts satisfazem diferentes desejos dos clientes e facilitam a seleção da cor preferida a partir da extensa gama de cores. O mundo de cores Legends representa um estilo simultaneamente invulgar e clássico. As pinturas são particularmente de alta qualidade e ricas em nuances. O mundo Legends inclui a cor bege giz, bem como as novas pinturas em verde sombra metalizado e cinzento ardósia neo. No mundo de cores Dreams, a Porsche combina cores expressivas e vibrantes, como o elegante azul genciana metalizado, o vermelho carmim e o vermelho real. As novas adições são o azul lugano e o amarelo cartagena metalizado. As cores do mundo Shades cultivam a sobriedade com tonalidades de pintura como o preto profundo metalizado, o cinzento vanádio metalizado, o prata GT metalizado ou o cinzento gelo metalizado. O preto e o branco são atribuídos à categoria Contrasts, que exprime uma estética clara e purista.

### **Tão individual como um Porsche**

A escolha de um Porsche 911 é sempre individual. É por isso que a Porsche oferece tradicionalmente uma vasta gama de opções de personalização alargadas. Como é habitual na Porsche, estão disponíveis variantes de cor adicionais nos programas consecutivos "Cor de Eleição", "Cor de Eleição+" e através do programa de pedidos especiais da Porsche Exclusive Manufaktur. Algumas destas opções podem agora ser consultadas diretamente no configurador online através do símbolo de personalização.

Todos os Porsche 911 são fabricados numa linha de produção em Zuffenhausen. Em média, cerca de 40% de todos os Porsche 911 são adicionalmente concluídos à mão na Porsche Exclusive Manufaktur. Quase todos os clientes da Porsche encomendam pelo menos duas opções da Porsche Exclusive Manufaktur aquando da configuração do seu automóvel. Estas incluem aerokits, pacotes exteriores e inúmeras cores especiais, decorações em

---

madeira, carbono ou pele, inscrições individuais e revestimentos das portas em pele cosidos à mão, para além acessórios para o cockpit da selaria da própria fábrica.

Para o exterior do 911, também estão disponíveis inúmeras opções da Porsche Exclusive Manufaktur diretamente no configurador. Para o novo 911, estas incluem o pacote SportDesign Carbon que inclui revestimentos das embaladeiras a combinar, novos conjuntos de adesivos decorativos em azul ártico, regulação da intensidade da luz dos faróis principais LED Matrix HD, faróis traseiros Exclusive Design e um sistema de escape desportivo com ponteiras de escape em titânio.

### **O Performance Plus: testado em Nürburgring**

O aerokit da Porsche Exclusive Manufaktur já era uma das opções para o Porsche 911 no modelo antecessor. Inclui uma série de melhorias aerodinâmicas que melhoram o desempenho do automóvel desportivo no circuito. Estas incluem, por exemplo, uma carenagem dianteira independente com um spoiler dianteiro mais pronunciado, revestimentos das embaladeiras laterais pintados e uma impressionante asa traseira fixa com luz de travagem integrada.

Todas estas medidas aumentam a força descendente nos eixos dianteiro e traseiro, melhorando assim a aderência à estrada. O aerokit está disponível na cor da carroçaria, em preto e carbono, e também em antracite para os modelos GTS. No lendário circuito de Nordschleife, em Nürburgring, o novo 911 Carrera GTS já deu provas da sua performance melhorada em comparação com o seu antecessor. Jörg Bergmeister fez um tempo de volta de 7:16.934 minutos, batendo o tempo do modelo antecessor em 8,7 segundos. O automóvel desportivo estava equipado com o aerokit.

---

## Chassis e travões

### **Tecnologia de chassis otimizada no novo 911**

Seja na utilização quotidiana, no longo curso ou no circuito: o chassis do Porsche 911 estabelece padrões desde sempre. Com o chassis PASM de série com sistema de amortecedores variável, já conhecido do modelo antecessor, e os pneus mistos também de série, o novo 911 oferece a base ideal para um comportamento de condução desportivo com elevada versatilidade para o dia a dia.

Os novos modelos 911 Carrera GTS beneficiam de um chassis melhorado e de opções de chassis mais desenvolvidas. Pela primeira vez, estão equipados de série com um eixo traseiro direcional. Dependendo da velocidade de circulação, os atuadores eletromecânicos geram um ângulo de viragem nas rodas traseiras. Abaixo dos 50 km/h, as rodas traseiras viram na direção oposta à das rodas dianteiras, assegurando assim uma resposta de direção ainda mais dinâmica. A partir dos 80 km/h, as rodas traseiras viram na mesma direção que as rodas dianteiras, aumentando assim a estabilidade ao mudar de faixa. Além disso, a aceleração lateral aumenta mais cedo nas curvas.

A Porsche oferece também a estabilização das oscilações PDCC (Porsche Dynamic Chassis Control) como opção (disponível para encomendas a partir de novembro de 2024). A estabilização minimiza a inclinação lateral do automóvel desportivo nas curvas e reduz o balanço lateral da carroçaria em pistas ondulantes e em mudanças rápidas de direção. Ao contrário do modelo antecessor, a bomba hidráulica é acionada por um motor elétrico. Este alimenta-se do sistema de energia de alta tensão. A Porsche também integra um acumulador hidráulico separado na PDCC. Estas modificações tornam o sistema mais flexível e preciso. Nos modelos GTS com PDCC, a unidade composta por motor elétrico e bomba hidráulica também alimenta o novo sistema de elevação do eixo dianteiro opcional. Este sistema eleva agora a extremidade dianteira de forma significativamente mais rápida (no espaço de um segundo). Para os 911 sem PDCC, está disponível o conhecido sistema do modelo antecessor. Ambos os sistemas de elevação estão ativos até uma velocidade de condução de 35 km/h (são possíveis outros limites de velocidade, dependendo do país) e aumentam a distância em relação ao solo em cerca de 40 milímetros. Isto aumenta o ângulo

de inclinação e, por conseguinte, ajuda a evitar o embate em obstáculos como lombas e rampas na condução quotidiana.

Os modelos GTS estão equipados de série com o chassis desportivo PASM, que inclui um rebaixamento de 10 milímetros. Molas mais rígidas, amortecedores especialmente afinados e estabilizadores específicos para o GTS compensam o aumento de peso da hibridização e asseguram a agilidade e o equilíbrio típicos da Porsche. As molas do eixo traseiro do chassis desportivo PASM estão equipadas com uma mola auxiliar adicional. Esta mantém a mola principal sob tensão durante a extensão. Tal prolonga o contacto com a estrada na zona de extensão durante a condução desportiva e aumenta diretamente a performance do automóvel desportivo.

### **Massas não suspensas: gama de rodas e travões**

No novo modelo, o 911 Carrera vem equipado com um sistema de travagem maior. No eixo dianteiro, desacelera com seis em vez dos anteriores quatro êmbolos do travão e discos do travão de 350 milímetros (+20 mm). No eixo traseiro, desacelera com pinças de quatro êmbolos e discos do travão de 350 milímetros (+20 mm).

Os modelos Carrera GTS herdam o sistema de travagem de dimensões generosas do seu antecessor, originário do 911 Turbo. É complementado pelo travão de recuperação do sistema híbrido. No eixo dianteiro, são utilizados seis êmbolos do travão e discos do travão de 408 milímetros. No eixo traseiro, estão montados quatro êmbolos e discos do travão de 380 milímetros.

A Porsche aumentou o tamanho do sistema de travagem opcional Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), comprovado em circuito, oferecendo assim uma performance ainda melhor. No eixo dianteiro, as pinças fixas de dez êmbolos substituem as pinças fixas de seis êmbolos anteriormente utilizadas. Com 420 milímetros, os discos do travão têm mais 10 milímetros de diâmetro. Os engenheiros utilizam discos do travão com um diâmetro de 410 milímetros (+20 mm) no eixo traseiro.

Estão disponíveis sete designs de jantes de 19/20 e 20/21 polegadas (eixo dianteiro/traseiro) para o novo Porsche 911. Em comparação com o modelo antecessor, estes incluem novos designs que aumentam ainda mais as opções de personalização. Pela

primeira vez, a Porsche oferece um design de jantes aerodinamicamente otimizado para o 911: as jantes Exclusive Design do 911 Carrera com lâminas de carbono ajudam a reduzir o coeficiente de resistência.

Para acomodar o desempenho melhorado, os modelos GTS dispõem de rodas mais largas no eixo traseiro: os pneus 315/30 ZR 21 otimizam a tração. São montados em jantes Carrera GTS de 11,5 polegadas de largura com o novo design, com bloqueio central e pintura em cinzento antracite.

---

## Interior

### **Porsche Driver Experience: foco no eixo do condutor**

Durante gerações, o Porsche 911 caracterizou-se pelo assento profundo típico de um automóvel desportivo e pela lógica de operação clara e eficiente. No interior do novo 911, a Porsche combina ecrãs digitais inovadores com elementos de comando clássicos. Ao contrário do modelo antecessor, a Porsche fornece de série o Coupé com dois lugares. Em alternativa, está disponível um interior de 2+2 lugares, sem custos adicionais.

Típico do 911 é o tablier, que ocupa toda a largura do interior em dois níveis. A Porsche integrou cuidadosamente elementos do conceito operacional da Porsche Driver Experience no cockpit. Este conceito oferece ainda mais orientações para o condutor no 911, agrupando todos os sistemas operativos importantes diretamente no volante ou à volta do mesmo. O resultado é uma utilização mais rápida e eficaz.

Tradicionalmente, o painel de instrumentos é o ponto mais alto no tablier de um Porsche. No novo 911, é utilizado pela primeira vez um ecrã curvo de 12,6 polegadas totalmente digital. Este apresenta informações de condução, dados de desempenho e informações multimédia de uma forma organizada e ainda mais clara do que antes. Dependendo do equipamento do automóvel, o condutor pode escolher entre sete designs. Exclusivamente para o 911, estes incluem uma vista Classic especial num design de cinco tubos com um conta-rotações central e um ecrã de assistência à condução 3D que apresenta mapas em perspetiva e dados de navegação 3D. No modo de conta-rotações, a escala é rodada de modo que a agulha se encontre aproximadamente na posição das 12 horas quando se muda de velocidade, tal como acontece em muitos carros de corrida históricos da Porsche.

### **Interruptor de modo de série**

Novo no 911 Carrera, o interruptor de modo de série permite alternar entre todos os programas de condução de forma fácil e simples. O 911 Carrera dispõe dos programas de condução Normal, Sport e Wet; se estiver equipado com o pacote Sport Chrono opcional (de série no GTS), é adicionado o modo de condução Sport Plus com as funções de performance Launch Control e Sport Response. O modo de condução Individual anterior já não está disponível no novo 911, uma vez que todos os modos de condução, à exceção do

Normal, podem agora ser configurados individualmente. Tal é feito diretamente numa janela pop-up ou no menu Drive do PCM.

Além disso, existe um botão comutador no volante que pode ser utilizado para alternar entre os vários ecrãs e funções do painel de instrumentos.

À esquerda do volante, encontra-se a alavanca de comando otimizada para os sistemas de assistência ao condutor. Esta permite um acesso rápido às funções de assistência mais importantes e a outras definições através de janelas pop-up sensíveis ao contexto no painel de instrumentos.

Naturalmente, para arrancar o Porsche, basta aceder ao lado esquerdo da coluna de direção. No novo 911, isto é feito através de um botão de arranque do motor, como nos automóveis de corrida GT da Porsche. É a primeira vez que é utilizado desta forma no 911. Além disso, o interruptor de luz adjacente é agora mais fácil de utilizar. O novo 911 herda a barra de 5 botões na consola central do modelo antecessor. Uma vez que o interruptor de modo no volante desportivo faz agora parte do equipamento de série, os botões foram reatribuídos. A reatribuição exata varia consoante o equipamento do automóvel.

O ecrã central é e continua a ser a central de controlo do sistema de informação e entretenimento PCM. O ecrã de alta resolução de 10,9 polegadas controla os serviços de multimédia, como rádio e transmissão em contínuo, navegação e inúmeras funções do automóvel e de conforto. Os novos modelos Carrera GTS também incluem os indicadores específicos do sistema de propulsão T-Hybrid, como o nível de carga, a temperatura da bateria, o fluxo de energia e a potência do motor elétrico. A Porsche integrou estes indicadores no menu Performance.

### **A gama de pele e cores do 911**

A Porsche oferece uma vasta gama de opções de equipamento para o interior do novo 911. O novo 911 centrou-se em opções bicolores adicionais. Quatro das sete opções de equipamento em pele e uma das três opções de equipamento em pele Club estão agora disponíveis com opção bicolor. Em alternativa à pele parcial preta, está disponível de série a combinação contrastante preto/bege giz. As opções de equipamento em pele são azul-escuro/bege giz, preto/bege giz, preto/vermelho bordeaux e cinzento ardósia/bege giz. O

azul-escuro também está disponível como cor simples. A elegante pele Club de qualidade Walknappa continua disponível em castanho trufa, mas as novidades são as variantes em preto basalto e preto basalto/conhaque clássico. A opção em pele Club inclui uma costura cruzada aplicada no painel de instrumentos e no revestimento das portas. Várias decorações e detalhes realçam ainda mais o interior do 911. A gama de decorações é complementada por numerosas opções da Porsche Exclusive Manufaktur. Estas incluem, entre outras, carbono mate, madeira Palado, pele e alumínio antracite.

### **Inconfundível: o interior do GTS**

O 911 está presente em muitos detalhes do Carrera GTS: é e continua a ser um automóvel desportivo de performance extremamente elevada com grande facilidade de utilização no dia a dia. É por isso que o 911 Carrera GTS não requer uma parte do isolamento interior. Isto poupa peso e cria uma experiência sonora particularmente intensa. O design interior do 911 Carrera GTS também exhibe um toque particular. Inclui um volante desportivo GT com um revestimento Race-Tex de série. Além disso, a Porsche revestiu as faixas centrais dos bancos, os puxadores das portas, o apoio dos braços e a tampa do compartimento de arrumação na consola central em Race-Tex. O 911 Carrera GTS apresenta elementos decorativos e detalhes em alumínio anodizado escovado preto.

Estão disponíveis dois pacotes interiores opcionais especificamente para o Carrera GTS. A escolha de cores contrastantes (vermelho carmim ou cinzento ardósia Neo) em várias áreas do interior cria um ambiente desportivo. A cor contrastante é visível nos mostradores do cronómetro do pacote Sport Chrono, equipado de série no GTS, e no conta-rotações digital, nos cintos de segurança, nas costuras dos bancos desportivos e tapetes, bem como na inscrição "GTS" nos bancos desportivos. Outros detalhes desportivos encontram-se nas inserções em carbono no painel de instrumentos, na consola central e nos revestimentos das portas.

---

## Sistema de informações e entretenimento, Connect, sistemas de assistência, equipamento

### **Mais conectividade, mais experiência digital**

No novo Porsche 911, inúmeras inovações digitais ligam ainda mais os ecossistemas digitais pessoais de smartphones e os automóveis. A integração da aplicação My Porsche no Apple CarPlay® permite que as funções do automóvel sejam controladas diretamente a partir do ecossistema do smartphone, por exemplo, com o assistente de voz Siri® ou através de mosaicos no CarPlay®. Isto permite-lhe mudar de estações de rádio, controlar o sistema de ar condicionado ou ajustar a iluminação ambiente. Além disso, a aplicação My Porsche e o Apple CarPlay® oferecem agora um design normalizado, incluindo uma representação visual do automóvel ligado. As funções do automóvel, como o ajuste do ar condicionado, dos bancos e do áudio, podem ser agrupadas em cenários predefinidos na aplicação My Porsche e ativadas manualmente ou através da Siri®. Estes cenários são sugeridos ativamente pelo automóvel em função da situação.

Uma novidade do 911 é uma base de carregamento sem fios para smartphones. O arrefecimento permite aumentar a potência de carregamento para 15 watts. A ligação entre o automóvel e o smartphone através da Porsche ID é agora ainda mais fácil: basta ler o código QR apresentado no PCM. Não é necessário introduzir a Porsche ID e a palavra-passe. Uma vez estabelecida a ligação, a conta pessoal está disponível em aplicações nativas diretamente no automóvel. Por exemplo, a música do Spotify® ou da Apple Music® pode ser transmitida a partir do PCM sem que o automóvel esteja ligado ao smartphone. Em alternativa ao Apple CarPlay®, o Android Auto® está disponível de série para espelhar o conteúdo do smartphone no PCM.

Uma nova funcionalidade do Porsche 911 é a possibilidade de transmitir vídeos no automóvel através do ecrã central do PCM. Para tal, foi disponibilizada a aplicação Screenhits®, que integra vários serviços de transmissão populares. A Screenhits® requer uma subscrição à parte, para a qual os clientes Porsche Connect recebem um vale de três anos com volume de dados. Por razões de segurança, a transmissão de vídeos no automóvel só está disponível no 911 quando este está estacionado. Na China, a transmissão de vídeos é disponibilizada através da aplicação Bilibili.

## **Tecnologia de assistência com funções avançadas**

As tecnologias de assistência avançadas no 911 aumentam a segurança, o conforto e a experiência de condução desportiva sem comprometer a performance. A Porsche reestruturou a oferta de assistência no novo 911. Várias opções que anteriormente tinham um custo adicional são agora disponibilizadas de série. Além disso, foram adicionadas novas funções.

A detecção de sinais de trânsito, anteriormente opcional, o assistente de manutenção na faixa e o assistente de alertas e travagem, incluindo proteção dos peões, vêm agora equipados de série, tal como o ParkAssist com câmara de marcha-atrás e o alerta de sonolência do condutor. O sistema opcional Porsche InnoDrive com Cruise Control adaptativo tem funções adicionais: regula a velocidade com base em dados de navegação, bem como em sensores de radar e de vídeo, ajustando-a de forma automática e previsível. Os limites de velocidade e a topologia da estrada, como curvas e inclinações, são tidos em consideração. O Porsche InnoDrive tem um alcance de até três quilómetros à frente e assegura uma condução harmoniosa e eficiente. A velocidade predefinida pode ser ajustada manualmente e anulada com o pedal do acelerador. Se a velocidade máxima atualmente permitida for ultrapassada, o assistente emite um aviso visual e acústico. Outra função adicional do Porsche InnoDrive é a manutenção ativa na faixa de rodagem, que alivia o trabalho do condutor entre os 0 e os 210 km/h através de intervenções contínuas na direção. Esta funcionalidade é particularmente útil em engarrafamentos, em trânsito lento e em viagens monótonas na autoestrada. A função pode ser ativada em estradas com bom piso e autoestradas.

Estão disponíveis outros sistemas de assistência opcionais para aumentar a segurança e o conforto. Estes incluem o assistente de mudança de faixa, que foi desenvolvido para incluir funções adicionais. Agora, alerta para tráfego cruzado quando se faz marcha-atrás abaixo dos seus limites de controlo (10 a 250 km/h). O aviso é dado visualmente, acusticamente e através de um solavanco. Foi complementado por um aviso de saída, que alerta para automóveis próximos quando a porta é aberta.

O ParkAssist de série, que inclui câmara de marcha-atrás, ajuda a estacionar. Para além disso, o Surround View com assistência ativa ao estacionamento está disponível como

opção. O sistema deteta automaticamente lugares de estacionamento adequados e assume a orientação longitudinal e transversal durante o estacionamento. A opção de estacionamento remoto com monitorização através do smartphone pode ser configurada através do Remote ParkAssist. Como opção, está disponível um assistente de visão noturna.

### **Equipamento melhorado**

A Porsche melhorou o equipamento de série do Porsche 911 e adicionou funções populares. Os faróis principais LED Matrix são fornecidos de série pela primeira vez no Porsche 911. Estes iluminam a estrada de forma seletiva e adaptam a luz ao tráfego e às condições da estrada. A iluminação é ainda mais precisa com os faróis principais LED Matrix HD opcionais. Estes representam o atual estado da técnica no que diz respeito a sistemas de iluminação.

Outra novidade no Porsche 911 é o sistema de qualidade do ar, que protege eficazmente os ocupantes de partículas e poluentes do ar exterior. Este sistema inclui de série o comprovado filtro de partículas e a nova função de recirculação de ar GPS. Deteta automaticamente a entrada em túneis e ativa atempadamente a recirculação do ar no automóvel. Tal protege os ocupantes dos odores e gases de escape. Opcionalmente, um sensor de partículas mede continuamente a poluição do ar no exterior e no interior do automóvel e comuta automaticamente para o ar de recirculação, se necessário. Além disso, o ar contaminado passa várias vezes através de um filtro. O ionizador opcional já é conhecido do modelo antecessor e limpa o ar de germes e poluentes. É particularmente benéfico para quem tem alergias.

Tal como anteriormente, estão disponíveis três sistemas de som para o Porsche 911. O automóvel desportivo está equipado de série com o Sound Package Plus com oito altifalantes e 150 watts de potência. O sistema de som BOSE® Surround com doze altifalantes, um subwoofer e 570 watts e o sistema premium Burmester® 3D High-End Surround Sound com 13 altifalantes, 915 watts e um subwoofer ativo de 300 watts estão disponíveis como opção.

Para além dos faróis principais LED Matrix, do pacote de assistência avançada e do pacote de design de iluminação, o aquecimento do volante e dos bancos está agora equipado de

série. Os espelhos retrovisores exteriores com rebatimento elétrico, um espelho interior de escurecimento automático com sensor de chuva integrado para a câmara de marcha-atrás e o ecrã curvo de 12,6 polegadas também vêm equipados de série. O mesmo se aplica ao interruptor de modo. Opcionalmente, está disponível o pacote Sport Chrono, que inclui a aplicação Track Precision, o indicador da temperatura dos pneus e o Launch Control. Também inclui um cronómetro analógico e um cronómetro digital. No Carrera GTS, isto faz parte do equipamento de série. O 911 Carrera GTS está também equipado de série com um revestimento interior Race-Tex.

---

## História do 911 Carrera GTS

### **De um automóvel desportivo elegante a tecnologia de ponta**

A história da abreviatura GTS (Gran Turismo Sport) na Porsche é tão antiga como a da sequência numérica 911: em 1963, ano de nascimento do 911, um automóvel desportivo da Porsche ostentava pela primeira vez estas três letras. No entanto, o Porsche 911 só ostenta a abreviatura GTS desde 2010. Pouco depois da grande atualização do modelo da geração 997, a Porsche introduziu o 911 Carrera GTS como um derivado adicional. Trata-se de um Carrera particularmente desportivo, mais adequado à utilização quotidiana do que os modelos GT3 e GT2 puristas, mas visivelmente mais definido do que as variantes tradicionais do Carrera.

Logo na sua estreia em 2010, o 911 Carrera GTS destacou-se pelos seus detalhes exclusivos. Estes incluem detalhes em preto na carroçaria, um spoiler dianteiro independente, estofos em Alcantara nos bancos desportivos, aro do volante, alavanca da caixa de velocidades e alavanca do travão de mão, chassis adaptativo, um motor boxer de 3,8 litros otimizado com um tubo de admissão especial, um regime de rotações aumentado de 7500 rpm e uma potência de 300 kW (408 cv). Além disso, foram introduzidos alguns detalhes anteriormente reservados para os modelos desportivos de topo RS. No 911 Carrera GTS, por exemplo, a Porsche combina a carroçaria 44 milímetros mais larga dos modelos de tração integral com a tração traseira de série e instala jantes RS Spyder de 19 polegadas em preto com bloqueio central. Além disso, o modelo, disponível na versão Coupé e Cabriolet, é um pacote atrativo em termos de preço: em 2010, o preço base era de 104 935 euros.

O sucesso internacional garantiu ao Carrera GTS um lugar permanente no portefólio do 911. A geração sucessora 991 também recebe um derivado GTS com qualidades comprovadas e ainda mais autónomo. Mais uma vez, o GTS posiciona-se no topo do portefólio Carrera, inicialmente com 430 cv, e, depois, com 450 cv. Os detalhes em preto, a carroçaria larga com dianteira independente, os bloqueios centrais nas rodas e o preço atrativo mantêm-se. As novas funcionalidades incluem faróis bi-xénon de série, o pacote Sport Chrono, também de série, afinação aerodinâmica personalizada para menor impulsão e um design de jantes da gama Turbo.

---

Com a mudança do modelo para a atual geração 992, a Porsche está a aperfeiçoar ainda mais o 911 Carrera GTS. O seu motor boxer de seis cilindros, agora com uma potência de 480 cv, tem um som ainda mais emocionante graças a um sistema de escape desportivo especialmente desenvolvido para o GTS e um isolamento interior reduzido. O Carrera GTS herda do 911 Turbo o sistema de travagem de alto desempenho e o esquema do chassis com molas auxiliares no eixo traseiro, que geram uma pré-tensão ideal em todas as situações de condução. Pela primeira vez, está disponível um pacote Lightweight: bacquets integrais leves, vidros leves, uma bateria leve e muitos outros detalhes reduzem o peso do automóvel em 25 kg, mediante pedido.

Em 2024, o 911 Carrera GTS assume um papel pioneiro na sua série de modelos e assume a liderança em termos tecnológicos. É o primeiro Porsche 911 com homologação para a estrada com um grupo propulsor híbrido de performance. É ainda mais ágil e mais rápido, mas o peso mantém-se praticamente inalterado apesar do enorme desenvolvimento tecnológico. Com o seu grupo propulsor inovador, destaca a sua posição especial no portefólio de 911 como uma interface particularmente atrativa entre a utilização quotidiana, a dinâmica de condução e a excelência tecnológica.