Os novos modelos 911 GTS

Dossier de imprensa

**Índice**

[Consumo de combustível e emissões 3](#_Toc80889617)

[Destaques](#_Toc80889618)

[Os novos modelos 911 GTS da Porsche 4](#_Toc80889619)

[A família de modelos 911 de sucesso cresce com mais cinco variantes de modelo](#_Toc80889620)

[Mais dinâmico do que nunca: os novos modelos GTS Porsche 911 7](#_Toc80889621)

[O design exterior](#_Toc80889622)

[Com vários destaques pretos 11](#_Toc80889623)

[O design interior](#_Toc80889624)

[Race-Tex preto e bancos desportivos Plus de série 12](#_Toc80889625)

[O conceito de visualização e operação](#_Toc80889626)

[PCM agora também com Android Auto 14](#_Toc80889627)

[Grupo propulsor](#_Toc80889628)

[Mais potente do que nunca 17](#_Toc80889629)

[O chassis](#_Toc80889630)

[Inúmeras características do 911 Turbo 20](#_Toc80889631)

[Pacote Lightweight](#_Toc80889632)

[Menos peso, menor impulsão, som não filtrado 23](#_Toc80889633)

[Sistemas de assistência e de conforto](#_Toc80889634)

[Mais seguro em deslocamentos diários 24](#_Toc80889635)

[A história](#_Toc80889636)

[Aspeto distinto e desempenho convincente 27](#_Toc80889637)

Consumo de combustível e emissões

**Modelos 911 GTS**

NEDC:

Consumo de combustível combinado 10,7-9,7 l/100 km; emissões de CO2 combinadas 243-221 g/km

WLTP:

Consumo de combustível combinado 11,4-10,4 l/100 km; emissões de CO2 combinadas 259-236 g/km

Os valores de consumo e de emissão especificados foram determinados pelos métodos de medição regulamentados por lei. Todos os veículos novos comercializados pela Porsche têm homologação de modelo WLTP, motivo pelo qual os valores NEDC especificados foram determinados a partir dos valores WLTP.

Para mais informações sobre o consumo oficial de combustível e as emissões oficiais específicas de CO2 dos novos automóveis de passageiros, consultar o documento "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Guia de consumo de combustível, emissões de CO2 e consumo de energia de novos automóveis de passageiros), disponível gratuitamente em todos os pontos de venda e junto do DAT (Deutsche Automobil Treuhand), Hellmuth-Hirth-Straße 1, 73760 Ostfildern, Alemanha.

Destaques

Os novos modelos 911 GTS da Porsche

* **Cinco modelos particularmente desportivos.**

Cerca de dois anos e meio após a introdução do tipo 992 no mercado, os desportivos modelos GTS vêm ampliar a gama do 911 de forma muito apelativa. Estão disponíveis cinco variantes:

* + 911 Carrera GTS com tração traseira, Coupé e Cabriolet
  + 911 Carrera 4 GTS com tração integral, Coupé e Cabriolet, e
  + 911 Targa 4 GTS com tração integral.
* **Mais potente e dinâmico do que nunca.**

O motor boxer turboalimentado de seis cilindros com três litros do novo 911 GTS proporciona uma potência de 353 kW (480 cv), mais 22 kW (30 cv) do que o antecessor e o atual 911 Carrera S. O binário máximo é de 570 Nm, um aumento de 20 Nm.

* **Chassis Performance com numerosas características conhecidas do 911 Turbo.**

O chassis derivado do chassis desportivo do 911 Turbo e afinado para o GTS satisfaz as mais elevadas expectativas de desempenho: Graças ao sistema de série Porsche Active Suspension Management (PASM), os amortecedores respondem a mudanças dinâmicas a uma velocidade estonteante.

* **Menos peso, menos impulsão com o pacote Lightweight.**

Pela primeira vez, está disponível um pacote Lightweight para os modelos[[1]](#endnote-1) Coupé 911 GTS. A redução de peso pode chegar aos 25 quilogramas. Dispõe ainda de otimizações de desempenho, através do eixo traseiro direcional de série nesta combinação de equipamentos, e de afinações aerodinâmicas adicionais. Os novos elementos direcionadores do ar na parte dianteira do piso do veículo reduzem a impulsão à frente. O comando do spoiler traseiro adaptativo foi correspondentemente adaptado.

* **Vários detalhes pretos no exterior.**

São típicos do 911 GTS os numerosos detalhes em preto ou escurecidos no exterior, entre eles a barra característica com a inscrição Targa do 911 Targa 4 GTS. Todos os 911 GTS dispõem do pacote Sport Design que contém acabamentos independentes para a dianteira e a traseira.

* **Race-Tex preto e bancos desportivos Plus de série no interior.**

Inúmeras áreas revestidas de Race-Tex sublinham o ambiente dinâmico e nobre. Poderá encontrar o material em microfibra, por exemplo, nas faixas centrais dos bancos e no aro do volante. O volante desportivo GT e o pacote Sport Chrono com seletor de modos, a aplicação Porsche Track Precision e um indicador da temperatura dos pneus são todos equipados de série. Os bancos desportivos Plus de série com ajuste elétrico de quatro vias asseguram o apoio lateral e o conforto.

* **Mais seguro nos deslocamentos diários com os sistemas de assistência e conforto.**

De série, o novo GTS 911 oferece uma gama de sistemas de assistência que tornam a condução e o estacionamento mais confortáveis e seguros, especialmente no trânsito quotidiano. O assistente de alertas e travagem suportado por câmara (série) reduz significativamente o risco de colisões com veículos, peões e ciclistas. O Cruise Control adaptativo opcional proporciona regulação automática da distância com função Stop-and-go e medidas de proteção reversíveis dos ocupantes. Com o equipamento opcional Remote Park Assist, é possível entrar e sair do estacionamento por controlo remoto através do Smartphone[[2]](#endnote-2), sem que o condutor esteja sentado ao volante.

* **O primeiro modelo GTS da Porsche é o 904 Carrera GTS de 1963.**

GTS significa Gran Turismo Sport. Uma abreviatura popular entre os condutores da Porsche: Entretanto, existe um GTS em quase todas as séries de modelos. A Porsche dirige-se, deste modo, a um grupo-alvo extremamente desportivo, mas que também pretende obter um elevado grau de aptidão para o dia-a-dia. O 904 Carrera GTS foi o primeiro Porsche a ter as três letras no nome. Foi lançado a 26 de novembro de 1963.

A família de modelos 911 de sucesso cresce com mais cinco variantes de modelo

Mais dinâmico do que nunca: os novos modelos GTS Porsche 911

Cerca de dois anos e meio após a introdução do tipo 992 no mercado, os desportivos modelos GTS vêm ampliar a gama do 911 de forma muito apelativa. Há doze anos, a Porsche apresentou, pela primeira vez, o 911 na sua variante GTS. Agora, assistimos ao lançamento da nova geração do popular modelo automóvel desportivo – mais potente, dinâmico e visualmente independente do que nunca. O motor boxer de seis cilindros debita 353 kW (480 cv). Isso corresponde a mais 22 kW (30 cv) do que o atual 911 Carrera S ou o 911 GTS anterior.

Com preços a partir dos 140 981 euros,[[3]](#endnote-3) à data de lançamento estarão disponíveis cinco variantes do modelo:

* 911 Carrera GTS com tração traseira, Coupé e Cabriolet
* 911 Carrera 4 GTS com tração integral, Coupé e Cabriolet, e
* 911 Targa 4 GTS com tração integral.

Uma transmissão de dupla embraiagem e oito velocidades da Porsche (PDK) ou uma caixa manual de sete velocidades, bem como um chassis específico do GTS com Porsche Active Suspension Management (PASM) e o travão de alto desempenho do 911 Turbo, asseguram uma transmissão de força impressionante. O pacote Lightweight, pela primeira vez disponível também para o GTS,[[4]](#endnote-4) permite melhorar ainda mais a dinâmica da condução. A redução de peso pode chegar aos 25 quilogramas.

Os elementos contrastantes em preto na carroçaria, bem como as áreas escurecidas dos faróis, caracterizam o aspeto desportivo e subtil dos novos membros da família 911. A cor preta é também a cor predominante no interior do veículo. Os inúmeros itens de revestimento em material de microfibras Race-Tex criam um ambiente que tem tanto de dinâmico quanto de nobre. A mais recente geração do Porsche Communication Management (PCM) traz muitas melhorias a nível de conforto de utilização e conectividade.

Tecnologia: chassis autónomo e sistema de escape desportivo específico

O motor boxer turboalimentado de seis cilindros com três litros do novo 911 GTS proporciona uma potência de 353 kW (480 cv). O binário máximo é de 570 Nm, mais 20 Nm que o seu antecessor. O 911 Carrera 4 GTS Coupé, com transmissão de dupla embraiagem e oito velocidades da Porsche (PDK), precisa de apenas 3,3 segundos para acelerar dos 0 aos 100 km/h. Isto significa que é três décimos de segundo mais rápido que o seu antecessor. Como alternativa à PDK, está disponível uma caixa manual de sete velocidades com relações particularmente curtas para todos os modelos 911 GTS.

O chassis derivado do 911 Turbo e afinado para o 911 GTS satisfaz as mais elevadas expectativas de desempenho: Graças ao sistema de série Porsche Active Suspension Management (PASM), os amortecedores respondem a mudanças dinâmicas a uma velocidade estonteante. No Coupé e no Cabriolet, o PASM é combinado de série com o chassis desportivo e rebaixado dez milímetros. O conceito das molas auxiliares no eixo traseiro também vem dos modelos Turbo: são elas que fazem com que as molas principais fiquem sob tensão em todas as condições de condução. O curso da suspensão permanece inalterado. O 911 Targa 4 GTS está equipado com o chassis do 911 Targa 4S.

Os engenheiros também adequaram o poder de desaceleração ao aumento do desempenho do 911 GTS, adotando o travão de alto desempenho do 911 Turbo. As jantes de liga leve de 20 polegadas (à frente) e 21 polegadas (atrás), em preto e com bloqueio central, provêm do 911 Turbo S. O sistema de escape desportivo de série proporciona uma experiência sonora ainda mais emocionante graças à sua afinação específica para o GTS juntamente com a supressão de uma parte do isolamento interior.

Exterior: numerosos destaques em preto acetinado brilhante ou de alto brilho

São típicos do 911 GTS os numerosos detalhes em preto ou escurecidos no exterior, entre eles a barra característica com a inscrição Targa do 911 Targa 4 GTS. Apresenta também outros elementos pintados em preto acetinado brilhante como a aba do spoiler dianteiro, as jantes de liga leve com bloqueio central, as inscrições GTS nas portas e na traseira, bem como as lamelas da grelha da tampa traseira. Os dois remates das ponteiras do sistema de escape desportivo são cromados a preto. Como opção, pode também selecionar um pacote de exterior, no qual os detalhes da carroçaria e outras zonas têm acabamento em preto de alto brilho.

Por princípio, todos os modelos 911 GTS estão equipados de série com o pacote Sport Design, com acabamentos independentes para a dianteira e traseira. Os faróis principais LED equipados de série com Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus) têm o aro e a parte envolvente das luzes de condução diurna escurecidos. Na traseira, são utilizadas luzes independentes.

Pacote Lightweight: menos peso, menor impulsão

O pacote Lightweight, pela primeira vez disponível também para o GTS,2 permite melhorar ainda mais a dinâmica da condução. A redução de peso pode chegar aos 25 quilogramas graças às bacquets integrais leves de plástico reforçado com fibra de carbono (PRFC), aos vidros traseiros, frontais e laterais leves e à bateria leve. Além disso, foi também removido o sistema de bancos traseiros. Dispõe ainda de otimizações de desempenho, através do eixo traseiro direcional de série nesta combinação de equipamentos, e de afinações aerodinâmicas adicionais. Os novos elementos direcionadores do ar na parte dianteira do piso do veículo reduzem a impulsão à frente. O comando do spoiler traseiro adaptativo foi correspondentemente adaptado.

Interior: Race-Tex preto e bancos desportivos Plus de série

Os destaques desportivos dos modelos GTS permanecem no habitáculo – tanto a nível funcional como visual: A alavanca das mudanças da caixa manual de sete velocidades opcional foi encurtada em dez milímetros. Isto permite a obtenção de passagens de caixa rápidas com um movimento mínimo do pulso. O volante desportivo GT e o pacote Sport Chrono com seletor de modos, a aplicação Porsche Track Precision e um indicador da temperatura dos pneus estão todos de série a bordo. Os bancos desportivos Plus de série com ajuste elétrico de quatro vias asseguram o apoio lateral e o conforto. O isolamento no habitáculo foi reduzido, o que resulta numa melhoria da emocionante sensação acústica da condução.

Inúmeras áreas revestidas de Race-Tex sublinham o ambiente dinâmico e nobre. O material de microfibras pode ser encontrado nas faixas centrais dos bancos, na parte exterior do volante, nos manípulos e apoios de braços dos revestimentos das portas, na tampa do compartimento de arrumos e na alavanca seletora. No pacote de interior GTS, as costuras decorativas podem ser, opcionalmente, em Vermelho Carmim ou Bege Giz. Os cintos de segurança, a inscrição GTS bordada nos encostos de cabeça, os mostradores do conta-rotações e o cronómetro Sport Chrono também apresentam a respetiva cor contrastante. No pacote de interior GTS, as inserções decorativas no tablier, a consola central e os revestimentos das portas são fabricados em carbono (mate).

Novo conceito de visualização e operação: agora também com o Android Auto

As funções adicionais e a utilização altamente simplificada e mais intuitiva caracterizam a nova geração do Porsche Communication Management (PCM). As áreas táteis no menu multimédia foram ampliadas. Como novidade, apresenta também a possibilidade de reorganizar a disposição dos mosaicos no ecrã inicial. O assistente de voz melhorado reconhece a voz natural e é ativado através das palavras “Hey Porsche”.

Além disso, os utilizadores dos sistemas iOS e Android também desfrutam de conectividade total: Com o Apple Car Play® e agora também com o Android Auto, é possível utilizar as funções dos telemóveis correspondentes sem restrições nos novos modelos Porsche 911 GTS.

O design exterior

Com vários destaques pretos

Os novos modelos GTS 911 combinam o visual moderno da atual geração do 992 com um visual independente e particularmente desportivo.

São típicos do 911 GTS os numerosos detalhes em preto ou escurecidos no exterior, entre eles a barra característica com a inscrição Targa do 911 Targa 4 GTS. Apresenta também outros elementos pintados em preto acetinado brilhante como a aba do spoiler dianteiro, as jantes de liga leve com bloqueio central, as inscrições GTS nas portas e na traseira, bem como as lamelas da grelha da tampa traseira. Os dois remates das ponteiras do sistema de escape desportivo são cromados a preto. Como opção, é, pela primeira vez, possível selecionar um pacote de exterior. Os detalhes mencionados são fabricados em preto de alto brilho, tal como acontece com os retrovisores das portas e as embaladeiras.

Por princípio, todos os modelos 911 GTS estão equipados de série com o pacote Sport Design, com acabamentos independentes para a dianteira e traseira. Os faróis principais LED equipados de série com Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus) têm o aro e a parte envolvente das luzes de condução diurna escurecidos. Na traseira, são utilizadas luzes independentes.

Estão disponíveis quatro pinturas simples, sete cores metalizadas e cinco cores especiais. Os clientes do Cabriolet podem escolher entre quatro cores para a capota.

O design interior

Race-Tex preto e bancos desportivos Plus de série

Os destaques desportivos dos modelos GTS permanecem no habitáculo – tanto a nível funcional como visual: A alavanca das mudanças da caixa manual de sete velocidades opcional foi encurtada em dez milímetros. Isto permite a obtenção de passagens de caixa rápidas com um movimento mínimo do pulso. Os clientes que optarem pela transmissão de dupla embraiagem Porsche (PDK) equipada de série podem receber uma alavanca seletora fresada de alumínio em preto acetinado brilhante.

Os frisos decorativos pretos do painel de comando, os painéis da consola central e os painéis das portas têm acabamentos em alumínio anodizado escovado preto. Estão disponíveis outros frisos decorativos exclusivos mediante pedido.

O isolamento no habitáculo foi reduzido, o que resulta numa melhoria da emocionante sensação acústica da condução. Inúmeras áreas revestidas de Race-Tex sublinham o ambiente dinâmico e nobre. O material de microfibras pode ser encontrado nas faixas centrais dos bancos, na parte exterior do volante, nos manípulos e apoios de braços dos revestimentos das portas, na tampa do compartimento de arrumos e na alavanca seletora. Os encostos de cabeça são adornados com uma inscrição GTS preta bordada.

O volante desportivo GT e o pacote Sport Chrono com seletor de modos, a aplicação Porsche Track Precision e um indicador da temperatura dos pneus estão todos de série a bordo.

Orientados para o conforto ou para o automobilismo: os bancos

Os bancos desportivos Plus de série com ajuste elétrico de quatro vias asseguram o apoio lateral e o conforto. As partes traseiras dos encostos são pintadas em prateado escuro.

Os bacquets integrais do pacote Lightweight são ainda mais desportivos. Estes estão também disponíveis como opções individuais para o 911 GTS Coupé caso o cliente não opte pelo sistema de bancos traseiros. Estes bancos fabricados em plástico reforçado com fibra de carbono (CFRP) leve numa construção visível em carbono apostam na semelhança com o automobilismo. A sua faixa central é fabricada em Race-Tex perfurado preto.

Como alternativa ao banco de série, o banco de 14 posições é mais orientado para o conforto: Mediante solicitação, o 911 GTS pode também ser equipado com bancos desportivos totalmente elétricos (14 posições de ajuste elétrico) ou com o banco desportivo adaptável Plus, com ajuste elétrico de 18 posições. Ambas as variantes de bancos têm uma função de memória. Esta permite programar a posição do banco do condutor e da coluna da direção, bem como de ambos os retrovisores das portas.

Dinâmica de alto contraste: o pacote de interior do GTS

Poderá obter um veículo ainda mais desportivo com o pacote de interior GTS. Neste as costuras decorativas podem ser, opcionalmente, em Vermelho Carmim ou Bege Giz. Os cintos de segurança, a inscrição GTS bordada nos encostos de cabeça, os mostradores do conta-rotações e o cronómetro Sport Chrono também apresentam a respetiva cor contrastante.

No pacote de interior GTS, as inserções decorativas no tablier, a consola central e os revestimentos das portas são fabricados em carbono (mate). O Race-Tex é também utilizado para a parte inferior do painel de instrumentos, incluindo a tampa do porta-luvas e do retrovisor da porta.

O pacote inclui ainda tapetes pretos emoldurados por uma costura em cor contrastante (Vermelho Carmim ou Bege Giz). A inscrição Porsche apresenta também esta cor contrastante.

O conceito de visualização e operação

PCM agora também com Android Auto

O novo GTS 911 será fornecido desde o lançamento, a partir da versão de 2021, com a sexta geração do sistema Porsche Communication Management (PCM). As principais inovações incluem a integração profunda dos serviços de streaming Apple Music e Apple Podcasts. O Android Auto será também integrado pela primeira vez. O assistente de voz Voice Pilot passará agora a entender também instruções em linguagem natural. O sistema de navegação calcula com maior rapidez e apresenta as suas informações com maior clareza.

Agora também com a flexibilidade de utilização do Android Auto

O Android Auto está integrado no PCM 6.0: Para além dos iPhones da Apple, também os Smartphones com sistema operativo Android da Google podem agora ser integrados no sistema de Infotainment. Isto acontece automaticamente assim que conectar o telemóvel com o cabo USB ao 911 GTS: As funções do telefone e as aplicações para Smartphones que não prejudiquem a segurança de condução poderão então ser controladas pelo PCM.

Integração mais profunda de Apple Podcasts e Apple Music

Através de uma ligação à internet a bordo, gratuita durante três anos, os subscritores do serviço Apple Music podem ouvir mais de 75 milhões de faixas de música e transmitir milhares de Playlists. Além disso, têm acesso a todos os artistas e locutores que transmitam os seus programas através das estações de rádio de livestream globais Apple Music 1, Apple Music Hits e Apple Music Country. Os condutores Porsche têm também acesso a mais de 1,5 milhões de transmissões da principal plataforma de podcasts do mundo, a Appel Podcasts. Basta associar a respetiva ID Apple ao veículo. Para poder utilizar a aplicação Apple Podcasts ou Apple Music, o Smartphone não tem de estar no interior do veículo.

Graças ao PCM 6.0, o Porsche 911 GTS também tem suporte para Apple CarPlay sem-fios. Esta é uma forma de os clientes poderem conectar sem-fios o seu iPhone ao veículo. Basta tocar no ecrã tátil ou usar o sistema de comando por voz Siri para obter descrições de rotas considerando o estado do trânsito, telefonar, enviar e receber mensagens, bem como reproduzir músicas e podcasts.

Voice Pilot mais humano

Em vez de utilizar comandos pré-atribuídos, no 911 GTS basta dizer "Hey Porsche" e terá acesso a instruções em linguagem natural. Dois exemplos: A frase "Preciso de gasolina" faz com que o sistema de navegação encontre uma rota para o próximo posto de combustível, enquanto uma formulação do tipo "Tenho frio" resulta automaticamente num aumento da temperatura no habitáculo. O Voice Pilot está sempre online, o que lhe permite aprender constantemente novas formulações: Isto faz com que o sistema seja cada vez melhor.

Sistema de navegação agora mais eficaz

A nova arquitetura de hardware e software permite que o sistema de navegação execute cálculos ainda mais rápidos, tendo em consideração informações de tráfego em tempo real. A vista de mapa está organizada de forma mais clara. Consoante as condições de trânsito, as estradas são apresentadas em cores diferentes. O monitor de rota permite aceder mais rapidamente a todas as informações relevantes. Além disso, o sistema de navegação apresenta as informações de trânsito com bastante precisão.

Homem e máquina comunicam de forma mais intensa

O PCM 6.0 disponibiliza também novas funcionalidades digitais: Por exemplo, o manual de instruções digital interativo "É bom saber – Instruções" está integrado no sistema, as entradas do calendário do smartphone são apresentadas no ecrã tátil através da aplicação Porsche Connect e, quando a ligação Bluetooth entre o carro e o Smartphone está ativa, os condutores Porsche podem também participar em conferências telefónicas através do serviço de calendário. O software do PCM pode ser atualizado através da tecnologia over-the-air.

Grupo propulsor

Mais potente do que nunca

O motor boxer turboalimentado de seis cilindros com três litros do novo 911 GTS proporciona uma potência de 353 kW (480 cv), mais 22 kW (30 cv) do que o antecessor e o atual 911 Carrera S. O binário máximo é de 570 Nm, um aumento de 20 Nm. O 911 Carrera 4 GTS Coupé, com transmissão de dupla embraiagem e oito velocidades da Porsche (PDK), precisa de apenas 3,3 segundos para acelerar dos 0 aos 100 km/h. Isto significa que é três décimos de segundo mais rápido que o seu antecessor. Resumidamente, a nova geração 911 GTS é mais potente e dinâmica do que nunca.

Motor de alta tecnologia orientado para a performance

Tal como acontece com os restantes modelos, no interior do 911 GTS trabalha também um exemplar da mais recente geração do boxer de seis cilindros. Estas são as caraterísticas mais importantes do motor de alta tecnologia concebido para desempenho, capacidade de resposta e eficiência:

* dois turbocompressores simétricos. As rodas do compressor e da turbina estão dispostas numa posição simétrica ao motor e, por conseguinte, rodam em direções opostas.
* válvulas wastegate controladas eletricamente. Graças à regulação com motores de passo, é possível regular a pressão de sobrealimentação de forma particularmente rápida e precisa. A pressão máxima de sobrealimentação no 911 GTS é de cerca de 1,3 bar.
* dois radiadores do ar de sobrealimentação. Situados sobre o motor, sob a grelha da tampa traseira.
* válvulas de injeção piezo. Graças aos processos de abertura e fecho extremamente rápidos, a quantidade de injeção pode ser dividida em até cinco injeções por ciclo de trabalho. Graças ao elevado nível de pressão do sistema de até 200 bar, o combustível é distribuído em gotas particularmente finas na câmara de combustão.
* controlo variável das válvulas VarioCam-Plus. Em funcionamento com carga parcial, as duas válvulas adjacentes de um cilindro abrem com cursos diferentes. Este curso assimétrico da válvula traz vantagens na preparação da mistura e reduz o consumo e as emissões. Ao alternar para curso máximo, quando é solicitada uma maior potência do motor, ambas as válvulas de admissão de um cilindro são abertas com cursos paralelos.
* compressão de 10,2:1. Esta elevada relação para um motor carregado resulta num aumento notável da potência e numa boa resposta do motor.
* volante bimassa reforçado (ZMS), adaptado ao binário mais elevado do motor 911 GTS.

Passagens de caixa vigorosas com a alavanca das mudanças mais curta

A transmissão de dupla embraiagem e oito velocidades (PDK) foi recentemente desenvolvida para a atual geração 911. Em comparação com o anterior PDK, proporciona um processo de transmissão mais harmonioso. Para aumentar a eficiência, dispõe de uma bomba de óleo que regula a pressão do óleo necessária para os processos de comutação e acoplamento, de acordo com os requisitos. Em combinação com a utilização de óleos de menor fricção e mais desenvolvidos, isto permite reduzir as perdas de potência na transmissão.

Como alternativa à PDK, está disponível uma caixa manual de sete velocidades com relações particularmente curtas para todos os modelos 911 GTS. A alavanca das mudanças é dez milímetros mais curta do que em outros modelos 911, o que facilita particularmente a aderência e aumenta o prazer de condução ao mudar de velocidade manualmente.

Experiência sonora emocionante

O sistema de escape desportivo de série proporciona uma experiência sonora ainda mais emocionante graças à sua afinação específica para o GTS juntamente com a supressão de uma parte do isolamento interior. No sistema de escape de dois fluidos, existem válvulas dos gases de escape controladas por mapa de curvas características do motor e totalmente ajustáveis. A regulação permite um débito ideal da potência, bem como um som emocionante. As válvulas são acionadas eletricamente através de motores de passo. Este sistema pode também ser utilizado para definir posições intermédias.

Pacote Sport Chrono com botão Sport Response

O 911 GTS vem equipado de série com o pacote Sport Chrono, que pode ser utilizado para aumentar ainda mais a performance e o prazer de condução. O volante desportivo GT tem um botão Sport Response no centro do seletor de modos. Este botão permite ao condutor do GTS alterar a resposta do motor e da transmissão para o desempenho máximo durante 20 segundos. Os modos de condução são selecionados através do interrutor de modo no volante; o modo ativo é apresentado no painel de instrumentos.

O pacote Sport Chrono inclui outros componentes como rolamentos do motor dinâmicos, o modo PSM Sport comutável em separado no Porsche Stability Management, bem como o cronómetro e a aplicação Porsche Track Precision.

A função de aceleração intermédia na caixa manual, que está por predefinição associada ao modo desportivo, pode agora ser desligada, se necessário.

O chassis

Inúmeras características do 911 Turbo

O chassis derivado do chassis desportivo do 911 Turbo e afinado para o 911 GTS satisfaz as mais elevadas expectativas de desempenho: Graças ao sistema de série Porsche Active Suspension Management (PASM), os amortecedores respondem a mudanças dinâmicas a uma velocidade estonteante. O PASM da última geração é utilizado como equipamento de série. Tanto no nível de pressão como no nível de tração, em comparação com o sistema atual, o sistema proporciona um amortecimento significativamente mais suave e, consequentemente, maior conforto. Ao mesmo tempo, o novo PASM permite uma ação mais rígida do amortecedor, o que traz enormes vantagens ao comportamento dinâmico no que diz respeito à aderência à estrada, à resposta da direção e à velocidade em curva.

O Coupé e o Cabriolet são equipados de série com o chassis desportivo com um rebaixamento de dez milímetros. O conceito das molas auxiliares aplicado ao eixo traseiro é proveniente dos modelos Turbo: Desta forma, as molas principais são colocadas sob tensão em todas as condições de condução e o curso da suspensão permanece inalterado. No Targa é utilizado o chassi PASM sem rebaixamento.

O comportamento da direção e a tração tiram partido do Porsche Torque Vectoring (PTV). Este sistema complementa o Porsche Stability Management (PSM) e opera com intervenções orientadas nos travões das rodas traseiras. Consoante o equipamento, o 911 GTS apresenta duas variantes:

* Em conjugação com a transmissão de dupla embraiagem e oito velocidades (PDK) de série, é também utilizado o PTV Plus com bloqueio do diferencial traseiro com fator de bloqueio assimétrico, controlado eletronicamente. Durante a aceleração à saída das curvas, o bloqueio direcionado do diferencial proporciona um aumento de tração percetível.
* O 911 GTS com caixa manual de sete velocidades opcional tem uma função de aceleração intermédia e PTV com bloqueio cruzado mecânico.

Os engenheiros também adequaram o poder de desaceleração ao aumento do desempenho do 911 GTS. Este depende do freio de ferro fundido cinzento de alto desempenho do 911 Turbo. Os componentes de alta qualidade dos travões incluem pinças fixas monobloco em alumínio com seis êmbolos cada no eixo dianteiro, e pinças fixas com quatro êmbolos cada no eixo traseiro. Dimensões dos discos de travão em ferro fundido cinzento:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Travão de série** | **Eixo dianteiro** | **Eixo traseiro** |
| Diâmetro (milímetros) | 408 | 380 |
| Espessura (milímetros) | 36 | 30 |

As jantes de liga leve de 20 polegadas (à frente) e 21 polegadas (atrás), em preto e com bloqueio central, são provenientes do 911 Turbo S. Mediante pedido podem também ser fornecidas jantes que podem ser montadas com parafusos de roda convencionais.

O grande número de opções permite personalizar o chassis tanto em termos estéticos como técnicos:

As **pinças de travão** vêm pintadas de série em vermelho, no entanto pode também optar pela opção em preto de alto brilho, disponível mediante pedido.

O sistema de travagem **Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)** assegura a desaceleração no eixo dianteiro com pinças de travão de seis êmbolos e discos de travão com um diâmetro de 410 milímetros. No eixo traseiro do sistema de travagem de cerâmica são instaladas pinças de travão com quatro êmbolos e discos de travão de 390 milímetros. Vantagens mais significativas do sistema PCCB: capacidade de resposta mais rápida em piso seco, estabilidade bastante elevada em casos de fadiga de travagem e muito menos peso.

Com a estabilização das oscilações da carroçaria ativa (**Porsche Dynamic Chassis Control, PDCC**) pode aumentar ainda mais a estabilidade em curva. Em pisos irregulares, o conforto de condução é melhorado, permitindo que o PDCC assuma a pressão adequada dos cilindros. Isto permite reduzir as flutuações de carga sobre as rodas e, por sua vez, aumentar o desempenho de condução. O sistema utiliza cilindros hidráulicos de ajuste ativo posicionados diretamente nas suspensões das rodas. O enchimento regulado eletronicamente dos cilindros hidráulicos com óleo altera o curso dos cilindros e o respetivo estabilizador é sujeito a uma pré-carga maior ou menor conforme a necessidade. O comando inteligente do sistema PDCC é capaz de controlar os atuadores hidráulicos separadamente, consoante a situação de condução. Esta ação tem influência sobre a resposta da direção e melhora a estabilização do veículo.

A **função de elevação do eixo dianteiro** permite aumentar a altura ao solo na dianteira em aproximadamente 40 milímetros. O aumento do ângulo de talude e da altura ao solo no eixo dianteiro criado pelo sistema de elevação eletrohidráulico facilita, por exemplo, a entrada em garagens e parques de estacionamento e pode evitar que o piso inferior do veículo assente em lombas de abrandamento.

Maior agilidade em curvas, maior estabilidade ao mudar de faixa a alta velocidade e melhor manuseamento no trânsito citadino: As vantagens do **eixo traseiro direcional** são muitas. Até aprox. 50 km/h, o sistema vira as rodas traseiras no sentido oposto ao movimento de direção das rodas dianteiras. Isso permite reduzir o raio de viragem de 11,2 para 10,9 metros. A partir dos 80 km/h, a direção ocorre no mesmo sentido. Isso resulta num aumento da estabilidade de condução. A criação mais rápida de forças laterais no eixo traseiro permite iniciar a mudança de direção de forma mais espontânea e harmoniosa.

A **direção assistida Plus** opcional proporciona um conforto adicional. A altas velocidades, a direção torna-se cada vez mais pesada e proporciona um excelente feedback sobre as condições de condução, aceleração lateral e superfície do piso. A baixa velocidade, o sistema alivia a força da direção. Esta função facilita as manobras e o estacionamento.

Pacote Lightweight

Menos peso, menor impulsão, som não filtrado

Pela primeira vez, está disponível um pacote Lightweight para os modelos[[5]](#endnote-5) Coupé 911 GTS. A redução de peso pode chegar aos 25 quilogramas. Isto permite melhorar ainda mais a dinâmica de condução. O pacote contém bacquets integrais leves de plástico reforçado com fibra de carbono (PRFC)[[6]](#endnote-6), vidros traseiros, frontais e laterais leves e uma bateria leve. A bateria de fosfato de ferro e lítio tem uma vida útil 2,5 vezes superior à de uma bateria de chumbo convencional equiparável, mas pesa menos 12,75 quilogramas, isto é, cerca de um terço menos. Outros itens suprimidos são o sistema de bancos traseiros e os tapetes na traseira.

Dispõe ainda de otimizações de desempenho, através do eixo traseiro direcional de série nesta combinação de equipamentos, e de afinações aerodinâmicas adicionais. Os novos elementos direcionadores do ar na parte dianteira do piso do veículo reduzem a impulsão à frente. O comando do spoiler traseiro adaptativo foi reprogramado. Na posição Performance, a respetiva inclinação é quatro graus mais acentuada, o que aumenta a força descendente.

Em comparação com o 911 GTS sem pacote Lightweight, o isolamento no habitáculo foi novamente reduzido. Isso não melhora apenas a relação peso/potência: a experiência sonora torna-se ainda mais intensa e emocionante.

Sistemas de assistência e de conforto

Mais seguro em deslocamentos diários

De série, o novo GTS 911 oferece uma gama de sistemas de assistência que tornam a condução mais confortável e segura, especialmente no trânsito quotidiano. Isto inclui a tecnologia de iluminação: O 911 GTS vem equipado de fábrica com faróis LED. O Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus) é combinado de série com várias funções de iluminação inteligente. Os máximos dinâmicos, por exemplo, ajustam o alcance dos faróis de forma progressiva e variável para se adaptarem ao trânsito em frente e na direção oposta.

Os faróis principais de matriz LED opcionais recorrem a 84 LED por farol com lentes a montante, bem como ao LED de alta corrente dos faróis de máximos adicionais.

Sistemas de assistência com opções de expansão

O assistente de alertas e travagem suportado por câmara (série) reduz significativamente o risco de colisões com veículos, peões e ciclistas. Numa primeira fase, o sistema avisa o condutor com avisos visuais e acústicos. Na segunda fase, é aplicada uma pressão de travagem em caso de maior perigo. Se o condutor travar, tal ação pode ser reforçada até à travagem de emergência. Caso o condutor não reaja, é iniciada a travagem de emergência automática para atenuar as consequências de uma colisão.

O Cruise Control adaptativo disponível como opção aumenta consideravelmente o âmbito funcional dos sistemas de assistência. O pacote inclui uma regulação automática da distância com função Stop-and-go e medidas reversíveis de proteção dos ocupantes. Utilizando o sensor do radar e a câmara, o sistema monitoriza e ajusta automaticamente a distância em relação aos veículos à frente. Além disso, deteta também os veículos que cruzem as faixas de rodagem adjacentes. Se necessário, o sistema trava até parar seguindo o movimento do veículo à sua frente. Sempre que possível, este utiliza também a função “Velejar” para reduzir o consumo. Especialmente em condições de trânsito difíceis, o sistema proporciona um maior conforto de condução.

Graças à função Stop-and-go, o 911 GTS é capaz de voltar a arrancar automaticamente após uma travagem até parar. Se o veículo estiver parado durante mais de 15 segundos, basta tocar brevemente no pedal do acelerador ou usar o interruptor da coluna da direção para retomar a condução. Se ocorrer uma situação de travagem de emergência, os vidros laterais e o teto de abrir/deslizante são fechados automaticamente. Além disso, os tensores reversíveis dos cintos do condutor e do passageiro dianteiro são ativados.

Assistente de manutenção na faixa com deteção de sinais de trânsito

Sair de uma faixa inadvertidamente é perigoso. O assistente de manutenção na faixa opcional funciona com base na câmara e responde com um impulso na direção quando sai da faixa sem acionar o indicador de mudança de direção. Além disso, poderá ser ativado um aviso acústico adicional no PCM (Porsche Communication Management). O sistema está ativo entre os 65 e os 250 km/h.

O assistente de manutenção na faixa funciona em combinação com a deteção de sinais de trânsito. Este último utiliza a mesma câmara e reconhece obrigações permanentes e temporárias de velocidade, bem como proibições de ultrapassagem e obrigações indiretas, tais como sinais de identificação de localidade. A deteção de sinais de trânsito depende da situação e utiliza outros sistemas do veículo. Por exemplo, utiliza o sensor de chuva para ter em conta a humidade e apresenta os limites de velocidade em função das condições climatéricas. Ao conduzir em estradas regionais desconhecidas e sinuosas, o sistema também fornece, antes de curvas apertadas, uma indicação dependente da direção no visor do condutor.

O pacote opcional RemotePark Assist inclui o assistente de mudança de faixa. Este utiliza um sensor de radar para detetar a distância e a velocidade do tráfego subsequente nas faixas vizinhas. Se o sistema considerar que a velocidade e a distância ao seu próprio veículo são perigosas para uma mudança de faixa, é apresentado um aviso visual no retrovisor da porta do lado esquerdo ou direito. O sistema deteta veículos até uma distância de 80 metros e está ativo entre 15 e 250 km/h.

Estacionamento também por comando remoto

Os sistemas de assistência simplificam a realização de manobras e o estacionamento com o novo 911 GTS. O sistema de assistência ao estacionamento padrão na dianteira e na traseira ajuda o condutor com avisos visuais e acústicos. Tecnicamente, este sistema utiliza sensores ultrassónicos na dianteira e na traseira do veículo. O 911 GTS Targa e o 911 GTS Cabriolet também estão equipados de série com uma câmara de marcha-atrás. Esta está disponível como opção para o Coupé. A imagem da câmara a cores com guias e distâncias dinâmicas ajuda o condutor a calcular a distância aos outros veículos e obstáculos.

Com o equipamento opcional Remote Park Assist, é possível entrar e sair do estacionamento por controlo remoto através do Smartphone[[7]](#endnote-7), sem que o condutor esteja sentado ao volante. O comando automático é possível em lugares de estacionamento longitudinais e transversais e em garagens. O sistema deteta automaticamente os lugares de estacionamento e mede-os com a ajuda dos sensores ultrassónicos e da câmara. Se o espaço for suficiente, o condutor pode iniciar o processo de estacionamento através da aplicação Porsche Connect e, em seguida, sair. Este monitorizará continuamente o processo de estacionamento, premindo continuamente um botão na interface da aplicação do Smartphone. O suporte de estacionamento ativo controla automaticamente a direção, a marcha em frente, a marcha-atrás e a travagem do veículo. Quando soltar o botão, o 911 GTS para imediatamente a manobra de estacionamento.

A história

Aspeto distinto e desempenho convincente

GTS significa Gran Turismo Sport. Uma abreviatura popular entre os condutores da Porsche: Entretanto, existe um GTS em quase todas as séries de modelos. A Porsche dirige-se, deste modo, a um grupo-alvo extremamente desportivo e apreciador de uma experiência de condução particularmente emocionante, mas que também pretende obter um elevado grau de aptidão para o dia-a-dia. O design é outro fator importante para estes clientes.

O vencedor de Targa-Florio de 1964 dá início à tradição GTS na Porsche. Abaixo pode encontrar uma visão geral dos três modelos históricos mais importantes, bem como da gama atual na Porsche.

O ancestral: 904 Carrera GTS (1963)

O 904 Carrera GTS é o primeiro Porsche a ter as três letras no seu nome. Ferdinand Alexander Porsche projeta o Coupé de motor médio com a máxima "Qualquer Porsche destina-se a correr" na estrada e na pista de corrida. O Dois Lugares comemora a sua estreia no Solitude em Estugarda, a 26 de novembro de 1963. É o primeiro carro desportivo de Zuffenhausen a ter uma carroçaria de plástico. Foram produzidas 106 exemplares. O Barão Antonio Pucci e Colin Davis alcançaram o maior sucesso de corridas em 1964, com a vitória no Targa Florio, na Sicília.

O desportivo: 924 Carrera GTS (1981)

Com os modelos Carrera da série 924, a Porsche demonstra que o conceito Transaxle tem também lugar no automobilismo. Com um preço de 110 000 Marcos (equivalente a cerca de 56 200 Euros), o 924 Carrera GTS de 1981 é o Porsche mais caro de sempre. A respetiva base vem do 924 Turbo (tipo 931). Em junho de 1980 aparece o mais avançado e potente 924 Carrera GT (tipo 937) de 154 kW (210 cv), que é homologado para o grupo de automobilismo 4. O 924 Carrera GTS (tipo 939) é o nível seguinte. O GTS normal apresenta 177 kW (240 cv) e a variante Clubsport apresenta 202 kW (275 cv). No GTR exclusivamente concebido para corridas, a potência é de 276 kW (375 cv). Com uma potente variante para rali com 206 kW (280 cv), Walter Röhrl faz furor no Campeonato Alemão de 1981. A quantidade total permanece baixa: Entre fevereiro e abril desse ano, foram construídos 50 veículos 924 Carrera GTS com volante à esquerda, pintados exclusivamente em vermelho-indiano. Incluindo todos os protótipos, foram produzidos 59 carros.

Dinâmico Allrounder: 928 GTS (1992)

O posicionamento atual dos modelos GTS como todo-poderosos desportivos começa com o 928 GTS. O GTS, o mais recente desenvolvimento desta série de modelos Transaxle, tem guarda-lamas traseiros alargados, uma faixa luminosa vermelha na traseira, uma asa traseira pintada à cor do veículo, espelhos exteriores com design Cup e jantes de 17 polegadas Cup de série. O motor V8 de 5,4 litros produz 257 kW (350 cv).

Era moderna: atualmente existem GTS em cinco gamas de modelos

Em 2007, o Cayenne GTS foi o primeiro Porsche da era moderna com a abreviatura na designação do modelo. Seguiu-se, em 2009, o 997 II Carrera GTS. Para além dos valores de desempenho – 300 kW (408 cv) e um binário de 420 Nm – as alterações no exterior também sublinham o requisito de desempenho. Este GTS distingue-se de outros modelos 911, entre outras coisas, pela sua secção dianteira e traseira diferenciada, as rodas de bloqueio central de série, bem como as otimizações aerodinâmicas e de rebaixamento. As peças destacadas a preto no exterior constituem ainda hoje uma característica distintiva dos derivados do GTS.

1. Deverá estar disponível a partir de novembro de 2021 [↑](#endnote-ref-1)
2. Compatível com Apple iPhone a partir do iPhone 7 e a partir do iOS 13 [↑](#endnote-ref-2)
3. Preço de venda ao público na Alemanha com 19% de IVA e equipamento específico do país [↑](#endnote-ref-3)
4. Deverá estar disponível a partir de novembro de 2021 [↑](#endnote-ref-4)
5. Deverá estar disponível a partir de novembro de 2021 [↑](#endnote-ref-5)
6. Como opção sem redução de peso, estão disponíveis os bancos desportivos adaptativos Plus (de 18 vias, elétricos) [↑](#endnote-ref-6)
7. Compatível com Apple iPhone a partir do iPhone 7 e a partir do iOS 13 [↑](#endnote-ref-7)