



PORSCHE



# Novo 911 Turbo e novo 911 Turbo Cabriolet

Dossiê de Imprensa

---

## Conteúdo

Destaques

**Novo 911 Turbo e novo 911 Turbo Cabriolet** 4

Coupé e Cabriolet com novas opções e um claro incremento da potência

**Novo Porsche 911 Turbo** 6

Motor e sistema de propulsão

**Aumento do desempenho graças à tecnologia turbo aperfeiçoada** 9

Design e aerodinâmica

**Dinâmica no seu melhor** 12

Chassis e travões

**Dinâmica de condução com um carácter desportivo  
e um conforto ainda mais evidentes** 14

Interior e equipamento

**Condução desportiva em ambiente nobre** 17

## Consumo de combustível e emissões

**911 Turbo:** Consumo de combustível urbano 15,3 l/100 km, extraurbano 8,7 l/100 km, combinado 11,1 l/100 km; emissões de CO<sub>2</sub> combinadas 254 g/km

**911 Turbo Cabriolet:** Consumo de combustível urbano 15,2 l/100 km, extraurbano 8,9 l/100 km, combinado 11,3 l/100 km; emissões de CO<sub>2</sub> combinadas 257 g/km

Todos os dados são referentes ao modelo UE.

Os valores de consumo e de emissões de CO<sub>2</sub> foram determinados de acordo com o novo método de medição WLTP. Por enquanto, ainda devem ser indicados os valores NEDC derivados dele. Estes valores não são comparáveis com os apurados de acordo com o método de medição NEDC usado até agora. Mais informações sobre o consumo oficial de combustível e as emissões específicas oficiais de CO<sub>2</sub> dos novos automóveis podem ser consultadas no "Guia de consumo de combustível, emissões de CO<sub>2</sub> e consumo elétrico de novos automóveis", disponível gratuitamente em todos os pontos de venda e na DAT (Deutsche Automobil Treuhand).

---

## Destaques

# **Novo 911 Turbo e novo 911 Turbo Cabriolet**

## **Sétima geração do 911 Turbo com mais 30 kW (40 cv) de potência.**

O potente motor com 3745 cm<sup>3</sup> de cilindrada com dois turbocompressores com turbinas de geometria variável (VTG) desenvolve agora 427 kW (580 cv).

## **Dinâmica de condução em qualquer situação.**

Com a caixa PDK de oito velocidades afinada para o 911 Turbo, o sprint de 0 a 100 km/h é reduzido para 2,8 segundos (menos 0,2 s), enquanto a velocidade máxima se mantém inalterada nos 320 km/h.

## **Carroçaria larga.**

Guarda-lamas 45 milímetros mais largos na dianteira e a traseira 20 milímetros mais larga fazem do novo 911 Turbo, juntamente com o 911 Turbo S, o 911 de série mais largo até agora.

## **Características desportivas com novas opções.**

Pela primeira vez, é possível encomendar para os modelos 911 Turbo um chassis desportivo PASM mais rígido com rebaixamento de dez milímetros. Também o recém-desenvolvido sistema de escape desportivo, caracterizado por um som marcante, está disponível pela primeira vez para um 911 Turbo.

## **Aerodinâmica aperfeiçoada.**

Aerodinâmica adaptativa (PAA), agora com aletas de ar de refrigeração ajustadas na dianteira, estratégia de controlo alargada, assim como uma asa traseira maior, mas mais leve, para uma força descendente ainda maior. Além disso, a PAA funciona como Airbrake em caso de travagem a fundo a alta velocidade.

## **Novos vidros de insonorização e mais leves.**

Pela primeira vez, o 911 Turbo Coupé está disponível com os vidros redesenhados de insonorização e mais leves, com uma redução de peso superior a 4,7 kg.

---

Coupé e Cabriolet com novas opções e um claro incremento da potência

## Novo Porsche 911 Turbo

Desde há 45 anos que ele é o expoente máximo do automóvel desportivo de alta performance apto para uso no dia-a-dia: o Porsche 911 Turbo. Após a introdução do 911 Turbo S no mercado, agora o 911 Turbo Coupé e o Cabriolet também entram na próxima geração – ainda mais potentes, rápidos e personalizados. Graças aos 427 kW (580 cv), um aumento de 30 kW (40 cv) em comparação com o antecessor, o Coupé e o Cabriolet quebraram a barreira mágica dos 3 segundos no sprint dos 0 aos 100 km/h: agora demora 2,8 segundos (menos 0,2 s). Um binário de 750 Nm (mais 40 Nm), agora sem limite de tempo de overboost, permite realizar sprints intermédios de maneira ainda mais espontânea e sem esforço. Assim, a aceleração, a potência e o binário do novo 911 Turbo ficam ao nível do 911 Turbo S da geração anterior. A transferência de potência também é aqui assumida pela transmissão PDK de oito velocidades, afinada especificamente para o Turbo. A velocidade máxima permanece inalterada nos 320 km/h. Pela primeira vez, o 911 Turbo também disponibiliza opções como o pacote desportivo ou o pacote Lightweight, chassis desportivo e sistema de escape desportivo. Assim, os clientes podem adaptar ainda mais o veículo às suas exigências individuais.

Os novos automóveis desportivos transportam um importante legado: desde a sua introdução no mercado, em 1975, que o 911 Turbo é sinónimo de luxo e desempenho. Todas as suas gerações deram continuidade à reputação como referência mundial em automóveis desportivos de alta performance. O 911 Turbo combina carácter desportivo com aptidão para o uso no dia-a-dia, emoção com confiança e dinâmica com eficiência. A mais nova geração do desportivo de quatro lugares oferece uma potência mais do que duas vezes maior do que o primeiro Turbo com seis cilindros, três litros de capacidade, um único turbocompressor e 260 cv. Apesar de o 911 Turbo ter ficado mais rápido, maior e mais confortável com o passar dos anos, nunca perdeu a sua essência.

O design do novo 911 Turbo tornou-se ainda mais robusto. Para o novo chassis, a carroçaria foi aumentada 45 milímetros sobre o eixo dianteiro, passando para 1840 milímetros. O novo capot com uma inclinação marcante enfatiza o carácter desportivo. Faróis principais em LED com PDLs Plus, de série, iluminam a faixa de rodagem. No eixo traseiro, a carroçaria agora mede exatamente 1,90 metros de largura (um aumento de 20 milímetros). Outra característica distintiva do novo 911 Turbo é a aero-

dinâmica adaptativa aperfeiçoada, com aletas de ar de refrigeração na dianteira, um spoiler dianteiro ativo maior e um spoiler traseiro variável, que também ficou visivelmente mais generoso. A faixa de luz em toda a largura com luzes traseiras em LED e a nova grelha da tampa traseira com frisos em cor prata complementam o design da traseira.

Com uma via dianteira 42 milímetros mais larga e os novos pneus de 20 polegadas de tamanho 255/35, o eixo dianteiro está ainda mais preciso. Agora, o controlo ativo da tração integral (PTM) consegue transferir ainda mais força para as rodas dianteiras. Pneus 315/30 em jantes de 21 polegadas – uma polegada a mais do que no eixo dianteiro – e uma via 10 milímetros mais larga aumentam a capacidade de tração no eixo traseiro direcional. O redesenhado sistema de travagem, reconhecível pelas pinças fixas vermelhas de série, está agora ainda mais potente. Os discos dianteiros em ferro fundido medem agora 408 milímetros (mais 28 mm) com 36 milímetros de espessura (mais 2 mm). No eixo traseiro estão montados discos de 30 milímetros de espessura e 380 milímetros de diâmetro.

Um sistema de escape desportivo com duas saídas ovais está disponível pela primeira vez como opcional no 911 Turbo. Outra novidade é a opção entre duas versões diferentes de chassis: enquanto o chassis PASM de série oferece uma amplitude maior entre carácter desportivo e conforto, o chassis desportivo com controlo eletrónico, afinação visivelmente mais rígida e dez milímetros mais baixo, promove mais a agilidade do 911 Turbo. A afinação é direcionada para o comportamento dinâmico e proporciona ainda maior estabilidade em condução a alta velocidade, por exemplo, em circuito. O Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) e o sistema de travagem PCCB com discos em cerâmica, com pinças de 10 êmbolos à frente garantem uma afinação adicional para o comportamento dinâmico.

Com os dois novos opcionais pacote Lightweight e pacote desportivo é possível afinar ainda mais a aparência e o desempenho. O pacote Lightweight para o Coupé reduz o peso do veículo em 30 kg. Isto é possível, entre outros fatores, graças às bacquets integrais de baixo peso, à eliminação dos bancos traseiros e ao isolamento reduzido. Em resultado disso, o som do motor chega ao ouvido do condutor ainda mais rapidamente. O pacote Sport inclui o pacote SportDesign 911 Turbo, assim como outros detalhes em preto, elementos em carbono e luzes traseiras em Exclusive Design.

As características básicas do interior moderno correspondem às dos modelos 911 Carrera com Porsche Advanced Cockpit e Direct Touch Control. Com o novo conceito, o ecrã central do PCM, agora com 10,9 polegadas, pode ser operado rapidamente e sem distrações. O equipamento abrangente e de alta qualidade inclui, entre outros, bancos desportivos com regulação totalmente elétrica em 14 vias, pacote Sport Chrono, volante desportivo GT com patilhas, seletor multifuncional e seletor de modos, assim como o potente sistema de som BOSE® Surround. São inúmeras as opções disponíveis destinadas a uma maior personalização, nomeadamente o Porsche InnoDrive com cruise control adaptativo, assistente de manutenção na faixa de rodagem com leitor de sinais de trânsito, assistente de visão noturna, Surround View e o sistema de som High-End Surround da Burmester®.

---

Motor e sistema de propulsão

## **Aumento do desempenho graças à tecnologia turbo aperfeiçoada**

O motor boxer de seis cilindros do 911 Turbo com 3745 cm<sup>3</sup> de cilindrada, que debita 580 cv, dispõe agora de turbocompressores simétricos com turbinas de geometria variável e válvulas wastegate de atuação elétrica. Em combinação com o redesenhado arrefecimento do ar de sobrealimentação e a utilização de injetores piezo, o resultado é uma melhor resposta, desempenho, curva de binário e facilidade de rotação.

O novo motor de seis cilindros é sobrealimentado através de um caminho de admissão quase completamente novo. Além disso, o percurso anterior do ar e do arrefecimento do ar de sobrealimentação foi modificado: agora, uma parte do ar percorre as entradas de ar características do turbo na secção lateral traseira. À frente dos filtros de ar, agora localizados no guarda-lamas traseiro, outros dois fluxos de ar passam pela grelha da tampa traseira. Assim, o novo 911 Turbo dispõe de quatro entradas de ar com secção transversal maior e resistência aerodinâmica menor, o que contribui para melhorar o grau de eficiência do motor.

Dois turbocompressores simétricos com turbinas de geometria variável e dimensões maiores substituem as peças análogas usadas até ao momento. As rodas de pás (rodas do compressor e rodas das turbinas) agora giram em sentidos opostos dos lados direito e esquerdo do veículo. O diâmetro das rodas das turbinas aumentou cinco milímetros e passa a ter 55 milímetros, a roda do compressor de 59 milímetros foi aumentada três milímetros. Isto aumenta o débito de ar, tanto do lado do escape como do lado da admissão de ar fresco, o que, por sua vez, influencia o binário e a potência. O comando das válvulas wastegate é feito de forma elétrica através de motores de passo. A vantagem: através da abertura ativa e completa das válvulas wastegate depois do arranque a frio, os catalisadores são acionados mais cedo. Além disso, a regulação da pressão de sobrealimentação torna-se, de uma forma geral, mais rápida e mais precisa. Continuando no caminho de admissão, o ar comprimido flui pelos dois radiadores do ar de sobrealimentação reposicionados e 14% maiores. Agora estão diretamente sobre o motor, em posição central debaixo da grelha da tampa traseira

## **Novo sistema de escape desportivo disponível como opção**

Pela primeira vez, a Porsche disponibiliza um sistema de escape desportivo opcional para o 911 Turbo. Tal como o sistema de série, dispõe de válvulas de escape de ajuste elétrico contínuo. Foi, assim, possível conciliar os objetivos conflitantes emoção, conforto acústico no interior e cumprimento dos requisitos legais. O fluxo interno especialmente desenvolvido do sistema de escape desportivo gera um som desportivo, marcante e típico do turbo. Duas saídas de escape ovais são uma característica distintiva visual. O sistema de gases de escape de série dispõe de duas saídas de escape duplas quadradas em preto cromado.

## **Nova transmissão de dupla embraiagem (PDK) de oito velocidades em versão turbo**

Um binário até 750 Nm e 427 kW (580 cv) exigem muito do grupo motopropulsor – especialmente com estilos de condução bastante dinâmicos. O novo 911 Turbo está seguramente preparado para isso. A PDK baseia-se na transmissão da atual série 911 Carrera e foi adaptada à transferência de potência do motor turbo por meio de lamelas de aço otimizadas e um conjunto de carretos reforçados. O prazer de condução também é agora bem maior: graças às novas passagens de caixa rápidas, o 911 Turbo tem uma reação ainda mais espontânea e rápida. Estas realizam-se principalmente com rotações e cargas elevadas, tanto em modo manual como com o modo Sport Plus ativado em modo automático. Além disso, todas as velocidades têm novas relações de transmissão: a primeira velocidade é mais curta e a oitava mais longa do que a sétima até então. No geral, a PDK de oito velocidades oferece uma variedade de melhorias em comparação com a transmissão de sete velocidades, sua antecessora. O condutor consegue sentir isso imediatamente no conforto, no desempenho e na eficiência.

## **Tração integral com potência aumentada**

Tal como a transmissão PDK, também a tração integral Porsche Traction Management (PTM) foi adaptada à maior potência. Através da refrigeração a água adicional e das lamelas de aço reforçadas, o diferencial dianteiro é capaz de transferir um binário significativamente maior. Agora, a transmissão do novo 911 Turbo transfere até 500 Nm para as rodas dianteiras. A transferência de potência para a frente é assumida por um eixo articulado novo, mais leve e mais estável, com apenas um cardã.

## **Pacote Sport Chrono com a nova aplicação Porsche Track Precision integrada**

O prazer de condução é ainda maior com o pacote Sport Chrono. O pacote inclui ainda o modo PSM Sport, apoios dinâmicos do motor, assim como o cronómetro e a aplicação Porsche Track Precision. Os vários perfis de condução podem ser ativados através do novo seletor de modos com botão Sport Response. O condutor também pode selecionar o inovador Modo Wet com o seletor de modos.

## **O programa de condução inovador Modo Wet ajuda com piso molhado**

O Porsche 911 é o primeiro a ter um sistema inovador para a deteção de piso significativamente molhado. Graças a sensores acústicos instalados nas cavas das rodas dianteiras, o programa de condução Wet deteta o som do turbilhonamento de projeções de água e consegue avaliar as condições da estrada e aferir se o piso está molhado. Desta forma, diferencia-se fundamentalmente dos sensores de chuva que controlam os limpa-para-brisas e que reagem óticamente a gotas de água independentemente do estado da via. Se o sistema detetar que o piso está molhado, a resposta dos sistemas PSM e PTM é preconditionado. Ao mesmo tempo, o sistema informa o condutor sobre o piso molhado e recomenda-lhe que mude manualmente para o Modo Wet. A função correspondente está integrada no seletor de modos. Quando o condutor ativa o Modo Wet, são ajustados, entre outras funções, o PSM, o PTM, a aerodinâmica, o PTV Plus e a resposta do motor para a maior estabilidade possível na condução. O PTM atribui ao eixo dianteiro mais binário, a fim de garantir uma melhor tração e aumentar a estabilidade. O spoiler traseiro desloca-se para a posição do Modo Wet, o spoiler dianteiro é recolhido, a curva característica do pedal do acelerador torna-se mais achatada, o PSM Off ou o modo Sport são desativados.

---

Design e aerodinâmica

## Dinâmica no seu melhor

O Porsche 911 Turbo demonstra claramente a sua dinâmica incrementada. A carroçaria mede, agora, 1900 milímetros (mais 20 milímetros) sobre o eixo traseiro. Na dianteira, a largura aumentou 45 milímetros, para 1840 milímetros (antes eram 1795 milímetros), graças aos guarda-lamas bem pronunciados. As vias também aumentaram em conformidade: atrás, a distância é agora de 1600 milímetros (dez milímetros a mais) e, na frente, de 1583 milímetros (42 milímetros a mais).

A nova secção dianteira, com aberturas de entrada de ar mais largas, é típica do turbo, com luzes dianteiras duplas. O novo spoiler dianteiro redesenhado, extensível pneumáticamente, garante o desempenho aerodinâmico. O 911 Turbo dispõe agora de série de faróis LED matrix com fundo escurecido. A nova traseira com saídas de escape quadradas, típicas do turbo, harmoniza-se com a faixa de luz traseira, que caracteriza a atual geração 911.

### Novo e exclusivo: vidros mais leves opcionais

Tal como para todos os 911 Coupé, também o 911 Turbo dispõe dos novos vidros mais leves opcionais. Este vidro laminado pesa cerca de menos quatro quilogramas do que os componentes de série. Isto permite reduzir o peso da carroçaria na área acima da linha de cintura, o que influencia muito o comportamento dinâmico: o centro de gravidade fica mais baixo. Em comparação com os vidros de série, os vidros mais leves consistem em painéis externos mais finos e painéis internos com pré-carga química. A estrutura especial do vidro não é apenas mais leve, como também oferece isolamento térmico e acústico.

### Aerodinâmica adaptativa com uma força descendente maior, Modo Wet e Airbrake

A aerodinâmica adaptativa é parte integrante do desempenho melhorado do novo 911 Turbo. Graças ao novo desenho do spoiler dianteiro ativo e da asa traseira, o nível de força descendente aumenta 15%, o que contribui para uma estabilidade e um comportamento dinâmico maiores em altas velocidades. A força descendente máxima na posição Performance (modo Sport Plus ativado) é agora de cerca de 170 quilogramas.

As funções Modo Wet e Airbrake são novidade. Se o sistema de sensores de série detetar que a estrada está molhada, o condutor é avisado através dos instrumentos combinados. Se ativar a seguir o Modo Wet com o seletor de modos, os sistemas de regulação aerodinâmica reajustam o ponto de equilíbrio para uma maior força descendente no eixo traseiro. Isto serve para aumentar a aderência dos pneus ao piso.

Além disso, o 911 Turbo dispõe de uma função Airbrake. No caso de uma travagem a fundo a velocidades elevadas, o spoiler dianteiro e a asa traseira são deslocados para a posição Performance. Graças à maior resistência aerodinâmica e ao aumento na força de compressão, a distância de travagem é encurtada consoante a velocidade inicial e as condições do piso. Além disso, a estabilidade durante a travagem é melhorada.

---

Chassis e travões

## **Dinâmica de condução com um carácter desportivo e um conforto ainda mais evidentes**

O novo 911 Turbo beneficia da afinação de chassis completamente nova, a qual foi desenvolvida e adaptada para o modelo 911 Turbo S topo de gama. A Porsche elevou assim o conceito de pneus mistos a um novo patamar: os pneus no eixo dianteiro e traseiro não se diferenciam apenas pela largura, mas também pelo diâmetro da roda. Agora, estão montados na dianteira pneus de 20 polegadas do tamanho 255/35 em jantes de até 9,5 polegadas de largura. Já no eixo traseiro, a força de tração principal é transferida para o piso por meio de pneus de 21 polegadas com dimensões 315/30 em jantes de até 12 polegadas de largura. O sistema de direcção com eixo traseiro direccional ativo também foi redesenhado. Uma relação de transmissão 6% mais directa em comparação com o modelo anterior aumenta a precisão da direcção. Assim, o desportivo ganha em agilidade, especialmente em percursos sinuosos.

### **O novo sistema de amortecimento ativo permite, pela primeira vez, o chassis desportivo**

O segundo melhoramento significativo é o Porsche Active Suspension Management (PASM) da nova geração com amortecedores de regulação ainda mais rápida e precisa. Tanto no nível de pressão como no nível de tração, em comparação com o sistema actual, o novo PASM proporciona um amortecimento significativamente mais suave e, conseqüentemente, maior conforto. Ao mesmo tempo, o novo PASM permite uma acção mais rígida do amortecedor, o que traz enormes vantagens no comportamento dinâmico em relação à estabilidade de inclinação da carroçaria, ligação à faixa à estrada, comportamento da direcção e velocidade em curva.

Pela primeira vez no 911 Turbo, os amortecedores de reacção mais rápida permitem um chassis desportivo opcional 10 milímetros mais baixo. Para uma aderência ideal em qualquer momento, no eixo traseiro possui montadas molas auxiliares adicionais, que garantem uma pré-carga suficiente

das molas principais durante uma extensão completa da mola. A afinação visivelmente mais rígida é direcionada para o comportamento dinâmico e proporciona ainda maior estabilidade em condução a alta velocidade, por exemplo, em circuito.

Uma novidade é a indicação da temperatura dos pneus, combinada com a indicação da pressão dos pneus. No caso de baixa temperatura dos pneus, as barras a azul advertem para uma aderência reduzida. Quando os pneus ficarem mais quentes, a indicação passa para azul e branco e, por fim, passa a ser branca quando for atingida a temperatura correta. Isto significa a máxima aderência possível. Desta forma, o condutor pode adaptar, com ainda maior precisão, o seu estilo de condução à capacidade de aderência dos pneus. O sistema fica inativo em caso de uso de pneus de inverno e as barras são ocultadas.

### **Sistema de travagem mais potente com opção de cerâmica**

Tradicionalmente, na Porsche, o aumento da potência do motor é acompanhado de um aumento da capacidade de travagem. O sistema de travagem em ferro fundido inclui pinças fixas monobloco de alumínio no eixo dianteiro, cada uma com seis êmbolos. Os respetivos discos de travão medem 408 milímetros (mais 28 milímetros) na diagonal e têm 36 milímetros (mais dois milímetros) de espessura. O sistema de travagem do eixo traseiro permaneceu inalterado com pinças fixas de quatro êmbolos e discos de travão de 380 mm x 30 mm. As pinças de travão vêm de série pintadas a vermelho, mas o preto de alto brilho também está disponível como opção. A inscrição "PORSCHE" nas pinças de travão é branca nesta versão.

A pedido, o chassis do novo 911 Turbo pode ser adaptado às exigências individuais com outras opções: tal como até agora, o sistema de travagem de cerâmica PCCB está disponível como opção. No eixo dianteiro, a desaceleração fica a cargo das pinças de travão com 10 êmbolos e discos de travão com 420 milímetros de diâmetro. No eixo traseiro, estão montadas pinças de travão com quatro êmbolos e discos de travão de 390 milímetros.

Com sistemas opcionais de controlo ativo da inclinação (PDCC), a estabilidade em curva pode ser aumentada ainda mais sem ter de fazer concessões no conforto.

Como até agora, ainda está disponível como opção uma função de elevação. Esta permite aumentar em cerca de 40 milímetros a distância do para-choques dianteiro ao solo. Posteriormente, a Porsche irá expandir esta função para o Smart Lift. Neste caso, o sistema memoriza as coordenadas GPS da posição atual ao pressionar um botão. Se o condutor se aproximar do local novamente a partir da mesma direção, a dianteira do veículo eleva-se automaticamente.

---

## Interior e equipamento

# Condução desportiva em ambiente nobre

Desportivo, conciso, intuitivo – o cockpit de um Porsche sempre foi direcionado para o condutor e não para a moda. A atual geração 911, e, por conseguinte, também o 911 Turbo, dá uma continuidade consistente a este conceito. O interior caracteriza-se pelas linhas claras e retas do painel de instrumentos com o painel de instrumentos recuado. Além do posicionamento típico do conta-rotações ao centro, as informações são apresentadas ao condutor através de dois ecrãs finos de forma livre (FFD) e sem moldura. O grande ecrã central do PCM de 10,9 polegadas pode ser usado rapidamente e sem distrações. Por baixo encontra-se um grupo compacto de cinco manípulos de comutação para um acesso direto às funções importantes do veículo. A função atribuída a cada um dos cinco manípulos de comutação depende do equipamento. As saídas de ar centrais formam a transição para a consola central, cuja superfície de alto brilho sensível ao toque condiz com o ecrã central. De série, está incluído equipamento totalmente em pele e bancos desportivos elétricos com ajuste em 14 vias. As inserções dos painéis das portas possuem costuras diagonais, em homenagem ao primeiro 911 Turbo (tipo 930). Já as faixas centrais dos bancos apresentam costuras transversais. O volante desportivo GT de série com patilhas e o seletor de modos Sport Chrono podem ser fornecidos em diversas versões.

## PCM de utilização intuitiva

O Porsche Communication Management (PCM) com navegação online combina uma utilização simples e intuitiva com uma diversidade de ofertas de infoentretenimento. O sistema pode ser utilizado de forma intuitiva e ajustado nos seus pormenores às preferências pessoais. O PCM também reconhece movimentos simples de deslizar com a ponta do dedo, a ampliação, a redução ou a rotação do conteúdo visualizado usando dois dedos. Além disso, o ecrã reconhece escritas à mão e muitas funções podem ser usadas de maneira confortável através do comando de voz.

O sistema de som BOSE® Surround de série garante excelência quando se trata do entretenimento acústico. Os amplificadores High-End, com uma potência total de 570 watts, geram um som extremamente equilibrado e fiel ao original através de doze altifalantes. A qualidade máxima continua a ser do sistema de som opcional High-End Surround da Burmester® com 13 altifalantes e uma potência total de 855 watts.

## **Aplicação Porsche Track Precision para treino em circuitos de corrida**

A partir do 911 Turbo S, o novo modelo adota a aplicação Track Precision aperfeiçoada: agora, o condutor também pode visualizar e comandar confortavelmente as funções da aplicação diretamente através do PCM usando o Apple CarPlay®. Estão aí armazenados mais de 300 circuitos de corrida internacionais, registando automaticamente os tempos dos trajetos através de um sinal GPS preciso do PCM. A aplicação permite registar detalhadamente, visualizar e analisar os dados da condução no smartphone. Além disso, câmaras GoPro podem ser controladas diretamente por Bluetooth para obter mais perspetivas. Em seguida, os vídeos podem ser sincronizados com as gravações. Os dados e os vídeos ainda podem ser exportados e partilhados pelo smartphone. Também são possíveis análises detalhadas com a aplicação para iPad.

## **Função de climatização otimizada com a capota aberta**

Assim como nos modelos atuais do 911 Carrera, no novo 911 Turbo Cabriolet a função de climatização com a capota aberta também foi significativamente melhorada. Uma novidade é a adaptação e o controlo automático do ar condicionado automático depois da abertura da capota. Levando em consideração a temperatura externa, a radiação solar e muitos outros parâmetros, o controlo do ventilador, a regulação da temperatura e a distribuição de ar no interior do veículo são adaptados à respetiva situação.

## **Novas opções: pacote Lightweight e pacote desportivo**

O novo pacote desportivo acentua os atributos dinâmicos do novo 911 topo de gama. Este baseia-se no pacote SportDesign, combinando luzes traseiras Exclusive Design e diversos detalhes da carroçaria pintados em preto de alto brilho, entre outros itens. O Coupé também dispõe de tejadilho leve em carbono.

Exclusivamente para o Coupé, foi desenvolvido o pacote Lightweight com uma redução de peso superior a 30 quilogramas. Inclui os vidros de insonorização e mais leves, bem como bancos tipo bacquet integrais de baixo peso, isolamento reduzido e a eliminação dos bancos traseiros. Além disso, há também o novo chassis desportivo PASM, 10 milímetros mais baixo e o sistema de escape desportivo com saídas de escape em preto.