



# Super Turbo

**Freios de cerâmica como equipamento de série e 30 cv a mais no motor: é o Porsche 911 Turbo S.**

**Texto: Luiz Alberto Pandini**

**Fotos: Porschepress**

**N**a simbologia da Porsche, a letra S tem um significado especial. Nas décadas de 1950 e 1960, era com ela que a fábrica fazia a distinção da versão equipada com o motor mais potente da linha. Hoje, o uso da letra S obedece a critérios menos rígidos, mas a sigla permanece com o mesmo encanto de outrora. E seu carisma recebeu um reforço com o lançamento das versões 911 Turbo S Coupé e 911 Turbo S Cabriolet, já integrando a linha Porsche 2005.

Em curtas palavras, o 911 Turbo S é uma versão ainda mais “apimentada” do 911 Turbo. Seus maiores diferenciais estão nos freios (com discos de cerâmica como equipamento de série) e no motor, que desenvolve 450 cv a 5.700 rpm – 30 cv a mais que na versão Turbo. Não é a primeira vez que a marca usa o nome Turbo S: ele já havia sido aproveitado em 1998, pouco antes da mudança dos motores refrigerados a ar para os atuais refrigerados a água.

A potência extra foi conseguida com o uso de turbinas maiores, um intercooler (refriador de ar do sistema de alimentação) mais elaborado e uma ligeira alteração no sistema de gerenciamento eletrônico do motor. A cilindrada permanece a mesma: 3.600 cm<sup>3</sup>. Nessa configuração, o motor turbo possui 63,2 kgfm de torque, disponíveis entre 3.500 e 4.500 rpm. Equipado com câmbio manual, o 911 Turbo S Coupé acelera de 0 a 200 km/h em 13s6, sendo 0s8 mais rápido que o 911 Turbo. A velocidade máxima é de 307 km/h.

No sistema de freios, a diferença não está apenas na existência do PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake, ou Freio Composto de Cerâmica Porsche). Os discos, além de

---

Lançado com carrocerias Coupé e Cabriolet, o 911 Turbo S tem poucas alterações de estilo em relação ao Turbo. A mais visível é o logotipo “Turbo S” na tampa traseira, mas pequenos detalhes e a possibilidade de comprá-lo com uma cor exclusiva dão um caráter exclusivo a esta versão.

---







serem de cerâmica e contarem com ventilação interna, têm 350 mm de diâmetro. As pinças possuem 6 pistões. No Turbo, os discos de aço possuem 330 mm e as pinças têm quatro pistões.

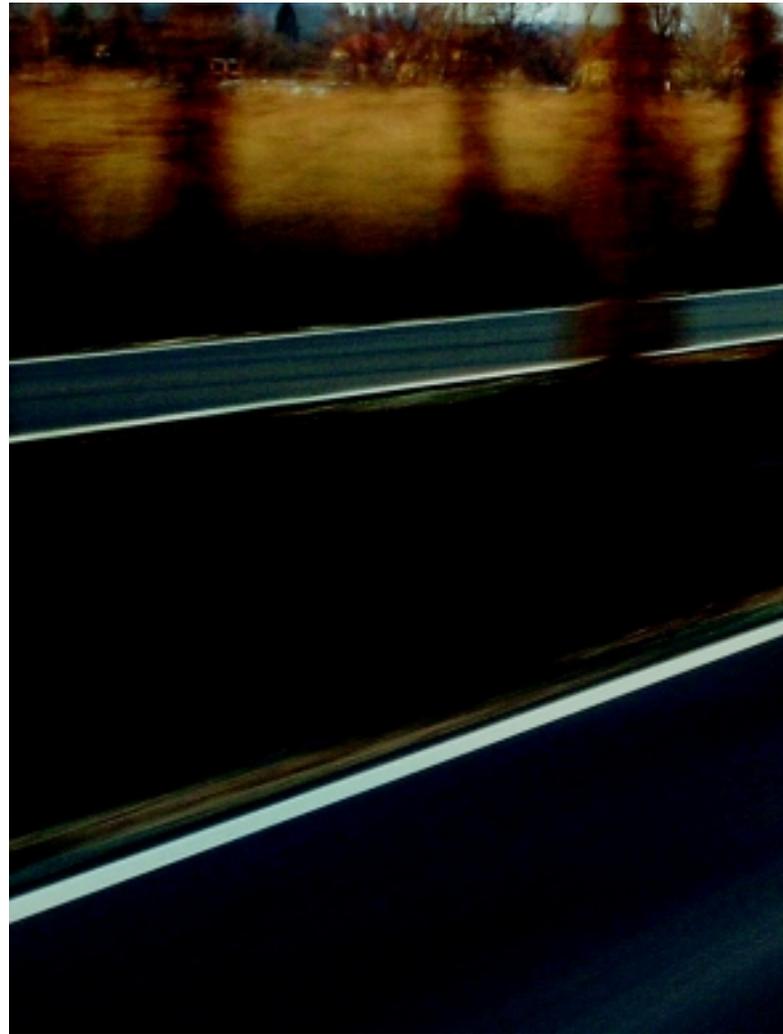
O estilo do 911 Turbo S é idêntico ao do “irmão” menos potente. Mudam detalhes como a identificação “Turbo S” na tampa traseira, nas soleiras das portas e no console central. As rodas (com 18 polegadas de diâmetro) são pintadas na cor Prata Metálico GT e têm no centro o brasão da Porsche em cores. Além disso, o Turbo S pode ser pedido (sem acréscimo de custo) com uma cor especial, denominada Verde-Oliva Metálico.

No interior, as mudanças também são poucas em relação ao Turbo. Destacam-se os instrumentos do painel na cor alumínio e a inscrição “Turbo S” no conta-giros. Se o comprador desejar, é possível solicitar aplicação de couro atural na faixa central dos bancos, na área de empunhadura do volante e nas alavancas do câmbio e do freio de mão. Controle de velocidade, sistema de som com CD changer para seis discos e faixa verde na parte superior do pára-brisa são equipamentos de série. ■

---

**O motor com 450 cv (contra 420 cv do Turbo) leva o Turbo S Coupé a 307 km/h de velocidade máxima. O aumento de potência foi obtido por meio de alterações nas turbinas e comandos eletrônicos. Os freios de cerâmica são equipamento de série.**

---





## 911 Turbo S

### Ficha técnica



**Carroceria Coupé** – Cupê, estrutura monobloco, construção leve em aço estampado e galvanizado a quente em ambos os lados, airbags frontais e laterais para motorista e passageiro dianteiro, 2 + 2 lugares

**Carroceria Cabriolet** – Conversível, estrutura monobloco, construção leve em aço estampado e galvanizado a quente em ambos os lados, airbags frontais e laterais para motorista e passageiro dianteiro, 2 + 2 lugares

**Aerodinâmica** – Coeficiente aerodinâmico:  $C_x = 0,31$

**Motor** – Traseiro, 6 cilindros horizontais opostos com carcaça e cabeçotes em alumínio, arrefecido a água, lubrificação por cárter seco, capacidade de óleo na troca 8,5 litros, duplo comando de válvulas por cabeçote, 4 válvulas por cilindro, tempos de abertura e fechamento de válvulas variáveis, controle do levantamento de válvulas, compensação hidráulica da folga de válvulas, dois turbocompressores, dois resfriadores de ar (intercoolers), sistema de escapamento com dois elementos, cada um com catalisador trifásico, dois sensores de oxigênio com controle individual, sistema de diagnóstico de bordo, gerenciamento eletrônico digital de ignição e injeção de combustível ME 7.8 com ignição direta (6 bobinas), injeção multiponto sequencial, comando elétrico de acelerador (E-Gas)

<b>Diâmetro dos cilindros:</b>	100 mm	<b>Torque máximo:</b>	63,2 m.kgf de 3.500 a 4.500 rpm
<b>Curso dos pistões:</b>	76,4 mm	<b>Potência específica:</b>	125 cv/litro
<b>Cilindrada:</b>	3.600 cm <sup>3</sup>	<b>Gerenciamento:</b>	Motronic ME 7.8, controle de detonação
<b>Comprimento da biela:</b>	127 mm	<b>Corte de rotação:</b>	6.750 rpm
<b>Taxa de compressão:</b>	9,4:1	<b>Combustível requerido:</b>	gasolina de 98 octanas RON/88 octanas MON
<b>Potência máxima:</b>	450 cv a 5.700 rpm	<b>Sistema elétrico:</b>	12 V, alternador trifásico de 1.680 W, bateria de 80 Ah, 340 A

**Transmissão** – Motor e transmissão acoplados, árvore de transmissão bipartida para acionamento permanente das quatro rodas com distribuição de força entre as rodas ajustável conforme necessidade. Acionamento direto das rodas traseiras, força transmitida para o eixo dianteiro por meio de acoplamento viscoso

Transmissão	Manual	Tiptronic S	Transmissão	Manual	Tiptronic S
1ª marcha	3,82	3,59	5ª marcha	0,92	0,83
2ª marcha	2,05	2,19	6ª marcha	0,75	-
3ª marcha	1,41	1,41	Ré	2,86	1,93
4ª marcha	1,12	1	Diferencial	3,44	2,89

**Embreagem** – Diâmetro da embreagem 240 mm (volante de duas massas); diâmetro do conversor de torque 270 mm, relação de conversão na arrancada 1,9:1, rotação de estol ao freio 2.600 rpm, controle dinâmico da suspensão e auxílio de tração pelo PSM (Gerenciamento de Estabilidade Porsche) com controle dinâmico longitudinal e lateral por meio de intervenção automática no gerenciamento do motor e no sistema de freio

**Chassi e suspensão** – Suspensão dianteira independente McPherson (otimizada pela Porsche), braços transversal e longitudinal, mola helicoidal cônica e amortecedor pressurizado. Suspensão traseira multibraço (5 pontos), mola helicoidal cilíndrica e amortecedor pressurizado concêntricos

**Freios** – Duplo circuito hidráulico dianteiro-traseiro, pinça de alumínio monobloco de quatro pistões em cada roda, discos ventilados e perfurados na frente e atrás, antitravamento (ABS), servofreio a vácuo

Rodas e pneus	Dianteiros	Traseiros
	8" x 18" 225/40 R 18	11" x 18" 295/30 R 18

Peso	Coupé	Cabriolet
Em ordem de marcha	1.705 kg	1.775 kg
Máximo permissível	1.975 kg	2.020 kg
Máximo no teto (com sistema de transporte de teto Porsche)	75 kg	

#### Dimensões

Comprimento	Largura	Altura	Distância entre eixos	Bitola dianteira	traseira	Porta-malas (VDA)	Tanque de combustível
4.435mm	1.830 mm	1.295 mm	2.350 mm	1.472 mm	1.528 mm	100 litros	64 litros

Desempenho	Coupé	Cabriolet
Velocidade máxima (km/h)	Manual 307	300
Aceleração 0-100 km/h (s)	Manual 4,2	4,5
Aceleração 0-160 km/h (s)	Manual 9,0	9,7

Consumo de combustível (km/l)	Coupé	Cabriolet
médio	7,5	7,0
cidade	5,1	4,5
estrada	10,3	10,2