



# Família de campeões

Oito versões, algumas com opção de carroceria conversível, e motores com vários níveis de potência: o lendário 911 oferece atrativos para todos os gostos.

Texto: Luiz Alberto Pandini

Fotos: Porschepress



Nas páginas anteriores, você conheceu em detalhes os Carrera Cabriolet e Carrera S Cabriolet, os mais novos integrantes da família 911. Agora, é a vez de saber mais sobre seus “irmãos mais velhos”. São ao todo oito versões, sendo cinco delas disponíveis também com carroceria conversível, e diversas opções de acabamento e acessórios. Em outras palavras, é praticamente impossível encontrar dois Porsche 911 iguais.

A nova geração do 911 foi iniciada com a remodelação da versão Carrera e a criação da nova Carrera S, que não existia até 2004. Mudanças de estilo (em especial na di-

anteira), motores mais potentes, reestudo geral do projeto e dotação de novos equipamentos de segurança e conforto são as novidades mais importantes da nova série. Por tempo indeterminado, estas versões (conhecidas na fábrica pelo número “997”) conviverão com outras que não tiveram alterações em relação aos modelos 2004: Targa, Carrera 4S (Coupé e Cabriolet), Turbo (Coupé e Cabriolet), GT3 e GT2 (esta última, vendida no Brasil somente mediante encomenda). Entre os modelos conhecidos como “996”, a novidade foi a criação da versão Turbo S (Coupé e Cabriolet), apresentada na *Clubnews* número 16.



**Carrera e Carrera S são as duas versões da nova geração do 911. Entre os destaques, estão as linhas reestilizadas, conforto superior e motores mais potentes.**

**911 CARRERA** – Os Porsche 911 Carrera e Carrera S foram os primeiros da linha “997” a ganhar as ruas. Possuem faróis circulares e arcos das rodas mais acentuados. Nas laterais, destacam-se os espelhos retrovisores apoiados em suporte de duplo braço. E a traseira possui um novo spoiler, ligeiramente maior. Mudanças sutis, mas que proporcionaram benefícios na aerodinâmica: o coeficiente aerodinâmico (Cx) diminuiu de 0,30 (um número que já era excelente) para 0,28.

O motor continua com a configuração clássica do 911: 6 cilindros boxer (cilindros contrapostos). No Carrera, ele tem os mesmos 3,6 litros de cilindrada, mas agora desenvolve 325 cv (5 cv a mais que o 911 Carrera 2004) a 6.800 rpm. O torque máximo é de 37,7 kgfm a 4.250 rpm. Com câmbio manual, a aceleração de 0 a 100 km/h é feita em 5,0 segundos (12,5 segundos de 0 a 200 km/h) e a velocidade máxima é de 285 km/h.

A Porsche desenvolveu para o 911 Carrera uma nova caixa de câmbio manual de 6 marchas. O Tiptronic S, também com 6 marchas, continua sendo oferecido como opcional e foi ligeiramente retrabalhado para permitir trocas ainda mais rápidas e precisas. Em relação ao 911 Carrera anterior, as bitolas ficaram mais largas – em 21 mm na frente e 34 mm na traseira. Também foi alterado o sistema de direção: agora com transmissão variável de força, ele aumenta ainda mais a agilidade do carro e permite tanto uma dirigibilidade

mais precisa nas estradas quanto manobras de estacionamento mais fáceis.

O 911 Carrera oferece como opção o PCCB (Porsche Ceramic Composite Brakes, freio composto de cerâmica Porsche). Tanto estes quanto os discos de aço são perfurados e ventilados internamente, possuindo 318 mm na dianteira e 299 mm na traseira.

Como opcional, o 911 Carrera pode ser equipado com o PASM (Porsche Active Suspension Management, gerenciamento de suspensão ativa Porsche). Esse sistema permite ao motorista escolher entre os modos “Normal”, que dá um valor extra ao conforto sem perder a esportividade, ou “Sport”, que privilegia a pilotagem esportiva. O sistema ajusta continuamente os amortecedores, contribuindo para a estabilidade do carro. O sistema PSM (Porsche Stability Management, gerenciamento de estabilidade Porsche) passa a ser equipamento de série.

Outra novidade é o pacote “Sports Chrono Package Plus”. A presença deste equipamento é visível por um instrumento no painel, combinando mostrador analógico e digital. Mas não se trata simplesmente de um marcador de tempo. Ao apertar um botão no painel, os mapas de gerenciamento do sistema eletrônico do motor, do PASM e do PSM são alterados para permitir uma condução ainda mais esportiva. O pacote inclui cronômetro, contador de voltas (incluindo



**O Carrera S se diferencia do Carrera por ter motor mais potente (355 cv). Como em outros Porsche a asa traseira ergue-se quando o carro atinge 120 km/h. O nível de equipamento e o conforto são dignos de um carro de luxo.**

memória para marcação de tempo de várias voltas) e modos de avaliação. Essas funções são ideais para acompanhar a evolução da pilotagem, desde que feitos em circuito fechado e sob a orientação de um instrutor experiente.

Assim como ganhou potência e esportividade, o 911 Carrera ganhou também em equipamentos de segurança. Toda a estrutura do carro foi reforçada e passou a ter o POSIP (Porsche Side Impact Protection, proteção contra impactos laterais Porsche). São ao todo seis airbags, incluindo dois de cabeça, alocados nos peitoris das janelas laterais. Em caso de colisão lateral, esses airbags são ativados em conjunto com os airbags de tórax.

No interior, o painel foi bastante modificado e os bancos ganharam dimensões ligeiramente maiores nos suportes laterais, proporcionando maior firmeza ao corpo nas curvas. Bancos esportivos com ajuste pneumático dos suportes laterais e do encosto estão entre os novos equipamentos oferecidos. Pessoas mais altas ganharam mais conforto graças aos assentos mais baixos e ao posicionamento dos pedais, ligeiramente mais à frente. Pode-se optar por três opções de volante, com ajuste de altura e distância da coluna.

**911 CARRERA S** – A nova geração do 911 tem uma versão ainda mais potente, denominada Carrera S. Seu motor boxer de 6 cilindros com 3,8 litros (a maior cilindrada de um motor de 911 desde meados da década de 1990, quando o modelo ainda possuía motor refrigerado a ar), desenvolve 355 cv a 6.600 rpm e torque máximo de 40,7 kgfm a 4.600 rpm. Isso permite acelerar de 0 a 100 km/h em 4,8 segundos e atingir velocidade máxima de 293 km/h.

O Carrera S também ganhou a nova caixa de câmbio manual de 6 marchas, que permite mudanças mais precisas devido ao menor curso da alavanca e ainda proporciona ganho de torque. Como no Carrera, pode-se optar pelo câmbio automático Tiptronic S, cuja programação foi otimizada para proporcionar desempenho ainda melhor. O Carrera S possui ainda um sistema de embreagem auto-ajustável, exclusivo desta versão.

No 911 Carrera S, a suspensão ativa PASM é de série. Com ela, pode-se optar pelos modos “Normal” ou “Sport”, de acordo com a preferência do condutor. Rodas e pneus são mais largos que no Carrera: as unidades de série possuem rodas de 19 polegadas. No sistema de freios, o Carrera S se



**O 911 Targa possui teto retrátil feito em vidro de alta resistência. É opção para quem deseja aliar as características do Coupé e do Cabriolet.**

diferença por ter discos maiores (330 mm em todas as rodas) e pinças com acabamento em vermelho. Como na versão menos potente, é possível optar pelo PCCB (discos de freio em material composto de cerâmica).

O Sports Chrono Package Plus também está disponível no Carrera S. Ao apertar uma tecla no painel, o sistema altera todos os sistemas de gerenciamento eletrônico para permitir uma pilotagem mais dinâmica e esportiva. No painel, um mostrador combinado (digital e analógico) permite cronometrar voltas e armazenar os respectivos tempos, permitindo acompanhamento constante da evolução de pilotagem. Evidentemente, o uso deste sistema é recomendado em circuito fechado, sob orientação de um instrutor experiente. Os equipamentos de segurança do 911 Carrera também estão presentes na versão Carrera S.

No interior, a maior diferença do Carrera S em relação ao Carrera está em detalhes de acabamento. No painel, os instrumentos têm fundo na cor alumínio. O volante é ajustável em altura e distância e pode-se adaptar bancos esportivos com ajustes individuais nos elementos laterais, no encosto e no assento. No mais, todos os equipamentos de conforto

e conveniência presentes no Carrera também equipam o Carrera S.

**911 TARGA** – Em 1967, a Porsche lançou o 911 Targa como alternativa aos modelos conversíveis. Na época, o Targa tinha capota aberta com santantônio (arco de proteção) central transversal. Para fechar o habitáculo, havia duas coberturas de lona de colocação manual – uma na traseira, que incluía uma vigia de plástico transparente, e outra central, delimitada pelo espaço existente entre as partes superiores do pára-brisa, das janelas laterais e do santantônio. O sucesso foi imediato e a palavra “targa” acabou se transformando em neologismo, designando qualquer carro com esse tipo de capota.

O conceito do Targa teve a devida evolução. Já em 1970, a cobertura de lona traseira foi substituída por um vidro inteiriço. Hoje, a lona faz parte do passado. Foi substituída por um teto de vidro retrátil que desliza para trás ao toque de uma tecla no painel, proporcionando uma área de abertura de 45 cm<sup>2</sup>. Esse teto é feito em vidro laminado de alta resistência. Abaixo do vidro existe uma cobertura de tecido, também com acionamento elétrico, que permite vedar



**Motor aspirado, tração nas quatro rodas, visual, suspensões e freios baseados nos do Turbo: receita de sucesso do 911 Carrera 4S, disponível como Coupé e Cabriolet.**

completamente a passagem de luz. No Targa, o vidro traseiro se abre como se fosse uma terceira porta. Isso facilita a colocação de objetos e bagagens no compartimento atrás do banco. Outra diferença dos Targa atuais em relação aos primeiros modelos: agora, são dois arcos de proteção, ambos nas laterais e em sentido longitudinal ao automóvel.

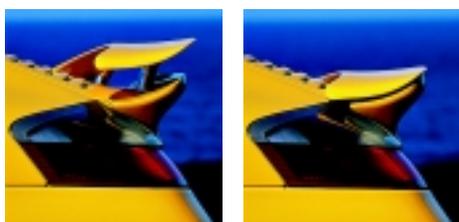
Estilisticamente, o Targa é praticamente igual às demais versões do 911 com carroceria cupê (à exceção dos remodelados 911 Carrera e Carrera S). Além do teto de vidro, ele se diferencia pelo formato do canto da janela traseira. No Targa, ela termina em um ângulo vivo para acompanhar o desenho do teto. Nas demais versões, a extremidade final dessa janela exhibe contorno arredondado.

**911 CARRERA 4S (Coupé e Cabriolet)** – O Porsche 911 Carrera 4S é oferecido com duas opções de carroceria, Coupé e Cabriolet. Eles se diferenciam dos demais Porsche 911 com motor aspirado por possuírem tração permanente nas quatro rodas. O motor é o mesmo da versão Targa: 3,6 litros, 6 cilindros contrapostos, 320 cv de potência.

O visual do Carrera 4S apresenta características da versão Turbo: carroceria 60 mm mais larga na parte posterior, grandes entradas de ar na dianteira e rodas de 18 polegadas idênticas às do Turbo. O pára-lama traseiro tem o mesmo formato do Turbo, mas sem as entradas de ar localizadas à frente das rodas dianteiras (na versão turbinada, essas entradas enviam ar para os intercoolers). O detalhe exclusivo do 4S é a faixa vermelha que une visualmente as duas lanternas traseiras e confere um visual bem diferente a esta versão.

Embora o motor seja aspirado, o 911 Carrera 4S utiliza suspensão baseada na do Turbo, rebaixada em 10 mm. Também são baseados no Turbo os sistemas de freios e suportes do motor e do câmbio. O PSM (Porsche Stability Management, gerenciamento de estabilidade Porsche) assegura controle dinâmico de dirigibilidade e é equipamento de série. O PCCB (freio composto de cerâmica) é oferecido como opcional.

A versão Cabriolet possui as mesmas características técnicas e equipamentos da Coupé. A carroceria, porém, recebe uma série de reforços estruturais, a fim de preservar a segurança dos ocupantes. Dois arcos de proteção, localizados atrás dos bancos, ficam escondidos e só se levantam caso os sensores detectem perigo iminente de capotagem. A capota flexível é feita em tecido de alta qualidade e pode ser aberta ou fechada ao toque de um botão, mesmo em movimento (a velocidades de até 50 km/h). Em cerca de 20 segundos, a capota destranca e se dobra, ficando alojada em um habitáculo apropriado, atrás dos bancos. Pode-se ainda adquirir uma capota rígida de alumínio pintada na cor da carroceria, de fácil colocação e retirada.



O Porsche 911 Turbo é um dos carros esporte mais desejados do mundo. Nele, a asa traseira possui elemento duplo. Desde 2004, também está disponível com carroceria Cabriolet.

**911 TURBO (Coupé e Cabriolet)** – Trata-se de um dos carros esporte mais rápidos do mundo. Seu motor de 3,6 litros com dois turbos produz 420 cv a 6.000 rpm, permitindo atingir velocidade máxima de 305 km/h e acelerar de 0 a 100 km/h em 4,2 segundos. O torque máximo, de 57,1 kgfm, aparece já a 2.700 rpm.

O 911 Turbo não é apenas veloz: ele se destaca também pela dirigibilidade, segurança, conforto e acabamento. Possui tração nas quatro rodas e sistema PSM (Porsche Stability Management, gerenciamento de estabilidade Porsche). Tudo isso, mais a suspensão rebaixada em 10 mm, faz com que seu nível de segurança seja tão elevado quanto seu desempenho. Quem desejar pode pedir o Turbo com câmbio automático Tiptronic S. Outro opcional é o PCCB, os discos de freio de cerâmica desenvolvidos pela Porsche.

Entre os equipamentos de conforto e conveniência, o Porsche 911 Turbo conta com ar condicionado automáti-

co, computador de bordo, rádio-CD, acabamento em couro de alta qualidade e sistema de som BOSE. Os faróis bi-xenon também fazem parte da lista de equipamentos de série do 911 Turbo.

A versão Cabriolet possui as mesmas características. Sua célula baseia-se na estrutura do Coupé, mas com reforços especiais que compensam a ausência da capota fixa. Como acontece com o 911 Carrera 4S Cabriolet, o Turbo se beneficia de uma série de mudanças. Sua estrutura é extremamente rígida, usando aço ultra-resistente com especificação DP-600. Reforços laterais também são aplicados e dois “santantônios” protegem os ocupantes do carro. Escondidos atrás dos assentos traseiros, os arcos se erguem em frações de segundo, tão logo um sensor de balanço determine que o carro pode capotar. Como no Carrera 4S Cabriolet, a capota de lona é acionada por uma tecla no painel e pode-se comprar um teto rígido removível, pintado na cor do carro.



Para quem deseja ainda mais potência e exclusividade, a Porsche criou os 911 Turbo S, disponível com carrocerias Coupé e Cabriolet. Ambos têm motor com 450 cv de potência e freios de cerâmica como equipamento de série.

**911 TURBO S (Coupé e Cabriolet)** – Uma das novidades da Porsche para 2005 é a chegada da versão Turbo S, disponível tanto com carroceria Coupé quanto Cabriolet. Com o uso de turbinas maiores e um intercooler (resfriador de ar do sistema de alimentação) mais elaborado, além de uma alteração no gerenciamento eletrônico do motor, o Porsche 911 Turbo S chega a 450 cv (a 5.700 rpm), 30 cv a mais que nas versões Turbo.

Outra característica do Turbo S é a existência, como equipamento de série, do PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake). Os discos de freio, feitos em cerâmica, têm 350 mm de diâmetro, sendo perfurados e ventilados internamente. As pinças dos freios dianteiros possuem 6 pistões. No 911 Turbo, os discos são de aço com 330 mm e as pinças têm quatro pistões.

A identificação do Turbo S pode ser feita pelo logotipo aplicado na tampa traseira, nas soleiras das portas e no console central. Outro detalhe exclusivo: as rodas (com 18 polegadas de diâmetro) são pintadas na cor Prata Metálico GT, tendo no centro o brasão da Porsche em cores. O Turbo S possui ainda uma cor especial, Verde-Oliva Metálico, que pode ser pedida sem acréscimo de custo. No painel, destacam-se os instrumentos na cor alumínio e a inscrição “Turbo S” no conta-giros. Se o comprador preferir, é possível solicitar aplicação de couro natural na faixa central dos bancos, no volante (na área de empunhadura) e nas alavancas de câmbio e do freio de mão.

**911 GT3** – Com 381 cv de potência a 7.400 rpm, o GT3 é o mais potente entre os Porsche 911 equipados com motor de aspiração natural. A potência extra do 911 GT3 foi conseguida graças à redução de peso de peças móveis e à otimização do funcionamento do sistema VarioCam. O torque

chega a 39,2 kgfm a 5.000 rpm. Tudo isso permite acelerar de 0 a 100 km/h em 4,5 segundos e atingir velocidade máxima de 306 km/h. Opcionalmente, pode ser equipado com discos de freio de cerâmica.

O GT3 possui spoilers dianteiros e traseiros e saias laterais exclusivos. As tomadas de ar dianteiras foram redesenhadas especificamente para esta versão, que possui barras estabilizadoras reguláveis e sistema de suspensão compatível com molas de competição. A tração é traseira. É um carro para quem deseja uma pilotagem puramente esportiva. O câmbio é manual de 6 marchas. Para aliviar peso, não há bancos traseiros e os dianteiros são 20 kg mais leves que os dos 911 Targa e Carrera 4S. O ar condicionado é opcional, mas pode ser pedido sem custo extra.

**911 GT2** – Com exceção do Carrera GT, o 911 GT2 é o mais rápido entre todos os Porsche de produção em série. Seu motor biturbo de 3,6 litros desenvolve 483 cv a 5.700 rpm e o torque máximo é de 65,2 kgfm, disponíveis entre 3.500 e 4.500 rpm. Esse aumento de potência foi conseguido graças ao aumento da pressão máxima do turbo para até 2,0 bar e a um retrabalho que proporciona maior enchimento dos cilindros. No Brasil, o 911 GT2 só é vendido sob encomenda.

Como acontece com o GT3, este é um Porsche para quem procura a sensação mais próxima de um carro de corridas. Por isso, o GT2 não possui equipamentos eletrônicos de ajuda ao motorista e a tração é traseira – diferentemente das versões Turbo e Turbo S, que possuem tração permanente nas quatro rodas. O GT2 acelera de 0 a 100 km/h em apenas 4,0 segundos e a velocidade máxima é de 319 km/h. O PCCB (discos de freio feitos em cerâmica) é de série e o câmbio é manual de 6 marchas. ■



O GT3 (no alto) é o atual representante da Porsche nas pistas. O GT2 (acima) é o 911 mais potente da linha. Ambos atendem a quem deseja o puro prazer de pilotar.

## Linha 911 2005

### Ficha técnica

Características mecânicas e de desempenho de cada versão						
	Motor*	Potência	Tração	Torque	Vel. Máx. (km/h)	Acel. 0-100 km/h (s)
Carrera	3.596 cm <sup>3</sup>	325 cv a 6.800 rpm	Traseira	37,7 kgfm a 4.250 rpm	285	5,0
Carrera Cabriolet	3.596 cm <sup>3</sup>	325 cv a 6.600 rpm	Traseira	37,7 kgfm a 4.250 rpm	285	5,2
Carrera S	3.824 cm <sup>3</sup>	355 cv a 6.800 rpm	Traseira	40,7 kgfm a 4.250 rpm	293	4,8
Carrera S Cabriolet	3.824 cm <sup>3</sup>	355 cv a 6.600 rpm	Traseira	40,7 kgfm a 4.600 rpm	293	4,9
Targa	3.596 cm <sup>3</sup>	320 cv a 6.800 rpm	Traseira	37,7 kgfm a 4.250 rpm	285 (m) 280 (T)	5,2 (m) 5,7 (T)
Carrera 4S	3.596 cm <sup>3</sup>	320 cv a 6.800 rpm	Integral	37,7 kgfm a 4.250 rpm	280 (m) 275 (T)	5,1 (m) 5,6 (T)
Carrera 4S Cabriolet	3.596 cm <sup>3</sup>	320 cv a 6.800 rpm	Integral	37,7 kgfm a 4.250 rpm	280 (m) 275 (T)	5,3 (m) 5,9 (T)
Turbo	3.600 cm <sup>3</sup>	420 cv a 6.000 rpm	Integral	57,1 kgfm de 2.700 a 4.250 rpm	305 (m) 298 (T)	4,2 (m) 4,8 (T)
Turbo Cabriolet	3.600 cm <sup>3</sup>	420 cv a 6.000 rpm	Integral	57,1 kgfm de 2.700 a 4.250 rpm	305 (m) 298 (T)	4,3 (m) 4,9 (T)
Turbo S	3.600 cm <sup>3</sup>	450 cv a 5.700 rpm	Integral	63,2 kgfm de 3.500 a 4.500 rpm	307 km/h	4,2
Turbo S Cabriolet	3.600 cm <sup>3</sup>	450 cv a 5.700 rpm	Integral	63,2 kgfm de 3.500 a 4.500 rpm	307 km/h	4,5
GT3	3.600 cm <sup>3</sup>	381 cv a 7.400 rpm	Traseira	39,2 kgfm a 5.000 rpm	306 km/h	4,5
GT2	3.600 cm <sup>3</sup>	483 cv a 5.700 rpm	Traseira	65,2 kgfm de 3.500 a 4.500 rpm	319 km/h	4,0

\* Todas as versões possuem motor traseiro com 6 cilindros contrapostos (boxer); (m) = câmbio manual de 6 marchas; (T) = câmbio Tiptronic S de 5 marchas.