



---

# Pimenta mais forte

---

**Quem achava improvável teve uma surpresa:  
a Porsche preparou um Cayenne ainda mais potente. É o Turbo S, com 521 cv.**

**Texto: Luiz Alberto Pandini**

**Fotos: Porschepress**

---



---

Ao escolher o nome Cayenne para seu utilitário esportivo, a Porsche desejava criar uma série de associações. A mais imediata remete à atraente capital da Guiana Francesa, mas Cayenne é também o nome de uma pimenta bastante apreciada pelos adeptos de temperos fortes. E uma variedade ainda mais forte desta “pimenta” passou a ser oferecida pela Porsche em janeiro, com o lançamento da versão Turbo S.

O Cayenne Turbo S é a resposta da Porsche a quem considerava improvável o surgimento de um utilitário esporte com mais de 500 cv de potência. A nova versão desenvolve 521 cv, e seu motor tem a mesma cilindrada (4.511 cm<sup>3</sup>) do Cayenne Turbo normal. A potência extra foi consegui-

da com a adoção de novos intercoolers, aumento de pressão do turbocompressor para 1,9 bar (0,2 bar a mais que no Turbo) e mudanças no sistema de gerenciamento do motor. Os trocadores de calor são 13 mm mais largos que no Cayenne Turbo, assegurando maior eficiência e fluxo de ar mais elevado para o radiador. Os 521 cv tornam o Cayenne Turbo S o segundo Porsche de rua mais potente de todos os tempos – à sua frente aparece o esportivo Carrera GT, com motor V10 e 612 cv de potência.

Quem já apreciava o desempenho do Cayenne Turbo certamente vai aprovar esta versão “mais temperada”. O torque máximo é 73,4 kgfm, disponíveis entre 2.750 e 3.750 rpm. Tudo isso permite ao Cayenne Turbo S um desempe-





**Visualmente, as mudanças do Cayenne Turbo S se limitam à aplicação do nome da versão na tampa traseira, nas soleiras das portas e no console central. As rodas têm aro 20 e os discos de freio são maiores.**

inho digno de carro esporte: aceleração de 0 a 100 km/h em 5,2 segundos e velocidade máxima de 270 km/h. E o mais importante: preservando toda a aptidão que o Cayenne sempre demonstrou no fora-de-estrada.

O sistema eletrônico PTM (Porsche Traction Management, gerenciamento de estabilidade Porsche) regula continuamente a tração permanente do Cayenne Turbo S, fornecendo em seu modo básico 62% às rodas traseiras e 38% às rodas dianteiras. O sistema é capaz de detectar, por meio de sensores, a necessidade ou conveniência de alterar essa relação, de acordo com as circunstâncias dinâmicas. Isso garante máxima segurança ativa em manobras (por exemplo, uma mudança de faixa em alta velocidade ou ao rodar devagar em piso escorre-

gado) e proporciona tração eficiente mesmo nos terrenos mais difíceis. O PTM é equipamento de série em todas as versões do Cayenne.

A suspensão do Cayenne Turbo S possui todos os sistemas de controle apropriados para proporcionar eficiência em qualquer tipo de terreno. O sistema é formado por molas pneumáticas a ar com regulagem de altura integrada. Este equipamento permite ajustar a altura da carroceria em dois níveis diferentes, mesmo com o carro em movimento. O sistema de amortecimento conta ainda com o PASM (Porsche Active Suspension Management – gerenciamento de suspensão ativa Porsche), que regula continuamente a dureza dos amortecedores ao mesmo tempo em que ajuda a controlar os movimentos laterais e longitudinais da carroceria.



# Porsche Cayenne Turbo S

## Ficha técnica

<b>Carroceria</b>	Monobloco, construção leve em aço estampado e galvanizado a quente em ambos os lados, airbags frontais para motorista e passageiro dianteiro, airbags de tórax e de cortina, 5 lugares						
<b>Aerodinâmica</b>	Coeficiente aerodinâmico: $C_x = 0,39$						
<b>Motor</b>	Dianteiro, 8 cilindros em V a 90°, bloco e cabeçotes de alumínio, arrefecido a água, lubrificação por cárter seco, capacidade de óleo na troca 8 litros, duplo comando de válvulas por cabeçote, 32 válvulas, ajuste contínuo da árvore de comando de válvulas (VarioCam), compensação hidráulica da folga de válvulas, dois turbocompressores, dois resfriadores de ar, sistema de escapamento com dois elementos, dois catalisadores trifásicos, quatro sensores de oxigênio para controle e diagnóstico da mistura ar-combustível, sistema de diagnóstico de bordo, gerenciamento eletrônico digital de ignição e injeção de combustível ME 7.1.1 com ignição direta (8 bobinas), injeção multiponto seqüencial, comando elétrico de acelerador (E-Gas).						
<b>Diâmetro dos cilindros</b>	93 mm						
<b>Curso dos pistões</b>	83 mm						
<b>Cilindrada</b>	4.511cm <sup>3</sup>						
<b>Taxa de compressão</b>	9,5:1						
<b>Potência máxima</b>	521 cv a 5.500 rpm						
<b>Torque máximo</b>	73,4 kgfm de 2.750 a 3.750 rpm						
<b>Potência específica</b>	115,5 cv/litro						
<b>Gerenciamento</b>	Motronic ME 7.1.1						
<b>Combustível requerido</b>	gasolina de 98 octanas RON/88 octanas MON						
<b>Sistema elétrico</b>	12 V, alternador trifásico de 2.660 W, bateria de 110 Ah/520 A						
<b>Transmissão</b>	Motor e câmbio acoplados, rodas acionadas por caixa de transferência (com reduzida integrada) agindo permanentemente sobre as quatro rodas, modo básico (62% para a traseira e 38% para a dianteira) variável por meio de embreagem multidisco, Gerenciamento de Estabilidade Porsche (PSM) com controle dinâmico transversal e longitudinal intervindo automaticamente no gerenciamento do motor e no sistema de freio.						
<b>Relações de transmissão</b>	Tiptronic S						
	1*	2*	3*	4*	5*	6*	Ré Diferenciais
	4,15	2,37	1,56	1,16	0,86	0,69	3,39 3,70
<b>Rotação de estol ao freio</b>	2.700 rpm						
<b>Chassi e suspensão</b>							
Suspensão dianteira	Dois braços transversais superpostos articulados em subchassi (inferior de aço e superior de alumínio), conjunto mola-amortecedor com eixos deslocados para compensação de forças laterais.						
Suspensão traseira	Multibraço com articulação em subchassi, braço transversal interior de aço e superior de alumínio, conjunto mola-amortecedor com eixos deslocados para compensação de forças laterais. Suspensão pneumática nos dois eixos com amortecedores integrados, sistema PASM (Porsche Active Suspension Management)						
<b>Freios</b>	Duplo circuito hidráulico dianteiro-traseiro, pinça de alumínio monobloco de seis pistões na dianteira e de quatro na traseira, discos ventilados, ABS, assistência a vácuo						
<b>Rodas e pneus</b>	dianteiros			traseiros			
	9J x 20 com 275/40 R 20			10J x 20 com 275/40 R 20			
<b>Peso</b>	Em ordem de marcha		2.355 kg	Máximo permissível	3.080 kg		
	Máximo no teto (com sistema de transporte de teto Porsche)		100 kg	Máximo rebocável	3.500 kg		
<b>Dimensões</b>	Comprimento		4.786 mm	Largura	1.928 mm	Altura	1.699 mm
	Distância entre eixos		2.855 mm	Bitola dianteira	1.641 mm	Bitola traseira	1.656 mm
	Capacidade do porta-malas (VDA)		540-1.770 litros	Tanque de combustível	100 litros		
Vão mínimo em relação ao solo	Nível de carregamento			157 mm	Nível off-road avançado	273 mm	
<b>Desempenho</b>	Velocidade máxima	270 km/h	Aceleração (s) 0-100 km/h	5,2	Aceleração (s) 0-160 km/h	11,9	
<b>Consumo de combustível</b>	médio	cidade	estrada				
	6,3 km/l	4,5 km/l	8,4 km/l				





**As mudanças de estilo foram discretas, mas suficientes para permitir reconhecer visualmente a versão mais potente do Porsche Cayenne.**



**Desempenho de esportivo: com 521 cv de potência, o Cayenne Turbo S pode chegar a 270 km/h e acelerar de 0 a 100 km/h em 5,2 segundos.**

Os engenheiros de desenvolvimento da Porsche incrementaram também o poder de frenagem. Em comparação com o Cayenne Turbo, o diâmetro dos discos passou de 350 para 380 mm (dianteiros) e de 330 para 350 mm (traseiros). A furação dos discos foi otimizada para facilitar a dispersão de calor em cerca de 10 por cento. O novo sistema de freios implicou também em mudanças nas dimensões das rodas. O Cayenne S Turbo possui rodas de 20 polegadas com pneus de medidas 275/40. Eles são desenvolvidos especialmente para o Cayenne Turbo S e homologados para atingir velocidades de até 300 km/h. Também de série é o sistema de controle da pressão de ar nos pneus. O câmbio é o mesmo do Cayenne Turbo: Tiptronic S, com seis marchas.

O nível de equipamentos é compatível com a alta classe desta versão top de linha. Todas as superfícies interiores são revestidas em couro, e a regulagem dos bancos dianteiros é elétrica. Os assentos possuem aquecimento elétrico e

o ar-condicionado automático é equipamento de série, assim como o sistema PCM (Porsche Communication Management) e o sistema de som Bose Surround. Faróis bixenon com iluminação que se adapta às curvas proporcionam perfeita iluminação da estrada, e o sistema ParkAssistent de auxílio em manobras de estacionamento avisa ao condutor sobre possíveis obstáculos situados à frente e atrás do veículo.

Um logotipo “Cayenne Turbo S” foi aplicado na tampa traseira, nos estribos e no console central. Se o cliente solicitar, pode ser também pintado na carroceria, na cor azul-marinho metálico.

Acostumada a aumentar padrões de tecnologia, desempenho e conforto a cada nova geração de carros esporte, a Porsche mostra estar seguindo o mesmo caminho de sucesso com o Cayenne. O Turbo S não deixa dúvidas quanto a isso. ■