



O melhor de dois mundos

Tração nas quatro rodas e carroceria conversível: os novos Porsche combinam pura esportividade com a elegância e nostalgia dos passeios com capota aberta.

Texto: Luiz Alberto Pandini
Fotos: Porschepress

Durante quase 20 anos, o Porsche 911 fez sucesso sem possuir uma versão conversível. Lançado no final de 1963, o modelo só viria a ter versões com carroceria aberta no início de 1982, com o lançamento do primeiro 911 Cabriolet. Desse momento em diante, os 911 Cabriolet se tornaram presença obrigatória na linha Porsche, a ponto de os conversíveis serem tão aguardados quanto as respectivas versões com carroceria cupê.

Os muitos adeptos dos 911 Cabriolet têm bons motivos para satisfação com os recentes lançamentos da Porsche. Desde 2004 (ano em que foi iniciada a renovação da linha 911, com a apresentação da geração “997”), a Porsche tem apresentado novos conversíveis poucos meses depois do lançamento das versões cupê correspondentes. Foi assim também com os 911 Carrera 4 e Carrera 4S, cujas versões com carroceria fechada foram mostradas em **Clubnews**





0 911 Carrera 4 Cabriolet tem motor de 3,6 litros e estabilidade para encarar as estradas mais escorregadias. O nível de acabamento é o mesmo do modelo Coupé.

número 21. Agora é a vez de conhecer os 911 Carrera 4 e 4S Cabriolet, que unem a tração integral à carroceria conversível.

Como acontece nas outras versões atuais do 911, os Carrera Cabriolet com tração nas quatro rodas estão disponíveis com duas opções de motor. O do Carrera 4 Cabriolet tem 3,6 litros com 325 cv, números que sobem para 3,8 litros e 355 cv no Carrera 4S Cabriolet. O primeiro acelera de 0 a 100 km/h em 5,3 segundos e chega a 280 km/h. Na versão mais potente, os valores são 4,9 segundos e 288 km/h.

Como acontece com os 911 Coupé, o Carrera 4S Cabriolet possui a suspensão ativa PASM como equipamento de série – no Carrera 4 Cabriolet, ela é opcional. Ao toque de uma tecla, o motorista opta entre dois modos. O “Normal” prioriza o conforto e passa de forma automática a uma regulagem mais esportiva à medida que o motorista passa a conduzir de maneira mais arrojada. O modo “Sport” ativa uma regulagem mais dura de amortecedores, permitindo desfrutar de imediato características mais esportivas.

A tração nas quatro rodas com embreagem multidiscos viscosa faz as rodas dianteiras transmitirem um mínimo de 5% e um máximo de 40% da força do motor. A estabilidade é monitorada a todo instante pelo PSM (Porsche Stability Management). Opcionalmente, ambos podem ser equipados com câmbio Tiptronic S, freios de cerâmica PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake) e pacote Sport Chrono Plus, com acionamento e funções idênticas às das versões cupê com tração nas quatro rodas. A segurança passiva segue os padrões da Porsche. Dois arcos de proteção em aço de alta resistência, localizados atrás dos assentos, são acionados automaticamente em caso de perigo de capotagem. Também estão presentes dois airbags de cortina para proteção das cabeças dos ocupantes. Dois airbags laterais nos encostos dos bancos e outros dois no painel completam o sistema POSIP de proteção de impactos.

Outra semelhança entre as versões cupê e conversível do 911 com tração nas quatro rodas é a traseira: a largura é 44 mm maior que nas versões com tração traseira. A capota tem acionamento elétrico e demora apenas 20 segundos para abrir ou fechar, bastando para isso apertar uma tecla no painel. Isso







Mais potente graças ao motor de 3,8 litros, o Carrera 4S Cabriolet garante pleno prazer de dirigir. O acionamento elétrico da capota pode ser feito a até 50 km/h.

Porsche 911 Carrera 4 Cabriolet e 911 Carrera 4S Cabriolet

Ficha técnica



Carroceria	Conversível, estrutura monobloco, construção leve em aço estampado e galvanizado em ambos os lados, airbags de grande capacidade frontais, laterais e de cabeça para motorista e passageiro dianteiro, 2+2 lugares									
Aerodinâmica	Coeficiente aerodinâmico: $C_x = 0,30$ (Carrera 4) e $0,29$ (Carrera 4S); área frontal $A = 2,04 \text{ m}^2$; C_x multiplicado por $A = 0,61$ (Carrera 4) e $0,59$ (Carrera 4S)									
Motor	Traseiro, 6 cilindros horizontais opostos com carcaça e cabeçotes em alumínio, refrigerado a água, tempos de abertura e fechamento de válvulas variáveis e controle do levantamento de válvulas (VarioCam Plus), compensação hidráulica da folga de válvulas, lubrificação por cárter seco, capacidade para 10,3 (Carrera 4) e 10,5 (Carrera 4S) litros de óleo, capacidade para 31 litros de líquido de arrefecimento do motor, quatro árvores de comando no cabeçote, quatro válvulas por cilindro, sistema de escapamento com dois elementos, cada um com catalisador trifásico, dois sensores de oxigênio com controle individual, gerenciamento eletrônico digital de ignição, injeção de combustível e variação do cabeçote, ignição eletrônica com 6 bobinas, injeção multiponto seqüencial									
	Carrera 4					Carrera 4S				
Diâmetro dos cilindros	96 mm					99 mm				
Curso dos pistões	82,8 mm					82,8 mm				
Cilindrada	3.596 cm ³					3.824 cm ³				
Taxa de compressão	11,3:1					11,8:1				
Potência máxima	325 cv a 6.800 rpm					355 cv a 6.600 rpm				
Torque máximo	37,7 kgfm a 6.800 rpm					40,7 kgfm a 6.600 rpm				
Potência específica	90,2 cv/litro					93,4 cv/litro				
Gerenciamento	Motronic ME 7.8, controle de detonação									
Rotação máxima	7.300 rpm									
Combustível requerido	gasolina de 98 octanas RON/88 octanas MON									
Sistema elétrico	12 V, alternador trifásico de 2.100 W, bateria de 70 Ah									
Transmissão	Motor e transmissão acoplados, tração traseira mediante semi-eixos biarticulados e via semi-eixos e embreagem multidisco viscosa para as rodas dianteiras.									
Caixa de marchas	1*	2*	3*	4*	5*	6*	Ré	Relação final	traseira	dianteira
Manual	3,91	2,32	1,61	1,28	1,08	0,88	3,59		3,44	3,33
Tiptronic S	3,60	2,19	1,41	1,00	0,83	–	3,17		3,56	3,45
Diâmetro da embreagem	240mm (auto-ajustável no Carrera 4S)									
Chassi e suspensão										
Suspensão dianteira	Independente McPherson (otimizada pela Porsche), braços transversal e longitudinal, mola helicoidal cônica e amortecedor pressurizado (com controle ativo no Carrera 4S).									
Suspensão traseira	Multibraço (5 pontos), mola helicoidal cilíndrica e amortecedor pressurizado (com controle ativo no Carrera 4S)									
Freios										
Duplo circuito hidráulico dianteiro-traseiro, pinças de alumínio monobloco de quatro pistões em cada roda, discos ventilados e perfurados, PSM, ABS, servofreio a vácuo. Medidas dos discos (diâmetro x espessura) – Carrera 4: 318 mm x 28 mm na frente e 299 mm x 24 mm na traseira; Carrera 4S: 330 mm x 34 mm na frente e 330 mm x 28 mm na traseira, servofreio.										
Rodas e pneus										
Carrera 4										
Carrera 4S										
Dianteiros	8J x 18 pol com 235/40 ZR 18					8J x 19 pol com 235/35 ZR 19				
Traseiros	11J x 18 pol com 295/35 ZR 18					11J x 19 pol com 305/30 ZR 19				
Peso em ordem de marcha										
Peso máximo permissível										
Manual	Carrera 4	Carrera 4S					Carrera 4	Carrea 4S		
Tiptronic S	1.535 kg	1.560 kg					1.920 kg	1.930 kg		
	1.575 kg	1.600 kg					1.965 kg	1.975 kg		
Dimensões										
Comprimento	4.427 mm		Distância entre eixos			2.350 mm		Largura		1.852mm
Bitola Dianteira	1.488 mm		Bitola Traseira			1.548 mm		Porta-malas (VDA)		105 litros
Altura Carrera 4	1.310 mm		Altura Carrea 4S			1.300 mm		Tanque de combustível		67 litros
Desempenho										
Carrera 4										
Carrera 4S										
Velocidade máxima	Manual	280 km/h		288 km/h						
	Tiptronic S	275 km/h		280 km/h						
Aceleração (s) 0-100 km/h	Manual	5,3		4,9						
	Tiptronic S	5,8		5,4						
Aceleração (s) 0-160 km/h	Manual	11,6		11,1						
	Tiptronic S	12,6		12,1						
Aceleração (s) 0-200 km/h	Manual	19,0		17,6						
	Tiptronic S	22,0		20,1						
Aceleração (s) 0-1000 km/h	Manual	24,3		23,7						
	Tiptronic S	25,1		24,7						



Três visuais para um mesmo 911 Cabriolet: com capota abaixada, com a capota de lona levantada e com o teto rígido opcional, pintado na mesma cor da carroceria.

pode ser feito com o carro em movimento, a até 50 km/h. Opcionalmente, todos os Porsche 911 Cabriolet podem receber uma capota rígida na cor da carroceria.

Tudo isso deixa o comportamento dinâmico dos 911 Carrera 4 e Carrera 4S Cabriolet praticamente idêntico ao das versões cupê. O carro tem excelente estabilidade, mesmo quando dirigido esportivamente – exatamente o tipo de condução mais convidativa quando se está ao volante de um Porsche. Se o objetivo do passeio é curtir a paisagem,

os 911 Carrera 4 e 4S Cabriolet também são perfeitos. O excelente acabamento e os muitos equipamentos de conforto (entre eles, ar condicionado e sistema de som) asseguram uma viagem extremamente agradável.

Quem comprar um Porsche 911 Cabriolet, seja a versão Carrera 4 ou a Carrera 4S, terá várias maneiras de se divertir ao volante – pode ser aproveitando um simples passeio dominical ou curtindo o “veneno” típico de um carro esporte. Bastará escolher. ■