



---

# A evolução da espécie

---

**Quatro anos depois de seu lançamento, o Cayenne passa pela primeira evolução. Novo estilo, maior desempenho e novas tecnologias são os destaques da nova geração.**

**Texto: Luiz Alberto Pandini**  
**Fotos: Porschepress**

---

Foram quatro anos de sucesso. Desde seu lançamento, no segundo semestre de 2002, o Porsche Cayenne tornou-se referência. Nenhum outro utilitário esporte havia chegado aos níveis de desempenho, sofisticação, segurança e dirigibilidade que se transformaram na marca registrada do Cayenne. O público percebeu isso e fez do Cayenne um dos Porsche mais bem-sucedidos da história.

Mas a Porsche não pára. E a filosofia – aprovada com louvor nos carros esporte da marca – de evoluir seus produtos de maneira sutil no estilo e marcante na tecnologia foi aplicada também ao Cayenne. Como resultado, a nova geração, ano-modelo 2008, chega às ruas com várias novidades, mas mantendo forte identidade com os carros que saíram da fábrica até 2006. Mudanças de maior monta foram reservadas para o “lado de dentro”, especialmente do capô. Todas as versões (Cayenne V6, Cayenne S e Cayenne Turbo) ganharam motores ainda mais potentes, além de avanços tecnológicos que refinaram a estabilidade, a dirigibilidade e a capacidade de vencer terrenos difíceis.

Na frente, o novo Cayenne possui linhas mais afiladas que acentuam sua imponência. Os faróis receberam novo desenho, perceptível mesmo quando o carro é visto de lado. Nas três versões, a parte frontal está subdividida em três áreas por meio de tomadas de ar protegidas por grades com lâminas negras. No Cayenne V6 e no Cayenne S, as lâminas são horizontais e pintadas na cor da carroceria. No Cayenne Turbo, a abertura é maior na parte central – diferença que exalta seu maior desempenho e também a condição de versão topo de linha.

Todas as versões possuem faróis de neblina. Comparados com os primeiros Cayenne, eles ficam em posição mais baixa e mais próxima às extremidades do spoiler dianteiro. A aba frontal inferior se estende ainda mais profundamente que na primeira geração do Cayenne e agora envolve as aberturas de entrada de ar para resfriamento dos freios.

A traseira também teve o estilo renovado. As lanternas, agora compostas por leds (um importante fator de segurança, de-



Na dianteira estão as mudanças mais visíveis do Cayenne 2008: novos faróis, grades e entradas de ar com novo estilo.



Na traseira, sutis alterações: novo desenho das lanternas, da vigia e do spoiler no teto.

vido à maior luminosidade desse tipo de luz), possuem novo desenho e foram reposicionadas. Um spoiler alonga a linha da capota para trás, garantindo visibilidade perfeita para a terceira luz de freio. Abaixo da janela, uma faixa negra dá impressão de que suas dimensões são maiores que as reais. Também se observa um novo desenho da moldura protetora da abertura inferior da tampa. Esse elemento possui acabamento em aço inoxidável. As saídas de escape atuam como identificador das versões: a Turbo possui ponteiras com saídas duplas, enquanto as equipadas com motor aspirado possuem ponteiras com formato oval. Por baixo do pára-choque, observa-se um spoiler com formato semelhante ao de um extrator de ar, que completa a elaboração estética da traseira. Como opcional, pode-se encomendar o Cayenne com engates para reboque, com acionamento manual ou automático. Esse elemento está alojado por trás de uma abertura, de maneira que nenhuma saliência afeta a linha exterior do pára-choque traseiro.

Nas laterais, os espelhos retrovisores ganharam desenho mais aerodinâmico. De lado, é possível identificar cada versão do Cayenne pela cor da cobertura das pinças dos freios: pretas na versão com motor V6, prateadas na S e vermelhas na Turbo.

Debaixo do capô estão as maiores novidades do Cayenne. Para começar, todas as versões tiveram aumento na cilindrada dos motores. O V6 do Cayenne subiu de 3.189 cm<sup>3</sup> para 3.598 cm<sup>3</sup>, passando a desenvolver 290 cv (40 cv a mais).

Além disso, o ângulo do “V” mudou de 15 para 10,6 graus para acomodar os cilindros de maior diâmetro (89 mm). O curso do pistão foi aumentado em 0,5 mm, passando para 96,4 mm. Com isso, o Cayenne equipado com motor V6 chega a 227 km/h e acelera de 0 a 100 km em 8,5 segundos.

No Cayenne S, a cilindrada do motor V8 aspirado passou de 4,511 cm<sup>3</sup> para 4.806 cm<sup>3</sup>, devido a um aumento de 3 mm no diâmetro dos cilindros. A potência aumentou de 340 para 385 cv e a velocidade máxima subiu para 250 km/h (8 km/h a mais que antes), com a aceleração sendo feita em 6,8 segundos (0,4 segundo mais rápido que o Cayenne S da geração anterior). Estes números são referentes à versão equipada com câmbio Tiptronic S de 6 marchas.

No Cayenne Turbo, o motor V8 biturbo, agora com 4.806 cm<sup>3</sup>, gera 500 cv de potência (50 cv a mais que antes), com a velocidade máxima chegando a 275 km/h e a aceleração de 0 a 100 km/h sendo feita em 5,1 segundos. Neste motor, o diâmetro das turbinas foi aumentado e, como já acontecia antes, cada turbocompressor atua em uma bancada de cilindros. A pressão máxima é de cerca de 1,8 bar e está disponível desde 2.250 rpm. Para manter constantemente a potência mais conveniente, a pressão de sobrealimentação diminui à medida em que aumenta a rotação do motor.

Uma novidade importante é que todos os motores da linha Cayenne passam a ter injeção direta de gasolina com pressão de 40 a 120 bar. Denominado Porsche DFI (Direct Fuel



**O Cayenne otimizou toda sua capacidade de superar terrenos difíceis.**

Injection), o sistema aumenta de forma eficaz o rendimento termodinâmico do motor, proporcionando ganho de desempenho e menor consumo de combustível. A preparação da mistura de combustível acontece na câmara de combustão e não no coletor de admissão. No sistema de alimentação direta, não há injeção de combustível no cilindro enquanto as válvulas de admissão não estiverem abertas. Por isso, o injetor está estrategicamente localizado entre as duas válvulas de admissão. O ar e o combustível se misturam melhor no cilindro, uma condição importante para que a mistura possa ser queimada de forma limpa e correta.

Ao evaporar, o combustível diminui paralelamente à temperatura na câmara de combustão. Isso permite uma massa de ar admitido mais elevada, beneficiando o enchimento dos cilindros. E a preparação de uma mistura com temperatura menor permite aumentar a taxa de compressão do motor, resultando em maior rendimento termodinâmico, com benefícios no rendimento e no consumo de combustível. Nos motores de 8 cilindros, a implantação do sistema de injeção direta está ligada à introdução do VarioCam Plus, com variação contínua de acionamento e levantamento das válvulas.

Novidades também aparecem nos sistemas de tração e suspensão. Todas as versões possuem de série a suspensão ativa PASM (Porsche Active Suspension Management, gerenciamento de suspensão ativa Porsche), opcional nas versões com motor aspirado. Em situações fora-de-estrada extremas, a carroceria pode ficar com um vão livre de 271 mm em relação ao solo.

Nesta nova geração, o sistema PASM passa a ter a possibilidade de ser acompanhado (opcionalmente) pelo PDCC (Porsche Dynamic Chassis Control, controle dinâmico de chassi Porsche). Duas barras estabilizadoras ativas, subdivididas em dois elementos acoplados a servomotores hidráulicos, substituem em ambos os eixos as barras estabilizadoras convencionais. O tempo de resposta do sistema é muito pequeno e a pressão máxima de acionamento é 180 bar. Por isso, as barras estabilizadoras ativas são capazes de criar uma força que se opõe com certa antecedência à inclinação do veículo em curvas. Dessa maneira, certas inclinações da carroceria somente são percebidas quando o carro é conduzido esportivamente e muito próximo do limite. O PDCC melhora, portanto, a segurança ao dirigir, a estabilidade e o conforto de condução.

O sistema de suspensão pneumático permite ajustar seis níveis de altura, com uma variação de 110 milímetros. No nível “normal”, o vão livre em relação ao solo é de 215 mm. O “nível de carga” é a posição mais baixa possível: fica 52 mm mais baixo na dianteira e 55 mm mais baixo na traseira, em relação ao nível normal. Esta posição só é possível com o veículo parado: quando ele se movimentar, o sistema passa automaticamente ao nível normal. O “nível baixo” fica 22 mm abaixo do “normal” e pode ser considerado “esportivo”, já que o trem de rodagem fica mais rígido e, ao mesmo tempo, favorece a estabilidade e a aerodinâmica do Cayenne. A carroceria se situa automaticamente nesse nível sempre que o carro supera 125 km/h. Se o carro atingir 210 km/h, a car-

# Porsche Cayenne V6

## 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: Cx = 0,35							
<b>Motor</b>	Dianteiro, longitudinal, 6 cilindros em V, refrigerado a água, cárter do virabrequim em ferro fundido, bloco e cabeçotes de alumínio, injeção direta de gasolina (DFI), lubrificação por circuito pressurizado com cárter seco, capacidade de óleo do motor de 6 litros, duplo comando de válvulas por cabeçote, quatro válvulas por cilindro, ajuste contínuo e infinito das válvulas de admissão e de escape, compensação hidráulica da folga de válvulas, efeito de sobrealimentação mediante pulsações do duto de admissão de ar e coletor de admissão variável, sistema de escape com dois elementos com um catalizador trifásico em cada sistema (pré-catalizador e catalizador principal), quatro sondas lambda (sensores de oxigênio) para controle e diagnóstico da mistura ar-combustível, computador de bordo (on-board diagnosis II), sistema de gerenciamento do motor MED 9.1, ignição eletrônica com seis módulos individuais, acelerador eletrônico (E-gas).							
	Diâmetro dos cilindros	89 mm		Curso dos pistões	96,4 mm			
	Cilindrada	3.598 cm <sup>3</sup>		Taxa de compressão	12,3:1			
	Potência máxima	290 cv a 6.200 rpm		Torque máximo	385 Nm a 3000 rpm			
	Potência específica	80,6 cv/litro		Gerenciamento	MED 9.1			
	Combustível requerido	gasolina de 98 octanas RON/88 octanas MON						
<b>Sistema elétrico</b>	12 V, alternador trifásico de 2.520W, bateria de 70 Ah, 340 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>	1ª	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	Ré Diferenciais	
Tiptronic S	4,15	2,37	1,56	1,16	0,86	0,69	3,39 4,30	
Manual	4,68	2,53	1,69	1,22	1,00	0,84	4,27 3,70	
<b>Chassi e suspensão</b>	Suspensão dianteira com dois braços transversais superpostos articulados em subchassi (elementos inferiores em fundição esferoidal, elementos superiores em alumínio), suspensão independente, elementos básicos com suportes de aço conjunto mola helicoidal-amortecedor com eixos deslocados para compensação de forças laterais.							
	Suspensão traseira multibraço com subchassi (braço transversal inferior de aço e superior de alumínio), suspensão independente, elementos com suportes de aço e compensação de forças laterais mediante molas helicoidais coaxiais em relação aos amortecedores.							
<b>Freios</b>	Duplo circuito hidráulico dianteiro-traseiro, pinça de alumínio monobloco de seis pistões na dianteira e de quatro na traseira, discos ventilados, antitravamento (ABS), assistência a vácuo							
<b>Rodas e pneus</b>	série	opcional		opcional		opcional		
	7,5J x 17 com 235/65 R 17	8J x 18 com 255/55 R 18	9J x 19 com 275/45 R 19	9J x 20 com 275/40 R 20				
<b>Peso</b>	Em ordem de marcha	Máximo permitido		Máximo no teto (com sistema de transporte de teto Porsche)		Máximo rebocável		
Tiptronic S	2.160 kg	2.945 kg		100 kg		3.500 kg		
<b>Dimensões</b>	Comprimento	Largura (sem retrovisores)	Altura (sem PASM)		Distância entre eixos	Porta-malas (VDA)	Tanque de combustível	
	4.798 mm	1.928 mm	1.699 mm		2.855 mm	540-1.770 litros	100 litros	
	Bitola	17 pol	18 pol	19 pol	20 pol			
	Dianteira	1.655 mm	1.647 mm	1.641mm	1.641 mm			
	Traseira	1.670 mm	1.662 mm	1.656mm	1.656 mm			
<b>Desempenho</b>	Velocidade máxima	Aceleração (s) 0-100 km/h		Aceleração (s) 0-160 km/h		Aceleração (s) 0-1.000 m		
Manual	227 km/h	8,1		20,1		28,7		
Tiptronic S	227 km/h	8,5		20,6		28,9		
<b>Consumo (km/l)</b>	médio	cidade	estrada					
Manual	7,75	5,6	9,4					
Tiptronic S	7,75	5,4	9,3					



O motor do Cayenne V6 passa a ter 3,6 litros de cilindrada. Os freios têm discos ventilados e as rodas de aro 20 são oferecidas como opcional.



**No Cayenne V6, o luxo e o conforto que consagraram o modelo e o transformaram em um dos Porsche mais bem sucedidos de todos os tempos.**

roceria desce mais 10 mm e chega ao “nível baixo especial”. Por outro lado, o “nível todo-terreno” ajusta uma maior altura livre, ficando 28 mm acima do “normal”. Este ajuste só pode ser acionado a velocidades abaixo de 80 km/h. E o nível “todo-terreno especial”, previsto para circunstâncias extremas, faz com que a altura livre do Cayenne seja de 271 mm – 30 mm acima da “normal”. Este nível só funciona até 30 km/h.

Nos novos Cayenne, o condutor pode escolher entre a regulagem padrão e outra mais esportiva. Ao apertar no console a tecla Sport, o motor passa a responder com maior rapidez aos movimentos do pedal do acelerador. Outro sistema, o PTM (Porsche Traction Management), garante ao Cayenne excelente estabilidade, independente das circunstâncias dinâmicas. O sistema de tração integral permanente é capaz de proporcionar de forma variável mais ou menos tração às rodas dianteiras e traseiras, mediante um bloqueador longitudinal controlado eletronicamente. O sistema inclui marchas reduzidas e um bloqueio de 100%, caso uma ou mais rodas se levante do solo. Em condições

normais, a tração é dividida na proporção de 62% na dianteira e 38% na traseira. De acordo com as necessidades de momento, uma embreagem multidiscos, acionada por um motor elétrico e controlada eletronicamente, pode variar essa divisão e enviar até 100% da tração às rodas dianteiras ou traseiras. O PTM atua permanentemente, com diversos sensores controlando a velocidade do carro, a aceleração transversal, o ângulo do volante e a posição do pedal do acelerador.

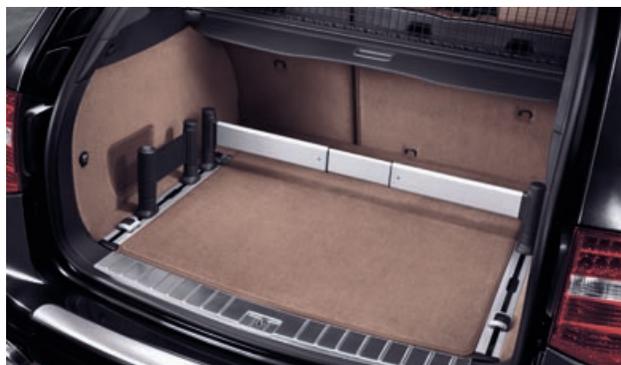
O controle de estabilidade PSM (Porsche Stability Management) está constantemente vinculado ao PTM, mas não atua enquanto o veículo não estiver rodando em seu limite. No novo Cayenne, o PSM dispõe de funções como pré-carga do sistema de frenagem, servofreio de emergência, estabilização de reboque e anti-bloqueio de freios para todo terreno.

A nova geração do Cayenne promove também a estreia de um sensor anti-capotagem capaz de ativar seletivamente os pré-tensores dos cintos de segurança e os airbags de cortina

# Porsche Cayenne S

## Ficha técnica

<b>Carroceria</b>	Monobloco, construção leve em aço estampado e galvanizado, airbags frontais para motorista e passageiro dianteiro, airbags de tórax e de cortina, 5 lugares									
<b>Aerodinâmica</b>	Coeficiente aerodinâmico: Cx = 0,35 Superfície frontal A: 2,79 m <sup>2</sup> Cx por A=0,977									
<b>Motor</b>	Dianteiro, 8 cilindros em V, cárter do virabrequim em ferro fundido, bloco e cabeçotes de alumínio, injeção direta de gasolina (DFI), arrefecido a água, lubrificação por cárter seco integrado, capacidade de óleo 8 litros, duplo comando de válvulas por cabeçote, 4 válvulas por cilindro, distribuição variável com controle de levantamento das válvulas (VarioCam Plus), compensação hidráulica da folga de válvulas, coletor de admissão de geometria variável, sistema de escapamento com dois elementos, dois catalisadores trifásicos (pré e principais), quatro sondas lambda para controle e diagnóstico da mistura ar-combustível, sistema de diagnóstico de bordo, sistema de gerenciamento do motor EMS SDI 4.1, ignição eletrônica com 8 bobinas individuais, comando elétrico de acelerador (E-Gas)									
	Diâmetro dos cilindros	96 mm	Curso dos pistões	83 mm						
	Cilindrada	4.806 cm <sup>3</sup>	Taxa de compressão	12,5:1						
	Potência máxima	385 cv a 6.200 rpm	Torque máximo	500 Nm (50,9 kgfm) a 3.500 rpm						
	Potência específica	80,1 cv/litro								
	Combustível requerido	gasolina de 98 octanas RON/88 octanas MON, sem chumbo								
<b>Sistema elétrico</b>	12 V, alternador trifásico de 2.660 W, bateria de 95 Ah									
<b>Transmissão</b>	Motor e câmbio acoplados, rodas acionadas por caixa de transferência (com marcha reduzida integrada); distribuição variável de tração (modo básico: 62% para a traseira e 38% para a dianteira) 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>	1ª	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	Ré	Reduzida	Diferencial	Diâmetro do disco de embreagem
Manual	4,68	2,53	1,69	1,22	1,00	0,84	4,27	2,70	3,55	260 mm
Tiptronic S	4,15	2,37	1,56	1,16	0,86	0,69	3,39	2,70	3,55	
<b>Chassi e suspensão</b>	Suspensão dianteira dois braços transversais superpostos articulados em subchassi (elementos inferiores em fundição esferoidal, elementos superiores em alumínio), suspensão independente, elementos básicos com suportes de aço conjunto mola helicoidal-amortecedor com eixos deslocados para compensação de forças laterais. Suspensão traseira multibraço com subchassi (braço transversal inferior de aço e superior de alumínio), suspensão independente, elementos com suportes de aço e compensação de forças laterais mediante molas helicoidais coaxiais em relação aos amortecedores.									
<b>Freios</b>	Duplo circuito, pinças de alumínio monobloco com 6 pistões na dianteira e 4 na traseira, discos ventilados, sistema antitravamento (ABS), assistência a vácuo									
<b>Rodas e pneus</b>	série	opcional	opcional	opcional						
	8J x 18 com 255/55 R 18	9J x 19 com 275/45 R 19	9J x 20 com 275/40 R 20	10J x 21 com 295/35 R 21						
<b>Peso</b>	Em ordem de marcha	Máximo permitido	Máximo no teto (com sistema de transporte de teto Porsche)	Máximo rebocável						
Tiptronic S	2.225kg	3.080 kg	100 kg	3.500 kg						
<b>Dimensões</b>	Comprimento	Largura (sem retrovisores)	Altura (sem PASM)	Distância entre eixos	Porta-malas (VDA)	Tanque de combustível				
	4.798 mm	1.928 mm	1.699 mm	2.855 mm	540-1.770 litros	100 litros				
	Bitola	18 pol	19 pol	20 pol						
	Dianteira	1.647 mm	1.641mm	1.641 mm						
	Traseira	1.662 mm	1.656mm	1.656 mm						
<b>Desempenho</b>	Velocidade máxima	Aceleração (s) 0-100 km/h		Aceleração (s) 0-160 km/h		Aceleração (s) 0-1.000 m				
Manual	252 km/h	6,6		15,7		26,6				
Tiptronic S	250 km/h	6,8		15,7		26,8				
<b>Consumo (km/l)</b>	médio	cidade	estrada							
Manual	6,7	4,5	9,2							
Tiptronic S	7,3	4,9	9,9							



O motor V8 aspirado do Cayenne S tem agora 385 cv de potência. No porta-malas, todas as versões podem receber módulos para facilitar a acomodação de bagagem.



As alterações de estilo do Cayenne S seguiram as vistas nas demais versões. O painel de instrumentos é completo.

em caso de emergência, protegendo ainda mais os ocupantes. Este sistema é integrado a sensores de impacto que detectam colisões em sentido longitudinal e transversal. Todas as versões possuem seis airbags de série (dois frontais – para condutor e passageiro –, dois laterais e dois de cortina localizados nas laterais do teto).

Os apreciadores do alto nível de conforto do Cayenne têm boas razões para continuar fiéis ao carro. Seguindo a tradição Porsche, o contato fica à esquerda da coluna de direção. O volante de série possui três raios e há opção de volante multifuncional. No painel, cinco instrumentos exaltam o caráter esportivo dominante no Cayenne. Os bancos oferecem muito conforto e os apoios de cabeça remetem aos utilizados nos modelos esportivos da Porsche.

Nas três versões, os bancos são revestidos em couro. Alarme anti-furto, trava central com acionamento por controle remoto, vidros escurecidos com absorção de raios solares, vidros com acionamento elétrico, assentos

dianteiros com regulagens elétricas, sistema de som com CD, duplo tuner e 12 alto-falantes fazem parte da lista de equipamentos de série. O motorista passa ainda a escolher sua velocidade de cruzeiro em uma faixa que vai dos 30 aos 240 km/h.

No console central, encontram-se integrados todos os comandos para o ajuste do trem de rodagem (chassi e suspensão). A tecla “Offroad” está conformada ergonomicamente em forma de interruptor basculante, podendo ser acionado com comodidade também em terrenos irregulares.

A capacidade de carga varia de 540 a 1.770 litros e um sistema de gestão do porta-malas, oferecido como opcional, permite transportar cargas diversas de maneira segura e conveniente, podendo ser adaptado a objetos de diversos tipos. O sistema é formado por molduras integradas ao assoalho e uma rede divisória. Opcionalmente, o Cayenne pode ter acionamento automático da tampa do porta-malas.

# Porsche Cayenne Turbo

## Ficha técnica

<b>Carroceria</b>	Monobloco, construção leve em aço estampado e galvanizado, airbags frontais para motorista e passageiro dianteiro, airbags de tórax e de cortina, 5 lugares								
<b>Aerodinâmica</b>	Coeficiente aerodinâmico: Cx = 0,35 Superfície frontal A: 2,78 m <sup>2</sup> Cx por A: 0,973								
<b>Motor</b>	Dianteiro, longitudinal, 8 cilindros em V, cárter do virabrequim em ferro fundido, bloco e cabeçotes de alumínio, refrigerado a água, injeção direta de gasolina (DFI), lubrificação por cárter seco integrado, capacidade de óleo na troca 8 litros, duplo comando de válvulas por cabeçote, 4 válvulas por cilindro, distribuição variável com ajuste contínuo da árvore de comando de válvulas (VarioCam Plus), compensação hidráulica da folga de válvulas, dois turbocompressores, dois resfriadores de ar, sistema de escapamento com dois elementos, dois catalisadores trifásicos (pré e principais), quatro sensores de oxigênio para controle e diagnóstico da mistura ar-combustível, sistema de diagnóstico de bordo, gerenciamento eletrônico do motor EMS SDI 4.1, ignição eletrônica com 8 bobinas, acelerador eletrônico (E-Gas)								
	Diâmetro dos cilindros	96 mm	Curso dos pistões	83 mm					
	Cilindrada	4.806 cm <sup>3</sup>	Taxa de compressão	10,5:1					
	Potência máxima	500 cv a 6.000 rpm	Torque máximo	700 Nm (71,3 kgfm) de 2.250 a 4.500 rpm					
	Potência específica	104,0 cv/litro	Combustível requerido	gasolina de 98 octanas RON/88 octanas MON					
<b>Sistema elétrico</b>	12 V, alternador trifásico de 2.660 W, bateria de 110 Ah								
<b>Transmissão</b>	Motor e câmbio acoplados, rodas acionadas por caixa de transferência (com marcha reduzida integrada); distribuição variável de tração (modo básico: 62% para a traseira e 38% para a dianteira) 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>	1ª	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	Ré	Reduzida	Diferencial
Tiptronic S	4,15	2,37	1,56	1,16	0,86	0,69	3,39	2,70	3,27
<b>Chassi e suspensão</b>	Suspensão dianteira dois braços transversais superpostos articulados em subchassi (elementos inferiores em fundição esferoidal, elementos superiores em alumínio), suspensão independente, elementos básicos com suportes de aço conjunto mola helicoidal-amortecedor com eixos deslocados para compensação de forças laterais. Suspensão traseira multibraço com subchassi (braço transversal inferior de aço e superior de alumínio), suspensão independente, elementos com suportes de aço e compensação de forças laterais mediante molas helicoidais coaxiais em relação aos amortecedores, PASM (sistema de suspensão ativa Porsche), sistema de amortecedores variáveis com regulação contínua.								
<b>Freios</b>	Duplo circuito, pinças de alumínio monobloco de 6 pistões na dianteira e 4 pistões na traseira, discos ventilados, antitravamento (ABS), assistência a vácuo								
<b>Rodas e pneus</b>	série		opcional			opcional		opcional	
	8J x 18 com 255/55 R 18		9J x 19 com 275/45 R 19			9J x 20 com 275/40 R 20		10J x 21 com 295/35 R 21	
<b>Peso</b>	Em ordem de marcha		Máximo permitido			Máximo no teto (com sistema de transporte de teto Porsche)		Máximo rebocável	
	2.355 kg		3.080 kg			100 kg		3.500 kg	
<b>Dimensões</b>	Comprimento	Largura (sem retrovisores)		Altura (sem PASM)		Distância entre eixos		Porta-malas (VDA)	Tanque de combustível
	4.795 mm	1.928 mm		1.694 mm		2.855 mm		540-1.770 litros	100 litros
	Bitola	18 pol	19 pol	20 pol					
	Dianteira	1.647 mm	1.641 mm	1.641 mm					
	Traseira	1.662 mm	1.656 mm	1.656 mm					
<b>Desempenho</b>	Velocidade máxima	Aceleração (s) 0-100 km/h			Aceleração (s) 0-160 km/h		Aceleração (s) 0-1.000 m		
	275 km/h	5,1			11,4		24,2		
<b>Consumo (km/l)</b>	médio	cidade	estrada						
	6,7	4,4	9,5						



Motor com 500 cv é um dos maiores atrativos do Cayenne Turbo. No interior, equipamentos e porta-objetos proporcionam conforto e conveniência.



**Cayenne Turbo manteve detalhes de estilo exclusivos, como as grades maiores, as nervuras no capô e a ponteira dupla do escapamento.**

Pela primeira vez, a linha Cayenne passa a ter sistema de iluminação dinâmica em curvas, complementando o sistema de iluminação estática. As lâmpadas bixenônio dos faróis proporcionam grande capacidade de iluminação. A iluminação dinâmica permanece ativa quando o veículo supera a velocidade de 3 km/h e está disponível como equipamento opcional nas versões Cayenne e Cayenne S. O ângulo máximo no farol posicionado no lado interno da curva é de 15°, enquanto o exterior fica em 7,5°.

Todas as versões do Cayenne podem ser equipadas com o sistema PCM (Porsche Communication Management), composto por reproduzidor de CD, sistema de navegação, computador de bordo e, opcionalmente, telefone GSM com duas bandas. O PCM inclui também monitor colorido de alta resolução. O teclado permite marcar diretamente números de telefone ou introduzir a frequência de uma emissora de rádio. O PCM pode receber funções adicionais, como comando de voz e navegação todo-terreno (com bússola e altímetro). Opcionalmente, o carro pode sair da fábrica com sistema de som BOSE Surround Sound com capacidade máxima de 350 watts, um total de 14 alto-falantes e sinto-

nizador de TV. Mediante um microfone que mede o nível de ruído no interior do veículo, a eletrônica ajusta continuamente o volume e o som da forma mais conveniente.

O conforto não pára por aí. Os sistemas de áudio e comunicação do novo Cayenne podem ser estendidos também aos ocupantes do banco traseiro com o sistema Porsche Rear Seat Entertainment. São duas telas, dois fones de ouvido sem fio e controle remoto. Os consoles do display são revestidos em couro da mesma cor do acabamento interno e dotados de costuras artesanais integradas aos apoios de cabeça dos bancos dianteiros, de maneira que estes podem ser ajustados independentemente da regulagem das telas. O leitor possui sistema anti-vibração e reproduz todos os suportes e formatos de uso mais freqüente (CD, DVD e MP3).

Desempenho, estabilidade, tecnologia e conforto incomuns foram algumas das razões que transformaram o Cayenne em um sucesso. Ao desenvolver a segunda geração do modelo, a Porsche fez todos esses atributos avançarem ainda mais, dando ao Cayenne um nível de conforto digno dos melhores carros de luxo. O sucesso, tudo leva a crer, será ainda maior. ■