



PORSCHE



# Comunicado de imprensa

Porsche Cayenne

## Índice

<b>Os novos modelos Cayenne</b>	Cinco versões para começar	<b>1</b>
<b>O novo Porsche Cayenne</b>	Mais potência e binário, menos consumo	<b>2</b>
<b>Estilo e carroçaria</b>	Design apurado e linhas claras	<b>6</b>
<b>Chassis e sistemas de controlo</b>	Mais conforto e dinâmica de condução	<b>8</b>
<b>Interior e equipamento</b>	Mais confortável e seguro	<b>10</b>
<b>O Cayenne S E-Hybrid</b>	O primeiro híbrido plug-in no seu segmento	<b>13</b>
<b>Dados técnicos</b>	Cayenne Diesel	<b>16</b>
	Cayenne S Diesel	<b>20</b>
	Cayenne S	<b>24</b>
	Cayenne Turbo	<b>28</b>
	Cayenne S E-Hybrid	<b>32</b>

Setembro de 2014

Os novos modelos Cayenne

## Cinco versões para começar

Todos os modelos do novo Porsche Cayenne oferecem mais potência e mais binário face ao modelo anterior, ao mesmo tempo que apresentam um menor consumo. Uma estreia absoluta a nível mundial é o Cayenne S E-Hybrid com sistema de propulsão híbrido plug-in. No Cayenne S, um motor V6 biturbo de 3,6 litros substitui o motor de admissão V8 de 4,8 litros. Os restantes motores foram melhorados. Logo no lançamento estão disponíveis cinco modelos à escolha:

Cayenne Diesel	Motor V6 turbodiesel de três litros com 262 CV (193 kW); transmissão Tiptronic S de oito velocidades; aceleração dos 0 – 100 km/h em 7,3 segundos; velocidade máxima 221 km/h; consumo 6,8–6,6 l/100 km; CO <sub>2</sub> 179–173 g/km.
Cayenne S Diesel	Motor V8 turbodiesel de 4,2 litros com 385 CV (283 kW); transmissão Tiptronic S de oito velocidades; aceleração dos 0 – 100 km/h em 5,4 segundos; velocidade máxima 252 km/h; consumo 8,0 l/100 km; CO <sub>2</sub> 209 g/km.
Cayenne S	Motor V6 biturbo de 3,6 litros com 420 CV (309 kW); transmissão Tiptronic S de oito velocidades; aceleração dos 0 – 100 km/h em 5,5 segundos; velocidade máxima 259 km/h; consumo 9,8–9,5 l/100 km; CO <sub>2</sub> 229–223 g/km.
Cayenne Turbo	Motor V8 biturbo de 4,8 litros com 520 CV (382 kW); transmissão Tiptronic S de oito velocidades; aceleração dos 0 – 100 km/h em 4,5 segundos; velocidade máxima 279 km/h; consumo 11,5–11,2 l/100 km; CO <sub>2</sub> 267–261 g/km.
Cayenne S E-Hybrid	Full Hybrid paralelo com tecnologia plug-in, motor V6 sobrealimentado de três litros e motor eléctrico síncrono com 416 CV (306 kW) de potência total do sistema; Tiptronic S de 8 velocidades; aceleração 0 – 100 km/h em 5,9 segundos; velocidade máxima de 243 km/h; consumo 3,4 l/100 km; CO <sub>2</sub> 79 g/km.

## O novo Porsche Cayenne

### **Mais potência e binário, menos consumo**

A história de sucesso do Cayenne começa em 2002. Na altura, o termo “ponte” ganhou novas dimensões: com ele a ideia de um desportivo no segmento dos SUV tornou-se realidade. Hoje para o escritório e amanhã uma escapadinha fora de estrada ou umas voltas na pista de corrida – o Cayenne oferece ambiente, precisão e prazer de condução em qualquer terreno. E com cinco lugares e um equipamento generoso de elevada qualidade, oferece sobretudo muito espaço para o máximo prazer de condução. Com o ADN típico de um Porsche.

O seu pacote geral completo fez com que excedesse todas as expectativas de vendas. Foram produzidos mais de 276.000 veículos da primeira geração, da segunda geração, apresentada em 2010, foram vendidos até à data mais de 303.000 exemplares. O Cayenne é, assim, um elemento importante no crescimento rentável da Porsche e contribui, ao mesmo tempo, para a vasta oferta de veículos extremamente dinâmicos – dos desportivos às berlinas, passando pelos SUV e veículos de competição.

O novo Cayenne continua a trilhar o mesmo caminho. Eficiência aumentada, comportamento de condução mais preciso, design apurado e um equipamento de série mais generoso: estas são as suas principais características. Logo no lançamento estão disponíveis cinco modelos: o Cayenne Diesel, Cayenne S Diesel, Cayenne S, Cayenne Turbo e – em estreia mundial absoluta – o Cayenne S E-Hybrid, o primeiro híbrido plug-in no segmento dos SUV premium. Esta versão apresenta valores de consumo e de emissões extraordinários para o segmento dos SUV premium: 3,4 litros aos 100 quilómetros e 79 g/km de CO<sub>2</sub> são números que falam por si. E tudo isto com sistema de tracção integral. Juntamente com o Panamera S E-Hybrid e o 918 Spyder, a Porsche é o único construtor a nível mundial a oferecer três modelos híbridos plug-in na sua gama de veículos.

### **Todos os Cayenne com menor consumo e melhor desempenho**

Aumento da potência e do binário e, ao mesmo tempo, redução do consumo: para a Porsche não é uma contradição. Os conhecidos motores do Cayenne foram melhorados e optimizados. Numa comparação directa com a versão anterior, apresentam um consumo de combustível reduzido, com valores de desempenho melhorados.

Uma novidade é o Cayenne S com motor V6 biturbo de 3,6 litros. Este propulsor foi desenvolvido propositadamente para os SUV da Porsche e estreou-se no Macan. No Cayenne S, excede o motor V8 utilizado até aqui em todos os dados principais. A sobrealimentação biturbo e o downsizing através da redução da cilindragem e do número de cilindros permitem aumentar substancialmente a eficiência, ao mesmo tempo que melhoram o desempenho dinâmico. A potência sobe 20 CV para os 420 CV e o binário 50 Nm para 550 Nm, enquanto o consumo desce 0,9 litros para um valor inferior a 10 litros por cada 100 quilómetros percorridos.

Também o modelo topo de gama Cayenne Turbo conta agora com mais 20 CV e 50 Nm, totalizando 520 CV e 750 Nm. Este aumento permite-lhe acelerar três décimas de segundo mais rápido face ao modelo anterior e atingir a velocidade máxima de 279 km/h. Apesar disso, gasta menos 0,3 l de combustível por cada 100 km.

A par do novo Cayenne S E-Hybrid, também os modelos diesel estabelecem novos padrões em relação ao consumo de combustível. O Cayenne Diesel beneficia de um aumento de potência e de binário, ao mesmo tempo que reduz o consumo e aumenta a autonomia máxima. A potência máxima do motor V6 de três litros é aumentada em 17 CV, face ao seu antecessor, graças à utilização de turbocompressor de maiores dimensões, debitando agora 262 CV e 580 Nm, mais 30 Nm do que o motor que substitui. Isto resulta num sprint dos 0–100 km/h 0,3 segundos mais rápido e numa velocidade máxima de 221 km/h, com consumos entre os 6,8 e 6,6 l/100 km.

O Cayenne S Diesel alia habilmente os benefícios de um motor diesel sobrealimentado à emoção dos motores a gasolina. O motor V8 turbodiesel de 4,2 litros desenvolve uma potência de 385 CV, bem como um impressionante binário de 850 Nm, oferecendo reservas de potência suficientes em qualquer situação. Chega aos 100 km/h em 5,4 segundos. A velocidade máxima é de 252 km/h. O consumo NEDC é de 8,0 l/100 km.

## Medidas de eficiência gerais

Várias tecnologias de eficiência ao longo do conjunto propulsor contribuem no novo Cayenne para a redução do consumo, por exemplo, a transmissão optimizada Tiptronic S de oito velocidades com função “Velejar”, a função automática Auto Start-Stop Plus melhorada, bem como o sistema de gestão térmica revisto.

A função Auto Start-Stop Plus aperfeiçoada desliga o motor assim que é alcançada uma velocidade de passo reduzida durante a travagem, por exemplo, ao aproximar-se dos semáforos. Esta função pode ser desactivada através de um botão na consola central, sempre que desejado. Nos modos Sport e Sport Plus, a função Auto Start-Stop é desligada automaticamente.

Pela primeira vez, todos os Cayenne dispõem agora da função “Velejar” já conhecida das outras séries da Porsche. Os engenheiros optimizaram a transmissão Tiptronic S em conformidade. Quando o condutor levanta o pé do acelerador, a Tiptronic S desacopla automaticamente a velocidade engrenada, permitindo que o veículo se desloque “à vela”. Accionando o pedal do acelerador ou o travão, é engrenada novamente a velocidade adequada e a embraiagem é fechada. Graças a algoritmos inteligentes, a função “Velejar” adapta-se ao estilo de condução, podendo também ser desligada através do botão Auto Start-Stop.

O Cayenne utiliza pela primeira vez alhetas de arrefecimento activas por trás da entrada de ar central, que são geridas pelo sistema de gestão térmica. Abrem-se ou fecham-se consoante a situação de condução e a necessidade de ar de refrigeração. Deste modo, controlam a quantidade de ar, influenciam a aerodinâmica e fazem parte do sistema de gestão térmica, de modo a que o motor e a caixa de velocidades aqueçam rapidamente e atinjam as suas temperaturas de serviço ideais.

O sistema inteligente de gestão térmica no Cayenne regula a refrigeração no motor e na caixa de velocidades, para reduzir as perdas de fricção que ocorrem durante a fase de aquecimento. Através do comando direccional dos fluxos de calor e da activação, gradual e consoante as necessidades, dos vários circuitos de refrigeração, o motor e a caixa de velocidades aquecem mais rapidamente. Além do mais, as novas alhetas de arrefecimento activas estão ligadas ao sistema de gestão térmica, proporcionando o aquecimento dos propulsores num arranque a frio. Não só constitui mais uma possibilidade de reduzir o consumo, como ao mesmo tempo ainda aumenta o conforto, uma vez que o habitáculo atinge mais rapidamente a temperatura desejada.

**Pacote Sport Chrono: agora com arranque “performance”**

O pacote Sport Chrono opcional inclui pela primeira vez no Cayenne a função de arranque “performance”, para o sprint dos 0 aos 100 km/h. O condutor activa esta função accionando em simultâneo o pedal do travão e o pedal do acelerador e recebe através do visor no painel de instrumentos a confirmação de que o veículo está pronto para o arranque. Esta acção permite aos aparelhos de comando detectarem o desejo de efectuar um arranque “performance”, aumentando a rotação do motor e preparando a caixa Tiptronic S. As passagens de caixa da primeira para a segunda e da segunda para a terceira velocidade – as mais importantes para o sprint dos 0 aos 100 km/h – são optimizadas. Todos os Cayenne obtêm uma melhoria de 0,1 segundos com o pacote Sport Chrono.

## Estilo e carroçaria

### **Design apurado e linhas claras**

Os designers da Porsche conferiram linhas mais incisivas e claras à última versão do Cayenne. Ao mesmo tempo, o design sublinha a proximidade do Cayenne à estrada e vinca o seu carácter desportivo.

Sobretudo a secção traseira do novo Cayenne apresenta alterações significativas. As ópticas traseiras são mais planas e têm linhas mais precisas. À semelhança das luzes LED de circulação diurna dianteiras, as luzes de travagem estão subdivididas em quatro segmentos. A cavidade da matrícula, a pega e a iluminação foram integradas de forma mais elegante na porta da bagageira. A nova porta da bagageira capta a forma das ópticas traseiras e dá-lhe continuidade através de uma linha de luz horizontal precisa. Esta realça a largura do veículo. O resultado: o veículo fica bem assente na estrada. Para tal também contribuem as ponteiras de escape redesenhas, integradas na secção inferior traseira. Em todos os modelos Cayenne S, agora também como ponteiras duplas. O spoiler do tejadilho já não tem desnível e prolonga a linha do tejadilho de forma mais acentuada, com um visual mais poderoso.

### **Secção dianteira: mais presença discreta**

A frente do veículo marca todo o visual de uma forma decisiva, pelo que também a secção inferior dianteira, os guarda-lamas e o capot foram redesenhados. Para quem olha, todas as linhas de design essenciais já não convergem no centro, tendendo agora para os lados exteriores. O Cayenne tem um visual mais largo e, logo, mais poderoso.

O capot é nitidamente mais largo, as suas juntas laterais encontram-se agora em cima dos guarda-lamas. A entrada de ar central, ligeiramente mais pequena do que a do antecessor, reforça a coerência da vista frontal. Agora é acompanhada por duas entradas de ar exteriores, que agora parecem ainda mais volumosas e passaram mais para os lados exteriores. Os chamados airblades, do lado direito e esquerdo da frente do veículo, conduzem o ar de refrigeração de forma eficiente para os intercoolers e ainda colocam acentos ópticos fortes.

---

Os faróis principais de bi-xénon nos modelos base e S, com as luzes LED de circulação diurna de quatro pontos “suspensas”, típicas da Porsche, permitem identificar o novo Cayenne, à primeira vista, nitidamente como um Porsche. As ambições mais desportivas do topo de gama Cayenne Turbo são reforçadas pelos faróis principais LED de série com Porsche Dynamic Light System (PDLS).

A vista lateral do Cayenne é dominada pela linha descendente do tejadilho, que lhe confere um ar desportivo. A frente e a traseira apresentam agora um design mais preciso e mais marcante. Outros detalhes estéticos são os retrovisores exteriores com indicadores intermitentes integrados, os guarda-lamas com linhas mais vincadas, bem como o spoiler do tejadilho com maior presença. Este último também melhora a aerodinâmica ao minimizar as turbulências do ar.

### **Novas cores**

Todos os modelos recebem novas cores exteriores e interiores. Destacam-se as cores exteriores Branco Carrara metalizado e Palladium metalizado, que estão disponíveis para todos os modelos. Sem qualquer acréscimo de custo, é possível encomendar, para todos os modelos, o interior na combinação de cores bicolor Preto/Bege Luxor. A oferta de materiais interiores inclui agora, a título opcional, também elementos decorativos em Raiz de Nogueira escura.

---

Chassis e sistemas de controlo

## **Mais conforto e mais dinâmica de condução**

O Porsche Cayenne tem muitos pontos fortes – um deles é o chassis. No novo Cayenne, os engenheiros aumentaram a ponte entre conforto e carácter desportivo. Em qualquer das variantes, seja com suspensão em aço, o sistema Porsche Active Suspension Management ou com suspensão pneumática.

O trabalho dos engenheiros estava no detalhe. O abrangente pacote de medidas para todos os modelos Cayenne inclui pontos de suspensão optimizados que, juntamente com uma nova afinação do chassis, contribuem significativamente para o aumento do conforto. Para uma capacidade de resposta mais precisa foram utilizados novos apoios de várias peças nos braços transversais do eixo dianteiro e eixo traseiro, bem como no cubo da roda do eixo traseiro. A trajectória das rodas é substancialmente mais precisa. O chassis do Cayenne é igualmente mais preciso, mais desportivo e ao mesmo tempo mais confortável.

O Porsche Active Suspension Management (PASM) no Cayenne foi afinado para interagir com o novo pacote Sport Chrono nas suas funções mais avançadas, bastando premir o botão Sport Plus. Os três conhecidos programas de chassis do sistema PSM são agora designados de Conforto, Sport e Sport Plus. O Cayenne S E-Hybrid dispõe agora de série de PASM, o Cayenne Turbo adicionalmente de suspensão pneumática.

A suspensão pneumática, opcional para todos os restantes modelos, reforça os elevados requisitos do Cayenne em termos de conforto, excelente dinâmica de condução, bem como capacidade offroad e versatilidade no dia-a-dia. A regulação do nível integrada na suspensão pneumática disponibiliza um total de seis níveis de altura, consoante a situação de condução. Uma novidade do Cayenne é a possibilidade de rebaixar o bordo de carga da bagageira: através de um botão na bagageira, é possível reduzir o nível de carga em 52 mm com a porta da bagageira aberta. A altura do bordo de carga desce assim para 69 cm.

---

O Cayenne tem também novas jantes de alumínio com design de vários raios nos tamanhos de 18" a 21". Todas preenchem os requisitos da construção de baixo preço e apresentam um design exclusivo e apelativo. Destacam-se as novas jantes de 21" com design 911 Turbo e com design Cayenne Sport Classic. Além do mais, é introduzida uma nova geração de pneus de Verão nas dimensões de 21" – por exemplo, o novo Michelin Latitude Sport 3. Os pneus foram desenvolvidos especialmente para desempenho e uma condução desportiva. Graças à sua mistura de borracha especial e ao baixo perfil dos pneus, oferecem vantagens significativas nas curvas rápidas. Além disso, foram optimizados os três componentes fundamentais de um pneu – a mistura de borracha, o perfil e a carcaça do pneu.

---

Interior e equipamento

## **Mais confortável e seguro**

A nova geração Cayenne recebe um equipamento de série mais completo, que inclui, entre outros, faróis bi-xénon para todos os modelos. O Cayenne Turbo vem devidamente equipado com faróis principais LED de série, incluindo Porsche Dynamic Light System (PDLS). Outros equipamentos de série montados em todos os modelos são a porta da bagageira automática, um volante desportivo multifunções com patilhas de mudanças, frisos de protecção das soleiras das portas em aço inoxidável, sistema de controlo da pressão dos pneus e uma interface áudio.

O visual do novo volante desportivo multifunções com patilhas das mudanças é inspirado no volante do 918 Spyder. Destaque merecem também os bancos traseiros mais confortáveis para os quais é agora possível encomendar opcionalmente também uma ventilação dos bancos, tal como nos lugares dianteiros.

Se desejar, o cliente pode aumentar ainda mais o conforto, por exemplo com a função Soft Close das portas. Este mecanismo de fecho integrado nas portas é muito útil, por exemplo, em espaços de estacionamento muito apertados. O pára-brisas aquecido opcional promete conforto aumentado na estação fria. Em vez de filamentos, utiliza uma película de aquecimento extremamente fina. Deste modo, todos os sistemas de assistência com recurso a câmaras podem ser utilizados sem restrições. Efeito secundário: a película integrada no pára-brisas reduz adicionalmente o nível de ruído no habitáculo.

A suspensão pneumática proporciona uma função adicional confortável: através de um botão localizado na parte lateral da bagageira, é agora possível rebaixar o veículo e, logo, o bordo de carga em 52 mm, directamente a partir do compartimento de carga quando a porta da bagageira está aberta. Além disso, simplificámos a montagem e desmontagem da cobertura da bagageira.

### **Conectividade e sistemas de assistência**

Todos os Cayenne dispõem de série da possibilidade de ligar uma fonte de áudio externa. Pela primeira vez disponível a título opcional no novo Cayenne e de série no Cayenne S E-Hybrid está o Porsche Car Connect – um acesso simples e rápido a inúmeras informações do veículo e ao controlo de diversas funções através da aplicação Porsche Car Connect para smartphones.

A oferta de sistemas de assistência foi ampliada e os sistemas existentes receberam funções adicionais. Uma novidade é o ParkAssist opcional à frente e atrás com Surround View, disponível a partir do final de 2014. Permite manobras seguras e confortáveis em situações de estacionamento e manobras com pouca visibilidade. Para tal, o veículo possui, para além da câmara de marcha-atrás, mais três câmaras de alta definição na secção dianteira e nos retrovisores exteriores. Com base nas imagens de todas as quatro câmaras é calculada uma vista aérea virtual sobre o veículo e apresentada no visor do Porsche Communication Management (PCM).

### **Sistema de controlo da velocidade de cruzeiro, incluindo Porsche Active Safe (PAS)**

O sistema de controlo da velocidade de cruzeiro aumenta o conforto, sobretudo nas viagens em auto-estrada. O sistema controla a velocidade em função da distância relativamente ao veículo da frente. A área regulável vai dos 30 aos 210 km/h. Se a distância ao veículo dianteiro diminuir, o sistema trava suavemente o veículo – se necessário, até à imobilização. Se o condutor tocar na alavanca de comando ou no pedal do acelerador no espaço de três segundos, o sistema também arranca automaticamente e acelera, consoante a situação do trânsito, no máximo para a velocidade previamente ajustada. Segurança acrescida garante igualmente o Porsche Active Safe (PAS) integrado, mesmo com o sistema de controlo da velocidade de cruzeiro desligado. O PAS emite um sinal acústico e óptico e acciona por breves instantes o travão, alertando para a necessidade da intervenção por parte do condutor, sempre que se aproximar demasiado rápido do veículo que circula à frente. Se o condutor reagir, a travagem efectuada pelo condutor é ampliada até uma imobilização total, dentro dos parâmetros do sistema. Estão também disponíveis um assistente de mudança de faixa e a função de aviso de saída de faixa. O assistente de mudança de faixa monitoriza as áreas laterais atrás do veículo e nos ângulos mortos através de sensores de radar e informa o condutor, através de um sinal no retrovisor exterior, se existe um veículo na faixa ao lado. O sistema de aviso de saída da faixa de rodagem identifica as marcas delimitadoras da faixa de rodagem com ajuda das câmaras e alerta o condutor com um aviso sonoro no caso de saída inadvertida da faixa de rodagem.

O Tempostat convencional de série activa uma primeira vez os travões, para manter a velocidade constante quando a desaceleração só não chega, por exemplo, em descidas íngremes. A lista de equipamento de série inclui ainda o travão multicolisão. Este sistema trava o veículo acidentado automaticamente após a primeira colisão, para reduzir os efeitos de

um segundo impacto. Se os sensores dos airbags fornecerem um sinal de colisão, o sistema inicia automaticamente uma desaceleração de, no máximo, 0,6 g. Normalmente, o sistema de assistência efectua uma travagem até uma velocidade residual do veículo de cerca de 10 km/h. Esta velocidade residual é geralmente suficiente para dirigir o veículo para um local de paragem seguro após a travagem de emergência. O travão multicolisão pode ser contornado pelo condutor em qualquer altura: se acelerar, o travão multicolisão é desactivado. O sistema automático também é desactivado se o condutor efectuar uma travagem a fundo com ainda mais força.

### **Díodos luminosos na frente e na traseira**

O novo farol principal LED com Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus) combina a mais recente tecnologia de iluminação com funções adicionais inteligentes. Para além da luz de curva estática e dinâmica do PDLS (equipamento de série no Cayenne Turbo), o PDLS Plus dispõe adicionalmente de máximos dinâmicos, que aumentam ou reduzem o feixe luminoso consoante a situação de trânsito. Além do mais, o PDLS Plus oferece ainda a função de luz de cruzamento, que detecta cruzamentos e entroncamentos através dos dados de navegação do PCM e os ilumina ao mesmo tempo através da activação da luz de cruzamento estática. Os faróis principais LED são ainda consideravelmente mais eficientes e, graças à sua cor idêntica à luz do dia e à consequente percepção aumentada dos contrastes, previne a fadiga do condutor.

Os indicadores intermitentes estão agora integrados nos retrovisores exteriores, eliminando os indicadores laterais que eram montados nos guarda-lamas dianteiros.

As novas ópticas traseiras LED diferenciam o Cayenne nitidamente da geração anterior. São mais planas e têm linhas mais precisas. Os condutores luminosos tornam o design das luzes mais elaborado e homogéneo. Além disso, as ópticas traseiras também dispõem de um design luminoso de quatro pontos, por analogia à nova luz de circulação diurna de quatro pontos nos faróis principais. A luz de nevoeiro traseiro está agora integrada nos reflectores, na secção inferior traseira.

O Cayenne S E-Hybrid

## **O primeiro híbrido plug-in no seu segmento**

Mesmo fora do contexto da gama de modelos da Porsche, o Cayenne S E-Hybrid representa uma verdadeira estreia mundial: é o primeiro híbrido plug-in no segmento dos SUV premium e define padrões entre os veículos todo-o-terreno de luxo. A sua bateria de alta tensão pode ser carregada tanto na rede eléctrica externa como em andamento. Os elementos exteriores que tornam o Cayenne S E-Hybrid inconfundível são as pinças dos travões em Verde Ácido, bem como as respectivas inscrições. Também os ponteiros dos instrumentos no cockpit têm essa cor distinta.

O avanço tecnológico em comparação com o Cayenne S Hybrid que substitui é enorme: o Cayenne S E-Hybrid tem uma bateria de propulsão de iões de lítio com um conteúdo energético de agora 10,8 kWh (antes: 1,7 kWh numa bateria de níquel-metal-hídrido), que permite uma condução puramente eléctrica numa extensão de 18 a 36 quilómetros, dependendo do estilo de condução e da topografia. Em muitos casos cobre grande parte das viagens diurnas, sem consumir combustível e sem emissões locais. A potência do motor eléctrico mais do que duplicou, passando de 34 kW para 70 kW (95 CV). O consumo total passou agora para os 3,4 l/100 km, em vez dos 8,2 l/100 km anteriores, o equivalente a 79 g/km de emissões de CO<sub>2</sub>. No modelo anterior, as emissões eram de 193 g/km.

O conjunto propulsor já tinha demonstrado as suas capacidades no Panamera S E-Hybrid e foi agora adaptado à sua utilização no Cayenne S E-Hybrid. Tal como no modelo anterior, a potência produzida pelo motor eléctrico pode ser doseada com muita precisão através de um ponto de pressão comutável no pedal do acelerador e do accionamento do motor de combustão. A potência combinada do motor V6 de três litros sobrealimentado e do motor eléctrico é de 416 CV no total, assim como o binário geral de 590 Nm proporcionam prestações ao nível de um veículo desportivo: dos 0-100 km/h em 5,9 segundos e uma velocidade máxima de 243 km/h. A velocidade máxima no modo eléctrico é de 125 km/h.

O Cayenne S E-Hybrid está sempre ligado em rede através do Porsche Car Connect de série: através do smartphone é possível consultar, por exemplo, os dados do estado de carga ou sobre a eficiência energética e comandar a climatização de parque opcional. Esta arrefece ou aquece o habitáculo do veículo com a ignição desligada, para ajustar uma temperatura agradável antes do início da viagem, quando o veículo ainda está ligado à rede eléctrica. Essa energia já não é gasta durante a viagem, aumentando assim a autonomia eléctrica.

### **Pormenores de um conceito de híbrido plug-in perfeito**

A bateria de iões de lítio tem a mesma caixa do que a utilizada no Panamera S E-Hybrid e também está alojada por baixo do piso da bagageira. Contudo, dispõe de células com maior capacidade –28 Ah em vez de 24,5 Ah.

O veículo está equipado de série com um carregador de 3,6 kW. A título opcional, também pode ser encomendado um carregador integrado com uma potência de 7,2 kW, que carrega o Cayenne S E-Hybrid em metade do tempo do que o carregador de série, se houver uma ligação eléctrica correspondente. Na Alemanha, por exemplo, em menos de hora e meia em vez de três horas.

Uma particularidade é o depósito de combustível sob pressão do Cayenne S E-Hybrid. A ligeira sobrepressão de 0,3 bar evita a libertação do combustível evaporado para o exterior, para não afectar o balanço de emissões. Na altura de abastecer, o depósito é despressurizado quando se prima o botão de destrancamento da tampa do depósito e o gás do combustível é neutralizado através de um filtro de carbono activo. O Cayenne S E-Hybrid cumpre a norma sobre gases de escape Euro 6.

### **Competência híbrida elevada na Porsche**

A Porsche é o construtor líder de híbridos premium. O Panamera S E-Hybrid redefiniu os padrões no seu lançamento em Junho de 2013 enquanto primeiro veículo plug-in no segmento de luxo. O Cayenne S E-Hybrid traz essa tecnologia de vanguarda agora ao segmento dos SUV premium. O 918 Spyder demonstrou de forma impressionante, em Setembro de 2013, na sua volta recorde ao circuito de Nürburgring, que até mesmo os superdesportivos podem alcançar novas dimensões de potência com a tecnologia híbrida, excedendo claramente os motores convencionais no que toca à dinâmica de condução e à eficiência.

O papel de pioneiro, enquanto veículo de alta tecnologia, cabe por isso ao 919 Hybrid, o carro de corrida da classe LMP1 com que a Porsche compete no campeonato mundial de corridas de endurance WEC. É um laboratório de investigação sobre rodas para o desenvolvimento da tecnologia híbrida com o objectivo de alcançar a dinâmica e eficiência máxima.

O seu sistema de propulsão combina um motor V4 sobrealimentado a gasolina, que propulsiona as rodas traseiras e dispõe de dois sistemas de recuperação de energia. A par da recuperação da energia de travagem, um gerador accionado pelo fluxo dos gases de escape produz energia eléctrica adicional. Esta é acumulada na bateria de iões de lítio refrigerada a água e, nas acelerações, é utilizada por um motor eléctrico que acciona as duas rodas dianteiras através de um diferencial. O 919 Hybrid dispõe assim temporariamente de tracção às quatro rodas. A afinação de todos os componentes de propulsão é uma tarefa muito complexa, que tem como objectivo conduzir o veículo em qualquer momento de forma totalmente previsível e com a máxima precisão e velocidade. Independentemente dos resultados nas corridas, a Porsche obtém com o 919 conhecimentos e experiências em cada quilómetro de corrida percorrido, que ajudarão as futuras gerações de veículos desportivos a destacar-se dos concorrentes.

De resto, também o primeiro veículo híbrido do mundo foi um Porsche. O Lohner Porsche, construído em 1899 por Ferdinand Porsche, combina um propulsor eléctrico a bateria com um motor de combustão.

## Dados técnicos Porsche Cayenne Diesel\*

**Carroçaria:**

Carroçaria autoportante em aço, totalmente galvanizada de baixo peso; airbags para o condutor e o passageiro com dois níveis de activação; airbags laterais para o condutor e o passageiro; airbags de cortina por cima do quadro do tejadilho e dos vidros laterais, da coluna A à coluna C; cinco lugares.

**Aerodinâmica:**

Coeficiente de resistência aerodinâmica  $c_w$  0,36  
Superfície frontal A 2,81 m<sup>2</sup>  
 $c_w \times A$  1,012

**Motor:**

Motor de seis cilindros em V; ângulo dos cilindros de 90 graus; bloco do motor em ferro fundido; cabeças dos cilindros em alumínio; quatro árvore de cames superiores; quatro válvulas por cilindro; compensação hidráulica da folga das válvulas; injeção directa diesel common-rail (2.000 bar) através de injetores piezoelétricos; um turbocompressor com geometria variável da turbina (VTG); dois intercoolers; recirculação dos gases de escape regulado com radiador; sistema de admissão com borboleta do colector de admissão comandado electronicamente; lubrificação sob pressão em circuito fechado de dois níveis com cárter húmido; quantidade de óleo do motor 9,3 litros; sistema de depuração dos gases de escape com catalisador de oxidação, sistema SCR e filtro de partículas Diesel; sistema de gestão térmica do circuito de refrigeração do motor e da caixa de velocidades; função Auto Start-Stop Plus alargada.

Diâmetro	83,0 mm
Curso	91,4 mm
Cilindrada	2967 cm <sup>3</sup>
Compressão	16,8:1
Potência do motor	262 CV (193 kW) às 4000 rpm
Binário máx.	580 Nm às 1750–2500 rpm
Potência por litro	88,4 CV/l (65,0 kW/l)
Rotação máxima	5300 rpm
Tipo de combustível	Diesel

**Sistema eléctrico:** 12 V; alternador trifásico 3100 W; bateria 92 Ah/520 A; recuperação de energia eléctrica.

**Transmissão de força:** Motor e caixa de velocidades formam uma unidade de accionamento; Porsche Traction Management (PTM): tracção integral permanente com diferencial central autoblocante; distribuição base do binário (ED/ET) 42/58; Tiptronic S de oito velocidades.

Relações

1.ª velocidade	4,97
2.ª velocidade	2,84
3.ª velocidade	1,86
4.ª velocidade	1,44
5.ª velocidade	1,21
6.ª velocidade	1,00
7.ª velocidade	0,83
8.ª velocidade	0,69
Marcha-atrás	4,07
Relação de transmissão	3,27
Diâmetro do conversor	272 mm

**Chassis:** Eixo dianteiro: braço transversal duplo em alumínio; conjunto de amortecimento com molas de aço e amortecedores a gás hidráulicos interiores de dois tubos.

Eixo traseiro: eixo multi-braços com braço transversal inferior, dois braços individuais superiores e barra da direcção, conjunto de amortecimento com molas de aço e amortecedores a gás hidráulicos interiores de dois tubos.

**Travões:** Sistema de travões de dois circuitos com repartição por eixo.

À frente: pinças de alumínio de tipo monobloco com seis êmbolos; discos de travão ventilados internamente com 350 mm de diâmetro e 34 mm de espessura.

Atrás: pinças de alumínio de tipo monobloco com quatro êmbolos, discos de travão ventilados internamente com 330 mm de diâmetro e 28 mm de espessura.

Porsche Stability Management (PSM); servo-freio a vácuo; assistente de travagem; travão multicolisão; travão de estacionamento eléctrico.

**Jantes e pneus:** à frente e atrás 8,0 J x 18 com 255/55 R 18

**Pesos:** Peso em vazio DIN 2110 kg  
Peso total admissível 2870 kg  
Peso rebocável admissível 3500 kg  
Peso admissível no ponto de engate 140 kg  
Capacidade de carga admissível no tejadilho 100 kg

**Dimensões:** Comprimento 4855 mm  
Largura 1939 mm  
Largura incluindo espelhos retrovisores 2165 mm  
Altura 1705 mm  
Distância entre eixos 2895 mm

Largura das vias à frente 1655 mm  
atrás 1669 mm

Volume da bagageira 618–1728 l  
Capacidade do depósito 85 l

**Prestações:** Velocidade máxima 221 km/h  
137 mph

Aceleração 7,3 s  
0–100 km/h com pacote Sport Chrono 7,2 s

---

0–60 mph	6,9 s
com pacote Sport Chrono	6,8 s
0–160 km/h	19,5 s
0–400 m (1/4 milha)	15,4 s
0–1000 m	28,5 s
<b>Consumo (NEDC):</b>	
combinado	6,8–6,6 l/100 km
urbano	7,8–7,6 l/100 km
extra-urbano	6,2–6,0 l/100 km
<b>Emissões de CO<sub>2</sub>:</b>	
combinado	179–173 g/km
<b>Norma de poluição:</b>	Euro 6

## Dados técnicos Porsche Cayenne S Diesel\*

**Carroçaria:**

Carroçaria autoportante em aço, totalmente galvanizada de baixo peso; airbags para o condutor e o passageiro com dois níveis de activação; airbags laterais para o condutor e o passageiro; airbags de cortina por cima do quadro do tejadilho e dos vidros laterais, da coluna A à coluna C; cinco lugares.

**Aerodinâmica:**

Coeficiente de resistência aerodinâmica $c_w$	0,36
Superfície frontal A	2,81 m <sup>2</sup>
$c_w \times A$	1,012

**Motor:**

Motor de oito cilindros em V; ângulo dos cilindros de 90 graus; bloco do motor em ferro fundido; cabeças dos cilindros em alumínio; quatro árvores de cames superiores; quatro válvulas por cilindro; compensação hidráulica da folga das válvulas; injeção directa diesel common-rail (2.000 bar) através de injectores piezo-elétricos, regulada consoante as necessidades; dois turbocompressores com geometria variável das turbinas (VTG); dois intercoolers; recirculação dos gases de escape regulada com radiador; um sistema de admissão por bancada de cilindros com borboleta do colector de admissão comandado electronicamente; lubrificação sob pressão em circuito fechado de dois níveis com cárter húmido; quantidade de óleo do motor 10,2 litros; sistema de depuração dos gases de escape de circuito duplo com um catalisador de oxidação e filtro de partículas diesel por circuito; sistema de gestão térmica do circuito de refrigeração do motor e da caixa de velocidades; função Auto Start-Stop Plus alargada.

Diâmetro	83,0 mm
Curso	95,5 mm
Cilindrada	4134 cm <sup>3</sup>
Compressão	16,4:1
Potência do motor	385 CV (283 kW) às 3750 rpm
Binário máx.	850 Nm às 2000–2750 rpm
Potência por litro	93,1 CV/l (68,5 kW/l)
Rotação máxima	4600 rpm
Tipo de combustível	Diesel

**Sistema eléctrico:** 12 V; alternador trifásico 2600 W; bateria 105 Ah/580 A; recuperação de energia eléctrica.

**Transmissão de força:** Motor e caixa de velocidades formam uma unidade de accionamento; Porsche Traction Management (PTM): tracção integral hang-on activa com acoplamento de lamelas de regulação eletrónica com campos característicos; eixo traseiro accionado permanentemente, atribuição totalmente variável do binário ao eixo dianteiro; Tiptronic S de oito velocidades.

Relações

1. <sup>a</sup> velocidade	4,92
2. <sup>a</sup> velocidade	2,81
3. <sup>a</sup> velocidade	1,84
4. <sup>a</sup> velocidade	1,43
5. <sup>a</sup> velocidade	1,21
6. <sup>a</sup> velocidade	1,00
7. <sup>a</sup> velocidade	0,83
8. <sup>a</sup> velocidade	0,69
Marcha-atrás	4,02
Relação de transmissão ED	2,58
Relação de transmissão ET	2,92
Diâmetro do conversor	272 mm

**Chassis:** Eixo dianteiro: braço transversal duplo em alumínio; conjunto de amortecimento com molas de aço e amortecedores a gás hidráulicos interiores de dois tubos.

Eixo traseiro: eixo multi-braços com braço transversal inferior, dois braços individuais superiores e barra da direcção, conjunto de amortecimento com molas de aço e amortecedores a gás hidráulicos interiores de dois tubos.

**Travões:** Sistema de travões de dois circuitos com repartição por eixo.

À frente: pinças de alumínio de tipo monobloco com seis êmbolos; discos de travão ventilados internamente com 360 mm de diâmetro e 36 mm de espessura.

Atrás: pinças de alumínio de tipo monobloco com quatro êmbolos, discos de travão ventilados internamente com 330 mm de diâmetro e 28 mm de espessura.

Porsche Stability Management (PSM); servo-freio a vácuo; assistente de travagem; travão multicolisão; travão de estacionamento eléctrico.

**Jantes e pneus:** à frente e atrás 8,0 J x 18 com 255/55 R 18

<b>Pesos:</b>	Peso em vazio DIN	2215 kg
	Peso total admissível	2955 kg
	Peso rebocável admissível	3500 kg
	Peso admissível no ponto de engate	140 kg
	Capacidade de carga admissível no tejadilho	100 kg

<b>Dimensões:</b>	Comprimento	4855 mm
	Largura	1939 mm
	Largura incluindo espelhos retrovisores	2165 mm
	Altura	1705 mm
	Distância entre eixos	2895 mm

Largura das vias	à frente	1655 mm
	atrás	1669 mm

Volume da bagageira	670–1780 l
Capacidade do depósito	85 l

---

<b>Prestações:</b>	Velocidade máxima	252 km/h 157 mph
	Aceleração 0-100 km/h	5,4 s com pacote Sport Chrono 5,3 s
	0-60 mph	5,1 s com pacote Sport Chrono 5,0 s
	0-160 km/h	12,9 s
	0-400 m (1/4 milha)	13,7 s
	0-1000 m	25,2 s
<b>Consumo (NEDC):</b>	combinado	8,0 l/100 km
	urbano	10,0 l/100 km
	extra-urbano	7,0 l/100 km
<b>Emissões de CO<sub>2</sub>:</b>	combinado	209 g/km
<b>Norma de poluição:</b>		Euro 5

## Dados técnicos Porsche Cayenne S\*

**Carroçaria:**

Carroçaria autoportante em aço, totalmente galvanizada de baixo peso; airbags para o condutor e o passageiro com dois níveis de activação; airbags laterais para o condutor e o passageiro; airbags de cortina por cima do quadro do tejadilho e dos vidros laterais, da coluna A à coluna C; cinco lugares.

**Aerodinâmica:**

Coeficiente de resistência aerodinâmica  $c_w$  0,36  
Superfície frontal A 2,81 m<sup>2</sup>  
 $c_w \times A$  1,012

**Motor:**

Motor de seis cilindros em V; ângulo dos cilindros de 90; bloco do motor e cabeças dos cilindros em alumínio; quatro árvore de cames superiores; quatro válvulas por cilindro; ajuste contínuo das árvore de cames de admissão e de escape e comutação do curso das válvulas (VarioCam Plus); compensação hidráulica da folga das válvulas; ressonância variável e comutação do comprimento do tubo de admissão de dois níveis; sistema da injeção directa da gasolina; sobrealimentação biturbo; lubrificação de cárter seco integrada; quantidade de óleo do motor 10,0 litros; dois catalisadores de três vias com duas sondas Lambda cada por bancada de cilindros; ignição electrónica com seis bobinas de ignição individual; sistema de gestão térmica do circuito de refrigeração do motor e da caixa de velocidades; desactivação variável da impulsão; função Auto Start-Stop Plus alargada.

Diâmetro	96,0 mm
Curso	83,0 mm
Cilindrada	3604 cm <sup>3</sup>
Compressão	10,5:1
Potência do motor	420 CV (309 kW) às 6000 rpm
Binário máx.	550 Nm às 1350–4500 rpm
Potência por litro	116,6 CV/l (85,7 kW/l)
Rotação máxima	6700 rpm
Tipo de combustível	Super Plus

- Sistema eléctrico:** 12 V; alternador trifásico 3080 W; bateria 92 Ah/520 A; recuperação de energia eléctrica.
- Transmissão de força:** Motor e caixa de velocidades formam uma unidade de accionamento; Porsche Traction Management (PTM): tracção integral hang-on activa com acoplamento de lamelas de regulação eletrónica com campos característicos; eixo traseiro accionado permanentemente, atribuição totalmente variável do binário ao eixo dianteiro; Tiptronic S de oito velocidades.

## Relações

1.ª velocidade	4,97
2.ª velocidade	2,84
3.ª velocidade	1,86
4.ª velocidade	1,44
5.ª velocidade	1,21
6.ª velocidade	1,00
7.ª velocidade	0,83
8.ª velocidade	0,69
Marcha-atrás	4,07
Relação de transmissão ED	2,73
Relação de transmissão ET	3,09
Diâmetro do conversor	272 mm

- Chassis:** Eixo dianteiro: braço transversal duplo em alumínio; conjunto de amortecimento com molas de aço e amortecedores a gás hidráulicos interiores de dois tubos.

Eixo traseiro: eixo multi-braços com braço transversal inferior, dois braços individuais superiores e barra da direcção, conjunto de amortecimento com molas de aço e amortecedores a gás hidráulicos interiores de dois tubos.

**Travões:**

Sistema de travões de dois circuitos com repartição por eixo.

À frente: pinças de alumínio de tipo monobloco com seis êmbolos; discos de travão ventilados internamente com 360 mm de diâmetro e 36 mm de espessura.

Atrás: pinças de alumínio de tipo monobloco com quatro êmbolos, discos de travão ventilados internamente com 330 mm de diâmetro e 28 mm de espessura.

Porsche Stability Management (PSM); servo-freio a vácuo; assistente de travagem; travão multicolisão; travão de estacionamento eléctrico.

**Jantes e pneus:** à frente e atrás 8,0 J x 18 com 255/55 R 18

**Pesos:**

Peso em vazio DIN	2085 kg
Peso total admissível	2860 kg
Peso rebocável admissível	3500 kg
Peso admissível no ponto de engate	140 kg
Capacidade de carga admissível no tejadilho	100 kg

**Dimensões:**

Comprimento	4855 mm
Largura	1939 mm
Largura incluindo espelhos retrovisores	2165 mm
Altura	1705 mm
Distância entre eixos	2895 mm

Largura das vias	à frente	1655 mm
	atrás	1669 mm

Volume da bagageira	670–1780 l
Capacidade do depósito	85 l

---

<b>Prestações:</b>	Velocidade máxima	259 km/h 161 mph
Aceleração		
0–100 km/h		5,5 s
	com pacote Sport Chrono	5,4 s
0–60 mph		5,2 s
	com pacote Sport Chrono	5,1 s
0–160 km/h		13,0 s
0–400 m (1/4 milha)		13,9 s
0–1000 m		25,1 s
<b>Consumo (NEDC):</b>	combinado	9,8–9,5 l/100 km
	urbano	13,0–12,4 l/100 km
	extra-urbano	8,0–7,8 l/100 km
<b>Emissões de CO<sub>2</sub>:</b>	combinado	229–223 g/km
<b>Norma de poluição:</b>		Euro 6

## Dados técnicos Porsche Cayenne Turbo\*

**Carroçaria:**

Carroçaria autoportante em aço, totalmente galvanizada de baixo peso; airbags para o condutor e o passageiro com dois níveis de activação; airbags laterais para o condutor e o passageiro; airbags de cortina por cima do quadro do tejadilho e dos vidros laterais, da coluna A à coluna C; cinco lugares.

**Aerodinâmica:**

Coeficiente de resistência aerodinâmica  $c_w$  0,36  
Superfície frontal A 2,80 m<sup>2</sup>  
 $c_w \times A$  1,008

**Motor:**

Motor de oito cilindros em V; ângulo dos cilindros de 90; bloco do motor e cabeças dos cilindros em alumínio; quatro árvore de cames superiores; quatro válvulas por cilindro; ajuste contínuo das árvore de cames de admissão e comutação do curso das válvulas (VarioCam Plus); compensação hidráulica da folga das válvulas; sistema da injeção directa da gasolina; sobrealimentação biturbo; lubrificação de cárter seco integrada; quantidade de óleo do motor 11,55 litros; dois catalisadores de três vias com duas sondas Lambda cada por bancada de cilindros; ignição electrónica com oito bobinas de ignição individual; sistema de gestão térmica do circuito de refrigeração do motor e da caixa de velocidades; desactivação variável da impulsão; função Auto Start-Stop Plus alargada.

Diâmetro	96,0 mm
Curso	83,0 mm
Cilindrada	4806 cm <sup>3</sup>
Compressão	10,5:1
Potência do motor	520 CV (382 kW) às 6000 rpm
Binário máx.	750 Nm às 2250–4000 rpm
Potência por litro	108,1 CV/l (79,5 kW/l)
Rotação máxima	6700 rpm
Tipo de combustível	Super Plus

\*Os dados técnicos podem variar em função do país

- Sistema eléctrico:** 12 V; alternador trifásico 2400 W; bateria 92 Ah/520 A; recuperação de energia eléctrica.
- Transmissão de força:** Motor e caixa de velocidades formam uma unidade de accionamento; Porsche Traction Management (PTM): tracção integral hang-on activa com acoplamento de lamelas de regulação eletrónica com campos característicos; eixo traseiro accionado permanentemente, atribuição totalmente variável do binário ao eixo dianteiro; Tiptronic S de oito velocidades.

## Relações

1.ª velocidade	4,92
2.ª velocidade	2,81
3.ª velocidade	1,84
4.ª velocidade	1,43
5.ª velocidade	1,21
6.ª velocidade	1,00
7.ª velocidade	0,83
8.ª velocidade	0,69
Marcha-atrás	4,03
Relação de transmissão ED	2,58
Relação de transmissão ET	2,92
Diâmetro do conversor	272 mm

- Chassis:** Suspensão pneumática com regulação do nível e regulação em altura, bem como regulação contínua dos amortecedores com três campos característicos (PASM).

Eixo dianteiro: braço transversal duplo em alumínio; conjunto de amortecimento com molas pneumáticas e amortecedores a gás hidráulicos interiores de dois tubos.

Eixo traseiro: eixo multi-braços com braço transversal inferior, dois braços individuais superiores e barra da direcção, conjunto de amortecimento com molas pneumáticas e amortecedores a gás hidráulicos interiores de dois tubos.

**Travões:** Sistema de travões de dois circuitos com repartição por eixo.

À frente: pinças de alumínio de tipo monobloco com seis êmbolos; discos de travão ventilados internamente com 390 mm de diâmetro e 38 mm de espessura.

Atrás: pinças de alumínio de tipo monobloco com quatro êmbolos, discos de travão ventilados internamente com 358 mm de diâmetro e 28 mm de espessura.

Porsche Stability Management (PSM); servo-freio a vácuo; assistente de travagem; travão multicolisão; travão de estacionamento eléctrico.

**Jantes e pneus:** à frente e atrás 8,5 J x 19 com 265/50 R 19

**Pesos:**

Peso em vazio DIN	2185 kg
Peso total admissível	2895 kg
Peso rebocável admissível	3500 kg
Peso admissível no ponto de engate	140 kg
Capacidade de carga admissível no tejadilho	100 kg

**Dimensões:**

Comprimento	4855 mm
Largura	1939 mm
Largura incluindo espelhos retrovisores	2165 mm
Altura	1702 mm
Distância entre eixos	2895 mm

Largura das vias	à frente	1643 mm
	atrás	1657 mm

Volume da bagageira	670–1780 l
Capacidade do depósito	100 l

---

<b>Prestações:</b>	Velocidade máxima	279 km/h 173 mph
	Aceleração 0–100 km/h	4,5 s com pacote Sport Chrono 4,4 s
	0–60 mph	4,2 s com pacote Sport Chrono 4,1 s
	0–160 km/h	10,3 s
	0–400 m (1/4 milha)	12,9 s
	0–1000 m	23,4 s
<b>Consumo (NEDC):</b>	combinado	11,5–11,2 l/100 km
	urbano	15,9–15,5 l/100 km
	extra-urbano	8,9–8,7 l/100 km
<b>Emissões de CO<sub>2</sub>:</b>	combinado	267–261 g/km
<b>Norma de poluição:</b>		Euro 6

## Dados técnicos Porsche Cayenne S E-Hybrid\*

<b>Carroçaria:</b>	Carroçaria autoportante em aço, totalmente galvanizada de baixo peso; airbags para o condutor e o passageiro com dois níveis de activação; airbags laterais para o condutor e o passageiro; airbags de cortina por cima do quadro do tejadilho e dos vidros laterais, da coluna A à coluna C; cinco lugares.	
<b>Aerodinâmica:</b>	Coeficiente de resistência aerodinâmica $c_w$ 0,36 Superfície frontal A 2,81 m <sup>2</sup> $c_w \times A$ 1,012	
<b>Sistema de propulsão:</b>	Full Hybrid paralelo com tecnologia plug-in, motor de combustão interna e módulo híbrido com motor eléctrico e acoplamento de corte Potência total 416 CV (306 kW) às 5500 rpm Binário máx. 590 Nm às 1250–4000 rpm	
<b>Motor de combustão interna:</b>	Motor de seis cilindros em V refrigerado a água; ângulo dos cilindros de 90 graus; bloco do motor e cabeça dos cilindros em alumínio; quatro árvore de cames superiores; quatro válvulas por cilindro; tempos de comando variáveis do lado da admissão; compensação hidráulica da folga das válvulas; sobrealimentação por compressor; sistema de injecção directa da gasolina; um catalisador de três vias com duas sondas Lambda por fila de cilindros; óleo do motor 8,1 litros; ignição electrónica com distribuição latente da ignição (seis bobinas de ignição); sistema de gestão térmica; função Auto Start-Stop Plus alargada. Diâmetro 84,5 mm Curso 89,0 mm Cilindrada 2995 cm <sup>3</sup> Compressão 10,5:1 Potência do motor 333 CV (245 kW) às 5500–6500 rpm Binário máx. 440 Nm às 3000–5250 rpm Potência por litro 111,2 CV/l (81,8 kW/l) Rotação máxima 6500 rpm Tipo de combustível Super	

---

<b>Motor eléctrico:</b>	Motor síncrono com excitação permanente	
Potência do motor eléctrico		95 CV (70 kW) às 2200–2600 rpm
Binário máx.		310 Nm às 0–1700 rpm
<b>Sistema eléctrico:</b>	Sistema de alta tensão/bateria de tracção: 382 V; bateria de iões de lítio; 10,8 kWh; sistema plug-in: recarregável através do carregador universal da Porsche (CA) e do carregador integrado (3,6 kW ou opcionalmente 7,2 kW). Rede de bordo de 12 V; capacidade da bateria 75 Ah.	
<b>Transmissão de força:</b>	Motor e caixa de velocidades formam uma unidade de accionamento; Porsche Traction Management (PTM): tracção integral permanente com diferencial central autoblocante; distribuição base do binário (ED/ET) 42/58; Tiptronic S de oito velocidades.	
Relações		
1.ª velocidade		4,92
2.ª velocidade		2,81
3.ª velocidade		1,84
4.ª velocidade		1,43
5.ª velocidade		1,21
6.ª velocidade		1,00
7.ª velocidade		0,83
8.ª velocidade		0,69
Marcha-atrás		4,02
Relação de transmissão		3,27
Diâmetro do conversor		241 mm
<b>Chassis:</b>	Eixo dianteiro: braço transversal duplo em alumínio; conjunto de amortecimento com molas de aço e amortecedores a gás hidráulicos interiores de dois tubos.	

Eixo traseiro: eixo multi-braços com braço transversal inferior, dois braços individuais superiores e barra da direcção, conjunto de amortecimento com molas de aço e amortecedores a gás hidráulicos interiores de dois tubos.

**Travões:** Sistema de travagem com capacidade de recuperação da energia de travagem; sistema de travões de dois circuitos com repartição por eixo.

À frente: pinças de alumínio de tipo monobloco com seis êmbolos; discos de travão ventilados internamente com 360 mm de diâmetro e 36 mm de espessura.

Atrás: pinças de alumínio de tipo monobloco com quatro êmbolos, discos de travão ventilados internamente com 330 mm de diâmetro e 28 mm de espessura.

Porsche Stability Management (PSM); servo-freio a vácuo; assistente de travagem; travão multicolisão; travão de estacionamento eléctrico.

**Jantes e pneus:** à frente e atrás 8,0 J x 18 com 255/55 R 18

<b>Pesos:</b>	Peso em vazio DIN	2350 kg
	Peso total admissível	3050 kg
	Peso rebocável admissível	3500 kg
	Peso admissível no ponto de engate	140 kg
	Capacidade de carga admissível no tejadilho	100 kg

<b>Dimensões:</b>	Comprimento	4855 mm
	Largura	1939 mm
	Largura incluindo espelhos retrovisores	2165 mm
	Altura	1705 mm
	Distância entre eixos	2895 mm

	Largura das vias	à frente atrás	1655 mm 1669 mm
	Volume da bagageira		580–1690 l
	Capacidade do depósito		80 l
<b>Prestações:</b>	Velocidade máxima		243 km/h 151 mph
	Velocidade máxima no modo eléctrico		125 km/h 78 mph
	Aceleração 0–100 km/h		5,9 s
	0–60 mph		5,4 s
	0–160 km/h		13,7 s
	0–400 m (1/4 milha)		14,2 s
	0–1000 m		25,7 s
<b>Consumo:</b> <b>(ECE R 101)</b>	Consumo de combustível combinado		3,4 l/100 km
	Consumo eléctrico combinado		20,8 kWh/100 km
	Emissões de CO <sub>2</sub> combinadas		79 g/km
<b>Autonomia eléctrica:</b>			aprox. 18–36 km
<b>Norma de poluição:</b>			Euro 6