

Cayenne Turbo E-Hybrid

WLTP: Consumo de combustível em combinado (ponderado): 2,0 – 1,7 l/100 km; Emissões de CO2 em combinado (ponderado): 45 - 39 g/km; Consumo de eletricidade em combinado (ponderado): 31,7 – 29,9 kWh/100 km; Autonomia (EAER) em modo elétrico: 70 – 73 km; Autonomia em urbano (EAER urbano) em modo elétrico: 76 – 82 km

Cayenne Turbo E-Hybrid Coupé

WLTP: Consumo de combustível em combinado (ponderado): 2,0 – 1,7 l/100 km; Emissões de CO2 em combinado (ponderado): 45 - 39 g/km; Consumo de eletricidade em combinado (ponderado): 31,8 – 30,1 kWh/100 km; Autonomia (EAER) em modo elétrico: 70 – 72 km; Autonomia em urbano (EAER urbano) em modo elétrico: 76 – 81 km

Cayenne Turbo E-Hybrid Coupé com Pacote GT

WLTP: Consumo de combustível em combinado (ponderado): 1,9 – 1,8 l/100 km; Emissões de CO2 em combinado (ponderado): 43 - 40 g/km; Consumo de eletricidade em combinado (ponderado): 31,1 – 30,2 kWh/100 km; Autonomia (EAER) em modo elétrico: 71 – 72 km; Autonomia em urbano (EAER urbano) em modo elétrico: 79 – 82 km

A Porsche apresenta o Cayenne mais potente de sempre

- Os modelos Turbo E-Hybrid reforçam a gama Cayenne
- A motorização, que combina um motor V8 e motor elétrico, debita uma potência total de 544 kW (739 CV) e 950 Nm
- Nova tecnologia híbrida oferece uma maior autonomia elétrica e um carregamento mais rápido
- Coupé com Pacote GT e uma dinâmica de condução excepcional

A Porsche apresenta o seu modelo SUV mais potente – o Cayenne Turbo E-Hybrid. O novo topo de gama com 544 kW (739 CV) diferencia-se pela performance superior, em combinação com uma elevada eficiência e versatilidade quotidiana. O novo Cayenne Turbo E-Hybrid Coupé com o Pacote GT concentra-se ainda mais na dinâmica de condução e num visual especialmente desportivo.

Estugarda. Após o lançamento do novo Cayenne no início de 2023, a Porsche complementa a atualização profunda da terceira geração do bem-sucedido SUV com uma

nova versão topo de gama. Tal como anteriormente, o Cayenne mais potente é um híbrido plug-in. A Porsche atualizou de várias formas a tecnologia utilizada neste sucessor do Cayenne Turbo S E-Hybrid, ao obter ganhos significativos na autonomia elétrica e no desempenho. Tanto a utilização quotidiana como a dinâmica de condução beneficiam das várias melhorias aplicadas. Um motor elétrico com 130 kW (176 CV) de potência complementa o renovado motor V8 biturbo de 4.0 litros com 441 kW (599 CV). Em conjunto deitam uma potência combinada de 544 kW (739 CV) e um binário máximo de 950 Nm. O desempenho do Cayenne Turbo E-Hybrid justifica o seu estatuto de topo de gama. A nova versão acelera dos 0 aos 100 km/h em 3,7 segundos e atinge uma velocidade máxima de 295 km/h.

Quando comparado com o seu antecessor, o novo Porsche Cayenne Turbo E-Hybrid oferece uma autonomia elétrica consideravelmente superior e tempos de carregamento mais curtos. A bateria de alta tensão instalada sob o piso do compartimento de carga, agora com capacidade aumentada para 25,9 kWh, permite uma autonomia elétrica de até 82 quilómetros (EAER urbano). O novo carregador de bordo de 11 kW reduz o tempo de carregamento numa wallbox ou numa estação pública adequada para menos de duas horas e meia, apesar do aumento de capacidade da bateria.

Suspensão pneumática de série com tecnologia de duas câmaras e duas válvulas

Os novos Porsche Cayenne Turbo E-Hybrid estão equipados de série com uma suspensão pneumática adaptativa que inclui a nova tecnologia de duas câmaras e duas válvulas. Este sistema permite ajustar separadamente as fases de ressalto e compressão da suspensão. Assim, a tecnologia aumenta o conforto e a segurança, enquanto oferece um espetro ainda mais alargado entre as configurações de suspensão dos modos Comfort a Sport Plus. A suspensão combina um comportamento otimizado em trajetos mais sinuosos com características de conforto em situações de condução lenta e supressão máxima de inclinação e rotação. O Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) também faz parte do equipamento de série do Cayenne Turbo E-Hybrid.

Já o Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) e o eixo traseiro direcional estão disponíveis como equipamento opcional.

O carácter topo de gama do Cayenne Turbo E-Hybrid é demonstrado pelo estilo das duas carroçarias disponíveis. As duas variantes possuem um estilo distinto na secção dianteira reservado aos modelos Turbo, com entradas de ar aumentadas e destacadas pelas lâminas em Preto brilhante. As extensões das cavas de roda e o para-choques traseiro em cor exterior sublinham ainda mais o sentido desportivo destas versões. As saídas de escape duplas em aço inoxidável escovado e as pinças de travão em Vermelho são outras características que distinguem as versões Cayenne Turbo E-Hybrid das restantes.

No interior, as inserções em alumínio no tablier e nas portas realçam o foco na performance. O revestimento do tejadilho é em Race-Tex. O equipamento de série inclui o volante desportivo GT, aquecido, com botão rotativo para a seleção dos modos de condução, bem como os bancos desportivos em Pele com regulação em 18 vias. Os bancos Comfort em Pele com regulação em 14 vias estão disponíveis como opcional.

O novo Porsche Cayenne Turbo E-Hybrid também beneficia de todas as novidades introduzidas na renovação do modelo apresentada no início de 2023. Estas incluem o novo painel de instrumentos digital com design curvo e opções de visualização variáveis, uma consola central redesenhada e o opcional ecrã do passageiro dianteiro. Os inovadores faróis em LED HD Matrix – de série nos modelos Turbo E-Hybrid – oferecem um maior conforto e segurança à noite.

Ainda mais performance: Cayenne Turbo E-Hybrid Coupé com Pacote GT

O novo Porsche Cayenne Turbo E-Hybrid Coupé com Pacote GT dá um tom ainda mais desportivo. Esta versão oferece à gama de modelos híbridos algumas características de performance selecionadas do Cayenne Turbo GT, a versão focada na performance em estrada que já não é oferecida em alguns mercados, nomeadamente em Portugal. Todos os sistemas de chassis e controlo, incluindo a suspensão pneumática,

receberam uma afinação específica. A distância ao solo é reduzida em 10 mm. Os rolamentos específicos do GT aumentam a curvatura do eixo dianteiro em -0,58 graus e, em combinação com as rodas dianteiras mais largas, permitem uma resposta ainda mais dinâmica em curva, uma maior precisão geral da direção e uma aderência ao solo superior. Os travões Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) também fazem parte do equipamento de série no Pacote GT. As qualidades dinâmicas do Cayenne Turbo E-Hybrid Coupé podem ainda ser melhoradas com alguns opcionais como é o caso dos Pneus Performance para as jantes GT Design de 22", PDCC e eixo traseiro direcional.

O Cayenne Turbo E-Hybrid Coupé com Pacote GT combina a excecional performance com a versatilidade do novo sistema E-Hybrid, ao oferecer o mais amplo espectro de dinâmica e eficiência dentro da gama Cayenne. No exterior, o Pacote GT destaca-se pela sua secção dianteira específica com detalhes em Preto, extensões das cavas de roda em Preto, asa do tejadilho com placas laterais em Carbono, saídas de escape centrais do sistema de escape em titânio do Turbo GT e um difusor traseiro em Carbono. O tejadilho é também em fibra de carbono. O Cayenne Turbo E-Hybrid Coupé com Pacote GT vai dos 0 aos 100 km/h em 3,6 segundos e atinge uma velocidade máxima de 305 km/h.

Disponibilidade e preço

O novo Turbo E-Hybrid é o segundo de três opções híbridas que a Porsche vai introduzir durante o ano de 2023. Já pode ser encomendado em praticamente todos os mercados em que a Porsche opera e, em Portugal, o preço começa nos 212.528€. Na versão Coupé o preço arranca nos 216.095€. No que diz respeito ao Turbo E-Hybrid Coupé com Pacote GT, que começa nos 250.538€, a disponibilidade é limitada aos mercados onde o Cayenne Turbo GT já não está disponível devido aos regulamentos locais. Isto é aplicado à grande maioria dos mercados da União Europeia, bem como Japão, Hong Kong, Tailândia e Singapura.

Estão disponíveis imagens no Porsche Newsroom (<http://newsroom.porsche.com>) e na base de dados da Porsche (<https://presse.porsche.de>)

Dados medidos em conformidade com o procedimento de ensaios WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure - Procedimento Mundial Harmonizado para Ensaios de Veículos Ligeiros), um procedimento de medição realizado em condições mais estritas e realistas para determinar os dados de consumo e de emissões contaminantes (CO₂), requerido por lei.

Os elementos adicionais e os complementos (acessórios, modelos de pneumáticos, etc.) podem modificar de forma substancial os parâmetros de um veículo, como, por exemplo, o peso, a resistência ao rolamento e a aerodinâmica e, em conjugação com as condições meteorológicas e de trânsito, bem como com a condução individual, podem afetar tanto o consumo de combustível e ou de eletricidade, bem como o nível de emissões de CO₂ e os valores das prestações do veículo.