



PORSCHE



Opus 911 Turbo



Der neue 911 Turbo	6
Antrieb	22
Fahrwerk	50
Sicherheit	64
Komfort	76
Umwelt	92
Individualisierung	98
Werksabholung	120
Betreuung	122
Fazit	124
Technische Daten	126
Index	128

Biturbo mit variabler Turbinengeometrie.
Elektronisch gesteuerter Allradantrieb.

Immer wenn man denkt,
man hätte alles, was man braucht ...



Der neue 911 Turbo





Viele Entwicklungen gehen weiter und weiter.
Eine bewegt sich dabei von Höhepunkt zu Höhepunkt.

Der neue 911 Turbo.



1905 gilt als das Geburtsjahr des Turboladers. Der Schweizer Ingenieur Dr. Büchi meldet seine Entwicklung der Gleichdruck- bzw. Stauaufladung zum Patent an. Er wollte den Wirkungsgrad des Verbrennungsmotors verbessern. Das Prinzip: die Energie

der Abgasströme einer nützlichen Verwendung zuzuführen.

Der erste aufgeladene Motor wurde 1910 von Murray-Willat gebaut. Auch die Flugzeugbauer begrüßten die neue Technologie, da sich durch den Turbo die Leistungseinbuße

der Motoren durch den niedrigen Sauerstoffgehalt der Luft in größeren Höhen deutlich reduzieren ließ.

Porsche erkannte frühzeitig weitere Vorteile der Turboaufladung, vor allem für Leistungszugewinn bei vergleichsweise kleinem Hub-

raum. So gelang es, Triebwerke mit kompakten Abmessungen und geringerem Gewicht zu entwickeln.

Bei der Turboaufladung treibt der Abgasstrom ein Turbinenrad an, das wiederum ein Verdichterrad im Ansaugtrakt in Drehung ver-

setzt. Die angesaugte Luft wird verdichtet – der Motor hat mehr Verbrennungsluft zur Verfügung und kann somit mehr Kraftstoffgemisch verbrennen. Wird die komprimierte Luft vor der Verbrennung zusätzlich abgekühlt, kann der Füllgrad der Zylinder sogar noch weiter

erhöht werden. Ein derartiger Ladeluftkühler wurde erstmals von Porsche 1977 im 911 Turbo 3.3 eingesetzt.



911 Turbo 3.0 (1974), 911 Turbo (2006)

Anfang der 70er Jahre entstand das erste Porsche Rennfahrzeug mit Turbolader: Der 12-Zylinder-Motor des 917 wurde von 2 Abgasturboladern aufgeladen. Seine Leistung: 1.000 PS. 1972 gewann ein 917/10 mit 5-Liter-Turbomotor die CanAm-Meisterschaft. Und 1973 fuhr dort der 917/30 mit einem Hubraum von 5,4 Litern und 1.100 PS – der stärkste

jemals bei Rundstreckenrennen eingesetzte Porsche.

All diese Erfahrungen flossen – selbstverständlich – in die Serienentwicklung ein. Bereits ein Jahr später, 1974, stellte Porsche den ersten 911 Turbo vor. Am Rande bemerkt: Die Ölkrise war damals noch nicht überwunden. Zugegeben, ein etwas ungewöhnlicher

Start für einen der leistungsstärksten Sportwagen. Aber das Ungewöhnliche war für ihn schon immer die Norm.

Die verbreiterten Kotflügel sowie der Front- und Heckspoiler waren keine Effekthascherei – denn der erste 911 Turbo war 260 PS stark und beschleunigte in 5,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Porsche

erreichte ein für einen Motor mit 3 Liter Hubraum bislang unvorstellbares Drehmoment von 343 Nm, das ein spezielles Schaltgetriebe mit verstärkten Zahnradern notwendig machte. So begann eine Geschichte, die schon bald Legende wurde.

Der 1977 präsentierte Nachfolger erzeugte aus 3,3 Liter Hubraum und einem Ladeluftkühler 300 PS. Durch 4-Kolben-Aluminium-Festsättel mit gelochten Bremsscheiben wuchs die Bremsleistung entsprechend mit.

1993 wurde der letzte 911 Turbo mit Hinterradantrieb präsentiert: Der 911 Turbo 3.6 der Baureihe 964 sorgte mit 360 PS für glänzende Augen und feuchte Hände. Sein Nachfolger von 1995 auf Basis der Baureihe 993 verschob ein weiteres Mal die Grenze des Machbaren: erstmals mit Allradantrieb für mehr aktive Sicherheit und bessere Fahrdynamik sowie 2 Turboladern für eine harmonischere Leistungsentfaltung. Dieses letzte luftgekühlte 911 Turbo Modell produzierte aus 3,6 Liter Hubraum 408 PS. Die Kraftverteilung des Allradantriebs war betont heckorientiert, um das für Porsche typische Fahrverhalten zu erhalten.

Im Jahr 2000 debütierte der 911 Turbo (Typ 996), ebenfalls mit Allradantrieb und erstmals mit wassergekühltem Motor. Durch den Einsatz von VarioCam Plus konnte der Kraftstoffverbrauch drastisch reduziert werden. Aus 3,6 Liter Hubraum entwickelte er 420 PS. Genug für eine Spitzengeschwindigkeit von 305 km/h. Außerdem wurde der Turbo erstmals mit Tiptronic angeboten. Für die später lieferbare S-Version des 911 Turbo (Typ 996) wurde die Leistung auf 450 PS gesteigert.

Er hat sich schon immer in einer eigenen Klasse bewegt. Er hat sie sich selbst geschaffen. Er hatte immer Fahrer, die Höchstleistung einforderten – auch von sich selbst. Die aber auch die Souveränität und Gelassenheit schätzten, die ihnen die Technik des 911 Turbo erlaubte. Er ist ein technisches Meisterwerk. Ein Opus. Heute mehr denn je. Der neue 911 Turbo.

Das Turboloch finden Sie hinter sich auf der Autobahn.

Die Technik des neuen 911 Turbo.

Das wichtigste Entwicklungsziel stand schnell fest: die Grenzen des technisch Machbaren zu verschieben. Hinsichtlich Fahrkomfort, Fahrdynamik und natürlich – Leistung. Aus diesem Grund mußte eine Vielzahl von Systemen völlig neu entwickelt werden. Um insgesamt ein beeindruckendes Ganzes zu kreieren. Eigentlich ein wenig anmaßend, denn der 911 Turbo galt für viele als der perfekte Sportwagen.

Die Performance des neuen 911 Turbo läßt keine Wünsche offen. Sein 6-Zylinder-Boxermotor holt aus 3,6 Liter Hubraum 353 kW (480 PS) bei einer Drehzahl von 6.000 1/min. Das maximale Drehmoment beträgt 620 Nm. Und zwar von bereits 1.950 bis 5.000 1/min. Dank VarioCam Plus und der beiden – für Ottomotoren völlig neu entwickelten – Abgasturbolader mit variabler Turbinengeometrie (VTG).

Damit benötigt der neue 911 Turbo mit Schaltgetriebe nur 3,9 s von 0 auf 100 km/h. Die Version mit der neuen Tiptronic S ist sogar nochmals 0,2 s schneller. 200 km/h werden in nur 12,8 s bzw. 12,2 s erreicht. Höchstgeschwindigkeit für beide: 310 km/h.

Im neuen 911 Turbo setzt Porsche erstmals die variable Turbinengeometrie (VTG) ein (siehe Seite 32).



Kern der variablen Turbinengeometrie sind verstellbare Leitschaufeln, die den Abgasstrom des Motors variabel und gezielt auf die Turbinen der Abgasturbolader leiten, um bereits bei niedriger Motordrehzahl hohe Turbinendrehzahlen der Turbolader zu erreichen. Die größte Herausforderung bei der Realisierung der variablen Turbinengeometrie bei Ottomoto-

ren stellt die hohe Abgastemperatur von ca. 1.000 Grad Celsius dar. Dadurch ist die Belastung für einen Turbolader viel höher als bei einem Dieselmotor, dessen Abgase „nur“ rund 700 Grad Celsius erreichen. Nur durch den Einsatz von speziellen Werkstoffen aus Luft- und Raumfahrt konnte die variable Turbinengeometrie realisiert werden. Diese Technik ermöglicht

sowohl ein deutlich besseres Ansprechverhalten der Abgasturbolader mit hohen Drehmomentwerten bereits bei niedrigen Drehzahlen als auch eine hohe Maximalleistung. Darüber hinaus steht das hohe Drehmoment über einen großen Drehzahlbereich zur Verfügung. Das sogenannte „Turboloch“ gehört somit endgültig der Vergangenheit an.

Auf den Asphalt bringt diese enorme Leistung eine weitere Neuheit im Sportwagensegment: der Allradantrieb Porsche Traction Management (PTM). Seine elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung regelt die Verteilung der Antriebskraft zur Vorderachse. Abhängig vom Fahrzustand und Fahrerwunsch, ermittelt die Allradsteuerung die optimale Momentenverteilung. Situationsbedingt wird die Kraft zur Vorderachse geleitet. Das Porsche Traction Management wurde vor allem auf eine überragende Fahrdynamik abgestimmt. Darüber hinaus ermöglicht die Traktion des Allradantriebs mit PTM einen großen Sicherheitsgewinn, ganz besonders bei Nässe und Schnee.

Auch die Bremsanlage setzt Maßstäbe. 350 mm Bremsscheibendurchmesser vorne und hinten sind serienmäßig. Die auf Wunsch

erhältliche Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) erreicht an der Vorderachse sogar einen Scheibendurchmesser von 380 mm.

Serie im neuen 911 Turbo sind außerdem das weiterentwickelte Fahrstabilisierungssystem Porsche Stability Management (PSM) und das Porsche Active Suspension Management (PASM) mit einer aktiven Verstellung des Stoßdämpfersystems. Eine mechanische Hinterachs-Quersperre ist optional lieferbar.

Doch selbst die Performance des neuen 911 Turbo läßt sich noch steigern: Das optionale Sport Chrono Paket Turbo stellt, neben vielen anderen Funktionen, mittels Overboost beim Beschleunigen bis zu 60 Nm Drehmoment mehr bereit. Bei Vollgas wird der Ladedruck zeitlich begrenzt um ca. 0,2 bar erhöht. Die Kennlinie des

elektronischen Gaspedals wird verändert – die Drosselklappe wird schneller geöffnet.

Auch das Porsche Stability Management (PSM) greift im Sportmodus erst deutlich später ein. Das Moment wird durch den elektronisch gesteuerten Allradantrieb (PTM) heckdominant verteilt. Zusätzlich sorgt auch das PASM durch eine härtere Dämpfung für direkteres Einlenken und verbesserten Straßenkontakt.

Ein weiterer wichtiger Punkt: Leichtbau. Die Türen und die Kofferraumhaube sind aus Aluminium – das spart Gewicht. Und damit Kraftstoff. Über jedes Gramm wurde dreimal nachgedacht. Mindestens. Es hat sich gelohnt: Der neue 911 Turbo wiegt mit Schaltgetriebe nur 1.585 kg. Noch beeindruckender: das Leistungsgewicht von 3,3 kg



pro PS sowie die für ein Fahrzeug dieser Leistungsklasse nochmals reduzierten Verbrauchswerte.

Erstaunliche Daten. Und noch erstaunlicher ist, daß zusätzlich zur Leistung auch der Fahrkomfort über jeden Zweifel erhaben ist.

Keine Selbstverständlichkeit – und gerade deshalb typisch 911 Turbo.

Von der hohen Kunst, angespannt und entspannt zugleich zu sein.

Das Design des neuen 911 Turbo.



Die extremen Leistungswerte des neuen 911 Turbo verlangen eigentlich nach einem aggressiven Design, möchte man meinen. Aber nein. Auch wenn die Optik nochmals sportlicher und dynamischer geworden ist – der 911 Turbo ist und bleibt ein 911.

Die aerodynamische Ausgewogenheit des gesamten Fahrzeugs ist exzellent, an der Hinterachse wird sogar Abtrieb realisiert. Der c_w -Wert liegt bei ungewöhnlich niedrigen 0,31. Dank seines gerin-

gen Luftwiderstandes und des konsequenten Leichtbaus erreicht der neue 911 Turbo sensationell günstige Verbrauchswerte, gemessen an seiner Leistung.

Die serienmäßigen ovalen Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Scheinwerferreinigungsanlage fügen sich kompakt in die Front ein. Das Bugteil ist völlig neu. Die Hochleistungs-LED-Blinker liegen in den seitlichen Lufteinlässen des Bugteils. Die kompakten Nebelscheinwerfer tief und weit außen.

Die seitlichen Lufteinlässe hinter den Türen sind so gestaltet, daß sie eine maximale Kühlluftzufuhr zu den Ladeluftkühlern ermöglichen. Die Kühlluftführung zu den Bremsen ist höchst effizient. Dadurch werden an der Vorder- und Hinterachse außergewöhnlich hohe Bremsleistungen erzielt.

Die Karosserie ist an der Hinterachse erheblich breiter als vorne. Die große Spurbreite sorgt in Verbindung mit den breiten Reifen für enormes Querbeschleunigungspotential. Der Heckdeckel und der Heckflügel wurden komplett neu gestaltet. Der Flügel fährt ab etwa 120 km/h aus – eben dann, wenn er gebraucht wird – und bei ca. 60 km/h wieder ein.

Ebenfalls mit neuem Design: das Heckteil. Die seitlichen Luftauslässe und die komplett umschlossenen Endrohre lassen erahnen, welche Kraft im Heckmotor steckt.

Eine Schwellerblende in schwarzem Kunststoff schützt die unteren Flanken des Wagens vor Stein-schlag.

Neu, eigenständig und natürlich der Leistung angepaßt sind auch die Räder des neuen 911 Turbo: Er besitzt 19-Zoll-Räder in Schmiedetechnik mit serienmäßiger Bi-Color-Optik sowie Reifen der Größe 235/35 ZR 19 vorne und 305/30 ZR 19 hinten.



Heckflügel eingefahren



Heckflügel ausgefahren

Das Interieur des neuen 911 Turbo ist besonders sportlich – und konsequent auf den Fahrer fokussiert. Es ist mit hochwertigen Materialien versehen. Eine Lederausstattung, die die elektrischen Sitze, die Schalttafel sowie die Tür- und Fondseitenverkleidung umfaßt, ist serienmäßig. Sportsitze, auch in adaptiver Ausführung, sind optional erhältlich. Ein spezieller Schalter, der dem neuen 911 Turbo vorbehalten ist, und ein 3-Speichen-



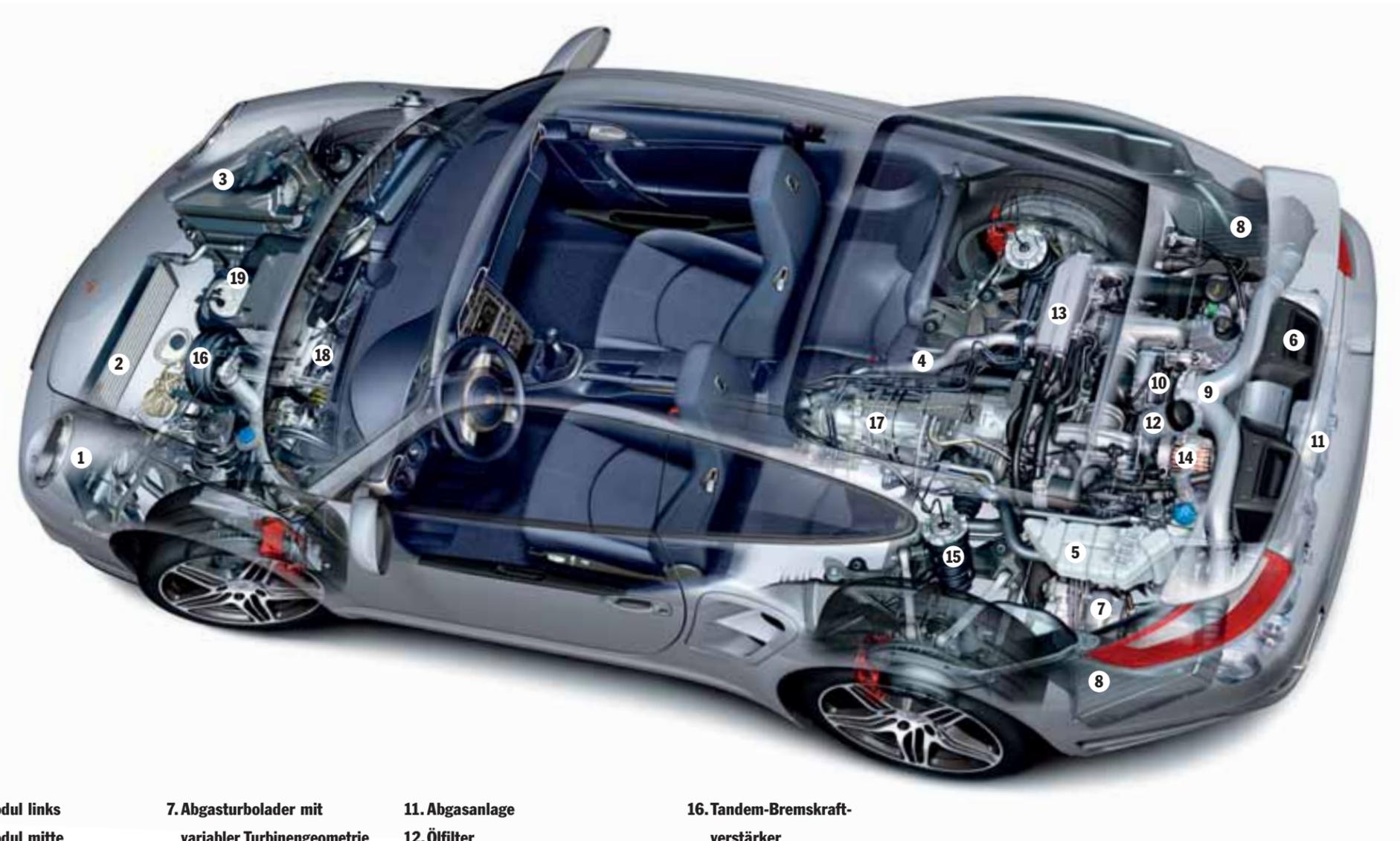
Sportlenkrad, das bis zu 40 mm axial und vertikal verstellbar ist, sind serienmäßig. Auf Wunsch erhalten Sie ein 3-Speichen-Lenkrad mit Multifunktionseinheit.

Das Design entwickelt die lange Geschichte des 911 Turbo weiter – indem sich seine neue, außerordentliche Performance darin widerspiegelt. Vielleicht sieht er ja gerade deshalb noch imposanter aus als je zuvor.

Muskelmasse allein reicht nicht.
Auf das Herz kommt es an.

Antrieb





- | | | | |
|---------------------------------|--|--|---------------------------------|
| 1. Kühlermodul links | 7. Abgasturbolader mit variabler Turbinengeometrie | 11. Abgasanlage | 16. Tandem-Bremskraftverstärker |
| 2. Kühlermodul mitte | 8. Ladeluftkühler | 12. Ölfilter | 17. 6-Gang-Schaltgetriebe |
| 3. Kühlermodul rechts | 9. Druckrohr | 13. Motoröltank der Trockensumpfschmierung | 18. Vorderachsdifferential |
| 4. Kühlwasserleitung | 10. Drosselklappe mit E-Gas-Steller | 14. Lichtmaschine | 19. Tank |
| 5. Kühlmittelausgleichsbehälter | | 15. PASM-Dämpfer | |
| 6. Luftfilter | | | |



- | |
|---|
| 1. Ölabsaugpumpe |
| 2. Druckölpumpe (darunterliegend) |
| 3. Motoröltank der Trockensumpfschmierung |
| 4. VarioCam Plus |
| 5. Einlaßnockenwelle |
| 6. Stößel mit hydraulischem Ventilspielausgleich |
| 7. Ventildfedern |
| 8. Ventile |
| 9. Nikasilbeschichtete Zylinderlaufbuchsen |
| 10. Geschmiedete Aluminium-Kolben |
| 11. Schmiedepleuel |
| 12. Kurbelwelle |
| 13. Antriebskette der Nockenwellen |
| 14. Kettenspanner mit Spannschiene |
| 15. Einzelzündspulen |
| 16. Zündkerzen |
| 17. Abgasturbolader mit variabler Turbinengeometrie |
| 18. Abgasanlage |
| 19. Katalysatoren |
| 20. Druckrohr |
| 21. Drosselklappe mit E-Gas-Steller |
| 22. Ansaugverteiler |
| 23. Antriebsriemen für Nebenaggregate |
| 24. Öltank der Servolenkung |



Der Motor.

Eine wahre Herzensangelegenheit.



Motor 911 Turbo

Für jeden 911 Motor und somit auch für den des neuen 911 Turbo gelten einige unverrückbare Prinzipien. Die 6-Zylinder-Boxer-Bauweise zum Beispiel. Oder die Lage im Heck.

Das Triebwerk des neuen 911 Turbo wird jedoch zusätzlich von 2 Abgasturboladern mit variabler Turbinengeometrie (siehe Seite 32) aufgeladen. Es schöpft 353 kW (480 PS) aus 3.600 cm³ bei einer Drehzahl von 6.000 1/min.

Leistungsgewicht und Literleistung sind exzellent: Mit einem Gewicht von nur 1.585 kg bringt es der neue 911 Turbo mit Schaltgetriebe auf nur 3,3 kg pro PS bzw. 133 PS pro Liter Hubraum.

Das maximale Drehmoment beträgt immense 620 Nm (680 Nm mit Overboost des optionalen Sport Chrono Pakets Turbo, siehe Seite 60). Durch VarioCam Plus (siehe Seite 38) und die

beiden neuen Turbolader steht es bereits bei 1.950 1/min zur Verfügung – und bleibt dann bis 5.000 1/min konstant auf diesem hohen Niveau.

Die Spontaneität und die Beschleunigung beeindrucken: Mit Tiptronic S benötigt der neue 911 Turbo nur 3,7 s von 0 auf 100 km/h. Die 200 km/h erreicht er in nur 12,2 s. Diese hervor-

ragenden Werte werden u.a. durch die Traktionsvorteile des neuen elektronisch gesteuerten Allradantriebes (siehe Seite 48) möglich. Am Ende liegen 310 km/h Höchstgeschwindigkeit an.





Leichtbauweise.

Der 6-Zylinder-Boxermotor ist kompakt, bietet sehr guten Ladungswechsel, hervorragenden Massenausgleich, optimale Drehmomentwerte und vibrationsarmen Lauf. Der Boxermotor ermöglicht einen tiefen Fahrzeugschwerpunkt mit daraus resultierenden Vorteilen für Traktion und Fahrdynamik. Das Kurbelgehäuse aus Leicht-

metall ist vertikal geteilt, die Kurbelwelle achtfach gelagert. Zur Verwendung kommen geschmiedete Pleuel. Um die Festigkeit zu erhöhen, verfügt der Motor über geschmiedete, durch Spritzöldüsen gezielt gekühlte Aluminium-Kolben. Diese laufen in nikasilbeschichteten Aluminium-Zylinderlaufbuchsen. Vorteil: geringer Reibungswiderstand und hohe Lebensdauer auch bei Dauerbelastung.

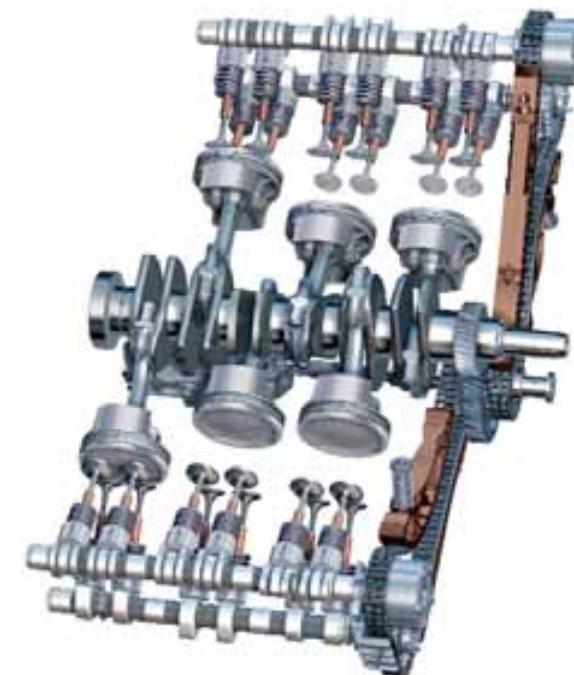
Die Zylinderköpfe sind aus einer extrem temperaturbeständigen Leichtmetalllegierung. Je 2 oberliegende Nockenwellen pro Zylinderkopf betätigen 4 Ventile pro Brennraum. Diese sind V-förmig angeordnet und besitzen doppelte Ventillfedern. Das garantiert eine einwandfreie Funktion während des Schließvorgangs und sichert eine hohe Drehzahlfestigkeit. Mit der neuen variablen Turbinengeo-

metrie (siehe Seite 32) in Verbindung mit VarioCam Plus, einem System zur Steuerzeitenverstellung der Einlaßnockenwellen sowie zur Schaltung des Ventilhubes der Einlaßventile (siehe Seite 38), erreicht der Motor seine hohen Drehmoment- und Leistungswerte. Bei sehr guter Umweltverträglichkeit und niedrigem Verbrauch.

Die Trockensumpfschmierung.

Eine klassische Trockensumpfschmierung mit separatem Öltank sichert die Ölversorgung des neuen 911 Turbo auch bei anhaltender, extremer Querbeschleunigung.

2 Ölabsaugpumpen je Zylinderkopf sowie 2 zentrale Rückförderpumpen im Kurbelgehäuse sorgen dafür, daß das Motoröl schnell und vollständig in den Motoröltank gelangt. Das hält den Ölstand



Kurbeltrieb mit Ventiltrieb

gleichbleibend hoch. Eine Druckölpumpe versorgt die Schmierstellen im Motor direkt. Mit 2 zusätzlichen Ölabsaugpumpen für die beiden Abgasturbolader verfügt der neue 911 Turbo damit über insgesamt 9 Ölpumpen. Zur Entschäumung des Öls ist ein Ölabscheider in den Öltank integriert.

Der Ölstand läßt sich bequem über den serienmäßigen Bordcomputer abrufen. Das vermeidet nicht nur schmutzige Finger, das Meßergebnis ist auch genauer als bei einem herkömmlichen Ölmeßstab.

Variable Turbinengeometrie (VTG).**Wir haben den Turbolader in tausend Variationen gebaut.****Pro Minute.**

Turbolader mit variabler Turbinengeometrie

Mit dem Wort „Turbo“ verbinden Porsche Fahrer vor allem eines: Höchstleistung. Mit dem neuen 911 Turbo gelang jetzt ein weiterer großer Schritt nach vorne – hin zu noch mehr Leistung. Durch den Turbolader mit variabler Turbinengeometrie (VTG). Wie funktioniert das?

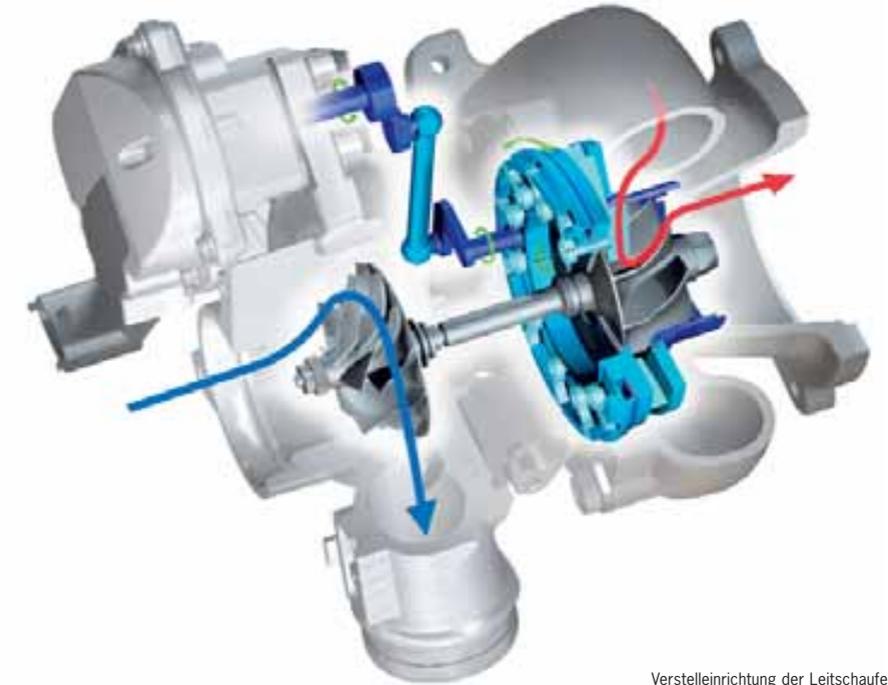
Bei einem herkömmlichen Abgas-turbolader treibt der Abgasstrom ein Turbinenrad an, das mit einem Verdichterrad auf der Ansaugseite, dem Verdichter, verbunden ist. Dieser komprimiert die Ansaugluft und führt dem Motor eine größere Luftmasse über einen Ladeluftkühler zu, wodurch die Motorleistung deutlich zunimmt. Da der Turbolader mit zunehmendem Abgasdruck immer höheren

Ladedruck produziert, bedarf es einer Ladedruckbegrenzung. Ansonsten würde zuviel Luft in den Motor gelangen. Der Ladedruck wird auf einen Wert begrenzt, der auf den Motor abgestimmt ist. Der überschüssige Abgasstrom wird über ein sogenanntes Bypassventil an der Turbine vorbeigeleitet.

Ein weiterer Faktor ist die Größe des Turboladers. Ist er klein dimensioniert, spricht der Lader aufgrund seiner geringen Massen schon frühzeitig an, d.h., das Turbinenrad kommt schneller auf Drehzahl. Andererseits liefert aber ein kleiner Turbolader bei hohen Motordrehzahlen aufgrund der

kleinen Strömungsquerschnitte einen zu hohen, leistungsmindernden Abgasgegendruck. Ist der Turbolader dagegen groß dimensioniert, liefert er zwar bei hohen Drehzahlen einen geringen Abgasgegendruck mit hoher Leistung, spricht jedoch aufgrund der großen Strömungsquerschnitte und

der Massenträgheit des größeren Turbinenrades erst bei mittleren Motordrehzahlen an: Das sogenannte Turboloch bei niedrigen Motordrehzahlen entsteht.



Verstelleinrichtung der Leitschaufeln

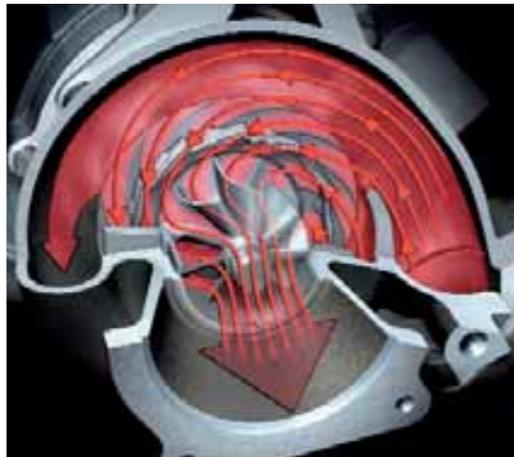
Die variable Turbinengeometrie der beiden wassergekühlten, parallel geschalteten Abgas-turbolader des neuen 911 Turbo hebt diese Abhängigkeiten weitgehend auf: Das einströmende Abgas wird über elektronisch gesteuerte, bewegliche Leitschaufeln so auf das Turbinenrad gelenkt, daß sowohl die Verhältnisse eines „kleinen“ bzw. „großen“ Turboladers erzielt werden können.

Dadurch lassen sich für den jeweiligen Betriebszustand optimale Strömungsverhältnisse erzielen. Die Stellung der Leitschaufeln wird über die Motorelektronik gesteuert. Durch dieses Prinzip läßt sich bereits bei niedrigen Motordrehzahlen eine hohe Turbinendrehzahl und damit ein hoher Ladedruck erzeugen – für deutlich gesteigerte Leistung und mehr Drehmo-

ment sowie einen besseren Füllungsgrad des Motors. Die Drehmomentkurve erreicht also deutlich früher ein höheres Niveau – und hält dieses auch. In Zahlen: Bereits ab 1.950 1/min liegen volle 620 Nm an und stehen bis 5.000 1/min zur Verfügung. Für außergewöhnliches Ansprechverhalten und mächtigen Vortrieb.



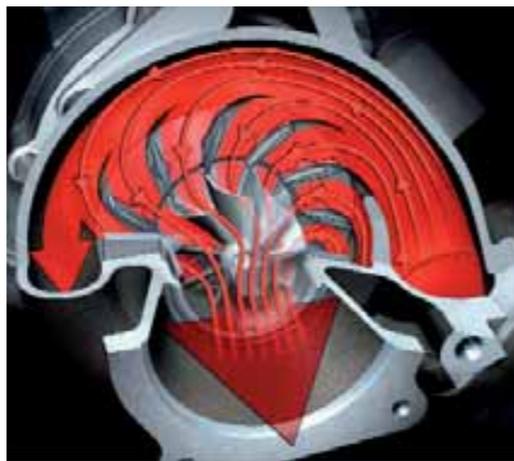
Leitschaufeln geschlossen



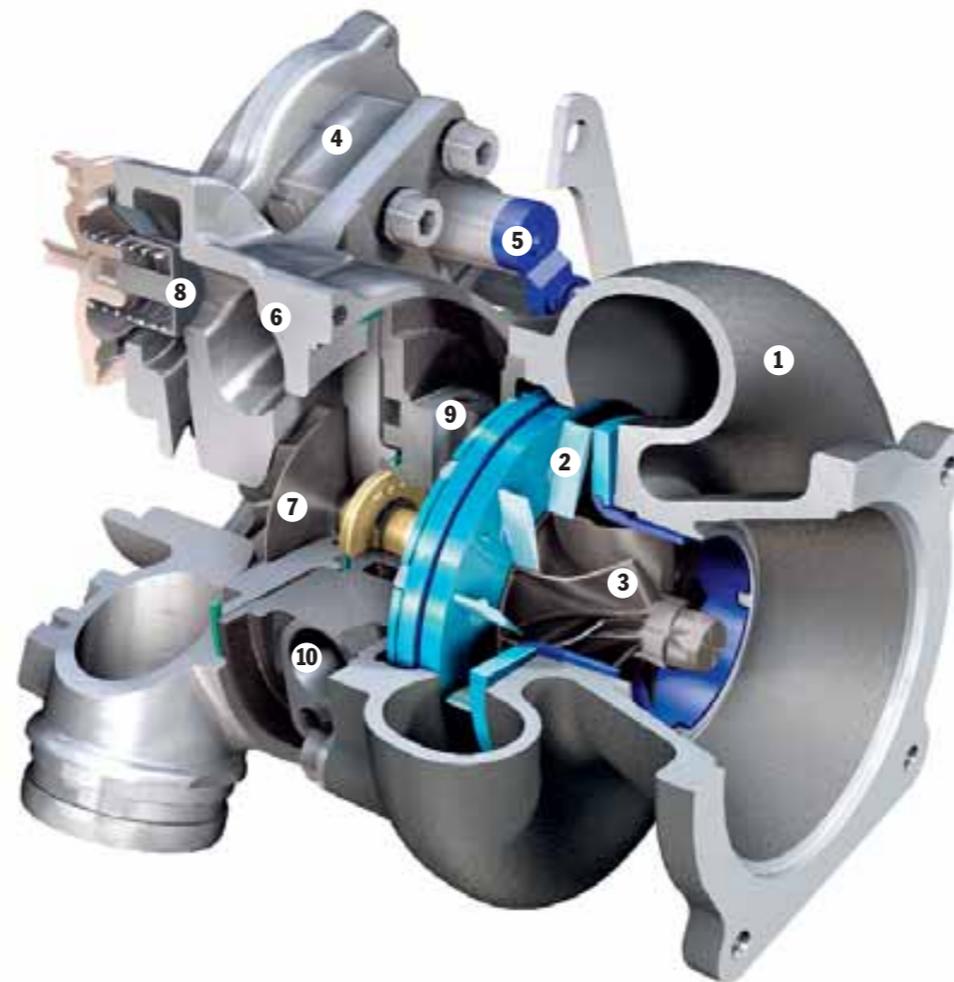
Leitschaufeln geschlossen



Leitschaufeln geöffnet



Leitschaufeln geöffnet



1. Turbinengehäuse

2. Bewegliche Leitschaufeln

3. Turbinenrad

4. Elektromotor zur Verstellung
der Leitschaufeln5. Ansteuerung der
Leitschaufeln

6. Verdichtergehäuse

7. Verdichterrad

8. Umluftventil

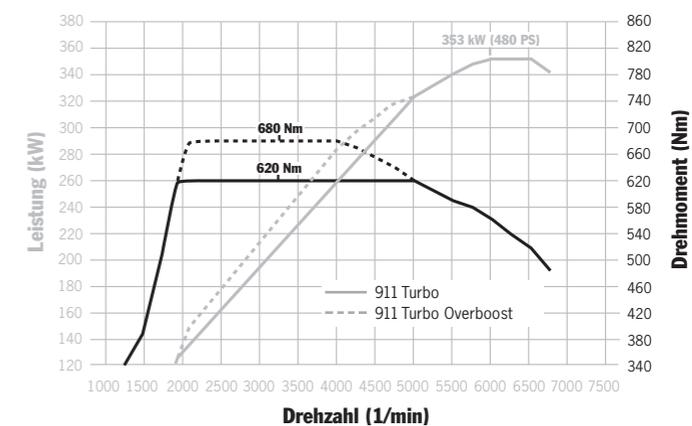
9. Ölversorgung, Eintritt

10. Kühlwassereintritt

Beim Erreichen des maximalen Ladedrucks werden die Leitschaufeln geöffnet. Mit der Stellung der Leitschaufeln wird der gewünschte Ladedruck über den gesamten Motordrehzahlbereich geregelt. Dadurch kann das üblicherweise erforderliche Bypassventil entfallen.

Betätigen Sie die Sporttaste des optionalen Sport Chrono Pakets Turbo (siehe Seite 60), ist jedoch noch mehr möglich: Beim Beschleunigen mit Vollgas wird der Ladedruck kurzzeitig um bis zu ca. 0,2 bar erhöht. So stehen zeitlich begrenzt bis zu 60 Nm mehr Drehmoment zur Verfügung.

Beeindruckende Werte. Ebenso beeindruckend: Trotz der hohen Leistung konnte der Verbrauch des neuen 911 Turbo reduziert werden.



VarioCam Plus.**Kleine Ventilhube oder große? Frühe Steuerzeiten oder späte?****Alles zu seiner Zeit.**

VarioCam Plus ist ein System zur Verstellung der Einlaßnockenwellen sowie zur Schaltung des Ventilhubes der Einlaßventile. Es ermöglicht neben exzellenter Laufqualität, günstigem Kraftstoffverbrauch und geringen Schadstoffemissionen vor allem hohe Leistungs- und Drehmomentwerte.

Und VarioCam Plus ist ein 2-in-1-Motorkonzept. Es unterscheidet zwischen normaler Alltags- und maximaler Leistungsanforderung und stellt sich auf die jeweiligen Bedingungen ein. Die Umschaltung erfolgt unbemerkt durch die Motorelektronik. Ergebnis: spontane Beschleunigung und große Laufruhe.

Das Ventilhubverstellungssystem besteht aus schaltbaren Tassenstößeln, die durch ein elektrohydraulisches Schaltventil gesteuert werden. Sie bestehen aus 2 ineinanderliegenden Stößeln, die durch einen Bolzen verriegelt werden können. Dabei wirkt wahlweise der innenliegende Stößel über einen

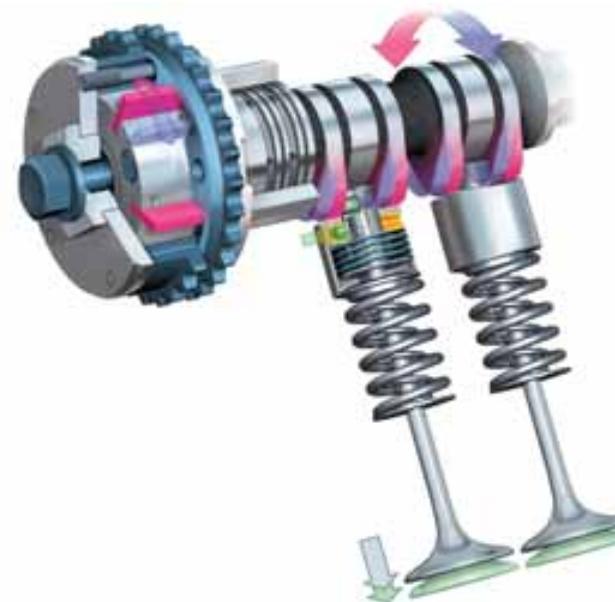
kleinen oder der außenliegende Stößel über einen großen Nocken der Nockenwelle auf die Einlaßventile. Die Variation der Einlaßsteuerzeiten erfolgt stufenlos über einen an der Stirnseite der Nockenwelle angebrachten Nockenwellenversteller, der nach dem Flügelzellenprinzip arbeitet. Die Ansteuerung erfolgt über ein elektrohydraulisches Regelventil.

Um z.B. die Gasannahme während der Warmlaufphase bei tiefen Temperaturen zu optimieren, wählt VarioCam Plus große Ventilhube mit späten Steuerzeiten.

Im mittleren Drehzahl- und niedrigen Lastbereich reduziert das System durch kleine Ventilhube mit frühen Steuerzeiten den Kraftstoffverbrauch und die Abgas-

emissionen. Besonders im unteren Drehzahlbereich läßt sich durch VarioCam Plus eine deutliche Verbrauchersparnis erzielen. Hohe Drehmomentwerte und maximale Leistung werden über große Ventilhube und frühe Steuerzeiten erreicht.

Und was haben Sie als Fahrer davon? Einen Sportwagen mit außerordentlicher Durchzugskraft und erstaunlich niedrigem Verbrauch – besonders im Vergleich mit Motoren mit deutlich größerem Hubraum.



Die Motorkühlung.

Der Motor des 911 Turbo ist flüssigkeitsgekühlt. Eine Querstromkühlung mit vollintegrierter Kühlflüssigkeitsführung versorgt jeden Zylinder gezielt und gleichmäßig mit Kühlflüssigkeit. Alle Kühlkanäle liegen im Motorblock. Es gibt weder außenliegende Schläuche noch Leitungen. Kein Zylinder erhält die bereits von einem anderen erwärmte Kühlflüssigkeit. Das garantiert hohe Zuverlässigkeit und geringen Servicebedarf. Die Abwärme des Motoröls wird über 2 Öl-Wasser-Wärmetauscher ins Kühlwasser abgeführt. Die Kühler liegen links und rechts vor den Vorderrädern sowie mittig im Fahrzeugbug.

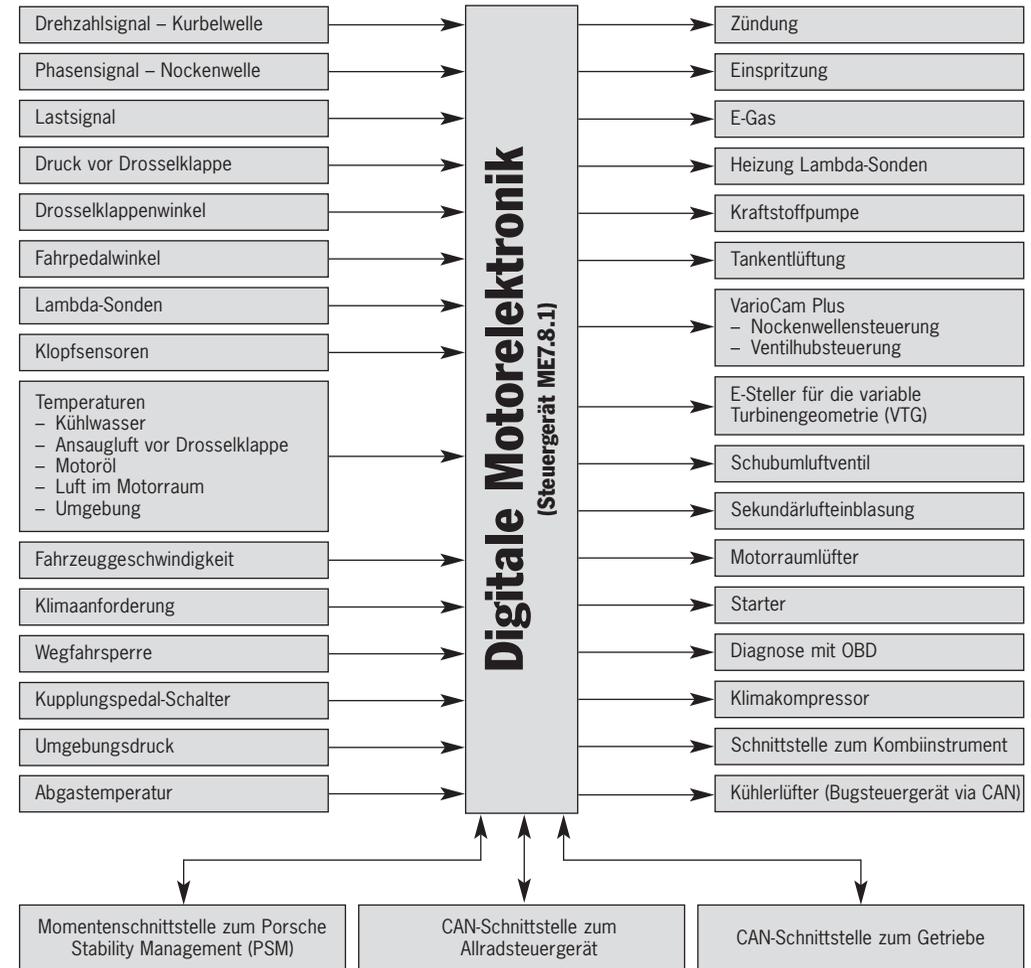
Das Motormanagement.

Um unter allen Betriebsbedingungen optimal zu arbeiten, benötigt der Motor ein Motormanagement. Beim 911 Turbo übernimmt dies die Motronic ME7.8.1. Sie steuert alle dem Motor direkt zuzuordnen Funktionen und Baugruppen (siehe Diagramm) wie z.B. die variable Turbinengeometrie der Turbolader, VarioCam Plus oder die Drosselklappenstellung (E-Gas – elektronisches Gaspedal), eine Voraussetzung für das serienmäßige Porsche Stability Management (PSM). Das Ergebnis: ein Optimum an Verbrauch, Emissionen, Leistung und Drehmoment bei jeder Fahrweise.

Eine wichtige weitere Steuerfunktion der Motronic ME7.8.1 ist die zylinderselektive Klopfregelung. Da nie alle 6 Zylinder unter exakt den gleichen Bedingungen arbeiten, werden sie von der Klopfregelung einzeln überwacht – notfalls wird der Zündzeitpunkt individuell verschoben. Das vermeidet die eventuelle Schädigung eines Zylinders oder Kolbens bei hoher Drehzahl.

Die On-Board-Diagnose nach europäischem Standard erkennt eventuell auftretende Fehler und Defekte im Abgas- und Kraftstoffsystem frühzeitig und zeigt sie während der Fahrt an. So können erhöhter Schadstoffausstoß und Kraftstoffverbrauch vermieden werden.

Eingangsdaten





Die Kraftstoffversorgung.

Der Kraftstoff gelangt durch sequentielle Einspritzung in die Zylinderbrennräume. Dabei regelt die Motronic ME7.8.1 den Einspritzzeitpunkt individuell für jeden

Zylinder sowie die Einspritzmenge für jede Zylinderbank abhängig u.a. von Gaspedalstellung, Drehzahl, Ladedruck, Kühlmitteltemperatur und Abgaszusammensetzung. Das optimiert den Verbrennungsverlauf und den Kraftstoffverbrauch. Eine

Heißfilm luftmassenmessung berücksichtigt dabei die jeweilige Luftdichte, damit jederzeit – unabhängig von Wetter und Höhe – die richtige Mischung in die Brennräume gelangt.



Die Zündung.

Der 911 Turbo hat eine Zündanlage mit ruhender Hochspannungsverteilung. Direkt an den Zündkerzen befinden sich Einzelzündspulen, die für sehr hohe Zündsicherheit

sorgen. Die Funktion des Zündverteilers wird von der Motronic ME7.8.1 übernommen. Sie steuert die Einzelzündspulen direkt an. Optimale Leistung bei minimalem Kraftstoffverbrauch ist das Ergebnis.



Die Abgasanlage.

Die Abgasanlage im 911 Turbo ist aus Edelstahl. Sie besteht aus 2 eigenständigen, getrennten Abgassträngen, einem pro Zylinderreihe. Die Katalysatoren sind sehr temperaturbeständig und heizen sich schnell auf – für eine effektive Schadstoffumwandlung.

Die Stereo-Lambda-Regelung steuert über 2 korrespondierende Lambda-Sonden die Abgaszusam-

ensetzung individuell für jeden Abgasstrang. Je eine weitere Sonde überwacht die Schadstoffumwandlung in den Katalysatoren.*

Der Wartungsaufwand.

Ein eher seltenes Thema beim neuen 911 Turbo: die Wartung. Lange Wechselintervalle für Motoröl (alle 30.000 km) und Luftfilter (alle 60.000 km) reduzieren die Betriebskosten. Ein Zündkerzen-

wechsel ist nur alle 60.000 km bzw. alle 4 Jahre notwendig. Lichtmaschine, Lenkungsservopumpe und Klimaanlage werden über einen einzigen selbstnachstellenden Riemen angetrieben, der nur alle 90.000 km gewechselt werden muß. Der hydraulische Ventilspielausgleich erspart das Einstellen des Ventilspiels. Die Steuerketten der Nocken- und Zwischenwellen sind wartungsfrei.

Der 911 Turbo muß nur alle 30.000 km bzw. alle 2 Jahre zur Wartung. Eine „große“ Wartung wird erst nach 60.000 km bzw. 4 Jahren fällig. Der Vorteil: weniger Werkstattaufenthalte und reduzierte Regelwartungskosten.

* Außer in Ländern mit bleihaltigem Kraftstoff.

Das 6-Gang-Schaltgetriebe.

Große Kraft braucht eine ruhige Hand, die sie führt.

Das 6-Gang-Schaltgetriebe wurde komplett neu entwickelt und an das hohe Drehmoment des neuen 911 Turbo angepaßt. Die konsequent sportliche Abstimmung spüren Sie beim Hochschalten während des Beschleunigens durch die optimale Anbindung der einzelnen Gänge. Die Schaltwege

sind kurz, die Schaltkräfte niedrig. Trotzdem erlaubt diese Abstimmung in Verbindung mit dem Zweimassenschwungrad ein Höchstmaß an Komfort. Die Schaltung vermittelt ein direktes Schaltgefühl und verhindert die Übertragung von Schwingungen der Motor-Getriebe-Einheit auf den Schalthebel.

Passend dazu: das Design des neuen Schalthebels, der exklusiv dem neuen 911 Turbo vorbehalten ist.



Schalthebel 911 Turbo

Die Tiptronic S.

Große Kraft wirkt auch, wenn man sie delegiert.



Tiptronic S Wipptaste im Lenkrad

Den 911 Turbo bekommen Sie auf Wunsch auch mit der 5-Gang Tiptronic S, die sich durch besonders kurze Schaltzeiten auszeichnet. Dabei haben Sie die Wahl zwischen manuellem Schalten und einem Automatikmodus.

In der manuellen Gasse können Sie selbst schalten. Mit Wipptasten im Lenkrad. Ohne Kuppeln. Ein Tipp nach oben zum Hochschalten. Nach unten zum Runterschalten.

Im Automatikbetrieb werden die Schaltpunkte zwischen einem Grundschaltprogramm für ökonomische Fahrweise und einem Sportprogramm für höchste Fahrdynamik stufenlos verschoben. Je nach individueller Fahrweise und Streckenprofil wählt die Tiptronic S eigenständig die passenden Schaltpunkte. Schon nach kurzer Eingewöhnung können Sie die Schaltvorgänge gefühlsmäßig über das Gaspedal beeinflussen.

Besonders bei sportlicher Fahrweise zeigen sich die Vorteile der Tiptronic S. Schnelle Gangwech-

sel, praktisch ohne Zugkraftunterbrechung, ermöglichen auch im Automatikbetrieb eine sehr agile Fahrweise. Die spontane Reaktion ist mit einem Porsche Schaltgetriebe vergleichbar. In der Beschleunigung übertrifft die Tiptronic S dieses sogar erstmalig. Der Spurt von 0 auf 100 km/h dauert nur 3,7 s. 0,2 s kürzer als in der Version mit Schaltgetriebe.

Befindet sich der Wählhebel auf Automatikbetrieb, können Sie die Gänge trotzdem manuell mit den Wipptasten am Lenkrad wechseln. Schalten Sie nicht mehr manuell, wechselt das System automatisch nach 8 Sekunden wieder in den Automatikmodus.

Eine Aktivschaltung verschiebt die Schaltpunkte bei schnellen Gaspedalbewegungen sofort in das Dynamik-Kennfeld, ohne daß der „Kickdown“ benötigt wird. Eine Unterdrückung der bei den

meisten Automatikgetrieben üblichen Schubhochschaltung sorgt unter anderem für optimale Beschleunigung bei Kurvenfahrt und verhindert Lastwechselreaktionen. Eine Gangfixierung erhöht die Sicherheit in Kurven. Bei sportlichem Bremsen schaltet die Bremsrückschaltung „Fast-Back“ sofort automatisch in den nächstniedrigeren Gang und verbessert dadurch die Motorbremswirkung. Die Funktion wird bei dynamischer Fahrweise aktiviert, sobald der Fahrer innerhalb von 1,5 Sekunden vom Gas- auf das Bremspedal wechselt. So wird insbesondere eine sportliche Fahrweise durch frühe Rückschaltung z.B. beim Anbremsen von Kurven unterstützt. Bei längerem Betätigen des Bremspedals werden weitere Rückschaltungen je nach Stärke der Verzögerung ausgeführt. Eine Bergekennung verbessert die Beschleunigungsfähigkeit an Steigungen und nutzt das Motorbremsmoment am Gefälle aus.



Tiptronic S Wählhebel

Die Bremsen werden entlastet. Eine Schlupfhochschaltung bei Bremsschub auf glatter Fahrbahn (Nässe, Schnee) verbessert die Seitenführung der Antriebsräder und damit die Fahrstabilität.

Weitere intelligente Zusatzfunktionen der Tiptronic S: Ein Warm-

laufprogramm sorgt für höhere Drehzahlen in der Warmlaufphase und damit für ein schnelles Erreichen der Betriebstemperatur der Katalysatoren.

Der elektronisch gesteuerte Allradantrieb Porsche Traction Management (PTM).

Auch Leistung ist eine wertvolle Ressource, die intelligent verteilt werden muß.

Bei der Entwicklung des neuen 911 Turbo stand nicht allein die Motorleistung im Vordergrund. Es ging auch darum, diese jederzeit sinnvoll umsetzen zu können. Dazu bietet sich ein Allradantrieb an. Oder noch besser: das völlig neu entwickelte Porsche Traction Management (PTM), bestehend aus dem permanenten Allradantrieb mit elektronisch gesteuerter Lamellenkupplung, dem automatischen

Bremsdifferential (ABD) und der Antriebsschlupfregelung (ASR).

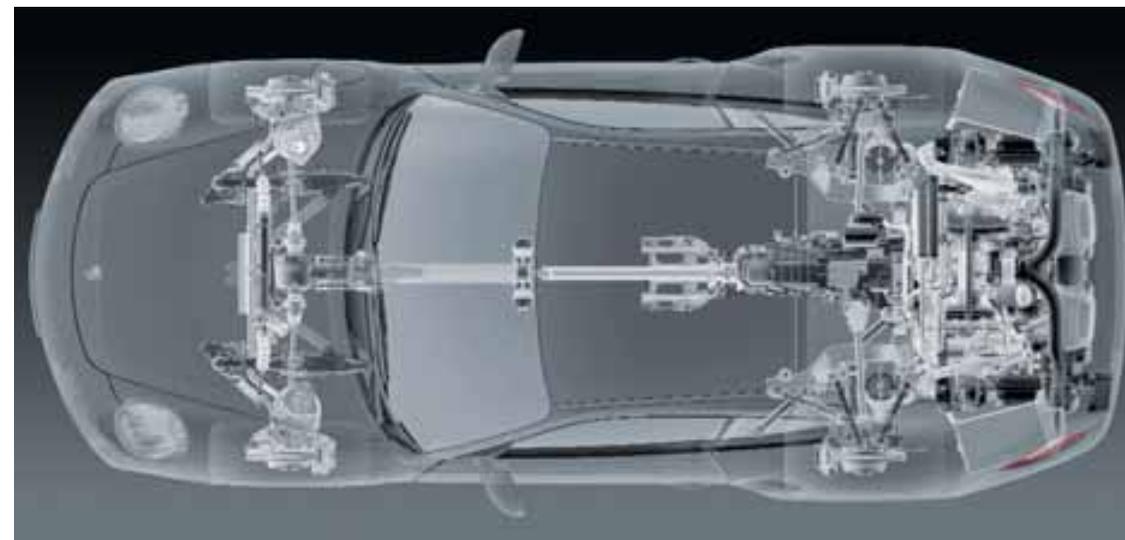
Die Lamellenkupplung des Allradantriebs regelt die Verteilung der Antriebskraft zur Vorderachse. Das war schon immer so. Neu ist, daß beim neuen 911 Turbo dies nicht mehr passiv über eine Visco-Lamellenkupplung, sondern aktiv über eine elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung geschieht.

Im Gegensatz zur Visco-Lamellenkupplung, bei der erst eine auftretende Drehzahldifferenz zwischen Vorder- und Hinterachse eine Regelung der Kupplung auslöst, reagiert die elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung deutlich schneller. Durch permanente Überwachung des Fahrzustands kann auf unterschiedliche Fahrsituationen reagiert werden:

Sensoren kontrollieren u.a. kontinuierlich die Drehzahlen aller 4 Räder, die Längs- und Querbewegung des Fahrzeugs sowie den Lenkwinkel. Durch Auswertung aller Sensordaten kann so die Antriebskraftverteilung zur Vorderachse schnellstmöglich und optimal eingestellt werden. Drohen z.B. beim Beschleunigen die Hinterräder durchzudrehen, wird über einen stärkeren Eingriff der Lamellenkupplung mehr Antriebskraft nach vorne geleitet. Gleichzeitig verhindert ASR das Durchdrehen der Räder. In Kurven gelangt immer nur so viel Antriebskraft an die Vorderräder, daß die Seitenführung nicht negativ



Elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung



Allradantrieb

beeinflusst wird. Auf Untergründen mit unterschiedlichen Reibwerten verbessert ABD zusätzlich die Traktion. Optional ist für den 911 Turbo mit Schaltgetriebe die mechanische Hinterachs-Quersperre (siehe Seite 56) erhältlich.

So sichert das PTM in Zusammenarbeit mit dem erweiterten Porsche Stability Management PSM (siehe Seite 58) in jeder Fahrsituation die passende Kraftverteilung für exzel-

lenten Vortrieb: auf langen Geraden, in engen Kurven, auf Untergründen mit unterschiedlichen Reibwerten.

Beim Eingriff der Bremsregelsysteme entkoppelt das PTM die Vorderachse sogar ganz, damit jedes Vorderrad vom ABS separat geregelt werden kann und nicht noch Schlepptomente eines Hinterrades die Regelung beeinflussen.

Am deutlichsten wird der Vorteil des neuen elektronisch geregelten Allradantriebs auf Nässe und Schnee. Das Beschleunigungsvermögen des neuen 911 Turbo ist hier schlicht und einfach atemberaubend.

Das Ergebnis: hohe Sicherheit, überragende Performance – und ein so eindeutiges Fahrverhalten, wie Sie es von einem 911 Turbo erwarten.



Wie man trotz 480 PS
immer schön bodenständig bleibt.

Fahrwerk

Das Fahrwerk.

Die schwerste Aufgabe: Leichtbau.



Vorderachse 911 Turbo

Wie bringt man eine Motorleistung wie die des neuen 911 Turbo auf die Straße? So seltsam es klingt: vor allem durch Leichtbau. Denn nur konsequenter Leichtbau hält beim Fahrwerk das Gesamtgewicht und das Gewicht der ungefederten Massen niedrig. Und sorgt so für hervorragende Fahrdynamik.

Der neue 911 Turbo verfügt serienmäßig über ein Fahrwerk mit elektronischer Dämpferverstellung, dem Porsche Active Suspension Management (PASM). Mehr über PASM erfahren Sie auf Seite 56.

An der Vorderachse kommt eine McPherson-Federbeinachse mit

einzelnen an Längs- und Querlenkern aufgehängten Rädern zum Einsatz. So werden die Räder präzise geführt. Für absolute Spurtreue und überlegene Handlingeigenschaften in jeder Fahrsituation. Die Kühlluftzufuhr zu den vorderen Bremsen ist in Verbindung mit einem Bremsluftspoiler effizient gelöst.



Hinterachse 911 Turbo

Die Hinterachse ist eine im Rennsport erprobte Mehrlenkerachse mit Fahrschemel im LSA-Konzept (leicht, stabil, agil). Die gewichtsoptimierte Konstruktion sorgt für hervorragende fahrdynamische Eigenschaften. Die Grundkinematik reduziert das Einfedern des Fahrzeugs beim Beschleunigen deutlich.

Leichtbaufederbeine mit Aluminium-Dämpfern statt herkömmlicher Dämpfer aus Stahl an der Hinterachse steigern zusätzlich die Agilität.

Das Fahrwerk erlaubt sichere Spurwechsel auch in hohen Geschwindigkeitsbereichen. Wank-

und Nickneigung sind minimal. Abrollgeräusche oder Vibrationen ebenfalls. Die Fahrstabilität ist extrem hoch. Passend zur Leistung des neuen 911 Turbo eben.

Die Lenkung.

Sie wußten schon immer ganz genau, wohin Sie wollten.



Die Servolenkung des 911 Turbo ist feinfühlig und zielgenau und bietet ausgeprägten Straßenkontakt. Der Kraftaufwand beim Einparken ist gering, der Wendekreis erstaunlich klein: Trotz breiter Reifen liegt er bei nur 10,9 m.

Eine Besonderheit: die variable Lenkübersetzung. Bei Lenkein-

schlägen um die Mittellage herum – zum Beispiel während der Fahrt auf der Autobahn – bleibt die Übersetzung toleranter. Die Gefahr des „Verreißen“ bei hoher Geschwindigkeit wird so verringert. Die gewohnte Agilität und die Rückmeldung von der Fahrbahn bleiben jedoch erhalten. Bei größeren Lenkeinschlägen wird die

Lenkübersetzung direkter. Das erleichtert etwa das Fahren enger Kurven oder das Einparken.

Das Ergebnis: eine Lenkpräzision wie im Motorsport – selbst bei entspannter Einkaufsfahrt.

Die Räder.

Hohe Motorleistung läßt sich nur dann umsetzen, wenn die Räder und Reifen es erlauben. Deshalb steht der 911 Turbo jetzt serienmäßig auf 19-Zoll-Rädern in Schmiedetechnik: vorne 8,5 J x 19 mit Reifen der Dimension 235/35 ZR 19, hinten auf 11 J x 19 mit 305/30 ZR 19. Ein neues Design in Bi-Color-Optik verleiht den Rädern auch visuelle Dynamik. Die Flanken der Radspeichen sind titanfarben lackiert, und die gesamte Stirnfläche inklusive des Felgenhorns ist poliert.

Das serienmäßige Reifendruckkontrollsystem (RDK) warnt frühzeitig vor zu geringem Reifendruck sowie vor schleichendem oder gar plötzlichem Druckverlust – mittels Anzeige im Display des Bordcomputers und über eine Kontrolllampe.

Über das Zubehörprogramm Porsche Tequipment erhalten Sie für den neuen 911 Turbo Winterräder in 18 und 19 Zoll mit Schneekettenfreigang.

In Verbindung mit der Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) sind nur 19-Zoll-Winterräder verfügbar.



19-Zoll Turbo Rad

Das Porsche Active Suspension Management (PASM).

Hat auch einen „Normalmodus“ –

aber was heißt beim 911 Turbo schon „normal“.

Das im neuen 911 Turbo serienmäßige PASM ist eine elektronische Verstellung des Stoßdämpfersystems. Es regelt aktiv und kontinuierlich die Dämpferkraft abhängig von der Fahrweise und der Fahrsituation für jedes einzelne Rad.

Der Fahrer kann zwischen 2 Grundprogrammen entscheiden: dem Normal- und dem Sportmodus. Im Normalmodus ist die Dämpfung sportlich-komfortabel, im Sportmodus sportlich-straft. Dabei überschneiden sich die Kennlinienfelder der Programme nur geringfügig. Abhängig vom per Tastendruck eingestellten Modus und dem erkannten Fahrzustand, wählt das System innerhalb der beiden Kennlinienfelder automatisch die optimale Dämpferhärte aus.

Sensoren erfassen dabei die im Normalfall minimalen Karosseriebewegungen, z.B. beim starken

Beschleunigen, Bremsen oder auf unebener Fahrbahn. Das Steuergerät erkennt anhand der Meßwerte den aktuellen Fahrzustand und stimmt in Abhängigkeit vom gewählten Modus die Dämpferhärte ab: Wank- und Nickbewegungen verringern sich, der Kontakt jedes einzelnen Rads zur Straße wird optimiert.

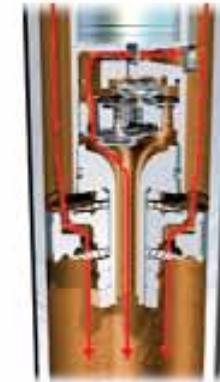
Ein Beispiel: Sie stellen auf den Sportmodus. Die Dämpfer gehen auf eine „harte“ Kennlinie. Erkennt das System dann Unebenheiten der Fahrbahn, schaltet es zur Verbesserung des Fahrbahnkontakts innerhalb weniger Millisekunden auf eine weniger harte Kennlinie innerhalb des sportlich-straften Kennlinienfelds. Ist die Straße wieder eben, geht das PASM auf die ursprüngliche Kennlinie zurück.

Wird im Normalprogramm die Fahrweise deutlich dynamischer, stellt das System automatisch auf

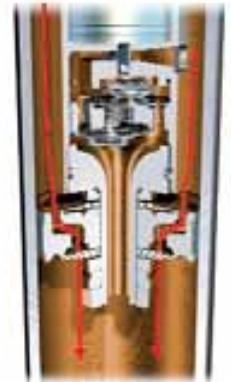
eine sportbetontere Kennung innerhalb des sportlich-komfortablen Kennlinienfelds um – die Dämpfung wird straffer, Fahrstabilität und Fahrsicherheit erhöhen sich. Nur eines bleibt bei alledem ungedämpft: Ihr Fahrspaß.

Die mechanische Hinterachs-Quersperre.

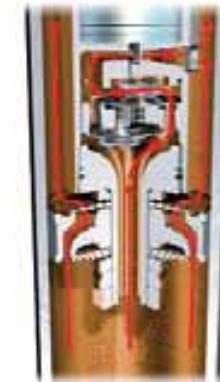
Auf Wunsch erhalten Sie für den neuen 911 Turbo mit Schaltgetriebe eine mechanische Hinterachs-Quersperre. Sie verbessert nochmals die Traktion der angetriebenen Hinterräder auf Fahrbahnen mit unterschiedlichen Reibwerten und beim Herausbeschleunigen z.B. aus engen Kurven und reduziert Lastwechselreaktionen in schnell gefahrenen Kurven.



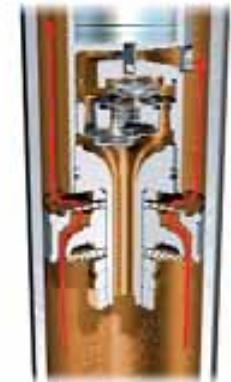
Zugstufe – Arbeitskolben und Bypass, sportlich-komfortable Abstimmung



Zugstufe – nur Arbeitskolben, sportlich-straftige Abstimmung



Druckstufe – Arbeitskolben und Bypass, sportlich-komfortable Abstimmung



Druckstufe – nur Arbeitskolben, sportlich-straftige Abstimmung

Das weiterentwickelte Porsche Stability Management (PSM).

Die Deutschen sind ja bekannt dafür, alles genau regeln zu wollen.

Das serienmäßige, weiterentwickelte Porsche Stability Management (PSM) ist ein automatisches Regelsystem zur Stabilisierung des 911 Turbo im fahrdynamischen Grenzbereich. Sensoren ermitteln dabei permanent Fahrtrichtung, Fahrgeschwindigkeit, Giergeschwindigkeit und Querbeschleunigung des Fahrzeugs. Aus den Werten errechnet das PSM die tatsächliche Bewegungsrichtung. Weicht sie von der gewünschten Spur ab, initiiert PSM gezielte Bremsvor-

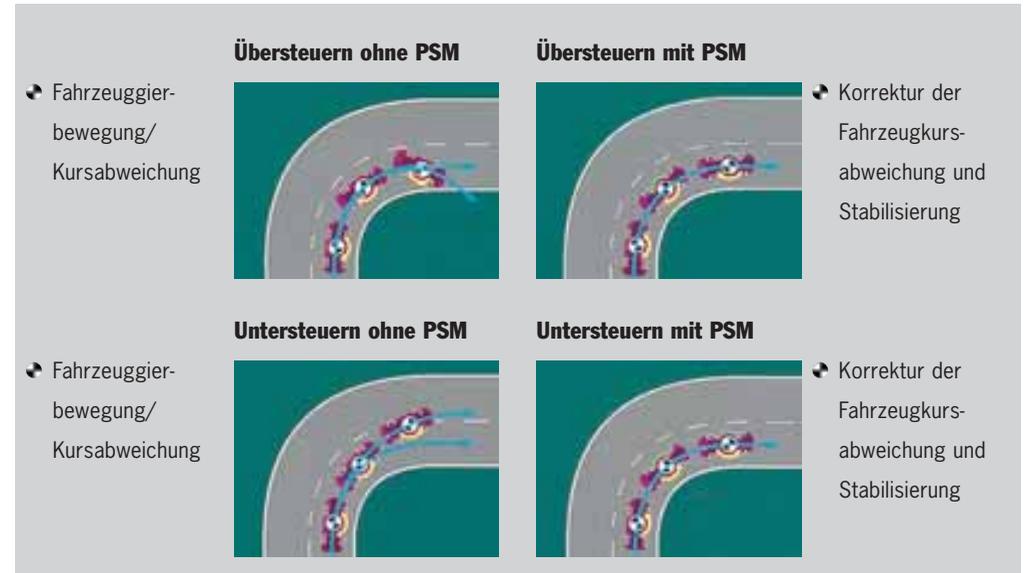
gänge an einzelnen Rädern. Greift PSM ein, bemerken Sie dies an einer blinkenden Kontrolllampe im Cockpit.

Beim Beschleunigen auf unterschiedlichen Fahrbahnoberflächen verbessert der Systemverbund aus PSM und PTM durch die integrierten Funktionen ABD (automatisches Bremsendifferential) und ASR (Antriebsschlupfregelung) die Traction.

Der Regeleingriff des PSM erfolgt präzise und dabei spürbar sportlich – für eine agile Abstimmung des Fahrzeugs. Im Sportmodus des optionalen Sport Chrono Pakets Turbo (siehe Seite 60) greift PSM dabei später ein – und läßt so dem sportlichen Fahrer insbesondere bei Geschwindigkeiten bis ca. 70 km/h zusätzlichen Spielraum.

Das im PSM integrierte ABS sorgt zudem für einen möglichst kurzen Bremsweg – und damit für noch mehr Sicherheit. Bei gleichzeitig sehr hohem Regelkomfort: Die Eingriffe erfolgen weich und harmonisch. 2 zusätzliche Funktionen steigern die aktive Fahrsicherheit weiter:

Nimmt der Fahrer sehr plötzlich Gas weg, registriert das weiterentwickelte PSM diese Aktion und versetzt das Bremssystem in erhöhte Bremsbereitschaft – die



Vorbefüllung der Bremsanlage baut einen geringen Druck im System auf. Dadurch legen sich die Bremsbeläge schon leicht an die Bremsscheiben an. Erfolgt nun tatsächlich eine Bremsung, kann die maximale Bremsleistung schneller erreicht werden.

Der Bremsassistent dagegen stellt beim Erkennen einer Notbremsung

– das heißt, wenn eine definierte Pedalkraft am Bremspedal überschritten wird – über das Hydraulikaggregat des PSM den zur maximalen Verzögerung benötigten Bremsdruck her. Die Folge: ein kürzerer Anhalteweg.

Übrigens: Für noch direkteren Fahrspaß läßt sich PSM abschalten. Es schaltet sich zu Ihrer Sicher-

heit dann wieder automatisch zu, wenn Sie stärker bremsen und sich mindestens ein Vorderrad im ABS-Regelbereich befindet. Die Funktion ABD (automatisches Bremsendifferential) bleibt dabei permanent erhalten. Im Sportmodus greift das ausgeschaltete PSM sogar erst dann ein, wenn beide Vorderräder im ABS-Regelbereich sind.



**Das Sport Chrono Paket Turbo.
Overboost statt Nachbrenner.**



Der 911 Turbo ist unser Beispiel, daß die Entwicklung immer voranschreitet. Und daß man immer noch eins draufsetzen kann. Zum Beispiel das optionale Sport Chrono Paket Turbo. Seine Funktionen ermöglichen eine noch

sportlichere Abstimmung von Fahrwerk, Motor und Getriebe.

Das Paket beinhaltet eine digitale und analoge Stoppuhr auf der Schalttafel, die Sporttaste, eine Performance-Anzeige im serien-

mäßigen Porsche Communication Management (PCM), ein individuelles Memory sowie, speziell für den 911 Turbo, die „Overboost“-Funktion. Über die Sporttaste in der Mittelkonsole wird der Sportmodus aktiviert. Die Folge:

Die Motronic ME7.8.1 macht den Motor bissiger, rennsportartiger. Die Kennlinie des Gaspedals wird dynamischer, d.h., bei gleichem Gaspedalweg wird die Drosselklappe weiter als im Normalmodus geöffnet. Die Gasannahme des Motors wirkt somit deutlich spontaner. Ein härterer Drehzahlsteller wird auch für die höheren Gänge eingestellt.

Beim Beschleunigen mit Vollgas erhöht sich durch die „Overboost“-Funktion der Ladedruck zeitlich begrenzt um ca. 0,2 bar. Die Ladedrucküberhöhung erfolgt im mittleren Drehzahlbereich mit deutlicher Anhebung des maximalen Drehmoments. So stehen kurzzeitig statt 620 Nm bis zu 680 Nm Drehmoment zur Verfügung.

Das PASM schaltet in den Sportmodus: für härtere Dämpfung und direkteres Einlenken in Kurven.

Und damit für verbesserten Straßenkontakt.

Die Schaltlinien der Tiptronic S verschieben sich in den oberen, sportlichen Bereich. Die Schaltzeiten werden kürzer, die Schaltvorgänge sportlicher. Schon bei geringer Verzögerung – auch bei hohen Drehzahlen – schaltet eine dynamischere Bremsenrückschaltung zügig zurück. Das automatische Hochschalten beim Erreichen der Höchstdrehzahl wird im manuellen Modus verhindert. Die Folge: kontrollierteres Handling insbesondere beim Anbremsen vor Kurven, da nun ausschließlich der Fahrer entscheidet, ob und wann er hochschalten möchte.

Die Eingriffe des PSM erfolgen jetzt später – zugunsten einer gesteigerten Längs- und Querdynamik. Das Einbremsen in Kurven wird spürbar agiler: PSM läßt nun eine sportlichere Fahrweise so-



Sporttaste in der Mittelkonsole

wohl beim Anbremsen als auch beim Herausbeschleunigen aus einer Kurve – besonders bei niedrigen Geschwindigkeiten – zu. Der elektronisch gesteuerte Allradantrieb PTM wird heckdominanter ausgelegt. Für noch mehr Fahrspaß.



Eine nochmals gesteigerte Agilität bietet der Sportmodus bei ausgeschaltetem PSM. Es bleibt zu Ihrer Sicherheit jedoch stets im Hintergrund verfügbar und greift im Bedarfsfall automatisch ein – und zwar dann, wenn beide Vorderäder im ABS-Regelbereich sind.

Ein weiterer zentraler Bestandteil des Sport Chrono Pakets Turbo: die schwenkbare Stoppuhr in der Mitte der Schalttafel. Die Bedienung erfolgt über den Lenkstockhebel des Bordcomputers. Sie zeigt analog die gemessenen Stunden, Minuten und Sekunden

an. Sekunden, Zehntel- und Hundertstelsekunden erscheinen auf einem Display – parallel läuft eine digitale Anzeige im Kombiinstrument mit.

Für die Anzeige, Speicherung und Auswertung von gemessenen Rundenzeiten sowie alternativen Strecken wird das Porsche Communication Management (PCM, siehe Seite 86) um die Performance-Anzeige erweitert. Diese informiert Sie über Zeit und gefah-

rene Strecke der aktuellen Runde sowie die bisherige Rundenzahl und die jeweils erreichten Zeiten. Außerdem zeigt sie die schnellste Runde sowie die Tankreichweite an. Es lassen sich sowohl beliebige Wegstrecken aufzeichnen als auch Referenzstrecken definieren.

Das ebenfalls über das PCM steuerbare individuelle Memory speichert persönliche Einstellungen, etwa für das Tagfahrlicht, die Heimleuchtautomatik, die Klimaanlage, die Aktivierung des Regensensors und die Türverriegelung.



Immer höher? Immer schneller? Immer weiter?
Immer mit der Ruhe.

Sicherheit

Aktive Sicherheit: die Beleuchtung.
Technik für helle Köpfchen.



Beim 911 Turbo serienmäßig: eine Bi-Xenon-Scheinwerferanlage mit tageslichtähnlicher Lichtfarbe. Die kompakten Hauptscheinwerfer sorgen für eine breite und homogene Ausleuchtung der Fahrbahn. Für mehr Sicherheit – besonders

in langgezogenen, unübersichtlichen Kurven.

Die Bi-Xenon-Scheinwerfer beinhalten ein Gasentladungs-Lichtsystem mit dynamischer Leuchtweitenregulierung. Diese vermeidet bei un-

terschiedlichen Beladungen oder Nickbewegungen des Fahrzeugs die Blendung des Gegenverkehrs. Die Helligkeit ist rund zweimal so hoch wie die einer Halogenlampe. Eine Scheinwerferreinigungsanlage (SRA) ist ebenfalls serienmäßig.

Die stegförmigen Blinker ragen frei in die äußeren Lufteinlässe des Bugteils. Ihre Hochleistungs-LEDs sind besonders hell und gut sichtbar.

Die separaten Nebelscheinwerfer im Bugteil sind serienmäßig und tragen zum einzigartigen Design des neuen 911 Turbo bei.

Die dritte Bremsleuchte im Heck ist für ein noch schnelleres Ansprechen in LED-Technik ausgeführt.

Damit Sie von anderen besser gesehen werden, sind Türsicherungs- und Ausstiegsleuchten an der Türinnenseite angebracht. Sie beleuchten den Ausstiegsbereich (weiß) und signalisieren dem nachfolgenden Verkehr das Öffnen der Tür (rot).



Scheinwerfer mit Bi-Xenon-Technik



Dritte Bremsleuchte

Aktive Sicherheit: die Bremsen.**Die Entdeckung der Langsamkeit muß manchmal schnell gehen.**

Drehmoment, Beschleunigung, Elastizität – der neue 911 Turbo verschiebt die Grenzen des Machbaren. Die logische Konsequenz: Auch die Bremsperformance setzt Maßstäbe.

Die Serienbremsanlage des neuen 911 Turbo besteht aus 6-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsätteln vorne sowie neu entwickelten 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsätteln hinten.

Die rot lackierten Bremssättel sind einteilig. Für höhere Formsteifigkeit, besseres Druckpunktverhalten auch bei hohen Belastungen und niedrigeres Gewicht. Die Bremse spricht schnell an und löst schnell. Der Pedalweg ist kurz, der Druckpunkt präzise.

Der Durchmesser der Bremscheiben beträgt 350 mm – an der Vorder- und auch an der Hinterachse. Die Scheiben sind gelocht – für besseres Bremsverhalten bei Nässe. Die Ansprechzeit wird verringert, da sich entstehender Wasserdampfdruck so schneller abbauen kann. Zur gesteigerten Warmluftableitung sind die Scheiben innenbelüftet. Das Ergebnis: eine exzellente Standfestigkeit der Bremsanlage.

Ein 4-Kanal-Antiblockiersystem (ABS) ermöglicht einen gleichmäßigen Verzögerungsverlauf



und verringert das Pulsieren des Bremspedals im Regelbereich. Bremsluftspoiler ermöglichen eine wirkungsvolle Kühlung der

Bremsanlage. Ein leistungsfähiger 9-Zoll-Tandem-Bremskraftverstärker unterstützt die Pedalbetätigung.

2 zusätzliche Funktionen des serienmäßigen weiterentwickelten Porsche Stability Management (PSM) verkürzen den Anhalteweg

zusätzlich: die Vorbefüllung der Bremsanlage und der Bremsassistent (siehe Seite 58).



Serienbremsanlage des 911 Turbo (Vorderachse)

Die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Wir werden auch in Zukunft bei der Bremsentwicklung nie bremsen.



PCCB

Auf Wunsch bieten wir Ihnen für den neuen 911 Turbo eine Bremsanlage, die bereits auf der Rennstrecke härtesten Anforderungen standhalten mußte und die – unserem Drang nach Weiterentwicklung entsprechend – optimiert wurde: die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Die Keramik-Bremsscheiben der PCCB haben beim neuen 911 Turbo einen Durchmesser von 380 mm vorne und 350 mm hinten – für höhere Bremsleistung. Die Bremscheibe basiert auf speziell behandelten Carbonfasern, die in einem Hochvakuumprozeß bei ca. 1.700 Grad Celsius siliziert werden. Das Ergebnis sind Bremscheiben, die einen deutlich höheren Härtegrad sowie eine höhere Temperaturüberlastsicherheit gegenüber Graugußscheiben aufweisen.

Für die PCCB typisch, verhindert die geringe Wärmedehnung Verformungen bei starker Beanspruchung. Darüber hinaus gewährleisten die Keramik-Bremsscheiben Korrosionsfreiheit und eine bessere akustische Dämpfung.

Der Einsatz von 6-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsätteln an der Vorderachse und 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsätteln an der Hinterachse sorgt für sehr hohe und vor allem konstante Bremsdrücke während der Verzögerung. Das Ansprechen der Bremse

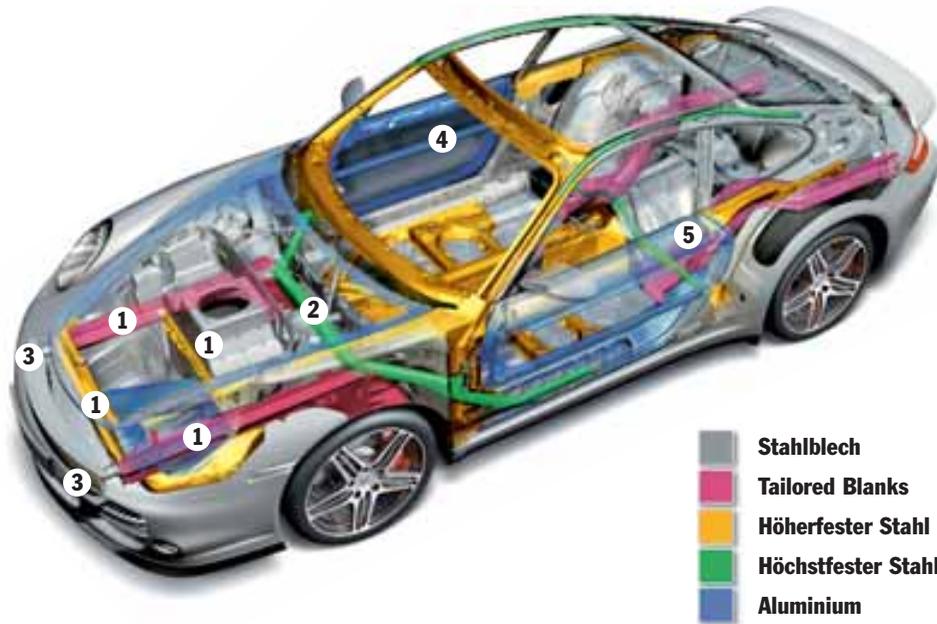
erfolgt bei deutlich reduziertem Pedalkraftbedarf noch schneller und präziser.

Der entscheidende Vorteil der Keramik-Bremsanlage liegt im extrem niedrigen Gewicht der Bremsscheibe: Sie ist etwa 50%

leichter als Graugußscheiben vergleichbarer Dimensionierung. Ein Faktor, der sich nicht nur bei Fahrleistung und Verbrauch positiv bemerkbar macht, sondern vor allem die ungefederten und rotatorischen Massen reduziert. Die Folge: eine bessere Bodenhaftung

sowie gesteigerter Fahr- und Abrollkomfort vor allem auf unebenen Straßen und mehr Agilität. Sowie ein nochmals verbessertes Handling. Mehr Informationen hierzu erhalten Sie in der separaten PCCB Broschüre bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler.



Passive Sicherheit: die Konstruktion.**Denn was wäre äußere Stärke ohne innere?**

■	Stahlblech
■	Tailored Blanks
■	Höherfester Stahl
■	Höchstfester Stahl
■	Aluminium

Der 911 Turbo erfüllt alle bekannten gesetzlichen Forderungen zum Insassenschutz in allen Vertriebsländern. Die von den Gesetzgebern geforderten Grenzwerte für Frontal-, Schräg-, Seiten- und Heckaufprall werden deutlich unterschritten.

Die verstärkte Rohbaustruktur des 911 Turbo bietet hohen Schutz

beim Aufprall und eine extrem widerstandsfähige Fahrgastzelle. Vorne wird eine von Porsche patentierte Längs- und Querträgerstruktur (1) eingesetzt. 3 übereinanderliegende Lastpfade nehmen bei einem Crash Deformationsenergie auf, verteilen die Kräfte und minimieren so die Deformation des Innenraums.

Zusätzlich kommt ein steifer Stirnwandquerträger (2) aus höchstfestem Stahl zum Einsatz. Er stützt die durch die vorderen Längsstrukturen eingeleiteten Kräfte ab. Der steife Querträger reduziert die Verformung des Fußraums – für einen verbesserten Fuß- und Beinschutz. Einfach austauschbare Prallelemente (3) schützen bei kleineren Unfällen den Karosserie-



rohbau. So bleiben die Reparaturkosten vergleichsweise gering.

Zur Versteifung der Gesamtstruktur des Fahrzeugs tragen auch die im oberen Bereich verstärkten Türen (4) bei. Die bei einem Frontalcrash einwirkenden Kräfte werden zusätzlich über einen oberen Lastpfad (5) übertragen. Dadurch ist das Deformationsverhalten der Fahrgastzelle zum Schutz der Insassen noch besser.

Bereits seit 1985 haben alle Porsche Türen eine „Leitplanke“ –

den sogenannten Seitenaufprallschutz. Beim 911 Turbo ist diese integrierte Sicherheitsverstärkung in den Türen aus Aluminium. Der hohe Anteil an Aluminium und höherfesten Stahlblechen trägt zum günstigen Leistungsgewicht des 911 Turbo bei. Er besteht zu fast 20% aus Aluminium.

Die komplette Karosserie erhält einen hochwertigen Oberflächenschutz. Porsche baute als erster Automobilhersteller der Welt Karosserien aus beidseitig feuerverzinktem Stahlblech. 30 Jahre

ist das her. Und ist noch immer so. Bis heute sorgt diese Maßnahme nicht nur für die legendäre Langlebigkeit, sondern gewährleistet auch nach langer Zeit die notwendige Crashesicherheit eines 911. Die Konsequenz? Lange Gewährleistungsfristen. In Jahren: 10 gegen Durchrostung, 3 auf den Lack, 2 auf das gesamte Fahrzeug. Wie Sie sehen, beziehen sich gute Werte bei Porsche nicht nur auf Motor- oder Fahrleistung.

Passive Sicherheit: die Airbags.**Wirkungsvolle Literleistung auch hier.**

Im neuen 911 Turbo kommt eine auf das Fahrzeug abgestimmte Airbag-Technologie mit insgesamt sechs Airbags zum Einsatz: Full-size-Airbags für Fahrer und Beifahrer, die je nach Unfallschwere und Art des Unfalls (z.B. frontal

oder schräg von vorn) zweistufig gezündet werden. Bei weniger schweren Unfällen werden die Insassen von der ersten Stufe zurückgehalten. Der Luftsack ist dabei weicher und senkt so die Belastung der Insassen.

Zur Erkennung von Unfallschwere und -richtung sind zusätzlich zur Zentraleinheit auf dem Mittelstapel 2 zusätzliche Sensoren im Bereich der Scheinwerfer montiert. Ein Crash wird deutlich früher und genauer erkannt und ausgewertet.



Der 911 Turbo verfügt serienmäßig über die neueste Generation des Porsche Side Impact Protection System (POSIP). Es besteht aus 2 Seiten-Airbags pro Seite: In den Seitenwangen der Sitze ist ein Thorax-Airbag integriert, in den Türtafeln ein Kopf-Airbag. Mit einem Volumen von je ca. 8 Litern beim

Thorax- und beim Kopf-Airbag ist so über den gesamten Sitzverstellbereich Schutz gewährleistet. Ein weiterer Bestandteil von POSIP ist der Seitenaufprallschutz mit Verstärkungen in den Türen.

Die Kopfstützen sind in die Lehne integriert. Außerdem serienmäßig:

Sicherheitslenksäule, 3-Punkt-Gurte mit Gurthöhenverstellung, Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer vorne, energieaufnehmende Strukturen in der Schalttafel und schwer entflammable Materialien im Innenraum.



Hier der Beweis, daß sich Leistung am besten in angenehmer Umgebung entfaltet.

Komfort

Das Interieur.**Auch hier: spürbar mehr Leistung.**

Das Interieur des neuen 911 Turbo paßt zu seiner konsequenten Sportlichkeit – und, wie wir meinen, zu Ihren hohen Ansprüchen an Qualität, Komfort und Ergonomie. Sowohl die Sitze als auch Schalttafel-, Tür- und Fondseitenverkleidung sind serienmäßig mit Leder

bezogen – außerdem gibt es einen neuen Schalthebel, der dem neuen 911 Turbo vorbehalten ist.

Der neue 911 Turbo verfügt serienmäßig über ein 3-Speichen-Sportlenkrad, das nicht nur bis zu 40 mm axial, sondern auch bis

zu 40 mm vertikal verstellbar ist. Auf Wunsch ist ein 3-Speichen-Multifunktionslenkrad erhältlich – für die komfortable Bedienung von Radio- und Navigations- bzw. gegebenenfalls Telefonfunktionen. Ohne die Hände vom Lenkrad nehmen zu müssen.

Das Porsche Communication Management (PCM) ist serienmäßig, das darin integrierte Navigationsmodul mit separatem DVD-Navigationslaufwerk im Kofferraum ebenfalls.

Die Tippschalter der Mittelkonsole sind übersichtlich und logisch angeordnet sowie leicht zu bedienen. Alle Instrumente liegen optimal im Sichtfeld des Fahrers. Die Klimaanlage inklusive Aktivkohlefilter arbeitet vollautomatisch. Damit Sie sich voll und ganz auf den Fahrspaß konzentrieren können.

Das Wärmeschutzglas der Frontscheibe und die große Heckscheibe bieten hervorragende Sicht. Die vorderen Seitenscheiben besitzen eine hydrophobe Oberfläche, die Wasser und vor allem Schmutz leichter abperlen läßt. Für klarere Sicht auch bei schlechtem Wetter.

**Die Instrumente.**

5 Porsche Rundinstrumente. Mehr müßte man eigentlich nicht sagen. Trotzdem das Wichtigste in Kürze: Alle Informationen sind schnell zu erfassen.

Im Tachometer befinden sich die Gesamt- und Tageskilometeranzeige. Im mittigen Drehzahlmesser – mit „turbo“ Schriftzug – liegt die serienmäßige Bordcomputeranzeige. Sie kann individuell belegt werden. Die Geschwindigkeit wird dabei zusätzlich permanent digital angezeigt. Ladedruck, Durchschnittsgeschwindigkeit, Durch-

schnittsverbrauch, Reifendruck, Radiosender, Navigationsanweisungen und Restreichweite auf Wunsch. Bei Betätigung der Sporttaste des optionalen Sport Chrono Pakets Turbo wird hier auch die kurzfristige Steigerung des Drehmoments durch einen Pfeil in der Ladedruckanzeige signalisiert. Das rechte Display informiert über Uhrzeit und Außentemperatur.

Die Punktmatrix mit hoher Auflösung stellt Texte und Symbole in den Anzeigen klar dar. Eine weiße Innenbeleuchtung sorgt für brillante Optik und ausgezeichnete Ablesbarkeit.



Vollelektrischer Sitz

Die Seriensitze.

Die serienmäßigen vollelektrischen Sitze mit Längs-, Höhen- und Lehnenverstellung, in der Neigung verstellbarem Sitzkissen sowie Lordosenstütze sind sehr komfortabel und bieten eine gute Seitenführung und Kopffreiheit. Die Unterfederung ist optimal auf das Fahrwerk abgestimmt. Durch die hohen Seitenwangen fühlt man sich in Kurven im Sitz festgehalten, aber nicht beengt. Die Verstellmöglichkeiten der Seriensitze ermöglichen Fahrern fast aller Körpergrößen jederzeit die gewünschte Sitzposition. Inklusiv einer Memory-Funktion, die Ihre persönliche Sitz- und Außenspiegelpositionen sowie die Lordoseneinstellung speichert.



Adaptiver Sportsitz

Die Sportsitze.

Wahlweise ohne Aufpreis erhalten Sie mechanische Sportsitze, die gegenüber den Seriensitzen straffer gepolstert sind. Erhöhte Seitenwangen des Sitzkissens und der Sitzlehne führen zu einer verstärkten Seitenführung. Die Längs- und Höhenverstellung erfolgt mechanisch, die Lehnenverstellung elektrisch.

Die adaptiven Sportsitze.

Auf Wunsch erhalten Sie adaptive Sportsitze. Neben der elektrischen Längs-, Höhen- und Lehnenverstellung sowie Lordoseneinstellung sind auch die Seitenwangen der Sitzfläche und der Lehne individuell elektrisch einstellbar – für großzügigen Komfort auf Langstrecken oder präzise Seitenführung auf

Kurven- oder Rundstrecken. Die zusätzliche Memory-Funktion umfaßt den fahrerseitigen Außenspiegel und alle Sitzeinstellungen bis auf die der Seitenwangen.

Die Rücksitze.

Die Rücksitze sind für einen Sportwagen überraschend komfortabel. Die Sitzlehnen sind klappbar. Die

großzügige Ablagefläche dahinter bietet zusätzlichen Stauraum. Klappen Sie die Lehnen nach unten, haben Sie im Fond mit 190 l reichlich Platz für Gepäck.

Die Kindersitze.

Auf dem Beifahrersitz können Kindersitze mit und ohne ISOFIX-Anbindung montiert werden. Im

Zubehörangebot Porsche Tequipment gibt es hierzu eine Vorrüstung inklusive der Abschaltmöglichkeit für den Beifahrer-Airbag. Das komplette Programm an Kindersitzen erhalten Sie ebenfalls von Porsche Tequipment bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler.



Raumangebot hinten



Handschuhfach

Ablagen.

Ein 911 Turbo ist – bei aller Sportlichkeit – ein sehr alltagstauglicher Sportwagen. Durch seinen Komfort. Seine Ergonomie. Seine Ausstattungsdetails.

Die Armauflagen über dem Ablagefach in der Mittelkonsole und in den Türverkleidungen, in denen sich ebenfalls Ablagen befinden, sind gepolstert. Für entspanntes Fahren auch auf langen Strecken. Beide Armauflagen sind in der Höhe aufeinander abgestimmt.

Unterhalb des Beifahrer-Airbags sitzen unter einer klappbaren Blende verborgene Cupholder für Fahrer und Beifahrer, darunter ein abschließbares Handschuhfach mit CD-Ablage.

Zwei 12-V-Steckdosen im Innenraum (inklusive Zigarettenanzünder) erlauben Ihnen den Anschluß individuellen Zubehörs. Ein auf Wunsch erhältlicher kompakter Feuerlöscher findet direkt vor dem Fahrersitz Platz. Dort stört er nicht, liegt aber in Griffweite.

Heimleuchtautomatik.

Mehr Komfort auf Knopfdruck: die serienmäßige Heimleuchtautomatik. Beim Öffnen bzw. Schließen des Fahrzeugs über die Fernbedienung des Schlüssels schalten sich automatisch die Nebelleuchten ein. So finden Sie bei Dunkelheit sicher den Weg zu Ihrer Haustür. Die Nachleuchtdauer läßt sich mit dem optionalen Sport Chrono Paket Turbo über das Porsche Communication Management (PCM) programmieren.

Der ParkAssistent.

Beim Einlegen des Rückwärtsgangs wird der auf Wunsch erhältliche ParkAssistent aktiv. Nähern Sie sich einem Hindernis, warnt ein Signalton. Je näher Sie kommen, desto schneller. Die Sensoren sind unauffällig in die Heckverkleidung integriert.

Der Tempostat.

Die automatische Geschwindigkeitsregelung für den Geschwindigkeitsbereich von 30 bis 240 km/h erhalten Sie auf Wunsch. Sie wird über einen Schalter in einem separaten Lenkstockhebel aktiviert und ist bereits ab dem 1. Gang nutzbar.

HomeLink® (Garagentoröffner).

Optionale, im Fahrzeug integrierte und frei programmierbare Fernbedienung für bis zu 3 Garagen- und Außentore, Beleuchtungssysteme oder Alarmanlagen. Kompatibel mit fast allen Garagen- und Außentorantrieben.

Der Heckscheibenwischer.

Der auf Wunsch ohne Mehrpreis erhältliche Heckscheibenwischer ist mit einem flachen, strömungs-

günstigen Wischblatt versehen und unauffällig in die Linienführung des Fahrzeugs integriert.

Innen- und Außenspiegel.

Der neue 911 Turbo ist serienmäßig mit automatisch abblendenden Innen- und Außenspiegeln (rechts und links) mit integriertem Regensensor für den Frontscheibenwischer ausgestattet.

Das Schiebe-/Hubdach.

Das elektrische, stufenlos verstellbare Schiebe-/Hubdach erhalten Sie für den 911 Turbo auf Wunsch. Die Hubfunktion ermöglicht die Entlüftung des Innenraums auch bei hoher Geschwindigkeit.



Schiebe-/Hubdach



Kofferraum

Der Kofferraum.

Zusätzlich zum Stauraum im Fond bietet Ihnen der 911 Turbo ein Kofferraumvolumen von 105 l. Unter der Abdeckung der Schottwand sind der Verstärker des serienmäßigen BOSE® Surround Sound-Systems und das DVD-Laufwerk des Navigationsmoduls untergebracht. Der optionale CD-Wechsler befindet sich in Fahrtrichtung rechts im Kofferraum. Der gesamte Kofferraum ist mit hochwertigen und kratzunempfindlichen Materialien verkleidet.

Das Dachtransportsystem.

Das optionale Dachtransportsystem aus Aluminium ist aerodynamisch optimal auf die Linienführung abgestimmt und einfach zu montieren – auch durch das geringe Gewicht. Auf dem Basisträger mit bis zu 75 kg Traglast können Sie z.B. eine Dachbox, einen Fahrrad- und Rennradhalter oder einen Ski-/Snowboardhalter, die bei Porsche Tequipment erhältlich sind, befestigen.

Der Diebstahlschutz.

Der 911 Turbo verfügt serienmäßig über eine Wegfahrsperre mit Transponderlösung sowie eine Alarmanlage mit kontaktgesteuerter Außenhautüberwachung und Radar-Innenraumüberwachung.

Das Vehicle Tracking System.

Auf Wunsch erhalten Sie ab Werk eine Vorrüstung für den nachträglichen Einbau des Vehicle Tracking System aus dem Porsche Tequipment Programm. Dieses System ermöglicht die Ortung eines gestohlenen Fahrzeuges in weiten Teilen Europas und erfordert u.a. die Vorrüstung einer speziellen Verkabelung sowie einer Batterie mit erhöhter Kapazität.



Dachtransportsystem

Das Porsche Communication Management (PCM).

Wohin nur mit der Kraft des 911 Turbo? Das PCM kennt den Weg.



Porsche Communication Management (PCM)

Der 911 Turbo ist serienmäßig mit PCM, dem Porsche Communication Management, ausgestattet. Hauptmerkmal ist ein Farbbildschirm in 16:9-Aufteilung mit gestochen scharfer Darstellung. Das PCM ist die zentrale Steuereinheit für Radio, CD, Soundeinstellungen, Bordcomputer und Navigation sowie die

optionalen Umfänge CD-Wechsler, Telefonmodul und elektronisches Fahrtenbuch. Über das integrierte CD-Laufwerk lassen sich auch CDs mit MP3-Audiodateien abspielen. Darüber hinaus erlaubt das PCM die Bedienung der Performance-Anzeige und des individuellen Memorys des auf Wunsch erhält-

lichen Sport Chrono Pakets Turbo. Für Radiohörer gibt es 20 UKW- und 20 MW-Speicherplätze, einen FM-Doppeltuner mit RDS-Diversity-Funktion, die im Hintergrund ständig die beste Frequenz des gewählten Senders sucht, sowie z.B. dynamisches Autostore.

Das Navigationssystem.

Eine Navigationseinheit ist beim 911 Turbo im PCM serienmäßig. Das DVD-Navigationslaufwerk befindet sich im Kofferraum, das CD-Laufwerk im PCM kann somit als reines Audio-Laufwerk benutzt werden.

Zentrale Bestandteile des GPS-Navigationsmoduls mit dynamischer Routenführung durch die TMC-Funktion (Traffic Message Channel), die Staumeldungen grafisch darstellt und Ausweichrouten berechnet, sind ein DVD-Naviga-

tionslaufwerk im Kofferraum und ein selbsterklärend konzipiertes Navigationsmenü. Das System bestimmt via Satellit Ihren Standort und führt Sie ans Ziel – inklusive möglicher Ausweichstrecken.

Das DVD-Laufwerk verfügt über einen wesentlich schnelleren Datenzugriff als ein CD-Laufwerk. Navigationsrouten können deutlich schneller errechnet werden. Eine größere Anzahl an Zoom-Stufen erlaubt eine feinere Graduierung des Kartenmaterials. Die Karten für die meisten europäischen Länder werden auf einer einzigen DVD mitgeliefert.

Das erweiterte Navigationsmodul.

Das optional für das PCM erhältliche erweiterte Navigationsmodul ermöglicht Ihnen zusätzlich die Navigation entlang einer zuvor aufgezeichneten Strecke (Backtrace-Navigation) sowie die Navigation auch in Regionen, für die keine Daten auf Ihrer Navigations-DVD vorliegen (via Kompaßfunktion und GPS).





Antennendiversity.

Für das PCM sind 4 Radioantennendrähte in die Frontscheibe eingelassen. Dies macht es dem integrierten Doppeltuner noch einfacher, einen starken Sender zu empfangen und gegebenenfalls den UKW-Empfang zu optimieren.

Der integrierte Bordcomputer.

Der Bordcomputer versorgt Sie auf Wunsch mit Informationen über Durchschnittsverbrauch, -geschwindigkeit, Restreichweite, Fahrzeit und Außentemperatur. Die Daten des serienmäßigen Reifendruckkontrollsystems (RDK) sind eben-

falls darüber abrufbar. Über den Lenkstockhebel lassen sich die wichtigsten Informationen auf dem zentralen Display im Kombiinstrument anzeigen. Auch die Stoppuhr des optionalen Sport Chrono Pakets Turbo bedienen Sie mit diesem Lenkstockhebel.

Das elektronische Fahrtenbuch.

Für das PCM wird optional ein elektronisches Fahrtenbuch angeboten. Das elektronische Fahrtenbuch erlaubt die automatische Erfassung von Kilometerstand, Fahrtstrecke, Datum und Uhrzeit sowie Start- und Zieladresse bei jeder Fahrt. Nach dem Auslesen der Fahrtenbücher aus dem PCM via Infrarotschnittstelle können die Daten mit der beiliegenden Software am heimischen PC ausgewertet werden. Diese erfüllt alle Anforderungen zur Anerkennung der automatischen Fahrtenbuchaufzeichnung beim deutschen Finanzamt.

Das GSM-Telefon für E- und D-Netz.

Das optional erhältliche GSM-Telefon verfügt über eine Zwölfertastatur sowie eine Freisprecheinrichtung mit hoher Sprachqualität. Das Freisprechmikrofon ist im Bereich der Lenksäule angebracht und direkt auf den Fahrer gerichtet. Zur Ausstattung gehören auch die Möglichkeiten, SMS-Nachrichten (Short Message Service) zu lesen und ohne eingelegte Telefonkarte einen Notruf zu senden. Zudem ist optional ein Passivhörer inklusive lederbezogener Konsole für eine noch bessere Verständigung und mehr Diskretion erhältlich.



Passivhörer

CD-Wechsler Porsche CDC-4.

Der auf Wunsch erhältliche CD-Wechsler faßt bis zu 6 CDs und befindet sich im Kofferraum. Die Vorrüstung für einen späteren Einbau ist serienmäßig.

Das BOSE® Surround Sound-System.
Ein Klangerlebnis. In einem Klangerlebnis.



Mitteltonlautsprecher in der Tür

Das BOSE® Surround Sound-System: das Nonplusultra zum Thema Sound. Der neue 911 Turbo: ebenso. Deshalb machte es Sinn, beide in einer gemeinsamen Entwicklung zu kombinieren.

Das im 911 Turbo serienmäßige BOSE® Surround Sound-System verfügt über eine Nennleistung von insgesamt 325 Watt, produziert von einem 7-Kanal-MOST®-Digitalverstärker mit 5x25-Watt-Linearendstufe sowie 2 TSM-Schaltendstufen mit je 100 Watt. Durch MOST® (Media Orientated Systems Transport) werden Daten über

Lichtwellenleiter äußerst schnell und vor allem ohne Qualitätsverlust ausgetauscht.

Insgesamt 13 Lautsprecher inklusive Aktivsubwoofer und Centerfill sorgen so für ein Klangerlebnis, das dem Fahrerlebnis in nichts nachsteht. Durch originalgetreuen, ausgewogenen Raumklang mit glasklarem Surround Sound auf allen Sitzen.

Auf Knopfdruck schalten Sie den BOSE® Surround Sound hinzu. Zusätzliche unabhängige Audiokanäle vorne und hinten im Fahrzeug erzeugen nun ein räumliches und originalgetreues 360°-Klangerlebnis. Dabei wandelt die patentierte BOSE® Centerpoint®-Technologie selbst Stereoaufnahmen in 5 separate Audiokanäle um. Diese Kanäle werden dann mit Hilfe der BOSE® SurroundStage™-Signalverarbeitung an eine sorgfältig ausgewählte Kombination von Lautsprechern gesendet.

Eine umfangreiche Klangabstimmung sorgt dabei für maßgeschneiderten Sound in jeder Situation: Bereits im Rahmen der Entwicklung wurde die Klangwiedergabe exakt auf die spezifische Innenraumakustik des neuen 911 Turbo abgestimmt. Über das gesamte Frequenzspektrum.



Die dynamische Loudness-Funktion hebt – wesentlich differenzierter als herkömmliche Loudness-Steuerungen – die Bässe bei geringeren Lautstärken an. Und gleicht so die abnehmende Empfindlichkeit des menschlichen Gehörs bei diesen Frequenzen aus.

Darüber hinaus mißt die AudioPilot® Noise Compensation Technology mit Hilfe eines Mikrofons laufend alle Geräusche im Fahrzeuginneren und paßt die Musikwiedergabe automatisch so an, daß bei allen Fahrzuständen ein gleichbleibender Klangeindruck

entsteht. Ein permanentes Nachjustieren des Klangs durch den Fahrer ist nicht mehr erforderlich. BOSE® Sound im neuen 911 Turbo. Weil Dynamik auch ein akustisches Phänomen ist.



Leistung: gesteigert.
Beschleunigung: verbessert.
Gewicht: reduziert.
Verbrauch: gesenkt.

Umwelt

Beim neuen 911 Turbo zählt vor allem, was er leistet.
Einen Beitrag zu einer sauberen Umwelt, zum Beispiel.



Moderne Materialien, Verbrauchsminimierung, Abgasreinigung, Schadstoffreduzierung, Recycling – die Liste der Maßnahmen zum Schutz der Umwelt ist bei Porsche lang. Kein Wunder, denn sie beginnt bereits in den 60er Jahren. Und ist mit dem neuen

911 Turbo wieder ein Stück länger geworden.

Abgasreinigung.

Außergewöhnlich hohe Leistung – bei geringen Emissionen. Wie

geht das? Durch Verantwortung für die Umwelt, kombiniert mit Ingenieurleistung. Das Ergebnis: Der 911 Turbo ist einer der saubersten Sportwagen der Welt. Er erfüllt problemlos die derzeit gültigen Abgasnormen: EU 4 in Europa bzw. LEV 2 in den USA.

Die Stereo-Lambda-Regelung steuert und überwacht beide Zylinderreihen getrennt. 2 korrespondierende Lambda-Sonden regeln die Abgaszusammensetzung individuell für jeden Abgasstrang. Zudem überwacht je eine weitere Lambda-Sonde pro Zylinder-

reihe die Schadstoffumwandlung im jeweiligen Katalysator.*

Recycling.

Leichtbau. Lange Lebensdauer. Wiederverwertbarkeit. So einfach kann Umweltschutz sein.

Ein hoher Anteil an Leichtbauteilen trägt in Verbindung mit konsequenter Anwendung von Leichtbaukonstruktionsprinzipien zum günstigen Kraftstoffverbrauch des 911 Turbo bei.

Es kommen nur modernste und umweltschonende Bauteile zum Einsatz – selbst ihr Herstellungsprozess ist dementsprechend optimiert. Einige Beispiele: Die Abgasanlage wird aus Edelstahl gefertigt. Sämtliche Leichtbauteile sind sehr gut recycelbar. Alle Werkstoffe sind für das spätere sortenreine Recycling

gekennzeichnet. Die Verringerung der Kunststoffvarianten erweitert diese Möglichkeiten. Überall dort, wo Kunststoffzyklen hohe technische Anforderungen erfüllen, werden sie eingesetzt. Für eine Wiederverwertbarkeit von ca. 85%.

Porsche verwendet nur umweltfreundliche Wasserbasislacke. Sie verringern das Anfallen von Lösungsmitteln in der Produktion und im Werkstattbereich. Der 911 Turbo ist absolut frei von Asbest, FCKW und von Teilen, die mit FCKW hergestellt wurden. Weil bei Porsche das Umweltbewusstsein schon früh in einer Entwicklung einsetzt. Mit der ersten Idee.

*Außer in Ländern mit bleihaltigem Kraftstoff.



Wartung.

Lange Wartungsintervalle ermöglichen den ressourcenschonenden Umgang mit Betriebsstoffen und Verschleißteilen. Der 911 Turbo muß nur alle 30.000 km bzw. alle 2 Jahre zur Wartung. Eine „große“ Wartung wird erst nach 60.000 km bzw. 4 Jahren fällig. Die Wechselintervalle konnten deutlich verlängert werden: Motoröl und Partikelfilter alle 30.000 km, Luftfilter alle 60.000 km, Zündkerzen alle 60.000 km bzw. alle 4 Jahre und Kraftstofffilter alle 90.000 km. Der Vorteil: reduzierte Regelwartungskosten und Schonung der Umwelt.

Geräusch.

Der 911 Turbo erfüllt alle derzeit gültigen Geräuschvorschriften.

Ohne jegliche Motorkapselung. Störende Geräusche werden bereits an der Quelle beseitigt. Motorteile sind steif, bewegte Teile leicht, Einbautoleranzen gering. Großvolumige Schalldämpfer aus Edelstahl vermindern Geräusche weiter. Über die gesamte Lebensdauer. Damit Sie genauso lange unverfälschten Porsche Sound genießen können.

Kraftstoffsystem.

Beim Kraftstoffsystem haben wir die Ausdünstung von Kohlenwasserstoffen minimiert. Der Aktivkohlefilter trägt ebenso dazu bei wie die besondere Beschichtung des Kraftstofftanks. Alle kraftstoffführenden Leitungen bestehen aus Aluminium, dampfführende Leitungen aus Mehrschicht-Kunststoff.



Es gibt nur ein Limit,
das dieser Porsche akzeptiert:
Ihres.

Individualisierung

Die Farben.

Der 911 Turbo ist für jeden Fahrer ein Ausdruck der persönlichen Freiheit. Ein Ausdruck von Individualität und Charakter. Da spielt die Farbe eine große Rolle. Für Ihren neuen 911 Turbo haben Sie die Wahl zwischen 4 Uni-, 8 Metallic-, 5 Sonder- und 9 Interieurfarben sowie zusätzlich 3 Bi-Color-Ausstattungen.

Und auf Wunsch können Sie auch nahezu jede andere Farbe bestellen. Schließlich soll Ihr neuer 911 Turbo genau so aussehen, wie Sie ihn sich wünschen.

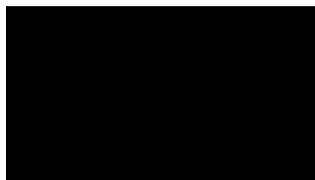
Mit dem Porsche Car Configurator unter www.porsche.com können Sie Ihre Wunschfarbe schon mal vorab am Fahrzeug sehen.



Uni-Farben Exterieur.*

Metallic-Farben Exterieur.*

Sonderfarben Exterieur.



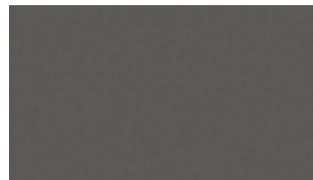
schwarz



basaltschwarzmetallic



atlasgraumetallic



schiefermetallic



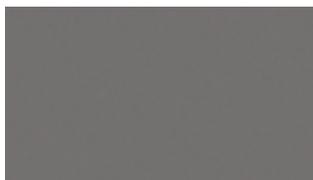
dunkelolivemetallic



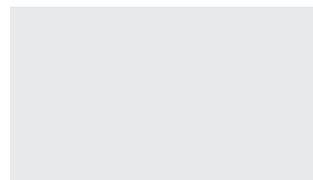
indischrot



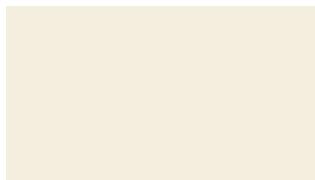
arktissilbermetallic



meteorgraumetallic**



GT-silbermetallic



carraraweiß



nachtblaumetallic



cobaltblaumetallic



lapisblaumetallic



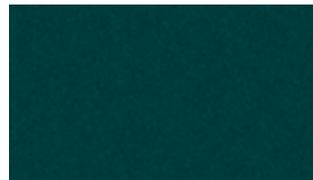
speedgelb



carmonarotmetallic



tannengrünmetallic



lagogrünmetallic

* Uni- und Metallic-Farben ohne Mehrpreis.
** Frühestens verfügbar ab 08/2006.

Serienfarben Interieur.

Leder/Softlack¹⁾

Interieurfarbe.

Teppich.

Innenhimmel.²⁾



schwarz



schwarz



schwarz



steingrau



steingrau



steingrau



sandbeige



sandbeige



sandbeige



palmgrün



palmgrün



palmgrün



seeblau



seeblau



seeblau

Sonderfarben Interieur.

Leder/Softlack³⁾

Interieurfarbe.

Teppich.

Innenhimmel.²⁾



terrakotta



terrakotta



schwarz



cocoa



cocoa



schwarz

Naturleder Interieur.

Leder/Softlack

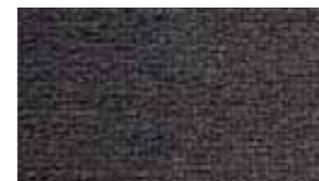
Interieurfarbe.

Teppich.

Innenhimmel.²⁾



dunkelgrau natur⁴⁾



dunkelgrau natur



schwarz



braun natur³⁾



braun natur



schwarz

Bi-Color Interieur.⁵⁾

Leder/Softlack

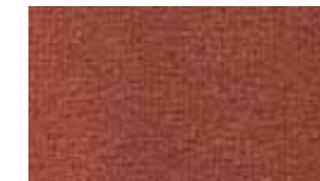
Interieurfarbe.

Teppich.

Innenhimmel.²⁾



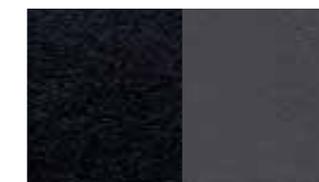
schwarz und terrakotta⁶⁾



terrakotta



schwarz



schwarz und steingrau⁷⁾



steingrau



schwarz



schwarz und sandbeige⁷⁾



sandbeige



schwarz

Eine werkseitige Empfehlung der Farbkombinationen finden Sie in der separaten Preisliste.

¹⁾ Softlack in Interieurfarbe, Sonnenblenden und Trittschutz mit Folie in Interieurfarbe.

²⁾ Innenhimmel in Alcantara.

³⁾ Softlack in Interieurfarbe, Sonnenblenden und Trittschutz mit Folie schwarz.

⁴⁾ Softlack in Schwarz, Sonnenblenden und Trittschutz mit Folie schwarz.

⁵⁾ Folgende Teile in Leder schwarz: Oberteil Schalttafel (inkl. Abdeckung Kombiinstrument), Vorderteil Schalttafel mit Deckel Beifahrer-Airbag, Lenkradkranz und Airbag-Modul, Oberkante Türverkleidung, Oberteil Fond-Seitenverkleidung, Verkleidung A-Säule/Rahmen Windschutzscheibe, Verkleidung B- und C-Säule. Übrige Teile sind in der gewählten Interieurfarbe gehalten.

⁶⁾ Softlack in Interieurfarbe bzw. schwarz, Sonnenblenden und Trittschutz mit Folie schwarz.

⁷⁾ Softlack in Interieurfarbe bzw. schwarz, Sonnenblenden mit Folie schwarz, Trittschutz mit Folie in Interieurfarbe.

Wir haben all unsere Träume in den neuen 911 Turbo gesteckt.
Und für Ihre ist auch noch Platz.

Der neue 911 Turbo hat schon ab Werk eine umfangreiche Serienausstattung. Falls Sie mehr möchten: Porsche erfüllt Ihnen auch gerne Ihre Sonderwünsche.

Sie haben die Wahl zwischen einzelnen Paketen und Produkten, mit denen Sie Ihren 911 Turbo noch individueller gestalten können: in puncto Sportlichkeit, Komfort oder Optik. Außen und innen.

Auf den folgenden Seiten haben wir Ihnen diese Produkte übersichtlich nach Themengebieten zusammengestellt. Detaillierte Informationen zu den einzelnen Individualausstattungen und Ausstattungspaketen finden Sie in der separaten Preisliste.

Darüber hinaus gibt es viele weitere Möglichkeiten, Ihren 911 Turbo noch etwas persönlicher zu machen.

Als Sonderanfertigung ab Werk über Porsche Exclusive oder nachträglich mit dem Zubehörprogramm von Porsche Tequipment.

Ihr Porsche Zentrum/Händler berät Sie hierzu gerne ausführlich.



911 Turbo mit lackierter Schwellerverkleidung

Exterieur.

Bezeichnung		I-Nr.	Seite
• Sonderfarben	o	Code	103
• Individualfarben	o	Code	
• Ohne Modellbezeichnung	w	498	
• ParkAssistent (Einparkhilfe hinten)	o	635	82, 109
• Heckscheibenwischer	w	425	83
• Windschutzscheibe mit Graukeil	o	567	
• Elektrisches Schiebe-/Hubdach	o	650	83
• Schwellerverkleidung lackiert	o	XAJ	108
• Dachtransportsystem	o	549	84

o als I-Nummer/Option gegen Mehrpreis erhältlich w wahlweise ohne Mehrpreis erhältlich
Detaillierte Informationen zu den einzelnen Individualausstattungen und Ausstattungspaketen finden Sie in der separaten Preisliste.



911 Turbo mit PCCB

Motor, Getriebe und Fahrwerk.

Bezeichnung		I-Nr.	Seite
• Tiptronic S	o	249	46
• Keramik-Bremsanlage, Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	o	450	70, 109
• Sport Chrono Paket Turbo	o	640	60
• Schaltwegverkürzung	o	XCZ	
• Mechanische Hinterachs-Quersperre	o	220	56
• Felgenstern lackiert	o	XD9	
• Edelstahlrohre verchromt	o	X54	



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)



ParkAssistent

Interieur.

Bezeichnung		I-Nr.	Seite
• HomeLink® (frei programmierbarer Garagentoröffner)	o	608	83
• Tempomat (automatische Geschwindigkeitsregelung)	o	454	83, 110
• Zifferblätter Kombiinstrument in Interieurfarbe sandbeige*	o	XFD	
• Zifferblätter Kombiinstrument in Exterieurfarbe* speedgelb/carraraweiß	o	XFH/XFJ	111
• Vorrüstung Vehicle Tracking System	o	674	84
• Sportsitze	w	P77	80
• Adaptive Sportsitze	o	P01	80



Zifferblätter Kombiinstrument in Exterieurfarbe lackiert

Interieur.

Bezeichnung		I-Nr.	Seite
• Sportsitz-Rückenlehnen lackiert	o	XSA	
• Sitzheizung	o	342	
• Sicherheitsgurte silbergrau/indischrot/ speedgelb	o	XSH/XSX/ XSY	
• Mittelkonsole hinten lackiert	o	XME	
• Feuerlöscher	o	509	82
• Fußstütze in Sportoptik	o	XXZ	110
• Fußmatten mit Nubukeinfassung und eingesticktem Porsche Schriftzug vorne	o	810	



Fußstütze in Sportoptik



Tempomat

* Frühestens verfügbar ab 07/2006.

o als I-Nummer/Option gegen Mehrpreis erhältlich W wahlweise ohne Mehrpreis erhältlich

Detaillierte Informationen zu den einzelnen Individualausstattungen und Ausstattungspaketen finden Sie in der separaten Preisliste.



Lederausstattung in Sonderfarbe cocoa und weitere Individualausstattungen

Interieur Leder und Naturleder.

Bezeichnung		I-Nr.	Seite
• Interieur-Zusatzpaket Schalttafel Leder	○	EAA	
• Rahmen Kombiinstrument Leder	○	XNG	
• Verkleidung Lenksäule Leder	○	XNS	
• 3-Speichen-Lenkrad Glattleder	○	459	
• 3-Speichen-Sportlenkrad Glattleder, aufgepolstert	○	XPA	
• 3-Speichen-Multifunktionslenkrad Glattleder	○	431	113

Interieur Leder und Naturleder.

Bezeichnung		I-Nr.	Seite
• Raffledersitzanlage	○	982	117
• Lederausstattung (beinhaltet u.a. Ledersitzanlage, Ober-/Unterteil Schalttafel, Türtafel, Seitenverkleidung Fond in Glattleder)			
– in Sonderfarbe	○	Code	112
– in Bi-Color	○	970	113
– in Naturleder	○	998	
– in Individualfarbe	○	Code	

○ als I-Nummer/Option gegen Mehrpreis erhältlich W wahlweise ohne Mehrpreis erhältlich
 Detaillierte Informationen zu den einzelnen Individualausstattungen und Ausstattungspaketen finden Sie in der separaten Preisliste.



Interieur in Bi-Color schwarz und steingrau und weitere Individualausstattungen

Interieur Leder und Naturleder.

Bezeichnung		I-Nr.	Seite
• Interieur-Zusatzpaket Türtafel Leder	○	XTV	
• Sportsitz-Rückenlehnen Leder	○	XSB	
• Porsche Wappen auf Kopfstützen (geprägt)	○	XSC	114
• Passivhörer Leder	○	XEA	114
• Mittelkonsole hinten Leder	○	XMZ	112
• Himmel Leder	○	XMA	
• Sonnenblenden Leder	○	XMP	
• Abdeckung Innenleuchte Leder	○	XZD	
• Schwellerverkleidung innen Leder	○	XTG	



Interieur Makassar und weitere Individualausstattungen

Interieur Holz Makassar, dunkel (seidenmatt).

Bezeichnung		I-Nr.	Seite
• Interieur-Paket Makassar	○	801	115
• Interieur-Zusatzpaket Schalttafel Makassar	○	EAB	115
• 3-Speichen-Multifunktionslenkrad Makassar	○	451	115
• Interieur-Zusatzpaket Türtafel Makassar	○	XTT	115
• Mittelkonsole hinten Makassar	○	XJT	115



Passivhörer



Porsche Wappen, auf Kopfstütze geprägt

○ als I-Nummer/Option gegen Mehrpreis erhältlich W wahlweise ohne Mehrpreis erhältlich
 Detaillierte Informationen zu den einzelnen Individualausstattungen und Ausstattungspaketen finden Sie in der separaten Preisliste.



Interieur Platane und weitere Individualausstattungen

Interieur Holz Platane, hell (seidenmatt).

Bezeichnung		I-Nr.	Seite
• Interieur-Paket Platane	○	802	116
• Interieur-Zusatzpaket Schalttafel Platane	○	EAC	116
• 3-Speichen-Multifunktionslenkrad Platane	○	452	116
• Interieur-Zusatzpaket Türtafel Platane	○	XTU	116
• Mittelkonsole hinten Platane	○	XJU	116

○ als I-Nummer/Option gegen Mehrpreis erhältlich W wahlweise ohne Mehrpreis erhältlich
 Detaillierte Informationen zu den einzelnen Individualausstattungen und Ausstattungspaketen finden Sie in der separaten Preisliste.

Interieur Carbon.

Bezeichnung		I-Nr.	Seite
• Interieur-Paket Carbon	○	803	117
• Interieur-Zusatzpaket Schalttafel Carbon	○	EAD	117
• 3-Speichen-Multifunktionslenkrad Carbon	○	453	117
• Interieur-Zusatzpaket Türtafel Carbon	○	XTL	117
• Mittelkonsole hinten Carbon	○	XMJ	117
• Einstiegsblenden aus Carbon	○	X69	



Interieur Carbon und weitere Individualausstattungen



Interieur Alu-Optik lackiert und weitere Individualausstattungen

Interieur Alu-Optik lackiert/Edelstahl.

Bezeichnung		I-Nr.	Seite
• Interieur-Paket Schalttafel Alu-Optik	o	EAE	118
• Rahmen Kombiinstrument Alu-Optik	o	XCL	118
• 3-Speichen-Multifunktionslenkrad Alu-Optik	o	XPV	118
• Interieur-Paket Türtafel Alu-Optik	o	XTW	118
• Schalt-/Handbremshebel Aluminium*	o	ECA	
• Mittelkonsole hinten Alu-Optik	o	XCK	118
• Sportsitz-Rückenlehnen Alu-Optik	o	XCG	
• Einstiegsblenden aus Edelstahl	o	X70	

* Frühestens verfügbar ab 10/2006.

o als I-Nummer/Option gegen Mehrpreis erhältlich W wahlweise ohne Mehrpreis erhältlich

Detaillierte Informationen zu den einzelnen Individualausstattungen und Ausstattungspaketen finden Sie in der separaten Preisliste.

Audio und Kommunikation.

Bezeichnung		I-Nr.	Seite
• Erweitertes Navigationsmodul	o	672	87
• Elektronisches Fahrtenbuch	o	641	89
• Telefonmodul für PCM	o	666	89
• Passivhörer für Telefonmodul	o	668	89
• CD-Wechsler CDC-4 (sechsfach)**	o	692	89, 119
• Stabantenne	w	461	

** Beim Abspielen von kopiergeschützten Audio-CDs kann es zu Wiedergabeproblemen kommen, die nicht mit der Qualität der Audiogeräte zusammenhängen.



CD-Wechsler CDC-4 (sechsfach)

Werksabholung 911

Wenn ein Werk vollendet ist, sollte man es sich nicht nehmen lassen, es selbst abzuholen.

Das Herz Ihres neuen Porsche schlägt in Zuffenhausen. Was gibt es Spannenderes, als sich direkt dorthin zu begeben und es anschließend zum Leben zu erwecken?

Die ersten Autos, die in Zuffenhausen in größeren Serien gebaut wurden, entstanden in einem alten Backsteingebäude. Um dieses urtümliche Gebäude wurde Stück für Stück ein hochmodernes Produktionswerk errichtet. Hier werden die automobilen Träume von heute

Wirklichkeit. So wie der 911, der Boxster und der neue Cayman S. Genau wie Ihr eigener Porsche. Kurz: Hier lebt der Mythos Porsche weiter.

Erleben Sie die Faszination Porsche in ihrer ganzen Ursprünglichkeit. An dem Ort, der Geschichte und Zukunft auf einzigartige Weise miteinander verbindet. Wenn Sie diese Faszination erleben möchten, sagen Sie Ihrem Porsche Zentrum/Händler, daß Sie Ihren Wagen in Zuffenhausen abholen möchten. Zu dem vereinbarten Abholtermin steht Ihr Porsche für Sie bereit. Sie können ihn von Montag bis Freitag in Empfang nehmen. Was den weiteren Zeitablauf angeht, sind wir flexibel und gehen gern auf Ihre persönlichen Wünsche ein.

Die Anreise zur Werksabholung ist problemlos. Mit dem Flugzeug erreichen Sie bequem die Flughäfen Stuttgart oder Frankfurt am Main. Von dort aus kann Ihre Fahrt dann per Bahn oder Mietwagen, um dessen Rückgabe wir uns selbstverständlich kümmern, weitergehen. Für Selbstabholer aus der näheren Umgebung bietet sich zudem die Anreise mit dem Taxi oder dem eigenen Wagen an.

Bitte beachten Sie, daß zur Überführung Ihres neuen Porsche einige Formalitäten und länderspezifische Bestimmungen zu berücksichtigen sind. Sprechen Sie diese Details mit Ihrem Porsche Zentrum/Händler ab. Auf Wunsch ist man Ihnen selbstverständlich auch gern bei Ihrer Reiseplanung behilflich.

Verlängern Sie Ihren Aufenthalt. Bei guter Führung.

Nehmen Sie sich in jedem Fall etwas Zeit. Und machen Sie die Werksführung zum ersten Erlebnis Ihrer Fahrzeugabholung.

Während der Werksführung in Zuffenhausen erleben Sie die Porsche Produktion hautnah. Vom Motorenbau bis zur Sattlerei. Gekrönt mit dem Allerheiligsten im Automobilbau, der sogenannten Hochzeit: dem Zusammenführen von Motor und Karosserie.

Unsere Werksführungen haben eine lange Tradition. Diese werden in der Regel durch pensionierte

Mitarbeiter durchgeführt. Echten Insidern also, die nichts von ihrer Passion für die Marke Porsche verloren haben. In rund 1,5 Stunden werden Sie jeden spannenden Schritt und Handgriff der Entstehung eines Porsche miterleben.

Besuchen Sie auch das Porsche Museum mit phantastischen Exponaten: legendäre Porsche Modelle, die maßgeblich zum Mythos Porsche beigetragen haben.

Sollten Sie dann noch ein wenig Zeit haben, können Sie in der Lounge eine Erfrischung zu sich nehmen oder einfach in unserem Shop stöbern.

Ein Porsche Genuß der lukullischen Art gefällig? In unserem Gästecasino verwöhnen wir Sie mit einem 3-Gänge-Menü.

Der Höhepunkt: die Auslieferung Ihres Porsche. Übergeben durch Spezialisten, die sich Zeit für Sie nehmen und Sie persönlich mit Ihrem neuen Wagen vertraut machen.

Steigen Sie ein, starten Sie den Motor – und erleben Sie das einmalige Fahrgefühl eines Porsche. Jeden Tag oder an einem ganz besonderen. Zum Beispiel mit dem Porsche Travel Club. Dieser bietet Ihnen individuelle Abenteuer und exklusive Erlebnisse, Erholung und Kultur.



Porsche Museum



Porscheplatz Zuffenhausen



Porsche Design Driver's Selection Shop



Porsche Zentrum/Händler

Hier werden Sie von erfahrenen Fachleuten absolut zuverlässig betreut. Sie bieten Ihnen eine Vielfalt an Serviceleistungen, Original-Ersatzteilen, Zubehör und Accessoires von höchster Qualität.

Porsche Assistance

Sie bietet eine europaweite Pannen- und Unfallhilfe inklusive einer umfassenden Reisemobilitätsversicherung und vieles mehr. Sie erhalten sie automatisch beim Kauf eines Neuwagens.

Porsche Financial Services

Ob attraktive Leasingraten, Finanzierungsmodelle, Versicherungen oder die Porsche Card – die Finanzdienstleistungen der Porsche Financial Services GmbH sind produktadäquat, zukunftsorientiert und innovativ.

Porsche Exclusive

Hier finden Sie viele Anregungen, wie Sie einen Serien Porsche ab Werk nach Ihren persönlichen Vorgaben veredeln lassen können. Optisch, technisch oder beides. Auf jeden Fall aber in Handarbeit.

Porsche Tequipment

Unser Zubehör, mit dem Sie Ihren Porsche ganz individuell nachrüsten lassen können. Mit perfekt auf Ihren Porsche abgestimmten Produkten. Mit voller Gewährleistung.

Porsche Design Driver's Selection

Das sind ausgewählte Accessoires, funktionelle Mode, exklusives Sport-Equipment und durchdachte Gepäcklösungen, die perfekt zu einem Porsche passen. Weil sie zeitlos, hochwertig und individuell sind.

Betreuung

Porsche Gebrauchtwagen

Das Porsche Approved Gebrauchtwagenprogramm bietet Ihnen weltweit hohe Fahrzeugqualität sowie eine umfassende Garantie. Und ein Fahrgefühl, das Sie nur in einem Porsche erleben können.

Porsche Classic

Ihr Ansprechpartner für alle Porsche, die älter als 20 Jahre sind. Von Porsche Classic erhalten Sie Original-Ersatzteile ebenso wie Reparaturen oder guten Rat für Ihren „Oldtimer“.

„Christophorus“

Unsere Kundenzeitschrift, die alle 2 Monate erscheint. Mit Neuigkeiten, interessanten Berichten und Interviews rund um die Marke Porsche.

Porsche Clubs

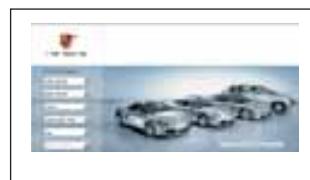
Die Clubs mit weltweit über 110.000 Mitgliedern engagieren sich im gesellschaftlichen und sportlichen Bereich. Informationen unter ++49 (0) 711 911-78307 oder unter www.porsche.com.

Porsche Driving Experience

1. Der Porsche Travel Club. Er bietet exklusive Fahrerlebnisse, faszinierende Abenteuer- und Incentive-Reisen. Onroad und offroad. Infos unter ++49 (0) 711 911-78155 bis -78157. E-Mail: travel.club@porsche.de

2. Die Porsche Sportfahrschule.

Hier können Sie auf nationalen und internationalen Rennstrecken nicht nur Ihre eigene Fahrsicherheit verbessern, sondern auch Ihren Porsche besser kennenlernen. Infos unter ++49 (0) 711 911-78315. E-Mail: sportfahrschule@porsche.de



Porsche im Internet

Auf unserer Homepage finden Sie Aktuelles und Interessantes rund um Porsche. Die Adresse lautet www.porsche.com.



Die neuen Kataloge von Exclusive, Tequipment, Porsche Design Driver's Selection sowie der Porsche Driving Experience erhalten Sie bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler.

Aus jedem Liter mehr Pferdestärken.
Für jede Pferdestärke weniger Kilos.

Für überragende 130 km/h.
Um mal eine Möglichkeit zu nennen.

Der neue 911 Turbo.



Fazit

Technische Daten

911 Turbo	
Motor	
Zylinderzahl	6
Hubraum	3.600 cm ³
Leistung (DIN)	353 kW (480 PS)
bei Drehzahl	6.000 1/min
Max. Drehmoment	620 Nm (mit Overboost 680 Nm)
bei Drehzahl	1.950–5.000 1/min (mit Overboost 2.100–4.000 1/min)
Verdichtung	9,0:1
Kraftübertragung	
Antrieb	Allrad mit elektronisch gesteuerter Lamellenkupplung
Schaltgetriebe	6-Gang
Tiptronic S (5-Gang)	optional
Fahrwerk	
Vorderachse	McPherson-Federbeinachse
Hinterachse	Mehrlenker-Hinterachse LSA
Lenkung	variable Lenkgetriebeübersetzung, Servo, hydraulisch
Wendekreis	10,9 m
Bremse	6-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel vorne, 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel hinten, Scheiben innenbelüftet und gelocht
Fahrstabilisierungssystem	weiterentwickeltes PSM
Antiblockiersystem	ABS 8.0
Räder	VA: 8,5 J x 19 ET 56 HA: 11 J x 19 ET 51
Reifen	VA: 235/35 ZR 19 HA: 305/30 ZR 19

911 Turbo	
Leergewicht	Schaltgetriebe/Tiptronic S
DIN	1.585 kg/1.620 kg
Nach EG-Richtlinie*	1.660 kg/1.695 kg
Zul. Gesamtgewicht	1.950 kg/1.980 kg
Fahrleistungen	
Höchstgeschwindigkeit	310 km/h/310 km/h
0–100 km/h	3,9 s/3,7 s
0–160 km/h	8,4 s/7,8 s
0–200 km/h	12,8 s/12,2 s
Elastizität (80–120 km/h)	3,8 s/3,5 s (5./4. Gang)
zweithöchster Gang	
Verbrauch/Emission	
Schaltgetriebe/Tiptronic S	
Nach 80/1268/EWG in der zur Drucklegung gültigen Fassung**	
Innerstädtisch in l/100 km	18,8/19,8
Außerstädtisch in l/100 km	9,5/9,6
Gesamt in l/100 km	12,8/13,6
CO₂-Emissionen in g/km	307/326
Abmessungen/c_w-Wert	
Länge	4.450 mm
Breite	1.852 mm
Höhe	1.300 mm
Radstand	2.350 mm
Kofferraumvolumen (VDA)	105 l
Tankinhalt	67 l
(Nachfüllvolumen)	
Luftwiderstandsbeiwert	c _w = 0,31

* Nach EG-Norm gilt das Leergewicht für Fahrzeuge in serienmäßiger Ausstattung. Sonderausstattungen erhöhen den Wert.
Im angegebenen Wert sind 68 kg für den Fahrer und 7 kg für Gepäck berücksichtigt.

** Vorläufige Werte, bei Drucklegung lagen keine amtlich geprüften Werte vor.

Index

Bezeichnung	Seite		
A			
Abgasanlage	44	Diebstahlschutz	84
Abgasreinigung	94	DVD-Navigationslaufwerk	87
Achskonzept	52	E	
Airbags	74	Einspritzung, sequentielle	42
Allradantrieb	48	I	
Alu-Optik	115	Individualisierung	98
Antennendiversity	88	Individualnummern	108
AudioPilot™	90	Individuelles Memory	63
Audiosystem	86, 119	Fahrtenbuch, elektronisches	89
		Fahrwerk	52
		Farben	100
		Farben Interieur	104
B			
Betreuung	122	Feuerlöscher	82, 111
Bi-Xenon-Licht	66	Feuerverzinktes Stahlblech	73
Bordcomputer	88	Flüssigkeitskühlung	40
BOSE® Surround		G	
Sound-System	90	Geräusch	97
Boxermotor	28, 30	GPS-Navigationssystem	87
Bremse	68	GSM-Telefon	89
C			
Carbon	117	H	
CD-Wechsler	89, 119	Heckscheibenwischer	83
		Heimleuchtautomatik	82
		Hinterachse	53
		Hinterachs-Quersperre,	
		mechanische	56
D		Holz Makassar	115
Dachtransportsystem	84		
Design	20		
		Holz Platane	116
		HomeLink®	83
L			
Lamellenkupplung, gesteuerte	48	M	
Lautsprecher	90	MOST®-Bus-System	90
Leder	104, 112	Motormanagement	40
Leichtmetallmotor	30	MP3-Abspielfunktion	86
Lenkung	54	Multifunktionslenkrad	78
LSA-Konzept	53	N	
		Navigationssystem	87
		Navigationsmodul, erweitertes	87
		Nebelscheinwerfer	67
		Nockenwellenverstellung	39
		O	
		Ölversorgung	31
		On-Board-Diagnose	40
		P	
		ParkAssistent	82
		Performance-Anzeige	60
		Porsche Active Suspension	
		Management (PASM)	56
		Porsche Ceramic Composite	
		Brake (PCCB)	70
		Porsche Communication	
		Management (PCM)	86
		Porsche Side Impact	
		Protection System (POSIP)	75
		Porsche Stability Management	
		(PSM)	58
		Porsche Traction Management	
		(PTM)	48
		Q	
		Querstromkühlung	40
		R	
		Räder	55
		Recycling	95
		Reifendruckkontrollsystem (RDK)	55
		Rohbaustuktur	72
		Rücksitze	81
		S	
		Schaltgetriebe	45
		Schiebe-/Hubdach	83
		Sicherheit, aktive	66
		Sicherheit, passive	72
		Sitze	80
		Sonderfarben Interieur	105
		Sport Chrono Paket Turbo	60
		Sportsitze	80
		Sportsitze, adaptive	80
		Sporttaste	60
		Stereo-Lambda-Regelung	44
		Stoppuhr	60
		T	
		Tandem-Bremskraftverstärker	69
		Technische Daten	126
		Telefon	89
		Tempostat	83
		Tiptronic S	46
		Trockensumpfschmierung	31
		V	
		Variable Turbinengeometrie	
		(VTG)	32
		VarioCam Plus	38
		Vehicle Tracking System	84
		Vorderachse	52
		W	
		Wartung	44, 97
		Werksabholung	120
		Werkstoffe	95
		Z	
		Zündung	43

