



PORSCHE



911 Turbo und 911 Turbo S

Coupé und Cabriolet



Prinzip 911 Turbo	6
Effizienz	8
Technik	12
Design	16
Modelle	18
Performance	26
Motor	30
Kraftübertragung	42
Fahrwerk	52
Verantwortung	62
Sicherheit	64
Umwelt	74
Persönlichkeit	78
Komfort	80
Individualisierung	90
Betreuung	106
Fazit	108
Technische Daten	110
Index	114



Prinzip 911 Turbo

Waren nicht die Momente, in denen Sie sich zu mäßigen wussten, immer die entscheidenden?

Die Effizienz des Prinzips 911 Turbo.

Laut Definition ist Effizienz Nutzen geteilt durch Aufwand. Hohe Effizienz hält also den Aufwand gering und maximiert den Nutzen. Ein Grundsatz, der uneingeschränkt für jeden 911 Turbo gilt. Jedoch nicht zwangsläufig für den Aufwand der Entwicklung.

Um die Evolution des 911 Turbo verstehen zu können, muss man 1974 beginnen. In Frankreich. Auf dem Pariser Automobilsalon. Der erste 911 mit Turbolader. Das falsche Auto zur falschen Zeit. Das meinten zumindest einige Journalisten, Zweifler und Zauderer.

Ihre Bedenken waren durchaus nachvollziehbar. Schließlich waren die Zeiten hart und das Öl knapp. Und Porsche bringt ein Auto, das den Begriff Supersportwagen vorwegnehmen sollte. 260 PS. 343 Nm Drehmoment. 5,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h.

Was war also los in Zuffenhausen? Mangelndes Verständnis für die Anforderungen des Marktes? Blinde Leistungswut? Vielleicht sogar Hybris und Ignoranz?

Sicher, der Wille zur Leistung war nicht von der Hand zu weisen. Aber er war zielgerichtet. Und die Mittel waren ein Sonderweg. Ein Blick auf das Datenblatt genügte. Neben den Fabelwerten für Motorleistung, Drehmoment, Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit

gab es noch andere, nicht weniger überraschende.

Dem ersten 911 Turbo genügten 3 Liter Hubraum und 6 Zylinder in Boxeranordnung, um die Sportwagenwelt („Viel Hubraum ist gleich viel Leistung!“) auf den Kopf zu stellen.

Mit anderen Worten: Hier, auf dem Messestand in Paris, stand nicht nur ein kraftstrotzender Bolide. Hier stand eine Idee, eine Chance.

Aus weniger mehr herauszuholen. Das Verhältnis von Aufwand und Nutzen zu optimieren. Kurz: Effizienz braucht Leistung. Das war das Prinzip. Und es gilt bis heute.





Technisch möglich machte es eine Erfindung von 1905. Der Schweizer Ingenieur Dr. Büchi nutzte die Energie der Abgasströme, um den Wirkungsgrad von Verbrennungsmotoren zu erhöhen. Eine Steigerung der Effizienz also.

Um den praktischen Nutzen zu verstehen, muss man kein Ingenieur sein. Turboaufladung bedeutet enormen Leistungszugewinn bei vergleichsweise kleinen Hubräu-

men. Der Vorteil von kleinvolumigen Motoren macht sich vor allem in unteren und mittleren Lastbereichen – also beim alltäglichen Fahrbetrieb auf der Straße – bemerkbar. Die Verbrauchswerte und CO₂-Emission liegen hier im Vergleich zu hubraumstarken Motoren deutlich niedriger.

Weitere Vorteile sind die kompakten Abmessungen und das resultierende niedrige Gewicht. Der

Motor braucht also weniger Platz und hält das Fahrzeuggewicht niedrig. Kurz: Agilität und Dynamik hoch, Verbrauch runter.

Natürlich steckte die Technik 1974 noch in den Kinderschuhen. Die Idee musste noch reifen.

Fakt jedoch war: Sie funktionierte. Aus 400 geplanten Fahrzeugen ist ein Generationenwerk entstanden.

Neben dem ständigen Zugewinn von Leistung wurden beim 911 Turbo über die Jahre verschiedenste Technologien zur Optimierung von Fahrverhalten, Dynamik sowie Verbrauch und Effizienz eingeführt.

Beispiele sind 1977 vor allem der Ladeluftkühler, der den Wirkungsgrad der Turboaufladung steigerte, oder die gelochten Bremscheiben, welche die

Bremsperformance erhöhten und die ungefederten Massen reduzierten. 1990 wurde mit dem 911 Turbo auf Basis des Typs 964 serienmäßig der geregelte Katalysator eingeführt.

Der Bi-Turbo-Motor ab 1995 überzeugte durch eine deutlich harmonischere Leistungsentfaltung. Der 911 Turbo konnte also deutlich gelassener und damit kraftstoffsparender bewegt werden. Dazu erhöhte erstmals ein Allradantrieb Traktion und Fahrsicherheit.

Ein großer Schritt in Richtung mehr Effizienz gelang bei der Einführung des 911 Turbo auf Basis des Typs 996 im Jahr 2000. Hier kamen Technologien zum Einsatz, die auch in der aktuellen Generation 911 Turbo Verwendung finden. VarioCam Plus reduzierte den Verbrauch drastisch. Der ausfahrbare Spaltflügel ergänzte die vorbildliche Aerodynamik durch den Faktor der Variabilität.

Das Jahr 2006 brachte mit dem 911 Turbo auf Basis des Typs 997 eine Revolution des Turboladers:

die variable Turbinengeometrie (VTG). Mehr Leistung. Mehr Drehmoment. Weniger Verbrauch. Weniger CO₂. Porsche war der erste Automobilhersteller, der diese Technologie in Serie für Ottomotoren einsetzen konnte. Und ist bis dato der einzige.

Und heute? Heute ist das Prinzip 911 Turbo so leistungsstark, so effizient und damit so gültig wie noch nie zuvor.

Die Benzindirekteinspritzung (Direct Fuel Injection – DFI) verbessert Leistung, Drehmoment und Ansprechverhalten des Motors, senkt aber Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen. Das Porsche Doppelkupplungsgetriebe verkürzte die Schaltzeiten, eliminiert die Zugkraftunterbrechung und erhöht die Effizienz durch den lang übersetzten 7. Gang. Auch die Expansionsauganlage sowie die bedarfsgeregelte Ölpumpe leisten ihren Beitrag.

Beginnen wir mit den Details.

**Träumer, Idealisten, Umweltaktivisten.
Natürlich sind wir stolz auf unsere Ingenieure.**

Die Technik der 911 Turbo und der neuen 911 Turbo S Modelle.

Die Entwicklung eines 911 Turbo verlangt minuziöse Detailarbeit. Oft ist sie nicht zu sehen. Effektiv aber immer zu spüren.

Fangen wir von vorne an: hinten. Mit dem Motor, dem vorrangigen Merkmal eines jeden 911 Turbo. Das kompakte, leichte Triebwerk lässt Fragen nach Leistung erst gar nicht aufkommen. Der Hubraum beträgt bei allen Modellen 3,8 Liter. In den 911 Turbo Modellen entwickelt der Motor 368 kW (500 PS) und 650 Nm Drehmoment. In den neuen 911 Turbo S Modellen – ermöglicht durch eine geänderte Ventilsteuerung und die Anpassung des Motormanagements – sogar 390 kW (530 PS) und 700 Nm Drehmoment.

Für die hohe Effizienz sind – neben den beiden Abgasturboladern mit variabler Turbinengeometrie (VTG) und VarioCam Plus – Technologien wie die Benzindirekteinspritzung (DFI, S. 32) oder die Expansionsauganlage (S. 40), die alle bisherigen Prinzipien der Luftzufuhr für Turbomotoren auf den Kopf stellt, verantwortlich.

Mit DFI erfolgt die Gemischbildung vollständig im Brennraum. Der Kraftstoff wird direkt und millisekundengenau dosiert eingespritzt. Die Folge: bestmögliche Gemischbildung und Verbrennung und damit mehr Leistung, mehr Drehmoment und mehr Effizienz. Mit einem modellabhängig gegenüber der vorigen 911 Turbo Generation um bis zu 16% gesenkten Verbrauch und bis zu 18% weniger CO₂-Emissionen.

Das für die 911 Turbo S Modelle serienmäßige und für die 911 Turbo Modelle optionale Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK, S. 42) basiert auf einer Entwicklung von Porsche und sorgte in den 80er Jahren in Porsche Rennfahrzeugen für Furore auf den Rennstrecken der Welt.

Das PDK mit Handschalt- und Automatikmodus verfügt über 2 in einem Gehäuse integrierte Teilgetriebe mit insgesamt 7 Vorwärtsgängen und 2 Kupplungen.



911 Turbo

Gangwechsel geschehen innerhalb von Millisekunden. Ohne Zugkraftunterbrechung. Im Vergleich zum herkömmlichen Schaltgetriebe erzielt das PDK deutlich bessere Beschleunigungswerte bei reduziertem Verbrauch. Im Vergleich zur Wandlerautomatik des Vorgängermodells deutlich mehr Fahrspaß durch ein verbessertes Ansprechverhalten und

damit höhere Agilität – bei gleichem Komfort und deutlich reduziertem Verbrauch. Auf Wunsch in Verbindung mit dem PDK erhältlich bzw. Serie bei den neuen 911 Turbo S Modellen: das 3-Speichen-Sportlenkrad mit Schalt paddles.

Für hervorragende Traktion und Fahrdynamik sorgt der aktive

Allradantrieb Porsche Traction Management (PTM, S. 48). Eine dynamische Steigerung erfährt er durch das Porsche Torque Vectoring (PTV, S. 50). Serienmäßig in den 911 Turbo S Modellen und optional in den 911 Turbo Modellen sorgt es zusätzlich für eine variable Antriebsmomentverteilung an den Hinterrädern.

Serienmäßig bei allen Modellen sind das Porsche Stability Management (PSM, S. 56) sowie das Porsche Active Suspension Management (PASM, S. 53). Serie in den 911 Turbo S Modellen: die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, S. 68).

Serie bei den 911 Turbo S, optional bei den 911 Turbo Modellen: das Sport Chrono Paket Turbo inklusive dynamische Motorlager (S. 58). Es verfügt über eine ganze Reihe von performancesteigernden Funktionen. So stellt es bei den 911 Turbo Modellen mittels „Overboost“ durch eine Erhöhung des Ladedrucks beim Beschleunigen im unteren und mittleren Drehzahlbereich kurzzeitig bis zu 50 Nm Drehmoment mehr bereit. Durch das grundsätzlich erhöhte maximale Ladedruckniveau verfügen die 911 Turbo S Modelle über ein zeitlich unbegrenztes maximales Drehmoment von 700 Nm.

In Verbindung mit PDK aktiviert die SPORT PLUS Taste „Launch Control“ für bestmögliche Beschleunigung aus dem Stand oder „Schaltstrategie Rennstrecke“ für rennsportorientiertes Schaltverhalten. Die dynamischen Motorlager steigern den Fahrkomfort sowie insbesondere die Fahrdynamik deutlich und stabilisieren das Fahrverhalten zusätzlich. Das System reduziert die Schwingungen und Bewegungen träger Massen des Antriebsaggregates durch eine automatische Veränderung der Steifigkeit und Dämpfung der Motorlager.

911 Turbo typisch: Auch Komfort und Sound kommen nicht zu kurz. So sind das Porsche Communication Management (PCM, S. 86) inklusive Navigationsmodul und 6,5-Zoll-Touchscreen sowie das BOSE® Surround Sound-System Serie. Bei den 911 Turbo S Modellen komplettieren z. B. der integrierte Sechsfach-CD-/DVD-Wechsler, adaptive Sportsitze und der Tempostat die Serienausstattung.

Klingt, als müsste man auf nichts verzichten. Außer auf Gewicht. Türen und Kofferraumhaube sind aus Aluminium. Das Triebwerk ist durch den Einsatz von Leichtmetall und der integrierten Trockensumpfschmierung besonders leicht. Geschmiedete 19-Zoll

911 Turbo II Räder bei den 911 Turbo Modellen und – ebenfalls geschmiedete – 19-Zoll RS Spyder Räder mit Zentralverschluss bei den 911 Turbo S Modellen halten die ungefederten Massen gering. Das alles resultiert in einem Leistungsgewicht von 3,1 kg/PS

für das Coupé und 3,3 kg/PS für das Cabriolet (911 Turbo S Modelle: 3,0 kg/PS bzw. 3,1 kg/PS).

Die Technik der 911 Turbo und 911 Turbo S Modelle schafft einen Spagat. Sie liefert hohe

Leistung bei vergleichsweise geringen Verbrauchswerten und CO₂-Emissionen. Und sie zeigt, dass Effizienz und Leistung bei Porsche untrennbare Größen sind.



911 Turbo Cabriolet

Gerade in stürmischen Zeiten
ist ein Ort der Ruhe unersetzbar.

Das Design.

Bewährtes bewahren, ohne das Neue zu verkennen. Auch das ein Beispiel für die Effizienz des Prinzips 911 Turbo.

Die Optik: dynamisch, ohne aufgeregt zu sein. Sportlich, ohne laut zu sein. Kurz: keine Spiele-reien. Keine Effekthascherei. Kein Zweifel.

Die seitlichen Lufteinlassgitter im Bugteil verfügen über titanfarbene lackierte Lamellen. Rechts beziehungsweise links davon ist das Tagfahrlicht tief positioniert und wie die Blinker in LED-Technik

ausgeführt. Für hohe Leuchtkraft. Und ein charakteristisches Aussehen. Für mehr Sicherheit sorgt das optionale dynamische Kurvenlicht (Serie bei den 911 Turbo S Modellen).

Wandert der Blick über die Seitenlinie, erkennt man bei den 911 Turbo Modellen das geradlinige, schnörkellose Doppelspeichen-Design der 911 Turbo II

Räder. Teile der Speichen sowie des Felgenhorns sind glanzgedreht. Die Räder sind geschmiedet. Die aufwendige Technik erlaubt ein geringes Gewicht bei sehr hoher Steifigkeit.

Bei den 911 Turbo S Modellen geben geschmiedete Aluminiumräder im RS Spyder Design mit Zentralverschlüssen den Blick auf die gelben Bremssättel der serienmäßigen Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, S. 68) frei.

Das Heck zeigt sich mit weit in die Kotflügel gezogenen und spitz zulaufenden LED-Heckleuchten. Die LED-Bremslichter sprechen äußerst schnell an und erhöhen somit die aktive Sicherheit. Heißt: Der folgende Verkehr wird schneller gewarnt.

Die beiden Endrohre sitzen satt in den Aussparungen des Heckteils und stellen die Kraft des Motors optisch dar.

Das typische 911 Turbo Merkmal am Heck ist der Spaltflügel, der bei 120 km/h aus- und bei ca. 60 km/h wieder einfährt.



Interieur 911 Turbo in Naturleder carrerarot



Spaltflügel eingefahren



Spaltflügel ausgefahren

Der Luftwiderstandsbeiwert beträgt lediglich 0,31 (Cabriolet-Modelle: 0,32).

Typisch auch das Interieur: sportlich, klar, ergonomisch. Die Innenraumgeometrie ist durchdacht, das Raumgefühl gut. Den 911 Turbo Modellen mit serienmäßigem Schaltgetriebe vorbehalten: ein spezieller Schalthebel.

Den 911 Turbo S Modellen vorbehalten: eine zweifarbige Leder-ausstattung mit entsprechenden Kontrastnähten an Sitzen, Türverkleidungen und Schalttafel.

Mehr zu den vielfältigen möglichen Kombinationen aus Technik, Farben und Materialien erfahren Sie ab S. 90.

Man muss nicht zuerst das Zeitliche segnen, um zur Legende zu werden.

Die Modelle.

Geschlossen. Offen. „S“ oder nicht „S“. Die Idee 911 Turbo kann vielfältig interpretiert werden. Eines jedoch bleibt gleich: Sich zu entscheiden heißt hier niemals, Kompromisse bei der Effizienz einzugehen.

Der 911 Turbo.

Auch wenn Zahlen seine Leistung faktisch auf den Punkt bringen, ist es vor allem ein Wert, der einen 911 Turbo ausmacht: Beständigkeit. Sicher, über 7 Generationen ist viel passiert. Am Grundgedanken jedoch hat sich nichts geändert.

Charakteristisch für den 911 Turbo ist dieser mühelose, gelassene Umgang mit Leistung. Kraft ist jederzeit vorhanden. Das 3,8-Liter-6-Zylinder-Boxertriebwerk mit DFI leistet 368 kW (500 PS) zwischen 6.000 1/min und 6.500 1/min und mobilisiert ein Drehmoment von 650 Nm zwischen 1.950 1/min und

5.000 1/min. Trotz des Leistungsgewinns im Vergleich zum Vorgängermodell konnten die Verbrauchs- und CO₂-Emissionswerte deutlich verringert werden: modellabhängig um bis zu 16 % bzw. bis zu 18 %.

Weitere faszinierende Werte: Mit dem serienmäßigen 6-Gang-Schaltgetriebe vergehen beim klassischen Sprint von 0 auf 100 km/h nur 3,7 Sekunden. Mit den Optionen PDK und Sport Chrono Paket Turbo inklusive dynamische Motorlager wird dieser Wert nochmals unterboten: 3,4 Sekunden. 200 km/h werden in 11,9 bzw. 11,3 Sekunden erreicht. Die Höchstgeschwindigkeit: 312 km/h.

Zahlen, die den 911 Turbo unzweifelhaft zum Supersportler stempeln. Das Faszinierende daran ist jedoch die Leichtigkeit, mit welcher der Fahrer sie erreichen kann. Gründe hierfür sind unter anderem der serienmäßige aktive Allradantrieb Porsche Traction Management (PTM), das Porsche Stability Management (PSM), das Porsche Active Suspension Management (PASM)



911 Turbo

und das optionale Porsche Torque Vectoring (PTV). Ebenso faszinierend ist, dass diese Technologien nicht nur der Rekordjagd dienen können, sondern auch die Alltagstauglichkeit maßgeblich verbessern.

Gleiches gilt für den komfortablen Innenraum. Eine Lederausstattung und die vielfältig elektrisch verstellbaren Komfortsitze mit Fahrermemory sind Serie. Das Porsche Communication Management (PCM) inklusive GPS-Navigationssystem ist intuitiv

zu bedienen, für den passenden Sound sorgt serienmäßig das BOSE® Surround Sound-System. Sitzbelüftung, Lenkradheizung und viele weitere Individualausstattungen sind auf Wunsch erhältlich.

Der 911 Turbo. Ob man ihn als kompromisslose Verkörperung des Leistungsprinzips wahrnimmt oder als Technologieträger, der mit Leichtigkeit Effizienz mit Komfort und Sport verbindet, liegt vor allem an einem: dem eigenen Standpunkt.



911 Turbo mit optionalen 19-Zoll RS Spyder Rädern

Der neue 911 Turbo S.

Vielleicht ist der neue 911 Turbo S der Inbegriff einer Porsche Tugend der ersten Stunde: Zufriedenheit ist keine Option. Stillstand undenkbar. Es geht weiter. Und es geht noch mehr. Niemals verkrampft. Immer selbstverständlich. Immer mit dem Blick nach vorn. Deshalb haben wir dem 911 Turbo S noch mehr mitgegeben.

Durch eine geänderte Ventilsteuerung und eine Anpassung des Motormanagements mit einer Erhöhung des maximalen Ladedrucks um 0,2 auf 1,2 bar leistet das 3,8-Liter-Boxertriebwerk 390 kW (530 PS) zwischen 6.250 1/min und 6.750 1/min. Das maximale Drehmoment beträgt eindrucksvolle 700 Nm zwischen 2.100 1/min und 4.250 1/min. Heißt: 30 PS und 50 Nm mehr als im 911 Turbo. Dank effizienten Technologien wie DFI, variable Turbinengeometrie

(VTG), VarioCam Plus und der Expansionsauganlage bewegen sich Verbrauch und CO₂-Emissionen bei vergleichbaren Leistungsanforderungen auf identisch niedrigem Niveau. Optisch unterscheidet sich der Motor durch eine Luftfilter-Oberschale aus Sichtcarbon mit „turbo S“ Schriftzug.

Die 911 Turbo S Modelle stehen für Leistung pur – das äußert sich auch unmissverständlich in den Fahrleistungen. Durch die serien-

mäßige Kombination aus PDK und Sport Chrono Paket Turbo inklusive dynamische Motorlager durchbricht der 911 Turbo S die 100-km/h-Marke aus dem Stand nach lediglich 3,3 Sekunden – der beste Wert, den je ein Porsche Serienfahrzeug erreicht hat. Von 0 auf 200 km/h: 10,8 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit: 315 km/h. Auch die Fahrdynamik konnte gesteigert werden, unter anderem durch das serienmäßige Porsche Torque Vectoring (PTV) inklusive mechanischer Hinterachsquersperre.

Mehr Leistung serienmäßig heißt bei Porsche natürlich auch mehr Sicherheit serienmäßig: zum Beispiel mit der im Motorsport erprobten Keramikbremsanlage Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) und dem dynamischen Kurvenlicht.

Die leichten, geschmiedeten RS Spyder Räder mit aus dem Motorsport abgeleiteten Zentralverschlüssen sind ebenfalls Serie.

Im Interieur gefällt das 3-Speichen-Sportlenkrad mit Schalt paddles optisch und haptisch.



Interieur 911 Turbo S in zweifarbiger Lederausstattung schwarz/titanblau

Die Schaltlogik ist direkt aus dem Motorsport abgeleitet: ein Zug rechts zum Hoch-, ein Zug links zum Runterschalten. Weitere Serienumfänge sind die adaptiven Sportsitze, der ins PCM integrierte Sechsfach-CD-/DVD-Wechsler, der Tempostat, die den 911 Turbo S Modellen vorbehaltene zweifarbige Lederausstattung in schwarz/crema oder schwarz/titanblau sowie die Windschutzscheibe mit Graukeil.

Optische Hinweise auf die enorme Leistung sind die „turbo S“ Schriftzüge auf Türeinstiegsblenden, Drehzahlmesser, Heckdeckel und der Plakette auf dem Luftfilteroberteil.

Der neue 911 Turbo S. Die bislang kraftvollste Interpretation des Prinzips 911 Turbo. Aufgeladen von der Begeisterung, das Erreichte übertreffen zu wollen. Immer wieder.



911 Turbo S



911 Turbo S Cabriolet

Das 911 Turbo Cabriolet und das neue 911 Turbo S Cabriolet.

Wenn das Leben eine Reise ist – wäre es dann nicht tragisch, sie nicht auszukosten? Vielleicht ist es dieser – zugegeben etwas philosophische – Satz, der die Notwendigkeit eines offenen 911 Turbo am besten beschreibt.

Es geht um das intensive Erlebnis des offenen Fahrens. Ergänzt um

die beeindruckende Kraftentfaltung der 3,8-Liter-Boxermotoren. Deren Leistungswerte sind identisch mit denen der Coupé-Versionen. Ob mit 500 oder 530 PS – das entscheidet Ihr persönlicher Wunsch nach Leistung. Der c_w -Wert im geschlossenen Zustand beträgt 0,32 für beide Modelle.

Mit Schaltgetriebe braucht das 911 Turbo Cabriolet von 0 auf

100 km/h nur 3,8 Sekunden. Mit PDK und Sport Chrono Paket Turbo inklusive dynamische Motorlager (Serie 911 Turbo S Cabriolet) sind es nur 3,5 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit: 312 km/h. Die Werte für die S-Version mit serienmäßigem PDK: von 0 auf 100 km/h in 3,4 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 315 km/h.

Die Serienausstattungen des 911 Turbo Cabriolet und des 911 Turbo S Cabriolet entsprechen – bis auf die Cabriolet-typischen Umfänge – denen der jeweiligen Coupé-Versionen.

Um Verwindungen weitgehend zu vermeiden, ist die Konstruktion der Karosserie sehr torsions- und biegesteif. Das präzise, direkte Fahrgefühl der Coupé-Versionen bleibt somit erhalten. Trotz des etwas höheren Gewichts sind die

Verbrauchswerte mit denen der Coupés vergleichbar.

Die dynamischen Motorlager des Sport Chrono Pakets Turbo (Serie 911 Turbo S Cabriolet, optional bei 911 Turbo Cabriolet) reduzieren Schwingungen und Vibrationen und steigern den Fahrkomfort nochmals.

Auch in puncto Sicherheit erfüllen die Cabriolet-Modelle hohe Anforderungen. Wie die Coupé-Modelle

verfügen sie über Fullsize-Airbags für Fahrer und Beifahrer sowie den Seitenaufprallschutz Porsche Side Impact Protection System (POSIP, S. 72). Ergänzung findet das Sicherheitspaket durch den effektiven Überrollschutz (S. 72) sowie die Verstärkungen in den A-Säulen.



Interieur 911 Turbo S Cabriolet in 2-farbiger Lederausstattung schwarz/crema

Verdeck.

Das vollautomatische Stoffverdeck ist leicht und stabil. Es spart Gewicht an der richtigen Stelle und hält den Schwerpunkt tief. Es benötigt im geöffneten Zustand deutlich weniger Platz als feste Klappdächer. Die Glas-Heckscheibe ist kratzfest und beheizbar – für eine gute Sicht nach hinten. Eine Wasserleitkante am

Verdeck reduziert das Abtropfen von Regenwasser in den Einstiegsbereich beim Öffnen der Türen.

Die Betätigung erfolgt elektrisch. Per Tastendruck in der Mittelkonsole oder am Fahrzeugschlüssel.

Die Faltung des Verdecks ist z-förmig, die Innenseite dadurch jederzeit gut geschützt. Es öffnet und schließt sich jeweils

in ca. 20 Sekunden – bis zu einer gefahrenen Geschwindigkeit von ca. 50 km/h.

Der Innenhimmel des Verdecks ist aus wärme- und schalldämmendem Textilgewebe. Der Geräuschpegel somit erstaunlich leise. Selbst bei hohen Geschwindigkeiten. Damit Sie fast nichts hören – bis auf den typischen Porsche Sound.



Windschott

Windschott.

Das serienmäßige Windschott wurde im Windkanal entwickelt – für zugarmes Fahren und minimale Windgeräusche. Zusammengeklappt lässt es sich platzsparend im Kofferraum verstauen.

Hardtop.

Ein Hardtop erhalten Sie auf Wunsch. Es ist aus Aluminium gefertigt und lässt sich leicht montieren. Die Innenseite ist mit schalldämmendem Textilgewebe bezogen und auf das Interieur des Fahrzeugs abgestimmt.





Performance



1. Kühlermodul links
2. Kühlermodul rechts
3. Kühlmittelleitung
4. Kühlmittelausgleichsbehälter
5. Luftfilter
6. Ladeluftkühler
7. Druckrohr

8. Expansionssauganlage
9. Abgasanlage
10. Tank
11. 7-Gang Porsche Doppelkupplungsgetriebe
12. Tandem-Bremskraftverstärker
13. Federbein mit PASM Dämpfer
14. Lenksäule

**Druck erzeugt Gelassenheit.
Wieder so ein Beispiel, warum es bei Porsche ein wenig anders läuft.**

Der Motor.



Motor mit Ladeluftkühler

Die 911 Turbo Modelle verfügen über 368 kW (500 PS) zwischen 6.000 1/min und 6.500 1/min und 650 Nm Drehmoment zwischen 1.950 1/min und 5.000 1/min (kurzzeitig 700 Nm mit „Overboost“ des optionalen Sport Chrono Pakets Turbo inklusive dynamische Motorlager).

In den 911 Turbo S Modellen sorgt eine geänderte Ventilsteuerung mit Anpassung des Motor-managements inklusive Erhöhung des maximalen Ladedrucks um ca. 0,2 bar für 390 kW (530 PS) zwischen 6.250 1/min und 6.750 1/min sowie zeitlich unbegrenzt 700 Nm Drehmoment zwischen 2.100 1/min und 4.250 1/min. Und für noch gewaltigeren Vortrieb.

Das bei beiden Varianten früh anliegende und gleichmäßig hohe Drehmoment ermöglicht eine sehr entspannte Fahrweise – auch im Hinblick auf den Verbrauch.

Verbrauch. Ein Thema, das in diesen Zeiten mindestens genauso wichtig ist wie Leistungswerte. Auch – und gerade – für Sportwagen auf diesem Niveau. Trotz des Kraftzuwachses verbraucht der 911 Turbo mit serienmäßigem 6-Gang-Schaltgetriebe im Vergleich zum Vorgängermodell 9% weniger Kraftstoff. Die CO₂-Emissionen konnten um bis zu 11% gemindert werden. Die

Normwerte der 911 Turbo S Modelle bewegen sich auf identisch niedrigem Niveau wie die der 911 Turbo Modelle – trotz 30 PS mehr Leistung. Die Abgasnorm EU 5 wird von beiden Motorvarianten erfüllt.

Hierfür sind aufwendige Technologien und Verfahren notwendig. Beispiele sind: die Benzindirekteinspritzung (DFI), VarioCam Plus,

die variable Turbinengeometrie (VTG) und die Expansionsauganlage.

Fazit: Die Motoren der 911 Turbo und 911 Turbo S Modelle zeigen Leistung, auch wenn es nicht nur um Leistung im herkömmlichen Sinne geht. Diesem Gedanken sind die nächsten Seiten des Kapitels Performance gewidmet.

Der Leistungsgedanke stammt von 1974: Heckmotor mit Turboaufladung. Die Effizienz stammt von heute: DFI, VarioCam Plus, variable Turbinengeometrie.

Über die Position des 6-Zylinder-Boxermotors muss man sich keine Gedanken machen. Über die Verwendung von 2 Abgasturbo ladern mit variabler Turbinengeometrie (VTG) ebenfalls nicht. Gesetzte Größen eines Erfolgsprinzips. Trotzdem kein Grund für Porsche Ingenieure, sich auszuruhen.

Das Ergebnis: Den 6-Zylinder-Boxermotor mit 3.800 cm³ gibt es jetzt in 2 Leistungsstufen.





Benzindirekteinspritzung (DFI).

DFI spritzt den Kraftstoff bei den 911 Turbo Modellen mit bis zu 140 bar Druck direkt und millisekundengenau über elektromagne-

tisch betätigte Einspritzventile in den Brennraum ein. Für eine homogene Verteilung des Luft-Kraftstoff-Gemischs. Und damit eine effektive Verbrennung.

Bei der direkten Einspritzung regelt die Motorsteuerung EMS SDI 3.1 die Einspritzzeitpunkte individuell für jeden Zylinder sowie die Einspritzmenge für jede Zylinderbank. Das optimiert

den Verbrennungsverlauf und den Kraftstoffverbrauch.

Für schnelleres Anspringen der Katalysatoren nach dem Kaltstart und höheres Drehmoment erfolgt

im oberen Lastbereich bis 3.200 1/min eine Doppelein-spritzung, bis 2.700 1/min sogar eine Dreifacheinspritzung. Die notwendige Kraftstoffmenge wird auf 2 bzw. 3 aufeinander-folgende Einspritzvorgänge pro Zyklus verteilt.

DFI verbessert die innere Kühlung des Brennraums durch die Gemischbildung direkt im Zylinder. Die so mögliche höhere Verdichtung (9,8:1) bringt mehr Leistung bei einem noch besseren Wirkungsgrad der Motoren.

Integrierte Trockensumpfschmierung.

Die integrierte Trockensumpfschmierung dient der sicheren Ölversorgung auch bei sportlicher Fahrweise und übernimmt zusätzliche Kühlfunktionen.

Das Ölreservoir befindet sich im Motor. Auf einen externen Öltank kann damit verzichtet werden.

Insgesamt 7 Ölpumpen stellen die Ölversorgung sicher. 6 davon befördern das Öl aus den Zylindern und den Abgasturboladern direkt in die Ölwanne. Dort versorgt eine 7. Ölpumpe die Schmierstellen im Motor direkt.

Um die Antriebsverluste zu reduzieren und die Effizienz zu steigern, kommt dabei eine elektronisch bedarfsgeregelte Ölpumpe zum Einsatz. Das bedeutet: Bei hohem Bedarf wird die Ölpumpe mit hoher, bei niedrigem Bedarf mit geringer Leistung betrieben. Der Vorteil: eine bedarfsgerechte, optimierte Ölversorgung. Für niedrigen Kraftstoffverbrauch und geringe Abgasemissionen.



Motor mit Luftfiltergehäuse aus Sichtcarbon der neuen 911 Turbo S Modelle

Leichtbauweise.

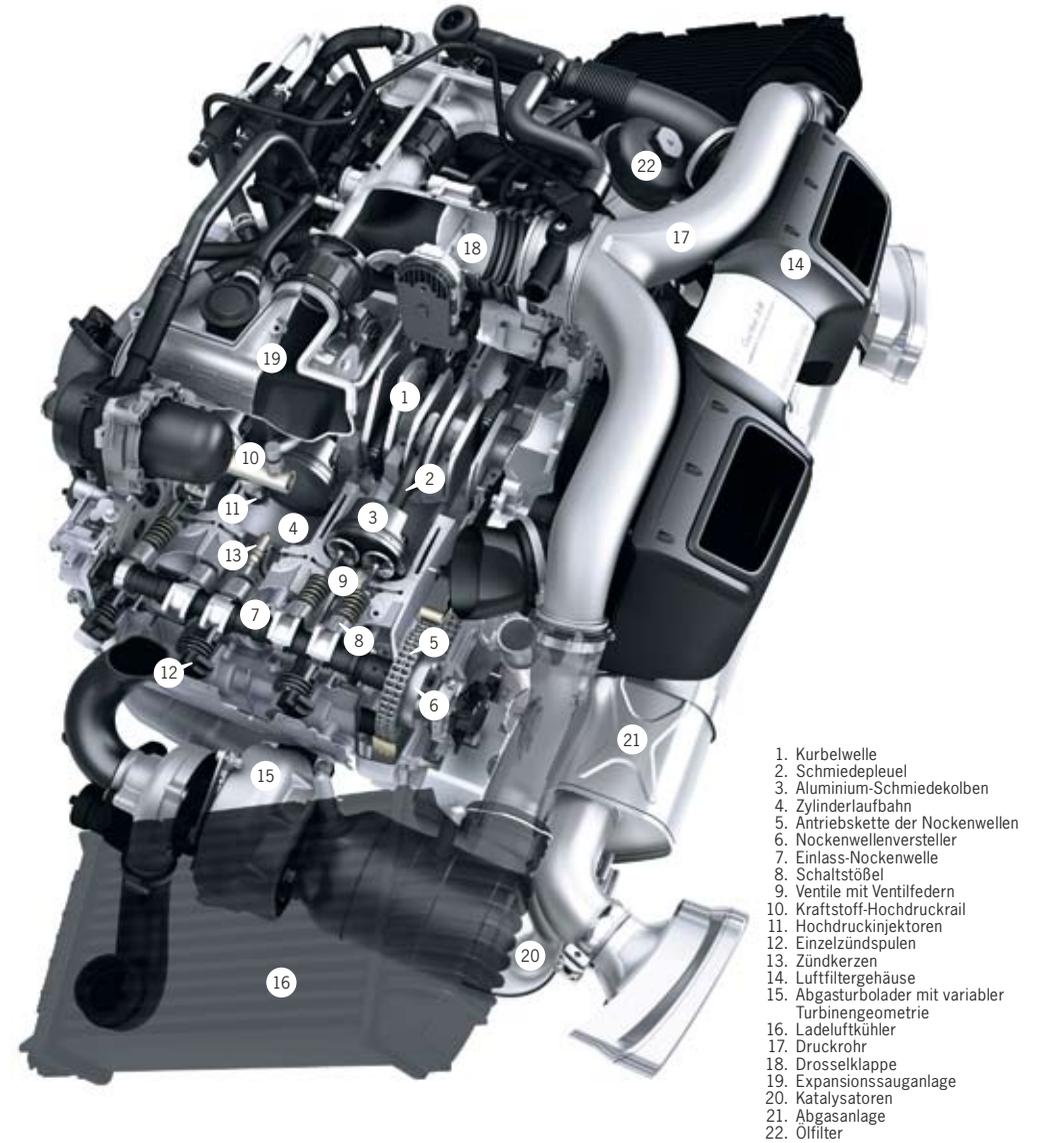
Die Vorteile eines Leichtmetall-motors: geringeres Gewicht, weniger Verbrauch. Die intelligente Motorenkonstruktion spart zusätzlich Gewicht.

Das Kurbelgehäuse aus Leichtmetall ist vertikal geteilt, die Zylinder sind im Kurbelgehäuse

integriert. Zur Verwendung kommen geschmiedete Pleuel. Um die Festigkeit zu erhöhen, verfügt der Motor über geschmiedete, durch Spritzdüsen gezielt gekühlte Aluminium-Kolben. Diese laufen in Zylindern aus einer Aluminium-Silizium-Legierung.

Darüber hinaus führt die komplette Integration der Nocken-

wellenlagerung in die Zylinderköpfe zu einer weiteren Gewichtersparnis. Die konsequent niedrige mechanische Reibung des Motors sowie die effiziente Gestaltung des Ölersorgungssystems tragen zu weiteren Verbrauchsreduzierungen bei.



Variable Turbinengeometrie (VTG).

Die 911 Turbo und die 911 Turbo S Modelle stehen für den unkomplizierten, fast selbstverständlichen Umgang mit Leistung. Dazu trägt VTG in hohem Maße bei.

Die variable Turbinengeometrie der beiden wassergekühlten, parallel geschalteten Abgasturbo-lader hebt den Zielkonflikt normaler Turbolader weitgehend auf: Das einströmende Abgas wird über elektronisch gesteuerte, bewegliche Leitschaufeln so auf das Turbinenrad gelenkt, dass sowohl die Verhältnisse eines

„kleinen“ als auch eines „großen“ Turboladers erzielt werden können. Dadurch lassen sich für den jeweiligen Betriebszustand optimale Strömungsverhältnisse erzielen. Die Stellung der Leitschaufeln wird von der Motor-elektronik gesteuert.

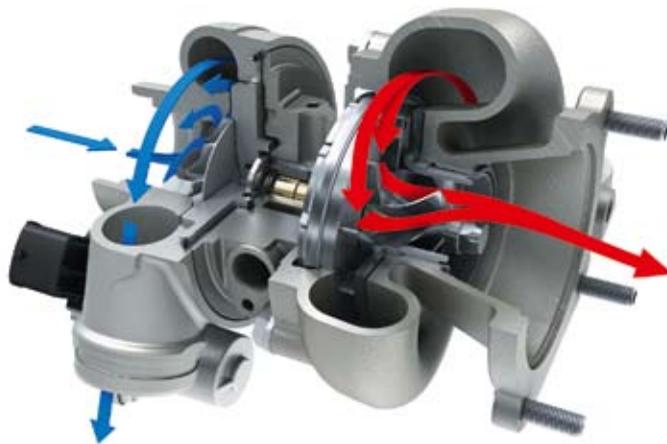
Durch dieses Prinzip lässt sich bereits bei niedrigen Motordreh-zahlen eine hohe Turbinendrehzahl und damit ein hoher Ladedruck erzeugen – für einen besseren Füllungsgrad des Motors, deutlich gesteigerte Leistung und mehr Drehmoment. Die Drehmoment-kurve erreicht also deutlich früher ein höheres Niveau – und hält



Leitschaufeln geschlossen



Leitschaufeln geöffnet



Variable Turbinengeometrie (VTG)

dieses auch. In Zahlen: Beide Motorvarianten erreichen bereits ab 1.950 1/min ein Drehmoment von 650 Nm. Bei den 911 Turbo Modellen liegt dieses bis 5.000 1/min an. Bei den 911 Turbo S Modellen steht das höhere maximale Drehmoment von 700 Nm zwischen 2.100 1/min und 4.250 1/min zur Verfügung.

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 bei den 911 Turbo Modellen die SPORT Taste des

hier optionalen Sport Chrono Pakets Turbo, erhöht sich beim Beschleunigen mit Vollgas der maximale Ladedruck im unteren und mittleren Drehzahlbereich zeitlich begrenzt um ca. 0,2 bar. Die Folge: Das Drehmoment erhöht sich – ebenfalls zeitlich begrenzt – um 50 Nm auf maximal 700 Nm. Die 911 Turbo S Modelle hingegen besitzen grundsätzlich ein erhöhtes Ladedruck-

niveau und damit ein zeitlich unbegrenzt maximales Drehmoment von 700 Nm.

Beeindruckende Werte. Ebenso beeindruckend: die trotz der hohen Leistung erreichten Verbrauchswerte. Denn Kraft allein reicht einfach nicht.

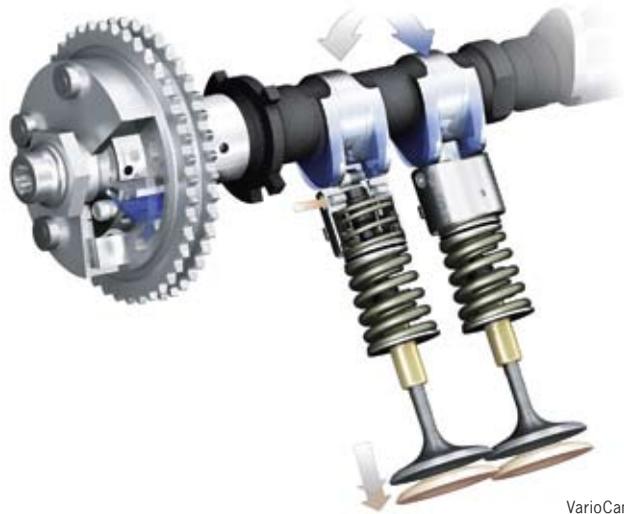
VarioCam Plus.

VarioCam Plus verstellt die Einlassnockenwellen und schaltet den Ventilhub der Einlassventile. Für beste Laufqualität, günstigen Kraftstoffverbrauch und geringe Schadstoffemissionen. Und für hohe Leistungs- und Drehmomentwerte.

Die Variation der Einlasssteuerzeiten erfolgt elektrohydraulisch und stufenlos über einen nach

dem Flügelzellenprinzip arbeitenden Nockenwellenversteller.

Für optimale Gasannahme während der Warmlaufphase wählt VarioCam Plus große Ventilhuber mit späten Steuerzeiten. Im mittleren Drehzahl- und niedrigen Lastbereich reduzieren kleine Ventilhuber mit frühen Steuerzeiten Kraftstoffverbrauch und Abgasemissionen. Große Ventilhuber erzeugen hohe Drehmomentwerte und maximale Leistung.



VarioCam Plus

Motormanagement.

Die Motorsteuerung EMS SDI 3.1 sorgt dafür, dass der Motor unter allen Betriebsbedingungen optimal arbeitet.

Sie steuert alle dem Motor direkt zugeordneten Funktionen und Baugruppen. Das Ergebnis: ein Optimum an Verbrauch, Emissionen, Leistung und Drehmoment – bei jeder Fahrweise.

Eine weitere wichtige Funktion: 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, um die Zylinder und Kolben bei hohen Drehzahlen und Lasten zu schonen. 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. Das vermeidet erhöhten Schadstoffausstoß und unnötigen Kraftstoffverbrauch.

Zündung.

Die Zündanlage ist mit einer ruhenden Hochspannungsverteilung versehen. Einzelzündspulen direkt an den Zündkerzen sorgen für eine sehr hohe Zündsicherheit.

Expansionsauganlage.

Mehr Leistung trotz weniger Verbrauch. Was absurd klingt, ist manchmal ganz einfach. Man muss sich nur trauen, bisher in Stein gemeißelte Prinzipien in Frage zu stellen.

Die 911 Turbo und 911 Turbo S Modelle besitzen eine innovative Expansionsauganlage, die erstmals beim letzten 911 GT2 eingesetzt wurde. Ihr einzigartiges Funktionsprinzip stellt die bekannten Verfahren auf den Kopf: Die Expansionsauganlage ist nicht einfach eine Weiterentwicklung der Resonanzauganlage für Turbomotoren. Sie beschreitet einen völlig eigenen Weg, der allem Gelernten zuwiderzulaufen scheint.

Grundsätzlich finden in allen Sauganlagen neben Luftströmungen auch Luftschwingungen statt. Diese bestehen sowohl aus einer Kompressionsphase, in der sich die Luft zusammenpresst, als auch einer Expansionsphase, in der sich die Luft ausdehnt.

Bei der klassischen Resonanzauganlage gilt das Prinzip: mehr Luft, mehr Leistung. Deshalb wird der Kompressionseffekt der Luftschwingungen im Saugsystem genutzt, um möglichst viel Kraftstoff-Luft-Gemisch in den Zylinder zu pressen. Der Nachteil: Beim Komprimieren erwärmt sich die Luft. Das Gemisch kann so nicht leistungsoptimal gezündet werden.

Die Expansionsauganlage kehrt das Prinzip komplett um – gegen jede Erfahrung der letzten Jahrzehnte. Wie das? Durch ihre Geometrie im Vergleich zur herkömmlichen Sauganlage: Das Verteilerrohr ist länger und hat einen kleineren Durchmesser, die Saugrohre sind kürzer. Das setzt die Luftschwingungen völlig anders als bisher ein: Anstelle der Kompressionsphase wird jetzt vor dem Brennraum die Expansionsphase genutzt – weil die Luft sich beim Ausdehnen abkühlt. Folge: Das Gemisch im Brennraum ist kühler – und lässt sich so leistungsoptimaler zünden.

Der vermeintliche Widerspruch in diesem System löst sich leicht auf: Durch die Expansion gelangt weniger Luft in die Zylinder. Aber eine leichte Erhöhung des Ladedrucks gleicht diesen Effekt aus. Der Erwärmung der Luft durch den höheren Ladedruck wiederum lässt sich durch die optimierten Ladeluftkühler entgegenwirken.

Statt mehr Luft sorgt also kühlere Luft für mehr Leistung. Das Ergebnis: ein deutlich verbesserter Wirkungsgrad des Motors für eine höhere Motorleistung. Und günstigerer Verbrauch bei hohen Lasten und Drehzahlen.

Wie gesagt: Manchmal muss man nur etwas in Frage stellen, was alle bisher für richtig hielten.



Motor und Abgasanlage 911 Turbo

Abgasanlage.

Die Abgasanlage besteht aus Edelstahl. Die Katalysatoren sind sehr temperaturbeständig und heizen sich schnell auf – für eine effektive Schadstoffumwandlung.

Dank fortschrittlicher Abgas-technologie werden strenge Abgasnormen – z.B. EU 5 in den EU-Märkten, LEV II/LEV in den USA – erfüllt.

Wartungsaufwand.

Die 911 Turbo und 911 Turbo S Modelle sind auf hohe Langlebigkeit ausgelegt. Ein sich selbst nachstellender Riemen treibt Lichtmaschine, Lenkungsservopumpe und Klimaanlage an. Der hydraulische Ventilspielausgleich erspart das Einstellen des Ventilspiels. Die Nockenwellen werden von Steuerketten angetrieben, die keine Wartung benötigen. Die

Zündanlage ist mit Ausnahme der Zündkerzen wartungsfrei. Die Garantieleistung: 2 Jahre, ohne Kilometerbegrenzung.

Die langen Wartungsintervalle (s. separate Preisliste) halten Kosten und Zeitaufwand gering. Und sie sorgen für einen ressourcenschonenden Umgang mit Betriebsstoffen und Verschleißteilen.

Ruhe. Sturm.
Reihenfolge frei wählbar.

Die Kraftübertragung.

Prinzipiell ist es ganz einfach: Die Kraftübertragung sorgt dafür, dass die hohe Motorleistung nicht in Schall und Rauch aufgeht. Es sei denn, es ist ausdrücklich gewünscht.

Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK).

Abgeleitet aus dem Motorsport schafft das für die 911 Turbo S Modelle serienmäßige und für die 911 Turbo Modelle optionale PDK vor allem eines: den Spagat zwischen kompromisslos dyna-

misch und exzellent komfortabel. Reine Einstellungssache also. Vor allem des Fahrers.

Das PDK mit Handschalt- und Automatikmodus ermöglicht extrem schnelle Schaltvorgänge ohne Zugkraftunterbrechung. Für wesentlich verbesserte

Beschleunigungswerte und deutlich niedrigeren Verbrauch – ohne auf die Vorteile einer Automatik verzichten zu müssen.

Das Fahrgefühl ist noch sportlicher, noch dynamischer, die Agilität gesteigert. Je nach Fahrweise erfolgt der Gangwechsel von besonders komfortabel bis besonders sportlich.

Mit dem ergonomisch gestalteten Wählhebel des PDK kann – wie auch bei den 911 Turbo Modellen am 3-Speichen-Sportlenkrad mit Schiebetasten – manuell geschaltet werden: Druck nach vorne zum Hochschalten, Zug nach hinten zum Runterschalten. Serie bei den 911 Turbo S Modellen und optional bei den 911 Turbo Modellen: das 3-Speichen-Sportlenkrad mit Schalt paddles, mit dem das PDK ebenfalls manuell bedient werden kann. Die Schaltlogik kommt aus dem Motorsport: Zug rechts zum Hoch-, Zug links zum Runterschalten.

Das PDK wurde speziell auf die Charakteristik der 911 Turbo bzw. der neuen 911 Turbo S Modelle abgestimmt. Insgesamt

verfügt es über 7 Gänge. 1 bis 6 sind sportlich übersetzt – die Höchstgeschwindigkeit wird im 6. Gang erreicht. Der 7. Gang ist lang übersetzt – und reduziert die Verbrauchswerte nochmals.

Das PDK besteht quasi aus 2 in einem Gehäuse integrierten Teilgetrieben. 2 Getriebe erfordern 2 Kupplungen – hier als im Ölbad laufende Nasskupplungen ausgelegt.



Kraftfluss im 1. Gang



Kraftfluss im 2. Gang



Wählhebel des Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK)

Diese Doppelkupplung verbindet die beiden Teilgetriebe über 2 separate Antriebswellen (Antriebswelle 1 läuft in der hohlgebohrten Antriebswelle 2) abwechselnd kraftschlüssig mit dem Motor.

Der Kraftfluss des Motors läuft so immer nur über ein Teilgetriebe und eine Kupplung, während der nächste Gang im 2. Teilgetriebe bereits eingelegt ist. Beim Gangwechsel wird somit nicht mehr geschaltet, sondern nur noch die eine Kupplung geöffnet und die andere gleichzeitig geschlossen. So geschehen Gangwechsel innerhalb von Millisekunden.

Kupplung 1 bedient das erste Teilgetriebe mit den ungeraden Gängen (1, 3, 5, 7) sowie dem Rückwärtsgang. Kupplung 2 das zweite Teilgetriebe mit den geraden Gängen (2, 4, 6).

Das Sport Chrono Paket Turbo inklusive dynamische Motorlager (Serie 911 Turbo S Modelle) ergänzt das PDK um die Funktionen „Launch Control“ und „Schaltstrategie Rennstrecke“ (S. 58).

Das PDK. Sportlich. Komfortabel. Effizient. Eigenschaften, die auch an anderer Stelle Berücksichtigung fanden: im Lastenheft der 911 Turbo Modelle.

3-Speichen-Sportlenkrad mit Schiebetasten.

Das bei 911 Turbo und 911 Turbo Cabriolet serienmäßige 3-Speichen-Sportlenkrad verfügt in Verbindung mit dem optionalen PDK über 2 ergonomische Schiebetasten.

Ein Druck mit dem Daumen und PDK schaltet hoch. Ein Zug mit dem Zeigefinger und PDK schaltet runter. Egal ob Sie Ihre rechte oder linke Hand benutzen.

Der Lenkradkranz sowie das Airbagmodul sind mit Glattleder bezogen, die Speichenblenden schwarz lackiert.

In Verbindung mit dem Sport Chrono Paket Turbo inklusive dynamische Motorlager befindet sich eine zusätzliche Anzeige oberhalb des Airbagmoduls. Sie

informiert über die Aktivierung der Funktionen SPORT, SPORT PLUS und Launch Control.

Auf Wunsch ist das 3-Speichen-Sportlenkrad mit Schiebetasten für die 911 Turbo und 911 Turbo S Modelle als Multifunktionslenkrad (alternativ in Glattleder, Alu-Optik, Carbon oder Holz Makassar) erhältlich. Ebenso optional: die Lenkradheizung.

3-Speichen-Sportlenkrad mit Schaltpaddles.

Schalten Sie wie im Motorsport. Mit dem 3-Speichen-Sportlenkrad mit Schaltpaddles (Serie 911 Turbo S Modelle, Option 911 Turbo Modelle). Die Paddles aus massivem Leichtmetall liegen ergonomisch günstig hinter der rechten bzw. linken Lenkradspeiche. Ein Zug rechts und PDK schaltet einen Gang höher. Ein Zug links und PDK schaltet runter.

Optisch unterscheidet sich das Lenkrad durch sein markantes, sehr hochwertiges Design mit Doppelspeichenanmutung und

einer silberfarbenen galvanisierten Speichenblende. Das Airbag-Modul ist in der gleichen Farbe wie der Lenkradkranz ausgeführt.

Auch bei diesem Lenkrad gibt es in Verbindung mit dem Sport Chrono Paket Turbo inklusive dynamische Motorlager eine zusätzliche Anzeige. Die Aktivierung der Funktionen SPORT, SPORT PLUS und Launch Control wird in der linken und rechten Lenkradspeiche angezeigt.

Eine Reminiszenz an den Motorsport: die 12-Uhr-Markierung auf dem Lenkradkranz.



3-Speichen-Sportlenkrad mit Schiebetasten



3-Speichen-Sportlenkrad mit Schaltpaddles

6-Gang-Schaltgetriebe.

Das ausschließlich für die 911 Turbo Modelle erhältliche serienmäßige 6-Gang-Schaltgetriebe ist an die Charakteristik und das hohe Drehmoment 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 Schalthebels, das exklusiv den 911 Turbo Modellen vorbehalten ist.

Anfahrassistent.

Der Anfahrassistent ist für Schaltgetriebe und PDK serienmäßig. Er unterstützt ein ruck- und rollfreies, komfortables Anfahren am Hang.

Nach einem Bremsvorgang erkennt er automatisch ein Stehenbleiben am Hang. Nach dem Lösen der Fußbremse erhält er bei eingelegtem Gang den Bremsdruck an allen 4 Rädern für ca. 2 Sekunden aufrecht. Ein Zurückrollen wird so temporär verhindert. Wenn durch Gasgeben (beim

Schaltgetriebe Gasgeben und Kupplunglösen) ein ausreichendes Anfahrmoment aufgebaut ist, wird der Bremsdruck reduziert.



Schalthebel



Porsche Traction Management (PTM).

Bei den 911 Turbo und den 911 Turbo S Modellen steht nicht allein die Motorleistung im Vordergrund. Es geht auch darum, diese jederzeit sinnvoll und effizient umsetzen zu können. Dazu bietet sich ein Allradantrieb an. Oder noch besser: das weiterentwickelte Porsche Traction Management (PTM), bestehend aus dem aktiven Allradantrieb mit elektronisch gesteuerter Lamellenkupplung unter Einbeziehung des automatischen Bremsendifferenzials (ABD) und der Antriebs-schlupfregelung (ASR).

PTM bietet eine nochmals deutlich verbesserte Fahrdynamik unter Beibehaltung der bewährten Traktion und Fahrsicherheit. Für noch mehr Fahrspaß bei sportlicher Fahrweise und hohe Fahrstabilität.

Die Momentenverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse erfolgt aktiv – und extrem schnell – über eine elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung.

Der Vorteil: Durch permanente Überwachung des Fahrzustands kann auf unterschiedliche Fahrsituationen reagiert werden: Sensoren kontrollieren u.a. kontinuierlich die Drehzahlen aller 4 Räder, die Längs- und Querbesehleunigung des Fahrzeugs sowie den Lenkwinkel. Durch Auswertung aller Sensorendaten 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 durch eine Anpassung der Motorleistung das Durchdrehen der Hinterräder.

In Kurven gelangt immer nur so viel Antriebskraft an die Vorderäder, dass die Seitenführung nicht negativ beeinflusst wird. Auf Untergründen mit unterschiedlichen Reibwerten verbessert ABD zusätzlich die Traktion: Droht ein Rad durchzudrehen, bremst das

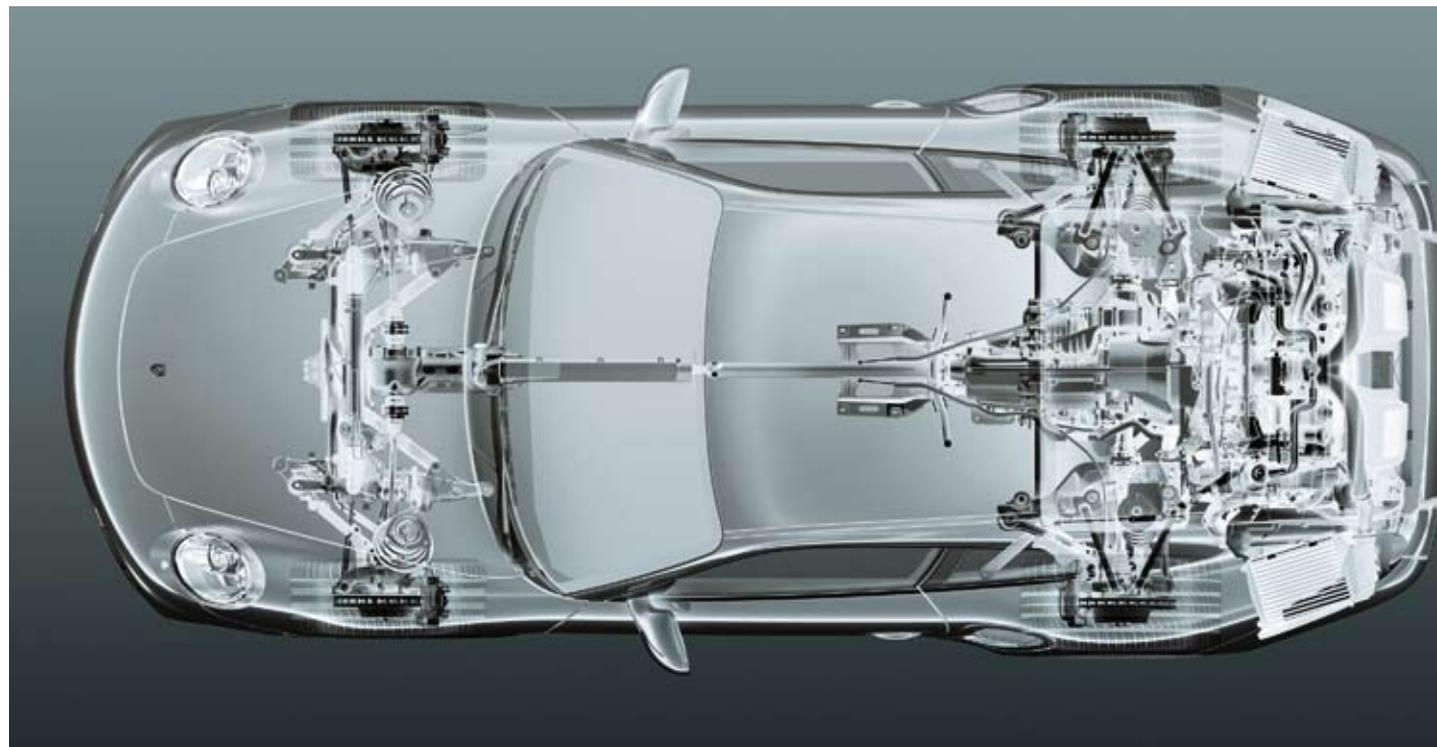
PTM mittels ABD dieses Rad ab und überträgt so mehr Antriebsmoment an das andere Rad der gleichen Achse.

So sichert das PTM in Zusammenarbeit mit dem PSM in jeder Fahrsituation die passende Kraftverteilung für exzellenten Vortrieb.

Am deutlichsten wird der Vorteil von PTM auf Nässe und Schnee. Das Beschleunigungsvermögen

ist hier schlicht und einfach atemberaubend.

Das Ergebnis: hohe Sicherheit und überragende Performance. Kombiniert mit beispielhafter Harmonie.



Aktiver Allradantrieb

Porsche Torque Vectoring (PTV).

Das Porsche Torque Vectoring (Serie 911 Turbo S Modelle, Option 911 Turbo Modelle) mit

variabler Momentenverteilung an den Hinterrädern und mechanischer Hinterachs-Quersperre ist ein System zur aktiven Steigerung der Fahrdynamik und -stabilität.

Abhängig von Lenkwinkel und -geschwindigkeit, Gaspedalstellung sowie Gierrate und Geschwindigkeit verbessert PTV im Wesentlichen das Lenk-

verhalten und die Lenkpräzision durch gezielte Bremsengriffe am rechten bzw. linken Hinterrad.

Konkret bedeutet dies: Beim dynamischen Einfahren in eine Kurve wird bereits beim Lenkeinschlag das kurveninnere Hinterrad leicht abgebremst. Die Folge: Das kurvenäußere Hinterrad hat – je nach Bremskraft am kurveninneren Hinterrad – einen variablen Überschuss an Antriebskraft und das Fahrzeug erhält einen Drehimpuls (Giermoment) um die Hochachse. Dies unterstützt den Lenkeinschlag und führt zu einem dynamischeren Einlenken.

Bei niedrigen und mittleren Geschwindigkeiten werden so Agilität und Lenkpräzision deutlich erhöht. Bei hohen Geschwindigkeiten sorgt das System in Kombination mit der mechanischen Hinterachs-Quersperre zusätzlich für mehr Fahrstabilität.

Auch auf unterschiedlichen Fahrbahnoberflächen und bei Nässe und Schnee spielt das System zusammen mit dem Porsche Traction Management (PTM) und dem Porsche Stability Management (PSM) seine Vorteile bezüglich der Fahrstabilität aus.

Da PTV die Fahrdynamik steigert, bleibt das System bei sportlichen Fahrten auf der Rundstrecke auch bei ausgeschaltetem PSM aktiv.

Thema Effizienz: Für das Plus an Performance und Fahrstabilität werden neben der mechanischen Hinterachs-Quersperre keine zusätzlichen Bauteile benötigt. Heißt: mehr Fahrspaß ohne mehr Gewicht.



Der Vorteil, wenn man in sich selbst ruht? Man zuckt nicht bei jeder Kleinigkeit.

Das Fahrwerk.

Der vielleicht effizienteste Weg, sich über die Hindernisse des Alltags hinwegzusetzen, ist, sich auf die eigene Erfahrung zu verlassen. Das weiß vielleicht niemand besser als unsere Fahrwerksingenieure.

An der Vorderachse kommt eine McPherson-Federbeinachse mit einzeln an Längs- und Querlenkern aufgehängten Rädern zum Einsatz. So werden die Räder präzise geführt. Für hohe Spurtreue und überlegene Handlungseigenschaften in jeder Fahrsituation.

Die Hinterachse ist eine im Motorsport 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.

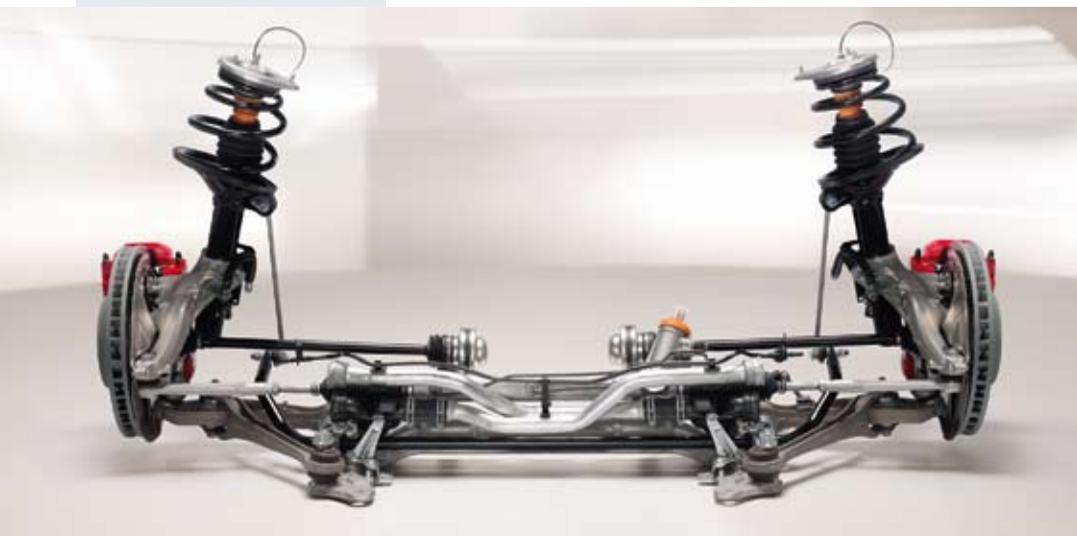
Das Fahrwerk erlaubt sichere Spurwechsel auch in hohen Geschwindigkeitsbereichen. Wank- und Nickneigung sind minimal. Abrollgeräusche oder Vibrationen ebenfalls. Die Fahrstabilität ist extrem hoch.

Porsche Active Suspension Management (PASM).

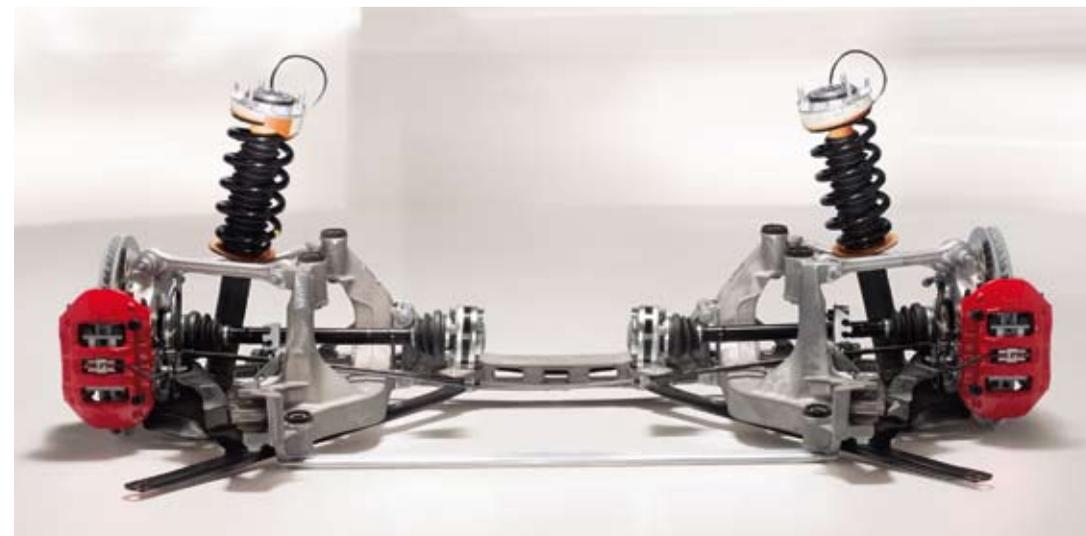
Das serienmäßige PASM ist eine elektronisch geregelte Verstellung des Stoßdämpfersystems. Es regelt aktiv und kontinuierlich die Dämpferkraft abhängig von der Fahrweise und der Fahrsituation für jedes einzelne Rad.

Der Fahrer kann per Tastendruck zwischen 2 Programmen wählen:

Im Normalmodus ist die Dämpfung sportlich-komfortabel, im Sportmodus sportlich-straff. Abhängig vom eingestellten Modus, der Fahrweise und dem Fahrbahnzustand wählt das System innerhalb der Kennlinienfelder automatisch die optimale Dämpferhärte aus. Wank- und Nickbewegungen verringern sich, der Kontakt jedes einzelnen Rads zur Straße wird optimiert.



Vorderachse 911 Turbo



Hinterachse 911 Turbo

Lenkung.

Feinfühlig und zielgenau – die Servolenkung bietet ausgeprägten Straßenkontakt. Bei einem für einen Sportwagen geringen Kraftaufwand. Das Ergebnis: eine Lenkpräzision wie im Motorsport – selbst bei entspannter Fahrt.

Eine Besonderheit: die variable Lenkübersetzung. Bei Lenkeinschlägen um die Mittellage – z.B. während der Fahrt auf der Autobahn – bleibt die Übersetzung toleranter. Die Gefahr des „Verreibens“ bei hoher Geschwindigkeit wird verringert. Agilität und Rückmeldung bleiben jedoch erhalten.

Bei größeren Lenkeinschlägen wird die Übersetzung direkter. Das erleichtert etwa das Fahren enger Kurven oder das Einparken. Der Wendekreis liegt bei nur 10,9 m.

19-Zoll 911 Turbo II Rad.

Die bei den 911 Turbo Modellen serienmäßigen 19-Zoll 911 Turbo II Räder verbinden Funktion und Design widerspruchsfrei.

Die Dimensionen: 8,5 J x 19 mit Reifen der Größe 235/35 ZR 19 vorne. 11 J x 19 mit Reifen der Größe 305/30 ZR 19 hinten. Selbstverständlich in Schmiedetechnik – für geringeres Gewicht und damit geringe ungefederte Massen. Dazu kommt eine sehr hohe Festigkeit des Materials, was eine filigrane Bauweise ermöglicht. Dies verbessert die Be- und Entlüftung der Bremsen erheblich.

Das Design mit 5 Doppelspeichen ist klar und markant. Die Doppelspeichen verlaufen geradlinig, ihre Oberfläche ist im Kontrast zur titanfarbenen Grundlackierung hochglanzgedreht. Auch das Felgenhorn ist teilweise glanzgedreht.

Die 19-Zoll 911 Turbo II Räder. Der Beweis, dass Dynamik sich auch visuell äußern kann.

19-Zoll RS Spyder Rad mit Zentralverschluss.

Auf Wunsch bei den 911 Turbo Modellen, serienmäßig bei den neuen 911 Turbo S Modellen: geschmiedete Aluminiumräder im klassischen RS Spyder Design. Diese werden mit aus dem Rennsport abgeleiteten Zentralverschlüssen befestigt. Infolge der dadurch reduzierten rotatorischen Massen ergibt sich so ein noch agileres Fahrverhalten. Durch eine innovative Weiterentwicklung der üblicherweise nur im Renneinsatz verwendeten Technik verfügen die markanten Zentralschrauben über einen hohen Korrosionsschutz und eine reinigungsfreundliche Oberfläche.

Auf Wunsch ohne Aufpreis erhalten Sie alternativ für die 911 Turbo S Modelle auch die 19-Zoll 911 Turbo II Räder.

Reifendruckkontrollsystem (RDK).

Das serienmäßige Reifendruckkontrollsystem (RDK) warnt mittels Anzeige im Display des Bordcomputers bei zu geringem Reifendruck sowie bei schleichendem oder gar plötzlichem Druckverlust.

Der Fahrer kann den Druck aller 4 Reifen über das Kombiinstrument prüfen. Nach jeder Reifeneinfüllung sowie nach jedem Radwechsel steht der aktualisierte Wert des Reifendrucks schnell zur Verfügung. Für mehr Komfort und Sicherheit.



19-Zoll 911 Turbo II Rad



19-Zoll RS Spyder Rad mit Zentralverschluss

Porsche Stability Management (PSM).

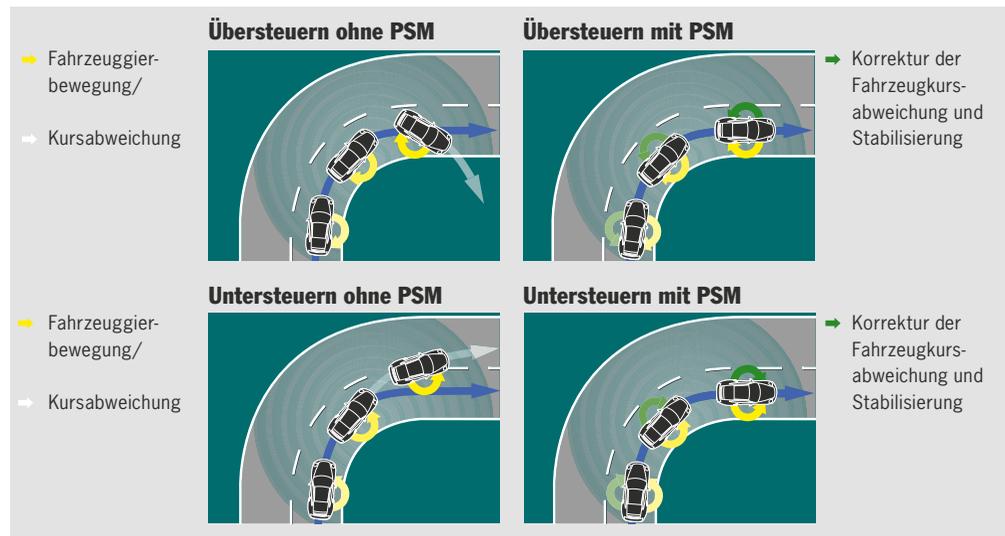
PSM, das automatische Regelsystem zur Stabilisierung im fahrdynamischen Grenzbereich ist Serie. Sensoren ermitteln permanent Fahrtrichtung, Fahrgeschwindigkeit, Giergeschwindigkeit und Querschleunigung des Fahrzeugs. Aus den Werten errechnet PSM die tatsächliche Bewegungsrichtung. Weicht sie von der gewünschten Spur ab, initiiert PSM z.B. gezielte Bremsvorgänge

an einzelnen Rädern – erkennbar an der blinkenden Kontrolllampe im Cockpit – zur Stabilisierung des Fahrzeugs.

Beim Beschleunigen auf unterschiedlichen Fahrbahnoberflächen verbessert der Systemverbund aus PSM und PTM durch die integrierten Funktionen ABD (automatisches Bremsendifferenzial) und ASR (Antriebsschlupfregelung) die Traktion. Der Regeleingriff erfolgt präzise und spürbar sportlich – für eine agile Abstimmung. Im

Sportmodus des Sport Chrono Pakets Turbo inklusive dynamische Motorlager (S. 58) greift PSM später ein – und lässt so insbesondere bei Geschwindigkeiten bis ca. 70 km/h mehr Spielraum.

Das im PSM integrierte ABS sorgt zudem für einen möglichst kurzen Bremsweg – und damit für mehr Sicherheit. Bei gleichzeitig sehr hohem Regelkomfort. Die Eingriffe erfolgen weich und harmonisch.



2 zusätzliche Funktionen steigern die Fahrsicherheit weiter:

Nimmt der Fahrer sehr plötzlich Gas weg, versetzt das PSM das Bremssystem in erhöhte Bereitschaft: Durch die Vorbefüllung der Bremsanlage legen sich die Bremsbeläge schon leicht an die Brems Scheiben an. Erfolgt nun tatsächlich eine Bremsung, kann die maximale Bremsleistung schneller erreicht werden.

Der Bremsassistent stellt beim Erkennen einer Notbremsung, d.h., wenn eine definierte Betätigungsgeschwindigkeit und Bremskraft am Bremspedal überschritten wird, über das Hydraulikaggregat den zur maximalen Verzögerung benötigten Bremsdruck her.

Für ein pures aktives Fahrerlebnis lässt sich PSM abschalten. Zu Ihrer Sicherheit schaltet es sich

wieder zu, wenn sich mindestens ein Vorderrad (im Sportmodus beide Vorderräder) im ABS-Regelbereich befindet. Die Funktion ABD bleibt hier jedoch permanent erhalten.

Sport Chrono Paket Turbo inklusive dynamische Motorlager.

Serie bei den 911 Turbo S Modellen, optional für die 911 Turbo Modelle: das Sport Chrono Paket Turbo inklusive dynamische Motorlager. Seine Funktionen ermöglichen eine noch sportlichere Abstimmung von Fahrwerk, Motor und Getriebe.

Bestandteile sind eine digitale und analoge Stoppuhr auf der Schalttafel, eine Performance-Anzeige, ein individuelles Memory im Porsche Communication Management (PCM), die SPORT Taste und – in Verbindung mit PDK – die SPORT PLUS Taste

sowie eine zusätzliche Anzeige am Lenkrad, in der die Aktivierung der SPORT Tasten sowie der Launch Control angezeigt wird. Die 911 Turbo Modelle verfügen zusätzlich über die „Overboost“-Funktion. Im Einzelnen:

Die SPORT Taste in der Mittelkonsole aktiviert den Sportmodus. Die Motorsteuerung macht den Motor bissiger, rennsportartiger. Die Kennlinie des Gaspedals wird dynamischer, d.h., bei gleichem Pedalweg wird die Drosselklappe weiter als im Normalmodus geöffnet. Die Gasannahme wird deutlich spontaner, ein härterer Drehzahlabsteller auch für die höheren Gänge eingestellt.

Bei den 911 Turbo Modellen erhöht sich jetzt beim Beschleunigen mit Vollgas der maximale Ladedruck im unteren und mittleren Drehzahlbereich zeitlich begrenzt um ca. 0,2 bar. Damit erhöht sich das Drehmoment ebenfalls zeitlich begrenzt um 50 Nm auf maximal 700 Nm. (Die 911 Turbo S Modelle besitzen grundsätzlich ein erhöhtes Ladedruckniveau und damit ein zeitlich unbegrenztes maximales Drehmoment von 700 Nm.)

Das Porsche Active Suspension Management (PASM) schaltet in den Sportmodus: für härtere Dämpfung und direkteres Einlenken. Und damit besseren Straßenkontakt.

Im Automatikmodus des PDK verschieben sich die Schaltpunkte in den oberen, sportlichen Drehzahlbereich. Die Schaltzeiten werden kürzer, die Schaltvorgänge sportlicher. Schon bei geringer Verzögerung – auch bei hohen Drehzahlen – schaltet eine dynamischere Bremsenrückschaltung zügig zurück. Im Handschalbetrieb sind die Schaltvorgänge schneller, dynamischer.



Lenkradanzeige mit PDK und Sport Chrono Paket Turbo

Die Eingriffe des Porsche Stability Management (PSM) erfolgen im Sportmodus jetzt später – für mehr Längs- und Querdynamik. Das Einbremsen in Kurven wird spürbar agiler: PSM lässt nun, besonders bei niedrigen Geschwindigkeiten, eine sportlichere Fahrweise beim Anbremsen und Herausbeschleunigen zu – für mehr Fahrspaß.

Noch mehr Agilität bietet der Sportmodus bei ausgeschaltetem PSM. Es bleibt zur Sicherheit jedoch stets im Hintergrund verfügbar und greift automatisch ein, wenn beide Vorderräder im ABS-Regelbereich sind.

In Verbindung mit PDK (Serie 911 Turbo S Modelle) enthält das Sport Chrono Paket Turbo inklusive dynamische Motorlager 2 zusätzliche Funktionen, die über die SPORT PLUS Taste aktiviert werden. Für Sportlichkeit an der Grenze zum Motorsport.

Die erste Funktion: „Launch Control“. Sie ermöglicht z.B. auf der Rundstrecke die bestmögliche Anfahrbeschleunigung, einen Rennstart.

Funktionsweise: Drücken Sie bei eingelegerter Fahrstufe „D“ oder „M“ die SPORT PLUS Taste. Dann mit dem linken Fuß das Brems-

pedal betätigen und anschließend mit dem rechten Fuß Vollgas geben. Durch den Kickdown des Gaspedals wird der Launch-Modus erkannt und die optimale Drehzahl von ca. 5.000 1/min eingestellt. Dabei wird der Ladedruck auf ca. 0,5 bar erhöht, das Drehmoment steigt und die Kupplung wird leicht angelegt. In der Anzeige des Lenkrades erscheint „Launch Control“. Jetzt schnellstmöglich die Bremse lösen – und spüren, welche Beschleunigungsleistung möglich ist.

Die zweite Funktion: „Schaltstrategie Rennstrecke“. Das PDK ist jetzt auf extrem kurze Gangwechsel und optimale Schaltpunkte für maximale Beschleunigung ausgelegt. Für kompromisslose Rundstreckentauglichkeit mit spürbar aktiven Schaltvorgängen.

Ein weiterer zentraler Bestandteil des Sport Chrono Pakets Turbo inklusive dynamische Motorlager: die Stoppuhr auf der Schalttafel. Für die Anzeige, Speicherung und Auswertung von Rundenzeiten sowie Zeiten alternativer Strecken wird das Porsche Communication Management (PCM – S. 86) um die Performance-Anzeige erweitert. Sie zeigt Gesamtfahrzeit, gefahrene Strecke der aktuellen Runde sowie die bisherige Rundenzahl und die jeweils erreichten Rundstreckenzeiten an. Außerdem werden die schnellste Runde sowie die Tankreichweite ausgewiesen. Wegstrecken können aufgezeichnet und Referenzstrecken definiert werden.

Das individuelle Memory speichert zudem persönliche Einstellungen, etwa für Orientierungslicht oder Klimaanlage.

Funktion der dynamischen Motorlager.

Härte, wo Härte gefragt ist. Nachgeben, wo Flexibilität gebraucht wird. Diesem Ideal folgen die im Sport Chrono Paket Turbo enthaltenen dynamischen Motorlager. Dabei handelt es sich um ein elektronisch geregeltes System zur Steuerung der Härte der Motorlager.

Der Motor ist hinten über 2 Lager mit der Karosserie verschraubt und folgt den Gesetzen der Physik: Nach dem Trägheitsprinzip der Massen verharrt ein Körper im Zustand der gleichförmig geradlinigen Bewegung, sofern er nicht durch einwirkende Kräfte zur Änderung seines Zustandes gezwungen wird.

Vereinfacht ausgedrückt: Wenn Sie in eine Kurve fahren, folgt das Fahrzeug Ihrer Lenkbewegung. Die Masse des Motors – bedingt durch konventionelle Motorlager – zunächst nicht. Die Folge: Das Heck des Fahrzeugs wird aufgrund der einwirkenden Trägheitskräfte der Motormasse beim Einlenken in die Kurve an der Hinterachse zeitlich verzögert nach außen geschoben.

Die dynamischen Motorlager minimieren diesen Effekt durch eine im Bedarfsfall steifere Anbindung des Aggregats an die Karosserie. Lenkwinkel, Längs- und Querschleunigungswerte werden permanent von Sensoren erfasst. Je nach Fahrweise und Fahrbahnschaffenheit erfolgt eine automatische Veränderung der Charakteristik der beiden Motorlager. Dies geschieht mittels einer magnetisierbaren (magnetorheologischen) Flüssigkeit und eines elektrisch erzeugten Magnetfelds. Die magnetisierbaren Partikel richten sich aus. Die Zähigkeit (Viskosität) der

Flüssigkeit verändert sich. Ebenso wie Steifigkeit und Dämpfung der Motorlager: weicher für mehr Komfort und weniger Vibration bei normaler Fahrweise. Härter für ein direkteres Fahrgefühl bei sportlicher Fahrweise.

Zudem reduzieren die dynamischen Motorlager die vertikalen Schwingungen des Motors bei einer Beschleunigung unter Vollast. Ergebnis: eine gleichmäßigere und höhere Antriebskraft an der Hinterachse, höhere Traktion und eine bessere Beschleunigung.

Das bedeutet: 1. ein spürbar stabileres Fahrverhalten bei Lastwechseln und in schnellen Kurven. Und 2. wieder ein Schritt näher am Ideal des sportlichen Fahrens – bei gleichzeitig spürbar gesteigertem Komfort.





Verantwortung

Eine wirkungsvolle Technik, um Seelenruhe zu finden: ruhig atmen.

Die Sicherheit.

Den Puls beschleunigen und gleichzeitig Gelassenheit erzeugen. Wieder ein vermeintlicher Widerspruch, der typisch für die Leistungsfähigkeit der Idee 911 Turbo ist.

Frontscheinwerfer.

Eine Bi-Xenon-Scheinwerferanlage ist serienmäßig. Die Helligkeit ist rund zweimal so hoch wie bei Halogenlampen. Ob Abblendlicht oder Fernlicht – die Lichtausbeute wird verbessert, die Fahrbahn gleichmäßiger ausgeleuchtet

und ermüdungsfreieres Fahren ermöglicht. Die enthaltene dynamische Leuchtweitenregulierung vermeidet bei unterschiedlichen Beladungen oder Nickbewegungen die Blendung des Gegenverkehrs. Eine Scheinwerferreinigungsanlage (SRA) ist integriert.



Dynamisches Kurvenlicht

Das dynamische Kurvenlicht (Serie 911 Turbo S Modelle, Option 911 Turbo Modelle) sorgt für eine besonders effektive Ausleuchtung der Straße. Sensoren erfassen permanent Geschwindigkeit, Querbewegung sowie Lenkeinschlag und berechnen hieraus den Kurvenverlauf. Daraus werden die Winkel zur Steuerung des dynamischen Kurvenlichts ermittelt. Das Abblendlicht ist dazu um bis zu 15 Grad in die Kurve schwenkbar. Der Fahrbahnverlauf und Hindernisse auf kurvigen Straßen können deutlich früher erkannt werden.

Beleuchtungskonzept.

Modere Technik auch hier. Mit der Verwendung von Hochleistungs-LEDs bei den stegförmigen vorderen Blinkern sowie dem separat ausgeführten Tagfahrlicht, den Heckleuchten und der dritten Bremsleuchte im Spaltflügel.



Die Vorteile – neben der markanten Optik und dem hohen Wiedererkennungswert: hohe Leuchtkraft und ein extrem schnelles Ansprechverhalten der Bremsleuchten. Der nachfolgende Verkehr wird somit früher gewarnt. Dazu kommen Energiesparsamkeit, Umweltfreundlichkeit sowie eine höhere Lebensdauer im Vergleich zu konventionellen Glühlampen.

Beim Öffnen bzw. Schließen des Fahrzeugs über die Funkfernbedienung des Schlüssels schaltet sich mit der Heimleuchtautomatik automatisch das LED-Tagfahrlicht ein.

Damit Sie beim Ein- und Aussteigen besser gesehen werden, sind Türsicherungs- und Ausstiegslampen an der Türinnenseite angebracht.

Bremsen.

Gas- und Bremspedal verbindet bei einem 911 Turbo vor allem eines: die Begeisterung, wenn man sie betätigt.

Die Serienbremsanlage der 911 Turbo Modelle besteht aus 6-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsätteln vorne sowie 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsätteln hinten.



Serienbremsanlage des 911 Turbo (Vorderachse)

Die rot lackierten Bremssättel sind einteilig. Für hohe Formstabilität, gutes Druckpunktverhalten auch bei hohen Belastungen und niedriges Gewicht. Die Bremse spricht schnell an und löst schnell. Der Pedalweg ist kurz, der Druckpunkt präzise.

Der Durchmesser der Bremsscheiben 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. Bremsluftspoiler ermöglichen eine wirkungsvolle Kühlung der Bremsanlage. Ein leistungsfähiger 9-Zoll-Tandem-Bremskraftverstärker unterstützt die Pedalbetätigung.



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

den Anhalteweg nochmals: die Vorbefüllung der Bremsanlage und der Bremsassistent (S. 57).

Die neuen 911 Turbo S Modelle sind serienmäßig mit der Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB,

siehe folgende Seiten) ausgestattet.



PCCB

Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Die neuen 911 Turbo S Modelle (Option 911 Turbo Modelle) verfügen serienmäßig über eine Bremsanlage, die bereits im Rennsport, z.B. in den Fahrzeugen des Porsche Mobil 1 Supercup, härtesten Anforderungen standhalten musste: die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Die Keramik-Bremsscheiben der PCCB haben einen Durchmesser von 380 mm vorne und 350 mm

hinten – für hohe Bremsleistung. Die Bremsscheibe basiert auf speziell behandelten Carbonfasern, die in einem Hochvakuumprozess bei ca. 1.700 Grad Celsius sili-ziert werden. Das Ergebnis sind Bremsscheiben, die einen deutlich höheren Härtegrad sowie eine höhere Temperaturüberlastsicherheit gegenüber Grauguss-scheiben 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 hohen und vor allem konstanten Bremsdruck während der Verzögerung. Das Ansprechen der Bremse erfolgt bei deutlich reduziertem Pedalkraftbedarf noch schneller und präziser.



Besonders bei hoher Beanspruchung bestehen günstige Voraussetzungen für einen kurzen Bremsweg. Zudem steigt die Sicherheit beim Abbremsen aus hoher Geschwindigkeit aufgrund der hohen Fadingstabilität der PCCB.

Der entscheidende Vorteil der Keramik-Bremsanlage liegt im extrem niedrigen Gewicht der Bremsscheibe: Sie ist etwa 50% leichter als Grauguss-scheiben vergleichbarer Bauart und 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.

Bei der Nutzung des Fahrzeugs auf Rundstrecken oder entsprechend forciert Fahrweise nimmt natürlich der Verschleiß von

Bremsscheiben und insbesondere -belägen – unabhängig von der Ausführung – deutlich zu. Nach einem Intensiv-Wochenende auf der Rundstrecke wird analog zur Hochleistungsbremse aus Grauguss eine fachmännische Überprüfung und ggf. ein Austausch von Komponenten erforderlich.



- Stahlblech
- Tailored Blanks
- Höherfester Stahl
- Höchstfester Stahl
- Aluminium

Fahrer- und Beifahrer-Airbag.

Die Zündung der beiden Fullsize-Airbags wird entsprechend der Unfallschwere zweistufig gesteuert. Bei weniger schweren Unfällen werden die Insassen von der

ersten Stufe zurückgehalten. Die Luftsäcke sind dabei weicher und senken die Belastung für die Insassen.

Rohbaustuktur.

Die verstärkte Rohbaustuktur bietet hohen Schutz beim Aufprall und eine extrem widerstandsfähige Fahrgastzelle. Vorne findet eine von Porsche patentierte Längs- und Querträgerstruktur (1) Verwendung. Sie verteilt die beim Crash auftretenden Kräfte und minimiert die Innenraumdeformation. Zusätzlich stützt ein steifer Stirnwandquerträger (2) aus höchstfestem Stahl die durch die vorderen Längsstrukturen einge-

leiteten Kräfte ab. Für verminderte Verformung des Fußraums.

Zur Versteifung der Gesamtstruktur tragen auch verstärkte Türen (3) bei. Beim Frontalcrash einwirkende Kräfte werden über den oberen Lastpfad (4) in die Seitenstruktur übertragen. Für besseres Deformationsverhalten der Fahrgastzelle.

Einfach austauschbare Prallelemente (5) schützen den Karosserierohbau bei kleineren Unfällen.



Porsche Side Impact Protection System (POSIP).

Das serienmäßige POSIP besteht aus dem Seitenaufprallschutz in den Türen sowie 2 Seiten-Airbags pro Seite: In den Seitenwangen der Sitze ist ein Thorax-Airbag, in den Türtafeln ein Kopf-Airbag integriert. Mit einem Volumen von je ca. 8 Litern bieten sie ein hohes Schutzpotenzial bei seitlichen Unfällen.

Zusätzliche Sicherheitsmerkmale sind in die Lehne integrierte Kopfstützen, eine Sicherheitslenk-

säule, 3-Punkt-Gurte mit Gurthöhenverstellung (nur Coupés), Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer vorne sowie energieaufnehmende Strukturen in der Schalttafel.

Sicherheit der 911 Turbo Cabriolets.

Ein unverrückbares Prinzip bei Porsche: hoher Schutz der Insassen. Egal, ob es sich um ein geschlossenes oder offenes Fahrzeug handelt.

Die Torsions- und Biegesteifigkeit der Karosserie ist für 2+2-sitzige Cabriolets vorbildlich. Die Verwindungen sind selbst bei Fahrbahnunebenheiten minimal – für ein präzises Handling und eine hohe Fahrsicherheit.

Für den erhöhten Schutz der Insassen bei einem Überschlag sorgt ein automatisch ausfahrendes Überrollschutzsystem. Die 2 Überrollbügel befinden sich in Kassetten hinter den Rücksitzen und sind durch Federkraft vorgespannt. Der Überrollsensordetektor ist in das zentrale Airbag-Steuergerät



integriert und überwacht ständig die Neigungsänderungen der Karosserie, Längs- und Querschleunigung sowie den Kontakt zur Fahrbahn. Im Notfall löst er

in Bruchteilen von Sekunden die im oberen Bereich gepolsterten Überrollbügel aus.

Selbstverständlich verfügen auch die 911 Turbo Cabriolet Modelle serienmäßig über das Porsche Side Impact Protection System (POSIP).

Was wird von einer Führungskraft heute dringend erwartet? Verantwortung.

Die Umwelt.

Jedes Gramm zweimal überdenken. Aus jedem Tropfen mehr Leistung holen. Jeden Lösungsweg hinterfragen. Warum? Weil es unsere Verpflichtung ist. Und weil das Streben nach mehr Effizienz uns auch technisch nach vorne bringt.

In Zeiten der zunehmenden Diskussion um CO₂-Emissionen stellt sich jedem Automobilhersteller die Frage, welche Antwort er zum Thema Kraftstoffverbrauch zu bieten hat. Unsere hat eine lange Tradition. Sie lautet: maximale Effizienz.

Porsche reduzierte in den letzten 15 Jahren die CO₂-Emissionen seiner Fahrzeuge jährlich durchschnittlich um 1,7%*. Und in Relation zur Motorleistung zählt Porsche schon jetzt zu den Fahrzeugherstellern mit dem geringsten CO₂-Ausstoß. Erreicht durch

einen effizienten Antrieb (z. B. durch DFI), Leichtbau, optimierte Aerodynamik und niedrige Rollreibungsverluste.

Dieses hohe Maß an Umweltverträglichkeit gewährleistet nicht zuletzt die Porsche eigene Umweltorganisation in Weissach. Sämtliche Entwicklungen werden hier mit ökologischer Verträglichkeit in Einklang gebracht. Das Ziel: Leistungsstärke – aber nicht zu Lasten der Umwelt.

Mehr zum Thema Umwelt erfahren Sie in der separaten Broschüre „Porsche und Umwelt“ oder im Internet unter www.porsche.com.

Abgasreinigung.

Die 911 Turbo und die 911 Turbo S Modelle erfüllen z. B. die Abgasnorm EU 5 in den EU-Märkten bzw. LEV II/LEV in den USA.

Die Bilanz ist vorbildlich: Die Fahrzeuge von Porsche zeigen, dass selbst leistungsstarke Sportwagen in ihrer jeweiligen Kategorie moderate Emissionswerte erreichen können. Das macht sie nicht nur zu sehr schnellen, sondern auch zu sehr sauberen Sportwagen.



* Die dargestellte Verbrauchsreduzierung ermittelt sich aus den Verbrauchswerten im NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) für die jeweiligen Modelljahre der Fahrzeuge bezogen auf die jeweils gültige Europäische Verordnung.

Verbrauch und Recycling.

Intelligenter Leichtbau ist bei Porsche unabdingbar. Aus ökonomischen Gründen. Und ökologischen. Diese Kombination ist die Grundlage für niedrige Verbrauchswerte in Verbindung mit überragenden Fahrleistungen.

Ökonomisch durch den hohen Anteil an Aluminium-Gusslegierungen, Magnesium, Kunststoffen und höherfesten Stahlblechen. Sie sind wesentlich stabiler und leichter als herkömmlicher Stahl. Die 911 Turbo und die 911 Turbo S Modelle bestehen zu fast 20% aus Leichtmetallen.

Ökologisch, da alle Werkstoffe gezielt ausgewählt werden. Verwendung finden nur modernste und umweltschonende Bauteile. Sämtliche Leichtbauwerkstoffe sind sehr gut recycelbar. Alle Werkstoffe sind für das spätere sortenreine Recycling gekennzeichnet. Die Verringerung der Kunststoffvarianten vereinfacht diese Möglichkeiten. Überall dort, wo Kunststoffzyklate hohe

technische Anforderungen erfüllen, werden sie eingesetzt.

Kurz: Die 911 Turbo und 911 Turbo S Modelle können heute zu ca. 95% wiederverwertet werden.

Porsche verwendet hauptsächlich umweltfreundliche Wasserbasislacke. Die 911 Turbo und 911 Turbo S Modelle sind absolut frei von Asbest, FCKW und von Teilen, die mit FCKW hergestellt wurden. Denn Umweltentlastung beginnt bei Porsche nicht erst mit dem Ende eines Fahrzeugs. Sondern bei der Planung und Entwicklung.

Kraftstoff.

Die aktuelle 911 Turbo Generation ist bereits für Kraftstoff mit bis zu 10% Ethanol-Anteil ausgelegt. Das verbessert die CO₂-Bilanz entsprechend – denn der Biokraftstoff wird beispielsweise aus Resten von Pflanzen hergestellt, die für ihr Wachstum CO₂ aus der Atmosphäre aufnehmen.



Die Emission von Kohlenwasserstoffen aus dem Kraftstoffsystem ist gering. Der Aktivkohlefilter trägt ebenso dazu bei wie der mehrschichtige Aufbau des Kraftstofftanks. Alle kraftstoffführenden

Leitungen bestehen aus Aluminium und Mehrschicht-Kunststoff.

Geräusch.

Alle gültigen Geräuschvorschriften werden von den 911 Turbo und 911 Turbo S Modellen ohne jegliche Motorkapselung erfüllt. Störende Geräusche werden bereits an der Quelle beseitigt.

Motorteile sind steif, bewegte Teile leicht, Einbautoleranzen gering. Großvolumige Schalldämpfer und Resonatoren im Ansaugsystem vermindern Geräusche weiter. Und zwar über die gesamte Lebensdauer.



Persönlichkeit

Wozu große Gesten,
wenn man klare Zeichen setzt.

Der Komfort.

Ausdrucksstarkes Design.
Durchdachte Technik.
Konsequente Sportlichkeit.
Keine Spielereien.
Warum sollten für den Innenraum eines 911 Turbo andere Leistungsregeln gelten?

Interieur.

Effiziente Ergonomie ist das Leitthema für das Interieur. Das Lenkrad lässt sich axial und vertikal um bis zu 40 mm verstellen. Ein Multifunktionslenkrad – auch mit Lenkradheizung – ist auf Wunsch erhältlich. Der Schalt- hebel im eigenständigen Design

(beim 6-Gang-Schaltgetriebe) bzw. der PDK-Wählhebel liegen gut in der Hand.

Das Porsche Communication Management (PCM) mit Touchscreen ist serienmäßig, das darin integrierte GPS-Navigationsmodul mit Festplattenavigation ebenfalls (S. 86). Serie bei den neuen



Interieur 911 Turbo in Naturleder carreraleather

911 Turbo S Modellen: ein integrierter Sechsfach-CD-/DVD-Wechsler und der Tempostat. Die Klimaanlage inklusive Aktivkohlefilter arbeitet vollautomatisch.

Haptisch überzeugt die Lederausführung von Sitzen, Schalttafel sowie Tür- und Seitenverkleidung. Den 911 Turbo S Modellen vorbehalten ist serienmäßig eine zweifarbige Lederausstattung in wahlweise schwarz/crema oder schwarz/titanblau.

Die Mittelkonsole sowie die Ablagen in den Türverkleidungen verfügen über Stauraum für persönliche Gegenstände. Unterhalb des Beifahrer-Airbags befinden sich 2 Cupholder, darunter ein Handschuhfach mit CD-Ablage.

Zwei 12-V-Steckdosen (inklusive Zigarettenanzünder) erlauben den Anschluss individuellen Zubehörs.



Instrumente 911 Turbo mit PDK

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 die Tageskilometeranzeige.

Im mittigen Drehzahlmesser – mit „turbo“ bzw. „turbo S“ Schriftzug – liegt die serienmäßige Bordcomputeranzeige. Sie kann individuell belegt werden. Die Geschwindigkeit wird dabei permanent digital angezeigt, für das Schaltgetriebe befindet sich hier

zusätzlich eine Hochschaltanzeige. Alternativ können darüber hinaus Ladedruck, Durchschnittsgeschwindigkeit, Durchschnittsverbrauch, Reifendruck, Radiosender, Navigationsanweisungen und Restreichweite angezeigt werden. In den 911 Turbo Modellen wird bei Betätigung der SPORT Taste des Sport Chrono Pakets Turbo inklusive dynamische Motorlager hier auch die zeitlich begrenzte Steigerung des maximalen Drehmoments durch einen Pfeil in der Ladedruckanzeige signalisiert. Das rechte Display informiert über Uhrzeit und Außentemperatur.

Komfortsitze.

Die bei 911 Turbo und 911 Turbo Cabriolet serienmäßigen vollelektrischen Komfortsitze mit Längs-, Höhen- und Lehnenverstellung, in der Neigung verstellbarem Sitzkissen sowie Lordosenstütze sind sehr komfortabel und bieten eine gute Seitenführung und Kopffreiheit (wahlweise ohne Aufpreis für die 911 Turbo S Modelle).

Durch die 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. Inklusive einer Memory-Funktion, welche die Position des Fahrersitzes mit Lordoseneinstellung und beider Außenspiegel speichert.

Sportsitze.

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

Adaptive Sportsitze.

Serie bei den neuen 911 Turbo S Modellen (Option 911 Turbo Modelle): die adaptiven 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 passgenaue Seitenführung auf Kurven- oder Rundstrecken.

Die zusätzliche Memory-Funktion umfasst beide Außenspiegel und alle fahrerseitigen Sitzeinstellungen bis auf die der Seitenwangen.

Sportschalensitze.*

Für noch mehr Sportlichkeit erhalten Sie optional – bei den 911 Turbo S Modellen ohne Aufpreis – die Sportschalensitze mit klappbarer Rückenlehne, integriertem Thorax-Airbag und manueller Längsverstellung. Die Sitzschale besteht aus glas- und kohlefaserverstärktem Kunststoff mit einer Oberfläche aus Sichtcarbon.

Außergewöhnlich: Die Drehpunkte der Rückenlehne liegen hoch in den Seitenwangen. So ist die für Rennschalensitze charakteristische Seitenführung auch im Beckenbereich gewährleistet. Und: Im Vergleich zu anderen Schalensitzen ermöglicht die klappbare Rückenlehne ein Beladen des Stauraums im Fond.

Sitzbelüftung.

Auf Wunsch erhalten Sie für die Komfortsitze – in Verbindung mit der Sitzheizung – die Sitzbelüftung. Durch die aktive Ventilation der perforierten Sitzmittelbahn sowie der Sitzlehne und die pas-



Raumangebot hinten

sive Belüftung an den Seitenwangen wird ein Luftsog erzeugt. Er sorgt somit für ein angenehmes und trockenes Sitzklima selbst bei großer Hitze.

Rücksitze.

Die Rücksitze sind für einen Sportwagen überraschend komfortabel. Die Sitzlehnen sind klappbar. Haben Sie die Lehnen nach unten geklappt, verfügen Sie im Fond mit 190 Liter (155 Liter bei den 911 Turbo Cabriolet Modellen) über reichlich Platz für Gepäck.

Kindersitze.*

Es können Kindersitze mit und ohne ISOFIX-Anbindung montiert werden. Im Zubehörangebot Porsche Tequipment gibt es hierzu eine Vorbereitung inklusive der Abschaltmöglichkeit für den Beifahrerairbag. Das komplette Programm an Kindersitzen erhalten Sie ebenfalls von Porsche Tequipment bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler.

* In Verbindung mit Sportschalensitzen dürfen keine Kinderrückhaltesysteme verwendet werden.



Komfortsitz mit Sitzbelüftung



Adaptiver Sportsitz



Sportschalensitz



Kofferraum mit 2 x PTS Trolley M „Ultralightedition“

HomeLink®.

Der optionale, frei programmierbare Garagentoröffner ist in die Dachkonsole integriert und bedient via Funk bis zu 3 Garagentore oder Hausbeleuchtungen bzw. Alarmanlagen.

Kofferraum.

Zusätzlich zum Stauraum im Fond steht Ihnen ein Kofferraumvolumen von 105 Litern zu Verfügung. Der gesamte Kofferraum

ist mit hochwertigen und kratzunempfindlichen Materialien verkleidet.

Dachtransportsystem.

Der für die Coupés optional erhältliche Basisträger aus Aluminium ist aerodynamisch optimiert, sehr leicht und einfach zu montieren. Auf ihm können Sie unterschiedliche Aufsätze wie Dachbox, Fahrradhalter oder Ski-/Snowboardhalter befestigen. Die Traglast: bis zu 75 kg.

Diebstahlschutz.

Eine Wegfahrsperre mit Transponderlösung sowie eine Alarmanlage mit kontaktgesteuerter Außenhaut- und Radar-Innenraumüberwachung ist bei allen Modellen Serie.

Vehicle Tracking System.

Auf Wunsch erhalten Sie ab Werk eine Vorrüstung für den nachträglichen Einbau des Vehicle Tracking Systems aus dem Porsche Tequipment Programm. Dieses System ermöglicht die Ortung eines gestohlenen Fahrzeugs in weiten Teilen Europas und erfordert u.a. die Vorrüstung einer speziellen Verkabelung und einer Batterie mit erhöhter Kapazität. Ein Neigungssensor für die Alarmanlage ist ebenfalls Bestandteil der Vorrüstung.



Dachtransportsystem

Automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel.

Die automatisch abblendenden Innen- und Außenspiegel mit integriertem Regensensor für die Frontscheibenwischer sind serienmäßig.

ParkAssistent.

Das Einlegen des Rückwärtsgangs aktiviert den optionalen ParkAssistenten. Nähern Sie sich einem Hindernis, warnt ein Signalton. Je näher Sie kommen, desto schneller. Die Sensoren des ParkAssistenten sind unauffällig in die Heckverkleidung integriert.

Tempostat.

Serie bei den 911 Turbo S Modellen (Option 911 Turbo Modelle): die automatische Geschwindigkeitsregelung für den Bereich von 30 bis 240 km/h. Sie wird über einen Schalter in einem separaten Lenkstockhebel aktiviert und ist bereits im 1. Gang nutzbar.



Porsche Communication Management (PCM)



Schnurloser Bedienthörer

Porsche Communication Management (PCM).

Das serienmäßige PCM besteht als zentrales Informations- und Kommunikationssystem durch Vielseitigkeit und überraschend einfache Bedienung.

Hauptmerkmal ist der 6,5 Zoll große Touchscreen zur intuitiven Steuerung.

Für Radiohörer gibt es einen FM-Doppeltuner mit RDS, der im Hintergrund ständig die beste Frequenz des gewählten Senders sucht sowie bis zu 4 Radioanten-

nen für einen optimalen Empfang zusammenschaltet.

Das bei den 911 Turbo Modellen integrierte Single-CD-/DVD-Laufwerk kann – in Verbindung mit dem serienmäßigen BOSE® Surround Sound-System – auch die Musik von Audio- und Video-DVDs im 5.1 Discrete Surround-Format wiedergeben. Optional erhältlich: ein im PCM integrierter Sechsfach CD-/DVD-Wechsler (Serie 911 Turbo S Modelle).

Das serienmäßige GPS-Navigationsmodul verfügt über eine Festplatte mit Kartendaten für die

meisten europäischen Länder. Bei der Kartenansicht kann zwischen einer perspektivischen und einer zweidimensionalen Darstellung gewählt werden.

Elektronisches Fahrtenbuch.

Das optionale elektronische Fahrtenbuch erlaubt die automatische Erfassung von Kilometerstand, Fahrtstrecke, Datum und Uhrzeit sowie Start- und Zieladresse bei jeder Fahrt.

TV-Tuner.

Ein auf Wunsch erhältlicher TV-Tuner empfängt unverschlüsseltes analoges und digitales Fernsehen (DVB-T) und sorgt selbst dann für Unterhaltung, wenn Ihr Fahrzeug einmal nicht in Bewegung sein sollte. Zu Ihrer eigenen Sicherheit ist während der Fahrt keine Anzeige des TV-Bildes möglich.

Sprachbedienung.

Nahezu alle Funktionen des PCM sind über die optionale Sprachbedienung steuerbar. Generell kann jeder Menüpunkt so gesprochen werden, wie er auf dem Bildschirm angezeigt wird. Die Sprachbedienung erkennt Kommandos oder Ziffernfolgen unabhängig vom Sprecher. Sie gibt akustische Rückmeldung und führt durch die Funktionen. Ein Anlernen des Systems ist nicht nötig. Der Aufruf von Telefonbucheinträgen, das Einstellen eines Radiosenders oder die Navigationsziel-Eingabe erfolgt direkt durch das Sprechen ganzer Wörter.

Telefonmodul für PCM.*

Das optionale Quadband-GSM-Telefonmodul bietet hohen Bedienkomfort und optimierte Sprachqualität. Entweder legen Sie Ihre SIM-Karte direkt in den im PCM integrierten SIM-Kartenleser ein und können mittels Freisprecheinrichtung telefonieren. Oder noch komfortabler: mit der Bluetooth® Verbindung Ihres Mobiltelefons über das SIM-Access Profile (SAP). Nach der automatischen Kopplung wird die Antenne Ihres Mobiltelefons akkuschonend abgeschaltet und auf die Fahrzeugaußenantenne zurückgegriffen. Je nach Mobiltelefon haben Sie dabei nicht nur Zugriff auf die Nummern der SIM-Karte, sondern auch auf den internen Speicher. Die Bedienung erfolgt ebenfalls je nach Mobiltelefon über das PCM, das optionale Multifunktionslenkrad oder die optionale Sprachbedienung. Das Mobiltelefon bleibt einfach in Ihrer Jacke.

Überdies können Sie über das Telefonmodul auch Mobiltelefone, die nur das Handsfree Profile (HFP) unterstützen, via Bluetooth® verbinden. In diesem Fall erfolgt

die GSM-Verbindung grundsätzlich über die Antenne des Mobiltelefons. Das PCM dient als Freisprecheinrichtung und das Mobiltelefon kann verstaut bleiben. Zusätzlich steht auf Wunsch ein schnurloser Bedienthörer für das Telefonmodul zur Verfügung. Bei einer Bluetooth® Verbindung über das Handsfree Profile (HFP) lässt sich der Bedienthörer jedoch nicht benutzen.

* Hinweise siehe Seite 104.



Handyvorbereitung.*

Zur Bluetooth® Anbindung von Mobiltelefonen, die nur das Handsfree Profile (HFP) unterstützen, ist auf Wunsch die Handyvorbereitung erhältlich. Bei der Verbindung über HFP dient das PCM lediglich als Freisprechanlage. Auch hierbei kann das Mobiltelefon in der Jackentasche bleiben. Über das PCM können jedoch nur Grundfunktionen des Mobiltelefons bedient werden.

Die GSM-Verbindung erfolgt grundsätzlich über die Antenne des Mobiltelefons. Die Handyvorbereitung ist mit und ohne Befestigungskonsole erhältlich.

Universelle Audio-Schnittstelle.

Im Ablagefach der Mittelkonsole stehen Ihnen auf Wunsch 3 Anschlüsse zur Verfügung, an die Sie Ihren iPod®, einen USB-Stick/MP3-Player oder eine beliebige Audio-Quelle via AUX-Schnittstelle

anschließen können. Die Bedienung des iPod® oder eines USB-Sticks erfolgt komfortabel und sicher über das PCM, das optionale Multifunktionslenkrad oder die optionale Sprachbedienung.

BOSE® Surround Sound-System.

Das serienmäßige BOSE® Surround Sound-System ist optimal auf die spezifische Innenraumakustik abgestimmt. Insgesamt 13 Lautsprecher (12 in den 911 Turbo Cabriolet Modellen) inklusive Aktivsubwoofer und Centerspeaker sowie ein 7-Kanal-Digitalverstärker mit einer Gesamtleistung von 385 Watt sorgen für ein beeindruckendes Klangerlebnis.

Bei der Musikwiedergabe von Audio- oder Video-DVDs erschließt das System das beeindruckende Klangspektrum digitaler 5.1 Aufnahmen.

5 vollwertige Audiokanäle (vorn links, vorn rechts, Center, Surround links, Surround rechts) sowie ein Effektkanal für tiefe Frequenzanteile sorgen für einen

1. Audioelektronik
2. 7,0-cm-Mitteltonlautsprecher (Centerfill)
3. 2,5-cm-Neodym-Hochtonlautsprecher
4. Mikrofön für AudioPilot®
5. 8,0-cm-Neodym-Mitteltonlautsprecher, 20,0-cm-Nd®-Tiefertonlautsprecher
6. 2,5-cm-Neodym-Hochtonlautsprecher, 8,0-cm-Neodym-Mitteltonlautsprecher
7. Zwei 13,0-cm-Tiefertonlautsprecher in einem 14-Liter-Bassreflexgehäuse mit TSM-Schaltverstärker bei den Coupé-Modellen, 1 Tiefertonlautsprecher im Bassreflexgehäuse mit TSM-Schaltverstärker im Beifahrerfußraum bei den Cabriolet-Modellen

ebenso authentischen wie natürlichen Raumklang: Discrete 5.1 Surround-Sound mit präzise zu ortenden Stimmen und Effekten von vorn und hinten. Für eine 360-Grad-Klangkulisser – natürlich, plastisch, unverfälscht. Das Klangerlebnis kommt damit einer Live-Aufführung sehr nah, vergleichbar mit einem Kino oder einem anspruchsvollen Home-Cinema-System.



Selbstverständlich können Sie auch herkömmliche CDs abspielen. In Stereo sowie in einem Surround-Modus, der von der patentierten BOSE® Technologie Centerpoint® generiert wird. Der Algorithmus von Centerpoint® II extrahiert aus dem Stereosignal einen präzisen, realistischen Raumklang.

Neben den Surround-Qualitäten bietet die umfangreiche Klangabstimmung des BOSE® Surround Sound-Systems einen maßgeschneiderten Sound in jeder Situation. Die dynamische Loudness-Funktion hebt die Bässe bei abnehmender Lautstärke 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 ein gleichbleibender Klangeindruck über alle Fahrzustände entsteht.

Kurz: Sie sitzen in einem Konzertsaal – in einem der schnellsten, die es gibt.

* Hinweise siehe Seite 104.

Warum es sich lohnt,
der Phantasie keine Grenzen zu setzen.

Die Individualisierung.

**Die Erfolgsgeschichte
911 Turbo ist auch immer
eine sehr persönliche. Weil
Leistung auch bedeutet,
Raum für die individuelle
Interpretation zu bieten.**

Farben.

Die Farbwahl ist immer auch Ausdruck der persönlichen Haltung.

Gut, dass die Vielfalt der Möglichkeiten dem gerecht wird.

Insgesamt können Sie sich zwischen 4 Uni-, 8 Metallic-, 4 Sonder- und 4 Verdeckfarben entscheiden. Hinzu kommen 9 Interieurfarben, 3 Bi-Color-Ausstattungen sowie bei den 911 Turbo S Modellen 2 zusätzliche zweifarbige Lederausstattungen.

Auf Wunsch können Sie Ihr Modell in nahezu jeder anderen Farbe bestellen. Nähere Informationen hierzu erhalten Sie im Exclusive 911 Katalog.

Mit dem Porsche Car Configurator unter www.porsche.com können Sie Ihre Individualausstattung

bereits vorab am Fahrzeug konfigurieren und anschauen.



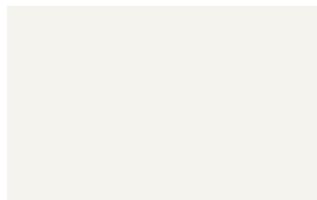
Uni-Farben Exterior.¹



schwarz



indisrot



carraraweiß

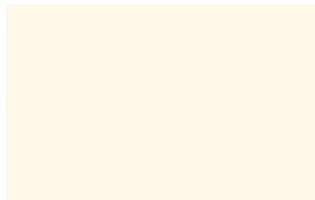


speedgelb

Metallic-Farben Exterior.¹



basaltschwarzmetallic



platinsilbermetallic²



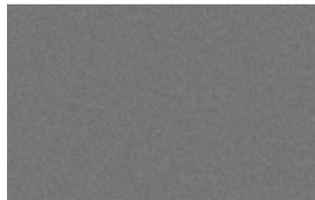
dunkelblaumetallic



eisblaumetallic³



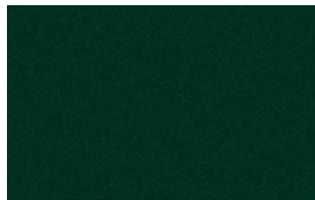
macadamiametallic



meteorgraumetallic

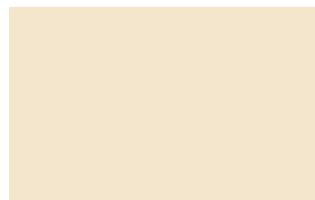


aquablaumetallic

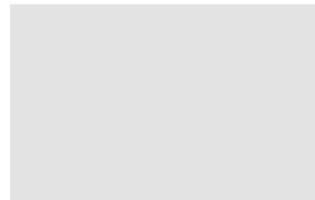


Porsche racinggreenmetallic

Sonderfarben Exterior.



cremeweiß



GT-silbermetallic



amethystmetallic²



rubinrotmetallic

Verdeckfarben.



schwarz



steingrau



metropolblau



cocoa

¹ Uni- und Metallic-Farben ohne Aufpreis.

² Frühestens verfügbar ab 09/2010.

³ Für 911 Turbo Modelle frühestens verfügbar ab 09/2010.

Hinweis für 911 Turbo und 911 Turbo S Modelle: bis 07/2010 als Metallicfarbe verfügbar: arktissilbermetallic
bis 07/2010 als Sonderfarbe verfügbar: atlasgraumetallic

Serienfarben Interieur.

**Leder/Softlack¹
Interieurfarbe.**

Teppich.

Innenhimmel.²



schwarz



schwarz



schwarz



steingrau



steingrau



steingrau



sandbeige



sandbeige



sandbeige



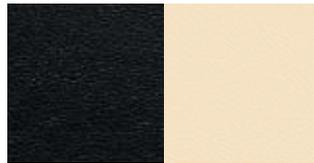
seeblau



seeblau



seeblau



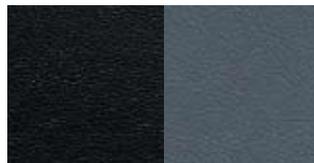
schwarz/crema³



schwarz



schwarz



schwarz/titanblau³



schwarz



schwarz

Sonderfarben Interieur und Bi-Color Interieur⁴.

**Leder/Softlack
Interieurfarbe.**

Teppich.

Innenhimmel.²



terrakotta⁵



terrakotta



schwarz



cocoa⁵



cocoa



schwarz



schwarz und terrakotta^{4,6}



terrakotta



schwarz



schwarz und steingrau^{4,7}



steingrau



schwarz



schwarz und sandbeige^{4,7}



sandbeige



schwarz

Naturleder Interieur.

**Leder/Softlack
Interieurfarbe.**

Teppich.

Innenhimmel.²



Naturleder dunkelgrau natur⁸



dunkelgrau natur



schwarz



Naturleder braun natur⁵



braun natur



schwarz



Naturleder carrerasrot⁵



carrerasrot



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 (Coupé), Innenhimmel mit Stoff schwarz (Cabriolet).

³ Verfügbar nur für 911 Turbo S Modelle. Ausstattung Leder schwarz mit folgenden Teilen in der gewählten Interieurfarbe crema bzw. titanblau: Türtafeln, Sitzmittelbahnen der vorderen und hinteren Sitzanlage. Ziernähte in der gewählten Interieurfarbe: Oberteil Schalttafel, Oberteil Türverkleidung, Sitzanlage vorne und hinten.

⁴ Bei Bi-Color-Interieur 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 (Coupé). Ubrige Teile sind in der gewählten Interieurfarbe gehalten.

⁵ Softlack in Interieurfarbe, Sonnenblenden und Trittschutz mit Folie schwarz.

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.

⁸ Softlack in Schwarz, Sonnenblenden und Trittschutz mit Folie schwarz.

Individualausstattungen und Werksabholung.

Ist es möglich, die Idee 911 Turbo zu übertreffen? Sicher. Durch Ihre Ideen. Denn was würde diesen faszinierenden Sportwagen besser ergänzen als Ihre Vorstellungskraft?

Sie haben die Wahl zwischen einzelnen Individualausstattungen und Ausstattungspaketen. Für außen und innen. Detaillierte

Informationen finden Sie auf den nächsten Seiten und in der separaten Preisliste.

Darüber hinaus gibt es weitere Möglichkeiten, Ihr 911 Turbo oder 911 Turbo S Modell noch etwas persönlicher zu gestalten.

Als Sonderanfertigung ab Werk über Porsche Exclusive oder nachträglich mit unserem Zubehörprogramm von Porsche Tequipment. Zahlreiche Beispiele

finden Sie in den jeweiligen Katalogen. Ihr Porsche Zentrum/Händler berät Sie gerne.

Dann kommt der Moment, in dem Sie Ihr Wunschfahrzeug entgegennehmen. Am besten dort, wo die Erfolgsgeschichte ihren Anfang nahm: in Zuffenhausen. Die genauen Umfänge des Angebots Werksabholung entnehmen Sie bitte der Preisliste.



911 Turbo Cabriolet mit Interieur in Bi-Color schwarz und steingrau

Bezeichnung	911 Turbo	911 Turbo Cabriolet	911 Turbo S	911 Turbo S Cabriolet	I-Nr.	Seite
Exterieur.						
• Sonderfarben	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Code	93
• Individualfarben	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Code	
• Dynamisches Kurvenlicht	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	603	65
• Ohne Modellbezeichnung	W	W	W	W	498	
• ParkAssistent (Einparkhilfe hinten)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	635	85
• Aerokit Turbo	<input type="radio"/>	–	<input type="radio"/>	–	XAF	99
• Heckscheibenwischer	<input type="radio"/>	–	<input type="radio"/>	–	425	
• Windschutzscheibe mit Graukeil	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	567	
• Elektrisches Schiebe-/Hubdach	<input type="radio"/>	–	<input type="radio"/>	–	650	
• Hardtop	–	<input type="radio"/>	–	<input type="radio"/>	550	25, 99
• Basisträger für Dachtransportsystem	<input type="radio"/>	–	<input type="radio"/>	–	549	84
Motor, Getriebe und Fahrwerk.						
• Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	250	42
• Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), Keramik-Bremsanlage	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	450	68
• Porsche Torque Vectoring (PTV)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	220	50
• Sport Chrono Paket Turbo inkl. dynamische Motorlager	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	640	58
• Radnabenabdeckung mit farbigem Porsche Wappen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	W	W	446	
• 19-Zoll RS Spyder Rad mit Zentralverschluss	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	422	54
• 19-Zoll 911 Turbo II Rad	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	W	W	421	54

Die im Kapitel Individualisierung abgebildeten Fahrzeuge enthalten teilweise weitere, hier nicht beschriebene Individualausstattungen. Bei Fragen diesbezüglich wenden Sie sich bitte an Ihr Porsche Zentrum/Händler. Detaillierte Informationen zu den einzelnen Individualausstattungen und Ausstattungspaketen finden Sie in der separaten Preisliste.



911 Turbo mit Aerokit Turbo und 19-Zoll RS Spyder Rädern



911 Turbo Cabriolet mit Hardtop

– nicht erhältlich als I-Nummer/Option gegen Mehrpreis erhältlich Serie W wahlweise ohne Mehrpreis erhältlich

Bezeichnung	911 Turbo	911 Turbo Cabriolet	911 Turbo S	911 Turbo S Cabriolet	I-Nr.	Seite
Interieur.						
• HomeLink® (frei programmierbarer Garagentoröffner)	○	○	○	○	608	84
• Tempomat (automatische Geschwindigkeitsregelung)	○	○	●	●	454	85
• Vorrüstung Vehicle Tracking System	○	○	○	○	674	84
• Komfortsitze mit Fahrermemory	●	●	W	W	P15	82
• Sportsitze	W	W	W	W	P77	82
• Adaptive Sportsitze mit Fahrermemory	○	○	●	●	P01	82
• Sportschalensitze	○	○	W	W	P03	83
• Sitzheizung	○	○	○	○	342	
• Sitzbelüftung	○	○	○	○	541	83
• Lenkradheizung	○	○	○	○	345	
• Feuerlöscher	○	○	○	○	509	
• Fußmatten	○	○	○	○	810	
Interieur Leder und Naturleder.						
• Lederausstattung						
– in Serienfarbe	●	●	●	●	Code	
– in zweifarbigem Leder	–	–	●	●	Code	21, 23
– in Sonderfarbe	○	○	○	○	Code	
– in Bi-Color	○	○	○	○	970	102
– in Naturleder	○	○	○	○	998	16, 80
– in Individualfarbe	○	○	○	○	Code	
• 3-Speichen-Multifunktionslenkrad	W	W	W	W	844	102
• 3-Speichen-Sportlenkrad mit Schalt paddles	○	○	●	●	840	44
• Raffledersitzanlage	○	○	○	○	982	

Die im Kapitel Individualisierung abgebildeten Fahrzeuge enthalten teilweise weitere, hier nicht beschriebene Individualausstattungen. Bei Fragen diesbezüglich wenden Sie sich bitte an Ihr Porsche Zentrum/Händler. Detaillierte Informationen zu den einzelnen Individualausstattungen und Ausstattungspaketen finden Sie in der separaten Preisliste.

Bezeichnung	911 Turbo	911 Turbo Cabriolet	911 Turbo S	911 Turbo S Cabriolet	I-Nr.	Seite
Interieur Holz Makassar, dunkel (seidenmatt).						
• Interieur-Paket Makassar	○	○	○	○	801	102
• 3-Speichen-Multifunktionslenkrad Makassar	○	○	○	○	847	102
Interieur Carbon.						
• Interieur-Paket Carbon	○	○	○	○	803	103
• 3-Speichen-Multifunktionslenkrad Carbon	○	○	○	○	845	103
• Türeinstiegsblenden aus Carbon	○	○	○	○	X69	
Interieur Alu-Optik lackiert/Aluminium/Edelstahl.						
• 3-Speichen-Multifunktionslenkrad Alu-Optik	○	○	○	○	XPU	103
• Schalt-/Handbremshebel Aluminium I	○	○	–	–	ECA	103
• PDK Wähl-/Handbremshebel Aluminium	○	○	○	○	ECB	

– nicht erhältlich ○ als I-Nummer/Option gegen Mehrpreis erhältlich ● Serie W wahlweise ohne Mehrpreis erhältlich



Interieur in Bi-Color schwarz und steingrau, 3-Speichen-Multifunktionslenkrad



Interieur-Paket Carbon, 3-Speichen-Multifunktionslenkrad Carbon



Interieur-Paket Makassar, 3-Speichen-Multifunktionslenkrad Makassar



3-Speichen-Multifunktionslenkrad Alu-Optik und Schalt-/Handbremshebel Aluminium I

Die im Kapitel Individualisierung abgebildeten Fahrzeuge enthalten teilweise weitere, hier nicht beschriebene Individualausstattungen. Bei Fragen diesbezüglich wenden Sie sich bitte an Ihr Porsche Zentrum/Händler. Detaillierte Informationen zu den einzelnen Individualausstattungen und Ausstattungspaketen finden Sie in der separaten Preisliste.

Bezeichnung	911 Turbo	911 Turbo Cabriolet	911 Turbo S	911 Turbo S Cabriolet	I-Nr.	Seite
Audio und Kommunikation.						
• Elektronisches Fahrtenbuch	○	○	○	○	641	86
• Sprachbedienung	○	○	○	○	671	87
• Telefonmodul ^{1,2}	○	○	○	○	666	87
• Schnurloser Bedientaster für Telefonmodul	○	○	○	○	669	87
• Handylvorbereitung ^{1,3}	○	○	○	○	619	88
• Handylvorbereitung mit Konsole ^{1,3}	○	○	○	○	618	88
• CD-/DVD-Wechsler (sechsfach) ⁴	○	○	●	●	693	86
• Universelle Audio-Schnittstelle (AUX, USB, iPod®) ⁵	○	○	○	○	870	88
• TV-Tuner	○	○	○	○	676	87
• Stabantenne	W	W	W	W	461	



Universelle Audio-Schnittstelle

¹ Informationen zu kompatiblen Mobiltelefonen erhalten Sie unter www.porsche.de oder bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler.
² Telefonmodul im HFP-Modus: Der Betrieb eines Mobiltelefons im Fahrzeuginnenraum kann zu einer erhöhten elektromagnetischen Feldstärke und damit zu einer Strahlenbelastung für die Passagiere führen. Die Nutzung des Telefonmoduls für PCM via Bluetooth® SAP-Verbindung oder mit eingelegter SIM-Karte vermeidet eine Strahlenbelastung, da immer die Außenantenne des Fahrzeugs verwendet wird.
³ Handylvorbereitung: Der Betrieb eines Mobiltelefons im Fahrzeuginnenraum kann zu einer erhöhten elektromagnetischen Feldstärke und damit zu einer Strahlenbelastung für die Passagiere führen. Bei Verwendung eines Aufrüstsatzes (Cradle) kann die Feldstärke im Fahrzeuginnenraum durch die Anbindung an die Außenantenne reduziert werden (abhängig von der handspezifischen Ankopplung an den Aufrüstsatz). Bitte informieren Sie sich im freien Zubehörhandel über die Verfügbarkeit eines Aufrüstsatzes für Ihr Mobiltelefon. Die Nutzung des Telefonmoduls für PCM via Bluetooth® SAP-Verbindung oder mit eingelegter SIM-Karte vermeidet eine Strahlenbelastung, da immer die Außenantenne des Fahrzeugs verwendet wird.
⁴ Beim Abspielen von kopiergeschützten CDs kann es zu Wiedergabeproblemen kommen, die nicht mit der Qualität der Audiogeräte zusammenhängen.
⁵ Zur Kompatibilität der iPod® und iPhone® Modelle informieren Sie sich bitte bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler.

– nicht erhältlich ○ als I-Nummer/Option gegen Mehrpreis erhältlich ● Serie W wahlweise ohne Mehrpreis erhältlich

Die im Kapitel Individualisierung abgebildeten Fahrzeuge enthalten teilweise weitere, hier nicht beschriebene Individualausstattungen. Bei Fragen diesbezüglich wenden Sie sich bitte an Ihr Porsche Zentrum/Händler. Detaillierte Informationen zu den einzelnen Individualausstattungen und Ausstattungspaketen finden Sie in der separaten Preisliste.



Porsche Exclusive

Gebaut nach allen Regeln der Kunst. Und Ihren Wünschen.

Über Porsche Exclusive haben Sie die Möglichkeit, Ihren Porsche noch weiter veredeln zu lassen. Direkt ab Werk.

Individuell und exklusiv nach Ihren Wünschen. Optisch und technisch. Innen wie außen. Mit edlen Materialien. In gewohnter Porsche Qualität. Das Prinzip: Maßanfertigung durch Handarbeit. Die vielfältigen Gestaltungsmöglichkeiten finden Sie im separaten Exclusive 911 Katalog.

Fragen beantwortet Ihnen gerne Ihr Porsche Zentrum/Händler oder das Kundenzentrum in Zuffenhausen unter +49 (0)711 911-25332. Bitte beachten Sie, dass es bei einigen Porsche Exclusive Ausstattungen zu verlängerten Lieferzeiten kommen kann.



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 Ihnen einen hochwertigen, zuverlässigen und exklusiven Mobilitätsservice. Sie erhalten sie automatisch beim Kauf eines Neuwagens.



Porsche Financial Services

Ob attraktive Leasingraten, Mietkauf, 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 Porsche ab Werk nach Ihren persönlichen Vorstellungen 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 Garantie.



Porsche Design Driver's Selection

Das Produktprogramm zeichnet sich durch Funktionalität, Qualität und Design aus – ganz gleich, ob Lifestyle-Accessoires, Mode oder speziell auf Ihren Porsche zugeschnittenes Gepäck.

Betreuung

Porsche Approved Gebrauchtwagen

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

Porsche Classic

Ihr Partner für Originalteile, technische Literatur, Teileverkauf sowie Werkstatteleistungen wie Wartung, Reparatur und Restaurierung von klassischen Porsche. Info: www.porsche.com/classic

„Christophorus“

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



Porsche im Internet

Erleben Sie die Faszination Porsche auch im Internet unter www.porsche.com.

Porsche Clubs

Seit 1952 leben und vermitteln weltweit 613 Porsche Clubs mit 120.000 Mitgliedern die Werte und die Faszination der Marke Porsche. Nähere Informationen erhalten Sie 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. Weltweit. Infos unter +49 (0)711 911-78155. E-Mail: travel.club@porsche.de

2. Porsche Sport Driving School.

Hier können Sie auf nationalen und internationalen Rennstrecken nicht nur Ihre eigene Fahrsicherheit verbessern, sondern auch Ihren Porsche besser kennen lernen. Infos unter +49 (0)711 911-78683. E-Mail: sportdrivingschool@porsche.de



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



Fazit

Der neue 911 Turbo S. Der 911 Turbo. Als Coupé und als Cabriolet. Sie sind unsere Bestandsaufnahme dessen, was technisch möglich ist. In Sachen Fahrperformance.

In Sachen Alltagstauglichkeit. In Sachen Effizienz. Und sie sind der Beweis, dass der Sonderweg von 1974 gültig bleibt, wenn man ihn mit neuer Kraft lebendig hält. Effizienz braucht Leistung. Aufgeladen.

Technische Daten

911 Turbo/911 Turbo Cabriolet	
Motor	
Zylinderzahl	6
Hubraum	3.800 cm ³
Leistung (DIN) bei Drehzahl	368 kW (500 PS) bei 6.000–6.500 1/min
Max. Drehmoment bei Drehzahl	650 Nm bei 1.950–5.000 1/min mit „Overboost“ 700 Nm bei 2.100–4.000 1/min
Verdichtung	9,8:1
Kraftübertragung	
Antrieb	Allrad mit elektronisch gesteuerter Lamellenkupplung
6-Gang-Schaltgetriebe	Serie
7-Gang PDK	optional
Fahrwerk	
Vorderachse	McPherson-Federbeinachse
Hinterachse	Mehrlenker-Hinterachse LSA
Lenkung	variable Lenkgetriebeübersetzung, Servo, hydraulisch
Wendekreis	10,9 m
Bremsen	6-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel vorne, 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel hinten, Scheiben innenbelüftet und gelocht
Fahrstabilisierungssystem	Porsche Stability Management (PSM)
Antiblockiersystem	ABS 8.0
Räder	VA 8,5 J x 19 ET 56 vorne HA 11 J x 19 ET 51 hinten
Reifen	VA 235/35 ZR 19 vorne HA 305/30 ZR 19 hinten

Die in diesem Katalog abgebildeten Fahrzeuge sind teilweise mit Sonderausstattungen gegen Mehrpreis ausgerüstet. Die Angabe über Lieferumfang, Aussehen, Leistung, Maße, Gewichte, Kraftstoffverbrauch und Betriebskosten der Fahrzeuge entsprechen den zum Zeitpunkt der Drucklegung vorhandenen Kenntnissen. Änderungen sind vorbehalten.

* 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.

** Werte für PDK inkl. optionalem Sport Chrono Paket Turbo mit aktivierter SPORT PLUS Taste.

	911 Turbo	911 Turbo Cabriolet
Leergewicht	Schaltgetriebe/PDK	Schaltgetriebe/PDK
DIN	1.570 kg/1.595 kg	1.645 kg/1.670 kg
Nach EG-Richtlinie*	1.645 kg/1.670 kg	1.720 kg/1.745 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1.935 kg/1.960 kg	1.995 kg/2.020 kg
Fahrleistungen	Schaltgetriebe/PDK	Schaltgetriebe/PDK
Höchstgeschwindigkeit	312 km/h/312 km/h	312 km/h/312 km/h
0–100 km/h	3,7 s/3,6 s (3,4 s ^{**})	3,8 s/3,7 s (3,5 s ^{**})
0–160 km/h	7,8 s/7,7 s (7,4 s ^{**})	8,1 s/8,0 s (7,7 s ^{**})
0–200 km/h	11,9 s/11,6 s (11,3 s ^{**})	12,4 s/12,1 s (11,8 s ^{**})
Elastizität (80–120 km/h) 5. Gang	3,7 s/–	3,8 s/–
Durchzugsbeschleunigung (80–120 km/h)	–/2,1 s	–/2,2 s
Verbrauch/Emission***	Schaltgetriebe/PDK	Schaltgetriebe/PDK
Innerstädtisch in l/100 km	16,5/16,5	16,7/16,7
Außerstädtisch in l/100 km	8,3/8,1	8,4/8,2
Gesamt in l/100 km	11,6/11,4	11,7/11,5
CO ₂ -Emissionen g/km	272/268	275/270
Abmessungen/c_w-Wert		
Länge	4.450 mm	4.450 mm
Breite (mit Außenspiegeln)	1.852 mm (1.952 mm)	1.852 mm (1.952 mm)
Höhe	1.300 mm	1.300 mm
Radstand	2.350 mm	2.350 mm
Kofferraumvolumen (VDA)	105 l	105 l
Tankinhalt	67 l	67 l
Luftwiderstandsbeiwert	c _w = 0,31	c _w = 0,32

*** Ermittelt wurden die Daten nach dem Messverfahren Euro 5 (715/2007/EG und 692/2008/EG) im NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus). Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Weitere aktuelle Informationen zu den einzelnen Fahrzeugen erhalten Sie bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler. Ermittlung des Verbrauchs auf Grundlage der Serienausstattung. Sonderausstattungen können Verbrauch und Fahrleistungen beeinflussen.

911 Turbo S/911 Turbo S Cabriolet	
Motor	
Zylinderzahl	6
Hubraum	3.800 cm ³
Leistung (DIN) bei Drehzahl	390 kW (530 PS) bei 6.250–6.750 1/min
Max. Drehmoment bei Drehzahl	700 Nm bei 2.100–4.250 1/min
Verdichtung	9,8:1
Kraftübertragung	
Antrieb	Allrad mit elektronisch gesteuerter Lamellenkupplung
7-Gang PDK	Serie
Fahrwerk	
Vorderachse	McPherson-Federbeinachse
Hinterachse	Mehrlenker-Hinterachse LSA
Lenkung	variable Lenkgetriebeübersetzung, Servo, hydraulisch
Wendekreis	10,9 m
Bremsen	Keramik-Bremsanlage Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB): 6-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel vorne, 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel hinten, Scheiben innenbelüftet und gelocht
Fahrstabilisierungssystem	Porsche Stability Management (PSM)
Antiblockiersystem	ABS 8.0
Räder	VA 8,5 J x 19 ET 56 vorne HA 11 J x 19 ET 51 hinten
Reifen	VA 235/35 ZR 19 vorne HA 305/30 ZR 19 hinten

	911 Turbo S	911 Turbo S Cabriolet
Leergewicht	PDK	PDK
DIN	1.585 kg	1.660 kg
Nach EG-Richtlinie*	1.660 kg	1.735 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1.950 kg	2.010 kg
Fahrleistungen	PDK	PDK
Höchstgeschwindigkeit	315 km/h	315 km/h
0–100 km/h**	3,3 s	3,4 s
0–160 km/h**	7,1 s	7,4 s
0–200 km/h**	10,8 s	11,3 s
Durchzugsbeschleunigung (80–120 km/h)	2,0 s	2,1 s
Verbrauch/Emission***	PDK	PDK
Innerstädtisch in l/100 km	16,5	16,7
Außerstädtisch in l/100 km	8,1	8,2
Gesamt in l/100 km	11,4	11,5
CO ₂ -Emissionen g/km	268	270
Abmessungen/c_w-Wert		
Länge	4.450 mm	4.450 mm
Breite (mit Außenspiegeln)	1.852 mm (1.952 mm)	1.852 mm (1.952 mm)
Höhe	1.300 mm	1.300 mm
Radstand	2.350 mm	2.350 mm
Kofferraumvolumen (VDA)	105 l	105 l
Tankinhalt	67 l	67 l
Luftwiderstandsbeiwert	c _w = 0,31	c _w = 0,32

Die in diesem Katalog abgebildeten Fahrzeuge sind teilweise mit Sonderausstattungen gegen Mehrpreis ausgerüstet. Die Angabe über Lieferumfang, Aussehen, Leistung, Maße, Gewichte, Kraftstoffverbrauch und Betriebskosten der Fahrzeuge entsprechen den zum Zeitpunkt der Drucklegung vorhandenen Kenntnissen. Änderungen sind vorbehalten.

* 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.

** Werte mit aktivierter SPORT PLUS Taste.

*** Ermittelt wurden die Daten nach dem Messverfahren Euro 5 (715/2007/EG und 692/2008/EG) im NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus). Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Weitere aktuelle Informationen zu den einzelnen Fahrzeugen erhalten Sie bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler. Ermittlung des Verbrauchs auf Grundlage der Serienausstattung. Sonderausstattungen können Verbrauch und Fahrleistungen beeinflussen.

Index

Bezeichnung	Seite								
A									
Abgasanlage	41	E		K		P		S	
Abgasreinigung	75	Elektronisches Motor-		Keramikkbremse	68	ParkAssistent	85	Schaltgetriebe	46
Abgasturboaufladung	36	management	38	Kindersitze	83	Porsche Active Suspension		Scheinwerfer	64
Achskonzept	52	Expansionssauganlage	40	Klimatisierung	81	Management (PASM)	53	Scheinwerferreinigungsanlage	64
Airbags	71	Exterieur	16	Kofferraum	84	Porsche Ceramic Composite		Servolenkung	54
Allradantrieb	48	F		Konstruktion	70	Brake (PCCB)	68	Sicherheit	64
Alu-Optik	101	Fahrwerk	52	Kraftstoffsystem	76	Porsche Communication		Sitze	82
Audio-Schnittstelle	88	Farben Exterieur	92	Kraftübertragung	42	Management (PCM)	86	Sport Chrono Paket Turbo	58
Audiosystem	86	G		L		Porsche Doppelkupplungs-		SPORT Taste	58
Außenspiegel	85	Glas-Heckscheibe	24	Launch Control	59	getriebe (PDK)	42	Sprachbedienung	87
B									
Beleuchtung	65	GPS-Navigationssystem	86	Leistung	110, 112	Porsche Side Impact		T	
Benzindirekteinspritzung (DFI)	32	H		Leichtbauweise	34	Protection System (POSIP)	72	Technische Daten	110
Bordcomputer	81	Hardtop	25, 99	Leistung	110, 112	Porsche Stability		Tempostat	85
BOSE® Surround		Holz Makassar	101	Lenkräder	44	Management (PSM)	56	Touchscreen	86
Sound-System	88	HomeLink®		Lenkung	54	Porsche Torque		Trockensumpfschmierung	33
Bremsen	66	(Garagentoröffner)	84	Lichtanlage	64	Vectoring (PTV)	50	TV-Tuner	87
C									
Cabriolet	22	I		M		Porsche Traction		U	
Carbon	101	Individualisierung	90	Modelle	18	Management (PTM)	48	Überrollschutz	72
CD-/DVD-Wechsler	86	Individualnummern	98	Motor	30	R		Umwelt	74
D									
Dachtransportsystem	84	Instrumente	81	Motormanagement	38	Radio	86	Universelle	
Design	16	Interieur	80	MP3	88	Räder	54	Audio-Schnittstelle	88
Diebstahlsicherheit	84	O		Multifunktionslenkrad	44	Recycling	76	V	
Dynamisches Kurvenlicht	65	Ölversorgung	33	Navigation	86	Reifendruckkontrollsystem		Variable Turbinen-	
Dynamische Motorlager	60	P		R		(RDK)	55	geometrie (VTG)	36
E									
K									
L									
M									
N									
O									
P									
R									
S									
T									
U									
V									
W									
Z									
Wartung	41					Rohbaustruktur	70	VarioCam Plus	38
Werksabholung	97					Reifendruckkontrollsystem		Vehicle Tracking System	84
Windschott	25					(RDK)	55	Verdeck	24
Zündung	39					Ölversorgung	33	Verdeckfarben	93

