



PORSCHE



911 Carrera



Der 911

Wir haben jahrelang an ihm gearbeitet.
In 5 Sekunden wissen Sie, wie intensiv.

Der 911	6
Die Modelle	20
Antrieb	40
Fahrwerk	64
Sicherheit	82
Komfort	96
Motorsport	118
Umwelt	122
Individualisierung	128
Werksabholung 911	154
Betreuung	156
Fazit	158
Technische Daten	160
Index	170

**Ein Strich auf einem weißen Blatt Papier.
Der Anfang jeder Weiterentwicklung. Eigentlich wie immer.
Dann haben wir das Blatt weggeworfen.**

**Also: ein neues Blatt Papier. Ein neuer Strich.
Vom ersten Millimeter an: präzise. Nichts zuviel. Nichts zuwenig.
Kein Fett. Keine Experimente.
Keine Vision – sondern eine klare Vorstellung.
Und messerscharfes Denken.**

So entstand die 6. Generation des 911.

**Gleich vorweg: Er ist stark, dynamisch, bissig. Auch äußerlich.
Seine Technik ist exakt. Seine Alltagstauglichkeit vorbildlich.
Seine Wirkung intensiv. Sie macht keine Umwege.
Sie ist direkt. Sie kommt unvermittelt. Und erzeugt pure Emotion.**

**So gesehen, bleibt also alles beim alten.
Eben alles anders.**



Schön, wenn die Spannung in einer Geschichte nicht nachläßt.

Die 911 Baureihe.

1963 feiert Porsche die Premiere des 911. Damit beginnt eine Geschichte, die die Menschen auf der ganzen Welt bis heute nicht mehr losgelassen hat.

Seine Erfolgsformel ist sein harmonisches Gesamtkonzept: eine unverwechselbare Silhouette und Technik, die nichts dem Zufall überläßt. Sondern Ihnen jederzeit das Gefühl von Kontrolle gibt.

Keine Spielereien. Keine kurzlebigen Trends. Ein Sportwagen ohne Wenn und Aber. Aber mit Charakter. Auf der Straße. Und auf der Rennstrecke – was der 911 in über 14.000 von insgesamt 23.000 Porsche Rennsiegen bewiesen hat.

Erfolge, die ohne eine enge Verbindung von Fahrer und Technik undenkbar wären. Eine Verbindung, die auch abseits der Piste wirkt.

Der 911 ist auch ein Sportwagen für den Alltag – kein alltäglicher Sportwagen. Ein technisches Präzisionsinstrument, das – in den richtigen Händen – seine Kräfte genau dann entfaltet, wenn Sie es wünschen.



**In Bewegung: eine Präzisionsmaschine.
Im Stand: bewegend.**

Das Design des 911.



Vielleicht gibt es Liebe auf den ersten Blick. Ganz sicher aber Präzision: Der 911 offenbart seine Natur schon beim Design.

Spannungsgeladene Formen, klare Linien, präzise Konturen. Der Eindruck: kein Gramm zuviel.

Der 911 wirkt im Stand wie ein Sprinter unter Hochspannung in den Startblöcken.

Der diagonal verlaufende Übergang zwischen Karosserie und Heckschürze kündigt die Kraft an, die im Heck auf ihren Einsatz wartet. Und die dynamische

Taillierung sowie das markante Bugteil demonstrieren diese Kraft eindrucksvoll.

Türgriffe in Bügelform und Doppelarm-Außenspiegel unterstreichen die Sportlichkeit der Linienführung.



Die Scheinwerfer sind oval und kompakt. Positionslicht, Nebelscheinwerfer und Blinkerleuchten liegen in einer separaten Bugleuchte. Ein eigenständiges Gesicht – und doch 100% Porsche.

Seine Optik wirkt – auf den Betrachter ebenso wie auf die Physik. Mit dem außergewöhnlich niedrigen c_w -Wert von z. B. 0,28 beim 911 Carrera und 0,29 beim 911 Carrera S.

Das mit hochwertigen Materialien versehene Interieur ist typisch 911: sportlich, klar, ergonomisch prä-

zise. Und absolut fahrerorientiert. Eine durchdachte Innenraumgeometrie verbessert die Ergonomie für Großgewachsene. Die Sitze passen wie angegossen.

Der 911 ist ein Präzisionsinstrument. Bei der Technik. Beim Design. Und unter Ihrer Kontrolle.

Der Erfolg einer Serie steht und fällt mit ihren Fortsetzungen.

Die Technik des 911.



Stille Gedanken bringen den Sturm. Ferry Porsche hatte vor über 40 Jahren einen Traum. Ein Sportwagen mit funktionalem, alltags-tauglichem Charakter. Daraus wurde einer der berühmtesten Sportwagen der Welt. Das hat sich auch in der 6. Generation des 911 nicht geändert.

Sportwagen pur – dafür stand die Silhouette des 911 schon immer. Ein wesentliches Ziel der einzigartigen Linienführung: hervorragende Aerodynamik. Das Ergebnis: geringe Achsauftriebskräfte und geringer Luftwiderstand für hohe Fahrstabilität.

Das Fahrwerk mit McPherson-Vorderachse und Mehrlenker-Hinterachse im LSA-Konzept (leicht, stabil, agil) setzt die Motorleistung in präzises Handling um. Die Torsions- und die Biegesteifigkeit der Karosserie sind ungewöhnlich hoch.

Konsequenter Leichtbau: insbesondere beim Fahrwerk, bei den Rädern, bei der Abgasanlage und den Sitzen. So ist z. B. der Kofferraumdeckel aus Aluminium gefertigt.

Porsche bietet den 911 mit 2 Motoren an, die jeweils ihren ganz eigenen Charakter haben. Um es präzise auf den Punkt zu bringen: Der 911 Carrera Motor entwickelt 325 PS bei einem maximalen Drehmoment von 370 Nm. Der 911 Carrera S Motor 355 PS bei 400 Nm – für alle, die von Leistung nicht genug bekommen können.

Bei den 911 Motoren serienmäßig: VarioCam Plus. Das System zur Verstellung der Einlaßnockenwellen sowie des Ventilhubs steigert die Leistung und das Drehmoment. Und spart Kraftstoff.

Das exakte 6-Gang-Schaltgetriebe mit kurzen Schaltwegen ist auf hohe Fahrleistungen ausgelegt. Wahlweise sind alle 911 Modellvarianten auch mit Tiptronic S erhältlich.

In den heckgetriebenen 911 Modellen arbeitet serienmäßig das Porsche Stability Management (PSM), in den neuen vierradgetriebenen Modellen das weiterentwickelte PSM mit zusätzlichen Funktionen. Zur Stabilisierung des Fahrzeugs im fahrdynamischen Grenzbereich – bei merklich mehr Sportlichkeit durch späte Regelingriffe, insbesondere im Sportmodus des optional erhältlichen Sport Chrono Pakets Plus.



Das Sport Chrono Paket Plus ermöglicht eine noch sportlichere Abstimmung von Fahrwerk, Motor und Tiptronic S. Und damit noch mehr Fahrspaß.

Für die 911 Modelle ist auf Wunsch die weiterentwickelte Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) erhältlich (siehe Seite 88).



Das optionale Reifendruckkontrollsystem (RDK) warnt vor zu geringem Reifendruck und vor schleichendem oder gar plötzlichem Druckverlust.

Die mit variabler Lenkübersetzung ausgestattete Lenkung zeichnet sich durch überragende Feinfühligkeit und Präzision aus. Das Lenkrad ist höhen- und längsverstellbar.

Ein Multifunktionslenkrad gibt es auf Wunsch – für die komfortable Bedienung von Radio- und gegebenenfalls Navigations- bzw. Telefonfunktionen vom Lenkrad aus.

Die Vordersitze sind komfortabel und zugleich sehr sicher. Optional erhalten Sie adaptive Sportsitze mit elektrisch einstellbaren Seitenwangen – für großzügigen Komfort auf Langstrecken oder präzise Seitenführung auf Kurven- oder Rundstrecken.

Mit den zusätzlichen, in den Seitenwangen der Sitzlehnen untergebrachten Thorax-Airbags und den Kopf-Airbags in den Türtafeln verfügt der 911 zusammen mit den beiden Front-Airbags über insgesamt 6 Airbags.

Zur Serienausstattung gehört das Porsche Communication Management (PCM) Basismodul mit 5,8-Zoll-Bildschirm, CD-Radio und Bordcomputer. Für optimalen Sound sorgt das ebenfalls serienmäßige Sound Package Plus.

Vor über 40 Jahren begann die Geschichte des 911. Ihr Erfolgsgeheimnis? Es gab – und gibt – keine Sekunde ohne Spannung.

Die Modelle

Folgen Sie Ihren Instinkten.
Mit aller Konsequenz.

**Der 911 und sein Fahrer – das war schon immer eine enge Verbindung.
Durch präzise Technik, direktes Ansprechen, schnelle Reaktion.**

Das hat sich in der 6. Generation 911 geändert.

**Auf der einen Seite ist die Verbindung zwischen Fahrer und
911 noch enger geworden.**

**Auf der anderen Seite läßt das Modellangebot
dem Fahrer noch mehr Freiheit: 8 Modelle. 2 Motoren. 1 Seele.**

Der 911 Carrera.

Der 911 Carrera S.

Der neue 911 Carrera 4.

Der neue 911 Carrera 4S.

Das 911 Carrera Cabriolet.

Das 911 Carrera S Cabriolet.

Das neue 911 Carrera 4 Cabriolet.

Das neue 911 Carrera 4S Cabriolet.



Was am 911 so langsam auffällt: die Dauerhaltbarkeit – der Idee.

Der 911 Carrera.



Kein Gramm Fett, pure Kraft – von jeher die Grundlage für sportlichen Erfolg. Auch beim 911. Sein an den beiden Einzelendrohren erkennbarer 6-Zylinder-Boxermotor mit 3,6 l Hubraum entwickelt

239 kW (325 PS) bei 6.800 1/min. 370 Nm Drehmoment liegen bereits bei 4.250 1/min an. 911 typisch: Der flache Boxermotor liegt tief im Heck – und verbessert so Traktion, Fahrdynamik und Handling. Das Ergebnis: 5,0 Sekunden von 0 auf 100 km/h und 285 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Kurz: Der 911 Carrera drückt Sie – wenn Sie ihn lassen – in die Sitze. Mit präzisiertem Ansprechverhalten. Und kernigem Porsche Sound.

18-Zoll-Räder sind serienmäßig. Die Bremsanlage mit schwarz eloxierten 4-Kolben-Monobloc-Festsätteln aus Aluminium und gelochten, innenbelüfteten Bremsscheiben reagiert spontan, verzögert effektiv und ist standfest. Denn was wäre Porsche Performance ohne Porsche Sicherheit?

Auf Wunsch erhalten Sie für den 911 Carrera das Porsche Active Suspension Management (PASM) mit elektronischer Dämpferverstellung und Tieferlegung um 10 mm. Oder – nochmals sportlicher – das Sportfahrwerk mit mechanischer Hinterachs-Quersperre und einer Tieferlegung um 20 mm.

Ob innen oder außen – jedes Detail des 911 Carrera ist kompromißlos. Seine Technik übersetzt jedes Fahrmanöver in ein unmittelbares Fahrerlebnis. Und Leistung in bewegende Momente – 911 pur eben.



**Ein 911 verkörpert Sportlichkeit und Präzision.
Und das Potential, beides immer wieder zu steigern.**

Der 911 Carrera S.



Die Ansauganlage ist komplett aus Kunststoff. Das spart Gewicht. Der Luftfilter des 3,8-Liter-Motors verfügt über ein drehzahlabhängig zuschaltbares Resonanzvolumen – für einen charakteristischen Klang von sonor bis bissig.

Für ein präzises Fahrerlebnis sorgt u. a. beim 911 Carrera S serienmäßig das Porsche Active Suspension Management (PASM), das gegenüber dem 911 Carrera ein um 10 mm tiefergelegtes Fahrwerk hat. Es regelt aktiv die Dämpferkraft je nach Fahrweise und Fahrsituation und kann vom Fahrer von „Normal“ auf „Sport“ verstellt werden. Das bedeutet: nochmals gesteigerte Agilität.

Außenhautbündige 19-Zoll-Räder übertragen die Kraft des 911 Carrera S auf die Fahrbahn. Passend zu den gesteigerten Fahrleistungen, kommt eine größere Bremsanlage als im 911 Carrera zum Einsatz:

mit rot lackierten 4-Kolben-Brems-sätteln aus Aluminium und größeren gelochten und innenbelüfteten Bremsscheiben.

Und es geht noch sportlicher: mit dem wahlweise ohne Aufpreis erhältlichen Sportfahrwerk inklusive Tieferlegung um weitere 10 mm und Hinterachs-Quersperre für

nochmals gesteigerte Traktion zum Beispiel auf Fahrbahnen mit unterschiedlichen Reibwerten.

Bi-Xenon-Scheinwerfer sind Serie. Das sportliche Interieur ebenfalls: Es hat speziell für den 911 Carrera S vorgesehene Elemente wie z. B. das 3-Speichen-Sportlenkrad, die aluminiumfarbenen Zifferblätter

der Instrumente oder die in Aluminium lackierte Zierblende in der Schalttafel.

„S“ – ein Kürzel, das längst Porsche Geschichte geschrieben hat. Und sie fortsetzt. Auf dem Heck dieser präzisen Fahrmaschine.

In jedem Hochleistungssportler stecken noch Leistungsreserven. Beim 911 Carrera S haben wir sie mobilisiert – durch einen leistungsstärkeren Motor. Porsche bietet damit die 911 Modelle in 2 verschiedenen Leistungsversionen an, die jeweils ihren ganz eigenen Charakter haben.

Das von außen an den beiden Doppelendrohren erkennbare Boxer-Triebwerk des 911 Carrera S holt aus 3,8 l Hubraum 261 kW (355 PS). Maximales Drehmoment: 400 Nm bereits bei 4.600 1/min. Von 0 auf 100 km/h beschleunigt er in 4,8 Sekunden. Höchstgeschwindigkeit: 293 km/h.





Letzten Endes ist Fahrdynamik auch nur ein Synonym für Fahrspaß.

Die neuen 911 Carrera 4 Modelle.

Der 911 ist schon einzigartig. Kein anderer Sportwagen hat über so viele Jahre mit Heckmotor und Heckantrieb so viele Erfolge eingefahren. Warum also gibt es den 911 auch mit Vierradantrieb? Weil uns, wie so oft, die Herausforderung gereizt hat. Und weil es Sinn macht: in puncto Sicherheit – und natürlich Sportlichkeit.

Der Vierradantrieb in den neuen 911 Carrera 4 Modellen steigert die Fahrdynamik deutlich. Ohne Einbußen bei Agilität und Wendigkeit. Wie funktioniert das?

Die Antriebskraft wird automatisch auf Vorder- und Hinterräder verteilt. Für einen höheren und effektiveren Einsatz der Leistung – etwa beim Herausbeschleunigen aus Kurven. Das verbessert die Fahrstabilität – und damit die aktive Sicherheit. Besonders auf welligem oder losem Untergrund wie zum Beispiel Sand, Schnee oder Eis.

Die breitere Spur der vierradgetriebenen Modelle unterstützt die Fahrdynamik nochmals: durch ein höheres Querschleunigungspotential bei Kurvenfahrt. Und sie bedeutet noch mehr Sicherheit: durch höhere Wankabstützung bei schnellem Fahrbahnwechsel.

Zusätzliche Bremsfunktionen des für die 911 Carrera 4 Modelle weiterentwickelten Porsche Stability Managements (PSM) – die Vorbefüllung der Bremsanlage und der Bremsassistent – steigern die Sicherheit weiter.

Um es kurz zu machen: Es geht – wie immer – um Fahrspaß. Auf langen Geraden. Auf kurvigen Landstraßen. Auf steilen Serpentinen im Gebirge. Die neuen 911 Carrera 4 Modelle nehmen solche Situationen gelassen. Und sportlich. Ganz 911 eben.

**Die Kraft wählen Sie.
Deren Verteilung er.**

Der neue 911 Carrera 4.



911 Carrera 4 mit PCCB und 19-Zoll SportDesign Rädern

Immer nur höher, schneller, weiter?
Wie wäre es denn mal mit breiter?
Und dynamischer?

Gleich vorweg: Die neuen 911 Carrera 4 Modelle haben an den hinteren Kotflügeln eine breitere Karosserie als die heckgetriebenen Modelle. Um 44 mm – wegen der breiteren Spur und der breiteren Reifen.

Die Motorvarianten sind geblieben. Beim neuen 911 Carrera 4 bedeutet das:

6-Zylinder-Boxermotor. 3,6 l Hubraum. 239 kW (325 PS) bei 6.800 1/min. 370 Nm Drehmoment bereits bei 4.250 1/min. Für 5,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h und 280 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Die Übertragung dieser Leistung auf die Straße übernimmt hier der Vierradantrieb. Eine Visco-Lamellenkupplung verteilt dazu die Kraft automatisch zwischen Vorder- und Hinterachse – je nach Bedarf. Dabei sind ständig mindestens 5% der Kraft an der Vorderachse wirksam. Im normalen Fahrbetrieb sind es bis zu 35%. Im Extremfall bis zu 40% – zum Beispiel in kritischen Grenzsituationen bei

Nässe, auf unterschiedlichen Fahrbahnbelägen oder bei plötzlichen Lastwechseln in engen Kurven.

Zusammen mit dem neuen serienmäßigen, für die 911 Carrera 4 Modelle weiterentwickelten Porsche Stability Management (PSM) für gesteigerte Agilität und noch mehr Sicherheit entsteht so ein Fahrerlebnis, das man eigentlich nur mit einer Zahl in Worte

fassen kann: 911. Mehr zum weiterentwickelten PSM erfahren Sie auf den nächsten Seiten beim 911 Carrera 4S.

Der Tank der neuen 911 Carrera 4 Modelle ist, bedingt durch das Vorderachsgetriebe des Vierradantriebs, komplett neu. Das Tankvolumen beträgt 67 l – und damit 3 l mehr als bei den heckgetriebenen Modellen.

18-Zoll-Räder mit breiteren Reifen der Dimension 295/35 ZR 18 hinten sind serienmäßig – für noch höheres Querschleunigungspotential. Die Bremsanlage mit 9-Zoll-Tandem-Bremskraftverstärker verfügt über 4-Kolben-Monoblock-Festsättel aus Aluminium und gelochte, innenbelüftete Brems Scheiben.

Noch mal kurz zum „höher, schneller, weiter“: Auf der nächsten Seite geht es weiter – mit stärker.



**Es gibt immer jemanden, der stärker ist.
Gut, wenn man ihn sich aussuchen kann.**

Der neue 911 Carrera 4S.

Eigentlich ist dem Prinzip des Leistungsdenkens nichts hinzuzufügen. Bei Ihrer persönlichen Einstellung nicht – und beim 911 auch nicht. Aber wie man Leistung umsetzt – das ist dann doch eine andere Frage. Auch eine persönliche.

Der neue 911 Carrera 4S ist ebenfalls an den hinteren Kotflügeln um 44 mm breiter als die heckgetriebenen Modelle. Die Motorisierung entspricht dem 911 Carrera S mit 3,8 l Hubraum für 261 kW (355 PS) und einem maximalen

Drehmoment von 400 Nm. Bereits bei 4.600 1/min. Von 0 auf 100 km/h beschleunigt er in 4,8 Sekunden. Höchstgeschwindigkeit: 288 km/h.

Der permanente Vierradantrieb wird in seiner Leistungsfähigkeit unterstützt vom neuen serienmäßigen, für die 911 Carrera 4 Modelle weiterentwickelten Porsche Stability Management (PSM). Es stabilisiert das Fahrzeug bei sportlicher Fahrt z.B. in engen Kurven und stellt die Fahrdynamik in den Vordergrund.

Das weiterentwickelte PSM beinhaltet gegenüber dem PSM der heckgetriebenen Modelle 2 zusätzliche Funktionen: eine Vorbefüllung der Bremsanlage und einen Bremsassistenten.

Die Vorbefüllung der Bremsanlage legt bei plötzlicher Gaswegnahme die Bremsbeläge schon leicht an die Brems Scheiben an. Folgt nun eine schnelle Bremsung, kann die maximale Bremsleistung schneller erreicht werden. Ergebnis: ein kürzerer Anhalteweg durch eine erhöhte Bremsbereitschaft.

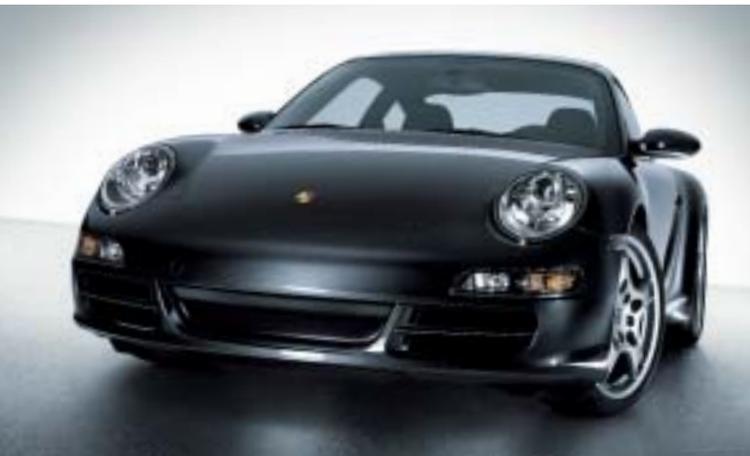
Der Bremsassistent dagegen stellt beim Erkennen einer Notbremsung – das heißt, wenn eine definierte Pedalkraft am Bremspedal überschritten wird – über das Hydraulikaggregat des PSM den zur maximalen Verzögerung benötigten Bremsdruck her.



Bei den vierradgetriebenen Modellen kommt darüber hinaus ein 9-Zoll-Tandem-Bremskraftverstärker zum Einsatz: für eine noch höhere Leistungsfähigkeit der Bremskraftunterstützung. Die kompakte Tandem-Bauweise ermöglicht zudem die Unterbringung des Vorderachsgetriebes sowie des größeren Tanks der neuen 911 Carrera 4 Modelle.

19-Zoll-Räder mit breiterer Bereifung 305/30 ZR 19 hinten sind Serie beim neuen 911 Carrera 4S. Ebenso wie das Porsche Active Suspension Management (PASM). Oder wahlweise ohne Aufpreis ein Sportfahrwerk inklusive Tieferlegung um weitere 10 mm und Hinterachs-Quersperre für nochmals gesteigerte Traktion.

Wie gesagt: Leistungsdenken ist ein gutes Prinzip. Aber es ist auch offen für Veränderung.





**Angeblich hebt schon ein wenig Sonne die Stimmung.
Wir wollten da ganz sichergehen.**

Die Cabriolets.

Man liest ja viel darüber, warum es die Menschen in die Sonne zieht. In südliche Länder. Zu Wort kommen dann Psychologen. Oder Typberater. Nie Ingenieure.

Dabei ist es offensichtlich, warum manche Menschen die Sonne suchen. Zum Beispiel 911 Carrera Cabriolet Fahrer. Sie schätzen das Gefühl des Himmels über sich – besonders mit offenem Verdeck.

Sie genießen die Nähe zur Natur und zur Umgebung. Vor allem aber legen sie Wert auf kompromißlose Leistung und Sportlichkeit – auch bei einem Cabriolet.

Unverzichtbar ist deshalb auch das klassische Stoffverdeck. Es spart Gewicht und hält den Fahrzeugschwerpunkt niedrig. Bei exzellenter Aerodynamik und Ästhetik. Sportlich eben. Offen oder geschlossen.

Die Cabriolets sind durch ihre Technik und ihre Ausstattung voll alltagstauglich. Auch bei schlechtem Wetter oder im Winter. Und die Sicherheit? Entspricht den hohen Porsche Standards.

Anders ausgedrückt: Die neuen 911 Cabriolet Modelle sind vor allem eines – typisch 911. Das allein ist eigentlich Grund genug, in der Sonne mal eine Runde zu drehen.

Ist es nicht so, daß der Mensch unter Hochdruckeinfluß auflebt?

Das 911 Carrera Cabriolet. Das 911 Carrera S Cabriolet.



911 Carrera Cabriolet

Der 911 Carrera und der 911 Carrera S – das sind Sportwagen, die eigentlich mit nichts zu vergleichen sind. Außer natürlich mit ihren offenen Varianten: dem 911 Carrera Cabriolet und dem 911 Carrera S Cabriolet.

Beide verfügen im wesentlichen über die gleiche Technik wie die geschlossenen Modelle: mit dem 3,6-Liter- bzw. dem 3,8-Liter-Motor. Mit dem serienmäßigen Porsche Stability Management (PSM). Mit dem Porsche Active Suspension Management (PASM) beim S-Modell. Mit dem Porsche Communication Management (PCM). Diese Liste ließe sich noch lange weiterführen.

Auch beim Offenfahren müssen Sie also auf 911 typische Fahrdynamik und Präzision nicht verzichten. Die außergewöhnlich verwindungssteife Karosserie sorgt für exzellentes Fahrverhalten auch bei hohen Geschwindigkeiten. Das Sicherheitskonzept (siehe Seite 94) ist selbstverständlich auf die hohe Leistung abgestimmt.

Das Verdeck aller Cabriolet Modelle ist optimal an deren Design und Sportlichkeit angepaßt. Es trägt zur klaren Linie der Silhouette bei. Ist das Verdeck geschlossen, wirkt der Übergang zur Heckpartie harmonisch. Ist es offen, betont der Verdeckkastendeckel das kraftvolle Heck.

Die Aerodynamik beider Cabriolet Modelle entspricht mit geschlossenem Verdeck der des 911 Carrera S Coupés. Das Ergebnis: niedriger Verbrauch. Geringe Windgeräusentwicklung innen. Großer Fahrspaß beim Fahrer.

Kurz: Technik und Design der 911 Carrera Cabriolet Modelle lassen 911 Liebhaber aufleben. Und das nicht nur unter Hochdruck.



911 Carrera S Cabriolet

Sonne, Sport und Serpentinaen. Mit und ohne S.

**Das neue 911 Carrera 4 Cabriolet.
Das neue 911 Carrera 4S Cabriolet.**

Bei welchem Wetter Sie fahren, ist Ihre Sache. Wie sportlich und wo, auch. Daß Sie diese Entscheidungsfreiheit haben, ist unsere Sache. Deshalb gibt es jetzt auch die 911 Carrera Cabriolet Modelle mit Vierradantrieb. Und einer

gegenüber den heckgetriebenen Modellen an den hinteren Kotflügeln um 44 mm verbreiterten Karosserie – wegen der breiteren Spur und der breiteren Reifen für ein höheres Querbeschleunigungspotential.

Beide Cabriolets sind wie die geschlossenen vierradgetriebenen Modelle motorisiert: mit dem 3,6-Liter- bzw. dem 3,8-Liter-Motor. Beide verfügen serienmäßig über das für den permanenten Vierradantrieb optimierte, weiterentwickelte



911 Carrera 4 Cabriolet mit 19-Zoll Carrera Classic Rädern



911 Carrera 4S Cabriolet

Porsche Stability Management (PSM) (siehe Seite 76).

Und die Sicherheit? Ist vorbildlich. Durch ein automatisches Überrollschutzsystem. Durch Fullsize-Airbags für Fahrer und Beifahrer. Und natürlich durch das Porsche Side

Impact Protection System (POSIP) – mit nochmals je 2 Airbags pro Seite (siehe Seite 94).

Und das Verdeck? Trägt durch seine Konstruktion, sein geringes Gewicht und seine Funktion zum sportlichen Fahrerlebnis bei. Auch

wenn es im Heck verschwunden ist. Oder gerade dann – das müssen Sie selbst entscheiden.

**Viele Hochkulturen beteten die Sonne an.
Selbst wenn sie mal verdeckt war.**



Auch wenn wir hier über das Erlebnis offenen Fahrens sprechen: Manchmal regnet es eben. Dann ist es beruhigend, ein Porsche Verdeck über dem Kopf zu haben. Schnell und sicher.

Das Verdeck der 911 Cabriolet Modelle ist sehr leicht – und sehr stabil. Der Dachrahmen besteht aus einer Leichtbaustruktur. Durch eine Wasserleitkante am Verdeck wird die seitliche Wasserführung sichergestellt und so das Abtropfen von Regenwasser in den Einstiegsbereich beim Öffnen der Türen reduziert.

Die Betätigung erfolgt elektrisch. Per Tastendruck in der Mittelkonsole oder am Fahrzeugschlüssel. Schon senken sich die Scheiben. Der Verdeckkasten öffnet sich. Das Verdeck verschwindet darin. Alles vollautomatisch. Alles komfortabel. Die Faltung des Verdecks ist Z-förmig. Es öffnet und schließt sich jeweils in ca. 20 Sekunden – sogar bis zu einer gefahrenen Geschwindigkeit von ca. 50 km/h. Die Außenfläche bleibt dabei immer oben, die Innenseite jederzeit gut geschützt.

Die Glas-Heckscheibe mit Porsche Schriftzug ist kratzfest und beheizbar. Sie bietet bei geschlossenem Verdeck eine gute Sicht nach hinten. Der innere Rahmen ist aus Kunststoff. Das spart Gewicht. Falls notwendig, kann die Scheibe schnell und wartungsfreundlich ersetzt werden.

Der Innenhimmel des Verdecks ist aus schalldämmendem Textilgewebe. Für bessere Wärmedämmung. Und ein Geräuschniveau, das beinahe so niedrig ist wie das der Coupés. Selbst bei hohen

Geschwindigkeiten. Damit Sie fast nichts hören bis auf den typischen Porsche Sound.

Das Windschott.

Für alle 911 Cabriolet Modelle wird serienmäßig ein Windschott mitgeliefert. Es wurde im Windkanal entwickelt – für zugarmes Fahren und minimale Windgeräusche. Zusammengeklappt kann das Windschott platzsparend im Kofferraum verstaut werden.

Das Hardtop.

Ein Hardtop (siehe Seite 141) erhalten Sie auf Wunsch. Es ist aus hochfestem Aluminium gefertigt

und lässt sich mit wenigen Handgriffen montieren. Die Innenseite ist mit schalldämmendem Textilgewebe bezogen und auf das Interieur des Fahrzeugs abgestimmt.



Windschott

Endlich. Antrieb

Ein Leben ohne Trägheitsmomente.

Ein 911 ohne 6-Zylinder-Boxermotor – für Porsche Fahrer unvorstellbar.

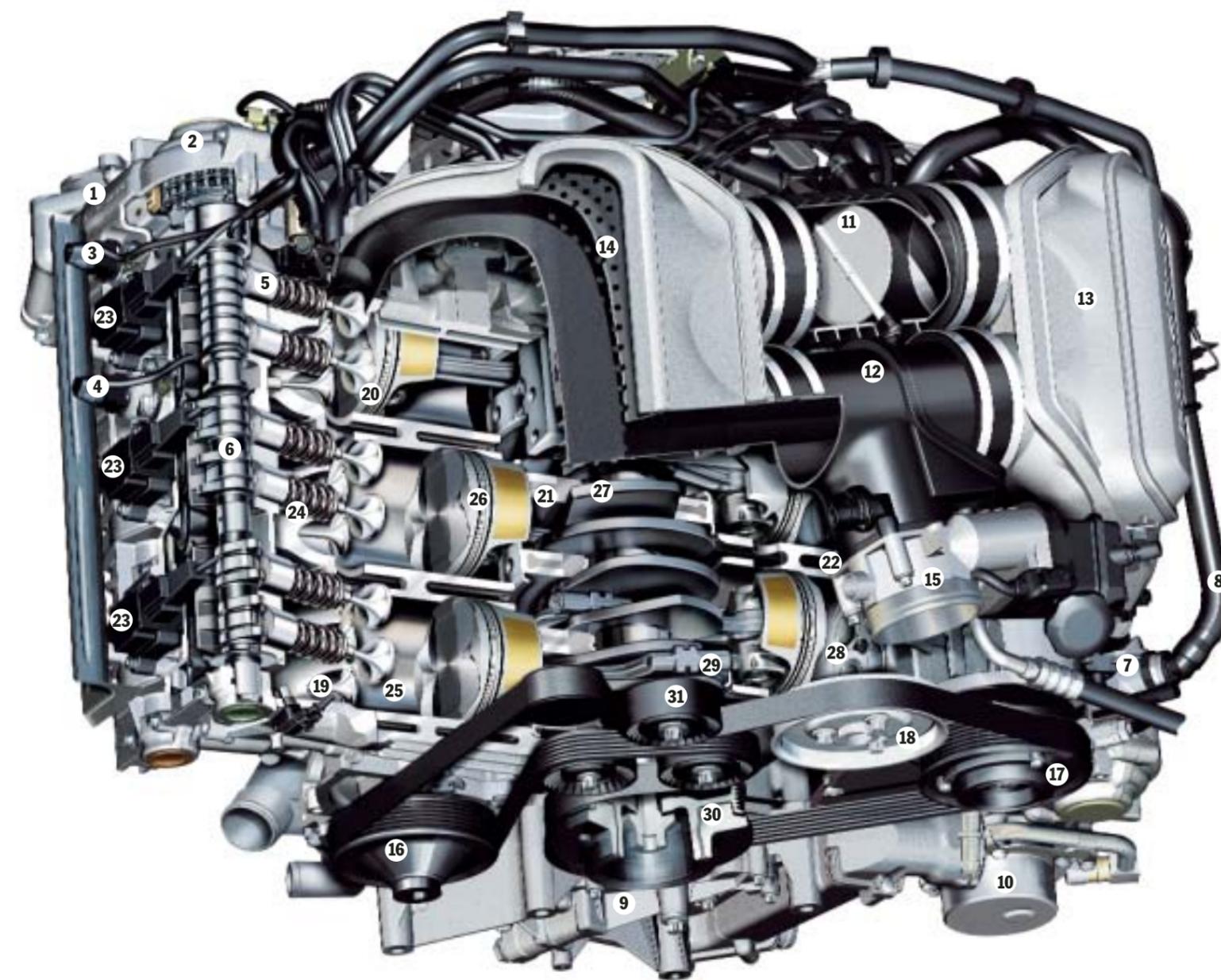
Für Porsche ebenso.

Deshalb verbessern wir den 6-Zylinder-Boxermotor immer weiter. Seit über 40 Jahren.

Jedes Detail können wir heute am Computer simulieren. Für das Gefühl reicht die Rechnerleistung nicht.



- 3. Schaltbock/Wählbock
- 4. PASM Dämpfer
- 5. Kühlwasserleitungen
- 7. Resonanzsauganlage
- 8. Kühlmittel-
ausgleichsbehälter
- 10. Verbindungshutze
- 11. Endschalldämpfer rechts
- 12. Endschalldämpfer links
- 15. Katalysatoren
- 16. Lambda-Sonde



- 1. Ölabsaugpumpe
- 2. Flügelzellenversteller
- 3. Schaltventil Nockenwellenversteller
- 4. Schaltventil variable
Ventilsteuerung (Ventilhub)
- 5. Schaltstößel mit
integriertem Ventilspielausgleich
- 6. Einlaßnockenwelle
- 7. Vorabscheider
- 8. Kurbelgehäuse-Entlüftungsleitung
- 9. Druckölpumpe
- 10. Tandempumpe
- 11. Resonanzklappe
- 12. Verteilerrohr
- 13. Ansaugverteiler
mit integriertem Resonator
- 14. Resonator
- 15. Elektronisch gest. Drosselklappe
- 16. Wasserpumpenantriebsrad
- 17. Klimakompressorantriebsrad
- 18. Servopumpenantriebsrad
- 19. Auslaßventile
- 20. Einlaßventile
- 21. Kurbelwellenlagerbrücke
- 22. Kühlwassermantel
- 23. Einzelzündspulen
- 24. Ventilfeuern
- 25. Lokasil-Lauffläche
- 26. Aluminium-Schmiedekolben
- 27. Kurbelwelle
- 28. Brennraum
- 29. Schmiedepleuel
- 30. Schwingungsdämpfer
- 31. Kunststoffumlenkrollen

Eine Herzensangelegenheit. Der Motor des 911.

Der 911 und ein 6-Zylinder-Boxer-motor. Der eine ist eigentlich undenkbar ohne den anderen: Der flache, kurze Boxer im Heck, sein tiefer Schwerpunkt und die daraus resultierenden Vorteile für Traktion und Fahrdynamik – all das ist seit über 40 Jahren untrennbar mit der Idee 911 verbunden. So wie das spontane Ansprechverhalten und die Drehfreude. Und natürlich sein Sound.



Mehr Hubraum. Mehr Leistung. Mehr Herzklopfen.

Und das gleich zweimal. Durch 2 unterschiedliche Motoren. Weil 911 Fahrer ihre unterschiedlichen Vorstellungen von Sportlichkeit ausleben wollen.

Das 3,6-Liter-Aggregat der 911 Carrera Modelle entwickelt 239 kW (325 PS) bei 6.800 1/min. Das maximale Drehmoment

von 370 Nm liegt schon bei 4.250 1/min an. Bereits im unteren Drehzahlbereich reagiert er spontan auf jede Bewegung des Gaspedals. Von 0 auf 100 km/h benötigt z.B. der 911 Carrera nur 5,0 Sekunden. Seine Höchstgeschwindigkeit: 285 km/h.

Viel Sportlichkeit – gar keine Frage. Falls Sie noch mehr davon wollen, bitte: Die 911 Carrera S Modelle werden angetrieben von einem 3,8-Liter-Boxermotor mit 261 kW (355 PS) bei 6.600 1/min.

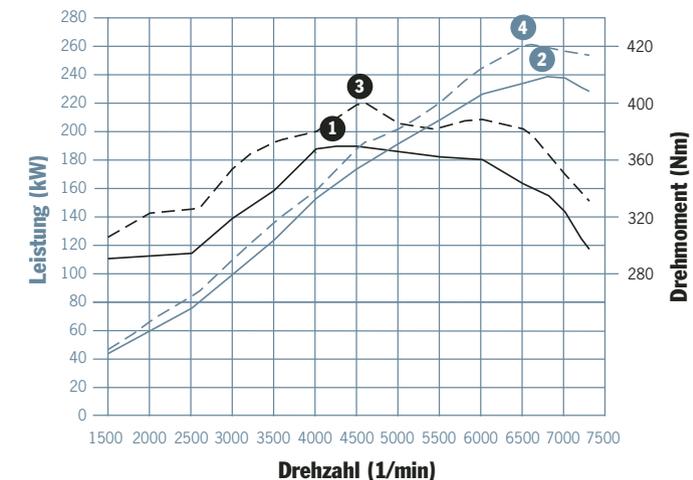
Er beschleunigt zum Beispiel den 911 Carrera S in 4,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht 293 km/h Höchstgeschwindigkeit. Sein maximales Drehmoment von 400 Nm gibt er bei 4.600 1/min ab. Neben der höheren Leistung besitzt dieser Motor eine leichtere Kunststoffansauganlage und einen Leichtbaukrümmer in Fächerform. Ein Luftfilter mit zuschaltbarem Resonator liefert Ansaug-sound von sonor bis bissig.

Die Drehfreudigkeit beider Motoren, ihre hohe spezifische Leistung und das durch Leichtbau niedrig gehaltene Gewicht tragen spürbar zur Agilität bei. Und der Sound? Unbeschreibbar. Eben typisch Porsche.

Ebenfalls typisch: die Wirtschaftlichkeit der Aggregate. Zum Beispiel durch die besonders langen Ölwechselintervalle von 30.000 km bzw. alle 2 Jahre. Die große Wartung ist laufleistungabhängig nur alle 60.000 km erforderlich.

Die Kühlung. Aus Präzision wird Effizienz.

Enorme Leistung – und niedrige Abgas-, Verbrauchs- und Geräuschwerte. Wie das? Z.B. durch 4-Ventil-Technik und VarioCam Plus. Und durch effiziente Flüssigkeitskühlung durch das im Rennsport erprobte Querstromprinzip: Jeder Zylinder wird gleichmäßig mit



911 Carrera: ❶ 370 Nm bei 4.250 1/min,
❷ 239 kW (325 PS) bei 6.800 1/min
911 Carrera S: ❸ 400 Nm bei 4.600 1/min,
❹ 261 kW (355 PS) bei 6.600 1/min

Kühlflüssigkeit versorgt. Die Kühlwasserzufuhr erfolgt dabei durch im Motorblock integrierte Kanäle. Es gibt kaum außenliegende Schläuche und Leitungen, die störungsanfällig sein könnten. Die Durchströmung erfolgt von der Auslaß- zur Einlaßseite, d.h. von der heißen zur kalten Seite, getrennt für jeden Brennraum. So erhält kein Zylinder bereits von anderen Zylindern erwärmte Kühlflüssigkeit.

Die höhere Leistung des 3,8-Liter-Motors bedingt einen erhöhten Kühlbedarf. Die Lösung: eine verbesserte Kühlleistung durch eine leistungsstärkere Wasserpumpe und einen um 2 zusätzliche Kühllamellen vergrößerten Öl-Kühlflüssigkeits-Wärmetauscher mit zudem verbessertem Wirkungsgrad.

Der Leichtmetallmotor. Auch hier: kein Gramm zuviel.

Ein Leichtmetallmotor hat Vor- und Nachteile. Der Vorteil: geringeres Gewicht, weniger Verbrauch. Der Nachteil: Das Material dehnt sich bei hohen Betriebstemperaturen stark aus. Normalerweise.

Die Kurbelwellenlagerbrücke des 911 besteht aus Aluminium mit Graugußelementen. Die thermischen Veränderungen des Lagerspiels reduzieren sich so auf ein Minimum. Und die mechanische Geräusentwicklung ebenso.

Geringeres Lagerspiel senkt zudem die Öldurchsatzmenge im Lager – was wiederum kompaktere Ölpumpen erlaubt. Das spart nochmals Gewicht und Kraftstoff. Für mehr Motorleistung.



Kurbeltrieb mit Ventiltrieb

Die integrierte Trockensumpfschmierung.

Die integrierte Trockensumpfschmierung dient der sicheren Ölversorgung auch unter sportlichen Fahrzuständen und übernimmt zusätzliche Kühlfunktionen.

Das Ölreservoir befindet sich im Motor. Auf einen externen Öltank wird somit verzichtet. 2 Ölpumpen befördern das Öl aus den Zylinder-

köpfen direkt in die Ölwanne. Eine dritte Ölpumpe in der Ölwanne versorgt die Schmierstellen im Motor direkt.

Das Öl wird zum Entschäumen über zylindrische Behälter („Swirlpots“) geleitet. So behält es jederzeit die optimale Schmierfähigkeit. Und gewährleistet, daß der Öldruck immer auf dem notwendigen Niveau liegt, z. B. um die Funktionsfähigkeit des

hydraulischen Ventilspielausgleichs sicherzustellen, der für das Leistungs- und Abgasverhalten des Motors äußerst wichtig ist.

Zweistrahliges Kolbenspritzdüsen kühlen die Kolbenböden mit Öl aus dem Ölkreislauf. Ein weiteres Detail, das zur thermischen Entlastung des Motors beiträgt.

Für den Motor bedeuten diese Details eine zuverlässige Ölversorgung beider Zylinderreihen, auch bei extremen Belastungen wie z. B. hoher Längs- oder Querschleunigung. Für Sie bedeutet dies, daß der Motor auch bei sportlicher Fahrweise immer „wie geschmiert“ läuft.

Den Öldruck und die Öltemperatur lesen Sie dazu bequem im Kombiinstrument im Cockpit ab. Der Ölstand kann im Zentraldisplay abgerufen werden.



Motor 911 Carrera S

VarioCam Plus. Mehr Leistung bei niedriger Drehzahl. Und bei hoher.

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

Und VarioCam Plus ist ein 2-in-1-Motorkonzept. Es stellt sich auf die jeweilige Leistungsanforderung ein. Die Umschaltung erfolgt



über ein elektromechanisches System mit hoher Rechnerleistung. Ergebnis: spontane Beschleunigung, große Laufruhe.

Das System besteht aus schaltbaren Tassenstößeln, die durch ein elektrohydraulisches Schaltventil gesteuert

werden. Sie bestehen aus 2 ineinanderliegenden Stößeln, die durch einen Bolzen verriegelt werden können. Dabei wirkt wahlweise der innenliegende Stößel über einen kleinen und der außenliegende Stößel über einen großen Nocken der Nockenwelle auf die Einlaßventile. Die Variation der Einlaßsteuerzeiten erfolgt stufenförmig über einen an der Stirnseite der Nockenwelle angebrachten Nockenwellenversteller, der nach dem Flügelzellenprinzip arbeitet. Die Ansteuerung erfolgt über ein elektrohydraulisches Regelventil.

Um z. B. die Gasannahme während der Warmlaufphase bei tiefen Temperaturen zu optimieren, wählt VarioCam Plus große Ventilhubes mit späten Steuerzeiten. Im mittleren Drehzahl- und niedrigen Lastbereich reduziert das System durch kleine Ventilhubes mit frühen Steuerzeiten den Kraftstoffverbrauch und die Abgasemissionen.

Hohe Drehmomentwerte und maximale Leistung werden über große Ventilhubes und frühe Steuerzeiten erreicht.

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

Das Ansaugsystem. Luft rein. Drehmoment rauf.

Die 911 Modelle besitzen eine zweistufige Resonanzsauganlage. Diese nutzt drehzahlabhängig die Schwingungen der Luftmasse im Ansaugtrakt für einen besseren Füllungsgrad des Motors.



Verstellklappe im Ansaugsystem

Die Vorteile: höheres Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen sowie ein gleichmäßigerer Drehmomentverlauf.

Darüber hinaus ist die Sauganlage der 911 Carrera S Modelle komplett aus Kunststoff – und damit leichter. Der Luftfilter des 3,8-Liter-Motors verfügt über ein drehzahlabhängig zuschaltbares Resonanzvolumen, das die Ansaugakustik nochmals verbessert: Im niedertourigen Bereich wird der Sound tief und sonor, bei hoher Drehzahl bissiger. Das Luftfilterwechselintervall beträgt 60.000 km.



Große Kraft wirkt am besten, wenn sie präzise dosiert wird.



verschoben. Das vermeidet die eventuelle Schädigung eines Zylinders oder Kolbens bei hoher Drehzahl.

Die Kraftstoffversorgung. So viel ist wenig.

Der Kraftstoff gelangt durch sequentielle Einspritzung in die Zylinderbrennräume. Dabei regelt die Motronic ME7.8 den Einspritzzeitpunkt individuell für jeden Zylinder sowie die Einspritzmenge für jede Zylinderbank abhängig u. a. von Gaspedalstellung, Drehzahl, Kühlmitteltemperatur und Abgaszusammensetzung. Das optimiert den Verbrennungsverlauf und den Kraftstoffverbrauch. Eine Heißfilmluftmassenmessung berücksichtigt dabei die jeweilige Luftdichte, damit jederzeit, unabhängig von Wetter und Höhenlage, die richtige Mischung in die Brennräume gelangt.

Das Motormanagement. Unbemerkt, aber spürbar.

Um unter allen Betriebsbedingungen optimal zu arbeiten, benötigt der Motor ein Motormanagement. Beim 911 übernimmt dies die Motronic ME7.8 (siehe rechts). Sie steuert insbesondere die Drosselklappenstellung (E-Gas – elektronisches Gaspedal). Eine Voraussetzung für das serienmäßige Porsche Stability Management (PSM). Darüber hinaus regelt sie

alle dem Motor direkt zugeordneten Funktionen und Baugruppen (siehe Diagramm). Das Ergebnis: ein Optimum an Verbrauch, Emissionen, Leistung und Drehmoment bei jeder Fahrweise.

Eine wichtige weitere Steuerfunktion der Motronic ME7.8 ist die zylinderselektive Klopfregelung. Da nie alle 6 Zylinder unter exakt den gleichen Bedingungen arbeiten, werden sie von der Klopfregelung einzeln überwacht – notfalls wird der Zündzeitpunkt individuell

Eingangsdaten

- Drehzahlsignal – Kurbelwelle
- Phasensignal – Nockenwelle
- Lastsignal
- Gaspedalposition
- Lambda-Sonden
- Klopfsensoren
- Temperaturen
 - Kühlwasser
 - Ansaugluft
 - Motoröl
 - Luft im Motorraum
- Fahrzeuggeschwindigkeit
- Klimaanforderung
- Wegfahrsperr
- Sporttaste

Digitale Motorelektronik
(Steuergerät ME7.8)

Regelung/Steuerung von

- Zündung
- Einspritzung
- Drosselklappe
- Heizung Lambda-Sonden
- Kraftstoffpumpe
- Tankentlüftung
- Nockenwellen
- Resonanzsauganlagenklappe
- Sekundärlufteinblasung
- Motorlüfter
- Starter
- On-Board-Diagnose II/EOBD
- Klimakompressor

CAN-Schnittstelle zu den übrigen Steuergeräten im vollnetzten Fahrzeug über ein Gateway

Die Zündung. Hat's gefunkt?

Die Zündanlage des 911 ist mit einer ruhenden Hochspannungsverteilung versehen. Direkt an

den Zündkerzen befinden sich Einzelzündspulen – für sehr hohe Zündsicherheit. Die Funktion des Zündverteilers übernimmt die Motronic ME7.8. Fordert zum Beispiel die Tiptronic S beim Her-

unterschalten eine Dämpfung der Schaltstöße, verstellt die Zündanlage die Zündung so, daß der Ruck beim Gangwechsel deutlich reduziert wird. Und die Schadstoffeinstufung? Natürlich EU 4.

**Hohe Leistung hat Tradition bei Porsche.
Höhere erst recht.**

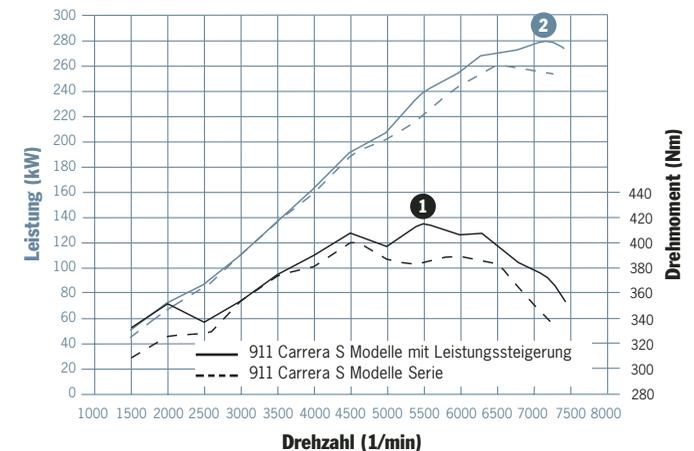
Die Leistungssteigerung Carrera S.



Für viele sind Leistungswerte nur Daten auf Papier. Für andere sind sie das Ausmaß der Leidenschaft, der uneingeschränkten Individualität. Das gilt für Porsche Ingenieure. Und für Sie. In Sachen Leidenschaft zählt für Sie vor allem eines: ihre Steigerung.

Der 911 Carrera S hat serienmäßig 261 kW (355 PS). Schon beim Drehen des Zündschlüssels schlägt Ihr Herz höher. Aber es läßt sich noch ein wenig beschleunigen: mit der Leistungssteigerung Carrera S, optional erhältlich für alle 911 Carrera S und 911 Carrera 4S Modelle. Für Schaltgetriebe und Tiptronic.

Sie setzt 280 kW (381 PS) in Ihrem Fahrzeug frei. Für nur 4,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h, 14,9 Sekunden von 0 auf 200 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h (911 Carrera S Coupé mit Schaltgetriebe).



- ❶ 415 Nm bei 5.500 1/min
- ❷ 280 kW (381 PS) bei 7.200 1/min



Die Leistungssteigerung zeichnet sich vor allem durch optimierte Strömungsverhältnisse auf der Ansaug- und Abgasseite aus. Hierzu werden die Einlaßkanäle der Zylinder erweitert. Der Motor bekommt eine neue Ansauganlage aus Aluminium sowie Abgaskrümmen mit größeren Querschnitten. Das Motorsteuergerät wird optimiert.

Ein neues Carbon-Luftfiltergehäuse und die Sportabgasanlage mit Sportendrohren vervollständigen die Leistungssteigerung. Sie wurden auf optimalen Strömungspunkt. Der Sound legt damit nochmals zu, läßt sich aber mittels Schalter auch auf ein niedrigeres Niveau umstellen.

Und was hat der Fahrer davon? Mehr Leistung, verteilt über den ganzen Drehzahlbereich. Und ein deutlich spontaneres Ansprechverhalten. Kurz: noch mehr Herzklopfen. Noch mehr Leidenschaft. Noch mehr 911.



Carbon-Luftfiltergehäuse

Der 911 beeinflusst seine Umgebung. Nicht seine Umwelt.



Die Abgasanlage.

Die Abgasanlage im 911 ist aus Edelstahl. Sie besteht aus 2 eigenständigen, getrennten Abgassträngen, einem pro Zylinderreihe. Die Katalysatoren sind sehr temperaturbeständig und heizen

sich schnell auf – für eine effektive Schadstoffumwandlung.

Die Stereo-Lambda-Regelung steuert über 2 Lambda-Sonden die Abgaszusammensetzung individuell für jeden Abgasstrang. Je eine weitere Sonde überwacht die Schadstoffumwandlung in den Katalysatoren.*

Für die 911 Modelle ist zudem als Option eine Sportabgasanlage inklusive Sportendrohren erhältlich. Sie sorgt für einen noch kraftvolleren Sound, der sich jedoch bei Bedarf über einen Schalter auf ein niedrigeres Niveau umstellen läßt.

*Außer in Ländern mit bleihaltigem Kraftstoff.

Der Wartungsaufwand.

Wartung ist nötig. Aber nicht oft. Warum?

Lichtmaschine, Lenkungsservopumpe und Klimaanlage werden über einen einzigen selbstnachstellenden Riemen angetrieben, der nur alle 90.000 km gewechselt werden muß. Lange Wechselintervalle für Luftfilter (alle 60.000 km) und Motoröl (alle 30.000 km) reduzieren die Betriebskosten. Ein Zündkerzenwechsel ist erst alle 90.000 km

bzw. alle 4 Jahre notwendig. Der hydraulische Ventilspielausgleich erspart das Einstellen des Ventilspiels. Die Steuerketten der Nocken- und Zwischenwellen halten das gesamte Fahrzeugleben lang.

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



Abgasanlage 911 Carrera S

**Die Kraftübertragung.
Beim Getriebe lassen wir Ihnen die Wahl.
Bei dessen Präzision nicht.**



Das 6-Gang-Schaltgetriebe.

Konsequent sportlich: das 6-Gang-Schaltgetriebe. Beim Hochschalten während des Beschleunigens spüren Sie die optimale Anbindung der einzelnen Gänge. Gleichzeitig erlaubt die Abstimmung des 6-Gang-Getriebes in Verbindung mit dem Zweimassenschwungrad zur Geräuschminimierung der Antriebs-einheit ein Höchstmaß an Komfort. Die Kabelzugschaltung ist für ein präzises Schaltgefühl abgestimmt und verhindert die Übertragung von Schwingungen der Motor-Getriebe-Einheit auf den Schalthebel.

Die Schaltwege sind kurz – die Schaltkräfte niedrig. Das bedeutet: kurze Schaltzeiten und damit ein sportliches, direktes Fahrerlebnis. Passend dazu: die Pedalerie in Sportoptik.



Schalthebel 911 Carrera S

Die 911 Carrera S und 911 Carrera 4S Modelle verfügen zudem über eine selbstnachstellende Kupplung. Sie reduziert den über die Laufzeit bis zur Verschleißgrenze anwachsenden Kraftzuwachs um etwa 50% gegenüber einer konventionellen Kupplung.



Tiptronic S Wipptaste im Lenkrad

Die Tiptronic S.

Die 911 Modelle bekommen Sie auf Wunsch auch mit der 5-Gang Tiptronic S. Dabei haben Sie die Wahl zwischen manuellem Schalten und einem Automatikmodus.

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

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

Besonders bei sportlicher Fahrweise zeigen sich die Vorteile der Tiptronic S. Schnelle Gangwechsel ohne Zugkraftunterbrechung ermöglichen auch im Automatikbetrieb eine sehr agile Fahrweise. Die spontane Reaktion ist mit einem Porsche Schaltgetriebe vergleichbar.

Befindet sich der Wählhebel auf Automatikbetrieb, können Sie die Gänge trotzdem manuell mit den Wipptasten am Lenkrad wechseln. So wird, auch im Automatikbetrieb, aus einem Überholvorgang ein kurzer Zwischenspur. Schalten Sie nicht mehr manuell, wechselt das System automatisch nach 8 Sekunden wieder in den Automatikmodus.

Weitere intelligente Zusatzfunktionen der Tiptronic S:

Ein Warmlaufprogramm sorgt für höhere Drehzahlen in der Warmlaufphase und damit für ein schnelles Erreichen der Betriebstemperatur der Katalysatoren. Eine Aktivschaltung verschiebt die Schaltpunkte bei schnellen Gaspedalbewegungen sofort in das Dynamik-Kennfeld, ohne daß der „Kickdown“ benötigt wird. Eine Unterdrückung der bei den



Tiptronic S Wählhebel

meisten Automatikgetrieben üblichen Schubhochschaltung sorgt unter anderem für optimale Beschleunigung bei Kurvenfahrt. Denn das Getriebe wechselt vor einer Kurve nicht in einen höheren Gang und muß am Kurvenausgang nicht zurückschalten. Eine Gangfixierung erhöht die Sicherheit

in Kurven. Es treten keine Schaltstörungen auf, die das Fahrverhalten negativ beeinflussen. Bei starkem Bremsen schaltet eine Bremsrückschaltung automatisch in den nächstniedrigeren Gang und verbessert die Motorbremswirkung. Eine Bergerkennung verbessert die Beschleunigungsfähig-

keit an Steigungen und nutzt das Motorbremsmoment am Gefälle aus. Die Bremsen werden entlastet. Eine Schlupfhochschaltung bei Bremschub auf glatter Fahrbahn (Nässe, Schnee) verbessert die Seitenführung der Antriebsräder und damit die Fahrstabilität.

Fahrwerk

Lernen Sie die Straßen dieser Welt kennen.
Durch exakte Rückmeldung.

Das Fahrwerk des 911.

Es ist wahrscheinlich das sportlichste, das Porsche jemals für einen 911 Carrera entwickelt hat. Und gleichzeitig das komfortabelste.

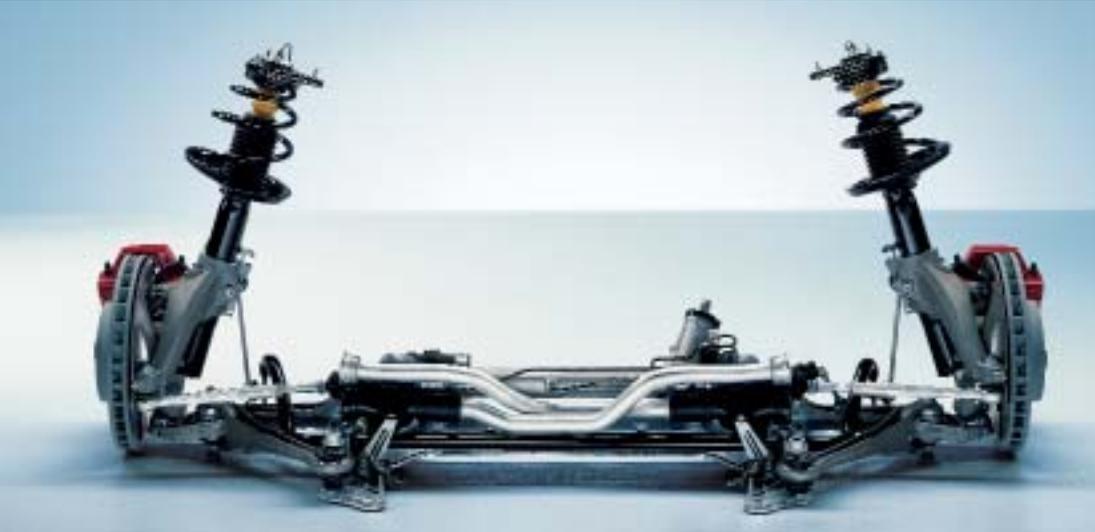
Wir haben es konsequent auf agiles Handling und äußerst präzises Fahrverhalten ausgelegt. Im Alltag ebenso wie im Rennbetrieb.

Auf jeden Befehl des Fahrers reagiert es spontan. Und setzt ihn mit millimetergenauer Direktheit um.

Das Fahrwerk vermittelt exakten Fahrbahnkontakt. Spürbar auf jedem Meter, jedem Kilometer.



Das 911 Fahrwerk. Passend zum Triebwerk.



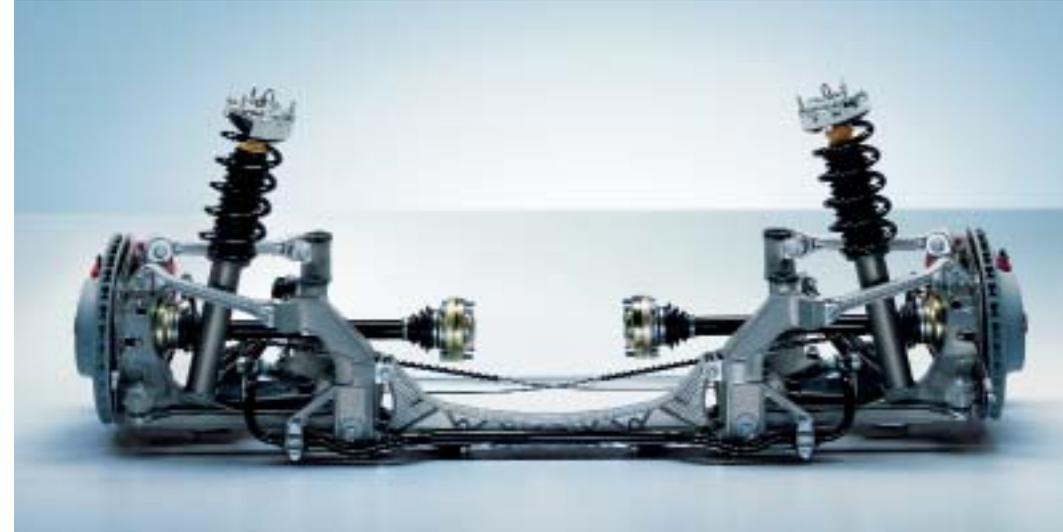
Vorderachse 911 Carrera S

Eine neue Generation 911, mehr Leistung – und ein besseres Fahrwerk. Eigentlich selbstverständlich. Genau wie das hervorragende Handling und die hohe Fahrsicherheit.

Konsequenter Leichtbau hält das Gesamtgewicht und das Gewicht der ungefederten Massen niedrig. Spurwechsel erlaubt das Fahrwerk selbst bei hohen Geschwindigkeiten sicher und harmonisch.

Das Eintauchen der Karosserie beim Anfahren und Bremsen sowie die Neigung in Kurven sind minimal. Abrollgeräusche oder Vibrationen ebenfalls. Die Fahrstabilität ist extrem hoch, das Ansprechverhalten der Federung sensibel, die Nickneigung gering.

An der Vorderachse kommt eine McPherson-Federbeinachse mit einzeln an Längs- und Querlenkern aufgehängten Rädern und verstärkten Radlagern zum Einsatz. So werden die Räder präzise geführt. Das verspricht absolute Spurtreue und überlegene Handlingeigenschaften in jeder Fahrsituation. Die Kühlluftzufuhr zu den vorderen Bremsen ist in Verbindung mit einem Bremsluftspoiler effizient gelöst.



Hinterachse 911 Carrera S

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

Fahrzeugs beim Beschleunigen deutlich. Leichtbaufederbeine mit Aluminium-Dämpfer statt herkömmlicher Stahlfederbeine an der Hinterachse steigern zusätzlich die Agilität.

Die 911 Carrera S Modelle verfügen serienmäßig über ein um 10 mm tieferes Fahrwerk mit einer elektronischen Dämpferverstellung, dem Porsche Active Suspension Management (PASM). Mehr über PASM erfahren Sie auf Seite 70.



Das Sportfahrwerk.

Noch tiefer, straffer, direkter: das Sportfahrwerk, gegen Aufpreis erhältlich für die 911 Carrera Coupés und wahlweise ohne Aufpreis für die 911 Carrera S Coupés. Es ist für Fahrer gedacht, die eine exzellente Performance vor allem auf Rundstrecken wünschen.

Es liegt gegenüber dem Serienfahrwerk des 911 Carrera um 20 mm bzw. gegenüber dem PASM Fahrwerk der 911 Carrera S Modelle um 10 mm tiefer. Die Federn sind härter und kürzer, die Querstabilisatoren an Vorder- und Hinterachse verfügen über eine höhere Torsionssteifigkeit, die Stoßdämpfer sind straffer. Eine zusätzliche mechanische Hinterachs-Quersperre verbessert nochmals die Traktion der angetriebenen Hinterräder auf

Fahrbahnen mit unterschiedlichen Reibwerten und beim Herausbeschleunigen z.B. aus engen Kurven.

Das Sportfahrwerk ist nicht mit dem Porsche Active Suspension Management (PASM) kombinierbar und ist nur für das 6-Gang-Schaltgetriebe und in Verbindung mit 19-Zoll-Rädern erhältlich.

Die Räder.

Die Aluminium-Leichtbauäder besitzen nicht nur ein gewichtsoptimiertes Design, sondern auch große Dimensionen für gesteigerte Performance: Die 911 Carrera Modelle verfügen serienmäßig über 18-Zoll-Räder, die 911 Carrera S Modelle über 19-Zoll-Räder, die auch für die 911 Carrera Modelle auf Wunsch erhältlich sind.

Auf Wunsch erhalten Sie weitere 19-Zoll-Räder aus dem Individualangebot (siehe Seite 143).



18-Zoll Carrera III Rad



19-Zoll Carrera S Rad

Das Porsche Active Suspension Management (PASM). Sportlicher? Komfortabler? Entscheiden Sie.



Links: Zugstufe – Arbeitskolben und Bypass, sportlich-komfortable Abstimmung
Rechts: Zugstufe – nur Arbeitskolben, kompromißlos-sportliche Abstimmung



Rechts: Druckstufe – nur Arbeitskolben, kompromißlos-sportliche Abstimmung

zustand wählt das System innerhalb der beiden Kennlinienfelder automatisch die optimale Dämpferhärte aus.

Wie funktioniert das? Sensoren erfassen die im Normalfall minimalen Karosseriebewegungen, z. B. beim starken Beschleunigen, Bremsen oder auf unebener Fahrbahn. Das Steuergerät erkennt anhand der Meßwerte den aktuellen Fahrzustand und stimmt in Abhängigkeit vom gewählten Modus „Normal“ oder „Sport“ die Dämpferhärte ab: Wank- und Nickbewegungen verringern sich, der Kontakt jedes einzelnen Rads zur Straße wird optimiert.

Ein Beispiel: Sie stellen auf „Sport“. Die Dämpfer gehen auf eine „harte“ Kennlinie. Erkennt das System dann Unebenheiten der Fahrbahn, schaltet es zur Verbesserung des Fahrbahnkontakts innerhalb weniger Millisekunden

auf eine weniger harte Kennlinie innerhalb des sportlich-straffen Kennlinienfelds um. Ist die Straße wieder eben, geht das PASM auf die ursprüngliche Kennlinie zurück.

Wird im Normalprogramm die Fahrweise deutlich dynamischer, stellt das System automatisch auf eine sportbetontere Kennung innerhalb des sportlich-komfortablen Kennlinienfelds um – die Dämpfung wird straffer, Fahrstabilität und Fahrsicherheit erhöhen sich.

Zugegeben: Das klingt alles sehr technisch. Aber kann man Fahrspaß präziser beschreiben?

Das PASM ist eine elektronische Verstellung des Stoßdämpfersystems. Es regelt aktiv und kontinuierlich die Dämpferkraft abhängig von der Fahrweise und der Fahrsituation für jedes einzelne Rad. Sie erhalten es serienmäßig in den 911 Carrera S und auf Wunsch in den 911 Carrera Modellen.

Der Fahrer kann zwischen 2 Grundprogrammen entscheiden: „Normal“ und „Sport“. Im Normalmodus ist die Dämpfung sportlich-komfortabel, im Sportmodus sportlich-straff. Dabei überschneiden sich die Kennlinienfelder der Programme nur geringfügig. Abhängig vom per Tastendruck eingestellten Modus und dem erkannten Fahr-



Die Lenkung.
Es geht – wieder einmal – um Kurven.



Feinfühlig und zielgenau – die direkt reagierende Servolenkung der 911 Modelle bietet ausgeprägten Straßenkontakt. Dennoch ist der Kraftaufwand beim Einparken für einen Sportwagen gering,

ebenso Lenkradwinkel und Wendekreis. Das Ergebnis: eine Lenkpräzision wie im Motorsport – selbst bei entspannter Einkaufsfahrt.

Eine Besonderheit: die variable Lenkübersetzung. Bei Lenkeinschlägen um die Mittellage herum – zum Beispiel während der Fahrt auf der Autobahn – bleibt die Übersetzung toleranter. Die Gefahr

des „Verreißen“ bei hoher Geschwindigkeit wird so verringert. Die gewohnte Agilität und die Rückmeldung von der Fahrbahn bleiben erhalten.

Bei größeren Lenkeinschlägen wird die Lenkübersetzung direkter. Das erleichtert etwa das Fahren enger Kurven oder das Einparken, da die Räder bei gleichem Lenkwinkel weiter eindrehen.

Der Wendekreis ist für einen Sportwagen erstaunlich: Trotz breiter Reifen liegt er bei nur 10,9 m.

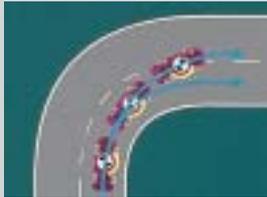
Das Porsche Stability Management (PSM). Oder: Präzision, Sicherheit, Millimeterarbeit.

Das intelligente Porsche Stability Management (PSM) ist ein automatisches Regelsystem zur Stabilisierung der 911 Modelle im fahrdynamischen Grenzbereich. Sensoren ermitteln dabei permanent Fahrtrichtung, Fahrgeschwindigkeit, Giergeschwindigkeit und Querschleunigung des Fahrzeugs. Aus den Werten errechnet PSM die tatsächliche Bewegungsrichtung. Weicht sie von der ge-

wünschten Spur ab, initiiert PSM gezielte Bremsvorgänge an einzelnen Rädern. Greift PSM ein, bemerken Sie dies an einer blinkenden Kontrolllampe im Cockpit. Beim Beschleunigen auf unterschiedlichen Fahrbahnoberflächen verbessert PSM durch die integrierten Funktionen ABD (automatisches Bremsendifferential) und ASR (Antriebsschlupfregelung) die Traktion.

Der Regeleingriff des serienmäßigen PSM erfolgt präzise und dabei spürbar sportlich – für eine agile Abstimmung des Fahrzeugs. Im Sportmodus des optionalen Sport Chrono Pakets Plus (siehe Seite 78) greift PSM dabei später ein – und läßt so dem sportlichen Fahrer insbesondere bei Geschwindigkeiten bis ca. 70 km/h zusätzlichen Spielraum.



	Übersteuern ohne PSM	Übersteuern mit PSM	
↪ Fahrzeuggierbewegung/ Kursabweichung			↪ Korrektur der Fahrzeugkursabweichung und Stabilisierung
	Untersteuern ohne PSM	Untersteuern mit PSM	
↪ Fahrzeuggierbewegung/ Kursabweichung			↪ Korrektur der Fahrzeugkursabweichung und Stabilisierung

Die optimierte Abstimmung des im PSM integrierten ABS sorgt zudem für einen möglichst kurzen Bremsweg – und damit für noch mehr Sicherheit. Bei gleichzeitig sehr hohem Regelkomfort: Die Eingriffe erfolgen weich und harmonisch.

Und sollte Ihnen nach purem aktivem Fahrerlebnis auch ohne

Absicherung sein – PSM läßt sich abschalten und schaltet sich zu Ihrer Sicherheit erst dann wieder automatisch zu, wenn Sie stärker bremsen und sich mindestens ein Vorderrad im ABS-Regelbereich befindet. Die Funktion ABD bleibt hier jedoch permanent erhalten. Fazit: PSM bietet präzise Fahrstabilität und Sicherheit – und zugleich außergewöhnliche Sportlichkeit. Porsche pur eben.

Die vierradgetriebenen Modelle verfügen serienmäßig über das für die 911 Carrera 4 Modelle weiterentwickelte Porsche Stability Management (PSM) – mehr dazu erfahren Sie auf der nächsten Seite.

Der Vierradantrieb mit weiterentwickeltem PSM. Dynamik hoch 4.

Der Vierradantrieb der neuen 911 Carrera 4 Modelle verteilt die Kraft automatisch zwischen Vorder- und Hinterachse – je nach Bedarf. Die Kraftverteilung übernimmt eine Visco-Lamellenkupplung. Sie überträgt das Antriebsmoment und gleicht Drehzahlunterschiede zwischen den beiden Achsen aus. Die Außenlamellen sind mit dem Gehäuse verbunden, die Innenlamellen mit

Weichen die Drehzahlen von Vorder- und Hinterachse voneinander ab, überträgt sich das anliegende Drehmoment aufgrund der Flüssigkeitsreibung von der schneller drehenden auf die langsamere Lamellenseite. Dabei sind ständig mindestens 5% der Kraft an der Vorderachse wirksam. Im normalen Fahrbetrieb sind es bis zu 35%. Im Extremfall bis zu 40% –

zum Beispiel in kritischen Grenzsituationen bei Nässe, auf unterschiedlichen Fahrbahnbelägen oder bei plötzlichen Lastwechseln in engen Kurven.

Ergänzt wird der Vierradantrieb durch das serienmäßige, für die 911 Carrera 4 Modelle weiterentwickelte Porsche Stability Management (PSM). Es bietet die Vorteile des PSM aus den heckgetriebenen Modellen, verfügt aber über 2 zusätzliche Funktionen, die den Anhalteweg weiter verkürzen und so die aktive Fahr-sicherheit steigern:

Nimmt der Fahrer sehr plötzlich Gas weg, registriert das weiterentwickelte PSM diese Aktion und versetzt das Bremssystem in erhöhte Bremsbereitschaft: Die Vorbefüllung der Bremsanlage baut einen geringen Druck im System auf. Dadurch legen sich

die Bremsbeläge schon leicht an die Bremsscheiben an. Erfolgt nun tatsächlich eine Bremsung, kann die maximale Bremsleistung schneller erreicht werden. Die Folge: ein kürzerer Anhalteweg.

Der Bremsassistent dagegen stellt beim Erkennen einer Notbremsung – das heißt, wenn eine definierte Pedalkraft am Bremspedal überschritten wird – über das Hydraulikaggregat des PSM den zur maximalen Verzögerung benötigten Bremsdruck her.

Fassen wir zusammen: Der Vierradantrieb der neuen 911 Carrera 4 Modelle kombiniert eine präzise regelnde Visco-Lamellenkupplung mit dem weiterentwickelten Porsche Stability Management – das ergibt mehr Dynamik, agiles Handling und hohe Fahrstabilität. Oder anders ausgedrückt: Wir wünschen Ihnen viel Spaß.



Visco-Lamellenkupplung



Vierradantrieb

Das Sport Chrono Paket Plus. Wertvolle Augenblicke werden wertvolle Hundertstel.



Sie fahren gern sportlich – und manchmal gern sportlicher? Auf der Landstraße ebenso wie auf der Rennstrecke? Für die 911 Modelle gibt es auf Wunsch das Sport Chrono Paket Plus. Seine Funktionen ermöglichen eine noch sportlichere Abstimmung von Fahrwerk, Motor und Getriebe.

Und damit jede Menge zusätzlichen Fahrspaß. Das Paket beinhaltet eine digitale und analoge Stoppuhr, die Sporttaste, eine Performance-Anzeige sowie ein individuelles Memory im PCM.

Über die Sporttaste in der Mittelkonsole wird der Sportmodus aktiviert. Er stimmt das Fahrzeug deutlich sportlicher ab. Was geschieht genau? Die Motronic ME7.8 macht den Motor bissiger, rennsportartiger. Die Kennlinie des Gaspedals wird

dynamischer, d. h., bei gleichem Gaspedalweg wird die Drosselklappe weiter als im Normalmodus geöffnet. Die Gasannahme des Motors wirkt somit deutlich spontaner. Ein härterer Drehzahlabsteller wird auch für die höheren Gänge eingestellt.

Das PASM (serienmäßig bei den 911 Carrera S Modellen, auf Wunsch bei den 911 Carrera Modellen) schaltet in den Sportmodus: für härtere Dämpfung und direkteres Einlenken in Kurven. Und damit für verbesserten Straßenkontakt.

Die Schaltlinien der Tiptronic S verschieben sich in den oberen, sportlichen Bereich. Die Schaltzeiten werden kürzer, die Schaltvorgänge werden sportlicher. Schon bei geringer Verzögerung – auch bei hohen Drehzahlen – schaltet eine dynami-

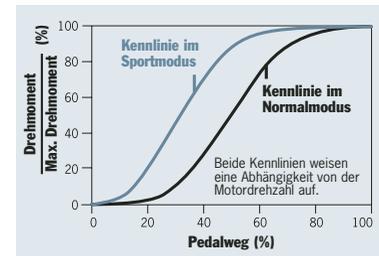
schere Bremsenrückschaltung zügig zurück. Das automatische Hochschalten beim Erreichen der Höchstdrehzahl wird im manuellen Modus verhindert. Die Folge: kontrollierteres Handling insbesondere beim Anbremsen vor Kurven, da nun der Fahrer entscheidet, ob und wann er hochschalten möchte.

Die Eingriffe des PSM erfolgen jetzt später – zugunsten einer gesteigerten Längs- und Querdynamik. Das Einbremsen in Kurven wird spürbar agiler: PSM läßt nun eine sportlichere Fahrweise sowohl beim Anbremsen als auch beim Herausbeschleunigen aus einer Kurve – besonders bei niedrigen Geschwindigkeiten – zu. Das Ergebnis: deutlich mehr Fahrspaß.

Eine nochmals gesteigerte Agilität bietet der Sportmodus bei ausgeschaltetem PSM. Es bleibt zu Ihrer



Sporttaste in der Mittelkonsole



Vergleich E-Gas-Kennlinien in Normal- und Sportmodus

Sicherheit jedoch stets im Hintergrund verfügbar und greift im Bedarfsfall automatisch ein – und zwar dann, wenn beide Vorderräder im ABS-Regelbereich sind.



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

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

Für die Anzeige, Speicherung und Auswertung von gemessenen Rundenzeiten sowie alternativen Strecken wird das Porsche Communication Management PCM (siehe Seite 112) um die Performance-Anzeige erweitert. Der

Fahrer kann sich damit über Zeit und gefahrene Strecke der aktuellen Runde sowie die bisherige Rundenzahl und die jeweils erreichten Zeiten informieren. Außerdem werden die schnellste Runde sowie

die Tankreichweite angezeigt. Es lassen sich sowohl beliebige Wegstrecken aufzeichnen als auch Referenzstrecken definieren. Das ebenfalls über das PCM steuerbare individuelle Memory speichert persönliche Einstellungen, etwa

für das Tagfahrlicht, die Heimkehrfunktion, die Klimaanlage, die Aktivierung des Regensensors und die Türverriegelung.

Sicherheit

Der 911 läßt Ihnen noch Luft,
wenn Sie schon den Atem anhalten.

Wegen seiner kurzen Bremswege.

Seiner hellen Scheinwerfer.

Der sensitiven Auslösung der Airbags.

Und der effizienten Deformationswege der Crashstrukturen.

Warum das alles?

Damit das Sicherheitsniveau des 911

ebenso hoch ist wie sein Leistungsniveau.



Was hat man von über 23.000 Rennsiegen? Sicherheit.



Über 50 Jahre Erfahrung im Rennsport bedeuten über 50 Jahre aktive Sicherheit. Und außergewöhnliche Sicherheit heute.

Die ausgewogene Abstimmung des Fahrwerks sorgt für ein hohes Maß an Fahrsicherheit und bietet dabei hohe Reserven. Die Elastizität des Motors und sein Drehmoment ermöglichen kürzere Überholwege und sind somit ebenfalls

Sicherheitsfaktoren. Und die Bremsleistung? Ist Porsche typisch: hervorragend.

Die Aerodynamik der Karosserie und speziell der verkleidete Unterboden der 911 Modelle verringern den Auftrieb – und erzeugen so noch mehr Traktion. Für sicheren Fahrbahnkontakt und Stabilität, besonders bei hohen Geschwindigkeiten.

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

Die Hauptscheinwerfer sind kompakt gestaltet. Positionslicht, Nebelscheinwerfer und Blinker befinden sich in einer separaten



Scheinwerfer mit Halogentechnik



Scheinwerfer mit Bi-Xenon-Technik

Bugleuchte. Das Ergebnis: ein unverwechselbares Porsche Nacht-Design.

Bei den 911 Carrera S Modellen serienmäßig und optional für die 911 Carrera Modelle sorgen Bi-Xenon-Scheinwerfer für eine fast perfekte Ausleuchtung. Die Bi-Xenon-Scheinwerfer beinhalten ein Gasentladungs-Lichtsystem mit dynamischer Leuchtweiten-

regulierung. Die Helligkeit ist rund zweimal so hoch wie die einer Halogenlampe. Ob Abblendlicht oder Fernlicht – insgesamt wird die Lichtausbeute verbessert, die Fahrbahn gleichmäßiger ausgeleuchtet und ermüdungsfreieres Fahren ermöglicht. Die Bi-Xenon-Anlage ist außerdem mit einer Scheinwerferreinigungsanlage (SRA) versehen. Die Nebelscheinwerfer sind serienmäßig.

Die dritte Bremsleuchte im Heck ist für ein noch schnelleres Ansprechen in LED-Technik ausgeführt. Da sie der Heckspoiler im ausgefahrenen Zustand verdeckt, trägt dieser eine weitere.

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



Dritte Bremsleuchte

Aktive Sicherheit: die Bremse. Schon paradox – beim Bremsen fährt Porsche vorneweg.



Die Beschleunigung eines Porsche ist faszinierend. Die Verzögerung erst recht. Die Bremsanlagen der 911 Modelle gehören deshalb zu den besten, die jemals in ein Serienfahrzeug eingebaut wurden. Sie erreichen Spitzenwerte bei Verzögerung und Standfestigkeit. Sie sind auf extreme Belastungen selbst unter härtesten Bedingungen ausgelegt.

Die Bremssättel sind einteilig. Die Vorteile: höhere Formstabilität, besseres Druckpunktverhalten auch bei hohen Belastungen, niedrigeres Gewicht. Sie bemerken dies durch schnelles Ansprechen und Lösen der Bremse. Der Pedalweg ist kurz, der Druckpunkt präzise.

Bei den 911 Carrera Modellen kommen an Vorder- und Hinterachse schwarz eloxierte 4-Kolben-Monobloc-Festsättel aus Aluminium zum Einsatz. Der Bremsscheibendurchmesser beträgt vorne 318 mm, hinten 299 mm.

Die 911 Carrera S Modelle verfügen wegen ihrer höheren Leistung über größere und verstärkte 4-Kolben-Monobloc-Festsättel aus Aluminium, größere Bremsbeläge sowie größere Bremsscheiben mit 330 mm Durchmesser an der Vorder- und Hinterachse. Erkennbar an den roten Bremssätteln.

Bei allen Modellen sind die Bremscheiben 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.

Damit nicht genug. Weitere wesentliche Vorteile des Bremssystems: Ein 4-Kanal-Antiblockiersystem (ABS) sorgt für einen gleichmäßigen Verzögerungsverlauf und verringert das Pulsieren des Bremspedals im Regelbereich. Ein leistungsfähiger 10-Zoll-Vakuumbremskraftverstärker reduziert bei den heckgetriebenen Modellen die Betätigungskräfte. Bremsluftspoiler sorgen für eine wirkungsvolle Kühlung der Bremsanlage.

Für eine noch höhere Leistungsfähigkeit der Bremskraftunterstützung kommt bei den neuen 911 Carrera 4 und 911 Carrera 4S Modellen ein 9-Zoll-Tandem-Bremskraftverstärker zum Einsatz.

2 zusätzliche Funktionen des serienmäßigen, für die 911 Carrera 4 Modelle weiterentwickelten Porsche Stability Managements (PSM) steigern die Sicherheit beim Bremsen nochmals (siehe Seite 76).

Schon paradox, wie Bremsen das Fahren sportlicher macht.



Serienbremsanlage des 911 Carrera S

Die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Vorsprung durch Bremsen.



PCCB

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

Ihre Keramik-Bremsscheibe basiert auf speziell behandelten Carbonfasern, die in einem Hochvakuumprozeß bei ca. 1.700 Grad Celsius siliziert werden. Das Ergebnis sind Bremscheiben, die einen deutlich höheren Härtegrad sowie eine höhere Temperaturüberlastsicherheit aufweisen.

Zur Absenkung der Scheibentemperaturen, vor allem bei extremer Beanspruchung der Bremsen, wurde das Prinzip der Scheibeninnenkühlung weiter perfektioniert. Die Kühlkanäle wurden in der Anzahl erhöht, in ihrer Form aerodynamisch optimiert und so die Belüftung signifikant verbessert. Durch eine Verdoppelung der Steganzahl zwischen den Kühlkanälen wurde auch die Formstabilität der Bremscheiben weiter erhöht. Erkennbar sind diese Optimierungen an der geänderten

Lochung der Bremscheibe und der doppelten Anzahl der Stege.

Wie auch für die vorherige Generation der PCCB typisch, verhindert die geringe Wärme-dehnung Verformungen bei starker Beanspruchung. Darüber hinaus gewährleisten die Keramik-Bremsscheiben Korrosionsfreiheit und eine bessere akustische Dämpfung.

Der Einsatz eines 6-Kolben-Aluminium-Bremssattels in Monoblock-Bauweise an der Vorderachse und eines 4-Kolben-Bremssattels an der Hinterachse sorgt für sehr hohe und vor allem konstante Bremsdrücke während der Verzögerung. Das Ansprechen der Bremse erfolgt bei deutlich reduziertem Pedalkraftbedarf noch schneller und präziser.



Der entscheidende Vorteil der Keramik-Bremsanlage liegt im extrem niedrigen Gewicht der Bremsscheibe: Sie ist etwa 50% leichter als Graugußscheiben vergleichbarer Bauart. 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, mehr Agilität. Und ein nochmals verbessertes Handling.

Mehr Informationen hierzu erhalten Sie in der separaten PCCB Broschüre.

Passive Sicherheit: die Konstruktion. Ein echter Serienheld kann auch mal einstecken.

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

Die verstärkte Rohbaustruktur des 911 bietet hohen Schutz bei Aufprall und eine extrem widerstandsfähige Fahrgastzelle. Vorne wird eine von Porsche patentierte Längs- und Querträgerstruktur (1) eingesetzt. Dieser Trägerverbund ermöglicht die Verteilung der bei

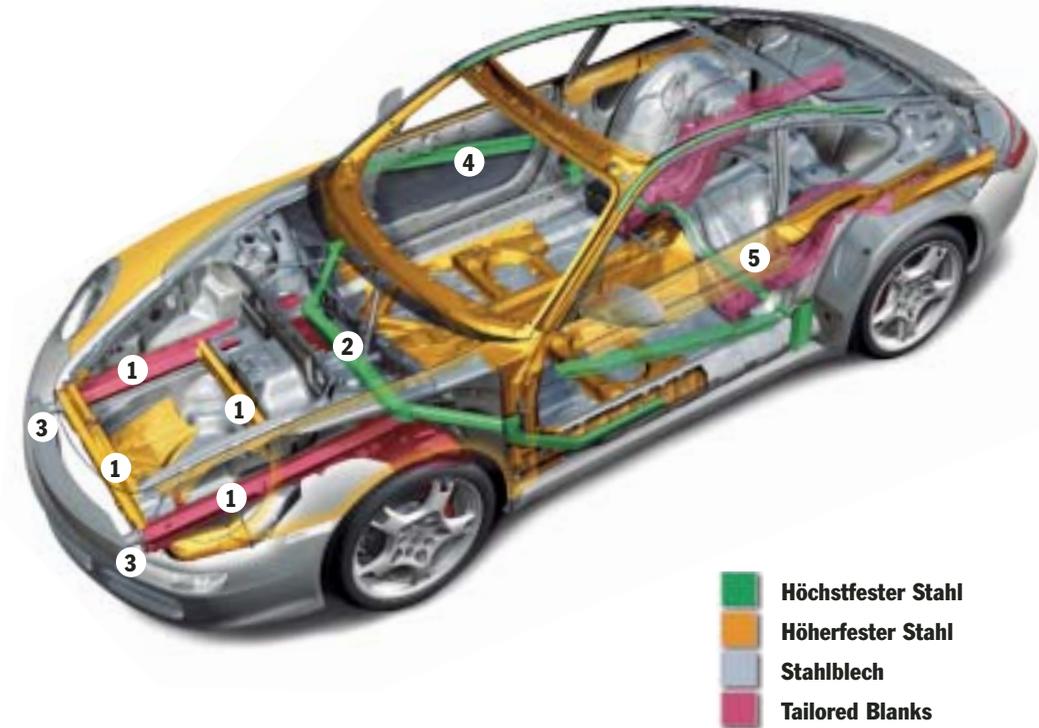
einem Crash auftretenden Kräfte. 3 übereinanderliegende Lastpfade nehmen Deformationsenergie auf, verteilen die Kräfte und minimieren so die Deformation des Innenraums.

Zusätzlich kommt ein steifer Stirnwandquerträger (2) aus höchstfestem Stahl zum Einsatz. Er hat die Aufgabe, die durch die vorderen Längsstrukturen eingeleiteten Kräfte abzustützen. Die steife Auslegung des Querträgers reduziert im Crashfall die Verformung des Fußraums und gewährleistet so einen verbesserten Fuß- und Bein-

schutz der Insassen. Einfach austauschbare Prallelemente (3) schützen bei kleineren Unfällen den Karosserierohbau. So bleiben die Reparaturkosten vergleichsweise gering.

Zur Versteifung der Gesamtstruktur des Fahrzeugs tragen auch in erhöhtem Maße die im oberen Bereich verstärkten Türen (4) bei. Die bei einem Frontalcrash einwirkenden Kräfte werden zusätzlich über einen oberen Lastpfad (5) übertragen. Das Deformationsverhalten der Fahrgastzelle konnte so zum Schutz der Insassen weiter verbessert werden.

Bereits seit 1985 haben alle Porsche Türen eine „Leitplanke“ aus höchstfestem Stahl – den sogenannten Seitenaufprallschutz. Beim 911 ist ebenfalls eine Türverstärkung aus einem höchstfesten Stahlprofil (Borstahl) in die Tür integriert.



Die komplette Karosserie erhält einen hochwertigen Oberflächenschutz. Porsche baute als erster Automobilhersteller der Welt Karosserien aus beidseitig feuerverzinktem Stahlblech. Über 25 Jahre ist das her. Und ist noch immer so.

Bis heute sorgt diese Maßnahme nicht nur für die legendäre Langlebigkeit, sondern gewährleistet auch nach langer Zeit die notwendige Crashesicherheit eines 911. Die Konsequenz? Unsere Gewährleistung. In Jahren: 10 gegen

Durchrostung, 3 auf den Lack, 2 auf das gesamte Fahrzeug. Wie Sie sehen, beziehen sich gute Werte bei Porsche nicht nur auf Motor- oder Fahrleistung.

Passive Sicherheit: die Airbags. Auch ein Leistungssportler hat seine sensiblen Seiten.

Porsche war der erste deutsche Serienhersteller, dessen Fahrzeuge serienmäßig mit Fullsize-Airbag für Fahrer und Beifahrer ausgerüstet wurden. Porsche setzte frühzeitig eine neue Technologie ein: die sogenannte azidfreie Gasgeneratoren-Technologie mit

organischem Treibstoff. Das macht den Fahrer-Airbag kompakter, leichter und bietet Vorteile beim Recycling. In den 911 Modellen kommt eine weiter optimierte Airbag-Technologie zum Einsatz: Fullsize-Airbags für Fahrer und Beifahrer, die je nach Unfallschwere

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



Zur Erkennung von Unfallschwere und -richtung sind zusätzlich zur Zentraleinheit auf dem Mitteltunnel 2 zusätzliche Sensoren im Bereich der Scheinwerfer montiert. Ein Crash wird deutlich früher und genauer erkannt und ausgewertet. Der 911 verfügt serienmäßig über die neueste Generation des Porsche Side Impact Protection

Systems (POSIP). Es besteht nicht nur aus einem, sondern aus 2 Seiten-Airbags pro Seite: In den Seitengewangen der Sitze ist ein Thorax-Airbag integriert, in den Türtafeln ein Kopf-Airbag. Mit einem Volumen von je ca. 8 Litern beim Thorax- und beim Kopf-Airbag ist so über den gesamten Sitzverstellbereich Schutz gewährleistet.

Die Kopfstützen sind in die Lehne integriert. Außerdem serienmäßig: Sicherheitslenksäule, 3-Punkt-Gurte, Gurthöhenverstellung (nur bei den Coupé Modellen), Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer vorne, energieaufnehmende Strukturen in der Schalttafel und schwer entflammable Materialien im Innenraum.

Passive Sicherheit: die Konstruktion der Cabriolets. Entspannt in der Sonne. Hart im Nehmen.



Ein 911 Carrera Cabriolet lädt zum ruhigen Dahingleiten in der Sonne ein. Und zur sportlichen Fahrt auf einem Rundkurs. Denn die Sicherheit der 911 Cabriolet Modelle ist ihrer Leistung angepaßt. Was zusätzlich zur Entspannung beiträgt.

Die Torsions- und die Biegesteifigkeit sind für 2+2-sitzige Cabriolets vorbildlich – trotz geringem Gewicht. Die Verwindungen sind selbst bei Fahrbahnunebenheiten nur minimal. Je eine zusätzliche Strebe zu den hinteren Radhäusern versteift den Rohbau zusätzlich.

Für den erhöhten Schutz der Insassen bei einem Überschlag besitzen die 911 Cabriolet Modelle ein automatisch ausfahrendes Überrollschutzsystem. Die 2 Überrollbügel befinden sich in Kassetten hinter den Rücksitzen und sind durch Federkraft vorgespannt. Der Überrollsensor ist in das zentrale Airbag-Steuergerät integriert und überwacht ständig die Nei-



gungsänderungen der Karosserie, Längs- und Querschleunigung sowie den Kontakt zur Fahrbahn. Im Notfall löst er in Bruchteilen von Sekunden die gepolsterten Überrollbügel aus.

Wie die Coupés verfügen auch die Cabriolets serienmäßig über die neueste Generation des Porsche Side Impact Protection

Systems (POSIP) mit energieaufnehmenden Türtafeln und 2 Seiten-Airbags pro Seite: einem Thorax-Airbag in den Seitenwangen der Sitzrückenlehnen und einem Kopf-Airbag, der sich von unten nach oben aus der Türtafel entfaltet. Mit einem Volumen von je ca. 8 Litern schützen die Thorax- und Kopf-Airbags so über den gesamten Sitzverstellbereich.

Jetzt müssen Sie sich nur noch fragen: Geruhsam oder sportlich fahren? Offen oder geschlossen? Wie es Ihnen am meisten Spaß macht.

Komfort

Zugegeben:
Kuschelig ist er nicht.

**Bei der Technik des 911 bedeutet Präzision:
Unnötiges weglassen, Vorbildliches verbessern,
Konzentration auf das Wesentliche: den Fahrer.**

**Was bedeutet das für den Komfort des 911?
Das gleiche.**



Beim Komfort sind wir keine Kompromisse eingegangen. Wir haben nur an Sie gedacht.

Alltagstauglichkeit ist beim 911 kein bloßes Lippenbekenntnis – sondern ein Grundprinzip. Sein gesamtes Interieur ist darauf ausgerichtet: Alles läßt sich beinahe blind bedienen. Nur beim Design schauen Sie immer wieder gern hin.

Tippschalter erlauben eine einfache Bedienung. Keine unnötigen Spielereien lenken vom Fahrvergnügen ab. Alle Instrumente liegen optimal im Sichtfeld des Fahrers. Die Klimaanlage inklusive Aktivkohlefilter arbeitet vollautomatisch.

In den 911 Carrera Modellen kommt serienmäßig ein 3-Speichen-Lenkrad zum Einsatz, das nicht nur bis zu 40 mm axial, sondern auch bis zu 40 mm vertikal verstellbar ist.

Die 911 Carrera S Modelle verfügen serienmäßig über ein 3-Speichen-Sportlenkrad. Für alle Modelle ist auf Wunsch ein 3-Speichen-Lenkrad mit Multifunktionseinheit erhältlich – für die komfortable Bedienung von Radio- und gegebenenfalls Navigations- bzw. Telefonfunktionen. Ohne die Hände vom Lenkrad nehmen zu müssen.

Das Wärmeschutzglas der Frontscheibe, die große Heckscheibe der Coupé Modelle sowie die Glas-Heckscheibe im Verdeck der Cabriolet Modelle bieten hervorragende Sicht. Die vorderen Seitenscheiben besitzen eine hydrophobe Oberfläche. Ihre Beschichtung bewirkt, daß Wasser und vor allem Schmutz leichter abperlen. Das bedeutet: klarere Sicht auch bei schlechtem Wetter.



Die Instrumente. Schnelle Manöver brauchen schnelle Informationen.



Instrumente 911 Carrera S

Ein Klassiker: die Rundinstrumente des 911. Die einzelnen Zifferblätter, bei den 911 Carrera S Modellen aluminiumfarben, liegen angenehm weit auseinander und

sind so leicht abzulesen. Der Fahrer bekommt alle wichtigen Informationen auf einen Blick.

Im linken Display befindet sich die Gesamt- und Tageskilometeranzeige. Im mittigen Drehzahlmesser ist die Bordcomputeranzeige integriert. Sie kann individuell belegt



Schalttafel 911 Carrera S mit Individualausstattungen, u. a. Lederausstattung, Sport Chrono Paket Plus, Tempomat, Navigationsmodul und Reifendruckkontrollsystem (RDK)



Schalttafel 911 Carrera mit Individualausstattungen, u. a. Lederausstattung, Multifunktionslenkrad, Sport Chrono Paket Plus, Tiptronic S, Tempomat, Navigationsmodul, Telefonmodul, Passivhörer und Reifendruckkontrollsystem (RDK)

Erst stellen Sie sich den Sitz ein. Anschließend stellt er sich auf Sie ein.



Instrumente 911 Carrera

werden und ist in allen Modellen serienmäßig. Die Geschwindigkeit wird dabei permanent angezeigt. Das rechte Display informiert über Uhrzeit und Außentemperatur.

Die Punktmatrix mit hoher Auflösung stellt Texte und Symbole in den Anzeigen klar dar. Eine weiße Innenbeleuchtung sorgt nicht nur für eine brillantere Optik, sondern

auch für eine ausgezeichnete Ablesbarkeit.



Vollelektrischer Sitz

Die Seriensitze.

Die Seriensitze bieten hohen Komfort durch umfangreiche Polsterung, eine gute Seitenführung, eine angepaßte Sitzposition für mehr Kopffreiheit sowie eine optimal auf das Fahrwerk abgestimmte Unterfederung. Durch die hohen Seitenwangen fühlt man sich in Kurven im Sitz festgehalten, aber nicht beengt. Die Verstellmöglichkeiten der Seriensitze ermöglichen Fahrern fast aller Körpergrößen jederzeit die gewünschte Sitzposition.

In der Serie erhalten Sie vorne Teilledersitze mit mechanischer Längs- und Höhenverstellung sowie elektrischer Lehnverstellung. Optional erhalten Sie voll-elektrische Sitze mit Längs-, Höhen- und Lehnverstellung, in der Neigung verstellbarem Sitzkissen sowie Lordosenstütze. Inklusiv einer Memory-Funktion, die Ihre



Adaptiver Sportsitz

persönliche Sitz- und Außen-spiegelpositionen sowie die Lordoseneinstellung speichert.

Die Sportsitze.

Die Sportsitze zeichnen sich gegenüber den Seriensitzen durch eine straffere Polsterung aus. Außerdem führen erhöhte Seitenwangen des Sitzkissens und der Sitzlehne zu einer verstärkten Seitenführung. Die Längs- und Höhenverstellung erfolgt mechanisch, die Lehnverstellung elektrisch.

Die adaptiven Sportsitze.

Auf Wunsch erhalten Sie adaptive Sportsitze. Für hohen Komfort bei bestmöglicher Sportlichkeit. Neben der elektrischen Längs-, Höhen- und Lehnverstellung



Raumangebot hinten

sowie Lordoseneinstellung sind außerdem 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 den fahrerseitigen Außenspiegel und alle Sitzeinstellungen bis auf die der Seitenwangen.

Die Rücksitze.

Die Rücksitze der 911 Modelle sind für einen Sportwagen überraschend komfortabel. Die Sitzlehnen sind klappbar. Die großzügige Ablagefläche dahinter bietet zusätzlichen Stauraum. Klappen Sie die Lehnen nach unten, lassen Ihnen die 911 Coupé Modelle im Fond mit 205 l, die 911 Cabriolet Modelle mit 155 l reichlich Platz für Gepäck.



Bedienteil adaptiver Sportsitz

Die Kindersitze.

Auf dem Beifahrersitz können Kindersitze mit ISOFIX-Anbindung montiert werden. Im Zubehörangebot Tequipment gibt es hierzu eine Vorrüstung inklusive der Abschaltmöglichkeit für den Beifahrer-Airbag. Das komplette Programm an Kindersitzen finden Sie ebenfalls bei Porsche Tequipment.

Alles macht Sinn. Und begeistert die Sinne.



Handschuhfach

Komfort ist beim 911 vor allem eine Sache des durchdachten Details. Praktische Eigenschaften und Ausstattungsmerkmale, die den Fahrkomfort erheblich steigern. Die gepolsterte Mittelkonsolenablage und Türverkleidungen erlauben vor allem bei langen Fahrten ein besonders entspanntes Fahrgefühl. Beide Auflagen sind in der Höhe aufeinander abgestimmt. Unterhalb des Beifahrer-Airbags befinden sich unter einer klappbaren Blende verborgene Cupholder für Fahrer und Beifahrer und darunter ein abschließbares Handschuhfach mit CD-Ablage. Weitere Ablagen finden Sie auch in den



Cupholder

Türen und der Mittelkonsole. Zwei 12-V-Steckdosen im Innenraum (inklusive Zigarettenanzünder) erlauben Ihnen den Anschluß individuellen Zubehörs. Ein auf Wunsch erhältlicher kompakter Feuerlöscher findet direkt vor dem Fahrersitz Platz. Dort stört er nicht, ist aber schnell erreichbar.

Heimleuchtautomatik.

Serienmäßig erhalten Sie mit der Heimleuchtautomatik ein weiteres Komfortmerkmal: Beim Öffnen bzw. Schließen des Fahrzeugs über die Funkfernbedienung des

Schlüssels schalten sich automatisch die Nebelleuchten ein. So finden Sie bei Dunkelheit sicher den Weg zu Ihrer Haustür. Mit dem optionalen Sport Chrono Paket Plus können Sie die Nachleuchtdauer über das Porsche Communication Management (PCM) programmieren.

Der ParkAssistent.

Rückwärtsgang rein, ParkAssistent aktiv. Nähern Sie sich einem Hindernis, warnt ein Signalton. Je näher Sie kommen, desto schneller. Die Sensoren des auf Wunsch erhältlichen ParkAssistenten sind unauffällig in die Heckverkleidung integriert.

Der Tempostat.

Die automatische Geschwindigkeitsregelung für den Geschwindigkeitsbereich von 30 bis 240 km/h

erhalten Sie auf Wunsch. Sie wird über einen Schalter in einem separaten Lenkstockhebel aktiviert und ist bereits im 1. Gang nutzbar.

HomeLink®.

Der optionale HomeLink® ist ein frei programmierbarer Garagentoröffner. Er ist in die Dachkonsole integriert und bedient via Funk bis zu 3 Garagentore oder Hausbeleuchtungen bzw. Alarmanlagen.



ParkAssistent

Der Heckscheibenwischer.

Bei den 911 Coupé Modellen ist der optionale Heckscheibenwischer mit einem flachen, strömungsgünstigen Aerowischerblatt versehen und unauffällig in die Linienführung des Fahrzeugs integriert.

Innen- und Außenspiegel.

Optional sind automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel

(rechts und links) mit integriertem Regensensor für den Frontscheibenwischer erhältlich.

Das Schiebe-/Hubdach.

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



Schiebe-/Hubdach



Kofferraum leer (911 Carrera)



Kofferraum mit PTS ultralight edition Trolley (groß) von Porsche Design Driver's Selection

Der Kofferraum.

Neben dem Stauraum im Fond bieten Ihnen die heckgetriebenen 911 Modelle ein Kofferraumvolumen von 135 l, die vierradgetriebenen 911 Modelle von 105 l (Coupé und Cabriolet). Unter der Abdeckung der Schottwand sind der Verstärker der serienmäßigen Audio-Anlage,

das DVD-Laufwerk des optionalen Navigationsmoduls sowie bei den heckgetriebenen Modellen der optional erhältliche CD-Wechsler untergebracht. Bei den vierradgetriebenen Modellen befindet sich der CD-Wechsler in Fahrtrichtung rechts im Kofferraum. Der gesamte Kofferraum ist mit hochwertigen und kratzunempfindlichen Materialien verkleidet.

Das Dachtransportsystem.

Das Dachtransportsystem aus Aluminium (optional für die 911 Coupé Modelle) ist aerodynamisch optimal auf die Linienführung abgestimmt. Die Montage ist einfach – auch durch das geringe Gewicht. Auf dem Basisträger können Sie unterschiedliche Aufsätze wie Dachbox, Fahrrad- und Rennradhalter oder Ski-/Snowboardhalter, die bei Porsche Tequipment erhältlich sind, befestigen. Traglast: bis zu 75 kg.

Der Diebstahlschutz.

Die 911 Modelle verfügen serienmäßig über eine Wegfahrsperre mit Transponderlösung sowie eine Alarmanlage mit kontaktgesteuerter Außenhautüberwachung und Radar-Innenraumüberwachung. Schließlich soll Ihr 911 bleiben, wo er hingehört: in Ihren Händen.

Das 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 Fahrzeuges in weiten Teilen Europas und erfordert u. a. die Vorrüstung einer Batterie mit erhöhter Kapazität.



Dachtransportsystem



Dachtransportsystem mit Dachbox

Das Porsche Communication Management (PCM). Audio, Kommunikation, Information in einem.



Porsche Communication Management (PCM)

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

(optional), Navigation (optional) und Telefon (optional). Über das integrierte CD-Laufwerk lassen sich auch CDs mit MP3-Audiodateien abspielen. Darüber hinaus erlaubt das PCM die Bedienung der Performance-Anzeige und des individuellen Memory des auf Wunsch erhältlichen Sport Chrono Pakets Plus.

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



Lautsprecher Türtafel

Eine Navigationseinheit ist als separates Modul optional erhältlich. Der Vorteil: Das DVD-Navigationslaufwerk (siehe Seite 114) befindet sich im Kofferraum, das CD-Laufwerk im PCM kann somit als reines Audio-Laufwerk benutzt werden.

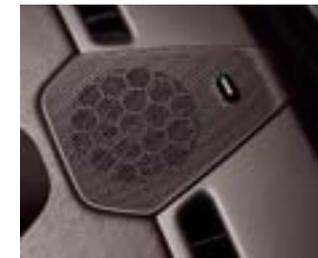
Das Sound Package Plus.

Im 911 serienmäßig: das Sound Package Plus. Eine 4x25-Watt-Endstufe im PCM sowie ein externer Analogverstärker im Kofferraum für Tief- und Mitteltöner (2x 70 bzw. 40 Watt) sorgen für ein perfekt auf den Innenraum abgestimmtes Klangerlebnis. Kein Wunder bei insgesamt 9 Lautsprechern.

Die Soundeinstellungen erfolgen über das Soundmenü im PCM. Eine Loudness-Funktion dient zur Anhebung der Tiefen und Höhen bei niedriger Lautstärke.

Antennendiversity.

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



Lautsprecher Türtafel



Lautsprecher Fond



Der integrierte Bordcomputer.

Der Bordcomputer versorgt Sie auf Wunsch mit Informationen über Durchschnittsverbrauch, -geschwindigkeit, Restreichweite, Fahrzeit und Außentemperatur. Die Daten des optionalen Reifendruckkontrollsystems (RODK) sind ebenfalls darüber abrufbar. Über den Lenkstockhebel lassen sich die wichtigsten Informationen auch auf dem zentralen Display im Kombiinstrument anzeigen, das zum Lieferumfang des 911 gehört.

Auch die Stoppuhr des optionalen Sport Chrono Pakets Plus bedienen Sie mit diesem Lenkstockhebel.

Das elektronische Fahrtenbuch.

Für das PCM wird optional ein elektronisches Fahrtenbuch angeboten. Das elektronische Fahrtenbuch erlaubt die automatische Erfassung von Kilometerstand, Fahrtstrecke, Datum und Uhrzeit sowie Start- und Zieladresse bei jeder Fahrt. Nach dem Auslesen

der Fahrtenbücher aus dem PCM via Infrarotschnittstelle können die Daten mit der beiliegenden Software am heimischen PC ausgewertet werden. Diese erfüllt alle Anforderungen zur Anerkennung der automatischen Fahrtenbuchaufzeichnung beim deutschen Finanzamt.

Das Navigationssystem.

Zentrale Bestandteile des optionalen GPS-Navigationsmoduls mit dynamischer Routenführung durch die TMC-Funktion (Traffic Message Channel), die Staumeldungen grafisch darstellt und Ausweichrouten berechnet, sind ein DVD-Navigationslaufwerk im Kofferraum und ein selbsterklärend konzipiertes Navigationsmenü. Das System bestimmt via Satellit Ihren Standort und führt Sie ans Ziel – inklusive möglicher Ausweichstrecken.

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



Das erweiterte Navigationsmodul.

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

Das GSM-Telefon für E- und D-Netz.

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



Passivhörer

ist optional ein Passivhörer inklusive lederbezogener Konsole für eine noch bessere Verständigung und mehr Diskretion erhältlich.

CD-Wechsler Porsche CDC-4.

Der auf Wunsch erhältliche, mit dem PCM kombinierbare CD-Wechsler faßt bis zu 6 CDs und befindet sich im Kofferraum (siehe Seite 110). Die Vorrüstung für einen späteren Einbau ist bei allen 911 Modellen serienmäßig.

Porsche und BOSE®. Das hört man gern.

Das BOSE® Surround Sound-System.

Für die 911 Modelle ist auf Wunsch das BOSE® Surround Sound-System erhältlich. Für ein harmonisches Zusammenspiel von BOSE® und Porsche Sound wurden beide gemeinsam entwickelt.

Das BOSE® Surround Sound-System besitzt einen 7-Kanal-MOST®-Digitalverstärker mit 5x25-Watt-Linearendstufen und 1x100-Watt-Schaltendstufe.

Durch MOST® (Media Orientated Systems Transport) werden über

Lichtwellenleiter Daten äußerst schnell und vor allem ohne Qualitätsverlust ausgetauscht.

Zusätzlich ist im Aktivsubwoofer eine zweite 100-Watt-Schaltendstufe integriert. Insgesamt 13 Lautsprecher (12 in den Cabriolet Modellen) sorgen so für ein Klangerlebnis, das dem Fahrerlebnis in nichts nachsteht. Durch originalgetreuen, ausgewogenen Raumklang mit glasklarem Surround-Sound auf allen Sitzen. Wie funktioniert das?

Auf Knopfdruck schalten Sie den BOSE® Automotive Surround Sound hinzu. Zusätzliche unabhängige Audiokanäle vorne und hinten im Fahrzeug erzeugen nun ein räumliches und originalgetreues 360°-Klangerlebnis. Das patentierte BOSE® Signal-Processing (BSP) steigert den Raumklang deutlich: Die Centerpoint™-Technologie wandelt selbst Stereoaufnahmen in 5 separate Audiokanäle um.

Der AudioPilot™ mißt alle Geräusche im Fahrzeuginneren, bezieht u. a. die Geschwindigkeit des Fahrzeugs mit ein und paßt die Musikwiedergabe automatisch so an, daß ein gleichbleibender Klangeindruck über alle Fahrzustände entsteht. Ein permanentes Nachjustieren des Klangs durch den Fahrer ist nicht mehr erforderlich.

Die aktive elektronische Equalisation stimmt die Klangwiedergabe exakt auf die spezifische Akustik des Innenraums ab. Über das gesamte Frequenzspektrum. So genießen alle Passagiere unabhängig von der Sitzposition jederzeit ein lebensechtes Musikerlebnis.

Speziell für die Cabriolet Modelle wurde zusätzlich eine Soundabstimmung für die Fahrt mit geöff-

netem Verdeck entwickelt. Die Umstellung auf die jeweils optimale Soundabstimmung erfolgt automatisch beim Schließen bzw. Öffnen des Verdeckes.

Die dynamische Loudness-Funktion hebt – wesentlich differenzierter als herkömmliche Loudness-Steuerungen – die Bässe bei abnehmender Lautstärke an. Und gleicht so die abnehmende Empfindlich-

keit des menschlichen Gehörs bei diesen Frequenzen aus. Also wundern Sie sich nicht, wenn Sie auf einmal Instrumente und Passagen hören, die Ihnen bisher vielleicht entgangen sind.

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



Mitteltöner in der Tür

Motorsport

Wenn das Leben wirklich ein Wettrennen ist,
sollte die Teilnahme Spaß machen.

Der 911 ist ein Fahrzeug für den Alltag.

Weil er von Motorsportbegeisterten entwickelt wurde.

Ein Widerspruch?

Nein – ein Prinzip.

**Das Prinzip, daß im Extremeinsatz auf dem Rundkurs
erprobte und – viel wichtiger – bewährte Technik auch
im täglichen Gebrauch Spitzenleistungen erbringt.**

Was nicht heißt, daß Sie den 911 nur im Alltag benutzen dürfen.



Porsche Motorsport-Aktivitäten. Die andere Seite Ihres Porsche.



911 GT3 Cup

Nürburgring, Le Mans, Hockenheim, Mille Miglia, Daytona, Paris-Dakar, Monte Carlo, Targa Florio. Porsche hat kein Rennen ausgelassen. Es gibt keine Schikane, kein Kurvenlabyrinth, keine Spitzkehre, die wir nicht persönlich kennen.

Denn die Vertrautheit von Fahrer, Fahrzeug und Rennkurs ist es, die uns immer in der Spitze hat mit-

fahren lassen: Über 23.000 Rennsiege gehen auf unser Konto.

Motorsport – das ist Leidenschaft. Das sind Extremerfahrungen, die in die Entwicklung unserer Serienfahrzeuge einfließen. Und damit in Ihren Alltag mit dem 911.

Trotzdem: Sie können – wenn Sie möchten – mit dem 911 in verschiedenen Rennklassen starten.

Hierzu bietet Porsche Motorsport eine Reihe von Möglichkeiten: so z.B. neben verschiedensten Clubsportserien im In- und Ausland den Porsche Sports Cup in Deutschland für passionierte Amateure, die nationalen Porsche Carrera Cups für semiprofessionelle Fahrer sowie den Porsche Michelin Supercup auf internationaler Ebene für professionelle Fahrer. Nur: Achten Sie bitte auf Ihren Puls.

Das neueste Highlight ist der neue 911 GT3 Cup (Typ 997), der 2005 exklusiv im Porsche Michelin Supercup antritt.

Der Porsche Michelin Supercup.

Er ist der schnellste internationale Markenpokal der Welt. Im Rahmen der europäischen Formel-1-Wochenenden finden die Rennen vor Hunderttausenden von Zuschauern statt. Beim Porsche Michelin

Supercup gehen ausschließlich auf der Serie basierende 911 GT3 Cup (Typ 997) auf Michelin-Rennreifen an den Start. Die Rennwagen sind technisch identisch – und stellen so das Können des Fahrers und des Teams in den Vordergrund.

Der neue 911 GT3 Cup verfügt über ausgefeilte Renntechnik: Neu sind das sequentielle Getriebe und die Keramik-Bremsanlage (PCCB), die erstmals in einem Cup-Fahrzeug eingesetzt werden. Das Gewicht:

leichte 1.150 kg. Das Triebwerk: ein leistungsgesteigerter und speziell für den Motorsport modifizierter 3,6-Liter-6-Zylinder-Boxermotor mit 294 kW (400 PS). Das Resultat: atemberaubende Zweikämpfe und unbeschreibliche Faszination.

So kämpfen professionelle Teams und hochkarätige Fahrer in 12 Läufen um die Meisterschaft. Kurz: Spannung, Leidenschaft und Motorsport pur. Garantiert.



911 GT3 Cup

Umwelt

Umweltschutz außerhalb
von Reden und Geschäftsberichten.

**Der 911. Mehr Präzision.
Für mehr Leistung.
Mehr Komfort. Mehr Sicherheit.**

**Und beim Umweltschutz? Mehr Präzision.
Für weniger Abgase.
Weniger Verbrauch. Weniger Wartung.**



Porsche und Umwelt. Kein Widerspruch. Verpflichtung.



Umweltschutz hat bei Porsche eine lange Tradition. Ein Beispiel: Der erste offizielle, von der US-amerikanischen Umweltbehörde in Europa genehmigte Abgastest wurde schon am 11. Mai 1966 bei

Porsche in Zuffenhausen mit einem 911 gefahren. Bis heute ist Porsche in vielen Bereichen Vorreiter beim Umweltschutz.

Abgasreinigung.

Leistung ja. Aber nicht auf Kosten der Umwelt. Sowohl der 3,6-Liter- als auch der 3,8-Liter-Motor erfüllen die Abgasnorm EU 4 in Europa bzw. LEV in den USA. Damit ist

der 911 nicht nur einer der leistungsstärksten Sportwagen, sondern auch einer der saubersten.

Erreicht wird dies durch den Einsatz eines zweistufigen Katalysators: Dieser Kaskadenkatalysator besteht aus 2 hintereinandergeschalteten „Monolithen“. Das sind beschichtete Träger mit feinen Durchströmkanälen zur Schadstoffumwandlung. Der erste der beiden ist dabei kleiner ausgeführt – für schnellere Aufheizung und damit schnellere Schadstoffumwandlung.

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

*Außer in Ländern mit bleihaltigem Kraftstoff.

Das Ergebnis: geringe Emissionen. In jeder Fahrsituation.

Recycling.

Eines der vorrangigsten Ziele bei der Entwicklung eines Porsche ist der intelligente Leichtbau.

Aus ökonomischen Gründen. Und ökologischen.

Ökonomisch durch den hohen Anteil an Aluminiumgußlegierungen, Kunststoffen und höherfesten Stahlblechen. Sie sind wesentlich stabiler und leichter als herkömmlicher Stahl. Die 911 Modelle bestehen zu fast 20% aus Leichtmetallen.

Ökologisch, da alle Werkstoffe gezielt ausgewählt werden. Es kommen nur modernste und umweltschonende Bauteile zum Einsatz. Einige Beispiele: Die Auspuffanlage wird aus Edelstahl gefertigt. Sämtliche Leichtbauteile sind sehr gut recycel-

bar. Alle Werkstoffe sind für das spätere sortenreine Recycling gekennzeichnet. Die Verringerung der Kunststoffvarianten erweitert diese Möglichkeiten. Überall dort, wo Kunststoffzyklate hohe technische Anforderungen erfüllen, werden sie eingesetzt.

Kurz: Der 911 kann heute zu ca. 85% wiederverwertet werden.

Porsche verwendet nur umweltfreundliche Wasserbasislacke. Sie verringern das Anfallen von Lösungsmitteln in der Produktion und im Werkstattbereich. Der 911 ist absolut frei von Asbest, FCKW und von Teilen, die mit FCKW hergestellt wurden. Sie merken, Umweltentlastung beginnt bei Porsche nicht erst mit dem Ende eines Fahrzeugs. Sie beginnt in der Planung und Entwicklung.



Wartung.

Lange Wartungs-Intervalle ermöglichen den ressourcenschonenden

Umgang mit Betriebsstoffen und Verschleißteilen. Bei allen Fahrzeugen wurden beständig die Wartungs-Intervalle optimiert

und der Wartungsaufwand verringert. Die Service-Intervalle des 911 sprechen für sich:

Motoröl alle 30.000 km bzw. alle 2 Jahre. Zündkerzen alle 90.000 km bzw. alle 4 Jahre, Ölfiltereinsatz alle 30.000 km und

Luftfiltereinsatz alle 60.000 km, Antriebsriemen alle 90.000 km. Kraftstofffilter sind sogar wartungsfrei.

Die „große Wartung“ wird erst nach 60.000 km fällig. In der Summe benötigt der 911, bezogen auf die Laufleistung, nur noch 3 Wartungen pro 90.000 km.

Für die Umwelt bedeutet das einen ressourcenschonenden Umgang mit Betriebsstoffen und Verschleißteilen.

Geräusch.

Der 911 erfüllt alle gültigen Geräuschvorschriften. Ohne jegliche Motorkapselung. Störende Geräusche werden bereits an der Quelle beseitigt. Motorteile sind steif, bewegte Teile leicht, Einbautoleranzen gering. Zusätzliche

Maßnahmen wie großvolumige Schalldämpfer und Resonatoren im Ansaugsystem vermindern Geräusche weiter. Und zwar über die gesamte Lebensdauer. Was bleibt: typischer Porsche Sound.

Kraftstoffsystem.

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

Individualisierung

Die Entwicklung des 911 geht weiter.
Jetzt sind Sie an der Reihe.

Wie nahe kann man einem Ideal kommen? Man könnte es in Millimetern ausdrücken – z. B. bei einer Tieferlegung. Man könnte es in Sekunden messen – mit besseren Rundenzeiten.

Wir zählen es in Jahren.
Über 40 sind es inzwischen, um präzise zu sein.

Das Ergebnis dieser Entwicklung:
Mit dem 911 der 6. Generation sind wir
unserem Ideal wieder etwas näher gekommen.
Wie eigentlich mit jedem 911 vor ihm.

Und dennoch: Letzten Endes entscheiden nur Sie
– ganz individuell –, wie Ihr Ideal aussieht.

Das umfangreiche Individualisierungsangebot auf den folgenden
Seiten läßt Ihnen dabei viel Entscheidungsfreiheit.



Die Farben.



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

Und auf Wunsch können Sie Ihren 911 auch in nahezu jeder anderen Farbe bestellen. Schließlich soll Ihr neuer 911 genau so aussehen, wie Sie ihn sich wünschen.

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

Uni-Farben Exterieur.

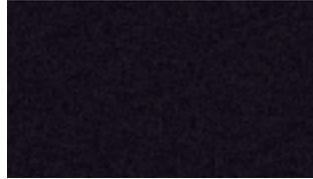
Metallic-Farben Exterieur.

Sonderfarben Exterieur.

Verdeckfarben.



schwarz



basaltschwarzmetallic



atlasgraumetallic



schiefermetallic



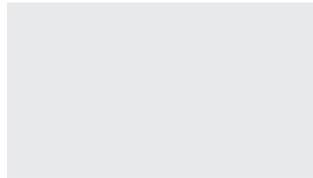
dunkelolivemetallic



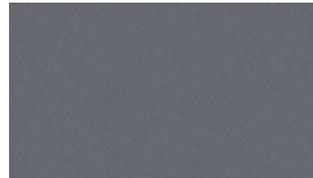
schwarz



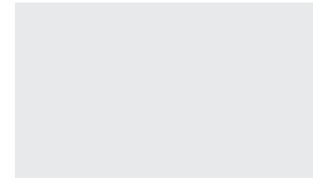
indischrot



arktissilbermetallic



sealgraumetallic



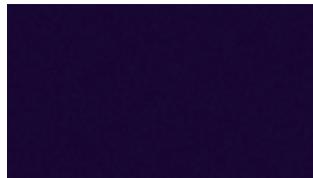
GT-silbermetallic



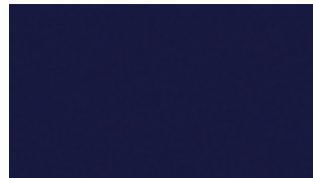
steingrau



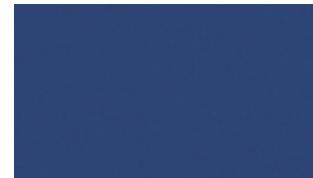
carraraweiß



nachtblaumetallic



lapisblaumetallic



cobaltblau



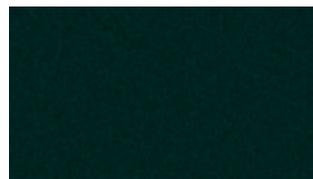
metropolblau



speedgelb



carmonarotmetallic



tannengrünmetallic



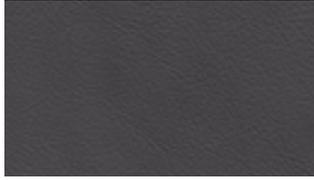
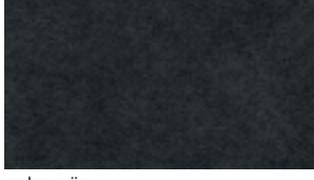
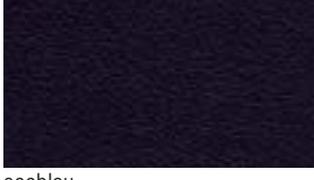
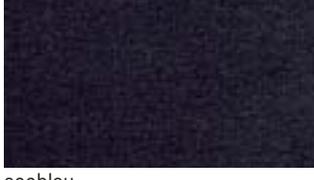
lagogrünmetallic



cocoa

Serienfarben Interieur.

Kunstleder/Leder/Softlack¹⁾

Interieurfarbe.	Teppich.	Innenhimmel. ²⁾
 schwarz	 schwarz	 schwarz
 steingrau	 steingrau	 steingrau
 sandbeige	 sandbeige	 sandbeige
 palmgrün	 palmgrün	 palmgrün
 seeblau	 seeblau	 seeblau

Sonderfarben Interieur.

Leder/Softlack³⁾

Interieurfarbe.	Teppich.	Innenhimmel. ²⁾
 terrakotta	 terrakotta	 schwarz
 cocoa	 cocoa	 schwarz

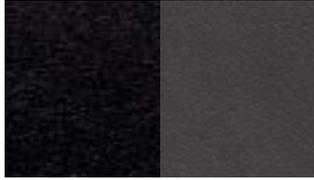
Naturleder Interieur.

Leder/Softlack

Interieurfarbe.	Teppich.	Innenhimmel. ²⁾
 dunkelgrau natur ⁴⁾	 dunkelgrau natur	 schwarz
 braun natur ³⁾	 braun natur	 schwarz

Bi-Color Interieur.

Leder/Softlack

Interieurfarbe.	Teppich.	Innenhimmel. ²⁾
 schwarz und terrakotta ⁵⁾	 terrakotta	 schwarz
 schwarz und steingrau ⁶⁾	 steingrau	 schwarz
 schwarz und sandbeige ⁶⁾	 sandbeige	 schwarz

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

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

²⁾ Innenhimmel in Alcantara (Coupé Modelle), Innenhimmel Stoff schwarz (Cabriolet Modelle).

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

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

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

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

**Die Zahl 911 steht für Individualität.
Die Individualnummern für Ihren 911.**

Die Serienausstattung des 911 läßt nur wenige Wünsche offen. Dennoch: Porsche erfüllt Ihnen auch gerne Sonderwünsche. Sie haben die Wahl zwischen einzelnen Individualausstattungen und -paketen, mit denen Sie Ihren 911 noch etwas individueller, noch etwas sportlicher oder noch etwas komfortabler gestalten können. Außen und innen.

Auf den folgenden Seiten haben wir Ihnen diese Produkte übersichtlich nach Themengebieten zusammengestellt. Detaillierte Informationen zu den einzelnen Individualausstattungen und Ausstattungspaketen finden Sie in der separaten Preisliste. Darüber hinaus gibt es viele weitere Möglichkeiten, Ihren 911 noch etwas persönlicher zu ge-

stalten. Als Sonderanfertigung ab Werk über Porsche Exclusive oder nachträglich mit unserem Zubehörprogramm von Porsche Tequipment. Zahlreiche Beispiele für die Individualisierung Ihres 911 finden Sie im Exclusive Katalog. Ihr Porsche Zentrum/Händler berät Sie gerne ausführlich.



Aerokit Cup, Felgenstern lackiert, Sportabgasanlage inkl. Sportendrohren

Exterieur.

Bezeichnung	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	I-Nr.	Seite
• Bi-Xenon-Scheinwerfer inklusive dynamischer Leuchtweitenregulierung und Scheinwerferreinigungsanlage	○	●	○	●	○	●	○	●	P74	85
• Ohne Modellbezeichnung	W	W	W	W	W	W	W	W	498	
• ParkAssistent (Einparkhilfe hinten)	○	○	○	○	○	○	○	○	635	108
• Aerokit Cup	○	○	○	○	-	-	-	-	XAA	138, 139
• Schwellerverkleidung lackiert*	-	-	○	○	-	-	○	○	XAJ	



911 Carrera 4 mit PCCB und SportDesign Rädern

Exterieur.

Bezeichnung	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	I-Nr.	Seite
• Metallic-Lackierung	○	○	○	○	○	○	○	○	Code	132
• Sonderfarben	○	○	○	○	○	○	○	○	Code	133
• Individualfarben	○	○	○	○	○	○	○	○	Code	

* Frühestens verfügbar ab 09/2005.
 - nicht erhältlich ○ als I-Nummer/Option gegen Mehrpreis erhältlich ● Serie W wahlweise ohne Mehrpreis erhältlich
 Detaillierte Informationen zu den einzelnen Individualausstattungen und Ausstattungspaketen finden Sie in der separaten Preisliste.



Aerokit Cup, Felgenstern lackiert



Regensensor



Heckscheibenwischer mit Aerowischerblatt

Exterieur.

Bezeichnung	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	I-Nr.	Seite
• Heckscheibenwischer (mit Aerowischerblatt)	o	o	o	o	-	-	-	-	425	109, 140
• Windschutzscheibe mit Graukeil	o	o	o	o	o	o	o	o	567	
• Automatisch abblendende Innen-/Außenspiegel mit integriertem Regensensor	o	o	o	o	o	o	o	o	P12	109, 140
• Elektrisches Schiebe-/Hubdach	o	o	o	o	-	-	-	-	650	109
• Hardtop	-	-	-	-	o	o	o	o	550	141
• Dachtransportsystem	o	o	o	o	-	-	-	-	549	110

* Frühestens verfügbar ab 09/2005.

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

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

Motor, Getriebe und Fahrwerk.

Bezeichnung	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	I-Nr.	Seite
• Leistungssteigerung Carrera S auf 280 kW (381 PS)* inklusive Sportabgasanlage (XLF) und Sportendrohren in 4-Rohr-Optik	-	o	-	o	-	o	-	o	X51	54
• Tiptronic S	o	o	o	o	o	o	o	o	249	62
• Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), Keramik-Bremsanlage	o	o	o	o	o	o	o	o	450	88, 142
• Porsche Active Suspension Management (PASM) inklusive Tieferlegung (10 mm)	o	•	o	•	o	•	o	•	475	70
• Sportfahrwerk (-20 mm) inklusive mechanischer Hinterachs-Quersperre	o	W	o	W	-	-	-	-	P17	69



911 Carrera Cabriolet mit Hardtop



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)



Edelstahlrohre, verchromt, 911 Carrera S

Motor, Getriebe und Fahrwerk.

Bezeichnung	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	I-Nr.	Seite
• Sport Chrono Paket Plus	○	○	○	○	○	○	○	○	640	78
• Edelstahlrohre, verchromt	○	○	○	○	○	○	○	○	X54	142
• Sportabgasanlage inklusive Sportendrohren (4-Rohr-Optik)	○	○	○	○	○	○	○	○	XLF	138
• Schaltwegverkürzung	○	○	○	○	○	○	○	○	XCZ	

* Frühestens verfügbar ab 09/2005.
 – nicht erhältlich ○ als I-Nummer/Option gegen Mehrpreis erhältlich ● Serie
 W wahlweise ohne Mehrpreis erhältlich
 Detaillierte Informationen zu den einzelnen Individualausstattungen und Ausstattungspaketen finden Sie in der separaten Preisliste.



19-Zoll Carrera S Rad



19-Zoll Carrera Classic Rad



19-Zoll SportDesign Rad



19-Zoll Carrera Sport Rad

Räder.

Bezeichnung	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	I-Nr.	Seite
• 19-Zoll Carrera S Rad	○	●	○	○	○	○	○	○	403	142
• 19-Zoll Carrera Classic Rad	○	○	○	○	○	○	○	○	405	143
• 19-Zoll SportDesign Rad	○	○	○	○	○	○	○	○	407	137, 143
• 19-Zoll Carrera Sport Rad* (für 911 Carrera 4 Modelle inklusive 17-mm-Distanzscheiben an der Hinterachse)	○	○	○	○	○	○	○	○	XRR	143
• Radnabenabdeckung mit farbigem Porsche Wappen	○	○	○	○	○	○	○	○	446	137
• Felgenstern lackiert inklusive Radnabenabdeckung mit farbigem Porsche Wappen	○	○	○	○	○	○	○	○	XD9	138, 139
• Reifendruckkontrollsystem (RDK)	○	○	○	○	○	○	○	○	482	84
• 5-mm-Distanzscheiben an Vorder- und Hinterachse*	○	○	○	○	○	○	○	○	XRP	



Memory-Funktion



Tempostat

Interieur.

Bezeichnung	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	I-Nr.	Seite
• HomeLink® (frei programmierbarer Garagentoröffner)	○	○	○	○	○	○	○	○	608	109
• Tempostat (automatische Geschwindigkeitsregelung)	○	○	○	○	○	○	○	○	454	108, 144
• Zifferblätter Kombiinstrument schwarz	●	W	●	W	●	W	●	W	022	
• Zifferblätter Kombiinstrument in Interieurfarbe sandbeige/terrakotta/braun natur	○	○	○	○	○	○	○	○	XFD/ XFE/ XFF	
• Zifferblätter Kombiinstrument in Exterieurfarbe indischrot/speedgelb/carraraweiß	○	○	○	○	○	○	○	○	XFG/ XFH/ XFJ	145
• Vorrüstung Vehicle Tracking System*	○	○	○	○	○	○	○	○	674	110

* Frühestens verfügbar ab 12/2005. ** Frühestens verfügbar ab 09/2005.

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

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

Interieur.

Bezeichnung	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	I-Nr.	Seite
• Vollelektrische Sitze	○	○	○	○	○	○	○	○	P15	106
• Sportsitze	○	○	○	○	○	○	○	○	P77	106
• Adaptive Sportsitze	○	○	○	○	○	○	○	○	PO1	106
• Sportsitz-Rückenlehnen Leder**	○	○	○	○	○	○	○	○	XSB	
• Sportsitz-Rückenlehnen lackiert**	○	○	○	○	○	○	○	○	XSA	
• Sitzheizung	○	○	○	○	○	○	○	○	342	
• Sicherheitsgurte silbergrau/indischrot/ speedgelb	○	○	○	○	○	○	○	○	XSH/ XSX/ XSY	80
• Mittelkonsole hinten lackiert	○	○	○	○	○	○	○	○	XME	
• Feuerlöscher	○	○	○	○	○	○	○	○	509	
• Fußstütze in Sportoptik	○	○	○	○	○	○	○	○	XXZ	



Zifferblätter Kombiinstrument in Exterieurfarbe lackiert



Lederausstattung in Sonderfarbe cocoa und weitere Individualausstattungen

Interieur Leder und Naturleder.

Bezeichnung	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	I-Nr.	Seite
• Ledersitzanlage	○	○	○	○	○	○	○	○	Code	
• Raffledersitzanlage	○	○	○	○	○	○	○	○	982	151
• Lederausstattung (beinhaltet u. a. Ledersitzanlage, Ober-/Unterteil Schalttafel, Türtafel, Seitenverkleidung Fond in Glattleder)										
– in Serienfarbe	○	○	○	○	○	○	○	○	Code	
– in Sonderfarbe	○	○	○	○	○	○	○	○	Code	
– in Bi-Color	○	○	○	○	○	○	○	○	970	147
– in Naturleder	○	○	○	○	○	○	○	○	998	
– in Individualfarbe	○	○	○	○	○	○	○	○	Code	

* Frühestens verfügbar ab 09/2005.

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

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

Interieur Leder und Naturleder.

Bezeichnung	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	I-Nr.	Seite
• Interieur-Zusatzpaket Schalttafel Leder	○	○	○	○	○	○	○	○	EAA	
• Rahmen Kombiinstrument Leder	○	○	○	○	○	○	○	○	XNG	
• Verkleidung Lenksäule Leder*	○	○	○	○	○	○	○	○	XNS	
• 3-Speichen-Sportlenkrad Leder	○	●	○	●	○	●	○	●	435	
• 3-Speichen-Lenkrad Glattleder	○	○	○	○	○	○	○	○	459	
• 3-Speichen-Sportlenkrad Glattleder	○	○	○	○	○	○	○	○	460	
• 3-Speichen-Sportlenkrad Glattleder, aufgepolstert	○	○	○	○	○	○	○	○	XPA	
• 3-Speichen-Multifunktionslenkrad Glattleder	○	○	○	○	○	○	○	○	431	103



Interieur in Bi-Color schwarz und steingrau und weitere Individualausstattungen

Interieur Leder und Naturleder.

Bezeichnung	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	I-Nr.	Seite
• Interieur-Zusatzpaket Türtafel Leder	○	○	○	○	○	○	○	○	XTV	
• Porsche Wappen auf Kopfstützen (geprägt)	○	○	○	○	○	○	○	○	XSC	148
• Passivhörer Leder*	○	○	○	○	○	○	○	○	XEA	
• Mittelkonsole hinten Leder	○	○	○	○	○	○	○	○	XMZ	147
• Himmel Leder	○	○	○	○	-	-	-	-	XMA	
• Sonnenblenden Leder	○	○	○	○	○	○	○	○	XMP	
• Abdeckung Innenleuchte Leder*	○	○	○	○	-	-	-	-	XZD	
• Fußmatten mit Ledereinfassung und Porsche Schriftzug vorne	○	○	○	○	○	○	○	○	XX1	
• Schwellerverkleidung innen Leder	○	○	○	○	○	○	○	○	XTG	



Porsche Wappen auf Kopfstütze geprägt



Interieur Makassar und weitere Individualausstattungen

Interieur Holz Makassar, dunkel (seidenmatt).

Bezeichnung	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	I-Nr.	Seite
• Interieur-Paket Makassar	○	○	○	○	○	○	○	○	801	149
• Interieur-Zusatzpaket Schalttafel Makassar	○	○	○	○	○	○	○	○	EAB	149
• 3-Speichen-Multifunktionslenkrad Makassar	○	○	○	○	○	○	○	○	451	149
• Interieur-Zusatzpaket Türtafel Makassar	○	○	○	○	○	○	○	○	XTT	149
• Mittelkonsole hinten Makassar	○	○	○	○	○	○	○	○	XJT	149

* Frühestens verfügbar ab 09/2005.

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

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



Interieur Platane und weitere Individualausstattungen

Interieur Holz Platane, hell (seidenmatt).

Bezeichnung	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	I-Nr.	Seite
• Interieur-Paket Platane	○	○	○	○	○	○	○	○	802	150
• Interieur-Zusatzpaket Schalttafel Platane	○	○	○	○	○	○	○	○	EAC	150
• 3-Speichen-Multifunktionslenkrad Platane	○	○	○	○	○	○	○	○	452	150
• Interieur-Zusatzpaket Türtafel Platane	○	○	○	○	○	○	○	○	XTU	150
• Mittelkonsole hinten Platane	○	○	○	○	○	○	○	○	XJU	150

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

Interieur Carbon.

Bezeichnung	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	I-Nr.	Seite
• Interieur-Paket Carbon	○	○	○	○	○	○	○	○	803	151
• Interieur-Zusatzpaket Schalttafel Carbon	○	○	○	○	○	○	○	○	EAD	151
• 3-Speichen-Multifunktionslenkrad Carbon	○	○	○	○	○	○	○	○	453	151
• Interieur-Zusatzpaket Türtafel Carbon	○	○	○	○	○	○	○	○	XTL	151
• Mittelkonsole hinten Carbon	○	○	○	○	○	○	○	○	XMJ	151
• Einstiegsblenden aus Carbon	○	○	○	○	○	○	○	○	X69	



Interieur Carbon und weitere Individualausstattungen



Interieur Alu-Optik lackiert und weitere Individualausstattungen

Interieur Alu-Optik lackiert/Edelstahl.

Bezeichnung	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	I-Nr.	Seite
• Interieur-Paket Schalttafel Alu-Optik	o	o	o	o	o	o	o	o	EAE	152
• Rahmen Kombiinstrument Alu-Optik	o	o	o	o	o	o	o	o	XCL	152
• 3-Speichen-Multifunktionslenkrad Alu-Optik	o	o	o	o	o	o	o	o	XPV	145, 152
• Interieur-Paket Türtafel Alu-Optik	o	o	o	o	o	o	o	o	XTW	152
• Schalthebel Aluminium*	o	o	o	o	o	o	o	o	X97	
• Mittelkonsole hinten Alu-Optik	o	o	o	o	o	o	o	o	XCK	152
• Sportsitz-Rückenlehnen Alu-Optik*	o	o	o	o	o	o	o	o	XCG	
• Einstiegsblenden aus Edelstahl	o	o	o	o	o	o	o	o	X70	

* Frühestens verfügbar ab 09/2005.

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

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

Audio und Kommunikation.

Bezeichnung	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	I-Nr.	Seite
• Navigationsmodul für PCM	o	o	o	o	o	o	o	o	670	114
• Erweitertes Navigationsmodul	o	o	o	o	o	o	o	o	672	115
• Elektronisches Fahrtenbuch	o	o	o	o	o	o	o	o	641	114
• Telefonmodul für PCM	o	o	o	o	o	o	o	o	666	115
• Passivhörer für Telefonmodul	o	o	o	o	o	o	o	o	668	115
• BOSE® Surround Sound-System	o	o	o	o	o	o	o	o	680	116
• CD-Wechsler CDC-4 (sechsfach)**	o	o	o	o	o	o	o	o	692	115, 153
• Stabantenne	W	W	W	W	W	W	W	W	461	

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



CD-Wechsler CDC-4 (sechsfach)

Werksabholung

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

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

Die ersten Autos, die in Zuffenhausen in größeren Serien gebaut wurden, entstanden in einem alten Backsteingebäude. Um dieses urtümliche Gebäude wurde Stück für Stück ein hochmodernes Produktionswerk errichtet. Hier werden die automobilen Träume von heute Wirklichkeit. So wie der 911, der

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

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

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

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

Verlängern Sie Ihren Aufenthalt. Bei guter Führung.

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Porsche Museum



Porscheplatz Zuffenhausen



Porsche Design Driver's Selection Shop



Porsche Zentrum/Händler

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



Porsche Assistance

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



Porsche Financial Services

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



Porsche Exclusive

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



Porsche Tequipment

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



Porsche Design Driver's Selection

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

Betreuung

Porsche Gebrauchtwagen

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

Porsche Classic

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

„Christophorus“

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

Porsche Clubs

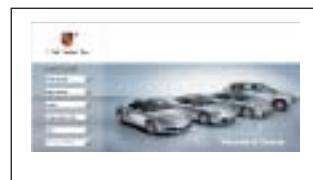
Die Clubs mit weltweit über 110.000 Mitgliedern engagieren sich im gesellschaftlichen und sportlichen Bereich. Informationen unter ++49 (0) 711 911-78307 oder unter www.porsche.com.

Porsche Driving Experience

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

2. Die Porsche Sportfahrschule.

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



Porsche im Internet

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



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

Fazit

Keine Vision.
Sondern ein konkretes Angebot.

Aus einem Strich auf einem weißen Blatt Papier ist ein Hochleistungssportler geworden. Ein Sprinter in den Blöcken. Im Moment höchster Konzentration, höchster Anspannung. In Erwartung des erlösenden Startschusses. Jeder scharf definierte Muskel bereit zu voller Leistung.

Die 6. Generation des 911.

Rational betrachtet, ist er pure und präzise Technologie. Für Menschen mit einer genauen Vorstellung von Leistung. Einer Leistung, die Sie selbst zu geben bereit sind.

Emotional betrachtet, ist der 911 seit über 40 Jahren ein Phänomen: Er läßt sich beschreiben – aber nicht vollends begreifen. Wie sollte man Faszination auch mit Worten vermitteln?

Seine Leistung verwandelt Sekunden – Hundertstel – in wertvolle Augenblicke. Augenblicke, die den 911 zu einer ganz persönlichen Angelegenheit machen.



Technische Daten

	911 Carrera	911 Carrera S
Motor		
Zylinderzahl	6	6
Hubraum	3.596 cm ³	3.824 cm ³
Leistung (DIN)	239 kW (325 PS)	261 kW (355 PS)
bei Drehzahl	6.800 1/min	6.600 1/min
Max. Drehmoment	370 Nm	400 Nm
bei Drehzahl	4.250 1/min	4.600 1/min
Verdichtung	11,3 : 1	11,8 : 1
Kraftübertragung		
Antrieb	Heck	Heck
Schaltgetriebe	6-Gang	6-Gang
Tiptronic S (5-Gang)	optional	optional
Fahrwerk		
Vorderachse	McPherson-Federbeinachse	McPherson-Federbeinachse
Hinterachse	Mehrlenker-Hinterachse LSA	Mehrlenker-Hinterachse LSA
Lenkung	variable Lenkgetriebeübersetzung, Servo, hydraulisch	variable Lenkgetriebeübersetzung, Servo, hydraulisch
Wendekreis	10,9 m	10,9 m
Bremse	4-Kolben-Aluminium-Monobloc- Festsättel vorn und hinten, Scheiben innenbelüftet und gelocht	4-Kolben-Aluminium-Monobloc- Festsättel vorn und hinten, Scheiben innenbelüftet und gelocht
Fahrstabilisierungssystem	PSM (inklusive ABS 8.0)	PSM (inklusive ABS 8.0)
Antiblockiersystem	ABS 8.0	ABS 8.0
Räder	VA: 8 J x 18 ET 57 HA: 10 J x 18 ET 58	VA: 8 J x 19 ET 57 HA: 11 J x 19 ET 67

	911 Carrera	911 Carrera S
Reifen	VA: 235/40 ZR 18 HA: 265/40 ZR 18	VA: 235/35 ZR 19 HA: 295/30 ZR 19
Leergewicht	Schaltgetriebe/Tiptronic S	Schaltgetriebe/Tiptronic S
DIN	1.395 kg/1.435 kg	1.420 kg/1.460 kg
Nach EG-Richtlinie*	1.470 kg/1.510 kg	1.495 kg/1.535 kg
Zul. Gesamtgewicht	1.810 kg/1.855 kg	1.820 kg/1.865 kg
Fahrleistungen	Schaltgetriebe/Tiptronic S	Schaltgetriebe/Tiptronic S
Höchstgeschwindigkeit	285 km/h/280 km/h	293 km/h/285 km/h
0–100 km/h	5,0 s/5,5 s	4,8 s/5,3 s
0–160 km/h	11,0 s/12,0 s	10,7 s/11,6 s
Elastizität (80–120 km/h) zweithöchster Gang	6,5 s/6,7 s (5./4. Gang)	6,1 s/6,2 s (5./4. Gang)
Verbrauch/Emission	Schaltgetriebe/Tiptronic S	Schaltgetriebe/Tiptronic S
Nach 80/1268/EWG in der zur Drucklegung gültigen Fassung		
Innerstädtisch in l/100 km	16,1/16,5	17,1/17,9
Außerstädtisch in l/100 km	8,1/8,1	8,4/8,4
Gesamt in l/100 km	11,0/11,2	11,5/11,7
CO₂-Emissionen in g/km	266/270	277/283
Abmessungen/c_w-Wert		
Länge	4.427 mm	4.427 mm
Breite	1.808 mm	1.808 mm
Höhe	1.310 mm	1.300 mm
Radstand	2.350 mm	2.350 mm
Kofferraumvolumen (VDA)	135 l	135 l
Tankinhalt (Nachfüllvolumen)	64 l	64 l
Luftwiderstandsbeiwert	c _w = 0,28	c _w = 0,29

* 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.

	911 Carrera 4	911 Carrera 4S
Motor		
Zylinderzahl	6	6
Hubraum	3.596 cm ³	3.824 cm ³
Leistung (DIN)	239 kW (325 PS)	261 kW (355 PS)
bei Drehzahl	6.800 1/min	6.600 1/min
Max. Drehmoment	370 Nm	400 Nm
bei Drehzahl	4.250 1/min	4.600 1/min
Verdichtung	11,3 : 1	11,8 : 1
Kraftübertragung		
Antrieb	Allrad	Allrad
Schaltgetriebe	6-Gang	6-Gang
Tiptronic S (5-Gang)	optional	optional
Fahrwerk		
Vorderachse	McPherson-Federbeinachse	McPherson-Federbeinachse
Hinterachse	Mehrlenker-Hinterachse LSA	Mehrlenker-Hinterachse LSA
Lenkung	variable Lenkgetriebeübersetzung, Servo, hydraulisch	variable Lenkgetriebeübersetzung, Servo, hydraulisch
Wendekreis	10,9 m	10,9 m
Bremse	4-Kolben-Aluminium-Monobloc- Festsättel vorn und hinten, Scheiben innenbelüftet und gelocht	4-Kolben-Aluminium-Monobloc- Festsättel vorn und hinten, Scheiben innenbelüftet und gelocht
Fahrstabilisierungssystem	weiterentwickeltes PSM (inklusive ABS 8.0)	weiterentwickeltes PSM (inklusive ABS 8.0)
Antiblockiersystem	ABS 8.0	ABS 8.0
Räder	VA: 8 J x 18 ET 57 HA: 11 J x 18 ET 51	VA: 8 J x 19 ET 57 HA: 11 J x 19 ET 51

	911 Carrera 4	911 Carrera 4S
Reifen	VA: 235/40 ZR 18 HA: 295/35 ZR 18	VA: 235/35 ZR 19 HA: 305/30 ZR 19
Leergewicht	Schaltgetriebe/Tiptronic S	Schaltgetriebe/Tiptronic S
DIN	1.450 kg/1.490 kg	1.475 kg/1.515 kg
Nach EG-Richtlinie*	1.525 kg/1.565 kg	1.550 kg/1.590 kg
Zul. Gesamtgewicht	1.865 kg/1.910 kg	1.875 kg/1.920 kg
Fahrleistungen	Schaltgetriebe/Tiptronic S	Schaltgetriebe/Tiptronic S
Höchstgeschwindigkeit	280 km/h/275 km/h	288 km/h/280 km/h
0–100 km/h	5,1 s/5,6 s	4,8 s/5,3 s
0–160 km/h	11,2 s/12,2 s	10,8 s/11,7 s
Elastizität (80–120 km/h) zweithöchster Gang	6,6 s/6,8 s (5./4. Gang)	6,2 s/6,3 s (5./4. Gang)
Verbrauch/Emission	Schaltgetriebe/Tiptronic S	Schaltgetriebe/Tiptronic S
Nach 80/1268/EWG in der zur Drucklegung gültigen Fassung		
Innerstädtisch in l/100 km	16,6/17,4	17,5/18,0
Außerstädtisch in l/100 km	8,4/8,6	8,5/8,6
Gesamt in l/100 km	11,3/11,6	11,8/11,9
CO₂-Emissionen in g/km	272/280	285/286
Abmessungen/c_w-Wert		
Länge	4.427 mm	4.427 mm
Breite	1.852 mm	1.852 mm
Höhe	1.310 mm	1.300 mm
Radstand	2.350 mm	2.350 mm
Kofferraumvolumen (VDA)	105 l	105 l
Tankinhalt (Nachfüllvolumen)	67 l	67 l
Luftwiderstandsbeiwert	c _w = 0,30	c _w = 0,29

* 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.

	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet
Motor		
Zylinderzahl	6	6
Hubraum	3.596 cm ³	3.824 cm ³
Leistung (DIN)	239 kW (325 PS)	261 kW (355 PS)
bei Drehzahl	6.800 1/min	6.600 1/min
Max. Drehmoment	370 Nm	400 Nm
bei Drehzahl	4.250 1/min	4.600 1/min
Verdichtung	11,3 : 1	11,8 : 1
Kraftübertragung		
Antrieb	Heck	Heck
Schaltgetriebe	6-Gang	6-Gang
Tiptronic S (5-Gang)	optional	optional
Fahrwerk		
Vorderachse	McPherson-Federbeinachse	McPherson-Federbeinachse
Hinterachse	Mehrlenker-Hinterachse LSA	Mehrlenker-Hinterachse LSA
Lenkung	variable Lenkgetriebeübersetzung, Servo, hydraulisch	variable Lenkgetriebeübersetzung, Servo, hydraulisch
Wendekreis	10,9 m	10,9 m
Bremse	4-Kolben-Aluminium-Monobloc- Festsättel vorn und hinten, Scheiben innenbelüftet und gelocht	4-Kolben-Aluminium-Monobloc- Festsättel vorn und hinten, Scheiben innenbelüftet und gelocht
Fahrstabilisierungssystem	PSM (inklusive ABS 8.0)	PSM (inklusive ABS 8.0)
Antiblockiersystem	ABS 8.0	ABS 8.0
Räder	VA: 8 J x 18 ET 57 HA: 10 J x 18 ET 58	VA: 8 J x 19 ET 57 HA: 11 J x 19 ET 67
Reifen	VA: 235/40 ZR 18 HA: 265/40 ZR 18	VA: 235/35 ZR 19 HA: 295/30 ZR 19

	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet
Leergewicht	Schaltgetriebe/Tiptronic S	Schaltgetriebe/Tiptronic S
DIN	1.480 kg/1.520 kg	1.505 kg/1.545 kg
Nach EG-Richtlinie*	1.555 kg/1.595 kg	1.580 kg/1.620 kg
Zul. Gesamtgewicht	1.875 kg/1.920 kg	1.885 kg/1.930 kg
Fahrleistungen	Schaltgetriebe/Tiptronic S	Schaltgetriebe/Tiptronic S
Höchstgeschwindigkeit	285 km/h/280 km/h	293 km/h/285 km/h
0–100 km/h	5,2 s/5,7 s	4,9 s/5,4 s
0–160 km/h	11,4 s/12,4 s	11,0 s/12,0 s
Elastizität (80–120 km/h)	6,7 s/7,0 s (5./4. Gang)	6,4 s/6,5 s (5./4. Gang)
zweithöchster Gang		
Verbrauch/Emission	Schaltgetriebe/Tiptronic S	Schaltgetriebe/Tiptronic S
Nach 80/1268/EWG in der zur Drucklegung gültigen Fassung		
Innerstädtisch in l/100 km	16,4/17,0	17,3/17,9
Außerstädtisch in l/100 km	8,1/8,1	8,4/8,4
Gesamt in l/100 km	11,2/11,4	11,6/11,7
CO₂-Emissionen in g/km	270/275	280/283
Abmessungen/c_w-Wert		
Länge	4.427 mm	4.427 mm
Breite	1.808 mm	1.808 mm
Höhe	1.310 mm	1.300 mm
Radstand	2.350 mm	2.350 mm
Kofferraumvolumen (VDA)	135 l	135 l
Tankinhalt (Nachfüllvolumen)	64 l	64 l
Luftwiderstandsbeiwert	c _w = 0,29	c _w = 0,29

* 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.

	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet
Motor		
Zylinderzahl	6	6
Hubraum	3.596 cm ³	3.824 cm ³
Leistung (DIN)	239 kW (325 PS)	261 kW (355 PS)
bei Drehzahl	6.800 1/min	6.600 1/min
Max. Drehmoment	370 Nm	400 Nm
bei Drehzahl	4.250 1/min	4.600 1/min
Verdichtung	11,3 : 1	11,8 : 1
Kraftübertragung		
Antrieb	Allrad	Allrad
Schaltgetriebe	6-Gang	6-Gang
Tiptronic S (5-Gang)	optional	optional
Fahrwerk		
Vorderachse	McPherson-Federbeinachse	McPherson-Federbeinachse
Hinterachse	Mehrlenker-Hinterachse LSA	Mehrlenker-Hinterachse LSA
Lenkung	variable Lenkgetriebeübersetzung, Servo, hydraulisch	variable Lenkgetriebeübersetzung, Servo, hydraulisch
Wendekreis	10,9 m	10,9 m
Bremse	4-Kolben-Aluminium-Monobloc- Festsättel vorn und hinten, Scheiben innenbelüftet und gelocht	4-Kolben-Aluminium-Monobloc- Festsättel vorn und hinten, Scheiben innenbelüftet und gelocht
Fahrstabilisierungssystem	weiterentwickeltes PSM (inklusive ABS 8.0)	weiterentwickeltes PSM (inklusive ABS 8.0)
Antiblockiersystem	ABS 8.0	ABS 8.0
Räder	VA: 8 J x 18 ET 57 HA: 11 J x 18 ET 51	VA: 8 J x 19 ET 57 HA: 11 J x 19 ET 51
Reifen	VA: 235/40 ZR 18 HA: 295/35 ZR 18	VA: 235/35 ZR 19 HA: 305/30 ZR 19

	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet
Leergewicht	Schaltgetriebe/Tiptronic S	Schaltgetriebe/Tiptronic S
DIN	1.535 kg/1.575 kg	1.560 kg/1.600 kg
Nach EG-Richtlinie*	1.610 kg/1.650 kg	1.635 kg/1.675 kg
Zul. Gesamtgewicht	1.920 kg/1.965 kg	1.930 kg/1.975 kg
Fahrleistungen	Schaltgetriebe/Tiptronic S	Schaltgetriebe/Tiptronic S
Höchstgeschwindigkeit	280 km/h/275 km/h	288 km/h/280 km/h
0–100 km/h	5,3 s/5,8 s	4,9 s/5,4 s
0–160 km/h	11,6 s/12,6 s	11,1 s/12,1 s
Elastizität (80–120 km/h) zweithöchster Gang	6,8 s/7,1 s (5./4. Gang)	6,5 s/6,6 s (5./4. Gang)
Verbrauch/Emission	Schaltgetriebe/Tiptronic S	Schaltgetriebe/Tiptronic S
Nach 80/1268/EWG in der zur Drucklegung gültigen Fassung		
Innerstädtisch in l/100 km	16,6/17,4	17,5/18,0
Außerstädtisch in l/100 km	8,4/8,6	8,5/8,6
Gesamt in l/100 km	11,3/11,6	11,8/11,9
CO₂-Emissionen in g/km	272/280	285/286
Abmessungen/c_w-Wert		
Länge	4.427 mm	4.427 mm
Breite	1.852 mm	1.852 mm
Höhe	1.310 mm	1.300 mm
Radstand	2.350 mm	2.350 mm
Kofferraumvolumen (VDA)	105 l	105 l
Tankinhalt (Nachfüllvolumen)	67 l	67 l
Luftwiderstandsbeiwert	c _w = 0,30	c _w = 0,29

* 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.

	911 Carrera S mit Leistungssteigerung	911 Carrera 4S mit Leistungssteigerung
Motor		
Zylinderzahl	6	6
Hubraum	3.824 cm ³	3.824 cm ³
Leistung (DIN)	280 kW (381 PS)	280 kW (381 PS)
bei Drehzahl	7.200 1/min	7.200 1/min
Max. Drehmoment	415 Nm	415 Nm
bei Drehzahl	5.500 1/min	5.500 1/min
Verdichtung	11,8 : 1	11,8 : 1
Fahrleistungen	Schaltgetriebe/Tiptronic S	Schaltgetriebe/Tiptronic S
Höchstgeschwindigkeit	300 km/h/294 km/h	296 km/h/290 km/h
0–100 km/h	4,6 s/5,1 s	4,6 s/5,1 s
0–200 km/h	14,9 s/17,6 s	15,4 s/18,1 s
Elastizität (80–120 km/h) zweithöchster Gang	6,1 s/6,2 s (5./4. Gang)	6,2 s/6,3 s (5./4. Gang)
Verbrauch/Emission	Schaltgetriebe/Tiptronic S	Schaltgetriebe/Tiptronic S
Nach 80/1268/EWG in der zur Drucklegung gültigen Fassung		
Innerstädtisch in l/100 km	18,1/18,8	18,4/18,9
Außerstädtisch in l/100 km	8,6/8,8	8,9/9,0
Gesamt in l/100 km	12,0/12,3	12,4/12,5
CO₂-Emissionen in g/km	288/296	299/300

	911 Carrera S Cabriolet mit Leistungssteigerung	911 Carrera 4S Cabriolet mit Leistungssteigerung
Motor		
Zylinderzahl	6	6
Hubraum	3.824 cm ³	3.824 cm ³
Leistung (DIN)	280 kW (381 PS)	280 kW (381 PS)
bei Drehzahl	7.200 1/min	7.200 1/min
Max. Drehmoment	415 Nm	415 Nm
bei Drehzahl	5.500 1/min	5.500 1/min
Verdichtung	11,8 : 1	11,8 : 1
Fahrleistungen	Schaltgetriebe/Tiptronic S	Schaltgetriebe/Tiptronic S
Höchstgeschwindigkeit	300 km/h/294 km/h	296 km/h/290 km/h
0–100 km/h	4,7 s/5,2 s	4,7 s/5,2 s
0–200 km/h	15,5 s/18,3 s	16,0 s/18,8 s
Elastizität (80–120 km/h) zweithöchster Gang	6,4 s/6,5 s (5./4. Gang)	6,5 s/6,6 s (5./4. Gang)
Verbrauch/Emission	Schaltgetriebe/Tiptronic S	Schaltgetriebe/Tiptronic S
Nach 80/1268/EWG in der zur Drucklegung gültigen Fassung		
Innerstädtisch in l/100 km	18,3/18,8	18,4/18,9
Außerstädtisch in l/100 km	8,7/8,8	8,9/9,0
Gesamt in l/100 km	12,2/12,3	12,4/12,5
CO₂-Emissionen in g/km	293/296	299/300

Index

Bezeichnung	Seite		
A		D	
Abgasanlage	58	Dachtransportsystem	110
Abgasreinigung	124	Diebstahlschutz	110
Ablagen	108	DVD-Navigationslaufwerk	114
Achskonzept	66		
Aerokit Cup	138, 139	E	
Airbags	92, 94	Einspritzung, sequentielle	52
Alu-Optik	152		
Ansaugsystem	51	F	
Antennendiversity	113	Fahrtenbuch, elektronisches	114
AudioPilot™	116	Fahrwerk	66
Audiosystem	112, 116	Farben	130
		Feuerlöscher	108
		Flüssigkeitskühlung	47
B			
Betreuung	156	G	
Bi-Xenon-Licht	85	Geräusch	127
Bordcomputer	114	Glas-Heckscheibe	38
BOSE® Surround		GPS-Navigationssystem	114
Sound-System	116	GSM-Telefon	115
Boxermotor	46		
Bremse	86	H	
		Hardtop	39, 141
C		Heckscheibenwischer	109, 140
Cabriolets	33	Heimleuchtautomatik	108
Carbon	151	Hinterachse	67
CD-Wechsler	115, 153		
		Hinterachs-Quersperre, mechanische	69
		Holz Makassar	149
		Holz Platane	150
		HomeLink®	109
		I	
		Individualisierung	128
		Individualnummern	138
		Instrumente	100
		Interieur	98
		K	
		Karosserie	91
		Katalysator	125
		Keramik-Bremsanlage	88
		Kindersitze	107
		Klimaanlage	98
		Klopfregelung, zylinderselektive	52
		Kofferraum	110
		Kommunikation	112, 153
		Konstruktion	90
		Kraftstoffsystem	127
		Kraftstoffversorgung	52
		Kraftübertragung	60
		L	
		Lautsprecher	113, 116
		Leder	146
		Leichtmetallmotor	48
		Leistungssteigerung	
		Carrera S	54
		Lenkung	72
		LSA-Konzept	67
		M	
		Memory, individuelles	78
		Modelle	20
		MOST®-Bus-System	116
		Motormanagement	52
		Motorsport	118
		MP3-Abspielfunktion	112
		Multifunktionslenkrad	103
		N	
		Navigationssystem	114
		Navigationssystem, erweitertes	115
		Nockenwellenverstellung	50
		O	
		Ölversorgung	48
		On-Board-Diagnose	51
		P	
		ParkAssistent	108
		Performance-Anzeige	78, 112
		Porsche Active Suspension Management (PASM)	70
		Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	88
		Porsche Communication Management (PCM)	112
		Porsche Side Impact Protection System (POSIP)	92
		Porsche Stability Management (PSM)	74, 76
		Q	
		Querstromkühlung	47
		R	
		Räder	69, 143
		Recycling	125
		Reifendruckkontrollsystem (RDK)	84
		Rohbaustuktur	90
		Rücksitze	107
		S	
		Schaltgetriebe	61
		Schiebe-/Hubdach	109
		Sicherheit, aktive	86
		Sicherheit, passive	90
		Sitze	106
		Sonderfarben Interieur	135
		Sound Package Plus	113
		Sport Chrono Paket Plus	78
		Sportfahrwerk	69
		Sportsitze	106
		Sportsitze, adaptive	106
		Stahlblech, feuerverzinktes	91
		Stereo-Lambda-Regelung	58, 125
		Supercup	120
		T	
		Tandem-Bremskraftverstärker	31
		Technische Daten	160
		Telefon	115
		Tempostat	108
		Tiptronic S	62
		Trockensumpfschmierung, integrierte	48
		U	
		Überrollschutz	94
		V	
		VarioCam Plus	50
		Vehicle Tracking System	110
		Verdeck	35
		Verdeckfarben	133
		Vierradantrieb	76
		Visco-Lamellenkupplung	28, 76
		Vorderachse	66
		W	
		Wartung	59, 126
		Werksabholung	154
		Werkstoffe	125
		Windschott	39
		Z	
		Zündung	53

Die abgebildeten Fahrzeugmodelle zeigen die Ausstattung für die Bundesrepublik Deutschland. Sie enthalten z. B. auch Individualausstattungen, die nicht zum serienmäßigen Lieferumfang gehören und nur gegen Aufpreis erhältlich sind. In verschiedenen Ländern sind aufgrund länderspezifischer Bestimmungen und Auflagen nicht alle Modelle bzw. Ausstattungen verfügbar. Bitte informieren Sie sich über den genauen Ausstattungsumfang bei Ihrem Porsche Zentrum/ Händler oder Ihrem Importeur. Änderungen von Konstruktion, Ausstattung und Lieferumfang sowie Abweichungen im Farbton und Irrtümer bleiben vorbehalten.

Porsche, das Porsche Wappen, 911, Carrera, Boxster, Tiptronic, Tequipment, PCCB, PCM und PSM sind eingetragene Marken der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Porscheplatz 1
D-70435 Stuttgart
www.porsche.com

Stand: 06/05
Printed in Germany
WVK 220 410 06 D/WW

