



PORSCHE



Der 911

Der 911.



Der 911.	6
Die Modelle.	20
Der Motor.	38
Die Kraftübertragung.	52
Das Fahrwerk.	66
Die Sicherheit.	80
Der Komfort.	96
Der Motorsport.	122
Die Umwelt.	130
Die Individualisierung.	136
Die Werksabholung.	162
Die Betreuung.	164
Das Fazit.	166
Die technischen Daten.	168
Der Index.	178

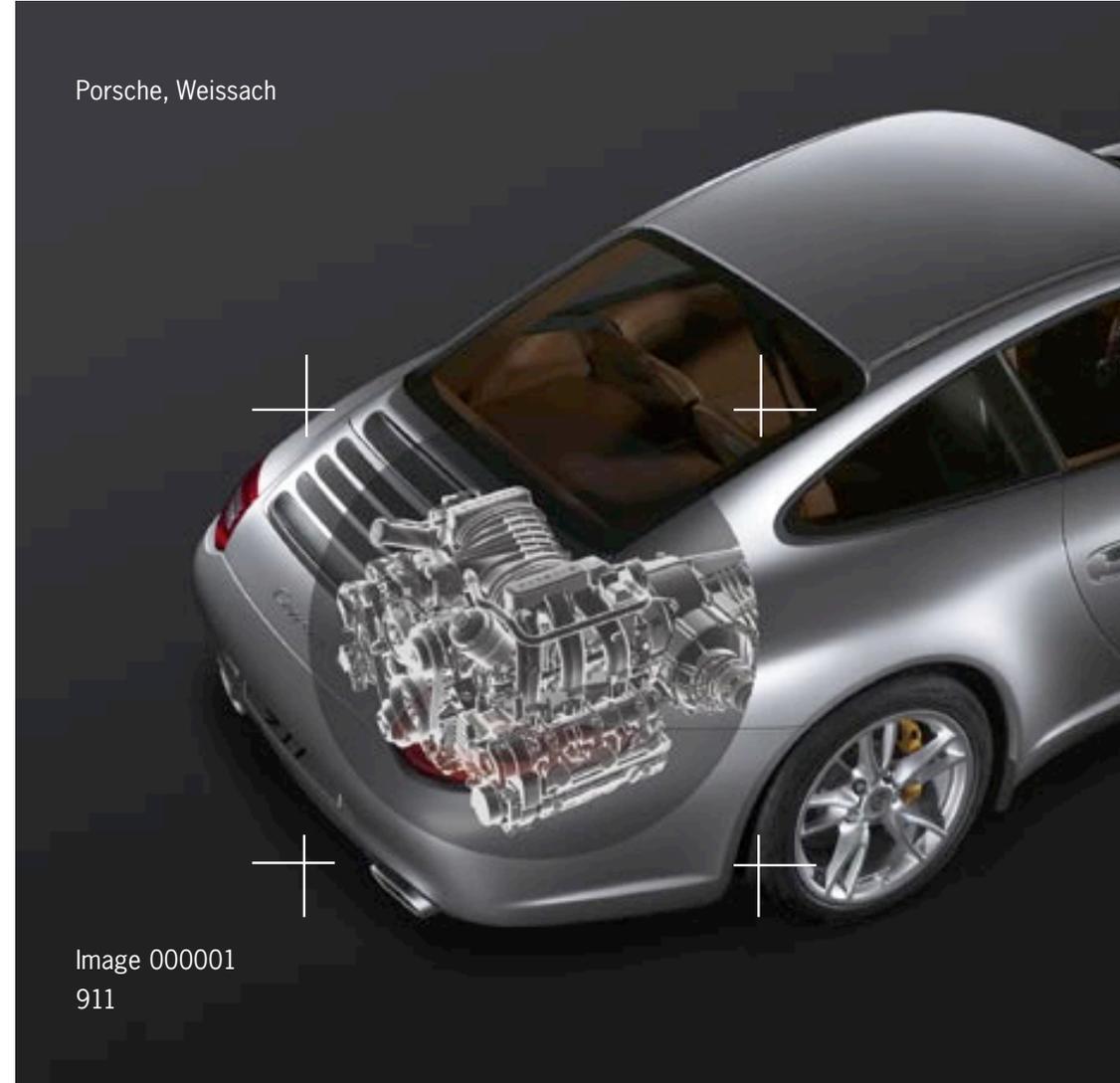


Image 000001
911



911 Carrera



Sportwagen bauen. Das können einige. Was aber macht einen Sportwagen zu einem 911?

Neben dem klassischen Design ist es die zukunftsweisende Technik, die in ihm steckt. Mit effizienten Motoren und dem optionalen Porsche Doppelkupplungsgetriebe. Für niedrigen Verbrauch und Emissionen. Sowie überlegende Dynamik. Und mit dem Fahrinformationssystem Porsche Communication Management. Für direkte, intuitive Bedienung.

Kurz: Es ist seine innere Stärke.

Der 911.

Wir glauben nicht an die Mär vom perfekten Sportwagen. Sonst hätten wir vor über 45 Jahren die Arbeit eingestellt.

Die 911 Baureihe.

Bei vielen weckt der 911 Emotionen.

Emotionen, die nicht zeitlich befristet sind. Und seit 1963 Generationen in ihren Bann ziehen.

Emotionen, die empirisch belegbar sind. Mit beeindruckender Regelmäßigkeit wird der 911 bei Leserwahlen renommierter Fachmagazine als „bester Sportwagen“ ausgezeichnet.

Emotionen, deren Herkunft auf 2 Eigenschaften beruht:

Unverwechselbares Design. Und innere Stärke.

Beim 911 entsteht sie vor allem durch fortschrittliche Technik. Beispielsweise den Motoren mit Benzindirekteinspritzung (Direct Fuel Injection, DFI). Dem optionalen Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK). Dem aktiven Allradantrieb Porsche Traction Management (PTM). Oder dem intuitiv zu bedienenden Porsche Communication Management (PCM).

Aber innere Stärke beruht nicht nur auf technologischen Errungenschaften. Sie wächst auch aus der widerspruchsfreien Verbindung von Design und Funktionalität sowie von Alltagstauglichkeit und Sportlichkeit. Mit den 911 Coupé Modellen. Mit den 911 Cabriolet Modellen. Mit den Modellen des 911 Targa 4. Und sie entsteht aus der Überzeugung unserer Ingenieure, sich selbst übertreffen zu können.

Seit über 45 Jahren. Der 911.



Design-Ikone. Technik-Ikone. Ja, auch uns wird er manchmal unheimlich.

Die Technik des 911.

2 Motoren mit Benzindirekteinspritzung. Leistung: 345 oder 385 PS. Das optionale Porsche Doppelkupplungsgetriebe. Das Porsche Communication Management mit Touchscreen, auf Wunsch mit Sprachbedienung. Zukunftsweisende Technologien. So einfach kann man innere Stärke auf den Punkt bringen. Aber gehen wir in die Details.

Alle 911 Carrera Modelle und die Modelle des 911 Targa 4 verfügen über Benzindirekteinspritzung (Direct Fuel Injection, DFI – S. 40). Der Unterschied zur Saugrohereinspritzung: Die Gemischbildung erfolgt vollständig im Brennraum. Der Kraftstoff wird direkt und millisekundengenau dosiert eingespritzt.

Technisch bedeutet das: optimale Gemischbildung und Verbrennung. Für den Fahrer bedeutet das: ein deutliches Plus an Leistung und Drehmoment. Und ein deutliches Minus bei Kraftstoffverbrauch und Emissionen. Modellabhängig konnten die CO₂-Emissionen im Vergleich zum Vorgängermodell um bis zu 15% reduziert werden.

Das auf Wunsch erhältliche Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK – S. 55) basiert auf einer Entwicklung von Porsche und sorgte in den 80er Jahren in Porsche Rennfahrzeugen für Furore auf den Rennstrecken der Welt.

Das PDK mit Handschalt- und Automatikmodus verfügt über 7 Gänge, quasi 2 in einem Gehäuse integrierte Getriebe und – wie der Name schon sagt – 2 Kupplungen. Bei eingelegtem Gang ist immer im jeweils anderen Getriebe der

nächste Gang vorgewählt. So geschehen Gangwechsel innerhalb von Millisekunden. Ohne Zugkraftunterbrechung. Im Vergleich zum herkömmlichen Schaltgetriebe erzielt das PDK deutlich bessere Beschleunigungswerte bei vergleichbarem Verbrauch. Im Vergleich zur bisherigen Wandlerautomatik deutlich mehr Fahrspaß durch ein verbessertes Ansprechverhalten und damit höhere Agilität – bei gleichem Komfort und reduziertem Verbrauch.

In Verbindung mit dem optionalen Sport Chrono Paket Plus (S. 74) stehen für das PDK 2 weitere Funktionen zur Wahl: „Launch Control“ für bestmögliche Beschleunigung beim Anfahren und „Schaltstrategie Rennstrecke“ für rennsportähnliches Schaltverhalten.



911 Carrera



911 Carrera

Die 911 Carrera 4 Modelle und die Modelle des 911 Targa 4 verfügen über das Porsche Traction Management (PTM – S. 62). Die elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung regelt situationsbedingt die Verteilung der Antriebskraft zur Vorderachse.

Die neuen Serienlenkräder im sportlichen 3-Speichen-Design liegen auch bei dynamischen Manövern gut und sicher in der Hand. Hervorragende Ergonomie auch beim serienmäßigen Porsche Communication Management (PCM – S. 100) mit Touchscreen und MP3-fähigem CD-/DVD-Laufwerk. Sowie einer optionalen universellen Audio-Schnittstelle für den Anschluss und die komfortable Bedienung z.B. eines iPod®. Eine intuitive Bedienphilosophie und eine auf Wunsch erhältliche Sprachbedienung mit Ganzworteingabe verstehen sich von selbst.

Bei aller zukunftsweisenden Technologie bleibt eines unbestritten: Es ist seine innere Stärke, die diesen 911 zum besten 911 aller Zeiten macht.



911 Carrera



911 Carrera 4

Charakterzüge lassen sich nicht ändern. Aber verschärfen.

Das Design des 911.

Ein 911 ist ein 911.

Jedes Element erfüllt eine Funktion. Auch daraus schöpft der 911 seine innere Stärke. Spielereien sind undenkbar, passen nicht ins Konzept. Der sehr niedrige c_w -Wert von 0,29 des 911 Carrera ist die logische Folge.

Die großen Lufteinlässe des Bugteils sorgen für hohe Kühlleistungen und verleihen dem 911 ein sportlich-dynamisches Gesicht.

Serienmäßig bei allen 911 Modellen: Bi-Xenon-Scheinwerfer. Blinker und das in LED-Technik ausgeführte Tagfahr- und Positionslicht sind

harmonisch in die separate Bugleuchte über den äußeren Lufteinlässen integriert – für eine markante Optik. Das optionale dynamische Kurvenlicht verfügt über ein schwenkbares Modul für das Abblendlicht – sichtbare Technik für bessere Sicht.



911 Carrera 4

Die Heckansicht: kraftvoll, ohne auf Eleganz zu verzichten. Die markanten LED-Heckleuchten sind weit in die Kotflügel gezogen und laufen spitz nach außen zu. Unverkennbar – besonders bei Nacht. Die Edelstahldrohre – bei den S-Modellen als Doppelendrohre ausgeführt – sind formvollendet eingebunden.

Einen wichtigen Beitrag zur Optik leistet auch das Rad-Design. Die Modelle mit 3,6-Liter-Motor fahren serienmäßig auf 18-Zoll-, die S-Modelle mit 3,8-Liter-Motor auf 19-Zoll-Rädern.

Den Allrad-Modellen vorbehalten: die an den hinteren Kotflügeln um 44 mm verbreiterte Karosserie und das Heckleuchtenband, das die Heckpartie als unverwechselbares Designmerkmal nochmals kraftvoller wirken lässt.

Fassen wir zusammen: Das Design ist unverwechselbar 911. Weil es der Funktion folgt. Und dabei immer begeistert.

Die Modelle.

Porsche, Weissach

911 Carrera 4S Cabriolet,
911 Carrera,
911 Targa 4S

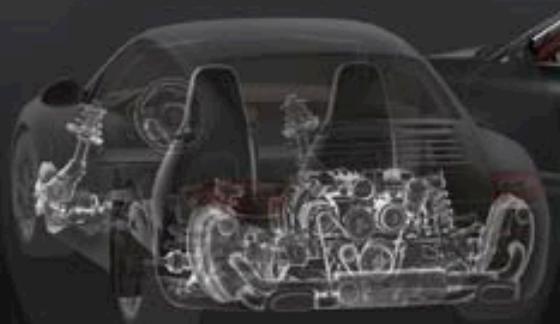


Image 000002
Model range

**Was bewirkt innere Stärke?
Sie ermöglicht es, Dinge
immer neu interpretieren zu
können. Ohne sie dabei in
ihren Grundzügen verändern
zu müssen.**

**Diese innere Stärke zeichnet
die Idee 911 seit jeher aus.
Die Beweise: die über 45-
jährige Erfolgsgeschichte.
Und die 10 aktuellen
Modelle. Jedes mit einem
eigenen Charakter, einer
eigenen Persönlichkeit.**

**Aber mit der gleichen
Herkunft.**



Der 911 hatte schon immer Charakter. Welchen, entscheiden Sie.

Die 911 Modelle.

Der 911 Carrera.

Der 911 Carrera S.

Der 911 Carrera 4.

Der 911 Carrera 4S.

Das 911 Carrera Cabriolet.

Das 911 Carrera S Cabriolet.

Das 911 Carrera 4 Cabriolet.

Das 911 Carrera 4S Cabriolet.

Der 911 Targa 4.

Der 911 Targa 4S.

Innere Stärke. Sie formt den Charakter. Und zeigt sich in den unterschiedlichsten Ausprägungen.

So auch bei den 911 Modellen. Sie alle folgen unserem Ideal eines Sportwagens, der Gegensätze vereint. Sportlichkeit und Komfort. Funktionalität und Design. Tradition und Innovation.

Das sind die Grundpfeiler für die innere Stärke des 911. Jedes Modell steht für sich selbst.

Und für die individuellen Anforderungen eines Fahrers an einen Sportwagen.

Für den einen geht es um Purismus, um Leichtbau, um das ursprüngliche Sportwagengefühl. Einem anderen geht Leistung über alles. Dann gibt es Fahrer, die ein Höchstmaß an Traktion erwarten. Jederzeit. Wieder andere schätzen nichts mehr als das Offenfahren – klassisch sportlich in einem 911 Cabriolet oder souverän individualistisch in einem 911 Targa 4.

Das sind sehr unterschiedliche Anforderungen. Und – wie gesagt – sehr individuelle. Ihnen gerecht zu werden ist unser Anspruch.

Seit über 45 Jahren.



911 Carrera



911 Carrera

Wie oft im Leben wollten Sie sich schon im Kern verändern und trotzdem Sie selbst bleiben?

Der 911 Carrera.

Effizienz, Leistung, Sportlichkeit. Tugenden, die für das ursprüngliche Gefühl Sportwagen stehen. Und damit stellvertretend für den 911 Carrera.

Thema Effizienz: Sein Motor verfügt über Benzindirekteinspritzung (Direct Fuel Injection, DFI – S. 40).

Womit wir beim nächsten Thema wären: 3,6-Liter-Boxermotor, 6 Zylinder, tief im Heck. Das ist gesetzt.

Daraus holt der 911 Carrera 254 kW (345 PS) bei 6.500 1/min und ein maximales Drehmoment von 390 Nm bei 4.400 1/min. Und das bei – verglichen mit dem Vorgängermodell – 9% weniger CO₂-Emissionen und 6% weniger Verbrauch in Kombination mit dem

Schaltgetriebe. Überzeugende Zahlen. Genau wie diese: 0 auf 100 km/h in 4,9 Sekunden. Höchstgeschwindigkeit: 289 km/h.

Für die richtige Übersetzung sorgt serienmäßig das sportliche 6-Gang-Schaltgetriebe mit selbstnachstellender Kupplung.

Markant: die beiden Einzelendrohre. Genau wie der Porsche typische Sound.

18-Zoll Carrera IV Räder sind Serie. Die schwarzen 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel der Bremsanlage besitzen durch die geschlossene Bauweise eine sehr hohe Steifigkeit. Der Durchmesser beträgt vorne und hinten 330 mm. Für eine beeindruckende Bremsperformance.

Weitere Sicherheitsmerkmale sind z. B. das weiterentwickelte Porsche Stability Management (PSM – S. 70) oder die Bi-Xenon-Scheinwerfer. Effizienz, Leistung, Sportlichkeit. 3 Tugenden, die den 911 Carrera ausmachen. Im Kern.



911 Carrera S

Es ist nicht nur die Herkunft, die den Charakter prägt. Sondern auch die Werte.

Der 911 Carrera S.

Im Falle des 911 Carrera S kann der Fahrer dies sogar wörtlich nehmen. Leistung steht hier im Vordergrund. Seine Daten sind ein Zeugnis von innerer Stärke: 3,8-Liter-Motor mit Benzindirekteinspritzung (Direct Fuel Injection, DFI – S. 40).

283 kW (385 PS) bei 6.500 1/min.
Maximales Drehmoment: 420 Nm bei 4.400 1/min.

Weitere Werte, die für sich stehen können: 0 auf 100 km/h in 4,7 Sekunden. Erst bei 302 km/h hat der Vortrieb ein Ende. Auf Wunsch erhältlich: das Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK – S. 55),

das die Beschleunigungswerte nochmals verbessert: 0 auf 100 km/h in 4,5 Sekunden.

Kombiniert man das PDK mit dem optionalen Sport Chrono Paket Plus (S. 74), vergehen sogar nur 4,3 Sekunden für den Sprint von 0 auf 100 km/h.



911 Carrera S

Der Sound, der die beiden Doppelendrohre aus Edelstahl verlässt, ist charakteristisch. Charakteristisch Porsche.

Die 4-Kolben-Aluminium-Monoblock-Festsättel sind rot lackiert. Die groß dimensionierten Bremsscheiben sorgen für hervorragende Verzögerung und finden Platz hinter den 19-Zoll Carrera S II Rädern in sportlichem Design. Auf Wunsch ist die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB – S. 88) erhältlich.

Für die perfekte Verbindung zur Straße sorgt das serienmäßige Porsche Active Suspension Management (PASM – S. 72) mit um 10 mm abgesenkter Karosserie.

Für alle, die es kompromissloser schätzen, gibt es für beide verfügbaren Getriebevarianten das optional erhältliche PASM-Sportfahrwerk. Mit einer Tieferlegung um 20 mm und einer mechanischen Hinterachs-Quersperre.

Bei aller Sportlichkeit kommt auch die Alltagstauglichkeit nicht zu kurz. Durch das Porsche Communication Management (PCM – S. 100) oder das optionale dynamische Kurvenlicht.

Fassen wir zusammen: Die innere Stärke des 911 Carrera S zeigt sich nicht nur an reinen Leistungswerten. Aber eben auch.



911 Carrera 4



911 Carrera 4S

Wie man Sicherheit und Dynamik vereint? Mit innerer Stärke zum Beispiel.

Die 911 Carrera 4 Modelle.

Die allradangetriebenen 911 Modelle bieten vor allem überragende Fahrdynamik und Traktion. Sie sind auf den ersten Blick zu erkennen. An der breiteren Karosserie – plus 44 mm an den hinteren Kotflügeln.

An der breiteren Spur hinten – plus 32 mm bei den 911 Carrera 4S Modellen. An den breiteren Hinterreifen. Und an den titanfarbenen lackierten Lufteinlassgittern und Lamellen vorne sowie dem durchgehenden Heckleuchtenband.

Schwarz abgesetzt: die Blenden an der unteren Heckverkleidung sowie an den Seitenschwellern – für verbesserten Schutz gegen Steinschlag.

Zu den messbaren Werten:

Die Fahrleistungen des 911 Carrera 4 mit dem 3,6-Liter-Motor: 0 auf 100 km/h: 5,0 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit: 284 km/h.

Der 911 Carrera 4S benötigt 4,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 297 km/h.

Zu den inneren Werten:

Beide Modelle verfügen über den aktiven Allradantrieb Porsche Traction Management (PTM – S. 62). Das PTM wurde vor allem auf eine überragende Fahrdynamik abgestimmt. Dafür sorgt auch die serienmäßige mechanische Hinterachs-Quersperre. Ein weiterer Vorteil: Die Traktion des PTM stellt einen großen Sicherheitsgewinn dar – vor allem bei Nässe und Schnee.

Fassen wir zusammen:

Die 911 Carrera 4 Modelle bieten gleichzeitig mehr Sicherheit und mehr Dynamik. Das allerdings ist für ihre Fahrer keine Überraschung. Weil sie es nicht als Gegensatz verstehen. Sondern als Resultat innerer Stärke.



911 Carrera Cabriolet



911 Carrera S Cabriolet

Was wir jedem 911 Cabriolet mitgeben: Offenheit für Begeisterung.

Die 911 Carrera Cabriolet Modelle.

Faszination. Das war schon immer eine Triebfeder bei der Entwicklung des 911. Besonders intensiv lässt sie sich an einem Sonntag bei entspannt sportlicher Fahrt in einem offenen 911 erleben. Das ist der Grund, warum jedes 911 Carrera Modell auch als Cabriolet zu haben ist.

Technisch folgen sie dem Leistungsgedanken der geschlossenen Varianten. Mit 3,6- oder 3,8-Liter-Triebwerk. Mit Heckantrieb oder Porsche Traction Management (PTM – S. 62).

Für Fahrleistungen, die über jeden Zweifel erhaben sind. Begeisterung auf 911 Niveau eben.

Gleiches gilt für das Sicherheitskonzept (S. 80): Fullsize-Airbags für Fahrer und Beifahrer sowie der Seitenaufprallschutz Porsche Side Impact Protection System (POSIP – S. 93) sind bei allen 911 Modellen serienmäßig. Bei den Cabriolet Modellen ergänzt durch einen effektiven Überrollschutz (S. 93).

Ebenfalls auf offenes Fahren abgestimmt: die optional erhältliche Sitzbelüftung – für besonders heiße Tage.

Übrigens: Die 911 Cabriolet Modelle sind Cabriolets im klassischen Sinne: mit Stoffverdeck. Das spart Gewicht an der richtigen Stelle. Für einen sportwagentypisch tiefen Schwerpunkt. Und einen niedrigen Verbrauch.



Das Verdeck.

Für alle, die an einem Regentag das Verdeck schließen müssen, gibt es Trost: Sie fahren immer noch einen 911.

Das Verdeck der 911 Cabriolet Modelle ist leicht und stabil. Der Dachrahmen besteht aus einer Leichtbaustruktur. Die Glas-Heckscheibe ist kratzfest und beheizbar – für eine gute Sicht nach hinten. Eine Wasserleitkante am Verdeck reduziert das Abtropfen von Regenwasser in den Einstiegsbereich beim Öffnen der Türen.

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

Die Faltung des Verdecks ist z-förmig, die Innenseite dadurch jederzeit gut geschützt. Es öffnet und schließt sich jeweils in ca. 20 Sekunden – bis zu einer gefahrenen Geschwindigkeit von 50 km/h.



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

Das Windschott.

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

Das Hardtop.

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



Windschott



Hardtop



911 Targa 4

Erinnern Sie sich an den Rat Ihrer Mutter. Sie sollten etwas von der Welt sehen. Und Zugluft vermeiden.

Die Modelle des 911 Targa 4.

Coupé oder Cabriolet? Diese Frage haben wir bereits 1965 beantwortet: beides. Das Ergebnis der 911 Targa. Seitdem haben wir ihn stetig weiterentwickelt. Und er ist immer komfortabler, immer dynamischer geworden.

Zum Beispiel beim Antrieb: Das 3,6-Liter-Triebwerk des 911 Targa 4 verfügt über 254 kW (345 PS) bei 6.500 1/min und ein maximales Drehmoment von 390 Nm bei 4.400 1/min. Der Motor des 911 Targa 4S liefert aus 3,8 Liter Hubraum 283 kW (385 PS)

bei 6.500 1/min. Das maximale Drehmoment von 420 Nm steht bei 4.400 1/min zur Verfügung.

Mehr Traktion und Fahrspaß – egal bei welchem Wetter – bietet der serienmäßige Allradantrieb Porsche Traction Management



911 Targa 4S

(PTM – S. 62). Wie bei den 911 Carrera 4 Modellen ist die Karosserie am Heck um 44 mm breiter. Für einen noch sportlicheren Auftritt und gesteigerte Fahrdynamik. Die größere Spurweite hinten und die breiteren Reifen ermöglichen eine noch höhere Querbeschleunigung in Kurven.

Das elektrisch zu betätigende Glasdach ist komplett in die Karosserie integriert und vermittelt ein Gefühl von unendlicher Weite – offen wie geschlossen. Die Karosseriesteifig-

keit ist trotz der großen Glasflächen außergewöhnlich hoch. Gesteigerten Komfort beim Beladen bietet die aufklappbare Glas-Heckscheibe.

Eine durchgehende Zierleiste aus eloxiertem und poliertem Aluminium akzentuiert den eleganten Verlauf der Dachlinie. Sie beschreibt einen gespannten Bogen von der A-Säule bis zu den modelltypisch spitz zulaufenden Fond-Seitenscheiben. Für eine unverwechselbare Silhouette.

Die Heckpartie wird durch das markante Heckleuchtenband betont.

So vereinen die Modelle des 911 Targa 4 Design und Komfort mit souveräner Sportlichkeit. Für ein einzigartiges Fahrgefühl – und das schon seit 1965.



911 Targa 4



Glasdach geöffnet



Heckklappe geöffnet

Das Dachkonzept.

Selbst bei geschlossenem Dach: Der Blick nach oben ist grenzenlos. Genau wie die Möglichkeiten, die das Glasdach der Modelle des 911 Targa 4 bietet. Denn Sie entscheiden, wie offen Sie fahren wollen. Bei jeder Geschwindigkeit.

Sie betätigen den Schalter in der Mittelkonsole. Das Glasdach senkt sich ab. Jetzt kann es stufenlos in jede gewünschte Position nach hinten gefahren werden. Der automatisch ausfahrende Windabweiser reduziert Luftturbulenzen und Windgeräusche. So können Sie auch bei feuchter oder kalter Witterung so-

wie auf langen Touren das offene Fahren genießen.

Das Glasdach besteht aus getöntem Verbund-Sicherheitsglas. Zusammen mit dem elektrisch ausfahrbaren zusätzlichen Rollo bietet es guten Schutz vor starker

Sonneneinstrahlung sowie vor Kälteabstrahlung bei tiefen Außentemperaturen.

Die Glas-Heckscheibe ist aufklappbar. Gepäck lässt sich so leichter im Fond verstauen. Die Entriegelung erfolgt entweder vom Innen-

raum aus oder per Fernbedienung im Fahrzeugschlüssel. Eine elektrische Zuziehhilfe sorgt für komfortables Schließen.

Kurz: Die Modelle des 911 Targa 4 nehmen durch die Kombination aus einzigartigem Dachkonzept und

aktivem Allradantrieb eine Sonderstellung ein. Wohl kaum ein anderes Fahrzeug vereinigt so souverän Fahrdynamik mit Funktionalität und Design.

Der Motor.

Porsche, Weissach

911 Carrera

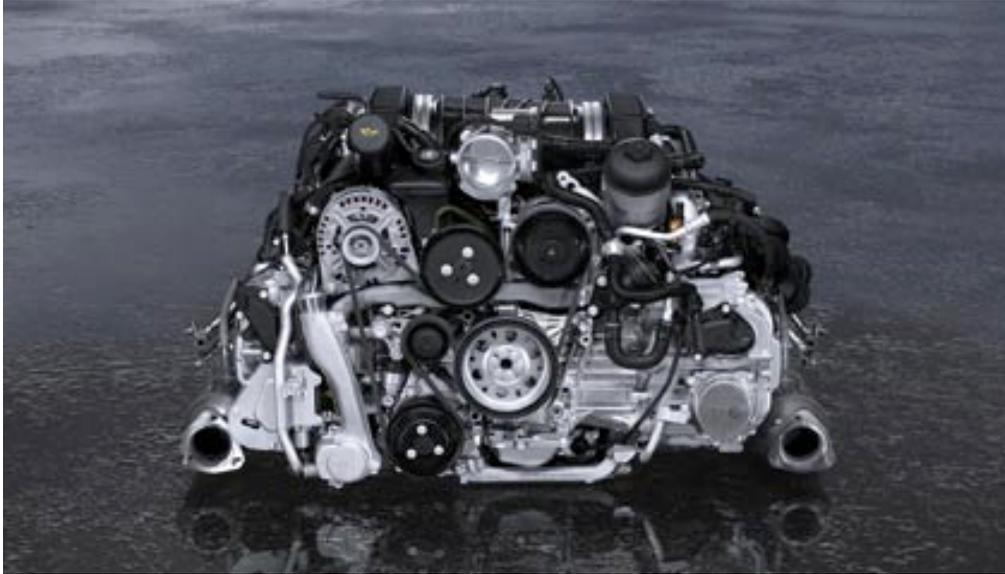


Image 000003
Engine

Zuerst die gute Nachricht: Der Motor ist hinten. Mit 6 Zylindern, Boxer selbstverständlich. Mit 3,6 oder 3,8 Litern. Mit VarioCam Plus.

Jetzt die bessere: Der 911 verfügt über Benzindirekteinspritzung (Direct Fuel Injection, DFI). Für mehr Leistung. Mehr Drehmoment. Und weniger Verbrauch.

Innere Stärke bedeutet eben auch, dass es immer noch ein wenig besser geht.



3,8-Liter-Boxermotor

Warum es sich immer lohnt, den direkten Weg zu gehen.

Der Motor des 911.

Alle 911 Modelle verfügen über Benzindirekteinspritzung (DFI). Der 3,6-Liter-Boxermotor entwickelt 254 kW (345 PS). Das 3,8-Liter-Triebwerk 283 kW (385 PS). Für überragende Fahrleistungen. Und

überraschend geringe Verbrauchs- und Emissionswerte. Erreicht durch DFI, VarioCam Plus, Leichtbau, geringe Reibung und weitere technische Detaillösungen.

Die Benzindirekteinspritzung (DFI).

DFI spritzt den Kraftstoff mit bis zu 120 bar Druck direkt und millisekundengenau über elektromagnetisch betätigte Einspritzventile in den Brennraum ein.



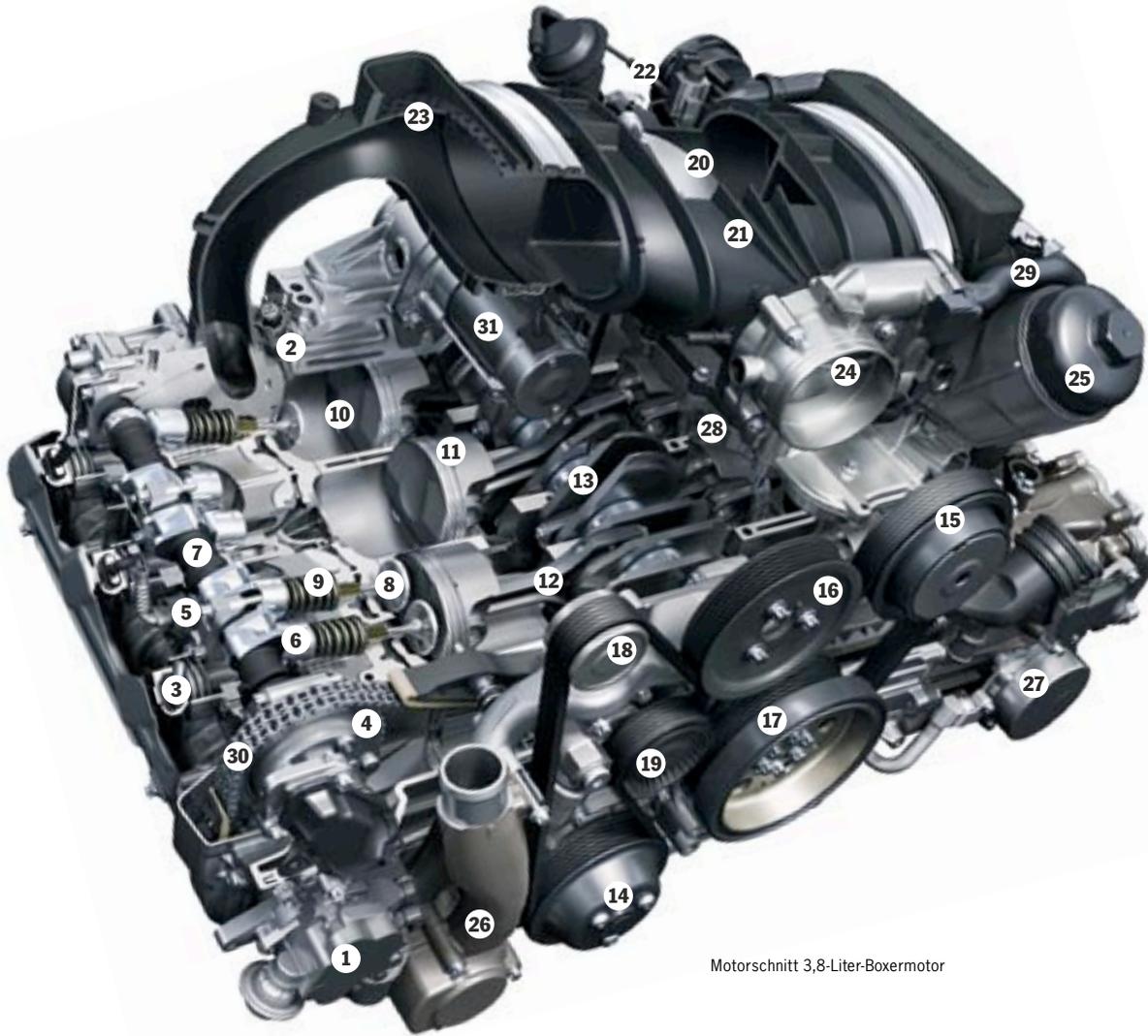
Strahl- und Kegelwinkel der Einspritzung sind bezüglich Drehmoment, Leistung, Verbrauch und Emission optimiert. Für eine homogene Verteilung des Luft-Kraftstoff-Gemischs. Und damit eine effektive Verbrennung.

Bei der direkten Einspritzung regelt die Motorsteuerung EMS SDI 3.1 den Einspritzzeitpunkt individuell für jeden Zylinder sowie die Einspritzmenge für jede Zylinderbank. Das optimiert den Verbrennungsverlauf und den Kraftstoffverbrauch. Eine Heißfilmluftmassenmessung

berücksichtigt dabei die Luftmasse. Damit sich jederzeit die richtige Mischung in den Brennräumen befindet.

Bis 3.200 1/min erfolgt eine Doppelspritzung, bis 2.500 1/min sogar eine Dreifachspritzung. Die notwendige Kraftstoffmenge wird auf 2 bzw. 3 aufeinanderfolgende Einspritzvorgänge verteilt. Für schnelleres Anspringen der Katalysatoren nach dem Kaltstart und höheres Drehmoment im oberen Lastbereich.

DFI verbessert die innere Kühlung des Brennraums durch die Gemischbildung direkt im Zylinder. Die so mögliche höhere Verdichtung (12,5:1) bringt mehr Leistung bei einem noch besseren Wirkungsgrad der Motoren. Verglichen mit dem Vorgängermodell konnten die CO₂-Emissionen modellabhängig um bis zu 15% gesenkt werden. Geregelt wird die Einspritzung durch das elektronische Motormanagement. Mit dem Abgasnachbehandlungssystem werden sogar die strengen EU5-Abgasgrenzwerte unterschritten. Das schont die Umwelt.



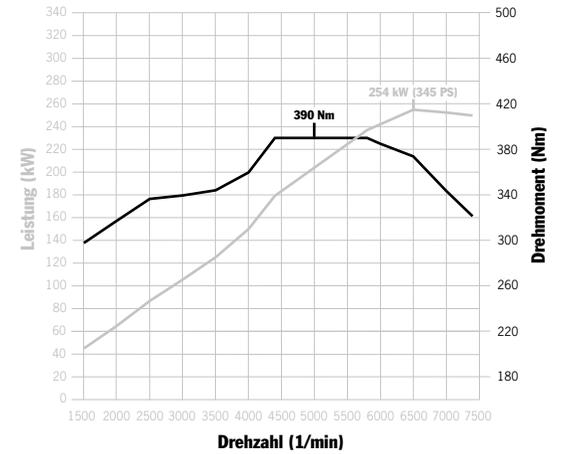
Motorschnitt 3,8-Liter-Boxermotor

- 1. Hochdruck-Pumpe
- 2. Hochdruckinjektor
- 3. Zündstabmodul
- 4. Nockenwellenversteller
- 5. Schaltventil Ventilhubsteuerung

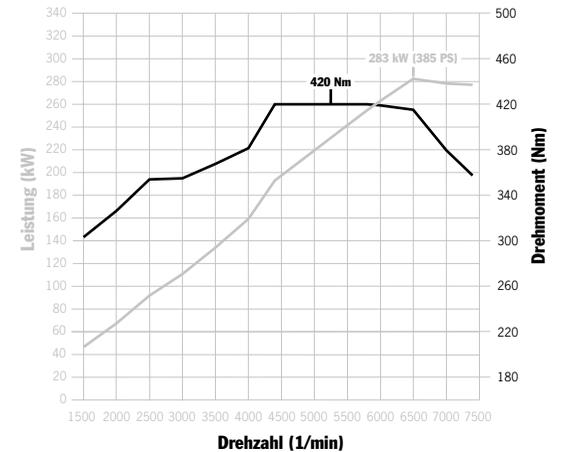
- 6. Schaltstößel mit integriertem Ventilspielausgleich
- 7. Einlassnockenwelle
- 8. Einlassventile
- 9. Ventilsfeder
- 10. Brennraum mit Alusil-Lauffläche

- 11. Aluminium-Schmiedekolben
- 12. Schmiedepleuel
- 13. Kurbelwelle
- 14. Wasserpumpe
- 15. Klimakompressor
- 16. Servopumpe

- 17. Schwingungsdämpfer
- 18. Generatorrolle
- 19. Hydraulischer Riemenspanner
- 20. Resonanzklappe
- 21. Verteilerrohr
- 22. Schaltbarer Resonator



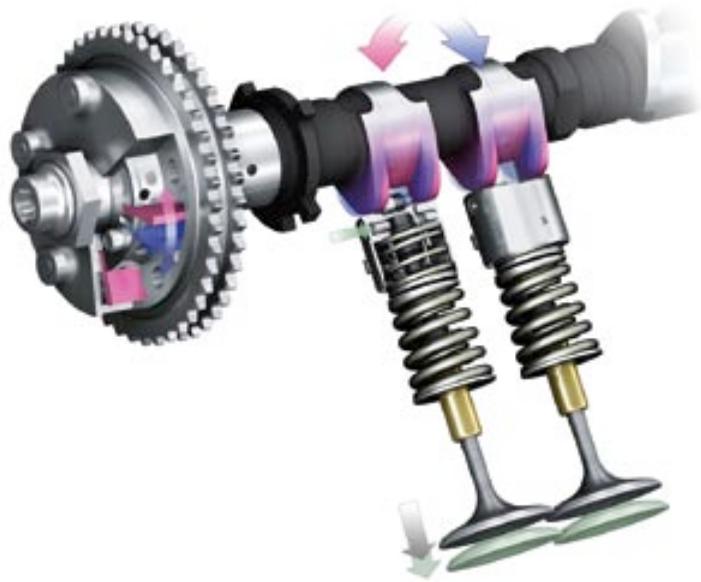
911 Carrera/911 Targa 4: 390 Nm bei 4.400 1/min, 254 kW (345 PS) bei 6.500 1/min



911 Carrera S/911 Targa 4S: 420 Nm bei 4.400 1/min, 283 kW (385 PS) bei 6.500 1/min

- 23. Ansaugverteiler mit integriertem Akustikvolumen
- 24. Elektronisch gesteuerte Drosselklappe
- 25. Ölfilter
- 26. Thermostat

- 27. Unterdruck-Pumpe
- 28. Kühlwassermantel
- 29. Kurbelgehäuse-Entlüftung
- 30. Steuerkette
- 31. Starter



Das VarioCam Plus System.

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

Das 2-in-1-Motorkonzept stellt sich auf die jeweilige Leistungsanforderung ein. Die Umschaltung erfolgt unbemerkt. Ergebnis: spontane Beschleunigung, große Laufruhe.

Die Variation der Einlasssteuerzeiten erfolgt elektrohydraulisch und stufenlos über einen nach dem Flügelzellenprinzip arbeitenden Nockenwellenversteller.

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



911 Carrera 4S Cabriolet

Die Leichtbauweise.

Die Vorteile eines Leichtmetallmotors: geringeres Gewicht, weniger Verbrauch. Die intelligente Motorenkonstruktion spart zusätzlich Gewicht. Ein Beispiel: die komplette Integration der Nocken-

wellenlagerung in die Zylinderköpfe. Die konsequent niedrige mechanische Reibung des Motors sowie die effektive Gestaltung des Ölversorgungssystems tragen zu weiteren Verbrauchsreduzierungen bei.



911 Carrera 4

Die integrierte Trockensumpfschmierung.

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

Das Ölreservoir befindet sich im Motor. Auf einen externen Öltank wird somit verzichtet. 4 Ölpumpen befördern das Öl aus den Zylinderköpfen direkt in die Ölwanne. Eine fünfte 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 Ventil-

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

Um die Antriebsverluste zu reduzieren und die Effizienz zu steigern, kommt bei der Versorgung

der Schmierstellen im Motor eine elektronisch bedarfsgeregelte Ölpumpe zum Einsatz. Das bedeutet: Bei hohem Bedarf wird die Ölpumpe mit hoher, bei niedrigem Bedarf mit geringer Leistung betrieben. Der Vorteil: eine bedarfsgerechte, optimierte Ölversorgung. Für niedrigen Kraftstoffverbrauch und geringe Abgasemissionen.

Einstrahlige 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, auch bei extremen Belastungen wie etwa hoher Längs- oder Querbeschleunigung.

Die Motorkühlung.

DFI und VarioCam Plus ermöglichen enorme Leistung bei niedrigen Abgas-, Verbrauchs- und Geräuschwerten. Gleiches gilt für die effiziente Flüssigkeitskühlung mittels des im Rennsport erprobten

Querstromprinzips: Jeder Zylinder wird gleichmäßig mit Kühlflüssigkeit versorgt.

Die Zündung.

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



911 Carrera S mit Sportabgasanlage

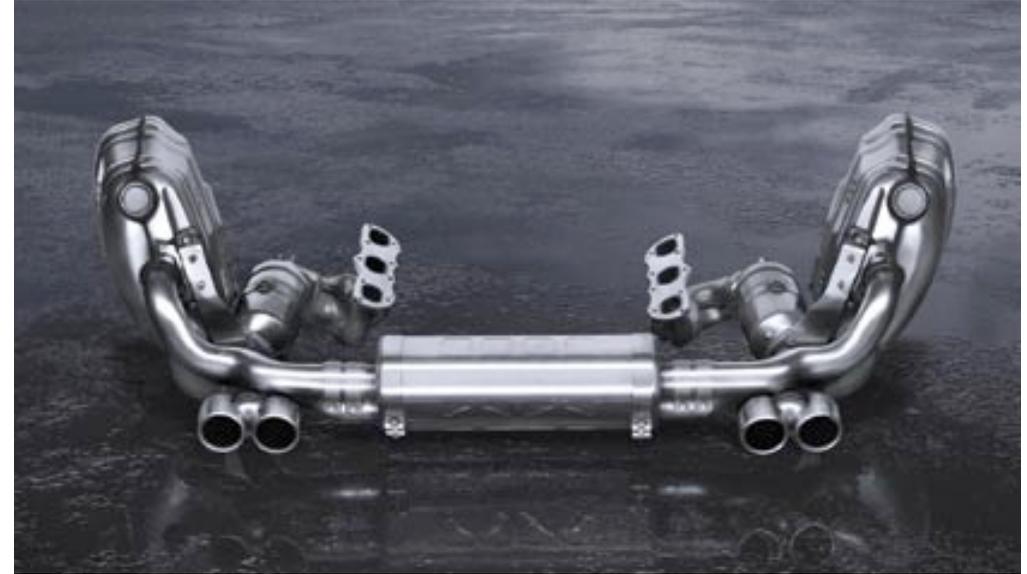
Die Sauganlage.

Die zweistufige Resonanzsauganlage nutzt drehzahlabhängig die Schwingungen der Luftmasse im Ansaugtrakt – für einen besseren Füllungsgrad des Motors.

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

Die Sauganlage ist gewichtsoptimiert aus Kunststoff gefertigt. Der Luftfilter des 3,8-Liter-Motors verfügt über ein drehzahlabhängig

schaltbares Resonanzvolumen, das die Ansaugakustik nochmals verbessert – für einen Sound von sonor bis bissig.



Abgasanlage 911 Carrera S

Die Abgasanlage.

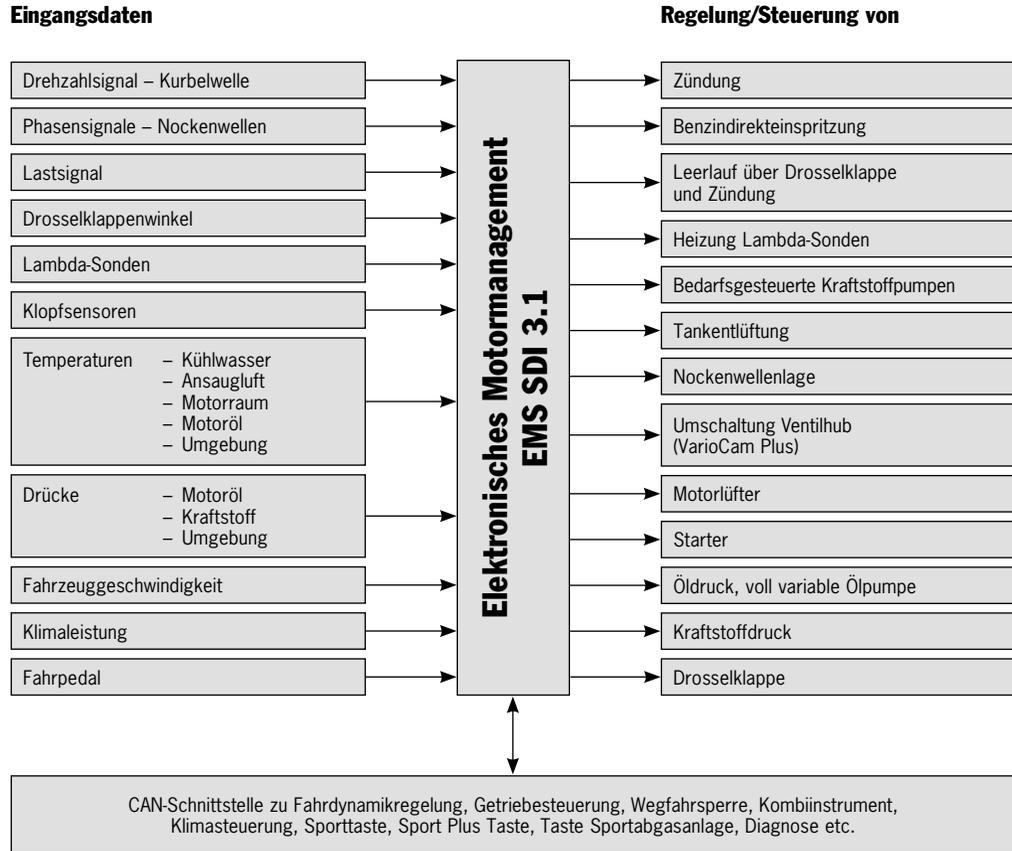
Die Abgasanlage aus Edelstahl besteht aus 2 eigenständigen, getrennten Abgassträngen. Die Katalysatoren sind sehr temperaturbeständig und heizen sich schnell auf – für eine effektive Schadstoffumwandlung.

Dank fortschrittlicher Abgastechnologie erfüllen sie strenge Abgasnormen, z.B. EU5 in den EU-Märkten, LEV II in den USA.

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.*

Zudem ist auf Wunsch eine Sportabgasanlage erhältlich (S. 48 / S. 150). Individuell zu betätigen über einen Schalter in der Mittelkonsole.

* Außer in Ländern mit bleihaltigem Kraftstoff.



Das Motormanagement.

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

Sie steuert insbesondere die Drosselklappenstellung (E-Gas) – eine Voraussetzung für das seri-

enmäßige 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 Funktion: die zylinderselektive Klopfregelung. Da nie alle 6 Zylinder unter exakt den gleichen Bedingungen arbeiten, werden sie von der Klopfregelung einzeln überwacht. Notfalls wird der Zündzeitpunkt individuell verschoben, um die Zylinder und Kolben bei hohen Drehzahlen und Lasten zu schonen.



911 Targa 4S

Die On-Board-Diagnose nach europäischem Standard erkennt eventuell auftretende Fehler und Defekte im Abgas- und Kraftstoffsystem frühzeitig und zeigt sie während der Fahrt an. Das vermeidet erhöhten Schadstoffausstoß und unnötigen Kraftstoffverbrauch.

Der Wartungsaufwand.

Jeder Porsche ist auf hohe Langlebigkeit ausgelegt. So auch der 911. Ein sich selbst nachstellender Riemen treibt Lichtmaschine, Lenkungsservopumpe und Klimaanlage an. Der hydraulische Ventilspielausgleich erspart das Einstellen des

Ventilspiels. Die Nockenwellen werden von Steuerketten angetrieben, die keine Wartung benötigen. Die Zündanlage ist mit Ausnahme der Zündkerzen wartungsfrei. Das ermöglicht lange Wartungsintervalle. Die Garantieleistung: 2 Jahre, ohne Kilometerbegrenzung.

Die Kraftübertragung.

Porsche, Weissach

911 Carrera

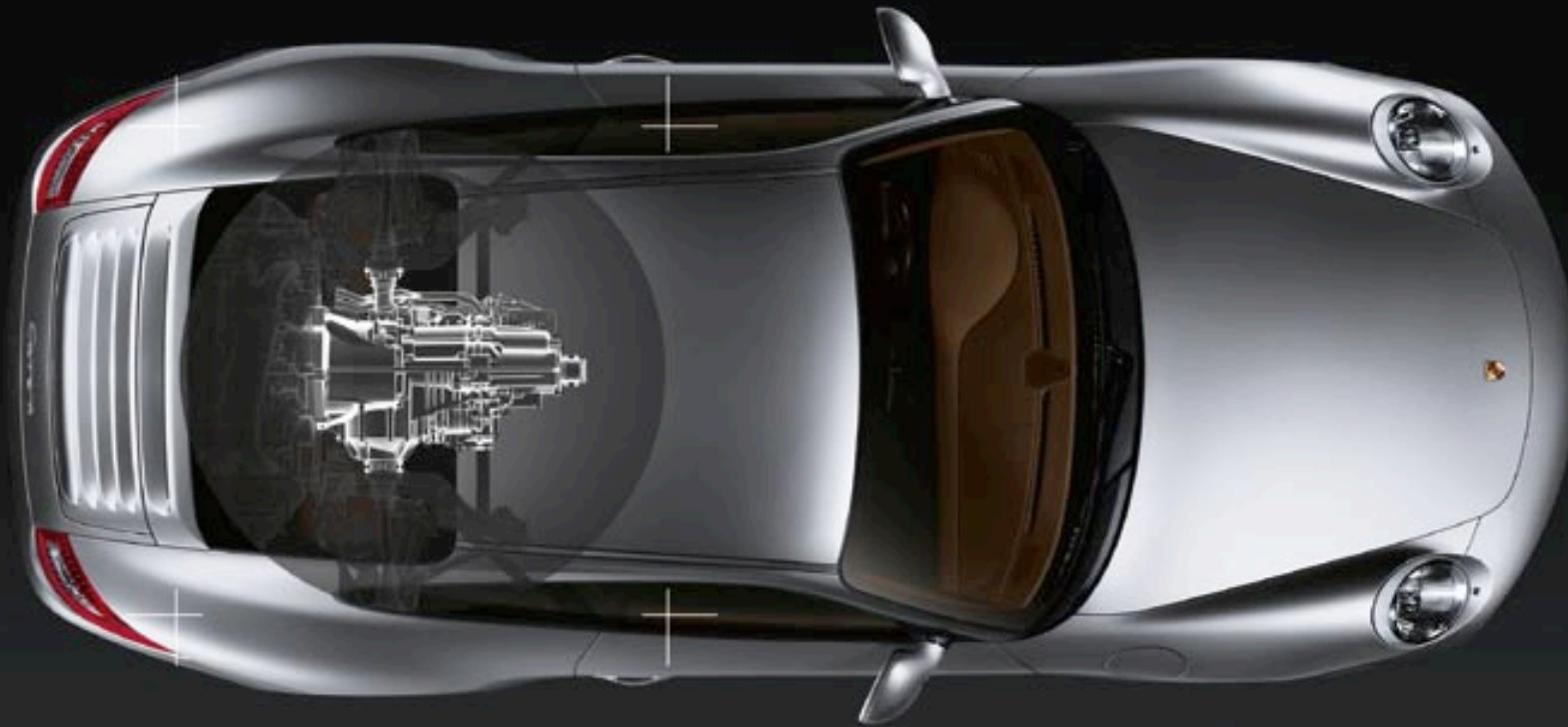


Image 000004
Transmission

Ursache und Wirkung. Und was passiert dazwischen?

Viel. Bemerken werden Sie davon allerdings wenig. Zumindest im 911.

Ein Beispiel: Sie schalten mit dem Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK). Der Gang wird gewechselt. In Millisekunden. Ohne Zugkraftunterbrechung.

Gleiches gilt für das Porsche Traction Management (PTM). Es reagiert blitzschnell auf die Fahrsituation.

Die Ursache: zukunftsweisende Technik. Die Wirkung: unübertroffen.



911 Carrera Cabriolet

Als ob eine Kupplung nicht schon genug Spaß brächte.

Das Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK).

Das optionale PDK mit Handschalt- und Automatikmodus ermöglicht extrem schnelle Schaltvorgänge ohne Zugkraftunterbrechung. Für deutlich verbesserte Beschleunigungswerte und niedrigen Verbrauch – ohne auf den Komfort einer Wandlerautomatik verzichten zu müssen.

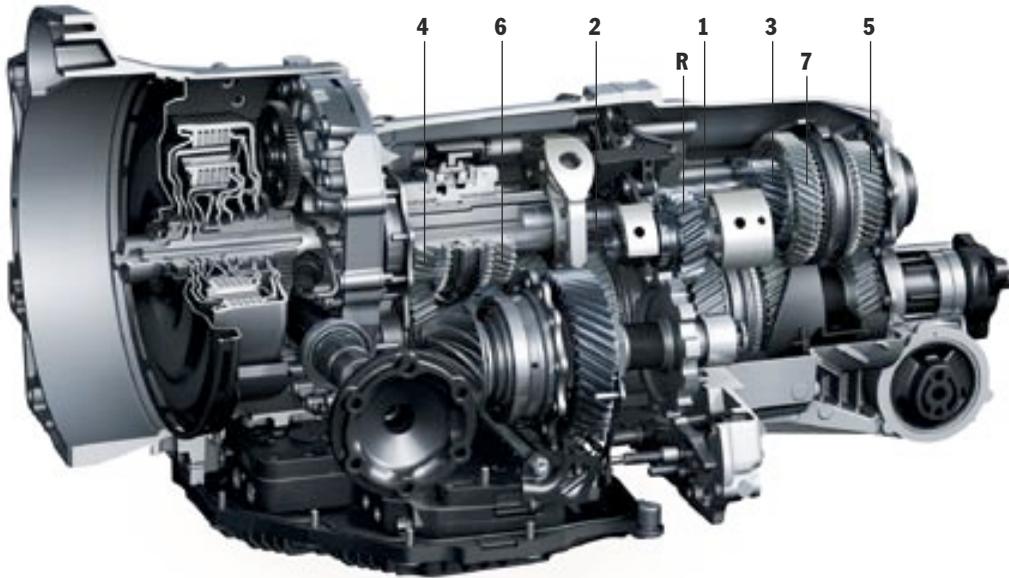
Insgesamt verfügt das PDK über 7 Gänge. 1 bis 6 sind sportlich übersetzt – die Höchstgeschwindigkeit wird im 6. Gang erreicht. Der 7. Gang ist lang übersetzt – und reduziert die Verbrauchswerte nochmals.

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

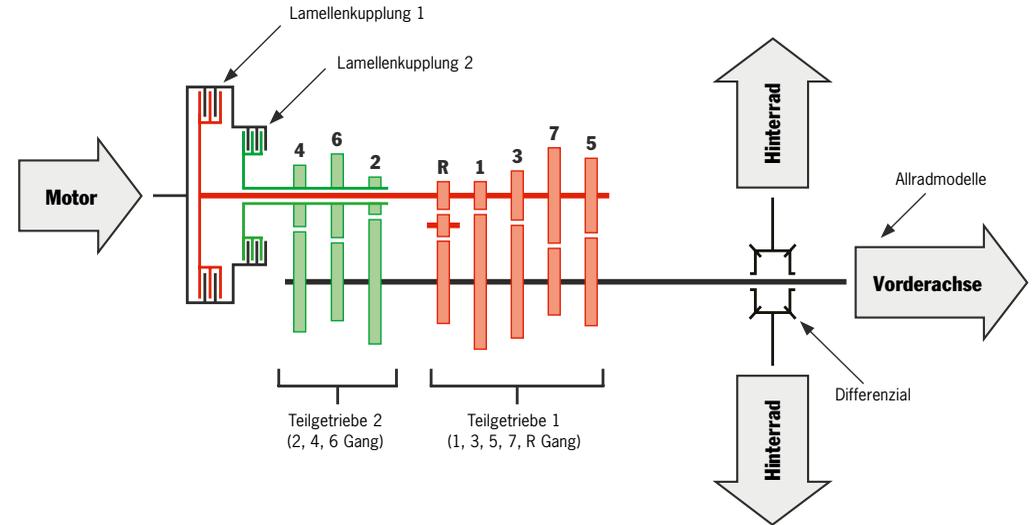
Diese Doppelkupplung verbindet die beiden Teilgetriebe über 2 separate Antriebswellen (Antriebswelle 1 läuft in der hohlgebohrten Antriebswelle 2) abwechselnd kraftschlüssig mit dem Motor.

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

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



Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK)



Prinzipdarstellung PDK

Die Anwendung des PDK.

Die Kurbelwelle überträgt das Motordrehmoment auf das Zweimasen-Schwungrad.

Dann wird es über das Kupplungsgehäuse an die Lamellenkupplungen – genauer: den jeweiligen Außenlamellenträger – geleitet.

Mittels Öldruck schließt sich Kupplung 1 und stellt einen Kraftschluss mit Antriebswelle 1 her. Über das Ausgleichsgetriebe gelangt die Kraft jetzt an die Hinter- bzw. Vorder- und Hinterachse (bei allradangetriebenen 911 Modellen).

Schon jetzt hat das PDK den nächsten Gang vorgewählt. Das Motordrehmoment liegt bereits an dem jeweils anderen Außenlamellenträger an: Beim Signal zum Gangwechsel erfolgt die Überschneidungsschaltung, d.h., während Kupplung 1 öffnet, schließt

Kupplung 2. Der Kraftschluss mit Antriebswelle 2 wird hergestellt, die Kraft an die Räder übertragen.

Der eingelegte Gang wird im Kombiinstrument angezeigt.



Die Vorteile des PDK: extrem schnelle Schaltvorgänge ohne Zugkraftunterbrechung für verbesserte Beschleunigungswerte. Das Fahrgefühl ist noch sportlicher, noch dynamischer, die Agilität gesteigert. Je nach Schaltprogramm erfolgt der Gangwechsel von besonders komfortabel bis besonders sportlich.

Die kompakten Abmessungen des Getriebes reduzieren die Drehmassen. Die Folge: ein direkteres Ansprechen des Motors. Und ein geringes Systemgewicht.

Dies, der sehr gute Wirkungsgrad und der lang übersetzte 7. Gang tragen dazu bei, niedrige Verbrauchswerte und Emissionen zu erreichen. Vergleichbar mit denen eines Schaltgetriebes. Gemeinsam mit den Motoren mit Benzindirekteinspritzung (DFI) konnte der Verbrauch – im Vergleich zum Vorgängermodell – modellabhängig um

bis zu 13% gesenkt werden, die CO₂-Emissionen um bis zu 15%.

Das optionale Sport Chrono Paket Plus ergänzt das PDK um die Funktionen „Launch Control“ und „Schaltstrategie Rennstrecke“ (S. 74).

Das PDK kombiniert Sportlichkeit mit Effizienz und Komfort.

Was also könnte besser zu einem Porsche 911 passen?



Das 3-Speichen-Sportlenkrad mit Schiebetasten.

Das serienmäßige 3-Speichen-Sportlenkrad verfügt in Verbindung mit dem optionalen PDK über 2 ergonomische Schiebetasten.

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



Der Wählhebel für PDK.

Der Wählhebel für PDK in eigenständigem Design ist auf hohe Funktionalität ausgelegt und ergonomisch gestaltet.

Mit ihm kann auch manuell geschaltet werden. Das Bedienkonzept folgt der Logik der Schiebetasten am 3-Speichen-Sportlenkrad: Druck nach vorne zum Hochschalten, Zug nach hinten zum Runterschalten.

Befindet sich der Wählhebel auf Automatikbetrieb, können Sie die Gänge trotzdem manuell mit den Schiebetasten am Lenkrad wechseln.



**Innere Stärke allein reicht nicht aus.
Sie muss auch umgesetzt werden.**

Das 6-Gang-Schaltgetriebe.

Puristisch, direkt: das 6-Gang-Schaltgetriebe mit optimaler Anbindung der einzelnen Gänge. 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. Optional ist über Porsche Exclusive eine Schaltwegverkürzung erhältlich.

Alle 911 Modelle verfügen zudem über eine selbstnachstellende Kupplung. Sie reduziert den über die Laufzeit bis zur Verschleißgrenze anwachsenden Kraftzuwachs gegenüber konventionellen Kupplungen um etwa 50%.



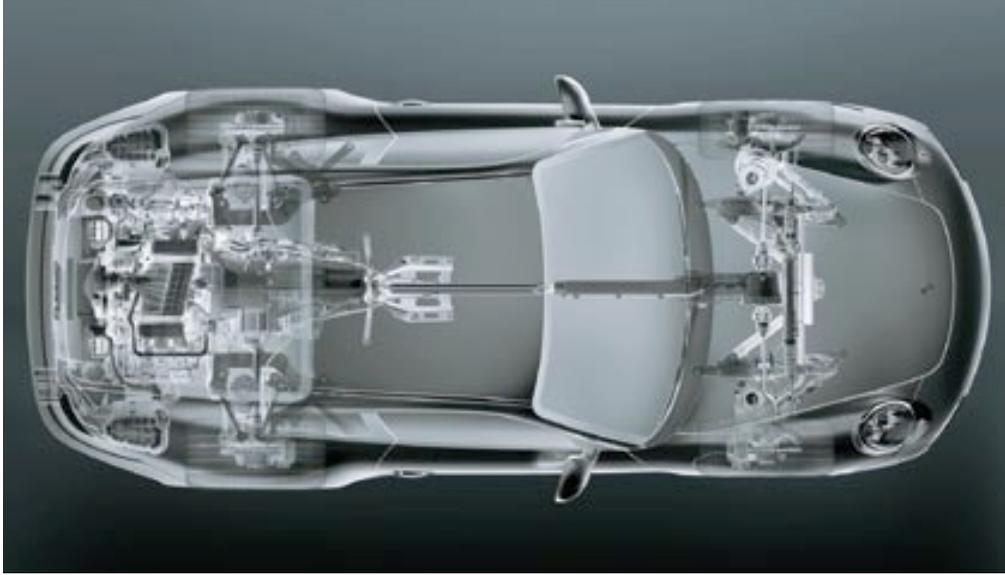
911 Carrera S Cabriolet

Der Anfahrassistent.

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

Nach einem Bremsvorgang erkennt er automatisch ein Stehenbleiben am Hang. Nach dem Lösen der Fußbremse hält er bei eingelegtem Gang den Bremsdruck an allen 4 Rädern für ca. 2 Sekunden aufrecht. Ein Zurückrollen wird so

temporär verhindert. Wenn durch Gasgeben (beim Schaltgetriebe: Gasgeben und Kupplunglösen) ein ausreichendes Anfahrmoment aufgebaut ist, wird der Bremsdruck reduziert.



Ursprünglich waren Kurven eine Verneigung vor der Landschaft. Heute vor der Technik.

Das Porsche Traction Management (PTM).

Bei einem 911 steht nicht allein die Motorleistung im Vordergrund. Es geht immer auch darum, diese jederzeit effektiv auf die Straße zu bekommen. Eine gute Möglichkeit: ein Allradantrieb. Eine bessere: das aktive Porsche Traction Ma-

nagement (PTM), bestehend aus dem permanenten Allradantrieb mit elektronisch gesteuerter Lamellenkupplung, dem automatischen Bremsendifferenzial (ABD) und der Antriebsschlupfregelung (ASR).

Serienmäßig bei den allradangetriebenen 911 Carrera 4 Modellen sowie den Modellen des 911 Targa 4: Die Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse erfolgt aktiv über eine elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung.

Im Gegensatz zu einer Visco-Lamellenkupplung, bei der erst eine auftretende Drehzahldifferenz zwischen Vorder- und Hinterachse eine Regelung der Kupplung auslöst, reagiert die elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung deutlich schneller. Durch permanente Überwachung des Fahrzustands kann auf unterschiedliche Fahrsituationen reagiert werden: Sensoren kontrollieren u.a. kontinuierlich die Drehzahlen aller 4 Räder, die Längs- und Querschleunigung des Fahrzeugs sowie den Lenkwinkel. Durch Auswertung aller Sensordaten kann so die Antriebskraftverteilung zur Vorderachse schnellstmöglich und optimal eingestellt werden. Drohen z. B. beim Beschleunigen die Hinterräder durchzudrehen, wird über einen stärkeren Eingriff der Lamellenkupplung mehr Antriebskraft nach vorne geleitet. Gleichzeitig verhindert ASR das Durchdrehen der Hinterräder. In Kurven gelangt immer nur so viel Antriebskraft an die Vorderräder, dass die Seitenfüh-

rung nicht negativ beeinflusst wird. Auf Untergründen mit unterschiedlichen Reibwerten verbessert die beiden allradangetriebenen Modellen serienmäßige Hinterachs-Quersperre zusammen mit ABD zusätzlich die Traktion.

So sichert das PTM in Zusammenarbeit mit dem Porsche Stability Management (PSM – S. 70) in jeder Fahrsituation die passende Kraftverteilung für exzellenten Vortrieb.

Am deutlichsten wird der Vorteil von PTM auf Nässe und Schnee. Das Beschleunigungsvermögen ist hier schlicht und einfach atemberaubend.

Das Ergebnis: hohe Sicherheit und überragende Performance. Äußerst intelligent umgesetzt.

Die mechanische Hinterachs-Quersperre.

Eine mechanische Hinterachs-Quersperre mit asymmetrischer Sperrwirkung ist in den Allrad-Modellen serienmäßig und für alle 911 Modelle mit Heckantrieb in Verbindung mit 19-Zoll-Rädern auf Wunsch erhältlich.

Sie verbessert nochmals die Traktion der angetriebenen Hinterachse auf Fahrbahnen mit unterschiedlichen Reibwerten und beim Herausbeschleunigen, z.B. aus engen Kurven. Dazu reduziert sie Lastwechselreaktionen in schnell gefahrenen Kurven.



- 1. Kühlermodul links
- 2. Kühlermodul rechts
- 3. Wählhebel
- 4. Kühlwasserleitung

- 5. 7-Gang Porsche Doppelkupplungsgetriebe
- 6. Ansaugverteiler
- 7. Kühlmittelausgleichsbehälter

- 8. Elektronisch gesteuerte Drosselklappe
- 9. Endschalldämpfer links
- 10. Endschalldämpfer rechts
- 11. Ölbefüllrohr

- 12. Luftfilter
- 13. Vorschalldämpfer bzw. Mittelschalldämpfer
- 14. Ölfilter
- 15. Generator

Das Fahrwerk.

Porsche, Weissach

911 Carrera

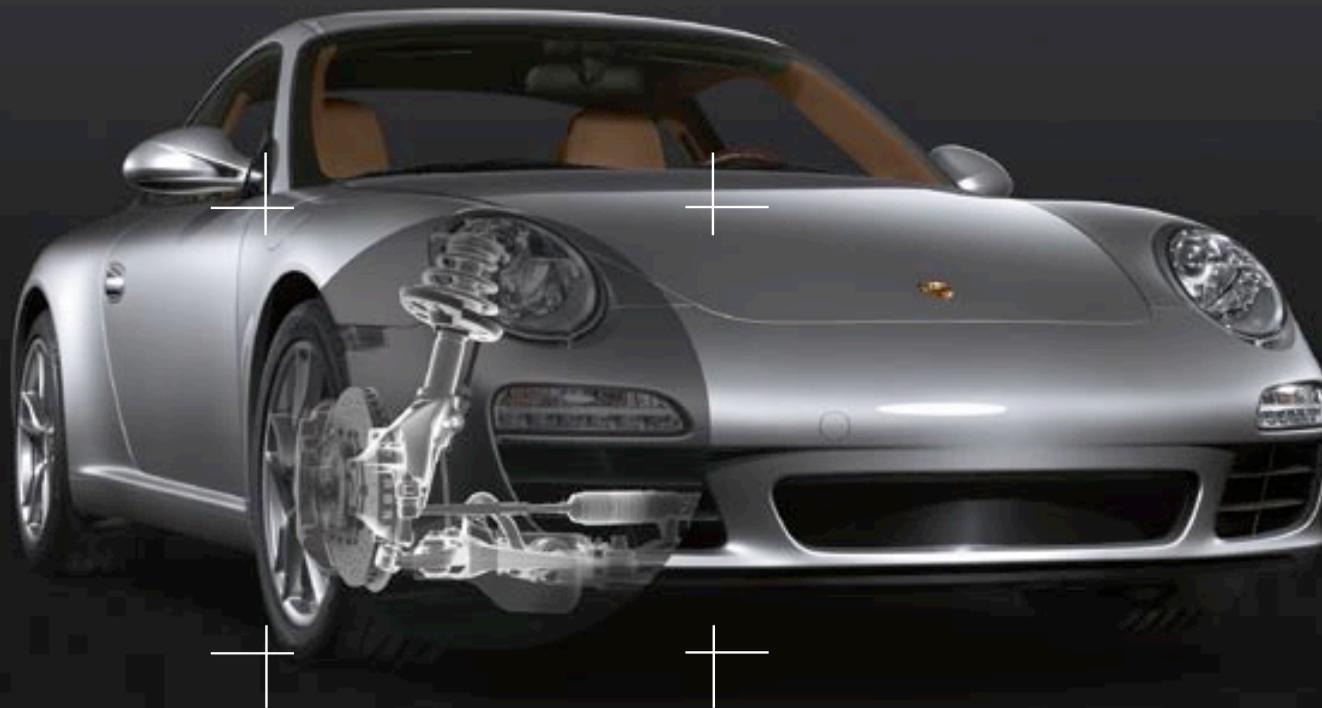


Image 000005
Chassis

Innere Stärke ist bedeutungslos, wenn sie im Verborgenen bleibt. Sie muss sich entfalten können, um ihre volle Wirkung zu erreichen.

Im konkreten Fall des 911 bedeutet dies: Die Kraft der Motoren muss auf die Straße gebracht werden. Effektiv. Direkt. Dynamisch.

Deshalb ist die Fahrwerkstechnik die logische Fortführung der Antriebstechnik.



911 Carrera 4

**Man muss auch manchmal einstecken können,
um seiner Linie treu zu bleiben.**

Die Achsen.

Die Vorder- und Hinterachse.

An der Vorderachse kommt eine McPherson-Federbeinachse mit einzelnen an Längs- und Querlenkern aufgehängten Rädern und verstärkten Radlagern zum Einsatz. Für eine präzise Radführung, absolute

Spurtreue und überlegene Handlingeigenschaften.

Die Hinterachse ist eine im Rennsport erprobte Mehrlenkerachse mit Fahrschemel im LSA-Konzept (leicht, stabil, agil) – für hervorragende Fahrdynamik. Die Grundkine-

matik reduziert das Einfedern des Fahrzeugs beim Beschleunigen deutlich. Leichtbaufederbeine mit Aluminium-Dämpfern an der Hinterachse steigern zusätzlich die Agilität.

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 Lenkung.

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

Eine Besonderheit: die variable Lenkübersetzung. Bei Lenkeinschlägen um die Mittellage – z. B. während der Fahrt auf der Autobahn – bleibt die Übersetzung toleranter. Die Gefahr des „Verreißen“



Vorderachse 911 Carrera S



Hinterachse 911 Carrera S

bei hoher Geschwindigkeit wird verringert. Agilität und Rückmeldung bleiben jedoch erhalten.

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



911 Carrera S Cabriolet

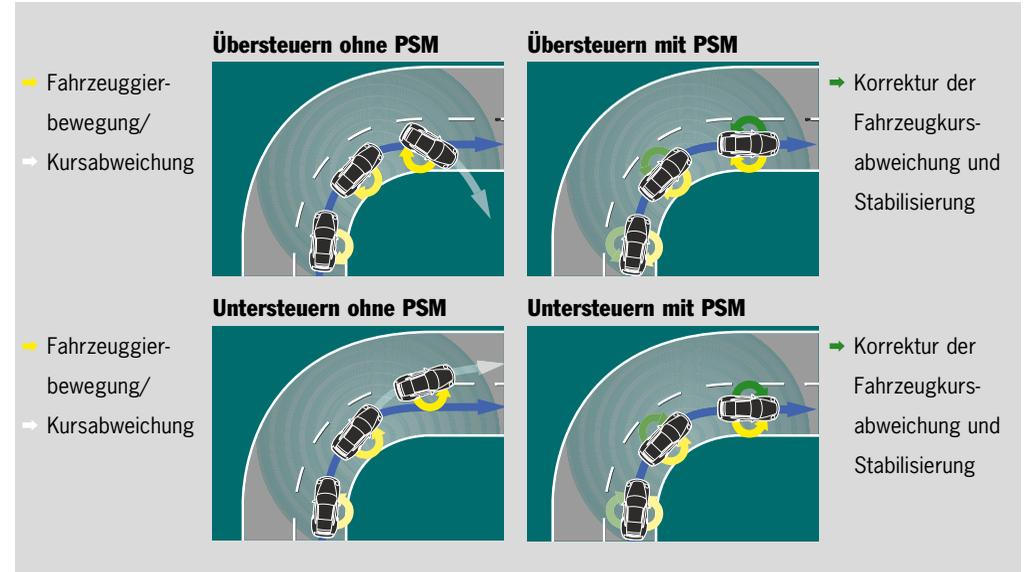
**Ein starker Charakter weiß,
wann er sich zurücknehmen muss.**

Das Porsche Stability Management (PSM).

PSM ist ein automatisches Regelsystem zur Stabilisierung im fahrdynamischen Grenzbereich und serienmäßig in jedem 911. Sensoren ermitteln permanent Fahrtrichtung, Fahrgeschwindigkeit, Giergeschwindigkeit und Querbewegung des Fahrzeugs. Aus den Werten errechnet PSM die tatsächliche Bewegungsrichtung.

Weicht sie von der gewünschten Spur ab, initiiert PSM gezielte Bremsvorgänge an einzelnen Rädern – erkennbar an der blinkenden Kontrolllampe im Cockpit – zur Stabilisierung des Fahrzeugs. Beim Beschleunigen auf unterschiedlichen Fahrbahnoberflächen verbessert PSM durch die Funktio-

nen ABD (automatisches Bremsendifferenzial) und ASR (Antriebs-schlupfregelung) die Traktion. Der Regeleingriff erfolgt präzise und spürbar sportlich – für eine agile Abstimmung. Im Sportmodus des optionalen Sport Chrono Pakets Plus (S. 74) greift PSM später ein – und lässt so insbesondere bei



Geschwindigkeiten bis ca. 70 km/h mehr Spielraum.

Das integrierte ABS verkürzt – trotz des höheren Regelkomforts mit weichen, harmonischen Eingriffen – den Bremsweg nochmals.

Das weiterentwickelte PSM zeichnet sich durch 2 zusätzliche Funktionen aus: die Vorbefüllung der Bremsanlage und den Bremsassistenten.

Nimmt der Fahrer sehr plötzlich Gas weg, versetzt das PSM das Bremssystem in erhöhte Bereitschaft: Durch die Vorbefüllung der Bremsanlage legen sich die Bremsbeläge schon leicht an die Brems Scheiben an. Die maximale Bremsleistung wird so schneller erreicht.

Der Bremsassistent stellt beim Erkennen einer Notbremsung, d.h., wenn eine definierte Betätigungsgeschwindigkeit am Bremspedal überschritten wird, über das Hydraulikaggregat den zur

maximalen Verzögerung benötigten Bremsdruck her.

Für ein pures aktives Fahrerlebnis lässt sich PSM abschalten. Zu Ihrer Sicherheit schaltet es sich wieder zu, wenn sich mindestens ein Vorderrad (im Sportmodus beide Vorderräder) im ABS-Regelbereich befindet. Die Funktion ABD bleibt hier jedoch permanent erhalten.

Fazit: PSM bietet hohe Fahrstabilität und Sicherheit – und zugleich Porsche typische Agilität.

Zwei verschiedene Programme. Ein Fahrgefühl: 911.

Das Porsche Active Suspension Management (PASM).

Die elektronische Verstellung des Stoßdämpfersystems regelt aktiv und kontinuierlich die Dämpferkraft – abhängig von Fahrweise und Fahrsituation – für jedes einzelne Rad. Zusätzlich ist die Karosserie um 10 mm abgesenkt. PASM ist serienmäßig in den S-Modellen und optional in den Modellen mit 3,6-Liter-Motor.

Der Fahrer kann per Tastendruck zwischen 2 Programmen wählen: Im Normalmodus ist die Dämpfung sportlich-komfortabel, im Sportmodus sportlich-straft. Die Kennlinienfelder überschneiden sich nur geringfügig. Der Spagat zwischen komfortabel und kompromisslos sportlich gelingt effektiver als mit

einem konventionellen Fahrwerk. Je nach Modus ist das PASM damit sportlicher oder komfortabler als das Serienfahrwerk der Modelle mit 3,6-Liter-Motor. Abhängig vom eingestellten Modus und dem Fahrzustand wählt das System innerhalb der beiden Kennlinienfelder automatisch die optimale Dämpferhärte aus.

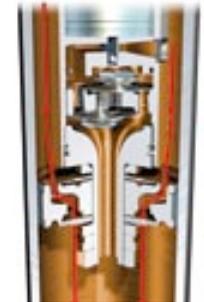
Sensoren erfassen die Karosseriebewegungen, z.B. beim starken Beschleunigen, Bremsen oder auf unebener Fahrbahn. Das Steuergerät stimmt in Abhängigkeit vom gewählten Modus die Dämpferhärte gezielt ab: für weniger Wank- und Nickbewegungen und mehr Kontakt jedes einzelnen Rads zur Straße.

Ein Beispiel: Im Sportmodus gehen die Dämpfer auf die „harte“ Kennlinie. Bei Unebenheiten schaltet PASM zur Verbesserung des Fahrbahnkontakts innerhalb von Millisekunden auf eine weniger harte Kennlinie innerhalb des sportlich-straften Kennlinienfelds um. Ist die Straße wieder eben, geht das System auf die ursprüngliche Kennlinie zurück.

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



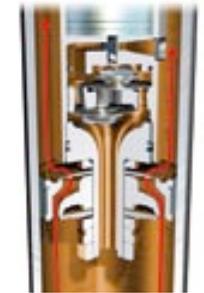
Zugstufe – Arbeitskolben und Bypass, sportlich-komfortable Abstimmung



Zugstufe – nur Arbeitskolben, sportlich-straft Abstimmung



Druckstufe – Arbeitskolben und Bypass, sportlich-komfortable Abstimmung



Druckstufe – nur Arbeitskolben, sportlich-straft Abstimmung

Das PASM-Sportfahrwerk mit mechanischer Hinterachs-Quersperre.

Optional für die Coupé-Modelle und nur in Verbindung mit 19-Zoll-Rädern erhältlich: das PASM-Sportfahrwerk.

Die Karosserie ist gegenüber dem Serienfahrwerk der Modelle mit

3,6-Liter-Motor um 20 mm bzw. gegenüber dem PASM-Fahrwerk der S-Modelle um 10 mm abgesenkt. Die Federn sind härter und kürzer, die Querstabilisatoren an Vorder- und Hinterachse torsionssteifer. Durch die Kombination mit PASM bietet es im Vergleich zu einem konventionellen Sportfahrwerk einen höheren Komfort.

Die mechanische Hinterachs-Quersperre verbessert nochmals die Traktion der angetriebenen Hinterräder auf Fahrbahnen mit unterschiedlichen Reibwerten und beim Herausbeschleunigen z.B. aus engen Kurven. Das Fahrverhalten im Grenzbereich ist noch kalkulierbarer. Das Fahrzeug bleibt besser in der Spur. Das PSM greift seltener ein.



911 Carrera 4

**Euphorie.
Auf Knopfdruck.**

Das Sport Chrono Paket Plus.

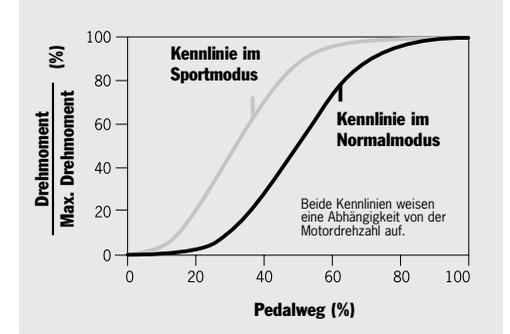
Auf Wunsch erhältlich: das Sport Chrono Paket Plus. Es ermöglicht eine noch sportlichere Abstimmung von Fahrwerk und Antrieb. Und damit noch mehr Fahrspaß.

Bestandteile sind eine digitale und analoge Stoppuhr, die Sporttaste, eine Performance-Anzeige sowie ein individuelles Memory im Porsche Communication Management (PCM) und – in Verbindung mit PDK – die Sport Plus Taste.

Die Sporttaste in der Mittelkonsole aktiviert den Sportmodus. Die Motorsteuerung EMS SDI 3.1 macht den Motor bissiger, rennsportartiger. Die Kennlinie des Gaspedals wird dynamischer, d.h., bei gleichem Pedalweg wird die Drossel-



Sport Chrono Uhr



Vergleich E-Gas-Kennlinien im Normal- und im Sportmodus

klappe weiter als im Normalmodus geöffnet. Die Gasannahme wird deutlich spontaner, ein härterer Drehzahlabsteller auch für die höheren Gänge eingestellt.

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

Auch im Automatikmodus des optionalen PDK wird ein härterer Drehzahlabsteller eingestellt. Darüber hinaus verschieben sich die Schaltpunkte in den oberen, sportlichen Drehzahlbereich. Die Schaltzeiten werden kürzer, die Schalt-

vorgänge sportlicher. Schon bei geringer Verzögerung – auch bei hohen Drehzahlen – schaltet eine dynamischere Bremsenrückschaltung zügig zurück. Im Handschaltbetrieb sind die Schaltvorgänge schneller, dynamischer.

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

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

In Verbindung mit PDK enthält das Sport Chrono Paket Plus 2 zusätzliche Funktionen, die über die Sport Plus Taste aktiviert werden. Für Sportlichkeit an der Grenze zum Rennsport.

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



911 Targa 4

Funktionsweise: Drücken Sie bei eingeleger Fahrstufe „D“ oder „M“ die Sport Plus Taste. Dann mit dem linken Fuß das Bremspedal betätigen und anschließend mit dem rechten Fuß Vollgas geben. Durch den Kickdown des Gaspedals wird der Launch-Modus erkannt und die optimale Drehzahl

von ca. 6.500 1/min eingestellt. Dabei steigt das Motormoment, die Kupplung wird leicht angelegt. Im Kombiinstrument erscheint die Anzeige „Launch Control aktiv“. Jetzt schnellstmöglich die Bremse lösen – und auf maximale Beschleunigung vorbereitet sein.

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

Ein weiterer zentraler Bestandteil des Sport Chrono Paket Plus: die Stoppuhr auf der Schalttafel. Für die Anzeige, Speicherung und Auswertung von Rundenzeiten sowie Zeiten alternativer Strecken wird das Porsche Communication Management (PCM – S. 100) um die Performance-Anzeige erweitert.

Sie zeigt Gesamtfahrzeit, gefahrene Strecke der aktuellen Runde sowie die bisherige Rundenzahl und die jeweils erreichten Rundstreckenzeiten an. Außerdem werden die schnellste Runde sowie die Tankreichweite ausgewiesen. Wegstrecken können aufgezeichnet und Referenzstrecken definiert werden.

Das individuelle Memory des Sport Chrono Paket Plus speichert zudem persönliche Einstellungen, etwa für Orientierungslicht oder Klimaanlage.



911 Carrera 4 mit 18-Zoll Carrera IV Rädern



911 Carrera S mit 19-Zoll Carrera S II Rädern

Ein weiteres Zeichen von innerer Stärke:

Fest im Leben zu stehen.

Die Räder.

Die 911 Carrera Modelle sowie der 911 Targa 4 verfügen serienmäßig über 18-Zoll Carrera IV Räder. Das Design ist sportlich-klassisch.

Die S-Modelle sind serienmäßig mit 19-Zoll Carrera S II Rädern ausgestattet. Die Optik: sportlich-dynamisch.

Die Gestaltung beider Räder erlaubt den Blick auf die 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel. Und unterstützt die effiziente Belüftung der Bremsanlage.



18-Zoll Carrera IV Rad



19-Zoll Carrera S II Rad

Das Reifendruckkontrollsystem (RDK).

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

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

Die Sicherheit.

Porsche, Weissach

911 Carrera

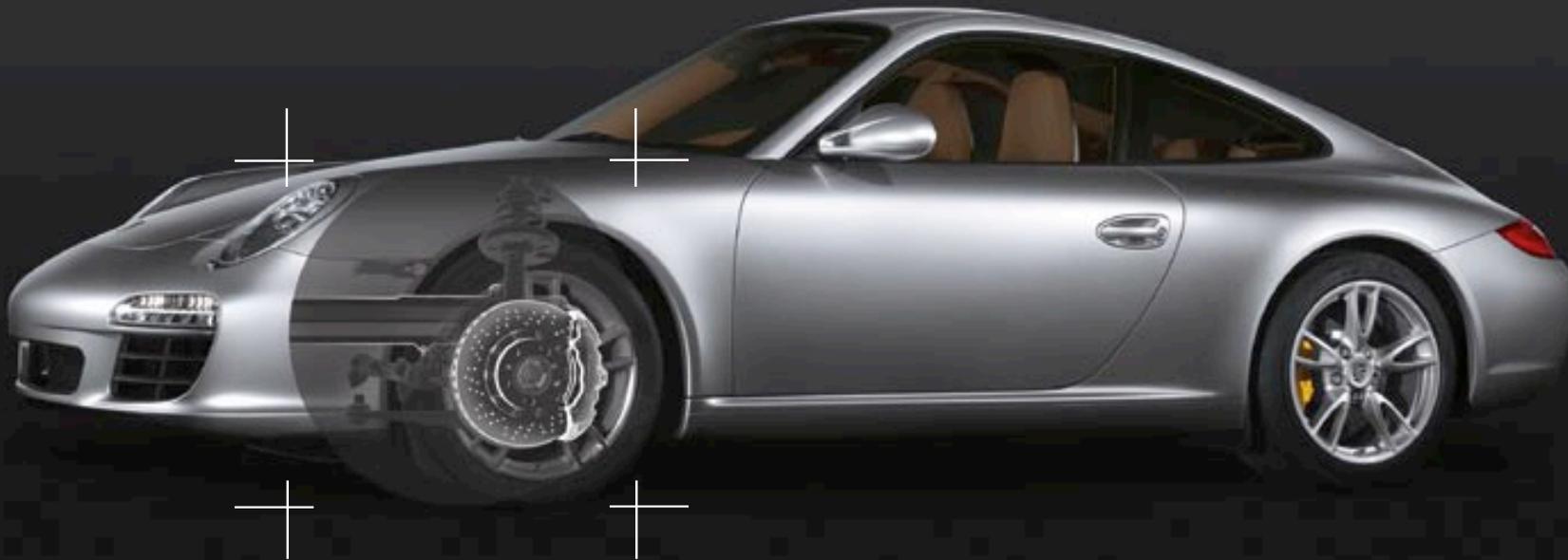


Image 000006
Safety

Innere Stärke muss man sich erarbeiten. Über Jahre, manchmal Jahrzehnte. Damit sie in der entscheidenden Sekunde verfügbar ist.

Für ebendiese entscheidende Sekunde kommt bei Porsche hochentwickelte Technologie zum Einsatz, die einzig dafür ausgelegt ist, das Wichtigste an einem 911 zu schützen: die Insassen.

Aktiv und passiv.



911 Carrera S



911 Carrera 4S

Sicherheit ist für uns nicht bloß Pflicht.

Sondern Teil unserer Geschichte.

Sicherheit genießt bei Porsche seit jeher höchste Priorität. Bereits 1966 hatte der 911 S innenbelüftete Scheibenbremsen. 1972 war der 911 RS 2,7 das weltweit erste Serienautomobil mit Front- und Heckspoiler – für weniger Auftrieb.

1973 bremste der 911 RS 3.0 mit 4-Kolben-Aluminium-Bremssätteln und gelochten Bremsscheiben. Auch waren wir die Ersten, die Fullsize-Airbags für Fahrer und Beifahrer serienmäßig in Sportwagen einbauten.

Kein Wunder also, dass der 911 zu den sichersten Sportwagen der Welt gehört.

Die effektive Aerodynamik verringert den Auftrieb und sorgt für viel Traktion und hohe Spurtreue.

Das Fahrwerk bietet ein hohes Maß an Fahrsicherheit und Reserven. Das Porsche Stability Management (PSM – S. 70) stabilisiert das Fahrzeug im fahrdynamischen Grenzbereich. Das Drehmoment der Motoren ermöglicht kurze Überholwege.

Die Bremsleistung der 911 Modelle ist hervorragend. Auf Wunsch ist für alle Modelle die Hochleistungsbremse Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB – S. 88) erhältlich.

Die 911 Modelle sind serienmäßig mit 2 Fullsize-Airbags für Fahrer und Beifahrer sowie dem Porsche Side Impact Protection System (POSIP – S. 93) ausgestattet.

Die Scheinwerfer verfügen serienmäßig über Bi-Xenon-Technik. Auf Wunsch ist das dynamische Kurvenlicht erhältlich. Die Rückleuchten sind serienmäßig in LED-Technik ausgeführt (S. 85).

Das Reifendruckkontrollsystem (RDK) arbeitet schnell und zuverlässig.

Sicherheit. Ein Thema, dem wir noch mehr Aufmerksamkeit widmen als reinen Leistungswerten. Traditionell.



Dynamisches Kurvenlicht

Aktive Sicherheit: die Frontscheinwerfer.

Viel Licht. Kein Schatten.

Alle 911 sind serienmäßig mit Bi-Xenon-Scheinwerfern mit dynamischer Leuchtweitenregulierung ausgestattet. Sie sind rund zweimal so hell wie Halogenlampen. Ob Abblendlicht oder Fernlicht –

die Lichtausbeute wird verbessert, die Fahrbahn gleichmäßiger ausgeleuchtet und ermüdungsfreieres Fahren ermöglicht. Eine Scheinwerferreinigungsanlage (SRA) ist integriert.

Optional erhalten Sie das dynamische Kurvenlicht für eine besonders effektive Ausleuchtung der Straße.



Sensoren erfassen permanent Geschwindigkeit, Querbewegung sowie Lenkeinschlag und berechnen hieraus den Kurvenverlauf. Daraus werden die Winkel zur Steuerung des dynamischen Kurvenlichts ermittelt. Das Abblendlicht ist dazu um bis zu 15 Grad in die Kurve schwenkbar. Der Fahrbahnverlauf und Hindernisse auf kurvigen Straßen können deutlich früher erkannt werden.

Das Beleuchtungskonzept.

Die Bugleuchten umfassen Blinker sowie das LED-Tagfahr- und Positionslicht, die für hervorragende Sichtbarkeit und eine markante Optik sorgen. Und damit einen hohen Wiedererkennungswert, selbst bei Dunkelheit.

Für Blinker, Rück- und Bremslichter, die zusätzliche Bremsleuchte im Heckspoiler sowie die Nebelschlussleuchte kommt ebenfalls LED-Technik zum Einsatz. Die Vor-

teile: hohe Leuchtkraft und ein extrem schnelles Ansprechverhalten. Der nachfolgende Verkehr wird somit früher gewarnt. Dazu kommen Energiesparsamkeit, Umweltfreundlichkeit sowie eine höhere Lebensdauer im Vergleich zu konventionellen Glühlampen. Und ein unverwechselbares Design bei Tag und Nacht.

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



911 Carrera 4



Serienbremsanlage 911 Carrera/911 Targa 4



Serienbremsanlage 911 Carrera S/911 Targa 4S

Aktive Sicherheit: die Bremse.

Positiv: die negative Beschleunigung.

Porsche Bremsen sind bekannt für ihr hohes Leistungsvermögen. Sie setzen Maßstäbe bei Verzögerung und Standfestigkeit. Sie sind auf extreme Belastungen ausgelegt. So auch beim 911.

Die Bremsättel sind einteilig. Die Vorteile: höhere Formsteifigkeit, besseres Druckpunktverhalten auch bei hohen Belastungen, niedrigeres Gewicht. Für schnelles Ansprechen und Lösen der Bremse. Der Pedalweg ist kurz, der Druckpunkt präzise.

Bei den Modellen mit 3,6-Liter-Motor kommen an Vorder- und Hinterachse schwarz eloxierte 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel in geschlossener Bauweise zum Einsatz. Für eine besonders hohe Steifigkeit. Die Bremsscheiben-

durchmesser: vorne und hinten 330 mm. Für eine hervorragende Bremsperformance.

Die S-Modelle verfügen über größere und verstärkte rote 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel, an der Vorderachse größere Bremsbeläge sowie dickere Bremsscheiben.

Bei allen Modellen sind die Bremscheiben gelocht – für besseres Bremsverhalten bei Nässe. Zur gesteigerten Warmluftableitung sind die Scheiben innenbelüftet.

Weitere Vorteile des Bremssystems: 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 allradangetriebenen Modellen ein 9-Zoll-Tandem-Bremskraftverstärker zum Einsatz.



911 Carrera 4 Cabriolet

Alltagstauglichkeit. Direkt von der Rennstrecke.

Die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Auf Wunsch bieten wir Ihnen eine Bremsanlage, die bereits im Rennsport, z.B. in den Fahrzeugen des Porsche Mobil 1 Supercup, härtesten Anforderungen standhalten musste: die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Die Keramik-Bremsscheiben der PCCB haben beim 911 einen

Durchmesser von 350 mm vorne und hinten – für hohe Bremsleistung. Die Bremsscheibe basiert auf speziell behandelten Carbonfasern, die in einem Hochvakuumprozess bei ca. 1.700 Grad Celsius siliziert werden. Das Ergebnis sind Bremsscheiben, die einen deutlich höheren Härtegrad sowie eine höhere Temperaturüberlast-

sicherheit gegenüber Grauguss-scheiben aufweisen.

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

Der Einsatz von 6-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsätteln an der Vorderachse und 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsätteln an der Hinterachse sorgt für sehr hohen und vor allem konstanten Bremsdruck während der Verzögerung. Das Ansprechen der Bremse erfolgt bei deutlich reduziertem Pedalkraftbedarf noch schneller und präziser.

Besonders bei hoher Beanspruchung bestehen günstige Voraussetzungen für einen kurzen Bremsweg. Zudem steigt die Sicherheit beim Abbremsen aus hoher Ge-

schwindigkeit aufgrund der hohen Fadingstabilität der PCCB.

Der entscheidende Vorteil der Keramik-Bremsanlage liegt im extrem niedrigen Gewicht der Bremsscheibe: Sie ist etwa 50% leichter als Grauguss-scheiben vergleichbarer Bauart und Dimensionierung. Ein Faktor, der sich nicht nur bei Fahrleistung und Verbrauch positiv bemerkbar macht, sondern vor allem die ungefederten und rotatorischen Massen reduziert. Die Folge: eine bessere Bodenhaftung sowie gesteigerter Fahr- und

Abrollkomfort vor allem auf unebenen Straßen. Und mehr Agilität sowie ein nochmals verbessertes Handling.

Bei der Nutzung des Fahrzeugs auf Rundstrecken oder entsprechend forcierter Fahrweise nimmt natürlich der Verschleiß von Bremsscheiben und insbesondere -belägen – unabhängig von der Ausführung – deutlich zu. Nach einem Intensiv-Wochenende auf der Rundstrecke wird analog zur Hochleistungsbremse aus Grauguss eine fachmännische Überprüfung und ggf. ein Austausch von Komponenten erforderlich.



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)

Passive Sicherheit: die Konstruktion.

Für einen Boxer entscheidend: die Nehmerqualitäten.

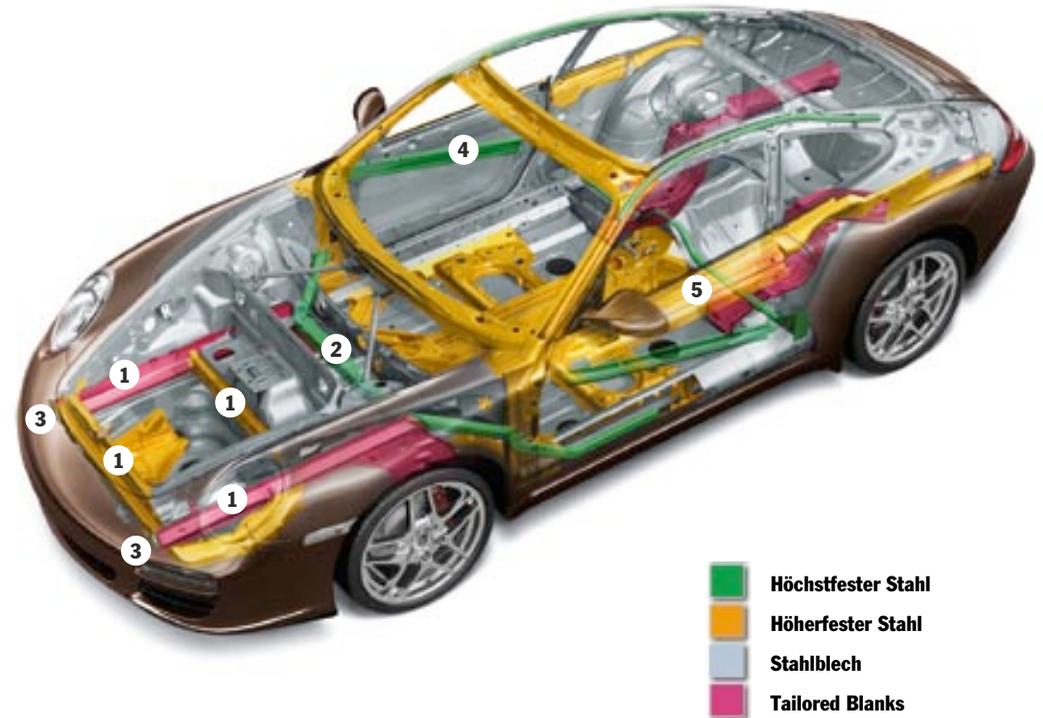
Der 911 erfüllt alle bekannten gesetzlichen Forderungen zum Insassenschutz. Die von den Gesetzgebern geforderten Grenzwerte für Frontal-, Schräg-, Seiten- und Heckaufprall werden deutlich unterschritten.

Die verstärkte Rohbaustruktur bietet hohen Schutz bei Aufprall und eine extrem widerstandsfähige Fahrgastzelle. Vorne wird eine patentierte Längs- und Querträgerstruktur (1) eingesetzt. Für eine Verteilung der beim Crash auftretenden Kräfte.

3 übereinanderliegende Lastpfade nehmen Energie auf, verteilen die Kräfte und minimieren so die Deformation des Innenraums.

Zusätzlich kommt ein steifer Stirn- wandquerträger (2) aus höchstfestem Stahl zum Einsatz. Er stützt die durch die vorderen Längsstrukturen eingeleiteten Kräfte ab. Die steife Auslegung des Querträgers reduziert die Verformung des Fußraums und gewährleistet so einen verbesserten Fuß- und Beinschutz. Einfach austauschbare Prallelemente (3) schützen bei kleineren Unfällen den Karosserierohbau. Für vergleichsweise geringe Reparaturkosten.

Zur Versteifung der Gesamtstruktur des Fahrzeugs tragen auch die 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.



Seit 1985 haben alle Porsche Türen eine „Leitplanke“ aus höchstfestem Stahl – den sogenannten Seitenaufprallschutz. Bei den 911 Modellen ist ebenfalls eine Türverstärkung aus einem höchstfesten

Stahlprofil (Borstahl) in die Tür integriert.

Porsche baute als erster Automobilhersteller der Welt Karosserien aus beidseitig feuerverzinktem

Stahlblech. Auch heute gewährleistet ein hochwertiger Oberflächenschutz selbst nach langer Zeit die notwendige Crashesicherheit.



911 Carrera 4S

Passive Sicherheit: die Airbags.

Bei einem Sportler selbstverständlich: zuverlässiger Schutz der empfindlichen Stellen.

Nicht nur beim serienmäßigen Einbau, sondern auch bei der Airbag-Technologie waren wir Vorreiter. Porsche setzte frühzeitig eine neue Technologie ein: die sogenannte azidfreie Gasgeneratoren-Technologie mit organischem Treibstoff.

Das macht die Gasgeneratoren kompakter, leichter und bietet Vorteile beim Recycling. Die aktuelle Airbag-Technologie bei den 911 Modellen: Fullsize-Airbags für Fahrer und Beifahrer, die je nach Unfallschwere und Art des Unfalls (z.B. frontal oder schräg von vor-

ne) 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 Mittelunnel 2 zusätzliche Sensoren im Bereich der Scheinwerfer montiert. Ein Crash wird deutlich früher und genauer erkannt und ausgewertet.

Die 911 Modelle verfügen serienmäßig über das Porsche Side Impact Protection System (POSIP). Es besteht nicht nur aus einem, sondern aus 2 Seiten-Airbags pro

Seite: In den Seitenwangen der Sitze ist ein Thorax-Airbag integriert, in den Türtafeln ein Kopf-Airbag, der sich von unten nach oben aus der Türtafel entfaltet. Mit einem Volumen von je ca. 8 Litern beim Thorax- und beim Kopf-Airbag bieten sie ein hohes Schutzpotenzial bei seitlichen Unfällen. Durch ihre Form schützen sie die Insassen der 911 Carrera Cabriolet Modelle sowie der Modelle des 911 Targa 4 selbstverständlich auch bei geöffnetem Dach.

Die Kopfstützen sind in die Lehne integriert. Außerdem serienmäßig: Sicherheitslenksäule, 3-Punkt-Gurte, Gurthöhenverstellung (nicht bei den 911 Carrera Cabriolet Modellen), Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer vorne, energieaufnehmende Strukturen in der Schalttafel und schwer entflammable Materialien im Innenraum.



Porsche Side Impact Protection System (POSIP)



911 Carrera S Cabriolet



911 Targa 4S

Die passive Sicherheit der 911 Carrera Cabriolet Modelle und der Modelle des 911 Targa 4.

Sie können auch hier einen kühlen Kopf bewahren.

Die Torsions- und die Biegesteifigkeit der 911 Carrera Cabriolets sind vorbildlich – trotz geringem Gewicht. Die Verwindungen sind selbst bei Fahrbahnunebenheiten minimal. Je eine Strebe zu den

hinteren Radhäusern versteift den Rohbau zusätzlich.

Für den erhöhten Schutz bei einem Überschlag sorgt ein automatisch ausfahrendes Überrollschutzsys-

tem (Abb. S. 93). Die 2 Überrollbügel befinden sich hinter den Rücksitzen und sind durch Federkraft vorgespannt. Der Überrollsensor überwacht ständig die Neigungsänderungen der Karosserie, Längs-

und Querbeschleunigung sowie den Kontakt zur Fahrbahn. Im Notfall löst er in Bruchteilen von Sekunden die Überrollbügel aus.

Auch die Modelle des 911 Targa 4 bieten hervorragende Karosseriesteifigkeit – trotz der großen Glasflächen. Vor allem durch die struktur- und festigkeitsoptimierten seitlichen Dachholme bleiben die Verwindungen bei Fahrbahnunebenheiten auf ein Minimum

beschränkt. Zusätzliche Stabilität bringt eine zwischen Glasdach und Heckscheibe integrierte Quervertraverse. Das Glasdach ist aus Verbund-Sicherheitsglas, die klappbare Glas-Heckscheibe aus Einscheiben-Sicherheitsglas.

Selbstverständlich verfügen auch alle 911 Carrera Cabriolet Modelle sowie die Modelle des 911 Targa 4 serienmäßig über das Porsche Side Impact Protection System (POSIP).

Ob beim sportlichen Offenfahren oder bei widrigen Wetterbedingungen – entspanntem Fahrspaß steht nichts im Wege. Auch ein entscheidender Vorteil passiver Sicherheit.

Der Komfort.

Porsche, Weissach

911 Carrera



Image 000007
Comfort

Innere Stärke wirkt unter der Oberfläche.

Beim 911 in Form der effizienten Motoren. Und des Porsche Doppelkupplungsgetriebes.

Und sicher auch mit dem Porsche Communication Management.

Was genau innere Stärke noch bedeutet, findet man jedoch am besten selbst heraus.

Beim Einsteigen.



Der 911 ist stark, schnell und effizient.

Nicht die einzigen Gründe, sich entspannt zurückzulehnen.

Komfort ist eigentlich keine messbare Größe. Eher ein individuelles Empfinden. Trotzdem gilt es, einen allgemeingültigen Maßstab zu entwickeln. In Sachen Materialauswahl, Bedienlogik und Ergonomie.

Gerade bei einem kompromisslosen Sportwagen keine einfache Aufgabe – aber eine lösbare.

Ergebnis: ein durchdachtes, auf den Fahrer ausgerichtete Interieur mit hoher Alltagstauglichkeit und außergewöhnlichem Komfort.

Die vordere Mittelkonsole ist vorwiegend in klassischem Schwarz gehalten. Sie umfasst das serienmäßige Porsche Communication Management (PCM – S. 100), das Klimabedienteil, die Schalterleiste sowie eine Ablage.

Die Zahl der Tasten ist zugunsten der Übersichtlichkeit bewusst gering gehalten. Die Tippschalter mit klar definiertem Druckpunkt sind besonders einfach und angenehm zu bedienen. Noch komfortabler: Mit der optionalen Sprachbedienung können Sie das PCM bedienen, ohne die Hände vom Lenkrad zu nehmen.

Entscheiden Sie sich für das Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK), enthält das ergonomisch geformte 3-Speichen-Sportlenkrad (S. 58) zusätzliche Schiebetasten. Dazu erhalten Sie den Wählhebel für PDK.

Für ein angenehmes Sitzklima, auch bei sehr hohen Temperaturen, sorgt die optionale Sitzbelüftung (S. 117).



Porsche Communication Management (PCM)

Heutzutage gibt es für alles ein Management. Manche funktionieren sogar.

Das Porsche Communication Management (PCM).

Der 911 ist serienmäßig mit dem PCM ausgestattet. Als leistungsfähige, zentrale Steuereinheit für Audio, Navigation und Kommunikation besteht es durch Vielseitigkeit und überraschend einfache Bedienung.

Hauptmerkmal ist der 6,5 Zoll große Touchscreen zur intuitiven Steuerung. Natürlich können Sie das PCM auch über den rechten Dreh-/Drücksteller bedienen. Die Bildschirmdarstellung ist mit maximal 5 Listeneinträgen pro Seite

sehr übersichtlich. Eine Hilfefunktion wird in der Fußzeile des Bildschirms eingeblendet.

Für Radiohörer gibt es bis zu 42 Speicherplätze, einen FM-Doppeltuner mit RDS, der im Hintergrund

ständig die beste Frequenz des gewählten Senders sucht sowie bis zu 4 Radioantennen für einen optimalen Empfang zusammenschaltet.

Das integrierte Single-CD-/DVD-Laufwerk kann – in Verbindung mit dem optionalen BOSE® Surround Sound-System – auch die Musik von Audio- und Video-DVDs im 5.1 Discrete Surround-Format wiedergeben. Optional ist ein im PCM integrierter 6-fach CD-/DVD-Wechsler erhältlich.

Ein auf Wunsch erhältlicher TV-Tuner empfängt unverschlüsseltes analoges und digitales Fernsehen.

Das Navigationsmodul.

Das optionale GPS-Navigationsmodul verfügt über eine Festplatte mit Kartendaten für die meisten europäischen Länder. Für eine schnelle Routenberechnung mit jeweils 3 alternativen Routenvorschlägen.

Der Touchscreen ermöglicht eine schnelle Zieleingabe und spontane Information zu Staumeldungen oder Sonderzielen (POIs) durch einfaches Antippen der Symbole auf der Karte. Zwischenziele lassen sich so schnell und einfach in die laufende Zielführung aufnehmen.

Bei der Kartenansicht kann zwischen einer perspektivischen und einer zweidimensionalen Darstellung gewählt werden. Bei Autobahnausfahrten werden grafische



Abbiegehinweise zur besseren Orientierung eingeblendet. Im Splitscreen-Modus lässt sich z.B. neben dem aktuellen Kartenausschnitt eine Liste mit Piktogrammen für die nächsten Fahrmanöver anzeigen.

Das elektronische Fahrtenbuch.

Das optionale 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 Bluetooth® – oder optionaler USB-Schnittstelle können die Daten mit der beiliegenden Software am heimischen PC ausgewertet werden. Die Software erfüllt die Anforderungen der deutschen Finanzverwaltung zur Dokumentation der automatischen Fahrtenbuchaufzeichnung.



Elektronisches Fahrtenbuch

Der TV-Tuner.

Ein auf Wunsch erhältlicher TV-Tuner empfängt unverschlüsseltes analoges und digitales Fernsehen (DVB-T) und sorgt selbst dann für Unterhaltung, wenn Ihr 911 Modell einmal nicht in Bewegung sein sollte. Zu Ihrer eigenen Sicherheit ist während der Fahrt keine Anzeige des TV-Bildes möglich.

Die Sprachbedienung.

Nahezu alle Funktionen des PCM sind über die optionale Sprachbedienung steuerbar. Generell kann

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

Das Telefonmodul.

Das optionale Quadband-GSM-Telefonmodul bietet hohen Bedienkomfort und optimierte Sprachqualität. Entweder legen Sie Ihre SIM-Karte direkt in den im PCM integrierten SIM-Kartenleser ein und können mittels Freisprecheinrichtung oder des auf Wunsch erhältlichen schnurlosen Bedientelefoniers telefonieren. Oder noch komfortabler: mit der Bluetooth® Verbindung Ihres Mobiltelefons über das SIM-Access Profile

(SAP).^{*} Nach der automatischen Kopplung wird die Antenne Ihres Mobiltelefons akkuschonend abgeschaltet und auf die Fahrzeugaußenantenne zurückgegriffen. Je nach Mobiltelefon haben Sie dabei nicht nur Zugriff auf die Nummern der SIM-Karte, sondern auch auf den internen Speicher. Die Bedienung erfolgt ebenfalls je nach Mobiltelefon über das PCM, das Multifunktionslenkrad oder die Sprachbedienung. Das Mobiltelefon kann dabei in Ihrer Jackentasche verbleiben.

Die Handyvorbereitung.

Zur Bluetooth® Anbindung von Mobiltelefonen, die nur das Hands-free Profile (HFP) unterstützen*, ist auf Wunsch die Handyvorbereitung (mit und ohne Konsole) erhältlich. Bei der Verbindung über HFP dient das PCM lediglich als Freisprechanlage. Auch hierbei kann das Mobiltelefon verstaut bleiben. Über das PCM können jedoch nur Grundfunktionen des Mobiltelefons bedient werden. Die GSM-Verbindung erfolgt grund-



TV-Tuner

sätzlich über die Antenne des Mobiltelefons.**

Die universelle Audio-Schnittstelle.

Im Ablagefach der Mittelkonsole stehen Ihnen auf Wunsch 3 Anschlüsse zur Verfügung, an die Sie Ihren iPod®, einen USB-Stick/MP3-Player oder eine beliebige Audio-Quelle via AUX-Schnittstelle anschließen können. Die Bedienung des iPod® oder eines USB-Stick erfolgt komfortabel und sicher über das PCM, das Multifunktionslenkrad oder die Sprachbedienung. Über den USB-Anschluss lassen sich außerdem die

Daten der Performance-Anzeige des Sport Chrono Paket Plus sowie des elektronischen Fahrtenbuchs herunterladen.

Das Sound Package Plus.

Serienmäßig: das Sound Package Plus. Ein separater Verstärker mit 235 Watt Gesamtleistung sorgt in Verbindung mit 9 Lautsprechern für ein perfekt auf den Innenraum abgestimmtes Klangerlebnis.

^{**}Hinweise siehe Seite 159.

Das BOSE® Surround Sound-System.

Das optionale BOSE® Surround Sound-System wurde speziell für den 911 entwickelt und ist somit optimal auf seine spezifische Innenraumakustik abgestimmt. Insgesamt 13 Lautsprecher (12 in den Cabriolet-Modellen sowie den Modellen des 911 Targa 4) inklusive Aktivsubwoofer und Center-speaker sowie ein 7-Kanal-Digital-verstärker mit einer Gesamtleistung von 385 Watt sorgen für ein beeindruckendes Klangerlebnis.

Bei der Musikwiedergabe von Audio- oder Video-DVDs erschließt das System das beeindruckende Klangspektrum digitaler 5.1 Aufnahmen. Bei Musik im 5.1 Format ist der Ton bereits im Mehrkanalformat aufgenommen, die ursprüngliche Information bleibt bei der Wiedergabe unverfälscht erhalten.

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

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

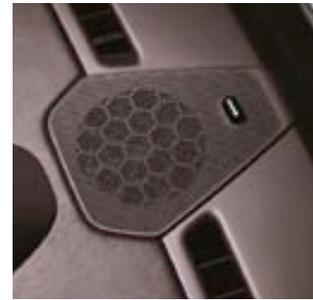
Selbstverständlich können Sie auch herkömmliche CDs abspielen. In Stereo sowie in einem Surround-Modus, der von der patentierten BOSE® Technologie Centerpoint® generiert wird. Der Algorithmus von Centerpoint® II extrahiert aus dem Stereosignal einen präzisen, realistischen Raumklang.

Die von BOSE® entwickelte SurroundStage® Signalverarbeitung ordnet jeden einzelnen Audiokanal, gleich ob von einer DVD oder durch Centerpoint® generiert, einer ausgewählten Kombination von Lautsprechern zu und sorgt

somit stets für optimal ausbalancierten Surround Sound auf allen Sitzen.

Neben den Surround Qualitäten bietet die umfangreiche Klangabstimmung des BOSE® Surround Sound-Systems einen maßgeschneiderten Sound in jeder Situation. Die dynamische Loudness-Funktion hebt die Bässe bei abnehmender Lautstärke an und gleicht so die abnehmende Empfindlichkeit des menschlichen Gehörs bei diesen Frequenzen aus. Darüber hinaus misst die AudioPilot® Noise Compensation Technology mit Hilfe eines Mikrofons laufend alle Geräusche im Fahrzeuginneren und passt die Musikwiedergabe automatisch so an, dass ein gleichbleibender Klangeindruck über alle Fahrzustände entsteht.

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



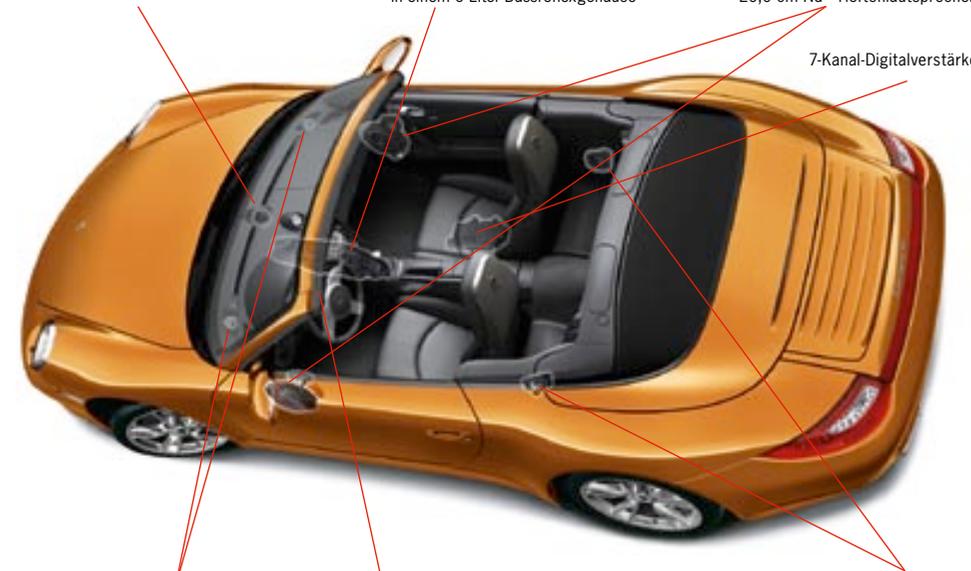
7,0-cm-Mitteltonlautsprecher (Centerspeaker)



Tieftonlautsprecher mit 10,2 cm x 15,3 cm in einem 6-Liter-Bassreflexgehäuse



8,0-cm-Neodym-Mitteltonlautsprecher und 20,0-cm-Nd®-Tieftonlautsprecher*



7-Kanal-Digitalverstärker



2,5-cm-Neodym-Hochtonlautsprecher



Mikrofon für AudioPilot®



2,5-cm-Neodym-Hochtonlautsprecher und 8,0-cm-Neodym-Mitteltonlautsprecher

*Neodym-Tieftonlautsprecher mit von BOSE® patentierter Technologie für eine extrem flache Bauweise und überlegene Bass-Performance.



Instrumente 911 Carrera / 911 Targa 4

Wie der Informationsaustausch mit Ihrem 911 funktioniert? Sportlich schnell, natürlich.

Die Instrumente.

Die einzelnen Zifferblätter der Rundinstrumente – bei den S-Modellen aluminiumfarben –

liefern alle wichtigen Informationen auf einen Blick. Im linken Display befinden sich die Gesamt-

und die Tageskilometeranzeige. Im mittlerigen Drehzahlmesser ist die individuell belegbare Anzeige des



Schalttafel 911 Carrera/911 Targa 4 mit Individualausstattungen, u.a. Lederausstattung in Naturleder, Tempostat, Navigationsmodul und Reifendruckkontrollsystem (RDK)



Schalttafel 911 Carrera S/911 Targa 4S mit Individualausstattungen, u.a. Lederausstattung in Bi-Color, PDK, Sport Chrono Paket Plus, Tempostat, Navigationsmodul, schnurlosem Bedientaster für Telefonmodul und Reifendruckkontrollsystem (RDK)



Instrumente 911 Carrera S/911 Targa 4S

serienmäßigen Bordcomputers integriert.

Die Geschwindigkeit wird permanent angezeigt. Durchschnittsverbrauch, -geschwindigkeit, Restreichweite und die Daten des optionalen RDK auf Abruf.

Das rechte Display informiert über Uhrzeit und Außentemperatur und zeigt das Schalt-schema des optionalen PDK sowie den gewählten Gang.

Die hochauflösende Punktmatrix stellt Texte und Symbole klar dar. Die weiße Innenbeleuchtung sorgt für eine ausgezeichnete Ablesbarkeit.



3-Speichen-Sportlenkrad

Was auch immer Sie mit Ihrem 911 vorhaben: Sie haben es in der Hand.

Die Lenkräder.

Alle Lenkräder verfügen serienmäßig über einen integrierten Full-size-Airbag, einen griffigen Lenkradkranz in Glattleder und eine hervorragende Ergonomie.

Das 3-Speichen-Sportlenkrad ist jeweils bis zu 40 mm axial und vertikal verstellbar.

Es hat einen Durchmesser von nur 370 mm. Durch die Griffmulden liegt es auch bei sehr sportlicher Fahrt sicher in der Hand.



3-Speichen-Multifunktionslenkrad in Makassar



3-Speichen-Sportlenkrad i.V.m. PDK

Das optionale 3-Speichen-Multifunktionslenkrad bietet 4 Funktionstasten und 2 -walzen. Viele Audio-, Telefon- und Navigationsfunktionen können so komfortabel bedient werden. Auf Wunsch ist es in Glattleder, Alu-Optik, Carbon oder Makassar erhältlich.

In Verbindung mit dem PDK sind die Lenkräder mit 2 ergonomischen Schiebetasten ausgestattet, über welche die Gänge direkt am Lenkrad gewechselt werden können (S. 58).



3-Speichen-Multifunktionslenkrad i.V.m. PDK in Alu-Optik

Die Lenkradheizung.

Optional für alle Lenkräder: die Lenkradheizung (nur in Verbindung mit Sitzheizung) für mehr Komfort an kalten Tagen.

Die Betätigung erfolgt über eine Taste auf der Rückseite der unteren Lenkradspeiche.



Seriensitze



Komfortsitz mit Fahrermemory



Sportsitz

Wie innig die Beziehung mit Ihrem 911 ist, zeigt sich schon beim ersten Einsteigen.

Die Sitze.

Die Seriensitze.

Die Seriensitze aus Teilleder bieten viel Komfort bei guter Seitenführung und eine optimal abgestimmte Unterfederung.

Man fühlt sich in Kurven im Sitz fixiert, nicht beengt.

Die Sitze sind serienmäßig mit mechanischer Längs- und Höhenverstellung sowie einer elektri-

schen Lehnverstellung ausgestattet und ermöglichen Fahrern fast aller Größen die gewünschte Sitzposition.

Die Komfortsitze mit Fahrermemory.

Optional erhalten Sie Komfortsitze mit elektrischer Längs-, Höhen- und Lehnverstellung sowie Lordosenstütze. Das Sitzkissen ist in der Neigung elektrisch verstellbar. Die Memory-Funktion umfasst beide Außenspiegel und alle fahrerseitigen Sitzeinstellungen.

Über die Bedienschalter in der Türtafel sind 2 individuelle Einstellungen abrufbar. Zusätzlich können Sie jeweils eine weitere Sitzposition in beiden Zündschlüsseln speichern.

Beim Entriegeln der Tür via Fernbedienung werden die gespeicherten Positionen des Sitzes und der Außenspiegel eingestellt.

Die Sportsitze.

Die Sportsitze haben eine gegenüber den Seriensitzen straffere Polsterung. Erhöhte Seitenwangen des Sitzkissens und der Sitzlehne erhöhen die Seitenführung. Die Längs- und Höhenverstellung erfolgt mechanisch, die Lehnverstellung elektrisch.



Adaptiver Sportsitz mit Fahrermemory



Sportschalensitz

Die adaptiven Sportsitze mit Fahrermemory.

Die optionalen adaptiven Sportsitze bieten hohen Komfort bei sehr guter Sportlichkeit. Sie umfassen alle Verstellmöglichkeiten der Komfortsitze. Darüber hinaus sind die Seitenwangen von Sitzfläche und Lehne individuell elektrisch einstellbar – für großzügigen Komfort auf Langstrecken oder passgenaue Seitenführung in Kurven oder auf der Rennstrecke.

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

Die Sportschalensitze.*

Für noch mehr Sportlichkeit erhalten Sie optional die Sportschalensitze mit klappbarer Rückenlehne, integriertem Thorax-Airbag und manueller Längsverstellung. Die Sitzschale besteht aus glas- und

kohlefaserverstärktem Kunststoff mit einer Oberfläche aus Sichtcarbon. Die Drehpunkte der Rückenlehne liegen hoch in den Seitenwangen. So ist die charakteristische Seitenführung auch im Beckenbereich gewährleistet. Dazu ermöglicht die klappbare Rückenlehne ein bequemes Beladen des Stauraums im Fond. Die Sitzbezüge sind in allen angebotenen Lederarten und -farben erhältlich.

Die Sitzbelüftung.

Auf Wunsch erhalten Sie für die Seriensitze und die Komfortsitze – in Verbindung mit der Sitzheizung – die Sitzbelüftung. Durch die aktive Ventilation der perforierten Sitzmittelbahn sowie der Sitzlehne und die passive Belüftung an den Seitenwangen wird ein Luftsog erzeugt. Er entfernt Transpirationsfeuchte und sorgt somit für ein angenehmes und trockenes Sitzklima selbst bei großer Hitze. Die Intensität der Belüftung ist individuell in 3 Stufen steuerbar. Ein Lüften und Heizen im Parallelbetrieb ist möglich.

Die Sitzheizung.

Optional erhalten Sie eine zweistufige Sitzheizung – mit Ausnahme der Sportschalensitze – für alle angebotenen Sitze. Die Heizleistung umfasst die Sitzfläche, die Rückenlehne sowie die Seitenwangen.



Sitzbelüftung

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 und die Modelle des 911 Targa 4 mit 230 l reichlich Platz für Gepäck.

Die Kindersitze.*

Auf dem Beifahrersitz können Kindersitze mit ISOFIX-Anbindung montiert werden. Eine Vorrüstung und die Abschaltmöglichkeit für den Beifahrer-Airbag sowie das komplette Programm an Kindersitzen erhalten Sie über Porsche Tequipment.

* In Verbindung mit den Sportschalensitzen dürfen keine Kinderrückhaltesysteme verwendet werden.



Innere Stärke hat auch etwas mit innerer Größe zu tun.

Das Raumkonzept.

Die Ablagen.

Wie alles beim 911 ist auch das Ablagensystem durchdacht und ergonomisch an den Fahrer angepasst.

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

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



Basisträger mit Dachbox

Der Kofferraum.

Das Kofferraumvolumen der heckgetriebenen 911 Modelle beträgt 135 l, das der allradangetriebenen Modelle 105 l. Der Kofferraum ist vollständig verkleidet.

Das Dachtransportsystem.

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



Kofferraum mit PTS Aluminium Trolley M von Porsche Design Driver's Selection

Die Heimleuchtautomatik.

Beim Öffnen bzw. Schließen des Fahrzeugs über die Funkfernbedienung des Schlüssels schaltet sich mit der Heimleuchtautomatik automatisch das LED-Tagfahrlicht ein. Komfortabel, besonders bei Nacht. Mit dem optionalen Sport Chrono Paket Plus können Sie die Nachleuchtdauer über das PCM programmieren.

Der HomeLink®.

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

Automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel.

Optional sind automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel mit integriertem Regensensor für die Frontscheibenwischer erhältlich.

Der Tempostat.

Die automatische Geschwindigkeitsregelung für den Bereich 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.

Der Diebstahlschutz.

Die 911 Modelle verfügen serienmäßig über eine Wegfahrsperrung mit Transponderlösung sowie eine Alarmanlage mit kontaktgesteuerter Außenhaut- und Radar-Innenraumüberwachung.

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 Fahrzeugs in weiten Teilen Europas und erfordert u.a. die Vorrüstung einer speziellen Verkabelung und einer Batterie mit erhöhter Kapazität. Ein Neigungssensor für die Alarmanlage ist ebenfalls Bestandteil der Vorrüstung.

Das Schiebe-/Hubdach.

Es ist elektrisch stufenlos verstellbar und auf Wunsch für die Coupé-Modelle erhältlich. Die Hubfunktion ermöglicht auch bei hoher Geschwindigkeit die Entlüftung des Innenraums.

Der ParkAssistent.

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

Der Heckscheibenwischer.

Der optionale Heckscheibenwischer mit flachem, strömungsgünstigem Wischerblatt ist unauffällig in die Linienführung des Fahrzeugs integriert.



Schiebe-/Hubdach



ParkAssistent



Heckscheibenwischer

Der Motorsport.

Porsche, Weissach

911 GT3 Cup



Image 000008
Motorsport

Der Ursprung der inneren Stärke des 911 liegt im Motorsport.

Denn der Techniktransfer vom Rundkurs auf die Straße ist ein traditionelles Prinzip und ein Erfolgsgarant bei Porsche. Von der Porsche Sport Driving School über die Porsche Markenpokale bis hin zum Prototypensport mit dem RS Spyder.

Der 911 nahm immer eine Sonderstellung ein. Vor über 45 Jahren – genauso wie heute. Für Werksteams. Für Kundenteams. Und immer für den persönlichen Erfolg seines Fahrers.



Porsche RS Spyder

Beim 911 zählt die Erfahrung aus über 45 Jahren.

Und jede Zehntelsekunde.

Prototypensport.

Prototypen sind reinrassige Rennfahrzeuge, die nicht auf straßenzugelassenen Seriensportwagen basieren. Zum Beispiel der nach dem LMP2-Reglement (Le Mans Prototype 2) aufgebaute RS Spyder. Sein 3,4 Liter V8-Rennmotor leistete 2008 mit Benzindirektein-

spritzung (Direct Fuel Injection, DFI) 503 PS. Das gesamte Fahrzeugkonzept ist auf tiefen Schwerpunkt, gute Traktion und hohe Agilität ausgelegt. Das Ergebnis ist eine beeindruckende Erfolgsgeschichte. Bei 40 gefahrenen Rennen erzielte der RS Spyder bis Ende 2008 insgesamt 30 Klassen- und 11 Gesamtsiege. Und gewann mit

diesen Erfolgen Hersteller-, Team- und Fahrermeisterschaften in der American Le Mans Series (ALMS) bzw. Le Mans Series (LMS). Darüber hinaus: einen Gesamtsieg bei den 12 Stunden von Sebring und einen Klassensieg bei den 24 Stunden von Le Mans.



GT-Sport

Der GT-Sport.

GT-(Gran-Turismo-)Fahrzeuge sind ebenfalls reinrassige Rennwagen. Sie müssen jedoch auf straßenzugelassenen Sportwagen basieren, die lediglich in Teilbereichen modifiziert werden dürfen.

2009 geht Porsche mit dem weiterentwickelten 911 GT3 RSR an den Start. Sein 4,0-Liter-Boxermotor liefert nach einer erneuten Reduzierung des Luftmengenbegrenzers rund 450 PS und ein maximales Drehmoment von 430 Nm.

Porsche baut die rennfertigen Fahrzeuge und unterstützt private Teams durch Weiterentwicklung, technischen Service sowie den Einsatz von Werkspiloten.

Mit u.a. einem Gesamtsieg bei den 24 Stunden Nürburgring und dem Klassensieg bei den 12 Stunden von Sebring konnte der 911 GT3 RSR in der Saison 2008 an die zahlreichen Erfolge vergangener Jahre nahtlos anknüpfen.

Kurz: Ob bei den 24 Stunden von Le Mans, in der ALMS/LMS, der FIA-GT oder bei nationalen GT-Meisterschaften – Porsche Privatteams fahren mit dem 911 GT3 RSR regelmäßig um Siege und Meisterschaften.

Weitere Informationen erhalten Sie unter www.porsche.de/motorsport.



Porsche Mobil 1 Supercup

Die Porsche Markenpokale.

Weltweit gibt es derzeit 8 Porsche Carrera Cups – mit Rennen in 15 Ländern, von Australien bis Frankreich – sowie den international schnellsten Markenpokal, den Porsche Mobil 1 Supercup.

Die Philosophie: Chancengleichheit. Durch technisch identische Rennwagen. Das Ergebnis sind harte und spannende Wettkämpfe auf höchstem Niveau.

Mit den 420 PS starken und 285 km/h schnellen 911 GT3 Cup Fahrzeugen, direkten Ablegern des 911 GT3, werden Sprintrennen im Rahmen von führenden internationalen Rennveranstaltungen ausgetragen.

Porsche liefert für alle Porsche Markenpokale die Rennwagen einsatzbereit an die privaten Teams, organisiert die Rennserien und übernimmt die Betreuung der Fahrer, Teams und Sponsoren vor Ort.

Der Porsche Mobil 1 Supercup.

Der Porsche Mobil 1 Supercup ist der schnellste internationale Markenpokal der Welt. Er wird ausschließlich im Rahmenprogramm der FIA-Formel-1-Weltmeisterschaft ausgetragen. Neben den europäischen Grand-Prix-Rennen auch in Bahrain und in der Türkei. Insgesamt gibt es 11 Rennen, die vor einer Kulisse von durchschnittlich mehr als 120.000 Zuschauern ausgetragen werden.



Porsche Carrera Cup Deutschland

Weitere Informationen erhalten Sie unter Tel. +49 (0) 711 911-84096.

Der Porsche Carrera Cup Deutschland.

Der Porsche Carrera Cup Deutschland hat sich seit seiner Premiere im Jahr 1990 zu einem der schnellsten nationalen Markenpokale der Welt entwickelt. Er ist ein fester Bestandteil der Deutschen Tourenwagen Masters (DTM).

Einer Rennserie, die nicht nur durch sportliche Höchstleistungen, sondern auch durch ein äußerst attraktives Veranstaltungsprogramm begeistert.

Pro Saison werden 9 Wertungsläufe in Deutschland und im benachbarten Ausland ausgetragen.

Weitere Informationen erhalten Sie unter Tel. +49 (0) 711 911-84041 oder unter www.porsche.de/motorsport.



Porsche Sport Driving School

Die Porsche Sport Driving School.

Porsche Instrukteure führen ambitionierte Fahrer behutsam und professionell vom Einsteigertraining über fortgeschrittene Kursvarianten bis zum Motorsport-Lizenzlehrgang. Im eigenen Fahrzeug oder in einem gestellten Porsche. Onroad wie offroad.

Mit dem Wissen aus den standardisierten Trainingsinhalten und zahlreichen Übungsrunden auf nationalen und internationalen Rennstrecken sowie der Porsche eigenen Strecke in Leipzig ist der Grundstock für die nächste Stufe gelegt – den Porsche Sports Cup.

Weitere Informationen erhalten Sie unter Tel. +49 (0) 711 911-78683 oder unter www.porsche.de/sportdrivingschool.

Der Porsche Sports Cup.

5 Rennstrecken, 6 Veranstaltungen, 1 Erlebnis: der Porsche Sports Cup für straßenzugelassene als auch für den Rennsport modifizierte Porsche Fahrzeuge. Gefahren wird auf Rennstrecken wie dem Nürburgring oder Spa-Francorchamps.



Porsche Sports Cup

Ab 2009 werden die Porsche Sports Cup Events noch aufregender – mit ihrer dann höchsten Serie: der GT3 Cup Challenge. Positioniert als Bindeglied zum Porsche Carrera Cup. Und erste ihrer Art in Europa.

Weitere Informationen erhalten Sie unter Tel. +49 (0) 711 911-12384 oder www.porschescup.de.

Der Porsche Clubsport.

Hier veranstalten private Porsche Clubs Einzelwettbewerbe und Serien, in denen Fahrer sich in unterschiedlichen Klassen dem Wettbewerb stellen. Der erste Porsche Club wurde bereits 1952 von einem kleinen Freundeskreis gegründet. Heute gibt es in über 60 Ländern mehr als 600 Clubs mit etwa 120.000 Mitgliedern.

Tendenz steigend. Die Porsche Club Organisation zählt somit zu den größten und traditionsreichsten der Welt.

Weitere Informationen erhalten Sie unter Tel. +49 (0) 711 911-78307 oder unter www.porsche.de.

Die Umwelt.

Porsche, Weissach

911 Carrera



Image 000009
Environment

Einen 911 zu bauen ist für uns immer auch eine Verpflichtung. Zu unseren Wurzeln. Zur Individualität. Und sicher zur Sportlichkeit.

Trotzdem gelten unsere Anstrengungen bei der Entwicklung nicht der Jagd nach der höchsten PS-Zahl. Sondern der Suche nach Effizienz.

Kurz: Der 911 leistet viel. Und verbraucht wenig.

Auch ein Zeichen von innerer Stärke.



911 Carrera 4 Cabriolet

Beim Konzept des 911 begeistert die Harmonie.

Auch mit der Umwelt.

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

Porsche reduziert die CO₂-Emissionen seiner Fahrzeuge jährlich um durchschnittlich 1,7%. Und in Relation zur Motorleistung zählt Porsche schon jetzt zu den Fahrzeugherstellern mit dem geringsten CO₂-Ausstoß. Erreicht durch einen effizienten Antrieb (z.B.

durch DFI), Leichtbau, optimierte Aerodynamik und niedrige Rollverluste.

Dieses hohe Maß an Umweltverträglichkeit gewährleistet nicht zuletzt die Porsche eigene Umweltorganisation in Weissach.

Sämtliche Entwicklungen werden hier mit ökologischer Verträglichkeit in Einklang gebracht. Das Ziel: Leistungsstärke – aber nicht zu Lasten der Umwelt. Wie beim 911.

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

Die Abgasreinigung.

Beide Motoren erfüllen z.B. die Abgasnorm EU5 in den EU-Märkten bzw. LEV II in den USA. Die Bilanz ist vorbildlich: Die Fahrzeuge von Porsche zeigen, dass selbst leistungsstarke Sportwagen in ihrer jeweiligen Kategorie moderate Emissionswerte erreichen können. Somit ist der 911 nicht nur einer der schnellsten Sportwagen, sondern auch einer der saubersten.

Erreicht wird dies durch den Einsatz eines zweistufigen Kaskadenkatalysators: Er besteht aus je 2 in die Krümmer integrierten „Monolithen“. Das sind beschichtete

Träger mit feinen Durchströmkanälen zur Schadstoffumwandlung. Die Stereo-Lambda-Regelung steuert und überwacht beide Zylinderreihen getrennt. Zudem überwacht je eine weitere Lambda-Sonde pro Zylinderreihe die Schadstoffumwandlung im jeweiligen Katalysator (S. 49).*

Verbrauch und Recycling.

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

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

Ökologisch, da alle Werkstoffe gezielt ausgewählt werden. Verwendung finden nur modernste und umweltschonende Bauteile. Sämtliche Leichtbauwerkstoffe sind sehr gut recycelbar. Alle Werkstoffe sind für das spätere sortenreine Recycling gekennzeichnet. Die Verringerung der Kunststoffvarianten 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 hauptsächlich umweltfreundliche Wasserbasislacke. Der 911 ist absolut frei von Asbest, FCKW und von Teilen, die mit FCKW hergestellt wurden. Denn Umweltentlastung beginnt bei Porsche nicht erst mit dem Ende eines Fahrzeugs. Sondern bei der Planung und Entwicklung.

* Außer in Ländern mit bleihaltigem Kraftstoff.

Der Kraftstoff.

Der 911 ist bereits für Kraftstoffe mit bis zu 10% Ethanol-Anteil ausgelegt. Das verbessert die CO₂-Bilanz – denn der Biokraftstoff wird aus Pflanzen hergestellt, die für ihr Wachstum CO₂ aus der Atmosphäre entnehmen.

Die Ausdünstung von Kohlenwasserstoffen aus dem Kraftstoffsystem ist gering. Der Aktivkohlefilter trägt ebenso dazu bei wie die besondere Beschichtung des Kraftstofftanks. Das Kraftstoffhochdrucksystem besteht aus Edelstahl, die dampfführenden Leitungen aus Mehrschicht-Kunststoff.

Das Geräusch.

Der 911 erfüllt alle gültigen Geräuschvorschriften. Ohne jegliche Motorkapselung. Störende Geräusche werden bereits an der Quelle beseitigt. Motorteile sind steif, bewegte Teile leicht, Einbauteilanzahlen gering. Großvolumige Schalldämpfer und Resonatoren im Ansaugsystem vermindern Geräusche weiter. Und zwar über die gesamte Lebensdauer.

Die Wartung.

Lange Wartungsintervalle bieten klare Vorteile. Für Sie: geringere Kosten und Zeitersparnis. Für die Umwelt: ein ressourcenschonender Umgang mit Betriebsstoffen und Verschleißteilen. Die genauen Wartungsintervalle entnehmen Sie bitte der separaten Preisliste.



911 Targa 4

Die Individualisierung.

Porsche, Weissach

911 Carrera



Image 000010
Personalisation

2 Motoren.
5 Karosserieformen.
10 verschiedene Modelle.

Der 911 ist ein Bekenntnis zur Individualität.

Damit er Ihr persönliches Bekenntnis wird, bieten wir Ihnen zahlreiche Ausstattungsmöglichkeiten.

Denn das Wichtigste bei der Individualität ist doch die freie Entscheidung, oder?



Farben.

Beim Ausdruck von Individualität und Charakter spielt die Farbe eine große Rolle. So auch beim 911.

Insgesamt stehen 4 Uni-, 8 Metallic-, 5 Sonder- und 4 Verdeckfarben zur Wahl. Hinzu kommen 9 Interieurfarben sowie 3 Bi-Color-Ausstattungen.

Auf Wunsch können Sie Ihren 911 auch in nahezu jeder anderen Farbe bestellen. Nähere Informationen erhalten Sie im Exclusive 911 Katalog.

Mit dem Porsche Car Configurator unter www.porsche.com können Sie Ihre Individualausstattung bereits vorab am Fahrzeug sehen.

Die Einzigartigkeit eines 911 geht weiter, als Sie vielleicht denken.

Das Individualisierungsangebot für Ihren 911.

Die Serienausstattung des 911 lässt nur wenige Wünsche offen. Dennoch: Porsche bietet Ihnen die

Möglichkeit, Ihr Fahrzeug auf Ihren individuellen Geschmack abzustimmen. Sie haben die Wahl zwischen

einzelnen Individualausstattungen und Ausstattungspaketen. Für außen und innen.

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

Darüber hinaus gibt es weitere Möglichkeiten, Ihren 911 noch etwas persönlicher zu gestalten.

Als Sonderanfertigung ab Werk über Porsche Exclusive oder nachträglich mit unserem Zubehörprogramm von Porsche Tequipment. Zahlreiche Beispiele finden Sie in den jeweiligen Katalogen. Ihr Porsche Zentrum/Händler berät Sie gerne.

Uni-Farben Exterieur.

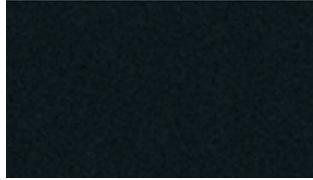
Metallic-Farben Exterieur.

Sonderfarben Exterieur.

Verdeckfarben.



schwarz



basaltschwarzmetallic



macadamiametallic



cremeweiß



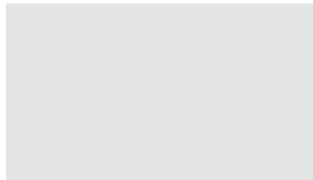
nordischgoldmetallic



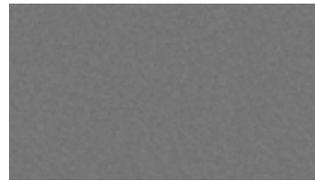
schwarz



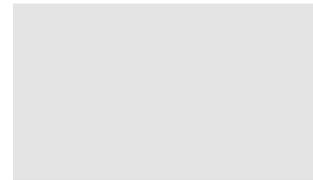
indischrot



arktissilbermetallic



meteorgraumetallic



GT-silbermetallic



steingrau



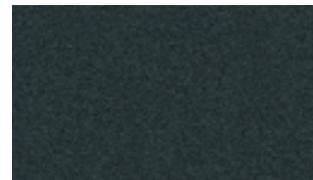
carraraweiß



dunkelblaumetallic*



aquablaumetallic



atlasgraumetallic



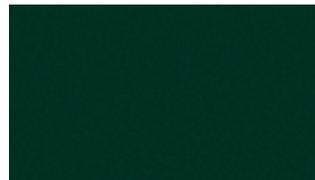
metropolblau



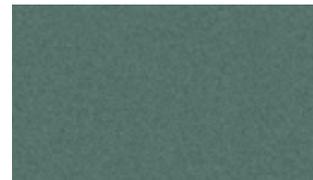
speedgelb



rubinrotmetallic



Porsche racinggreenmetallic



malachitgrünmetallic



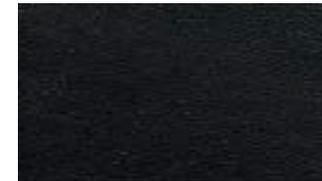
cocoa

*Frühestens verfügbar ab 10/2009.

Serienfarben Interieur.

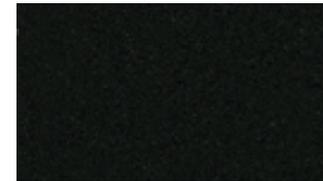
Kunstleder/Leder/Softlack¹⁾

Interieurfarbe.



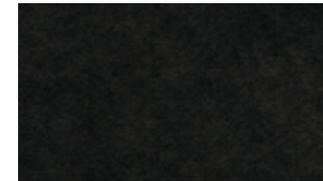
schwarz

Teppich.



schwarz

Innenhimmel.²⁾



schwarz



steingrau



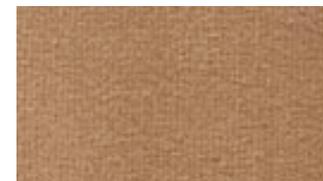
steingrau



steingrau



sandbeige



sandbeige



sandbeige



seeblau



seeblau



seeblau

Sonderfarben Interieur und Bi-Color Interieur³⁾.

Leder/Softlack

Interieurfarbe.²⁾



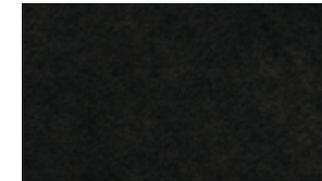
terrakotta⁴⁾

Teppich.



terrakotta

Innenhimmel.²⁾



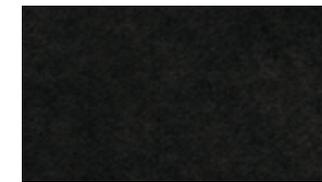
schwarz



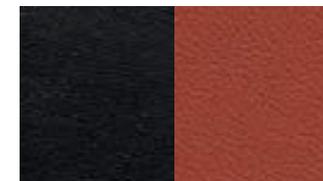
cocoa⁴⁾



cocoa



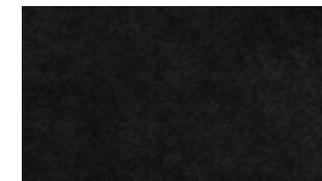
schwarz



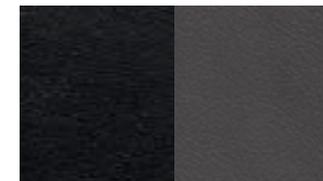
schwarz und terrakotta⁵⁾



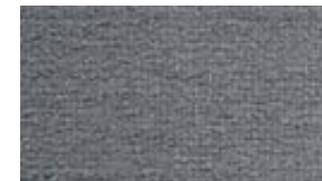
terrakotta



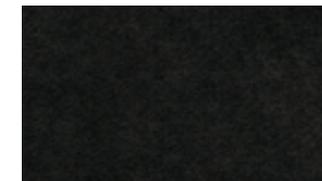
schwarz



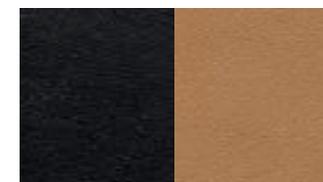
schwarz und steingrau⁶⁾



steingrau



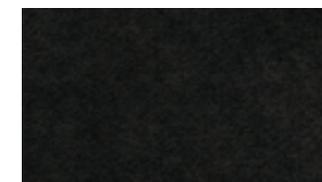
schwarz



schwarz und sandbeige⁶⁾



sandbeige



schwarz

Naturleder Interieur.

Leder/Softlack

Interieurfarbe.



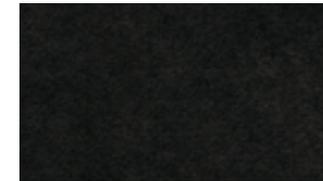
dunkelgrau natur⁷⁾

Teppich.



dunkelgrau natur

Innenhimmel.²⁾



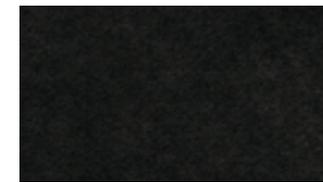
schwarz



braun natur⁴⁾



braun natur



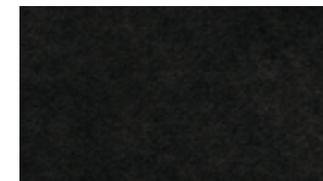
schwarz



carrerrot⁴⁾



carrerrot



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

⁴⁾ Softlack in Interieurfarbe, 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.

⁷⁾ Softlack in Schwarz, Sonnenblenden und Trittschutz mit Folie schwarz.



Metallic-Lackierung, Schriftzug „911“



Aerokit Cup, ohne Modellbezeichnung

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	911 Targa 4	911 Targa 4S	I-Nr.	Seite
• Metallic-Lackierung	<input type="checkbox"/>	Code	140, 146									
• Sonderfarben	<input type="checkbox"/>	Code	141									
• Individualfarben	<input type="checkbox"/>	Code										
• Dynamisches Kurvenlicht	<input type="checkbox"/>	603	84									
• Ohne Modellbezeichnung	w	w	w	w	w	w	w	w	w	w	498	147
• Schriftzug „911“	<input type="checkbox"/>	911	146									

Die im Kapitel Individualisierung abgebildeten Fahrzeuge enthalten teilweise weitere, hier nicht beschriebene Individualausstattungen. Bei Fragen diesbezüglich wenden Sie sich bitte an Ihr Porsche Zentrum/Händler. Detaillierte Informationen zu den einzelnen Individualausstattungen und Ausstattungspaketen finden Sie in der separaten Preisliste. – nicht erhältlich als I-Nummer/Option gegen Aufpreis erhältlich • Serie w wahlweise, ohne Aufpreis erhältlich

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	911 Targa 4	911 Targa 4S	I-Nr.	Seite
• ParkAssistent (Einparkhilfe hinten)	<input type="checkbox"/>	635	121									
• Aerokit Cup*	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	–	–	–	–	–	–	XAA	147
• Heckscheibenwischer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	–	–	–	–	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	425	121
• Windschutzscheibe mit Graukeil	<input type="checkbox"/>	567										
• Automatisch abblendende Innen-/Außenspiegel mit integriertem Regensensor	<input type="checkbox"/>	P12	120									

* Frühestens verfügbar ab 11/2009.



Hardtop



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)

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	911 Targa 4	911 Targa 4S	I-Nr.	Seite
• Elektrisches Schiebe-/Hubdach	○	○	○	○	–	–	–	–	–	–	650	121
• Hardtop	–	–	–	–	○	○	○	○	–	–	550	33, 148
• Basisträger für Dachtransportsystem	○	○	○	○	–	–	–	–	–	–	549	119

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	911 Targa 4	911 Targa 4S	I-Nr.	Seite
• Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK, 7-Gang)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	250	55
• Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), Keramik-Bremsanlage	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	450	88, 149
• Porsche Active Suspension Management (PASM) inklusive Tieferlegung (10 mm)	○	●	○	●	○	●	○	●	○	●	475	72
• PASM-Sportfahrwerk inklusive Tieferlegung (20 mm) Für 911 Carrera und 911 Carrera S zusätzlich mit mechanischer Hinterachs-Quersperre	–	–	○	W	–	–	–	–	–	–	030 P17	73
• Mechanische Hinterachs-Quersperre	○	○	●	●	○	○	●	●	○	●	220	63, 73

Die im Kapitel Individualisierung abgebildeten Fahrzeuge enthalten teilweise weitere, hier nicht beschriebene Individualausstattungen. Bei Fragen diesbezüglich wenden Sie sich bitte an Ihr Porsche Zentrum/Händler. Detaillierte Informationen zu den einzelnen Individualausstattungen und Ausstattungspaketen finden Sie in der separaten Preisliste.
 – nicht erhältlich ○ als I-Nummer/Option gegen Aufpreis erhältlich ● Serie W wahlweise, ohne Aufpreis erhältlich



Sportabgasanlage



19-Zoll Carrera S II Rad



19-Zoll Carrera Classic Rad



19-Zoll SportDesign Rad



19-Zoll Carrera Sport Rad



19-Zoll Turbo Rad

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	911 Targa 4	911 Targa 4S	I-Nr.	Seite
• Sport Chrono Paket Plus	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	640	74
• Sportabgasanlage inklusive Sportendrohren (4-Rohr-Optik)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	176	48, 150
• Leistungssteigerung Carrera S auf 300 kW (408 PS) inkl. Sportabgasanlage (176) mit Sportendrohren (4-Rohr-Optik)	–	○	–	○	–	○	–	○	–	○	X51	

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	911 Targa 4	911 Targa 4S	I-Nr.	Seite
• 19-Zoll Carrera S II Rad	○	●	○	●	○	●	○	●	○	○	419	79, 150
• 19-Zoll Carrera Classic Rad	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	405	150
• 19-Zoll SportDesign Rad	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	407	151
• 19-Zoll Turbo Rad	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	404	151
• 19-Zoll Carrera Sport Rad, inkl. Radnabenabdeckung mit farbigem Porsche Wappen	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	XRR	151
• Radnabenabdeckung mit farbigem Porsche Wappen	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	446	151
• Reifendruckkontrollsystem (RDK)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	482	79

Die im Kapitel Individualisierung abgebildeten Fahrzeuge enthalten teilweise weitere, hier nicht beschriebene Individualausstattungen. Bei Fragen diesbezüglich wenden Sie sich bitte an Ihr Porsche Zentrum/Händler. Detaillierte Informationen zu den einzelnen Individualausstattungen und Ausstattungspaketen finden Sie in der separaten Preisliste. – nicht erhältlich ○ als I-Nummer/Option gegen Aufpreis erhältlich ● Serie W wahlweise, ohne Aufpreis erhältlich



HomeLink®



Tempostat



Sportschalensitz



Sportschalensitz geklappt

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	911 Targa 4	911 Targa 4S	I-Nr.	Seite
• HomeLink® (frei programmierbarer Garagentoröffner)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	608	120, 152
• Tempostat (automatische Geschwindigkeitsregelung)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	454	120, 152
• Vorrüstung Vehicle Tracking System	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	674	120
• Feuerlöscher	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	509	
• Fußmatten	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	810	

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	911 Targa 4	911 Targa 4S	I-Nr.	Seite
• Komfortsitze mit Fahrermemory	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	P15	115
• Sportsitze	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	P77	115
• Adaptive Sportsitze mit Fahrermemory	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	P01	116
• Sportschalensitze	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	P03	116, 153
• Sitzheizung	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	342	117
• Sitzbelüftung	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	541	117
• Lenkradheizung (separat bedienbar)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	345	113

Die im Kapitel Individualisierung abgebildeten Fahrzeuge enthalten teilweise weitere, hier nicht beschriebene Individualausstattungen. Bei Fragen diesbezüglich wenden Sie sich bitte an Ihr Porsche Zentrum/Händler. Detaillierte Informationen zu den einzelnen Individualausstattungen und Ausstattungspaketen finden Sie in der separaten Preisliste. – nicht erhältlich ○ als I-Nummer/Option gegen Aufpreis erhältlich ● Serie W wahlweise, ohne Aufpreis erhältlich



Lederausstattung in Sonderfarbe cocoa und weitere Individualausstattungen



Interieur in Bi-Color schwarz und sandbeige 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	911 Targa 4	911 Targa 4S	I-Nr.	Seite
• Lederausstattung (beinhaltet u.a. Ledersitzanlage, Ober-/Unterteil Schalttafel, Türtafel, Seitenverkleidung Fond in Glattleder)												
– in Serienfarbe	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	Code	
– in Sonderfarbe	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	Code	154
– in Bi-Color	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	970	155
– in Naturleder	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	998	107
– in Individualfarben	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	Code	

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	911 Targa 4	911 Targa 4S	I-Nr.	Seite
• Ledersitzanlage	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	Code	
• Raffledersitzanlage	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	982	
• 3-Speichen-Multifunktionslenkrad (Glattleder)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	844	113

Die im Kapitel Individualisierung abgebildeten Fahrzeuge enthalten teilweise weitere, hier nicht beschriebene Individualausstattungen. Bei Fragen diesbezüglich wenden Sie sich bitte an Ihr Porsche Zentrum/Händler. Detaillierte Informationen zu den einzelnen Individualausstattungen und Ausstattungspaketen finden Sie in der separaten Preisliste.
 – nicht erhältlich ○ als I-Nummer/Option gegen Aufpreis erhältlich ● Serie W wahlweise, ohne Aufpreis erhältlich



Interieur-Paket Makassar, 3-Speichen-Multifunktionslenkrad 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	911 Targa 4	911 Targa 4S	I-Nr.	Seite
• Interieur-Paket Makassar	<input type="checkbox"/>	801	156									
• 3-Speichen-Multifunktionslenkrad Makassar	<input type="checkbox"/>	847	156									

* Holz ist ein Naturprodukt. Abweichungen in Farbe und Maserung sind daher möglich.



Interieur-Paket Carbon, 3-Speichen-Multifunktionslenkrad Carbon und weitere Individualausstattungen

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	911 Targa 4	911 Targa 4S	I-Nr.	Seite
• Interieur-Paket Carbon	<input type="checkbox"/>	803	157									
• 3-Speichen-Multifunktionslenkrad Carbon	<input type="checkbox"/>	845	157									

Die im Kapitel Individualisierung abgebildeten Fahrzeuge enthalten teilweise weitere, hier nicht beschriebene Individualausstattungen. Bei Fragen diesbezüglich wenden Sie sich bitte an Ihr Porsche Zentrum/Händler. Detaillierte Informationen zu den einzelnen Individualausstattungen und Ausstattungspaketen finden Sie in der separaten Preisliste. – nicht erhältlich als I-Nummer/Option gegen Aufpreis erhältlich • Serie W wahlweise, ohne Aufpreis erhältlich



3-Speichen-Multifunktionslenkrad Alu-Optik und weitere Individualausstattungen



Elektronisches Fahrtenbuch



Schnurloser Bedienthörer für Telefonmodul

Interieur Alu-Optik lackiert/Aluminium.

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	911 Targa 4	911 Targa 4S	I-Nr.	Seite
• 3-Speichen-Multifunktionslenkrad Alu-Optik	<input type="checkbox"/>	XPU	158									
• Schalt-/Handbremshebel Aluminium I	<input type="checkbox"/>	ECA	158									
• PDK Wähl-/Handbremshebel Aluminium	<input type="checkbox"/>	ECB										

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	911 Targa 4	911 Targa 4S	I-Nr.	Seite
• Navigationsmodul	<input type="checkbox"/>	672	101									
• Elektronisches Fahrtenbuch	<input type="checkbox"/>	641	102, 159									
• Telefonmodul*	<input type="checkbox"/>	666	102									
• Schnurloser Bedienthörer für Telefonmodul	<input type="checkbox"/>	669	159									
• Handyvorbereitung mit Konsole**	<input type="checkbox"/>	618	103									
• Handyvorbereitung**	<input type="checkbox"/>	619	103									

Die im Kapitel Individualisierung abgebildeten Fahrzeuge enthalten teilweise weitere, hier nicht beschriebene Individualausstattungen. Bei Fragen diesbezüglich wenden Sie sich bitte an Ihr Porsche Zentrum/Händler. Detaillierte Informationen zu den einzelnen Individualausstattungen und Ausstattungspaketen finden Sie in der separaten Preisliste. – nicht erhältlich als I-Nummer/Option gegen Aufpreis erhältlich ● Serie W wahlweise, ohne Aufpreis erhältlich

* Informationen zu kompatiblen Mobiltelefonen erhalten Sie bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler oder unter www.porsche.com.
 ** Handyvorbereitung: Der Betrieb eines Mobiltelefons im Fahrzeuginnenraum kann zu einer erhöhten elektromagnetischen Feldstärke und damit zu einer Strahlenbelastung für die Passagiere führen. Bei Verwendung eines Aufrüstsatzes (Cradle) kann die Feldstärke im Fahrzeuginnenraum durch die Anbindung an die Außenantenne reduziert werden (abhängig von der Handy-spezifischen Ankopplung an den Aufrüstsatz). Bitte informieren Sie sich im freien Zubehörhandel über die Verfügbarkeit eines Aufrüstsatzes für Ihr Mobiltelefon. Die Nutzung des Telefonmoduls für PCM vermeidet eine Strahlenbelastung, da immer die Außenantenne des Fahrzeugs verwendet wird.



Universelle Audio-Schnittstelle

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	911 Targa 4	911 Targa 4S	I-Nr.	Seite
• Sprachbedienung	<input type="checkbox"/>	671	102									
• TV-Tuner	<input type="checkbox"/>	676	102									
• BOSE® Surround Sound-System	<input type="checkbox"/>	680	104									
• CD-/DVD-Wechsler* (sechsfach)	<input type="checkbox"/>	693										
• Universelle Audio-Schnittstelle (iPod®, USB, AUX)	<input type="checkbox"/>	870	103, 160									
• Stabantenne	w	w	w	w	w	w	w	w	w	w	461	

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



Porsche Exclusive

Gebaut nach allen Regeln der Kunst. Und Ihren Wünschen.

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

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

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

Die Werksabholung

Die Nacht davor werden Sie nicht schlafen können.

Die danach nicht schlafen wollen.

Einen Porsche ab Werk in Empfang zu nehmen ist der Wunsch vieler Kunden. Sie wollen von Anfang an dabei sein, wenn ihr Traumwagen zum Leben erweckt wird. Damit sie der Erste sind, der seinen Porsche dorthin führt, wo er hingehört: auf die Straße.

Gegenwärtig werden in unserem Stammwerk in Zuffenhausen, wo bereits der legendäre 356 gebaut wurde, alle Porsche Motoren produziert. Hier können Sie Ihr Boxster, Cayman und 911 Modell in Empfang nehmen.

Haben Sie sich für ein Cayenne oder Panamera Modell entschieden, steht dieses an seiner Produktionsstätte – in Leipzig – für Sie bereit.

Was Sie erwartet, ist die Leidenschaft Porsche in ihrer ganzen Ursprünglichkeit. An Orten, die Geschichte und Zukunft auf einzigartige Weise miteinander verbinden. Wenn Sie diese Faszination erleben möchten, sagen Sie Ihrem Porsche Zentrum/Händler, dass Sie Ihr Fahrzeug in Zuffenhausen – oder im Falle des neuen Panamera und des Cayenne in Leipzig – abholen wollen. Zu dem vereinbarten Abholtermin steht Ihr Porsche für Sie bereit.

Die Anreise zur Werksabholung ist problemlos. Mit dem Flugzeug erreichen Sie bequem die Flughäfen Stuttgart, Frankfurt am Main oder Leipzig. Von dort aus kann Ihre Fahrt dann per Bahn oder Mietwagen, um dessen Rückgabe wir uns gerne 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 gerne bei Ihrer Reiseplanung behilflich.

Bei Porsche lässt sich alles steigern. Selbst die Zeit der Vorfreude.

Nehmen Sie sich in jedem Fall etwas Zeit. Und machen Sie die Werksführung zu einem der Highlights Ihrer Fahrzeugabholung. Erleben Sie die Porsche Produktion hautnah. Gekrönt von einem der Höhepunkte im Automobilbau, der sogenannten Hochzeit: dem Zusammenführen von Antriebsstrang und Fahrwerk mit der Karosserie. Unsere Werksführungen haben eine lange Tradition. Sie werden von Porsche Enthusiasten durchgeführt, deren Leidenschaft und Wissen rund um die Marke Porsche über viele Jahre hinweg gewachsen ist.

Sie holen Ihren neuen Porsche in Zuffenhausen ab? Dann besuchen

Sie auch das neue Porsche Museum mit beeindruckenden Exponaten: legendäre Porsche Modelle, die maßgeblich zur Erfolgsgeschichte von Porsche beigetragen haben. Noch mehr Ausstellungsstücke. Noch mehr Faszination. Noch mehr Porsche. Bei der Werksabholung in Leipzig erwarten Sie eine eindrucksvolle Fahrzeugausstellung sowie eine spannende Filmvorführung rund um die Faszination der Marke Porsche. Ein Porsche Genuss der lukullischen Art gefällig? Gerne laden wir Sie im Rahmen der Werksabholung zu einem kulinarisch anspruchsvollen 3-Gänge-Menü ein.

Sollten Sie dann noch ein wenig Zeit haben, können Sie in der Lounge eine Erfrischung zu sich nehmen

oder einfach im Porsche Design Driver's Selection Shop stöbern.

Erinnern Sie sich noch an Ihren ersten Schultag?

Nun dürfen Sie Ihre Schultüte endlich öffnen.

Der Höhepunkt: die Auslieferung Ihres Porsche – übergeben durch Spezialisten, die ihn in- und auswendig kennen. Sie nehmen sich Zeit und erklären Ihnen Ihr neues Fahrzeug bis ins kleinste Detail. Und natürlich, wie Sie seine Technik voll entfalten können.

Steigen Sie ein, starten Sie den Motor – und erleben Sie das einmalige Fahrgefühl eines Porsche.

Wir wünschen Ihnen eine gute Fahrt.



Fahrzeugübergabe in Zuffenhausen



Porsche Museum



Porsche Zentrum/Händler

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

Porsche Assistance

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

Porsche Financial Services

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

Porsche Exclusive

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

Porsche Tequipment

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

Porsche Design Driver's Selection

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

Betreuung

Porsche Approved Gebrauchtwagen

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

Porsche Classic

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

„Christophorus“

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

Porsche Clubs

Seit 1952 leben und vermitteln weltweit 613 Porsche Clubs mit 120.000 Mitgliedern die Werte und die Faszination der Marke Porsche. Nähere Informationen erhalten Sie unter +49 (0)711 911-78307 oder unter www.porsche.com.

Porsche Driving Experience

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

2. Porsche Sport Driving School.

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



Porsche im Internet

Erleben Sie die Faszination Porsche auch im Internet unter 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.

Das Fazit.

Porsche, Weissach



911 Carrera 4S Cabriolet,
911 Carrera,
911 Targa 4S

Image 000011
Summary

**Der 911. Seine Stärke
liegt im Inneren.**

**In seinen Motoren. Für ein
Höchstmaß an Effizienz.**

**In seinem richtungweisen-
den Getriebekonzept. Für
ein Höchstmaß an Dynamik.**

**In seinem intuitiv zu
bedienenden Fahrinforma-
tionssystem. Für ein
Höchstmaß an Komfort.**

**Kurz: über 45 Jahre 911.
Vielleicht waren wir dem
Kern seiner Idee niemals
näher.**

Die technischen Daten

	911 Carrera	911 Carrera S
Motor		
Zylinderzahl	6	6
Hubraum	3.614 cm ³	3.800 cm ³
Leistung (DIN) bei Drehzahl	254 kW (345 PS) 6.500 1/min	283 kW (385 PS) 6.500 1/min
Max. Drehmoment bei Drehzahl	390 Nm 4.400 1/min	420 Nm 4.400 1/min
Verdichtung	12,5:1	12,5:1
Kraftübertragung		
Antrieb	Heck	Heck
Schaltgetriebe	6-Gang	6-Gang
PDK (optional)	7-Gang	7-Gang
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 vorne und hinten, Scheiben innenbelüftet und gelocht	4-Kolben-Aluminium-Monobloc- Festsättel vorne 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: 10,5 J x 18 ET 60	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	911 Carrera S
Leergewicht		
DIN	1.415 kg / 1.445 kg	1.425 kg / 1.455 kg
Nach EG-Richtlinie*	1.490 kg / 1.520 kg	1.500 kg / 1.530 kg
Zul. Gesamtgewicht	1.820 kg / 1.850 kg	1.830 kg / 1.860 kg
Fahrleistungen		
Höchstgeschwindigkeit	Schaltgetriebe / PDK 289 km/h / 287 km/h	Schaltgetriebe / PDK 302 km/h / 300 km/h
0–100 km/h	4,9 s / 4,7 s	4,7 s / 4,5 s
Sport Chrono Paket Plus (i.V.m. PDK)		
0–100 km/h	– / 4,5 s	– / 4,3 s
0–160 km/h	10,7 s / 10,4 s	9,9 s / 9,6 s
Sport Chrono Paket Plus (i.V.m. PDK)		
0–160 km/h	– / 10,1 s	– / 9,3 s
Elastizität (80–120 km/h) 5. Gang	6,3 s / 6,7 s	5,9 s / 6,4 s
Verbrauch/Emission**		
Innerstädtisch in l/100 km	15,5 / 14,7	15,9 / 15,3
Außerstädtisch in l/100 km	7,4 / 7,0	7,6 / 7,2
Gesamt in l/100 km	10,3 / 9,8	10,6 / 10,2
CO ₂ -Emissionen g/km	242 / 230	250 / 240
Abmessungen/c_w-Wert		
Länge	4.435 mm	4.435 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.

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

	911 Carrera 4	911 Carrera 4S
Motor		
Zylinderzahl	6	6
Hubraum	3.614 cm ³	3.800 cm ³
Leistung (DIN) bei Drehzahl	254 kW (345 PS) 6.500 1/min	283 kW (385 PS) 6.500 1/min
Max. Drehmoment bei Drehzahl	390 Nm 4.400 1/min	420 Nm 4.400 1/min
Verdichtung	12,5:1	12,5:1
Kraftübertragung		
Antrieb	Allrad mit Sperrdifferenzial	Allrad mit Sperrdifferenzial
Schaltgetriebe	6-Gang	6-Gang
PDK (optional)	7-Gang	7-Gang
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 vorne und hinten, Scheiben innenbelüftet und gelocht	4-Kolben-Aluminium-Monobloc- Festsättel vorne 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	911 Carrera 4S
Leergewicht		
DIN	Schaltgetriebe / PDK 1.470 kg / 1.500 kg	Schaltgetriebe / PDK 1.480 kg / 1.510 kg
Nach EG-Richtlinie*	1.545 kg / 1.575 kg	1.555 kg / 1.585 kg
Zul. Gesamtgewicht	1.870 kg / 1.900 kg	1.880 kg / 1.910 kg
Fahrleistungen		
Höchstgeschwindigkeit	Schaltgetriebe / PDK 284 km/h / 282 km/h	Schaltgetriebe / PDK 297 km/h / 295 km/h
0–100 km/h	5,0 s / 4,8 s	4,7 s / 4,5 s
Sport Chrono Paket Plus (i.V.m. PDK)		
0–100 km/h	– / 4,6 s	– / 4,3 s
0–160 km/h	10,9 s / 10,6 s	10,0 s / 9,7 s
Sport Chrono Paket Plus (i.V.m. PDK)		
0–160 km/h	– / 10,3 s	– / 9,4 s
Elastizität (80–120 km/h) 5. Gang	6,4 s / 6,8 s	6,0 s / 6,5 s
Verbrauch/Emission**		
Innerstädtisch in l/100 km	Schaltgetriebe / PDK 15,9 / 15,2	Schaltgetriebe / PDK 16,5 / 15,8
Außerstädtisch in l/100 km	7,7 / 7,2	7,9 / 7,5
Gesamt in l/100 km	10,6 / 10,1	11,0 / 10,5
CO ₂ -Emissionen g/km	249 / 237	259 / 247
Abmessungen/c_w-Wert		
Länge	4.435 mm	4.435 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.

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

	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet
Motor		
Zylinderzahl	6	6
Hubraum	3.614 cm ³	3.800 cm ³
Leistung (DIN) bei Drehzahl	254 kW (345 PS) 6.500 1/min	283 kW (385 PS) 6.500 1/min
Max. Drehmoment bei Drehzahl	390 Nm 4.400 1/min	420 Nm 4.400 1/min
Verdichtung	12,5:1	12,5:1
Kraftübertragung		
Antrieb	Heck	Heck
Schaltgetriebe	6-Gang	6-Gang
PDK (optional)	7-Gang	7-Gang
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 vorne und hinten, Scheiben innenbelüftet und gelocht	4-Kolben-Aluminium-Monobloc- Festsättel vorne 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: 10,5 J x 18 ET 60	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		
DIN	Schaltgetriebe / PDK 1.500 kg / 1.530 kg	Schaltgetriebe / PDK 1.510 kg / 1.540 kg
Nach EG-Richtlinie*	1.575 kg / 1.605 kg	1.585 kg / 1.615 kg
Zul. Gesamtgewicht	1.880 kg / 1.910 kg	1.890 kg / 1.920 kg
Fahrleistungen		
Höchstgeschwindigkeit	Schaltgetriebe / PDK 289 km/h / 287 km/h	Schaltgetriebe / PDK 302 km/h / 300 km/h
0–100 km/h	5,1 s / 4,9 s	4,9 s / 4,7 s
Sport Chrono Paket Plus (i.V.m. PDK)		
0–100 km/h	– / 4,7 s	– / 4,5 s
0–160 km/h	11,1 s / 10,8 s	10,3 s / 10,0 s
Sport Chrono Paket Plus (i.V.m. PDK)		
0–160 km/h	– / 10,5 s	– / 9,7 s
Elastizität (80–120 km/h) 5. Gang	6,6 s / 7,0 s	6,2 s / 6,7 s
Verbrauch/Emission**		
Innerstädtisch in l/100 km	Schaltgetriebe / PDK 15,6 / 14,9	Schaltgetriebe / PDK 16,2 / 15,5
Außerstädtisch in l/100 km	7,5 / 7,0	7,7 / 7,3
Gesamt in l/100 km	10,4 / 9,9	10,8 / 10,3
CO ₂ -Emissionen g/km	245 / 233	254 / 242
Abmessungen/c_w-Wert		
Länge	4.435 mm	4.435 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 = 0,30	c _w = 0,30

*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.

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

	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet
Motor		
Zylinderzahl	6	6
Hubraum	3.614 cm ³	3.800 cm ³
Leistung (DIN) bei Drehzahl	254 kW (345 PS) 6.500 1/min	283 kW (385 PS) 6.500 1/min
Max. Drehmoment bei Drehzahl	390 Nm 4.400 1/min	420 Nm 4.400 1/min
Verdichtung	12,5:1	12,5:1
Kraftübertragung		
Antrieb	Allrad mit Sperrdifferenzial	Allrad mit Sperrdifferenzial
Schaltgetriebe	6-Gang	6-Gang
PDK (optional)	7-Gang	7-Gang
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 vorne und hinten, Scheiben innenbelüftet und gelocht	4-Kolben-Aluminium-Monobloc- Festsättel vorne 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		
DIN	Schaltgetriebe / PDK 1.555 kg / 1.585 kg	Schaltgetriebe / PDK 1.565 kg / 1.595 kg
Nach EG-Richtlinie*	1.630 kg / 1.660 kg	1.640 kg / 1.670 kg
Zul. Gesamtgewicht	1.930 kg / 1.960 kg	1.940 kg / 1.970 kg
Fahrleistungen		
Höchstgeschwindigkeit	Schaltgetriebe / PDK 284 km/h / 282 km/h	Schaltgetriebe / PDK 297 km/h / 295 km/h
0–100 km/h	5,2 s / 5,0 s	4,9 s / 4,7 s
Sport Chrono Paket Plus (i.V.m. PDK)		
0–100 km/h	– / 4,8 s	– / 4,5 s
0–160 km/h	11,3 s / 11,0 s	10,4 s / 10,1 s
Sport Chrono Paket Plus (i.V.m. PDK)		
0–160 km/h	– / 10,7 s	– / 9,8 s
Elastizität (80–120 km/h) 5. Gang	6,7 s / 7,1 s	6,3 s / 6,8 s
Verbrauch/Emission**		
Innerstädtisch in l/100 km	Schaltgetriebe / PDK 16,2 / 15,5	Schaltgetriebe / PDK 16,8 / 16,1
Außerstädtisch in l/100 km	7,8 / 7,4	8,0 / 7,7
Gesamt in l/100 km	10,8 / 10,3	11,2 / 10,7
CO ₂ -Emissionen g/km	254 / 242	263 / 251
Abmessungen/c_w-Wert		
Länge	4.435 mm	4.435 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 = 0,30

*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.

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

	911 Targa 4	911 Targa 4S
Motor		
Zylinderzahl	6	6
Hubraum	3.614 cm ³	3.800 cm ³
Leistung (DIN) bei Drehzahl	254 kW (345 PS) 6.500 1/min	283 kW (385 PS) 6.500 1/min
Max. Drehmoment bei Drehzahl	390 Nm 4.400 1/min	420 Nm 4.400 1/min
Verdichtung	12,5:1	12,5:1
Kraftübertragung		
Antrieb	Allrad mit Sperrdifferenzial	Allrad mit Sperrdifferenzial
Schaltgetriebe	6-Gang	6-Gang
PDK (optional)	7-Gang	7-Gang
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 vorne und hinten, Scheiben innenbelüftet und gelocht	4-Kolben-Aluminium-Monobloc- Festsättel vorne 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 Targa 4	911 Targa 4S
Leergewicht		
DIN	Schaltgetriebe / PDK 1.530 kg / 1.560 kg	Schaltgetriebe / PDK 1.540 kg / 1.570 kg
Nach EG-Richtlinie*	1.605 kg / 1.635 kg	1.615 kg / 1.645 kg
Zul. Gesamtgewicht	1.910 kg / 1.940 kg	1.920 kg / 1.950 kg
Fahrleistungen		
Höchstgeschwindigkeit	Schaltgetriebe / PDK 284 km/h / 282 km/h	Schaltgetriebe / PDK 297 km/h / 295 km/h
0–100 km/h	5,2 s / 5,0 s	4,9 s / 4,7 s
Sport Chrono Paket Plus (i.V.m. PDK)		
0–100 km/h	– / 4,8 s	– / 4,5 s
0–160 km/h	11,3 s / 11,0 s	10,4 s / 10,1 s
Sport Chrono Paket Plus (i.V.m. PDK)		
0–160 km/h	– / 10,7 s	– / 9,8 s
Elastizität (80–120 km/h) 5. Gang	6,7 s / 7,1 s	6,3 s / 6,8 s
Verbrauch/Emission**		
Innerstädtisch in l/100 km	Schaltgetriebe / PDK 15,9 / 15,5	Schaltgetriebe / PDK 16,5 / 15,8
Außerstädtisch in l/100 km	7,7 / 7,4	7,9 / 7,7
Gesamt in l/100 km	10,6 / 10,3	11,0 / 10,7
CO ₂ -Emissionen g/km	249 / 242	259 / 251
Abmessungen/c_w-Wert		
Länge	4.435 mm	4.435 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 = 0,30

*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.

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

Der Index.

A	D	I
Abgasanlage	49	Dachkonzept 36
Abgasreinigung	133	Dachtransportsystem 119
Ablagen	118	Diebstahlschutz 120
Aerokit Cup	147	Individualisierung 136
Airbags	92	Individualnummern 146
Allradantrieb	62	Instrumente 106
Alu-Optik	158	
Anfahrassistent	61	F
AudioPilot®	104	Fahrtenbuch, elektronisches 102
Audiosystem	100	Fahrwerk 66
Audio-Schnittstelle,		Farben 139
universelle	103	Exterieur 140
Außenspiegel	120	Interieur 142
		Verdeck 141
		Flüssigkeitskühlung 47
		G
		Geräusch 134
B		Glasdach 36
Beleuchtungskonzept	85	Glas-Heckscheibe 32, 37
Benzindirekteinspritzung (DFI)	40	
Betreuung	164	K
Bi-Xenon-Scheinwerfer	84	Karosserie 90
Bordcomputer	111	Katalysator 49, 133
BOSE® Surround		Keramik-Bremsanlage 88
Sound-System	104	Klimaanlage 99
Boxermotor	40	Klopfregelung,
Bremsanlage	86	zylinderselektive 50
		Kofferraum 119
		Kommunikation 100, 159
C		Konstruktion 90
Cabriolets	30, 94	Kraftstoff 134
Carbon	157	Kraftstoffsystem 134
CD-/DVD-Wechsler	101	Kraftübertragung 52
		L
		Lautsprecher 103, 105
		Leder 142, 154
		Leichtmetallmotor 40
		Leistungssteigerung
		Carrera S 150
		Leichtbauweise 45
		Lenkräder 58, 112
		Lenkradheizung 113
		Lenkung 69

M	Q	T
Memory, individuelles	74	Querstromkühlung 47
Modelle	20	Tandem-Bremskraftverstärker 87
Motorkühlung	47	Technische Daten 168
Motormanagement	50	Telefon 102
Motorsport	122	Tempostat 120
		Recycling 133
		Reifendruckkontrollsystem (RDK) 79
N		integrierte 46
Navigationssystem	101	Rohbaustuktur 90
Nockenwellenverstellung	44	TV-Tuner 102
		S
		Sauganlage 48
O		Schaltgetriebe 60
Ölpumpe	46	Schiebe-/Hubdach 121
On-Board-Diagnose	51	Schriftzug „911“ 146
		Sicherheit 80
P		Sitzbelüftung 117
ParkAssistent	121	Sitze 114
Performance-Anzeige	74, 77	Kindersitze 117
Porsche Active Suspension		Komfortsitze 115
Management (PASM)	72	Rücksitze 117
Porsche Ceramic Composite		Sportschalensitze 116
Brake (PCCB)	88	Sportsitze 115
Porsche Communication		Sportsitze, adaptive 116
Management (PCM)	100	Sitzheizung 117
Porsche		Sound Package Plus 103
Doppelkupplungsgetriebe		Sportabgasanlage 48, 150
(PDK)	55	Sport Chrono Paket Plus 74
Porsche Side Impact		Sportfahrwerk 73
Protection System (POSIP)	93	Sprachbedienung 102
Porsche Stability		Stereo-Lambda-Regelung 49, 133
Management (PSM)	70	
Porsche Traction Management		Z
(PTM)	62	Zündung 47

Die dargestellten 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. Die Angaben über Konstruktion, Lieferumfang, Aussehen, Leistung, Maße, Gewicht, Kraftstoffverbrauch und Betriebskosten entsprechen dem Kenntnisstand zum Zeitpunkt der Drucklegung. Änderungen von Konstruktion, Ausstattung und Lieferumfang sowie Abweichungen im Farbton und Irrtümer bleiben vorbehalten.

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2009
Alle Texte, Bilder und sonstigen Informationen in diesem Katalog unterliegen dem Urheberrecht der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Jede Vervielfältigung, Wiedergabe oder sonstige Nutzung ohne vorherige schriftliche Zustimmung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG ist unzulässig.

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

Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG unterstützt die Verwendung von Papieren aus nachhaltiger Waldbewirtschaftung. Das Papier dieses Katalogs ist nach den strengen Regeln des PEFC (Program for the Endorsement of Forest Certification) zertifiziert.

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

Stand: 03/09
Printed in Germany
WSLC1001000110 DE/WW

