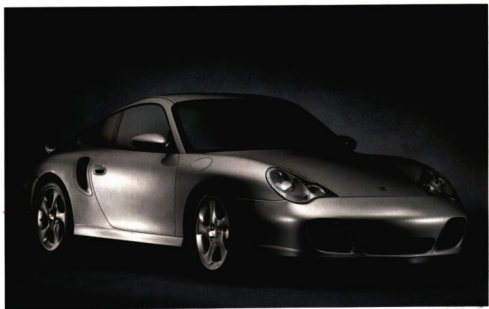




PORSCHE



Der 911 Turbo

Der 911 Turbo	10
Antrieb und Fahrwerk	16
Sicherheit	36
Komfort	48
Umwelt	58
Individualisierung	64
Technische Daten	74
Betreuung	76
Fazit	78



**Mit Anpassung allein hätten
wir es nie so weit gebracht.
Sie sicher auch nicht.**

Vor mehr als 25 Jahren stellten wir einen Sportwagen vor, der Maßstäbe setzen sollte. Entgegen damaligen Konventionen legten wir ihn auf Leistung aus. Kompromißlos in allen Bereichen. Ein Auto für Fahrer, denen Souveränität, Leidenschaft und Emotionen wichtig waren.

Der 911 Turbo hatte schon immer sein eigenes Ich. Er orientierte sich nie an den Werten anderer Supersportwagen. Er orientierte sich am Leistungsgedanken. Für viele Fahrer war er der Sportwagen schlechthin. So lange, bis es einen neuen Turbo gab.

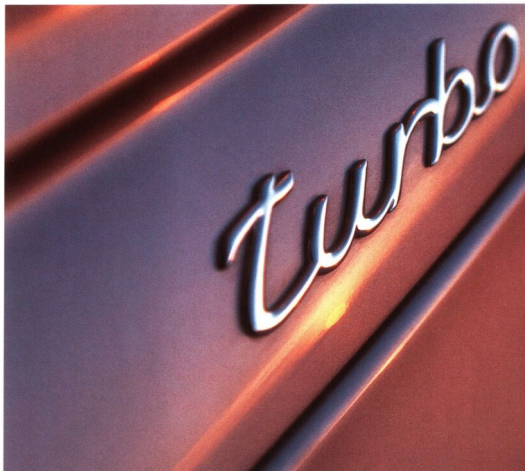
Wenn Sie heute das erste Mal im 911 Turbo Platz nehmen, werden Sie feststellen, bei Porsche hat sich nichts geändert. Wieder haben wir mit Konventionen gebrochen. Wieder setzt er Maßstäbe. Und wieder ist er ein Tribut an das Leistungsprinzip.

Wir sind uns sicher: Der 911 Turbo wird bei jedem Fahrer Eindrücke hinterlassen, die sich mit nichts vergleichen lassen. Und so abermals zu einer Angelegenheit werden, die nicht nur sehr emotional, sondern auch sehr persönlich ist.

Zugegeben, etwas anderes würde auch keiner erwarten – Sie sicher auch nicht.



In einer höheren
Evolutionsstufe geht es um
eine weitere Ausbildung der
Feinmotorik,
weniger um primitive Kraft.

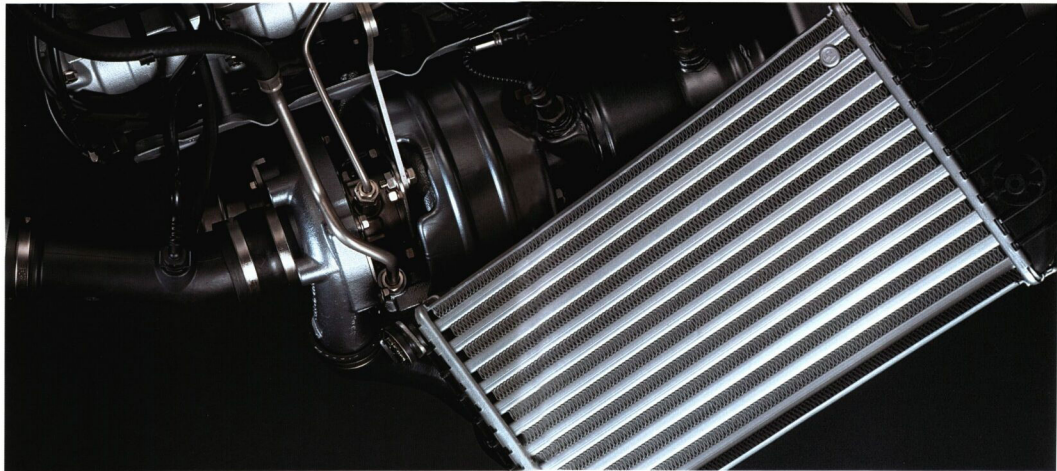


Der 911 Turbo

Der 911 Turbo ist ein Technologieträger. Er ist der Beweis dafür, wie kraftvoll die Idee 911 ist. Er ist der perfekte Sportwagen. Und er steht kompromißlos zu seiner Leistung.

Wozu braucht jemand einen solchen Sportwagen?



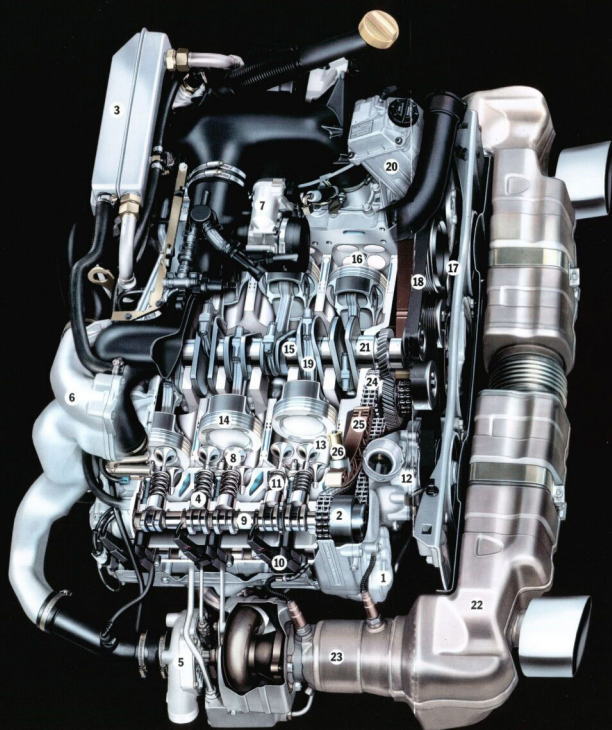


Antrieb und Fahrwerk

2000 n. Chr.
Weite Teile der Gesellschaft
haben Abschied vom Leistungs-
prinzip genommen.

Eine kleine, radikale Minderheit
arbeitet jedoch weiterhin mit
Nachdruck daran.





1. Ölabsaugpumpe
2. VarioCam Plus
3. Öttank mit Ölnebelabscheider
4. Hydraulischer Ventilspielausgleich
5. Abgassturbolader
6. Saugleitungen vor Verdichter
7. E-Gas-Steller
8. Einlaßventile
9. Einlaßnockenwelle
10. Einzelzündspulen
11. Ventiltfeder
12. Wasserpumpe
13. Nikasillauffläche
14. Aluminiumpreßkolben
15. Kurbelwelle
16. Brennraum
17. Klimakompressor
18. Nebenaggregateantriebsriemen
19. Schmiedeleuel
20. Servopumpe mit Ölvorratsbehälter
21. Druckölpumpe (darunterliegend)
22. Endschalldämpfer
23. Katalysator mit Regel- und Überwachungssonde
24. Nockenwellenantriebskette
25. Spanschiene
26. Kettenspanner

**So laufig
wie ein 12-Zylinder.**

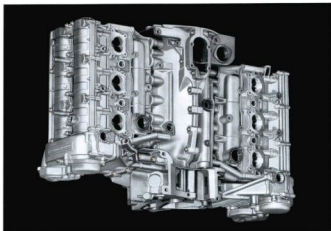
**So durchzugsstark
wie ein 8-Zylinder.**

**So sportlich
wie ein 6-Zylinder.**

Basis des Turbo Motors ist das wassergekühlte 6-Zylinder-Boxer-Triebwerk aus dem Porsche GT1. Aufgeladen durch 2 Abgasturbo-lader, mobilisiert es aus einem Hubraum von 3.600 cm^3 309 kW bei einer Drehzahl von 6.000 1/min. Jeden noch so leichten Druck auf das Gaspedal beantwortet es mit absolut ein-maliger Spontaneität.

Das maximale Drehmoment von 560 Nm stellt der Motor mit Hilfe von VarioCam Plus zwischen 2.700 1/min und 4.600 1/min zur Verfügung – seine Elastizität ist beeindruckend. Er produziert Leistung müheloser als jemals zuvor, scheinbar ohne Ende.

Das Ergebnis: spontanes Auf-bauen der Beschleunigung und eine Laufruhe, wie man sie nur bei großvolumigen 8- oder 12-Zylinder-Motoren findet.



Motorgehäuse

Mathematisch gesehen sind 8 oder 12 Zylinder immer mehr als 6.

Sportlich gesehen ist es manchmal umgekehrt.

Der 6-Zylinder-Boxermotor ist Porsche typisch. Er bietet sehr guten Ladungswechsel sowie hervorragenden Massenausgleich, optimale Drehmomentwerte und vibrationsarmen Lauf. Die Zylinder liegen sich in zwei Dreierreihen im flachen Winkel von 180° gegenüber.

Das Kurbelgehäuse aus Leichtmetall ist vertikal geteilt, die Kurbelwelle 8fach gelagert. Zur Verwendung kommen geschmiedete Pleuel. Um die Festigkeit zu

erhöhen, verfügt der Motor über gepreßte, durch Spritzöldüsen gezielt gekühlte Aluminiumkolben. Diese laufen in mit Nikasil beschichteten Aluminium-Zylinderlaufbüchsen. Vorteil: geringerer Reibungswiderstand und weiter erhöhte Lebensdauer auch bei Dauerbelastung.

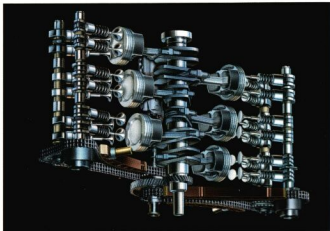
Die Zylinderköpfe sind aus einer extrem temperaturbeständigen Leichtmetalllegierung. Die Steuerung des Gaswechsels erfolgt über je zwei Einlaß- und zwei Auslaßventile. Sie sind V-förmig angeordnet und besitzen doppelte Ventilfedern. Das garantiert eine einwandfreie Funktion während des Schließvorgangs, auch bei den höheren Kräften, die in aufge-

ladenen Motoren wirken. Der Einlaßventilhub ist durch neue Schaltstößel von „klein“ auf „groß“ umschaltbar. Die Einlaßnockenwellen sind in ihrer Phasenlage verstellbar. Durch alle diese Maßnahmen erreicht der Motor höchste Leistung bei bester Umweltverträglichkeit.

Max. Querbeschleunigung: 1,2 g.
Wir haben auch an die Ölversorgung gedacht.

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

Zwei Ölabsaugpumpen je Zylinderkopf sowie eine zentrale Rückförderpumpe im Kurbelgehäuse sorgen dafür, daß das Motoröl schnell und vollständig in den Motoröltank gelangt. Das hält den Ölstand gleichbleibend hoch. Eine sechste Druckölpumpe versorgt die Schmierstellen im Motor direkt. Zur Entschäumung des Öls wurde ein Ölabscheider in den Öltank integriert.



Kurbetrieb mit Ventiltrieb

Mobil 1[®] Der 911 Turbo ist serienmäßig

mit 11 Litern des vollsynthetischen Mobil 1 Hochleistungsöls befüllt. Aufgrund der ausgezeichneten Schmiereigenschaften sichert es einen zuverlässigen Kaltstart. Auch bei tiefsten Temperaturen. Vollsynthetisches Öl bietet darüber hinaus bestmöglichen Verschleißschutz und spart Kraftstoff. Selbst unter Fahrbedingungen, wie sie im Motorsport auftreten.

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

Die Motorkühlung.

Der Motor des 911 Turbo ist flüssigkeitsgekühlt. Damit jeder Zylinder gleichmäßig mit Kühlflüssigkeit versorgt wird, verwendet Porsche eine Querstromkühlung mit vollintegrierter Kühlflüssigkeitsführung. Alle Kühlkanäle liegen im Motorblock. Es gibt weder außenliegende Schläuche noch Leitungen, die störungsanfällig sein könnten. Die Querstromkühlung versorgt jeden Zylinder gezielt mit Kühflüssigkeit. Kein Zylinder erhält die bereits von einem anderen erwärmte Kühflüssigkeit. Das Prinzip entstammt der Formel 1. Es garantiert hohe Zuverlässigkeit und geringen Servicebedarf. Die Abwärme des

Motoröls wird über einen zusätzlichen Öl-/Wasser-Wärmetauscher ins Kühlwasser abgeführt. Die Kühler liegen links und rechts vor den Vorderrädern sowie mittig im Fahrzeugbug.

Die Abgasanlage.

Der 911 Turbo besitzt zwei eigenständige, getrennte Abgasstränge je Zylinderreihe. Die Metallkatalysatoren sind sehr temperaturbelastbar, vibrationsunempfindlicher und ermöglichen durch ihre relativ hohe Wärmeleitfähigkeit die schnelle Aufheizung für eine effektive Schadstoffumwandlung schon kurz nach dem Kaltstart.



Turbolader

**Kraft nach Newton:
Masse x Beschleunigung.
Kraft nach Porsche:
wenig Masse x viel
Beschleunigung.**

Die durchaus diskussionswürdige Jagd nach immer mehr Hubraum und immer mehr Zylindern beenden wir mit etwas relativ Einfachem: mit intelligenter Turboaufbauung und 6-Zylinder-Boxermotor. Das ist unsere Erfolgsformel. Zugegeben, wir meinen, Newton hätte dieses einfache technische Kunstwerk entzückt.

Die beiden Turbolader sind parallel geschaltet. Das reduziert Baugröße, Gewicht und verbessert das Ansprechverhalten bei optimalem Wirkungsgrad. Über ein gemeinsames Luftfiltergehäuse gelangt die Ansaugluft zu den beiden Verdichtern. Dort wird sie komprimiert und über je einen Ladeluftkühler dem Motor zugeführt. Das Ergebnis: optimale Temperaturwerte in den Brennräumen, eine hohe Zylinderfüllung und niedrige Bauteiltemperaturen.

Die Höhe des Ladedrucks wird durch die beiden Bypass-Ventile reguliert. Sie sind an die Abgasleitung angeschlossen und in die Turbinengehäuse integriert. Bei 2.700 1/min erreicht der Motor seinen maximalen Ladedruck von 0,8 bar.

Beim 911 Turbo ermittelt zusätzlich das Motormanagement die optimale Höhe des Ladedrucks. Bei gleichmäßiger, ruhiger Fahrweise wird die Motorabstimmung für niedrigen Kraftstoffverbrauch gewählt. Bei sehr dynamischer Fahrweise wird die Drosselklappe

im Teillastbereich etwas weniger geöffnet. Die Turbolader laufen mit höherer Drehzahl. Beschleunigen Sie jetzt, erreichen die Lader schneller ihre Vollastdrehzahl. Das Turboloch wird geschlossen, die volle Leistung steht schneller zur Verfügung. Zusätzlich sorgen ein geringes Saugrohrvolumen und kurze Abgaskrümmen für gutes Ansprechverhalten.



**Wenig Drehzahl,
viel Drehmoment.
Fortschritt aus Weissach.**

VarioCam Plus ist eine Weiterentwicklung des aus dem 911 bekannten VarioCam Systems. Es ermöglicht durch eine Einlaßnockenwellenverstellung sowie die Schaltung des Hubs der Einlaßventile eine Optimierung von Leistung und Drehmoment sowie des Kraftstoffverbrauchs über den gesamten Drehzahlbereich.

Klingt kompliziert, ist aber ganz einfach. VarioCam Plus ist ein 2-in-1-Motorkonzept. Es unterscheidet zwischen Stadtverkehrs- oder Landstraßenbetrieb bzw. maximaler Leistungsanforderung. Die Umschaltung erfolgt für Sie völlig unmerklich. Voraussetzung für dieses Plus an Komfort ist ein Steuergerät mit hoher Rechenleistung.

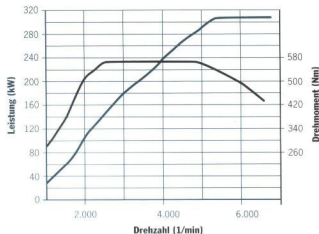
Das Ventilhubverstellsystem (siehe Grafik) besteht aus schaltbaren Tassenstößeln, die durch ein elektrohydraulisches Schaltventil gesteuert werden. Sie bestehen aus zwei ineinanderliegenden Stößeln, die durch einen Bolzen verriegelt werden können. Dabei wirkt wahlweise der innenliegende Stößel über einen kleinen und der außenliegende Stößel über einen großen Nocken der Nockenwelle auf die Einlaßventile.

Die Einlaßsteuerzeiten und damit die Nockenwellenverstellung erfolgt über ein an der Stirnseite der Nockenwelle angebrachtes Getriebe. Dieses wird ebenfalls elektrohydraulisch gesteuert.

**Kleiner Nocken,
geringer Ventilhub,
gleichmäßigere Verbrennung.**

Im unteren Lastbereich optimiert VarioCam Plus den Kaltstart. In der Warmlaufphase werden so durch eine gleichmäßigere Verbrennung die Emissionen deutlich reduziert. Die Leerlaufqualität wird verbessert, der Verbrauch sinkt.

Im Teillastbereich wird zur Verbrauchsreduzierung eine Entdrosselung des Motors benötigt. Dazu stellt VarioCam Plus die Nockenwelle auf viel Überschneidungsfläche. Durch den höheren Restgasanteil werden auch die Stickoxidemissionen reduziert.



**Großer Nocken,
maximaler Ventilhub,
hohe Leistung.**

Im oberen Lastbereich ermöglicht VarioCam Plus eine kompromißlose Auslegung auf Leistung. Der Ventilhub erreicht sein Maximum. So steht das maximale Drehmoment von 560 Nm bereits ab einer Drehzahl von 2.700 1/min zur

Verfügung. Und daran ändert sich bis 4.600 1/min auch nichts.

Kurz: maximales Drehmoment, aber auch maximale Leistung über einen großen Drehzahlbereich.

Sie werden feststellen, daß der 3,6-l-Boxermotor des 911 Turbo eine Durchzugskraft entwickelt, die sonst nur von Motoren mit deutlich größerem Hubraum erreicht wird.



VarioCam Plus



**Auch unter Hochspannung
bleibt er ganz ruhig.**

Der 911 Turbo hat eine Zündanlage mit ruhender Hochspannungsverteilung. Direkt an den Zündkerzen befinden sich Einzelzündspulen, die für sehr hohe Zündsicherheit sorgen. Die Funktion des Zündverteilers wird von der Motronic, dem elektronischen Motormanagement, übernommen. Sie steuert die Einzelzündspulen direkt an. Optimale Leistung bei minimalem Kraftstoffverbrauch ist das Ergebnis.

**Es gibt einige wenige Dinge,
die wir nicht Ihrer Kontrolle
überlassen.**

Um unter allen Betriebsbedingungen stets optimal arbeiten zu können, benötigt der Motor ein Motormanagement. Beim 911 Turbo übernimmt dies die Motronic ME7.8. Sie steuert alle dem Motor direkt zuzuordnenden Funktionen und Baugruppen (siehe Diagramm). Darüber hinaus regelt sie auch die Drosselklappenstellung (E-Gas), eine Voraussetzung für das Porsche Stability Management (PSM).

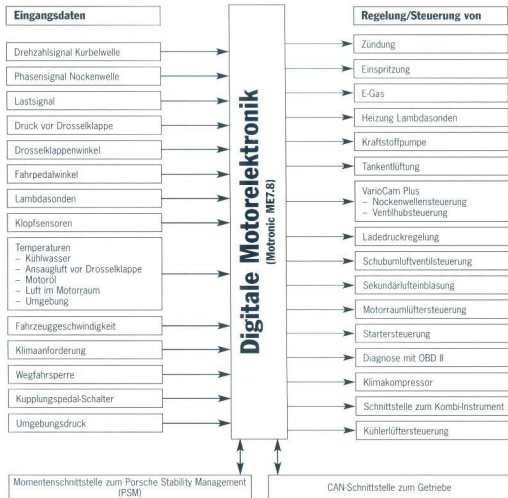
Eine wichtige weitere Steuerfunktion der Motronic ist die zylinderselektive Klopfregelung. Da nie alle sechs Zylinder unter exakt den gleichen Bedingungen arbeiten, wird ihre Klopfregelung einzeln überwacht und der Zündzeitpunkt notfalls individuell verstellt und der Ladedruck abgesenkt. Das verhindert die Schädigung eines Zylinders oder Kolbens bei hoher Drehzahl.

Die Stereo-Lambda-Regelung überwacht beide Zylinderreihen getrennt. Zwei korrespondierende Lambda-Regelsonden steuern die Gemischzusammensetzung individuell für jede Zylinderreihe. Zwei zusätzliche Überwachungssonden korrigieren die Langzeitveränderungen

der Regelsonden. Dadurch läßt sich die Schadstoffreduzierung wesentlich feiner abstimmen.

Die On-Board-Diagnose nach europäischem Standard (Europa-OBD) erkennt eventuell auftretende Fehler und Defekte im

Abgas- und Kraftstoffsystem frühzeitig und zeigt sie während der Fahrt an. Erhöhter Schadstoffausstoß oder Kraftstoffverbrauch wird so vermieden.



Das 6-Gang-Schaltgetriebe.
Damit die Kraft dorthin gelangt,
wo sie hingehört: auf die Straße.

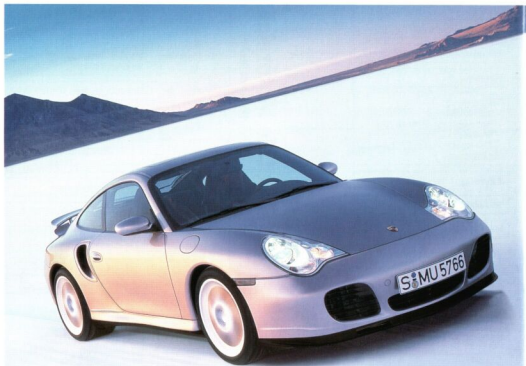
Um das maximale Drehmoment von 560 Nm auch dorthin zu bringen, wo es gebraucht wird, besitzt der 911 Turbo ein Schaltgetriebe, das auf höchste Belastungen ausgelegt ist. Durch die konsequent sportliche Abstimmung des 6-Gang-Getriebes spüren Sie beim Hochschalten während

des Beschleunigens die optimale Anbindung der einzelnen Gänge. Trotzdem erlaubt diese Abstimmung in Verbindung mit dem Zweimassenschwungrad ein Höchstmaß an Komfort.

Die neuentwickelte Seilzugschaltung im 911 Turbo verhindert die Übertragung von Schwingungen des Motor-Getriebe-Blocks auf die Schalteinheit.



Schalthebel 6-Gang-Getriebe





Wählhebel 5-Gang Tiptronic S

Die einzige 5-Gang-Automatik der Welt, die sich fahren läßt wie ein Porsche Schaltgetriebe.

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

Im Automatikbetrieb bietet die Tiptronic S fünf Fahrprogramme mit unterschiedlichen Kennlinien. Vom ökonomischen Programm für ruhige Fahrweise bis hin zum sportlichen Programm für höchste Fahrdynamik. Je nach individueller Fahrweise und Streckenprofil wählt die Tiptronic S eigenständig die passende Kennlinie aus – und schaltet dann so, wie Sie es in die-



Wipptasten 5-Gang Tiptronic S

sem Moment wahrscheinlich auch tun würden. Schon nach kurzer Eingewöhnung können Sie die Schaltvorgänge gefühlmäßig über das Gaspedal beeinflussen.

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

Weitere intelligente Zusatzfunktionen der Tiptronic S: Warmlaufprogramm, Aktivschaltung, Unterdrückung der Schubhochschaltung, Gangfixierung in Kurven, Bremsrückschaltung, Bergerkennung

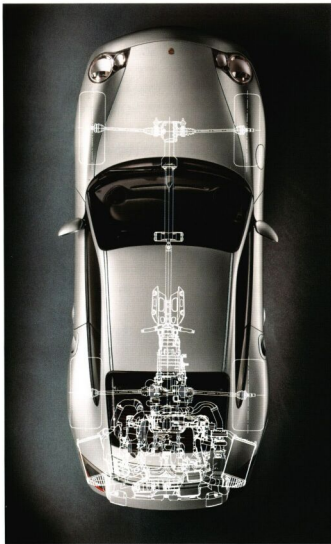
sowie Schlupfhochschaltung bei Bremschub auf glatter Fahrbahn.

Bei einem Wechsel in die manuelle Gasse können Sie selbst schalten. Mit den Wipptasten im Lenkrad. Ohne Kuppeln. Ein Tipp nach oben zum Hochschalten. Nach unten zum Runterschalten. Ähnlich der Formel 1. Das Getriebe reagiert ohne Zugkraftunterbrechung. Die Schaltzeit liegt bei rund 0,2 s.

Doppelt so schnell wie bei einer herkömmlichen Automatik oder einem klassischen Schaltgetriebe.

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

Eine Anzeige informiert Sie jederzeit entsprechend den Schaltsymbolen auf der Wählhebelkulissee über die gewählte Fahrstufe und den tatsächlich eingelegten Gang.



Den 911 Turbo bekommen Sie nur mit Vierradantrieb.

Ohne Wenn und Aber. Denn ein Sportwagen mit seinem Leistungspotential kann auf Vierradantrieb

nicht verzichten. Nur so erreicht er bei maximaler Traktion Spitzenwerte in der Fahrdynamik.

Die Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse übernimmt

eine Visco-Lamellenkupplung. Sie überträgt das Antriebsmoment und gleicht Drehzahlunterschiede zwischen den beiden Achsen aus. Die Außenlamellen sind mit dem Gehäuse verbunden, die Innenlamellen mit der Nabe. Dazwischen befindet sich Silikonöl.

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

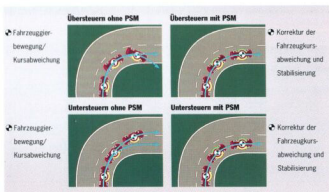
Eine noch weiter gehende Entlastung des Fahrers garantiert der Vierradantrieb in Verbindung mit PSM und der besonders komfortablen Tiptronic S. Hierbei stabilisiert PSM das Fahrzeug wenn nötig sogar durch eine unmerkliche Korrektur der Schaltvorgänge. Und sorgt für noch mehr sicheren Fahrspaß.



**Regelwerke machen
keinen Spaß.
Ausnahmen bestätigen
die Regel.**

Das intelligente Porsche Stability Management (PSM) ist ein automatisches Regelsystem zur Stabilisierung des 911 Turbo im fahrdynamischen Grenzbereich.

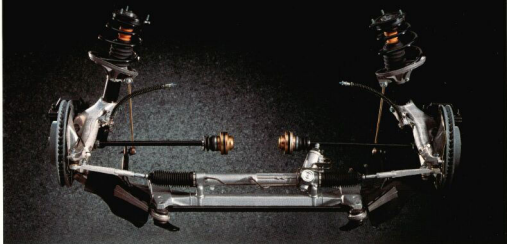
Sensoren ermitteln dabei permanent Fahrtrichtung, Fahrgeschwindigkeit, Giergeschwindigkeit und Querbeschleunigung des Fahrzeugs. Aus den Werten errechnet PSM die tatsächliche Bewegungsrichtung. Weicht sie von der gewünschten Spur ab, initiiert PSM gezielte Bremsvorgänge an einzelnen Rädern. Reichen die Bremsfunktionen zur Stabilisierung nicht aus, greift PSM via MSR (Motor-Schleppmoment-Regelung) in die Motorsteuerung ein. Zündung, Einspritzung und Drossel-



klappenstellung werden so modifiziert, daß das Fahrzeug bei optimaler Geschwindigkeit stabilisiert wird.

Beim Beschleunigen auf unterschiedlichen Fahrbahnoberflächen verbessert PSM die Traktion. Lastwechselreaktionen bei Schub oder Teilbremsung in Kurven werden bis zur maximalen Querbeschleunigung kompensiert. PSM entlastet Sie genau dann,

wenn es darauf ankommt. Und sollte Ihnen nach purem aktivem Fahrerlebnis auch ohne Absicherung sein (im 911 Turbo durchaus verständlich) – PSM läßt sich abschalten.



Vorderachse

**Für schwammiges
Auf und Ab konnten wir uns
noch nie begeistern.**

Das Fahrwerk des 911 Turbo ist auf agiles Fahrverhalten mit überlegenen sportlichen Handlungseigenschaften ausgelegt. Durch konsequenten Leichtbau bleiben das Gesamtgewicht und das der ungefederten Massen niedrig. So garantiert es höchste Fahr-sicherheit, unabhängig von der Beladung, sowie gut beherrschbare Lastwechselreaktionen in Kurven.

Spurwechsel bewältigt es selbst bei hohen Geschwindigkeiten absolut sicher und harmonisch. Das Eintauchen der Karosserie beim Anfahren und Bremsen sowie die Neigung bei sportlicher Fahrt in

Kurven ist minimal. Sie spüren so gut wie keine Abrollgeräusche oder Vibrationen, die das Erlebnis 911 Turbo schmälern könnten.

Etwas anderes haben Sie sicherlich auch nicht erwartet.

**Er folgt keinem Trend.
Er folgt der Ideallinie.**

Die McPherson-Vorderachse und die Mehrlenker-Hinterachse mit ihren beiden teilisolierten Fahr-schemeln gewährleisten Fahr-sicherheit auf unterschiedlichen Fahrbahnuntergründen. Und in Extremsituationen,

An der Vorderachse kommt eine Federbeinachse mit einzeln an Längs- und Querlenkern aufgehängten Rädern zum Einsatz. So werden sie präzise geführt. Das verspricht absolute Spurtreue und überlegene Handlungseigenschaften in jeder Fahrsituation.

Die Hinterachse ist eine im Renn-sport erprobte Mehrlenkerachse mit Fahrschemel im LSA-Konzept (Leicht-Stabil-Agil). Diese gewichts-optimierte Konstruktion sorgt für noch bessere fahrdynamische Eigenschaften. Selbst bei schneller Kurvenfahrt muß praktisch nicht stärker eingelenkt werden. Der Fahrschemel basiert auf einer Aluminium-Rahmenstruktur. Er reduziert die Abrollgeräusche und versteift die Karosserie.



Hinterachse

Kennen Sie noch jemanden, der sich exakt dorthin bewegt, wo Sie in Gedanken schon sind?

Feinfühlig und zielgenau – die direkt reagierende Servolenkung des 911 Turbo bietet ausgeprägten Straßenkontakt. Dennoch ist der Kraftaufwand beim Einparken gering, ebenso Lenkwinkel und Wendekreis. Das Ergebnis ist eine Lenkpräzision wie im Motorsport – selbst bei entspannter Einkaufsfahrt.

18-Zoll Hohlspeichenräder:
Weniger ist wieder einmal mehr.

Der 911 Turbo steht serienmäßig auf 8 J x 18- beziehungsweise auf



18-Zoll Hohlspeichenrad

11 J x 18-Zoll-Rädern im Turbo Design.

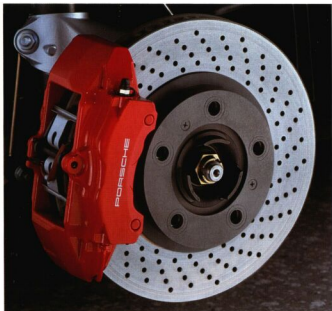
Die Speichen der Räder sind hohl ausgeführt. Der Gewichtsvorteil pro Rad beträgt etwa 3 kg.

Vorne sind Reifen der Dimension 225/40 ZR 18 montiert, hinten 295/30 ZR 18. Damit der 911 Turbo auch bei hoher Geschwindigkeit sicher die Spur hält.



Sicherheit

Im Zentrum des Orkans
herrscht immer Ruhe.
Sicher ganz angenehm
zu wissen.



Serienbremse 911 Turbo

Das Bremspedal des 911 Turbo sollten Sie sehr bewußt betätigen.

Der 911 Turbo hat eine der besten Bremsanlagen, die jemals in ein Serienfahrzeug eingebaut wurden. Sie erreicht Spitzenwerte bei Verzögerung, Standfestigkeit und Spurtreue. Sie ist auf extreme Belastungen selbst unter härtesten Bedingungen ausgelegt.

An Vorder- und Hinterachse kommt eine verstärkte 4-Kolben-Festsattelbremse aus Aluminium in Monobloc-Bauweise zum Einsatz. Dabei werden einteilige Bremssättel verwendet. Die Vorteile liegen in der höheren Formsteifigkeit, dem besseren Druckpunktverhalten auch bei höchsten Belastungen sowie niedrigerem Gewicht. Sie bemerken dies durch schnelles Ansprechen und Lösen der Bremse. Der Pedalweg ist kurz, die Dosierung präzise.

Die gelochten Bremsscheiben ermöglichen optimales Bremsverhalten bei Nässe. Die Ansprechzeit wird verringert, da sich entstehender Wasserdampfdruck so schneller abbaut.

Zur erhöhten Warmluftableitung sind die Bremsscheiben innenbelüftet. Die rotlackierten Bremssättel verfügen über ein neuartiges integriertes System zur Luftführung. So konnte die Bremsenkühlung im 911 Turbo weiter perfektioniert werden. Das Ergebnis: eine überragende Standfestigkeit der Bremsanlage.

Der Bremsscheibendurchmesser an der Vorder- und Hinterachse beträgt 330 mm. Ein Vier-Kanal-Antiblockiersystem (ABS) der Generation 5.7 und ein 10-Zoll-Vakuumbremskraftverstärker vervollständigen die umfangreichen Optimierungen am Bremssystem und ermöglichen eine Bremsleistung, die rund viermal höher ist als die Motorleistung.



**Ob Tag oder Nacht,
werden Sie nur noch an
der Uhrzeit erkennen.**

Seit dem Modelljahr 2001 neu bei Porsche ist das Bi-Xenon-Licht. Es verbessert die Lichtausbeute und sorgt für sehr hohes Lichtvolumen. Im Grenzbereich vor der Hell-dunkel-Grenze stellt es mehr Licht zur Verfügung. Eine tageslichtähnliche Lichtfarbe sorgt für ermüdungsfreies Sehen.

Das Bi-Xenon-Licht arbeitet nach dem Gasentladungsprinzip. In die Hauptscheinwerfer ist eine D2S-Xenonlampe integriert. Durch eine Glaslinse wird das Licht auf die Straße projiziert. Eine drehbare Strahlenblende vergrößert die Lichtaustrittsfläche. So wird die Fahrbahn wesentlich breiter und homogener ausgeleuchtet. Das bringt entscheidende Sicherheitsreserven – besonders in langgezogenen, unübersichtlichen Kurven. Im Fernlichtbetrieb sorgen Zusatzhalogenscheinwerfer für eine sehr hohe Reichweite, wichtig bei hohen Geschwindigkeiten auf langen geraden Straßen.

Eine dynamische Leuchtweitenregulierung vermeidet bei unterschiedlichen Beladungen oder Nickbewegungen des Fahrzeugs die Blendung des Gegenverkehrs. Verstärkt wird dieses Plus an Sicherheit durch mit Anti-Blendlack überzogene Scheinwerfer.

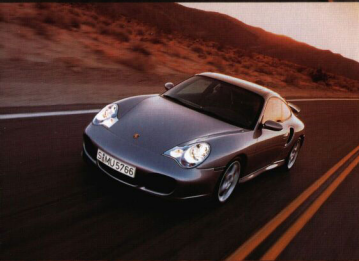
Die serienmäßige Scheinwerfer-Reinigungsanlage ist direkt in die Scheinwerfer integriert. Dies reduziert den Weg des Spritzwassers, erhöht die Reinigungsleistung und spart Gewicht.

Die Heckleuchten des 911 Turbo sind in rote und graue Funktionsbereiche unterteilt. Für ein dynamisches Nachtdesign sorgen hochglanzpolierte und metallisierte Gehäuseoberflächen. Das Fahrzeugheck wird durch sehr breite Schlußlichter mit jeweils 3 Glühlampen betont.





**Passive Sicherheit bei der
Konstruktion: Leistung
heißt beim 911 Turbo
nicht nur Motorleistung.**



Ein Fahrzeug mit den Fahrleistungen des 911 Turbo muß entsprechende Beiträge zur Sicherheit liefern. Sämtliche heute gültigen gesetzlichen Forderungen zum Insassenschutz werden übertroffen. Ob bei Frontal- oder Seitenaufprall, Schräg- oder Heckaufprall oder Überschlag.

Im Vergleich zu seinem Vorgänger hat er eine geänderte Rohbaustruktur. Die neue Konstruktion bietet bei einem Aufprall hohen Schutz. Vorne wird eine von Porsche patentierte Längs- und Querträgerstruktur eingesetzt. Dieser Trägerverbund besteht aus drei übereinanderliegenden Ebenen. Sie nehmen die Deformationsenergie auf und verteilen die Kräfte. Das reduziert die Deformation des Innenraums bei einem Crash.

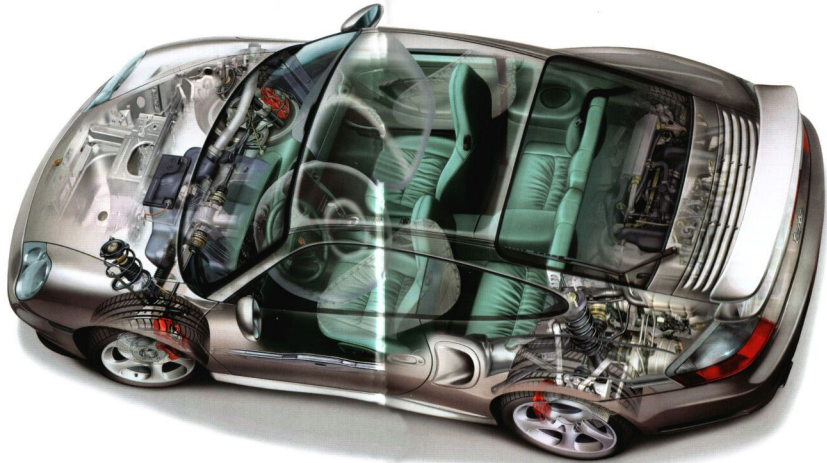
Der Tank liegt gut geschützt hinter der vorderen Deformationszone. Die Kraftstoffleitungen befinden sich außerhalb der Deformationsbereiche. Und die Steifigkeit der gesamten Karosserie konnte durch modernste Materialien und intelligente Konstruktion deutlich erhöht werden. Zusätzlich besitzt der 911 Turbo eine Türverstärkung aus einem extrem hochfesten Stahlprofil (Borstahl). Für noch mehr Sicherheit beim Seitencrash.

Auch die Platzierung des Motors im Heck trägt zur passiven Sicherheit bei: Bei einem Frontaufprall dringt er nicht in den Fahrgastraum ein.

Die komplette Karosserie erhält einen vorbildlichen Oberflächenschutz. Der Porsche 911 Turbo ist aus beidseitig feuerverzinktem Stahlblech gebaut. Diese Maßnahme sorgt für die legendäre Langlebigkeit eines jeden Porsche. Da das Material nicht korrosionsanfällig ist, ermüdet es nicht. So gewährleistet es nach vielen Jahren noch die geforderte Steifigkeit und Crashesicherheit.



Man kann an Schutzengel glauben. Oder auf Porsche Ingenieure vertrauen.



Fullsize-Airbag für Fahrer und Beifahrer sind beim 911 Turbo selbstverständlich. Für noch mehr Sicherheit beim Seitencrash sorgt das „Porsche Side Impact Protection System“ (POSIP). Es besteht aus einem Seitennairbag und einer energieaufnehmenden Türtafel. Neben dem Schutz des Brustkorbs erhöht POSIP auch den Schutz des Kopfbereiches. Zusätzlich bietet eine Türverstärkung aus

extrem hochfestem Stahlprofil (Borstahl) weitere Sicherheitsreserven. Der Airbag bildet ein flaches Kissen zwischen dem Insassen und der Türtafel. Durch das große Volumen von 30 l ist er auf dem gesamten Sitzverstellbereich wirksam.

Die Kopfstützen im 911 Turbo zählen zu den sichersten der Welt. Sie sind in die Lehne integriert

und können deshalb nicht falsch eingestellt werden. Außerdem serienmäßig: Sicherheitslenksäule, Dreipunktgurte mit Gurthöhenverstellung vorne, Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer, abgerundete Kanten, energieaufnehmende Verkleidungsteile und schwer entflammable Materialien im Innenraum.

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

Den 911 Turbo hätte jeder gerne.

Deshalb serienmäßig: Wegfahrsperre mit Transponderlösung sowie eine Alarmanlage mit kontaktgesteuerter Außenhautüberwachung und Infrarot-Innenraumüberwachung. Eine Safe-Sicherung sorgt dafür, daß das Fahrzeug nach dem Verschließen mit der Funkfernbedienung nicht mehr

über die Innentürgriffe geöffnet werden kann. Schließlich soll Ihr 911 Turbo bleiben, wo er hingehört: in Ihren Händen.



Anpreßdruck: hoch.
Luftwiderstand: niedrig.

Der 911 Turbo hat bei der Linienführung nichts von der klassischen Form seiner Vorgänger verloren. Er ist deren logisch konsequente Evolution. Unmißverständlich Porsche. Unmißverständlich Turbo.

Das Design paßt sich aerodynamischen Anforderungen an. Mit einem c_w -Wert von 0,31 erreicht der 911 Turbo den geringsten Luftwiderstand aller bisherigen 911 Turbo Modelle – bei

gleichzeitig niedrigen und ausgegogenen Auftriebsbeiwerten an Vorder- und Hinterachse.

Die zusätzliche Lippe an der Bugverkleidung reduziert die unter dem Fahrzeug durchströmende Luft. So konnte der Vorderachsauftrieb entscheidend reduziert werden. Der Heckabschluß mit dem ausfahrbaren Spaltflügel reduziert den Luftwiderstand und den Auftrieb an der Hinterachse.



Komfort

Normalerweise denkt man bei Sportwagen an Verzicht auf Komfort.

Aber was ist schon normal an einem 911 Turbo?



Beim 911 Turbo werden Sie immer wieder hinschauen. Bei den Instrumenten allerdings genügt ein Blick.

Alles Wichtige ist da – und alles Überflüssige fehlt. Für Spielereien ist kein Platz. Die Schalter befinden sich exakt dort, wo Ihre Hand sie erwartet. Sie bedienen sie intuitiv.

Die fünf klassischen Rundinstrumente bilden eine optische Einheit. Der analoge Drehzahlmesser, die digitale Kilometer- und die Tageskilometeranzeige befinden sich in der Mitte, die analoge und digitale Geschwindigkeitsanzeige links daneben, rechts die Zeithuhr.

Über alle wichtigen fahrrelevanten Daten informiert Sie der serienmäßige Bordcomputer durch das Anzeigefeld unter dem Drehzahlmesser. Es ist als Punktmatrix aufgebaut. Durch die feinere Aufteilung der Anzeige wurde so die Darstellung erheblich verbessert. Sie gibt Auskunft über Ladedruck, Ölstand, Durchschnittsgeschwindigkeit, Durchschnittsverbrauch,

Restreichweite und Außen-temperatur.

Die Kontrollleuchten für Fernlicht und Blinker befinden sich im Bereich des Drehzahlmessers, die anderen Warnleuchten auf einer Leiste unterhalb der Instrumente.

Alle Digitalinstrumente passen Helligkeit und Kontrast automatisch

an die Umgebung an. Die Neigung der Gläser vor den analogen Instrumenten läßt fast keine Spiegelungen auftreten. So sind alle Instrumente jederzeit gut ablesbar.



Wenn Ihnen in Luxus-Limousinen etwas fehlt, finden Sie es wahrscheinlich hier.

Den 911 Turbo bekommen Sie serienmäßig mit einer Lederausstattung. 5 Farben stehen zur Wahl. Mit Leder überzogen sind u. a. Sitze, Schalttafel, Tür- und Fondseitenverkleidung. Der Dachhimmel ist aus Alcantara in der von Ihnen gewählten Interieurfarbe. Hochwertige Teppiche und Applikationen in Aluminiumoptik sorgen für ein luxuriöses und dennoch sportliches Ambiente. Fast alle Kunststoffteile sind mit Softlack in der von Ihnen gewählten Interieurfarbe lackiert. Des Weiteren finden Sie im 911 Turbo erstmals einen Cupholder, der sich unter der Mitteldüse befindet und zwei Bechern einen sicheren Abstellplatz bietet.

Ein Orientierungslicht leuchtet die Bereiche um Zündschloß, Schalthebel und Türöffner aus. Der Deckel des 100-Liter-Kofferraums und der Heckdeckel lassen sich vom Innenraum aus öffnen – elektrisch per Knopfdruck. Zusätzlich können Sie den Kofferraumdeckel auch über den Zündschlüssel öffnen.



Öffnungstasten Kofferraum/Heckdeckel



Fondsitzeanlage

Die vollelektrischen Sitze des 911 Turbo sind in Höhe, Neigung und Längsrichtung verstellbar. Ebenfalls elektrisch verstellbar sind die Lehne und die Neigung des Sitzkissens. Durch den guten Seitenhalt der Sitzwangen fühlen Sie sich im Sitz festgehalten, aber nicht beengt. Eine Memory-Funktion speichert 2 Sitzpositionen auf der Fahrerseite. Zusätzlich können Sie jeweils im Zündschlüssel und im Ersatzschlüssel eine weitere Sitzposition speichern und über die Funkfernbedienung abrufen. Ohne Aufpreis erhalten Sie auf Wunsch lederbezogene Sportsitze.

Aufgrund des vergrößerten Innenraums sind die Rücksitze breiter, die Kopffreiheit ist größer und der Einstiegskomfort besser als beim Vorgängermodell. Die Ablagefläche dahinter bietet einen Stauraum von rund 40 l. Werden die

Sitzlehnen nach unten geklappt, haben Sie im Fond ca. 175 l Stauraum.

Serienmäßig ist auch das 3-Speichen-Airbaglenkrad mit mehrfarbigem Porsche Wappen. Lenkradkranz und Prallplatte sind lederbezogen.

Den „turbo“ Schriftzug finden Sie auf den Einstiegsblenden, den Radzierdeckeln und dem Heckdeckel.

Ebenfalls serienmäßig: ein automatisch abblendbarer Innen- und Außenspiegel mit integriertem Regensensor für Frontscheibenwischer.



Orientierungslicht



Kompromisse wollen es jedem recht machen.

Wir nur Ihnen.

Bitte schön: Ebenfalls serienmäßig ist die automatische Klimaanlage mit integriertem Aktivkohlefilter. Sollten die Scheiben im Winter vereist sein, hilft die gesonderte Defrost-Taste. Ein Knopfdruck – schon stellt die Automatik Heizung und Gebläse so ein, daß die Scheibe schnellstmöglich abgetaut wird. Der serienmäßige Heckscheibenwischer mit drei Wischzyklen wurde so konstruiert, daß Ihnen das größtmögliche Sichtfeld bleibt.

Der auf Wunsch erhältliche ParkAssistent wird aktiviert, sobald Sie den Rückwärtsgang einlegen. Ultraschallsensoren in der Heckverkleidung erkennen, wenn Sie sich einem Hindernis nähern, und warnen durch einen Signalton. Je näher Sie dem Hindernis kommen, desto kürzer werden die Tonpausen. Ab etwa 30 cm nach hinten und 10 cm zu den Seiten setzt ein Dauerton ein.





MiniDisc-Radio MDR-32

Das serienmäßige Cassettenradio CR-22 stellt höchste Ansprüche zufrieden. Es verfügt über einen Doppeltuner für RDS-Diversity (unmerkliches Umschalten zur stärksten empfangbaren Frequenz des eingestellten Senders). Es stehen 50 Speicherplätze zur Verfügung. Die „EON-Funktion“ blendet automatisch aktuelle Verkehrsfunknachrichten ein. Der stärkste empfangbare Sender wird auf dem Display angezeigt. Das Autoreverse-Cassettenlaufwerk verfügt über einen Titelsuchlauf sowie über Dolby B und C. Auf Wunsch erhalten Sie auch das CD-Radio CDR-32 oder das Mini-Disc-Radio MDR-32.

Für welche Komponenten Sie sich auch entscheiden, mit dem Bose® Sound-System kommen sie richtig zur Geltung. Serienmäßig. Nachdem mit Hilfe einer speziellen Software die exakte Platzierung

der Lautsprecher errechnet wurde, werden Radio und CD-Spieler auf das jeweilige Porsche Sound-System abgestimmt. Es besteht aus TSM-Schaltverstärker und leistungsstarken Endstufen, die 50 % effizienter sind als lineare Verstärker. Und hat integrierte Signalverarbeitung: hebt die Bässe an, wenn die Lautstärke abnimmt, d. h., sie gleicht aus. Die aktive Equalization sorgt für ausgewogenen Klang über das gesamte Frequenzspektrum, aktive Kompressorschaltung verhindert Verzerrungen bei größerer Lautstärke.

Und die Bässe? Kommen aus einem maßgeschneiderten Lautsprechergehäuse mit Tief- und Mitteltönen in der Türverkleidung sowie einem Subwoofer hinter den Rücksitzen. Mit einer Schlagkraft, die beispiellos ist. Ergänzt mit naturgetreuem Raumklang,



Mittel-/Hochtöner in der Schalttafel



Baßreflexbox mit Tieftönen in der Tür



Mittel-/Hochtöner im Fondbereich

fein abgestimmten Mittel- und Hochtönen, setzt er neue Maßstäbe in der Wiedergabe von Musik.

Im 911 Turbo.

Alles in einem: Navigation, Bordcomputer, Telefon, Klimaanlage.

Damit Sie sich auf die Straße konzentrieren können.

Das Porsche Communication Management (PCM) ist ein integriertes Kommunikationssystem, das Sie auf Wunsch erhalten. Ganz gleich, ob Sie sich an einen unbekanntem Zielort leiten lassen möchten, einen Anruf tätigen, Ihrer Wunschmusik zu noch feinerem Klang verhelfen wollen oder schlicht Ihre voraussichtliche Ankunftszeit wissen möchten: Mit PCM haben Sie Ihre gesamte Kommunikation jederzeit im Griff.

Einer der zentralen Bestandteile des PCM ist das satellitengeführte GPS-Navigationssystem mit integrierter Antenne. Sie legen einfach die CD-ROM des jeweiligen Landes in das Laufwerk, geben eine Adresse oder ein Sonderziel ein: Das System bestimmt via Satellit Ihren Standort und führt Sie mit Sprachunterstützung ans Ziel.



Der Bordcomputer des PCM versorgt Sie auf Wunsch mit folgenden Daten: Uhrzeit und Datum sowie Durchschnittsverbrauch, Durchschnittsgeschwindigkeit, Fahrzeit und zurückgelegte Strecke. Außerdem informiert er

über die Reichweite sowie über die Zielentfernung und berechnet aus Zielentfernung und zukünftiger Durchschnittsgeschwindigkeit auch noch Ihre voraussichtliche Ankunftszeit.

Das GSM-Telefon des PCM hat eine Sendeleistung von 2 Watt. Es verfügt über einen integrierten Kartenleser sowie eine serienmäßige Freisprecheinrichtung. Das System schaltet die Audioanlage für die Dauer des Telefonats

stumm. Als Option ist ein Passivhörer für diskrete Telefongespräche erhältlich. Die Antenne befindet sich versteckt und gut geschützt seitlich im Bereich des Wasserkastens.

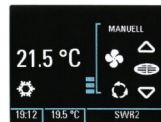
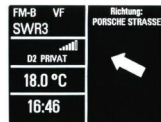
Weltweit nutzbar wird das PCM durch die Wahlmöglichkeit zwischen Kilometer- und Meilenanzeige sowie durch die Berücksichtigung verschiedener Sprachen und Zeitzonen.

Analog zum Klimasteuergerät können Sie alle klimarelevanten Daten auch über den großen Bildschirm des PCM abrufen.

Klangerelebnis unvergänglich. Selbst wenn Sie den Motor ausschalten.

Das PCM bietet Ihnen Audio vom Feinsten. Zur Ausstattung gehört ein RDS-Radio mit je 6 Stationstasten in 4 Ebenen (2x FM, 1x FM Autostore, 1x MW) sowie Verkehrsfunk. Das Cassettenlaufwerk mit Autoreverse-Funktion verfügt über Dolby B und eine automatische Bandsortenumschaltung.

Für den perfekten Klang sorgen Balance, Fader, Klangregelung für Höhen und Tiefen sowie eine geschwindigkeitsabhängige Lautstärkeregelung (GAL). Außerdem lassen sich ein externer DSP-Verstärker (Digital Sound Processing) sowie ein externer 6fach-CD-Wechsler anschließen.





Umwelt

Wenn es um den Rennsport geht, wollen wir immer die Ersten sein.

Wenn es um die Umwelt geht, ist es im Prinzip dasselbe in Grün.



Gewöhnlich zählt bei Sportwagen der rote Bereich. Bei uns zählt auch der grüne.

Der 911 Turbo ist ein Erlebnis. Aber keines, das unvertretbar auf Kosten der Umwelt geht. Seit den 60er Jahren arbeitet Porsche am Einsatz umweltfreundlicher Materialien sowie an der Abgas- und Schadstoffreduzierung. Und war häufig Vorreiter bei der Einführung neuer Abgastechiken im Automobilbau.

Zum Beispiel mit der Einführung der serienmäßigen On-Board-Diagnose II im 911 Turbo von 1995. Nicht zuletzt vor dem Hintergrund dieser Erfahrung entstand das Abgaszentrum der Automobilindustrie im Porsche Entwicklungszentrum in Weissach.

Die logische Konsequenz: Der 911 Turbo erfüllt alle derzeit gültigen Abgasvorschriften. Sie werden bei ihm nur die neueste Abgastechologie finden. Seine

2 Metallkatalysatoren unterscheiden sich zum Beispiel deutlich von herkömmlichen Keramikversionen. Sie zeichnen sich durch schnelleres Ansprechverhalten, höhere Umwandlungsrate, längere Lebensdauer und geringen Leistungsverlust aus. Kurz nach dem Kaltstart wird der Schadstoffausstoß bereits zu 98% reduziert.

Auch bei den Lambdasonen setzen wir führende Technologien ein. Von den Sonden führt ein separates

Massekabel zur Motronic. Da das Sondersignal so nicht gestört werden kann, ist die Messung genauer und sicherer.

Beim Kraftstoffsystem haben wir die Ausdünstung von Kohlenwasserstoffen praktisch eliminiert. Alle kraftstoffführenden Leitungen bestehen aus Aluminium, dampfführende Leitungen aus Mehrschicht-Kunststoff.

Klassische Konzerte beginnen mit der halben Umdrehung eines Turbo Zündschlüssels.

Der 911 Turbo erfüllt alle derzeit gültigen Geräuschvorschriften. Er beseitigt Geräusche bereits an der Quelle. Motorteile sind steifer, bewegte Teile leichter, Einbauspiele geringer. Zusätzliche Maßnahmen wie großvolumige Schalldämpfer und Resonatoren im Ansaugsystem vermindern Geräusche weiter.

Und zwar über die gesamte Lebensdauer. Dennoch werden Sie innen Typisches hören: Porsche Sound.



Fast alle alten Porsche landen im Museum.

Soviel zum Thema Recycling.

Sportwagen von Porsche werden seit mehr als 50 Jahren gebaut. Und über zwei Drittel davon fahren auch heute noch auf der Straße – weltweit. Das Recycling spielt also praktisch kaum eine Rolle.

Die lange Lebensdauer ist ein wesentlicher Teil der Porsche Philosophie und des Porsche Umweltkonzepts. Denn das beste Recycling ist kein Recycling, sondern Weiterverwendung.

Dennoch: Es kommen nur modernste und umweltschonende Bauteile zum Einsatz. Der Anteil an Eisenmetallen beträgt 56%, der an Leichtmetallen wie Aluminium und Magnesium nahezu 20%.

Der 911 Turbo ist frei von Asbest, Cadmium, FCKW und von Teilen, die mit FCKW hergestellt wurden.

Beispiel: Die Auspuffanlage wird aus Edelstahl gefertigt. Sie rostet nicht und hält ein Autoleben lang. Sämtliche Leichtmetall-Werkstoffe sind sehr gut recycelbar. Der 911 Turbo kann mit heutigen Verfahren theoretisch zu über 80% wiederverwertet werden. Alle Werkstoffe sind für das spätere sortenreine Recycling gekennzeichnet. Die Verringerung der Kunststoffvarianten erweitert diese Möglichkeiten.

Eigentlich schade: Wir werden Sie immer seltener sehen.

Lange Wartungsintervalle ermöglichen den ressourcenschonenden Umgang mit Betriebsstoffen und Verschleißteilen. Ebenso reduzieren sie die Werkstattkosten. In den letzten 25 Jahren wurden beständig die Intervalle verlängert und der Wartungsaufwand verringert.

Die Service-Intervalle des 911 Turbo sprechen für sich: Motoröl alle 20.000 km. Zündkerzen, Öl- und Luftfiltereinsatz alle 40.000 km. Der Wechsel von Kühlfüssigkeit entfällt beim 911 Turbo völlig. Ein absolutes Novum in seiner Fahrzeugklasse.

Fazit: Der 911 Turbo ist umweltfreundlicher als viele andere Kraftwerke.



Individualisierung

Damit nicht nur
der Kaufvertrag
Ihre Handschrift trägt.

**Und wenn die Farbe
noch so dezent ist –
Sie werden ihn mühelos
wiederfinden.**

Ein 911 Turbo ist der perfekte
Ausdruck persönlicher Freiheit.
Ein Ausdruck von Individualität und
Charakter. Da spielt die Farbe eine
große Rolle.

Sie haben die Wahl zwischen
4 Uni- und 8 Metallic- sowie
9 Innenraumfarben.

Und sollte für Sie nicht die richtige
dabeisein, halten wir für Sie gegen
Aufpreis noch 4 Sonderfarben
bereit. Oder Sie bringen uns ein
Muster Ihrer Lieblingsfarbe mit,
und wir lackieren Ihren neuen
911 Turbo dann in genau dieser.

Schließlich soll er genau so aus-
sehen, wie Sie ihn sich wünschen.

Standardfarben.



schwarz



indischrot

carraraweiß



speedgelb

Metallicfarben.



arktissilbermetallic



orangerotperlecolor



basaltschwarzmetallic



dschungelgrünmetallic



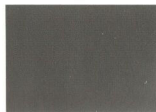
orientrotmetallic



sealgraumetallic



lapisblaumetallic

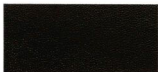


meridianmetallic

Serienfarben Interieur.

Kunstleder/Leder/Softlack*/

Alcantara (Himmel).



schwarz



graffitigrau



savannabeige

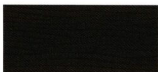


metropolblau



nephritegrün

Schalttafel.



schwarz



graffitigrau



savannabeige



metropolblau



nephritegrün

Teppich.



schwarz



graffitigrau



savannabeige



metropolblau



nephritegrün

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

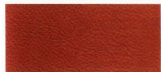
Sonderfarben Interieur.

Leder/Softlack*

Alcantara (Himmel)**.

Schalttafel.

Teppich.



boxsterrot



boxsterrot



boxsterrot



zimtbraun



zimtbraun



zimtbraun

Naturleder

Leder/Softlack*

Alcantara (Himmel)**.

Schalttafel.

Teppich.



dunkelgrau natur



dunkelgrau natur



dunkelgrau natur



braun natur



braun natur



braun natur

* Softlack in Interieurfarbe, bei Naturleder schwarz.

** Himmel Alcantara, schwarz.

**Er ist perfekt.
Aber er ist noch nicht
ganz wie Sie.**

Die Serienausstattung des 911 Turbo läßt kaum Wünsche offen. Dennoch: Porsche erfüllt Ihnen auch gerne jeden Ihrer Sonderwünsche.

Sie haben die Wahl zwischen einzelnen Paketen und Produkten, mit denen Sie Ihren 911 Turbo noch etwas individueller, noch etwas sportlicher oder noch etwas komfortabler gestalten können. Außen und innen.

Auf den folgenden 3 Seiten haben wir Ihnen diese Produkte übersichtlich nach Themengebieten zusammengestellt. Die Seitenzahlen geben Ihnen Aufschluß darüber, auf welcher Seite dieses Kataloges die einzelnen Zusatzausstattungen abgebildet sind.

Detaillierte Informationen zu den Zusatzausstattungen erhalten Sie selbstverständlich bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler.



Interieur Leder



Interieur Wurzel-Ahorn



Interieur arktissilber



Rad in Exterieurfarbe lackiert



Aerokit Turbo



Radnabenabdeckung konkav

Bezeichnung

I-Nr. Seite

Exterieur.

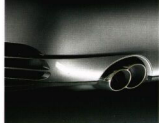
• Sonderfarben	Code	–
• Individualfarben	Code	–
• ParkAssistent (Einparkhilfe hinten)	635	54
• Windschutzscheibe mit Grünkeil	567	–
• Elektrisches Hebe-/Schiebedach	650	–
• Dachtransportsystem silber	549	–
• Ohne Modellbezeichnung	498	–
• Aerokit Turbo	XAF	71

Antrieb und Fahrwerk.

• Edelstahl-Endrohre	X54	72
• Tiptronic S	249	31, 52, 70

Räder.

• Radnabenabdeckung konkav, mit farbigem Wappen	446	71
• Felgenstern und Radnabenabdeckungen in Exterieurfarbe lackiert, mit farbigem Porsche Wappen	XD9	71



Edelstahl-Endrohr



Kombi-Instrument lackiert in Interieurfarbe



Mittelkonsole hinten in Leder

Bezeichnung

I-Nr. Seite

Interieur.

• Sportsitze Leder	P77	-
• Zifferblätter Kombi-Instrument lackiert in Interieurfarbe	X45	72
• Lordosenstütze links, rechts	586/513	-
• Sitzheizung links/rechts	P14	-
• Tempostat	454	-
• Sicherheitsgurte indischrot/speedgelb/maritimblau	XSX/XSY/XSW	-

Leder.

• Raffledersitzanlage	982	53
• Lederausstattung in Sonderfarben	Code	-
• Lederausstattung in Individualfarben	Code	-
• Interieur-Paket Leder (groß)	E70	70
• Mittelkonsole hinten in Leder	XMZ	70, 72

Holz: Wurzel-Ahorn hell oder dunkel.

• Holz-Paket (groß)	E71/E72	70
• Holz-Paket (klein)	E75/E76	73
• 3-Speichen-Lenkrad Wurzel-Ahorn/Leder in Interieurfarbe	XPB/XPC	73
• Schalt-/Handbremshebel mit Wurzel-Ahorn verkleidet, kombiniert mit Leder in Interieurfarbe, inklusive Aluminium-Einsatz	Y07/Y08	72
• Tiptronic Wählhebel/Handbremshebel mit Wurzel-Ahorn verkleidet, kombiniert mit Leder in Interieurfarbe, mit aluminiumfarbenem Einsatz	Y62/Y63	70

Die genauen Bestandteile dieser Interieur-Pakete entnehmen Sie bitte der gültigen Preisliste, oder fragen Sie bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler.



Sportsitze Leder



3-Speichen-Sportlenkrad Carbon/Leder



3-Speichen-Sportlenkrad Wurzel-Ahorn/Leder

Carbon.

• Interieur-Paket Carbon (groß)	E73	–
• Interieur-Paket Carbon (klein)	E77	73
• 3-Speichen-Sportlenkrad Carbon/Leder	XPD	73
• Schalt-/Handbremshebel mit Carbon verkleidet, kombiniert mit Leder in Interieurfarbe, inklusive Aluminium-Einsatz	Y05	–
• Tiptronic Wählhebel/Handbremshebel mit Carbon verkleidet, kombiniert mit Leder in Interieurfarbe, mit aluminiumfarbenem Einsatz	Y61	–
• Mittelkonsole hinten Carbon	XMJ	–
• Einstiegsblenden aus Carbon mit „turbo“ Schriftzug	X69	–

Aluminium/Edelstahl.

• Schalt-/Handbremshebel mit Leder in Interieurfarbe bezogen, inklusive Aluminium-Einsatz	Y06	70
• Tiptronic Wählhebel/Handbremshebel mit Leder in Interieurfarbe bezogen, mit aluminiumfarbenem Einsatz	Y23	–
• Zifferblätter Kombi-Instrument aluminiumfarben	X71	70
• Aluminium/Edelstahl/Chrom-Paket	X29	–
• Einstiegsblenden in Edelstahl mit „turbo“ Schriftzug	X70	–

Audio und Kommunikation.

• Porsche CDR-22 inklusive Ablage	695/696	–
• Porsche CDR-32 inklusive Ablage	698	–
• Porsche MDR-32	699	55
• CD-Wechsler CDC-3	692	–
• Porsche Communication Management (PCM)	662	51, 54, 56
• Passivhörer für PCM	663	70
• Telefonvorbereitung für Mobiltelefon	618	–

Weitere Informationen zu den Individualausstattungen erhalten Sie bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler.

**Die meistkopierte Doppelseite
in der Automobilindustrie.**

Motor

Zylinderzahl	6
Hubraum	3.600 cm³
Leistung	309 kW
bei Drehzahl	6.000 1/min
Max. Drehmoment	560 Nm
bei Drehzahl	2.700–4.600 1/min
Verdichtung	9,4:1

Kraftübertragung

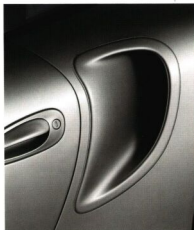
Antrieb	Allrad
Schaltgetriebe	6-Gang
Tiptronic S verfügbar	ja

Fahrwerk

Vorderachse	McPherson-Federbeinachse, Stabilisator
Hinterachse	Mehrlenker-Hinterachse LSA, Stabilisator
Lenkung	Servo, hydraulisch
Bremse	4-Kolben-Aluminium-Monobloc- Festsättel vorn und hinten, Scheiben innenbelüftet und perforiert
Fahrstabilisierungssystem	PSM inkl. ABS, ASR, ABD
Räder	VA: 8 J x 18, HA: 11 J x 18
Reifen	VA: 225/40 ZR 18 HA: 295/30 ZR 18

Leergewicht **Schaltgetr./Tiptronic S**DIN **1.540 kg/1.585 kg**Nach EG-Richtlinie* **1.615 kg/1.660 kg**Zul. Gesamtgewicht **1.885 kg/1.930 kg****Fahrleistungen** **Schaltgetr./Tiptronic S**Höchstgeschwindigkeit **305 km/h/298 km/h**0–100 km/h **4,2 s/4,9 s**0–160 km/h **9,2 s/10,6 s**Elastizität (80–120 km/h) **5,0 s/6,0 s (5./4. Gang)****Verbrauch in l/100 km** **Schaltgetr./Tiptronic S**

Nach 93/116/EG

Innerstädtisch **18,9/21,9**Außerstädtisch **9,2/9,6**Gesamt **12,9/13,9**CO₂-Emissionen g/km **309/339****Abmessungen**Länge **4.435 mm**Breite **1.830 mm**Höhe **1.295 mm**Radstand **2.350 mm**Kofferraumvolumen (VDA) **100 l**Tankinhalt (Nachfüllvolumen) **64 l**

*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.

Technische Daten

Betreuung

Boxster und Betreuung:

Beides gibt es so nur von Porsche.

Wir möchten Ihnen mehr bieten als nur einen außergewöhnlichen Sportwagen. Unsere Kreativität erschöpft sich nicht nur in der Entwicklung neuer technischer Details. Wir bieten Ihnen an, auch auf vielen anderen Gebieten Ihr Partner zu sein.



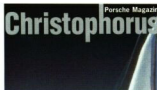
Porsche Classic

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



Porsche Zentrum/Händler

Ihr Porsche Zentrum/Händler steht Ihnen jederzeit gern zur Verfügung. Hier werden Sie von erfahrenen Fachleuten absolut zuverlässig betreut. Egal, ob es sich um Original-Ersatzteile handelt, um Zubehör, Accessoires, Leasing, Finanzierung, Fahrzeugversicherungen oder anderes.



„Christophorus“

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



Porsche Assistance

Eine Service-Leistung, die Ihnen im In- und Ausland zusätzliche Sicherheit bietet. Sie umfasst Pannen- und Unfallhilfe, Abtransport und Bergung im Falle einer Panne oder eines Unfalls und andere Versicherungsleistungen. Sie erhalten sie automatisch mit dem Kauf eines Porsche.



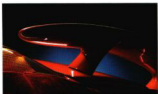
Porsche im Internet

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



Porsche Exclusive

Hier finden Sie viele Anregungen, wie Sie einen Serien Porsche ab Werk nach Ihren Vorgaben umrüsten lassen, ihn noch etwas persönlicher machen können. Optisch, technisch oder beides. Auf jeden Fall aber in Handarbeit. Es gibt fast nichts, was es nicht gibt.



Porsche Tequipment

Unser Zubehör, mit dem Sie Ihren Porsche ganz individuell von Ihrem Porsche Zentrum/Händler nachrüsten lassen können. Mit Artikeln, die perfekt auf Ihren Porsche abgestimmt sind. Und bei denen die Gewährleistung voll erhalten bleibt.



Porsche Clubs

Weltweit gibt es rund 440 Porsche Clubs mit über 100.000 Mitgliedern. Die Clubs engagieren sich im gesellschaftlichen, sportlichen Bereich und stehen allen Porsche Fahrern offen. Informationen erhalten Sie unter www.porsche.com.



Porsche Selection

Das sind ausgewählte Accessoires und Mode, die perfekt zu einem Porsche passen. Weil sie zeitlos, hochwertig und individuell sind.



Porsche Driving Experience

1. Der Porsche Travel Club.

Er bietet exklusive Erlebnisreisen und faszinierende Reiseformen. Infos unter ++49 (0) 711/911-8155 bis -8157.

2. Die Porsche Sportfahrschule.

Hier haben Sie nicht nur die Möglichkeit, Ihren Porsche besser kennenzulernen, sondern auch sich selbst. Vor allem in Grenzsituationen. Infos bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler oder unter ++49 (0) 711/911-8315.

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



Fazit

In über 25 Jahren 911 Turbo haben wir ihn ständig noch leistungsfähiger, noch sicherer, noch aerodynamischer, noch komfortabler und umweltverträglicher gemacht. Bei jedem dieser Schritte hatten wir nur den Fahrer im Blick. Ihm ein perfektes technisches Gerät an

die Hand zu geben. Eine einzigartige Umsetzung des Themas Sportwagen.

Der 911 Turbo ist ein Stück faszinierende technische Überlegenheit, ein Technologieträger. Bereits nach den ersten Metern auf dem Fahrersitz

werden Sie merken, er ist ein Angebot an Menschen, denen Emotionen mehr bedeuten als Konventionen. Ein schönes Stück automobiler Zukunft. Ein Konzept, dessen Harmonie Maßstäbe setzt.

Er produziert Leistung müheloser als jemals zuvor, scheinbar ohne Limit. Plötzlich hört das Konkurrenzdenken auf. Sie verspüren eine Ruhe und Gelassenheit, wie Sie sie noch nie erlebt haben. Der 911 Turbo gibt Ihnen das Gefühl, endlich angekommen zu sein.

Zugegeben, ein großartiger Moment.

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

Porsche, Carrera, Targa, Boxster und das Porsche Wappen sind eingetragene Marken der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

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

Stand: 7/01

Printed in Germany

WVK 200 110 02 D/WW

