



PORSCHE



Der 911 Turbo
Die Referenz



Referenz: das Prinzip 911 Turbo	6
Idee	8
Design	12
Technik	16
Der 911 Turbo	18
Der 911 Turbo S	20
Das 911 Turbo Cabriolet und 911 Turbo S Cabriolet	24
Leistung	28
Motor	30
Kraftübertragung	38
Fahrwerk	50
Verantwortung	60
Sicherheit	62
Umwelt	70
Persönlichkeit	74
Komfort	76
Audio und Kommunikation	86
Individualisierung	92
Porsche Driving Experience	110
Panorama	112
Fazit	114
Technische Daten	116
Index	120



Referenz: das Prinzip 911 Turbo.

Turbos gibt es einige. Aber es gibt nur einen 911 Turbo. Diese Erkenntnis mag nicht ganz neu sein. Aber für uns gilt sie mehr denn je. Denn der 911 Turbo ist unsere Referenz – für alles, was wir bauen. Der Ausgangspunkt. Um an die Spitze des Machbaren zu gelangen. Wieder einmal.



**Man kann Vorbildern folgen.
Oder eigene Spuren hinterlassen.**

Die Idee 911 Turbo.

Auf dem Mond. Am Nordpol. Im tiefsten Dschungel. Überall war schon jemand und hat Neuland erschlossen: die Flagge aufgestellt, das Gipfelkreuz errichtet und Geschichte geschrieben.

Wo also reihen wir uns ein? Hinter den Vorgängern? Sicher, wir würden ankommen. Bei einer altbekannten Lösung. Bei etwas, das funktioniert. Aber kommen wir damit weiter?

Die Antwort liegt auf der Hand. Und sie fordert uns Mut ab. Den Mut, Wege einzuschlagen, die in Frage stellen, was einst in Stein gemeißelt wurde. Wo andere

abwinken, setzen unsere Ingenieure an. Nur so wird aus der Zukunft mehr als das nächste Kalenderblatt.

Beim 911 Turbo hat das Tradition. Die Tradition, ausgetretene Pfade zu verlassen. Wie 1974. Die Ausgangslage für die Entwicklung eines Supersportwagens war widrig. Ölkrise und Wirtschaftsflaute diktierten der Automobilindustrie puritanische Sparsamkeit. Was tun als Sportwagenhersteller? Die eine Möglichkeit: das Gebot der Stunde ignorieren und auf maximale Leistung setzen. Die andere: der vorgegebenen Marschrichtung folgen.

In Zuffenhausen nahm man beide Wege unter die Lupe – und ging einen dritten: Aufwand und Nutzen auf Porsche Art optimieren. Also aus vorhandenen Mitteln das Maximum herausholen, die Leistung steigern und die Effizienz erhöhen. Das Ergebnis: der 911 Turbo. Auf dem Pariser Automobilsalon sorgte er zuerst für Kopfschütteln. Um zu erkennen, dass hinter 191 kW (260 PS) tatsächlich mehr steckte als rohe Kraft, musste man genauer hinschauen. Unter die Motorhaube: Dort verbarg sich mit 6 Zylindern und 3 Liter Hubraum ein kleiner, kompakter Antrieb, der trotz seines vergleichsweise geringen Hubraums überraschend viel leistete.

Aus Kopfschütteln wurde Anerkennung. Schnell war klar: Mit dem Turbo war eine Referenz für den Sportwagen geboren – die unsere Ingenieure vor eine Herausforderung stellt. Denn die Messlatte liegt hoch. Und mit jeder Generation legen wir sie ein Stück höher.

Unrealistisch. Allzu idealistisch, könnte man meinen. Zugegeben: Wir sind selbst jedes Mal wieder überrascht, welche Antworten unser Entwicklungszentrum findet.

Schließlich fragen wir nach mehr Performance im Höchstleistungsbereich – und zwar bei reduzierten Verbrauchswerten.

Bei der aktuellen 911 Turbo Generation haben unsere Ingenieure 90% aller Bauteile neu entwickelt und wieder eine Referenz gesetzt. Mit gesteigerter Motorleistung, mit dem bei allen Modellen serienmäßigen Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK), mit einer deutlich erweiterten Serienausstattung und mit dem Thermomanagement. Die Erwartungen übertroffen haben sie mit der Hinterachslenkung und dem System Porsche Active Aerodynamics (PAA), das in dieser Form weltweit erstmals in Fahrzeugen mit

Straßenzulassung eingesetzt wird. Nur ein paar dieser Antworten, die aus einem rundstreckentauglichen Porsche auch einen alltagstauglichen Sportwagen machen. Und die uns beweisen, dass nur weiterkommt, wer sich an den eigenen Träumen misst. Unsere Ingenieure lassen sich seit 50 Jahren an ihnen messen. Mit der Idee 911 haben sie die Tradition Zukunft begründet. Der 911 Turbo schreibt sie fort.

Was ihn im Kern ausmacht: der unbedingte Wille zur Leistung. Damit stößt er bis an die Spitze des Machbaren vor. Aber nicht um jeden Preis. Er übernimmt auf intelligente Art und Weise Verantwortung – mit hoher Sicherheit für Fahrer und Beifahrer

und hervorragenden Effizienzwerten für die Umwelt. Persönlichkeit schließlich macht jeden 911 Turbo unverwechselbar und findet ihren Ausdruck in einer Form, die für Sportwagen Maßstäbe setzt – ästhetisch und funktional.

Der 911 Turbo. Die Referenz seit 1974. In der aktuellen Generation findet sie ihre bisher kraftvollste Ausprägung.





**Entsteht auf Millimeterpapier.
Passt in kein Raster.**

Das Design.

Viele Design-Objekte sind schön. Die wenigsten bleiben es: Der Zeitgeist staubt schnell ein. Wirklich überzeugen kann Design nur, wenn die Form keine Hülle bleibt, sondern einer Funktion folgt. Wenn wir spüren: Dieses Objekt vor uns, es kann, es darf gar nicht anders sein. Dann entsteht, was wir zeitlos nennen. Was zur Referenz wird. Zur Basis der nächsten Entwicklungsstufe.

Die Herkunft der 911 Turbo Modelle lässt keine Zweifel aufkommen. In Formensprache, Proportionen und Linienführung sind sie eindeutig Porsche. Die Kotflügel sind höher als die Fronthaube und hinten mit 28 zusätzlichen Millimetern in der Breite gegenüber der Vorgängergeneration besonders kräftig ausgelegt. Fahrzeughöhe und Fahrzeugüberhänge wurden verringert, der Radstand hingegen wurde im Vergleich zu den Vorgängern um 100 mm

verlängert. Das verbessert die Fahrstabilität und streckt die Dachlinie. Die 911 Turbo Modelle erscheinen kraftvoller und noch sportlicher.

Typisch 911 Turbo ist der Spaltflügel am Heck. Er bildet zusammen mit dem adaptiven Spoiler des Bugteils das System Porsche Active Aerodynamics (PAA, s. S. 58).

Das 911 Turbo Design setzt auch als Cabriolet Maßstäbe. Mit seiner Form und seiner Funktion: Integrierte stützende Magnesiumelemente machen das Stoffverdeck leicht und äußerst stabil. Nicht zuletzt aber sorgen sie dafür, dass die unverwechselbare Linienführung des 911 erhalten bleibt.



1



2



3

Die 20-Zoll-Räder sind bei allen Modellen in Schmiedetechnik gefertigt und in hochwertiger Bi-Color-Optik ausgeführt.

Die Serienräder der 911 Turbo S Modelle sind vorn und hinten einen halben Zoll breiter als bei den 911 Turbo Modellen und verfügen über Zentralverschlüsse, die aus dem Motorsport abgeleitet sind.

Ebenfalls Serie bei den 911 Turbo S Modellen sind die Bugverkleidung mit zusätzlichen Lufthutzen (Airblades) sowie die SportDesign Außenspiegel mit V-förmigem Spiegelfuß. Ihre filigrane Optik belegt, dass Sportlichkeit nicht nur eine Frage der Kraft ist. Denn man kann Material sparen – und an Profil gewinnen.

Die LED-Hauptscheinwerfer inklusive Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS+, s. S. 63) sind ein weiteres Beispiel für den hohen Anspruch, den wir beim Design der 911 Turbo Modelle anlegen. Sie verbrauchen wenig Energie und verleihen den S-Modellen serienmäßig eine noch einprägsamere Optik. Auf Wunsch sind sie auch für den 911 Turbo und das 911 Turbo Cabriolet erhältlich.

Im Interieur setzt sich die Evolution des Prinzips Turbo fort. Der Innenraum ist auf einen Punkt konzentriert: den Fahrer. Hinter dem Lenkrad laufen alle Informationen zusammen. Die ansteigende Mittelkonsole überzeugt mit intelligentem Bedienkonzept und durchdachter Ergonomie.

Klassische Referenz: die 5 Rundinstrumente mit dem Drehzahlmesser in der Mitte. Das Kombiinstrument mit hochauflösendem 4,6-Zoll-Farbbildschirm versorgt Sie mit allen Informationen des Bordcomputers oder des Audiosystems.

Sportlichkeit und Komfort verbinden die vollelektrischen Sportsitze. In den 911 Turbo Modellen sind sie Serie.

Die Betonung auf Sport legen die adaptiven Sportsitze Plus mit 18-Wege-Verstellung. Sie sind serienmäßig in den 911 Turbo S Modellen verbaut. Serie in allen Modellen: die elektrische Lenksäulenverstellung und das Memory-Paket.

Ein Ausstattungsmerkmal, das die 911 Turbo S Modelle auszeichnet: die eigenständige zweifarbige Leder-

ausstattung in Schwarz-Granatrot, kombiniert mit in Carbon ausgeführten Interieurblenden.

Ihren persönlichen Maßstab im Interieur legen Sie dank umfangreicher Individualisierungsmöglichkeiten selbst fest. Mit einer großen Palette verschiedener Interieurfarben und Materialien, wie etwa Holz, Leder, Aluminium oder Carbon.

Fazit: Das Design steht für sich. Nicht mit modischen Spielereien. Nicht weil es den Zeitgeist atmet. Sondern weil es seinen eigenen Prinzipien treu bleibt – und sich so weiterentwickelt.

1 SportDesign Außenspiegel | 2 Bugverkleidung 911 Turbo S mit Airblades

3 Interieur 911 Turbo S in Schwarz-Granatrot



Die Gesetze der Physik. Neu interpretiert.

Die Technik.

Eine Referenz bietet Orientierung. Nicht, um sich daran festzuklammern. Sondern für einen neuen Ausgangspunkt.

Das Herzstück der 911 Turbo Modelle ist der 3,8-Liter-Boxer-Biturbo-Motor mit variabler Turbinengeometrie (VTG). Er sitzt im Heck und bringt mehr Leistung als je zuvor (s. S. 31). Die Kraftübertragung bei allen Modellen erfolgt über das Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) und den aktiven Allradantrieb Porsche Traction Management (PTM).

Die serienmäßige Hinterachslenkung (s. S. 52) stellt sich auf unterschiedliche Fahrsituationen ein und verbessert Agilität und Fahrstabilität. Für Geradlinigkeit auch in Kurven: die Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) – serienmäßig in den 911 Turbo S Modellen. PDCC sorgt dafür, dass das Fahrzeug noch satter, noch besser auf der Straße liegt.

Alltagstauglichkeit und Performance zugleich erhöht das System Porsche Active Aerodynamics (PAA, s. S. 58).

Ein Widerspruch, den die flexiblen Einstellungen von Bugspoiler und Spaltflügel am Heck auflösen. Ergebnis: mehr Bodentreue vorn, höhere Fahrstabilität, niedrigerer Verbrauch auf der Straße, beeindruckende Zeiten auf der Rundstrecke.

Leistung gesteigert. Effizienz erhöht. Auftrag erfüllt? Nicht, solange die Sicherheit nicht Schritt hält. Dafür sorgen Assistenzsysteme (s. S. 83 f.) wie die Tempolimitanzeige, die Rückfahrkamera oder der Abstandsregeltempomat inklusive Porsche Active Safe (PAS).

Bieten hervorragende Orientierung und unterstützen ermüdungsfreieres Fahren: die LED-Hauptscheinwerfer inklusive Porsche Dynamic Light System Plus (PDLs+, s. S. 63). Serie in den 911 Turbo S Modellen, auf Wunsch für den 911 Turbo und das 911 Turbo Cabriolet erhältlich.

Fazit: Technische Meilensteine markieren den Weg in die Zukunft.

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf Seite 117.

Die Grenzen des Machbaren sind nur Etappen auf dem Weg zum Ziel.

Der 911 Turbo.

Zur festen Größe wird man nicht per Dekret. Diesen Status muss man sich hart erarbeiten. Millimeter für Millimeter. Nur mit dieser Einstellung lassen sich die Grenzen des technisch Machbaren erweitern. Wie der 911 Turbo beweist.

Tief im Heck und nah an der Straße. Der 3,8-Liter-Biturbo-Motor des 911 Turbo leistet 383 kW (520 PS) zwischen 6.000 und 6.500 1/min. Das maximale Drehmoment liegt bei 660 Nm. Das serienmäßige Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) und der aktive Allradantrieb Porsche Traction

Management (PTM) sorgen für die Kraftübertragung an alle 4 Räder. Ergebnis: eine Höchstgeschwindigkeit von 315 km/h und eine Beschleunigung von 3,4 s aus dem Stand auf 100 km/h. Das auf Wunsch erhältliche Sport Chrono Paket unterbietet diesen Wert noch einmal: für den Sprint von 0 auf 100 km/h in nur noch 3,2 s. Dank des serienmäßigen Porsche Active Aerodynamics (PAA) schließen sich optimale Abtriebswerte bei hohen Geschwindigkeiten und ein verbrauchsgünstiger Luftwiderstandsbeiwert im Alltag nicht mehr aus.

Der 911 Turbo steht serienmäßig auf 20-Zoll-Rädern in Bi-Color-Optik. Für hohe Fahrdynamik bei hohem Komfort sorgen serienmäßig die Hinterachslenkung, das Porsche Active Suspension Management (PASM) und das Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) inklusive elektronisch geregelter Hinterachs-Quersperre.

Das Interieur folgt einer klaren Linie: Sportlichkeit, komfortabel umgesetzt. Zum Beispiel mit der serienmäßigen Lederausstattung und den vollelektrischen Sportsitzen inklusive elektrischer Lenksäulenverstellung. Das Porsche

Communication Management (PCM) mit Navigationsmodul fasst alle Informationen klar zusammen und lässt sich intuitiv bedienen. Das BOSE® Surround Sound-System ergänzt den typischen Porsche Sound serienmäßig um ein weiteres beeindruckendes Klangerlebnis.

Hart arbeiten, Grenzen erweitern, Millimeter für Millimeter. Das Ergebnis: eine feste Größe. Der 911 Turbo.



Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf Seite 117.



**Absolute Stille.
Nur das Prinzip Leistung spricht Bände.**

Der 911 Turbo S.

Er sprintet in 3,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Trotzdem steht der 911 Turbo S auch für hohe Gelassenheit. Das klingt zunächst paradox. Aber es überzeugt die spielerische Leichtigkeit, mit der das S-Modell höchste Performance-Werte erreicht.

Der 3,8-Liter-6-Zylinder-Biturbo-Motor leistet 412 kW (560 PS) zwischen 6.500 1/min und 6.750 1/min – das sind noch einmal 29 kW (40 PS) mehr als im 911 Turbo.

Das maximale Drehmoment beträgt 750 Nm mit „Overboost“, einer Funktion des serienmäßigen Sport Chrono Pakets inklusive dynamischer Motorlager. Die Kraftübertragung erfolgt über das 7-Gang Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) auf den aktiven Allradantrieb Porsche Traction Management (PTM). Wir sollten noch die Höchstgeschwindigkeit erwähnen: 318 km/h. Leistungswerte, die deshalb beeindrucken, weil sie nicht minder beachtlichen Verbrauchswerten gegen-

überstehen. Der 911 Turbo S kann einen Durchschnittsverbrauch im NEFZ von lediglich 9,7 l auf 100 km vorweisen. Für diesen Referenzwert zeichnet unter anderem das System Porsche Active Aerodynamics (PAA) verantwortlich: Die flexible Anpassung von Bugspoiler und Heckflügel verbessert die Performance – und senkt den Verbrauch.

Auch der 911 Turbo S verfügt serienmäßig über die Hinterachslenkung. Sie vereint die

unterschiedlichen Anforderungen eines alltagstauglichen Hochleistungsportwagens: mit hoher Agilität und großer Fahrstabilität. Noch so ein scheinbares Porsche Paradoxon.

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf Seite 117.

Das Fahrwerkregelsystem Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) zur Wankstabilisierung ist Serie. Gemeinsam mit dem Porsche Active Suspension Management (PASM) – einem System zur elektronischen Verstellung der Stoßdämpfer – und dem Porsche Stability Management (PSM) sorgt es dafür, dass der 911 Turbo S nicht nur in Sachen Dynamik Richtwerte setzt, sondern auch beim Fahrwerk.

Gelassenheit erzeugt zudem die Hochleistungsbremse Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Sie hat bereits auf der Rundstrecke härteste Anforderungen erfüllt und ist Serie im 911 Turbo S.

Für hohen Komfort sorgen serienmäßige Systeme wie der Tempomat oder der ParkAssistent vorn und hinten. Ebenso die LED-Hauptscheinwerfer in Verbindung mit dem Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS+).

Der Leistungswille des 911 Turbo S wird auch am Heck deutlich sichtbar: mit dem „turbo S“ Schriftzug und den dunkel chromatierten Endrohrblenden. An der Seite zeigt er sich mit den SportDesign Außenspiegeln mit V-förmigem Spiegelfuß und den geschmiedeten, glanzgedrehten 20-Zoll 911 Turbo S Rädern. Ihre Zentralverschlüsse sind aus dem Rennsport abgeleitet.

Im Interieur sind exklusive Materialien in hochwertiger Verarbeitung Serie. Im Einzelnen: die zweifarbige Lederausstattung in Schwarz-Granatrot. Die Interieurblenden in Carbon. Die Einstiegsblenden mit „turbo S“ Schriftzug. Die adaptiven Sportsitze Plus mit 18-Wege-Verstellung und Fahrermemory-Paket sowie beleuchteter Sitzrückenschale mit Doppelkappnaht.

Leistung erzeugt Gelassenheit. Kein Paradoxon. Sondern Serie im 911 Turbo S.



**Eines der wenigen Ziele in Ihrem Leben,
bei dem noch Luft nach oben bleibt.**

Das 911 Turbo Cabriolet und das 911 Turbo S Cabriolet.

Der Weg nach oben ist lang, mitunter auch beschwerlich. Wer es aber an die Spitze geschafft hat, sollte Höhenluft atmen und die Aussicht genießen dürfen. Vor allem während der Fahrt.

Beste Voraussetzungen für ein intensives Frischlufterlebnis schafft neben dem Stoffverdeck und dem elektrischen Windschott die Kraftentfaltung der 3,8-Liter-Biturbo-Motoren im 911 Turbo Cabriolet und im 911 Turbo S Cabriolet. Deren Leistungs- und Drehmomentwerte sind identisch mit denen der Coupé-Versionen.

So beschleunigt das 911 Turbo Cabriolet mit 383 kW (520 PS) in 3,5 s von 0 auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 315 km/h. Die Werte für das 911 Turbo S Cabriolet: 412 kW (560 PS), Höchstgeschwindigkeit 318 km/h, die 100-km/h-Marke erreichen Sie schon nach 3,2 s.

Die Kraftübertragung und die Serienausstattung beider Modelle entsprechen – bis auf die Cabriolet-typischen Umfänge – denen der jeweiligen Coupé-Versionen.

Die Torsions- und Biegesteifigkeit der 911 Turbo Cabriolet Modelle ist trotz vergleichsweise geringem Gewicht vorbildlich. Ebenso die Sicherheit: ein automatisch ausfahrendes Überrollschutzsystem, Full-size-Airbags für Fahrer und Beifahrer sowie das Porsche Side Impact Protection System (POSIP) bieten auch bei offenem Dach ein hohes Schutzpotenzial (s. S. 69).

Die 911 Turbo Cabriolet Modelle: unsere Referenz für offenes Fahren.

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf Seite 117.





Das Verdeck.

Die Standardausstattung eines Cabriolets: das Verdeck. Weit mehr als der Standard: das vollständig überarbeitete Stoffverdeck der 911 Turbo Cabriolet Modelle. 3 integrierte stützende Magnesiumelemente machen es sehr stabil – aber dennoch leicht und flexibel.

Ein weiterer Vorteil: Das Verdeck ist glatt und straff. Der Stoff liegt eng an, die Designlinie ist noch eleganter als bei der Vorgängergeneration. Eine reine Äußerlichkeit? Ja. Wenn man vom besonders niedrigen c_w -Wert einmal absieht. Er liegt bei den 911 Turbo Cabriolet Modellen bei lediglich 0,31.

Die Heckscheibe aus Glas ist kratzfest und beheizbar. Eine Wasserleitkante am Verdeck sorgt dafür, dass kein Regenwasser in den Einstiegsbereich tropft, wenn Sie die Türen öffnen.

Die Betätigung des Verdecks erfolgt elektrisch, per Taste in der Mittelkonsole oder am Fahrzeugschlüssel. Es öffnet und schließt sich jeweils in nur 13 Sekunden – bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h. Das Verdeck faltet sich z-förmig. So ist die Innenseite jederzeit gut geschützt.

Der Innenhimmel ist mit wärme- und schalldämmendem Material ausgekleidet. Spürbare Folge: gleich bleibende Innentemperaturen und eine effektive Unter-

drückung von Windgeräuschen. Was Sie stattdessen hören? Den satten Porsche Sound natürlich.

Das elektrische Windschott.

Entwickelt im Windkanal, gemacht für den Fahrtwind: Die 911 Turbo Cabriolet Modelle verfügen serienmäßig über ein elektrisches Windschott. Es sorgt dafür, dass Sie offen und zugarm fahren können. Bei minimalen Windgeräuschen.

Der manuelle Ein- und Ausbau des Windschotts? Nicht mehr nötig. Es ist direkt in die Karosserie integriert und sitzt hinter der Fondsitzeinlage. So braucht es keinen

zusätzlichen Platz im Innen- und Kofferraum und ist jederzeit einsatzfähig.

Sie können das Windschott bis zu einer Geschwindigkeit von 120 km/h aus- und einfahren – auf Knopfdruck und in nur 2 Sekunden. Für mehr offenen Fahrspaß pro Kilometer.

Leistung.

Beim 911 Turbo knüpfen wir gerne an bewährte Traditionen an: Heckmotor, Turboaufladung, Höchstleistung. Eine gute Basis, um das Ziel zu erreichen: eine Referenz in Sachen Performance. In Sachen Effizienz. In Sachen Zukunft.





Zündende Ideen entfachen das innere Feuer.

Der Motor.

6 Zylinder. Heckmotor. In Boxeranordnung. Von manchen Prinzipien weichen wir grundsätzlich nicht ab. Denn die Porsche typische Bauweise und Position des Antriebsaggregats garantiert einen sehr guten Ladungswechsel, einen hervorragenden Massenausgleich, einen vibrationsarmen Lauf und einen niedrigen Schwerpunkt. Die Zylinder liegen sich mit einem Gesamthubraum von 3,8 Litern in 2 Reihen gegenüber.

Fehlt jetzt noch das, was einen Porsche zum 911 Turbo macht: 2 Abgasturbolader mit variabler Turbinengeometrie. Hinzu

kommen die Expansionsauganlage und VarioCam Plus. Man könnte vom inneren Feuer der 911 Turbo Modelle sprechen. Oder einfach von einer extrem guten Basis für die Referenz. Sie liegt in 2 Leistungsstufen vor:

Der 911 Turbo und das 911 Turbo Cabriolet leisten 383 kW (520 PS) zwischen 6.000 1/min und 6.500 1/min und 660 Nm Drehmoment zwischen 1.950 1/min und 5.000 1/min (kurzzeitig bis zu 710 Nm mit der Funktion „Overboost“ des optionalen Sport Chrono Pakets, s. S. 46).

Die 911 Turbo S Modelle verfügen über 412 kW (560 PS) zwischen 6.500 1/min und 6.750 1/min. Das maximale Drehmoment liegt zeitlich unbegrenzt bei 700 Nm. Durch die Funktion „Overboost“ des serienmäßigen Sport Chrono Pakets lässt es sich auf 750 Nm erhöhen.

Wer so viel zu geben hat, muss an anderer Stelle sparen. Etwa beim Verbrauch und den CO₂-Emissionen. Sie liegen um bis zu 16% unter den Werten der Vorgängergeneration. Verantwortlich dafür: Technologien, die das Fahrzeuggewicht niedrig halten und den Treibstoff optimal nutzen.

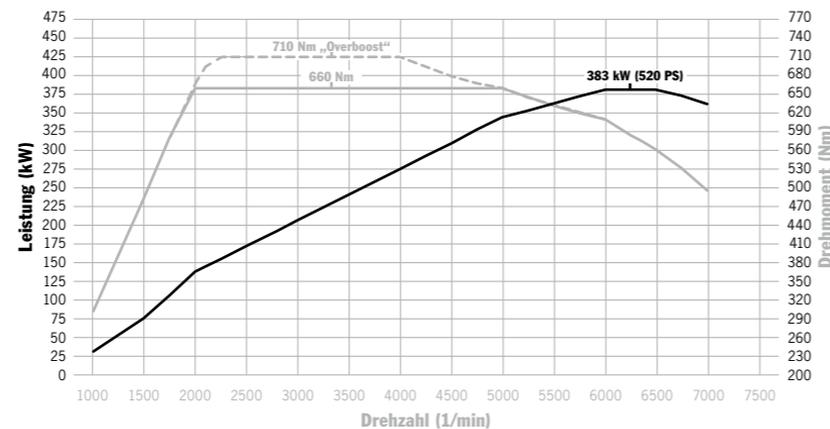
Dazu zählen auch effizienzsteigernde Maßnahmen wie das Thermomanagement, die Bordnetzrekuperation, die Auto Start-Stop-Funktion oder die Funktion „Segeln“. Mehr zu diesen Funktionen auf S. 36 und 40.

Ebenfalls vorbildlich: Bereits heute erfüllen die 911 Turbo Modelle die Abgasnorm Euro 6, die ab September 2015 für alle neu zugelassenen Fahrzeuge mit Ottomotor bindend ist.

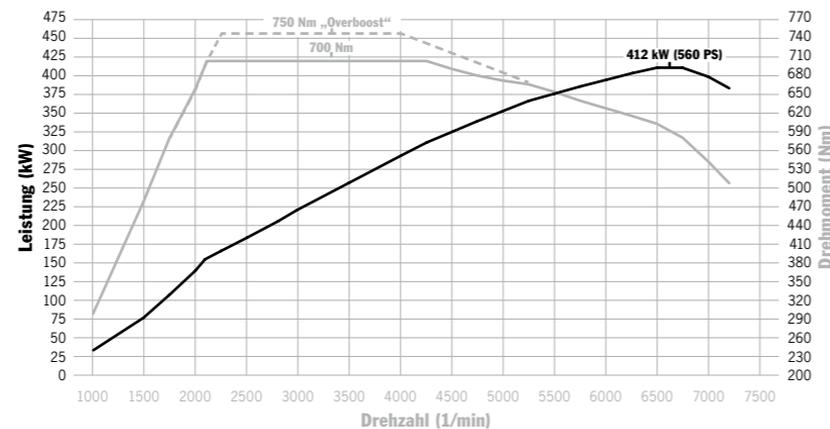
Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf Seite 117.

Beide Varianten des Motors verfügen über Benzindirekteinspritzung (DFI). DFI spritzt den Kraftstoff direkt und millisekunden-genau in den Brennraum ein. Strahl- und Kegelwinkel sind bezüglich Drehmoment, Leistung, Verbrauch und Emission optimiert. Die Motorsteuerung regelt Einspritzzeitpunkt und -menge individuell für jeden Zylinder bzw. die Zylinderbank. Die so erreichte höhere Verdichtung bringt mehr Leistung – bei einem besseren Wirkungs-grad des Motors.

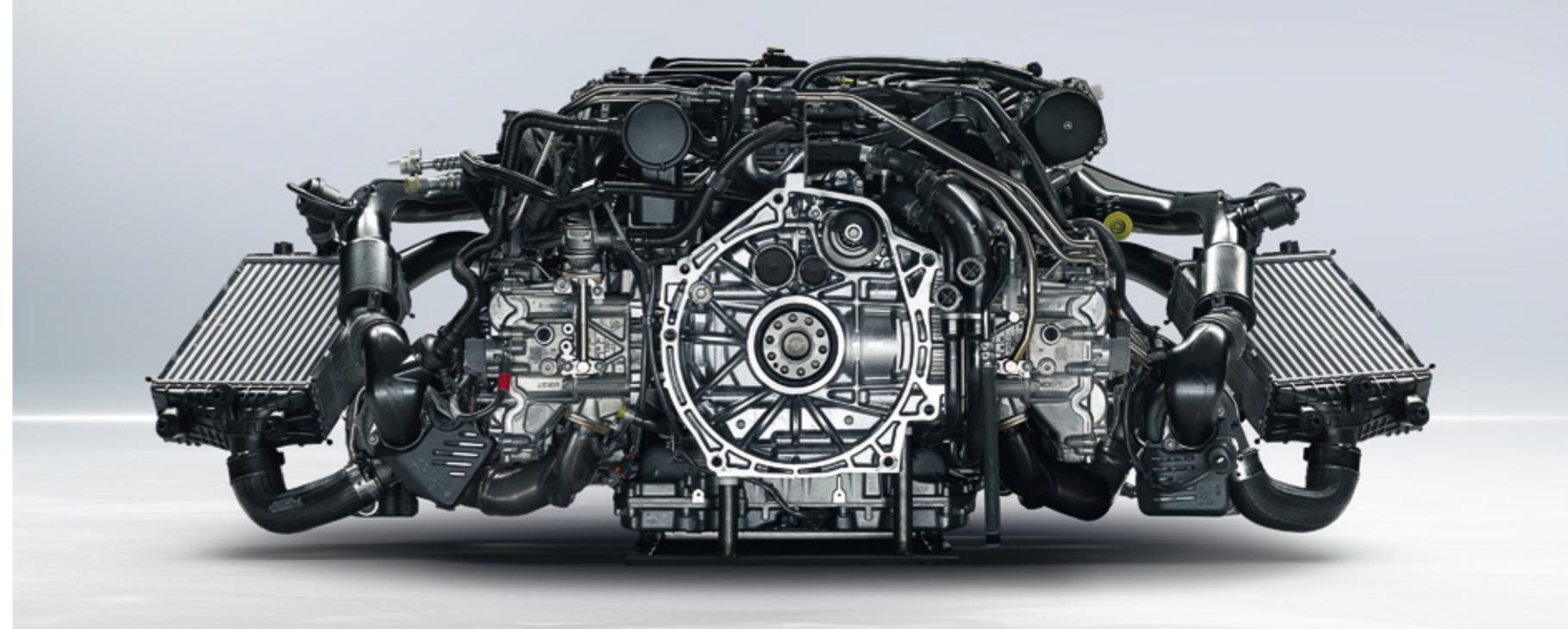
Die integrierte Trockensumpfschmierung dient der sicheren Ölversorgung und übernimmt zusätzliche Kühlfunktionen. Die elektronisch geregelte Ölpumpe sorgt für eine bedarfsgerechte Ölversorgung. Effizient eben. Da das Ölreservoir in den Motor integriert ist, konnte auf einen externen Öltank verzichtet werden. Das spart Platz. Und vor allem Gewicht.



911 Turbo und 911 Turbo Cabriolet:
660 Nm zwischen 1.950 und 5.000 1/min, 383 kW (520 PS) zwischen 6.000 und 6.500 1/min



911 Turbo S und 911 Turbo S Cabriolet:
700 Nm zwischen 2.200 und 4.250 1/min, 412 kW (560 PS) zwischen 6.500 und 6.750 1/min



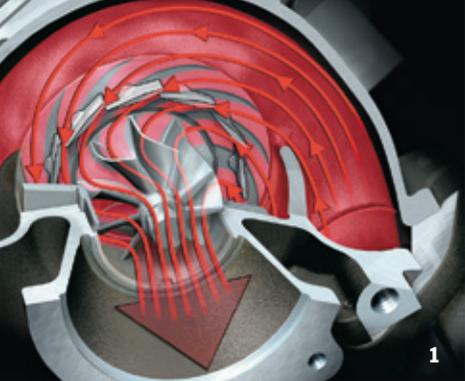
Der 3,8-Liter-6-Zylinder-Biturbo-Motor ist in Leichtmetallbauweise gefertigt. Das im Verhältnis zur Leistung geringe Gewicht des Motors erhöht die Agilität und senkt den Verbrauch. Zum Einsatz kommen geschmie-

dete Pleuel. Um die Festigkeit zu erhöhen, verfügt der Motor über geschmiedete, durch Ölspritzdüsen gezielt gekühlte Aluminium-Kolben, die in Zylindern aus einer Aluminium-Silizium-Legierung laufen.

Alles das bleibt nicht ohne Konsequenzen. Für Sie. Für das Fahrgefühl 911 Turbo. Genauer: für eine außerordentliche Durchzugskraft und einen erstaunlich niedrigen Verbrauch, besonders im Vergleich zu

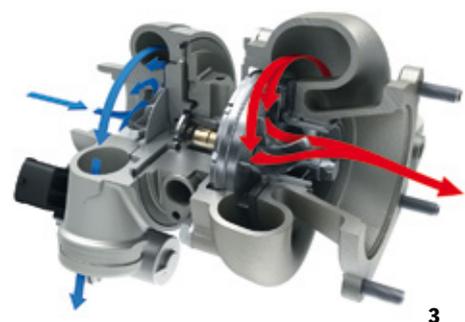
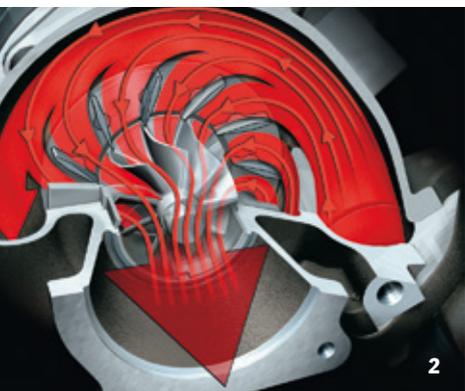
Motoren mit deutlich größerem Hubraum. Viel Feuer eben. Und jede Menge Ideen.

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf Seite 117.



Die variable Turbinengeometrie (VTG).

Die variable Turbinengeometrie der beiden wassergekühlten, parallel geschalteten Abgasturbolader hebt den Zielkonflikt normaler Turbolader weitgehend auf: Das einströmende Abgas wird über elektronisch gesteuerte bewegliche Leitschaufeln so auf das Turbinenrad gelenkt, dass sowohl die Verhältnisse eines „kleinen“ als auch eines „großen“ Turboladers erzielt werden können. So lassen sich für den jeweiligen Betriebszustand optimale Strömungsverhältnisse erzielen. Die Stellung der Leitschaufeln wird von der Motorelektronik gesteuert.



1 Leitschaufeln geschlossen | 2 Leitschaufeln geöffnet | 3 Variable Turbinengeometrie (VTG) | 4 VarioCam Plus

So wird bereits bei niedrigen Motordrehzahlen eine hohe Turbinendrehzahl und damit ein hoher Ladedruck erzeugt – für einen besseren Füllungsgrad des Motors, deutlich gesteigerte Leistung und mehr Drehmoment. Die Drehmomentkurve erreicht deutlich früher ein höheres Niveau – und hält es. Auch das Ansprechverhalten des Turbomotors mit dynamischem Ladedruckaufbau wird durch die variable Turbinengeometrie verbessert.

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

Beeindruckend: die trotz der hohen Leistung erreichten Verbrauchswerte. Effizient eben, ganz wie es sich für einen Turbo gehört. Einen 911 Turbo, um genau zu sein.

Das VarioCam Plus System.

VarioCam Plus ist ein 2-in-1-Motorkonzept zur Verstellung der Einlassnockenwellen sowie zur Schaltung des Ventilhubes der Einlassventile.

Das System unterscheidet zwischen normaler Alltags- und maximaler Leistungsanforderung und stellt sich auf die jeweiligen Bedingungen ein. Die Umschaltung erfolgt unmerklich durch das elektronische Motor-

management. Ergebnis: spontane Beschleunigung, große Laufruhe und eine außerordentliche Durchzugskraft bei vergleichsweise niedrigem Verbrauch.

Die Expansionsauganlage.

Mehr Leistung trotz weniger Verbrauch. Klingt widersprüchlich, ist jedoch recht einfach. Man muss lediglich den Mut aufbringen, die Norm in Frage zu stellen.



Etwa mit der Expansionsauganlage der 911 Turbo Modelle. Bei der klassischen Resonanzauganlage gilt: mehr Luft gleich mehr Leistung. Der Kompressionseffekt im Saugsystem wird genutzt, um möglichst viel Kraftstoff-Luft-Gemisch in den Zylinder zu pressen. Der Nachteil: Beim Komprimieren erwärmt sich die Luft. Das Gemisch wird nicht leistungsoptimal gezündet.

Die Expansionsauganlage kehrt das Prinzip um. Durch ihre Geometrie im Vergleich zur herkömmlichen Sauganlage: Das Verteilerrohr ist länger und hat einen kleineren Durchmesser, die Saugrohre sind kürzer. Das setzt die Luftschwingungen anders ein: Statt der Kompressionsphase wird vor dem Brennraum die Expansions-

phase genutzt – weil die Luft sich beim Ausdehnen abkühlt. Folge: Das Gemisch im Brennraum ist kühler – und lässt sich leistungsoptimaler zünden.

Durch die Expansion gelangt weniger Luft in die Zylinder. Eine leichte Erhöhung des Ladedrucks gleicht diesen Effekt aus. Der Erwärmung der Luft durch den höheren Ladedruck wiederum wirken die optimierten Ladeluftkühler entgegen.

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

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf der Seite 117.

Das Thermomanagement.

Das Thermomanagement regelt die Temperatur in Motor und Getriebe durch eine gezielte Steuerung der Wärmeströme. Motor und Getriebe werden schnell auf ihre optimale Betriebstemperatur gebracht. Das senkt den Verbrauch dank effizienterer Verbrennung und reduzierter Reibung.

Die Auto Start-Stop-Funktion.

Serie bei allen 911 Turbo Modellen: die Auto Start-Stop-Funktion. Bei einer Geschwindigkeit von unter 7 km/h und mittlerer Fahrzeugverzögerung schaltet

sich der Motor ab. Zum Beispiel, wenn Sie auf eine rote Ampel zurollen.

Audio- und Kommunikationssysteme laufen trotz Motorabschaltung weiter. Die Klimautomatik hält die gewählte Temperatur. Lösen Sie die Bremse oder machen Sie eine Lenkbewegung, wird der Motor wieder gestartet.

In bestimmten Situationen ist die Auto Start-Stop-Funktion inaktiv, z. B. bei extremen Außentemperaturen, aktivierter SPORT Taste oder bei niedrigem Batterieladezustand. Zudem können Sie die Funktion über eine Taste in der Mittelkonsole deaktivieren.

Die Bordnetzrekuperation.

Für eine Verbrauchsreduktion in den 911 Turbo Modellen sorgt auch die serienmäßige Bordnetzrekuperation, bei der die Batterie vorzugsweise während der Bremsphasen über den Generator geladen wird. Beim Beschleunigen wird die Leistung des Generators bedarfsgerecht gedrosselt. Die elektrischen Systeme werden durch die zuvor gespeicherte Energie versorgt.





Um etwas zu bewirken, muss man seine Prinzipien vermitteln können.

Die Kraftübertragung.

Das Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK).

Serie in allen 911 Turbo Modellen ist das PDK mit manuellem und Automatikmodus. Für besonders schnelle Gangwechsel ohne Zugkraftunterbrechung. Bei hervorragenden Beschleunigungswerten und

geringem Verbrauch. Bei gleichzeitig hohem Komfort.

Das PDK verfügt über 7 Gänge. Gang 1 bis 6 sind sportlich übersetzt – die Höchstgeschwindigkeit wird im 6. Gang erreicht. Der 7. Gang ist lang übersetzt und senkt die Drehzahl – für niedrigere Verbrauchswerte.

Das PDK besteht aus 2 in einem Gehäuse montierten Teilgetrieben. Die Doppelkupplung verbindet beide Teilgetriebe über 2 separate Antriebswellen abwechselnd kraftschlüssig mit dem Motor.

Der Kraftfluss des Motors verläuft so über ein Teilgetriebe und eine Kupplung,

während der nächste Gang im zweiten Teilgetriebe bereits eingelegt ist. Beim Gangwechsel wird die eine Kupplung geöffnet, die andere gleichzeitig geschlossen. Für Gangwechsel in Millisekunden.

Je nach Schaltprogramm (SPORT Taste aktiviert oder deaktiviert) erfolgt der

Gangwechsel von besonders komfortabel bis besonders sportlich.

Das optionale Sport Chrono Paket (Serie in den 911 Turbo S Modellen) ergänzt das PDK um die Funktionen „Launch Control“ und „Schaltstrategie Rennstrecke“.

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf der Seite 117.

Das Segeln.

Für eine weitere Verbrauchersparnis ist in bestimmten Fahrsituationen das sogenannte „Segeln“ möglich. Dabei wird der Motor abgekoppelt und so seine Bremswirkung vermieden. Das Fahrzeug nutzt seine Bewegungsenergie optimal aus und kann eine längere Strecke rollen.

Ein Beispiel: Sie möchten Ihre Fahrgeschwindigkeit von 100 km/h auf 80 km/h reduzieren, z. B. bei einer absehbaren Geschwindigkeitsbegrenzung. Wenn Sie den Fuß vom Gaspedal nehmen, entkoppelt das PDK automatisch den eingelegten Gang und Sie segeln so lange im Leerlauf,

bis Sie Ihre gewünschte Geschwindigkeit erreicht haben. Wenn Sie das Gaspedal oder die Bremse betätigen, legt das PDK den passenden Gang wieder ein – in Millisekunden, komfortabel und harmonisch.

Noch eine Möglichkeit, den Verbrauch zu reduzieren: das Segeln bei geringem Gefälle, wodurch Sie Ihre Geschwindigkeit konstant halten können. Effizient bei langen Fahrten, etwa auf der Autobahn. Das PDK reagiert auch hier schnell und präzise.

Kurz: Die Fahrt im Segelmodus senkt den Verbrauch spürbar – ohne dass Sie beim Komfort und der Sportlichkeit Abstriche machen müssen.



Das Porsche Traction Management (PTM).

Das Porsche Traction Management (PTM) mit wassergekühltem Vorderachsgetriebe ist bei allen 911 Turbo Modellen serienmäßig. Es besteht aus einem aktiven Allradantrieb mit elektronisch geregelter, kennfeldgesteuerter Lamellenkupplung, dem automatischen Bremsendifferenzial (ABD) und der Antriebsschlupfregelung (ASR).

Und es bringt die hohe Kraft der 911 Turbo Modelle noch effektiver und leistungsfähiger auf die Straße. Verantwortlich hierfür ist die Wasserkühlung des Vorder-

achsgetriebes. Wasser leitet Hitze besser als Luft. Damit vereinen die am Getriebe angebrachten Kühlmäntel mehrere Vorteile: Zu Fahrtbeginn sorgt das Wasser dafür, dass sich das Getriebe schneller aufwärmt – der optimale Wirkungsgrad wird früher erreicht. Im Fahrbetrieb selbst wird entstehende Hitze besser abgeleitet. Dadurch kann mehr Moment – sprich mehr Antriebsleistung – über das Getriebe an die Vorderachse übertragen werden.

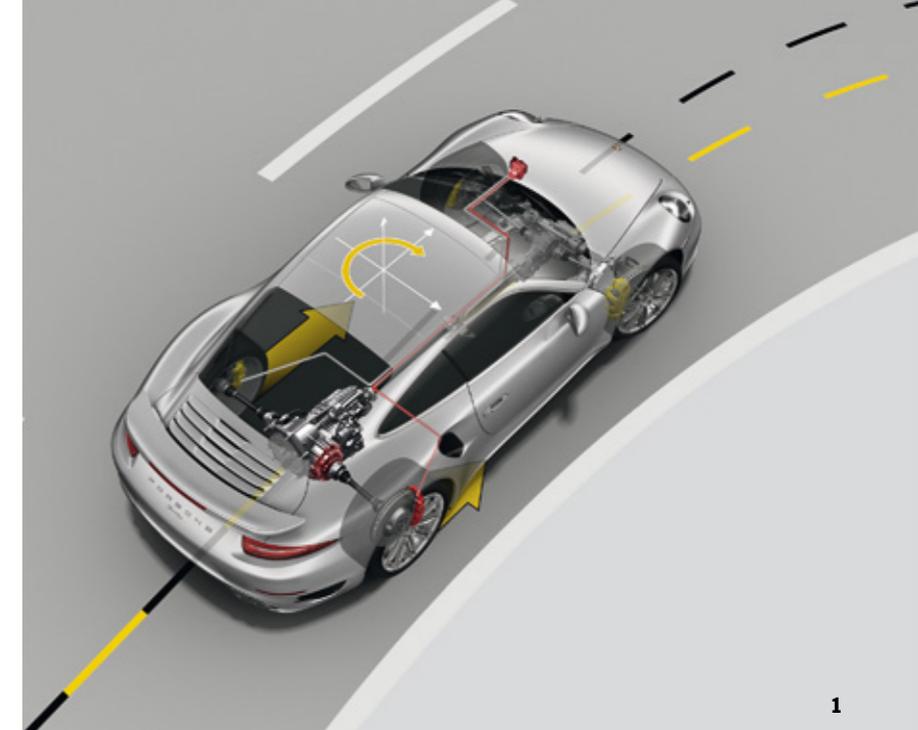
Die elektronisch gesteuerte, vollvariable Lamellenkupplung des PTM regelt die Verteilung der Antriebskraft zwischen der permanent angetriebenen Hinterachse und der Vorderachse.

Durch die ständige 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.

Drohen z.B. beim Beschleunigen die Hinterräder durchzudrehen, wird über einen stärkeren Eingriff der Lamellenkupplung mehr Antriebskraft nach vorn verteilt. Zusätzlich verhindert ASR durch eine Anpassung der Motorleistung ein Durchdrehen der Räder. In Kurven gelangt immer nur so viel Antriebskraft an die Vorderräder, dass eine optimale Seitenführung gegeben ist.

So sichert das PTM in Zusammenarbeit mit dem Porsche Stability Management (PSM) in jeder Fahrsituation die passende Kraftverteilung für exzellenten Vortrieb: auf langen Geraden, in engen Kurven sowie auf Untergründen mit unterschiedlichen Reibwerten.





Das Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) inkl. elektronisch geregelter Hinterachs-Quersperre.

variabler Momentenverteilung an den Hinterrädern sowie einer elektronisch geregelten Hinterachs-Quersperre.

Serie in allen 911 Turbo Modellen: PTV Plus. Das System zur Steigerung der Fahrdynamik und -stabilität arbeitet mit

Abhängig von Lenkwinkel und -geschwindigkeit, Gaspedalstellung sowie Gierrate und Geschwindigkeit verbessert PTV Plus

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

Genauer: Bei dynamischer Fahrweise wird mit dem Einschlagen der Lenkung das kurveninnere Hinterrad leicht abgebremst.

Dadurch erhält das kurvenäußere Hinterrad eine höhere Antriebskraft und ermöglicht einen zusätzlichen Drehimpuls in die eingeschlagene Richtung. Das Ergebnis ist ein direktes und dynamisches Einlenken in die Kurve.

Bei niedrigen und mittleren Geschwindigkeiten erhöht PTV Plus die Agilität und Lenkpräzision deutlich. Bei hohen Geschwindigkeiten sowie beim Herausbeschleunigen aus Kurven sorgt die elektronisch geregelte Hinterachs-Quersperre mit vollvariabler Momentenverteilung zusätzlich für mehr

Fahrstabilität. So spielt das System zusammen mit dem Porsche Stability Management (PSM) seine Vorteile bezüglich Fahrstabilität auch auf unterschiedlichen Fahrbahnoberflächen sowie bei Nässe und Schnee aus.

Was Sie davon haben? Hohe querdynamische Fahrzeugstabilisierung und hervorragende Traktion. Hohe Agilität bei jeder Geschwindigkeit – mit präzisiertem Einlenk- und ausgeglichenem Lastwechselverhalten. Was noch? Enorm viel Spaß in Kurven.

1 Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus)

Die SPORT Taste.

Mit der serienmäßigen SPORT Taste wählen Sie zwischen einer komfortbetonten und einer sportbetonten Abstimmung. Auf Tastendruck steuert das elektronische Motormanagement das Triebwerk bissiger. In Verbindung mit dem Sport Chrono Paket (Serie im 911 Turbo S und im 911 Turbo S Cabriolet) ist dann auch die „Overboost“-Funktion aktiv und die dynamischen Motorlager sind sportlich straff.

Das Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) schaltet im SPORT Modus später hoch und früher zurück. Segelmodus sowie Auto Start-Stop-Funktion werden deaktiviert.

Das Sport Chrono Paket inkl. dynamischer Motorlager.

Das Sport Chrono Paket inklusive dynamischer Motorlager ist Serie in den 911 Turbo S Modellen, auf Wunsch ist es auch für den 911 Turbo und das 911 Turbo Cabriolet erhältlich. Seine Funktionen ermöglichen eine noch sportlichere Abstimmung von Fahrwerk inklusive Hinterachslenkung, Motor, Getriebe und Aerodynamik.

Wesentliche Bestandteile sind eine digitale und analoge Stoppuhr auf der Schalttafel, eine Performance-Anzeige im Porsche Communication Management (PCM), die SPORT PLUS Taste und die „Overboost“-Funktion.

Was sich im SPORT PLUS Modus verändert: Das elektronische Motormanagement macht den Motor noch bissiger, das

Porsche Active Suspension Management (PASM) und die – in den 911 Turbo S Modellen serienmäßige – Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) schalten in den SPORT PLUS Modus und sorgen für sportlichere Dämpfung, direkteres Einlenken in Kurven und eine weiter verstärkte Wankstabilisierung. Auch die Hinterachslenkung reagiert noch direkter – für noch agileres Einlenken. Zudem sind Bugspoiler und Spaltflügel als Teil der Porsche Active Aerodynamics (PAA) im SPORT PLUS Modus in der Performance-Stellung. So können Sie das Leistungspotenzial Ihres 911 Turbo voll ausschöpfen – vor allem auf der Rundstrecke.

Die Eingriffe des PSM erfolgen im SPORT PLUS Modus später. Das Einbremsen in Kurven wird spürbar agiler: PSM lässt nun eine sportlichere Fahrweise beim Anbremsen und Herausbeschleunigen zu.

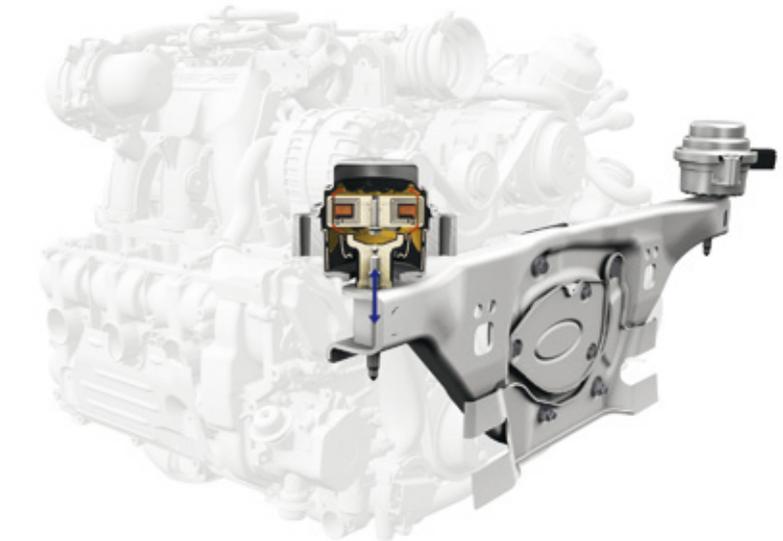
Noch mehr Agilität bietet der SPORT PLUS Modus bei ausgeschaltetem PSM. Es bleibt zur Sicherheit jedoch stets im Hintergrund verfügbar.

Bei aktivierter SPORT oder SPORT PLUS Taste erhöht sich jetzt beim Beschleunigen mit Vollgas der maximale Ladedruck im unteren und mittleren Drehzahlbereich zeitgleich begrenzt um ca. 0,15 bar: der „Overboost“. Auch das Drehmoment erhöht sich für kurze Zeit um 50 Nm – beim 911 Turbo und beim 911 Turbo Cabriolet auf 710 Nm. Bei den 911 Turbo S Modellen steigt es auf 750 Nm.

Das Sport Chrono Paket verfügt noch über 2 weitere Funktionen. Für Sportlichkeit an der Grenze zum Rennsport. Die erste Funktion: „Launch Control“. Sie ermöglicht z. B. auf der Rundstrecke die bestmögliche Anfahrbeschleunigung, einen Rennstart.



1 Digitale und analoge Stoppuhr auf der Schalttafel | 2 SPORT Tasten in der Mittelkonsole | 3 Anzeige am Multifunktionslenkrad mit Sport Chrono Paket



1

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

Ein weiterer zentraler Bestandteil des Sport Chrono Pakets: die Stoppuhr auf der Schalttafel. Für die Anzeige, Speicherung und Auswertung von Rundenzeiten sowie Zeiten alternativer Strecken wird das PCM um die Performance-Anzeige erweitert.

Die dynamischen Motorlager.

Die Gesetze der Physik sind eine feste Größe. Ändern können wir sie nicht. Doch wir können sie nutzen. Etwa um unsere Ziele schneller zu erreichen.

Präziser um die Kurve kommen Sie mit den dynamischen Motorlagern als Bestandteil des Sport Chrono Pakets. Das elektronisch geregelte System minimiert die spürbaren Schwingungen und Vibrationen des gesamten Antriebsstrangs, insbesondere des Motors.

Und es verbindet die Vorteile von harter und weicher Motorlagerung.

Eine harte Motorlagerung ist fahrdynamisch optimal, denn sie führt zu höchster Präzision im Fahrverhalten. Weiche Motorlager hingegen minimieren Schwingungen und

Vibrationen. Das erhöht den Komfort bei unebener Fahrbahn, geht jedoch zu Lasten der Fahrdynamik.

Unsere Ingenieure haben dieses Problem gelöst, indem sie die Charakteristik der Motorlager an Fahrweise und Fahrbahnbeschaffenheit anpassen. Dafür sorgen eine

Flüssigkeit mit magnetischen Eigenschaften und ein elektrisch erzeugtes Magnetfeld. Spürbare Folge für Sie: Steifigkeit und Dämpfung der Motorlager passen sich den Bedingungen an. Bei Lastwechseln und in schnellen Kurven wird das Fahrverhalten merklich stabiler. Und bei gemäßigter Fahrweise steigt der Fahrkomfort

dank weicherer Einstellung der dynamischen Motorlager.

Wieder einmal zeigt sich: Man kann sich an die Regeln halten – und dabei trotzdem mehr erreichen. Mehr Fahrspaß zum Beispiel.

**Referenz bedeutet auch: nicht von der eigenen Linie abweichen.
Erst recht nicht in Kurven.**

Das Fahrwerk.

Das Fahrwerk der 911 Turbo Modelle erlaubt sichere Spurwechsel auch bei hohen Geschwindigkeiten. Die Fahrstabilität ist enorm hoch. Die Agilität in Kurven – in Worten kaum zu beschreiben. Dafür sorgen auch die bei allen Modellen serienmäßigen 20-Zoll-Räder.

Unterstützt werden die 911 Turbo Modelle im Alltag und beim Sport durch die Hinterachslenkung (s. S. 52). Sie macht das Fahrzeughandling bei niedrigen Geschwindigkeiten deutlich agiler. Gleichzeitig steigert sie die Stabilität im Hochgeschwindigkeitsbereich.

Einen weiteren elementaren Beitrag zum Fahrgefühl 911 Turbo leisten Fahrwerkregelsysteme wie das Porsche Stability Management (PSM, s. S. 56) und das

Porsche Active Suspension Management (PASM, s. S. 54). Ebenso die Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC, s. S. 56) – Serie in den 911 Turbo S Modellen, auf Wunsch für den 911 Turbo und das 911 Turbo Cabriolet erhältlich.

Agilität und Stabilität. Hohe Sportlichkeit und hoher Komfort. Für die 911 Turbo Modelle sind das keine Gegensätze, sondern Entwicklungsziele.



Die Hinterachslenkung.

Mit Hilfe der serienmäßigen Hinterachslenkung werden Alltagstauglichkeit und Performance gleichermaßen gesteigert. Das System besteht aus 2 elektromechanischen Aktoren, die statt konventioneller Spurlenker an der Hinterachse verbaut sind. Damit lenkt es die Hinterräder der 911 Turbo Modelle geschwindigkeitsabhängig um bis zu 2,8 Grad gegensinnig bzw. gleichsinnig zum Lenkwinkel an der Vorderachse.

Bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h lenkt das System die Hinterräder entgegen den eingeschlagenen Vorderrädern. Das führt zu einer virtuellen Radstandsverkürzung.

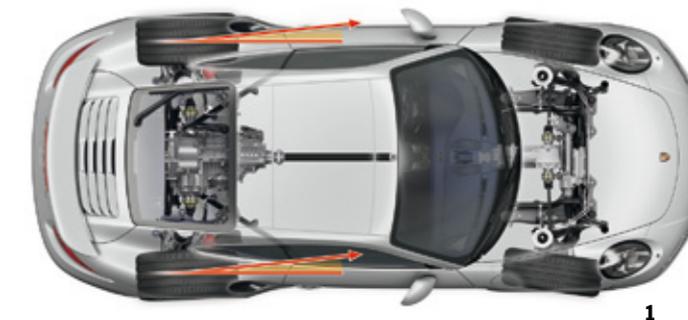
So wird der Wendekreis kleiner, das Einlenkverhalten in Kurven deutlich dynamischer und das Rangieren spürbar erleichtert.

Bei Geschwindigkeiten über 80 km/h lenkt das System die Hinterräder in die gleiche Richtung wie die eingeschlagenen Vorderräder. Das Ergebnis: eine virtuelle Radstandsverlängerung und eine gesteigerte Fahrstabilität, etwa bei schnellen Spurwechseln auf der Autobahn.

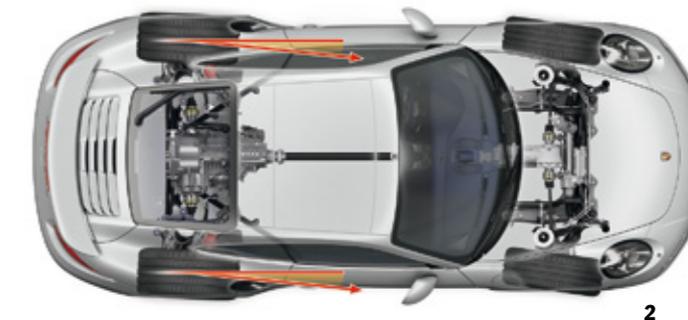
Zwischen 50 km/h und 80 km/h erfolgt je nach Fahrsituation ein kontinuierlicher Übergang zwischen gegensinnigem und gleichsinnigem Lenkeinschlag. Dank der

hohen Stabilisierungseigenschaften der Hinterachslenkung konnte zudem die Lenkübersetzung an der Vorderachse um die Mittellage direkter ausgeführt werden. Vorteil: höhere Agilität ohne Stabilitätsverlust bei höheren Geschwindigkeiten.

Die Flexibilität der Hinterachslenkung macht deutlich, dass Stabilität und Agilität, Performance und Alltagstauglichkeit keine Widersprüche sind. Das Ergebnis überzeugt mit höherer Wendigkeit und Fahrsicherheit im Alltag – und mit einer deutlich spürbaren Steigerung der maximalen Fahrperformance.



1



2

1 Agilisierende Wirkung der Hinterachslenkung | 2 Stabilisierende Wirkung der Hinterachslenkung



1



2

Das Porsche Active Suspension Management (PASM).

Das serienmäßige PASM ist eine elektronisch geregelte Verstellung des Stoßdämpfersystems. Es regelt aktiv und

kontinuierlich die Dämpferkraft abhängig von der Fahrweise und der Fahrsituation für jedes einzelne Rad.

Der Fahrer kann per Tastendruck zwischen 2 Programmen wählen: Im Normalmodus

ist die Dämpfung sportlich-komfortabel, im Sportmodus sportlich-straff. Abhängig vom eingestellten Modus, der Fahrweise und dem Fahrbahnzustand wählt das System innerhalb der Kennlinienfelder automatisch die optimale Dämpferhärte

aus. Wank- und Nickbewegungen verringern sich, der Kontakt jedes einzelnen Rads zur Straße wird optimiert.

Das 20-Zoll 911 Turbo Rad.

Serie im 911 Turbo und im 911 Turbo Cabriolet: die 20-Zoll 911 Turbo Räder. Sie sind um einen Zoll größer als bei der Vorgängergeneration und verbessern den Fahrbahnkontakt.

Die Dimensionen: 8,5 J x 20 mit Reifen der Größe 245/35 ZR 20 vorn. 11 J x 20 mit Reifen der Größe 305/30 ZR 20 hinten. Selbstverständlich in Schmiedetechnik – für geringeres Gewicht und damit geringe ungefederte Massen.

Das 20-Zoll 911 Turbo S Rad mit Zentralverschluss.

Optional für die 911 Turbo Modelle, serienmäßig beim 911 Turbo S und beim 911 Turbo S Cabriolet sind die schwarz lackierten, glanzgedrehten Aluminiumräder in Schmiedetechnik. Sie sind besonders leicht und setzen Maßstäbe in Sachen Fahrkomfort und Performance – und in Sachen Design. Mit Zentralverschlüssen inklusive verchromter Radzierdeckel mit farbigem Porsche Wappen.

Die Dimensionen: 9 J x 20 mit Reifen der Größe 245/35 ZR 20 vorn und 11,5 J x 20 mit Reifen der Größe 305/30 ZR 20 hinten.

Sportlicher Mittelpunkt sind die aus dem Rennsport abgeleiteten schwarzen Zentralverschlüsse. Infolge der dadurch reduzierten rotatorischen Massen ergibt sich ein noch agileres Fahrverhalten.

Das Reifendruckkontrollsystem (RDK).

Serie in allen Modellen: das Reifendruckkontrollsystem (RDK). Es warnt mittels Anzeige im Display des Bordcomputers bei zu geringem Reifendruck sowie bei schleichendem oder plötzlichem Druckverlust. Den Druck aller 4 Reifen können Sie über das Kombiinstrument permanent überprüfen.

Das Porsche Stability Management (PSM).

Alle Modelle sind serienmäßig mit dem weiterentwickelten Porsche Stability Management (PSM) ausgestattet – einem automatischen Regelsystem zur Stabilisierung im fahrdynamischen Grenzbereich. Sensoren ermitteln permanent Fahrtrichtung, Fahr- und Giergeschwindigkeit sowie Querbeschleunigung. Daraus errechnet PSM die tatsächliche Bewegungsrichtung. Weicht sie von der gewünschten ab, initiiert es gezielte Bremsvorgänge an einzelnen Rädern.

Beim Beschleunigen auf unterschiedlichen Oberflächen verbessert PSM durch die Funktionen automatisches Bremsendifferenzial (ABD) und Antriebsschlupfregelung (ASR) die Traktion. Im SPORT PLUS Modus des Sport Chrono Pakets greift PSM später ein – und lässt dem sportlichen Fahrer mehr Spielraum.

PSM lässt sich abschalten – und schaltet sich zu Ihrer Sicherheit wieder automatisch zu, wenn Sie stärker bremsen und sich mindestens ein Vorderrad (im SPORT PLUS Modus beide Vorderräder) im ABS-Regelbereich befindet. ABS und ABD bleiben jedoch permanent aktiv.

Die Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC).

Das Fahrwerkregelsystem Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) ist Serie in den 911 Turbo S Modellen (optional für die 911 Turbo Modelle). Es dient der aktiven Wankstabilisierung und unterbindet die Seitenneigung des Fahrzeugs bei Kurvenfahrt. Zudem vermindert es ein seitliches Aufschaukeln des Fahrzeugs auf welligem Untergrund. Der Effekt: Das Fahrzeug liegt noch besser, noch sportlicher auf der Straße.

Das geschieht über stabilisierende hydraulische Aktoren – also Zylinder zur Sturzoptimierung. An jedem einzelnen Rad werden so – je nach Lenkeinschlag und Querbeschleunigung – Kräfte aufgebaut, die der Seitenneigung des Fahrzeugs entgegenwirken.

Was das bringt? Eine verbesserte Fahrdynamik und mehr Komfort auf der Straße – bei jeder Geschwindigkeit. Überdies ein optimiertes Einlenk- und ein ausgeglichenes Lastwechselverhalten.



1 Schnelle Kurvenfahrt mit dem 911 Turbo ohne PDCC (illustrative Darstellung) | 2 Schnelle Kurvenfahrt mit dem 911 Turbo S mit PDCC (illustrative Darstellung)



1



2



3



4



5



6

Das System Porsche Active Aerodynamics (PAA).

Ziel I: möglichst geringer Luftwiderstand.
Ziel II: neuer Referenzwert beim Abtrieb.
Mit dem System Porsche Active Aerodynamics (PAA).

Erstmals bei Porsche wird mit den 911 Turbo Modellen eine aktive Aerodynamik als Kombination eines mehrstufig verstellbaren Bugspoilers und Heckflügels eingesetzt. Dabei werden der Bugspoiler, der aus einem flexiblen, pneumatisch ausfahrbaren Elastomer besteht, und der Heckflügel in 3 Positionen synchron aus- bzw. eingefahren.

In der 1. Stufe (Start) sind Bugspoiler und Heckflügel komplett eingefahren. Das erhöht die Alltagstauglichkeit, denn die Gefahr, auf Rampen, Schwellen oder Bordsteinkanten aufzusetzen, ist reduziert. Die Spoilerlippe ist gut geschützt.

In der 2. Stufe (Speed) sind ab 120 km/h Bugspoiler und Heckflügel teilweise ausgefahren. Das sorgt für hohe Fahrstabilität, geringen Luftwiderstand und ermöglicht eine hohe Endgeschwindigkeit.

Die 3. Stufe: Performance. Sie wird per Knopfdruck aktiviert: mit der Spoilertaste oder – in Verbindung mit dem Sport Chrono Paket – der SPORT PLUS Taste.

Bugspoiler und Heckflügel sind jetzt komplett ausgefahren. Auf der Bugspoilerlippe wird der „turbo“ bzw. „turbo S“ Schriftzug sichtbar. Zusätzlich ist der Heckflügel in dieser Stellung um bis zu 15 Grad ange stellt. Durch hohen Abtrieb an Vorder- und Hinterachse kann das Fahrzeug in dieser Stellung sein volles Performance-Potenzial entfalten, etwa auf der Rundstrecke. Zusätzlich bietet der Abtrieb Vorteile beim Bremsen aus hohen Geschwindigkeiten.

Porsche Active Aerodynamics (PAA). Ein System, das Alltagstauglichkeit, Effizienz und Fahrperformance ideal kombiniert. Und seine Ziele auf 911 Turbo Art erreicht.

1 Heckflügel in Position Start | 2 Bugspoiler in Position Start | 3 Heckflügel in Position Speed | 4 Bugspoiler in Position Speed | 5 Heckflügel in Position Performance | 6 Bugspoiler in Position Performance



Verantwortung.

Wem hohe Leistung zur Verfügung steht, der kann in sich ruhen und Herausforderungen gelassen entgegensehen. Was hohe Leistung jedoch auch bedingt: Verantwortung. Für das eigene Tun und Handeln. Für den Fahrer. Für die Umwelt.





1



2



1



2

Pedalweg. Bremsweg. Heimweg.
Unsere Ingenieure orientieren sich an Ihrer Ideallinie.

Die Sicherheit.

Die Bi-Xenon-Scheinwerfer inkl. PDLS.

Serie in den 911 Turbo Modellen:
Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Scheinwerfer-
reinigungsanlage und dynamischer Leucht-
weitenregulierung – für eine gleichmäßige
Ausleuchtung der Fahrbahn – sowie das
Porsche Dynamic Light System (PDLS).

Sein dynamisches Kurvenlicht schwenkt
die Hauptscheinwerfer abhängig von
Lenkwinkel und Fahrgeschwindigkeit in
die Kurve.

Das Tagfahrlicht in LED-Technik ist in die
Bugleuchten integriert.

**Die LED-Hauptscheinwerfer inkl.
Porsche Dynamic Light System Plus
(PDLS+).**

Die LED-Hauptscheinwerfer inklusive
Porsche Dynamic Light System Plus
(PDLS+) erhalten Sie serienmäßig für
den 911 Turbo S und das 911 Turbo S
Cabriolet (auf Wunsch für die 911 Turbo
Modelle). Das Innenleben der Schein-
werfer besteht aus je 2 Lichtgehäusen
in Stufenanordnung – und hinterlässt
Eindruck.

Das LED-Licht ist sehr hell und sorgt so
für eine noch bessere Ausleuchtung der
Straße. Dank optimierter Nah-, Seiten- und
Fernausleuchtung sowie der tageslicht-
ähnlichen Farbe und der geringen Licht-

streuung ermüden die Augen weniger
schnell als bei anderen Systemen.

Das Porsche Dynamic Light System Plus
(PDLS+) ist mit den LED-Hauptscheinwerfern
kombiniert. Neben allen Funktionen, die
das PDLS bietet, verfügt das PDLS+ zudem
über eine dynamische Fernlichtsteuerung.
Sie wird ab 60 km/h aktiv und erkennt
die Lichter vorausfahrender wie auch ent-
gegenkommender Fahrzeuge. So kann
sie Intensität und Reichweite des Licht-
kegels individuell an die jeweilige Situation
anpassen.

Das Tagfahrlicht in Form von je 4 LED-
Spots mit umlaufendem Leuchtring ist in
die Scheinwerfer integriert.

Das Beleuchtungskonzept.

Die Bugleuchten der 911 Turbo Modelle
beinhalten die in LED-Technik ausgeführten
Blinker und das Positionslicht. Ein Fahrlicht-
assistent ist ebenso Teil der Serienaus-
stattung – wenn es dunkel wird, schaltet
er automatisch das Abblendlicht ein.

Für die Rücklichter, die dritte Brems-
leuchte, die Seitenblinkleuchten, die
Kennzeichenbeleuchtung sowie Heck-
blinker und Nebelschlussleuchte kommt
ebenfalls LED-Technik zum Einsatz. Für
ein schnelles Ansprechverhalten sowie
eine hohe Leuchtkraft.

Die adaptiven LED-Bremslichter pulsieren
in ihrer Leuchtintensität bei einer Notbrem-

sung. Bei erreichtem Stillstand wird auto-
matisch das Warnblinklicht aktiviert. Die
Lichtanlage verfügt über eine Abschalt-
automatik und die Heimkehrfunktion.

1 911 Turbo mit Bi-Xenon-Scheinwerfern inkl. PDLS | 2 911 Turbo S mit LED-Hauptscheinwerfern inkl. PDLS+



Die Bremsen.

Positiv: die negative Beschleunigung. Es versteht sich für uns von selbst, dass die 911 Turbo Modelle auch bei den Bremsen Maßstäbe setzen. Wir messen ihnen eine ebenso hohe Bedeutung bei wie unseren Motoren oder dem Fahrwerk. Mit Referenzwerten bei Verzögerung und Standfestigkeit. Denn nur wer sich auf die Bremsperformance verlassen kann, wird auch im fahrdynamischen Grenzbereich gelassen bleiben.

Beim 911 Turbo und dem 911 Turbo Cabriolet sind deshalb die Bremsen den gestiegenen Fahrleistungen angepasst. Sie verfügen über rote 6-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel vorn und 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel hinten.

Der Bremsscheibendurchmesser: vorn und hinten 380 mm.

Die einteiligen Bremssättel sind geschlossen. Die Vorteile: höhere Formsteifigkeit, besseres Druckpunktverhalten auch bei extremen Belastungen, niedrigeres Gewicht. Der Pedalweg ist kurz, der Druckpunkt präzise. Die Bremsscheiben sind gelocht – für besseres Bremsverhalten bei Nässe.

Weitere Vorteile des Bremssystems: Das Antiblockiersystem (ABS) sorgt für einen gleichmäßigen Verzögerungsverlauf. Ein 8-/9-Zoll-Tandem-Vakuumbremskraftverstärker reduziert die Betätigungskräfte und verbessert das Ansprechverhalten. Bremsluftspoiler sorgen für eine optimale Bremsscheibenkühlung.

Die elektrische Parkbremse.

Die elektrische Parkbremse, die Sie manuell aktivieren und deaktivieren können, löst sich beim Anfahren automatisch.

Mit der Hold-Funktion können Sie in der Ebene und am Hang rückrollfrei anfahren. Über das PSM erhält das System auch bei höheren Steigungen automatisch den Bremsdruck auf allen 4 Rädern aufrecht und verhindert, dass Ihr Fahrzeug entgegen der Fahrtrichtung wegrollt.



1 Serienmäßige Bremse 911 Turbo



Die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Porsche ist Motorsport – von Sekunde 1 an. Und die Erkenntnisse, die wir auf der Rennstrecke gewinnen, übertragen wir auf die Straße. Etwa mit der in den 911 Turbo S Modellen serienmäßigen Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB – optional für die 911 Turbo Modelle). Sie musste bereits im Motorsport härtesten Anforderungen standhalten, z. B. in den Fahrzeugen des Porsche Mobil 1 Supercup.

Die gelochten Keramikbremscheiben der PCCB haben einen Durchmesser von 410 mm vorn und 390 mm hinten – für noch höhere Bremsleistung.

Der Einsatz von gelb lackierten 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.

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

Der entscheidende Vorteil der Keramikbremsanlage liegt im extrem niedrigen Gewicht der Bremscheiben: Sie sind etwa 50 % leichter als Graugusscheiben

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.

Zu den regulären Wartungsumfängen im Rahmen der Standardwartungsintervalle sind bei Rundstreckenbetrieb zusätzliche Wartungen durchzuführen.



1 Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)



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

Die Karosserie.

Der innovative Rohbau der 911 Turbo Modelle erfüllt 2 konstruktionsrelevante Anforderungen: erstens eine hohe Fahrdynamik durch extreme Karosseriesteifigkeit. Zweitens ein reduziertes Fahrzeuggewicht vor allem dank intelligentem Leichtbau.

Sehen wir uns den zweiten Punkt genauer an. Der Einsatz moderner Verbindungstechnik macht es möglich, spezifische Materialien genau dort einzusetzen, wo sie auch gebraucht werden.

Deshalb haben wir beim Rohbau sehr dünnwandige Stähle mit dennoch sehr hohen Steifigkeitswerten verwendet. Hinzu kommt der großflächige Einsatz von Aluminium und Magnesium, z. B. für Dach, Bodengruppe, Türen, Motorraum- und Kofferraumdeckel. Zusätzlich sind die Träger von Cockpit und Mittelkonsole in dem besonders leichten Werkstoff Magnesium ausgeführt. Die hohe Materialeffizienz senkt das Gesamtgewicht und damit den Verbrauch.

Bedeutet für Sie: niedrigeres Gewicht und hoher Fahrkomfort durch hervorragendes Schwingungsverhalten und besonders hohe Verbundsteifigkeit der Materialien, höhere dynamische Torsionssteifigkeit von bis zu 25% gegenüber der Vorgängergeneration – und noch sportlichere Fahreigenschaften.

Die Airbags und das Porsche Side Impact Protection System (POSIP).

Die Airbag-Technologie der 911 Turbo Modelle: Fullsize-Airbags für Fahrer und Beifahrer, die je nach Unfallschwere und Art des Unfalls 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.

Ebenfalls serienmäßig: das Porsche Side Impact Protection System (POSIP). Bestehend aus dem Seitenaufprallschutz in den Türen sowie 2 Seiten-Airbags pro Seite. In den Seitenwangen der Sitze ist ein Thorax-Airbag integriert, in den Türtafeln ein Kopf-Airbag. Sie bieten ein hohes Schutzpotenzial bei seitlichen Unfällen.

Der Überrollschutz der Cabriolet-Modelle.

Die Torsions- und Biegesteifigkeit der 911 Turbo Cabriolet Modelle ist vorbildlich – trotz geringem Gewicht. Die Verwindungen sind selbst bei Fahrbahnunebenheiten minimal.

Für den erhöhten Schutz bei einem Überschlag sorgt ein automatisch ausfahrendes Überrollschutzsystem. Die 2 Überrollbügel befinden sich hinter den Rücksitzen und sind durch Federkraft vorgespannt. Der Überrollsensor überwacht ständig die Neigungsänderungen der Karosserie, die Längs- und Querbeschleunigung sowie den Kontakt zur Fahrbahn. Im Notfall löst er in Bruchteilen von Sekunden die Überrollbügel aus.

Was wir auf dem eigenen Weg finden: Lösungswege.

Die Umwelt.

In Zeiten des globalen Klimawandels, insbesondere der Diskussionen um CO₂-Emissionen, stellt sich jedem Automobilhersteller die Frage, welche Antworten er auf die Fragen der Zukunft geben kann. Ob er eine Referenz vorzuweisen hat. Unsere hat Tradition. Sie lautet: hohe Performance bei hoher Effizienz.

Porsche reduzierte den Kraftstoffverbrauch bei allen aktuellen Baureihen gegenüber den Vorgängern im zweistelligen Prozentbereich. Bei gleichzeitig gesteigerten Fahrleistungen. Dies wird erreicht durch einen effizienten Antrieb (z. B. durch DFI, PDK, variable Turbinengeometrie und VarioCam Plus), intelligenten Leichtbau, aktive Aerodynamik und niedrige Rollreibungsverluste.

Ein hohes Maß an Umweltverträglichkeit möchte nicht zuletzt das Porsche eigene Umweltmanagement in Weissach gewährleisten. Entwicklungen werden hier mit ökologischer Verträglichkeit in Einklang gebracht. Das Ziel: Leistungsstärke – aber nicht zu Lasten der Umwelt. Auch bei den 911 Turbo Modellen.



Die Abgasreinigung.

Die Fahrzeuge von Porsche zeigen, dass selbst leistungsstarke Sportwagen in ihrer jeweiligen Kategorie moderate Verbrauchs- und Emissionswerte erreichen können.

Zum einen durch die effiziente Nutzung des Kraftstoffs mit Technologien wie der Auto Start-Stop-Funktion, Thermo-management, Bordnetzrekuperation, Benzindirekteinspritzung (DFI), VarioCam Plus und dem „Segeln“.

Zum anderen sorgen die Katalysatoren für eine effiziente Abgasreinigung. Bereits heute erfüllen die 911 Turbo Modelle die Abgasnorm Euro 6, die ab September 2015 für alle neu zugelassenen Fahrzeuge mit Ottomotor bindend ist.

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

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf Seite 117.



Verbrauch und Recycling.

Intelligenter Leichtbau ist bei Porsche Teil des Selbstverständnisses – seit 1948. Aus technischen Gründen. Und ökologischen. Diese Kombination ist die Grundlage für niedrige Verbrauchswerte in Verbindung mit überragenden Fahrleistungen.

Technisch durch den hohen Anteil an Aluminium, Magnesium, Kunststoffen und höherfesten Stahlblechen. Die verwendeten Werkstoffe sind belastungsgerecht ausgewählt und in Summe wesentlich leichter als herkömmlicher Stahl.

Ökologisch, da alle Werkstoffe gezielt ausgewählt werden. Sämtliche Leichtbauwerkstoffe sind sehr gut recycelbar. Alle Kunststoffbauteile 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: Die 911 Turbo Modelle können heute zu ca. 95 % verwertet werden.

Porsche verwendet hauptsächlich umweltfreundliche Wasserbasislacke. Denn Umweltentlastung beginnt bei uns nicht erst mit dem Ende eines Fahrzeugs. Sondern bei der Planung und Entwicklung.

Der Kraftstoff.

Alle Porsche Modelle sind für Kraftstoffe mit bis zu 10% Ethanol-Anteil ausgelegt, z. B. für „E10“. Ethanol verbessert die CO₂-Bilanz – denn der Biokraftstoff wird aus Pflanzen hergestellt, die für ihr Wachstum CO₂ aus der Atmosphäre aufnehmen.

Beim Kraftstoffsystem haben wir die Kohlenwasserstoff-Emissionen minimiert. Der Aktivkohlefilter trägt ebenso dazu bei wie das Mehrschichtmaterial des Tanks. Die kraftstoffführenden Leitungen bestehen aus Mehrschicht-Kunststoffmaterial, Stahl oder Aluminium.

Geräusch.

Die 911 Turbo Modelle erfüllen alle gültigen Geräuschvorschriften ohne jegliche Motorkapselung. Störende Geräusche werden bereits an der Quelle beseitigt. Motorteile sind steif, bewegte Teile leicht, Einbautoleranzen gering. Großvolumige Schalldämpfer und Resonatoren im Ansaugsystem vermindern Geräusche weiter. Über die gesamte Lebensdauer.

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf Seite 117.



Persönlichkeit.

Als Kind wurden wir von unseren Eltern am Türrahmen gemessen. Inzwischen wissen wir: Größe misst sich an inneren Werten. Die Referenz ist weniger der Zentimeter, sondern das, was wir Persönlichkeit nennen. Vielschichtig – und dennoch geradlinig.





Noch so ein Porsche Extrem: Ruhe.

Der Komfort.

Mit den 911 Turbo Modellen stoßen unsere Ingenieure in die Extrembereiche von Leistung vor. Dass der Fahrer dabei ganz gelassen bleiben kann, liegt auch an den Antworten, die sie auf die Fragen nach Sportlichkeit, Ergonomie und Komfort finden.

Das Interieur.

Die wichtigsten Kennzeichen des Interieurs: nie verspielt, immer direkt. Durchdachte Technik, klare Bedienlogik. Präzise auf die Referenz all unserer Überlegungen ausgerichtet: den Fahrer.

Das erkennen Sie sofort an der nach vorn ansteigenden Mittelkonsole. In der Formensprache typisch Porsche, folgt sie einem simplen Prinzip: der Fahrerorientierung. Für einen extrem kurzen Weg der Hand vom Wählhebel zum Lenkrad. Und für eine klare Bedienlogik, etwa für die getrennt regelbare 2-Zonen-Klimaanlage oder die Fahrwerkeinstellungen. Dafür müssen Sie nicht lange in Untermenüs suchen, sondern können sich auf das Wesentliche konzentrieren: die Straße.

Die Materialien sind hochwertig – und sportlich. Serie in den 911 Turbo Modellen ist die Lederausstattung inklusive

Sitzen, Schalttafel sowie Tür- und Seitenverkleidungen. Bewährtes Material aus dem Motorsport: Alcantara – der Dachhimmel der Coupé-Modelle ist serienmäßig damit bezogen. Die eigenständige zweifarbige Lederausstattung in Schwarz-Granatrot und schwarzem Teppich ist den 911 Turbo S Modellen vorbehalten. Die Zierblenden für Schalttafel, Mittelkonsole und Türtafeln sind hier serienmäßig in Carbon ausgeführt (auf Wunsch für 911 Turbo und 911 Turbo Cabriolet erhältlich).

Neben den Interieurfarben Schwarz, Platingrau, Luxorbeige und Yachtingblau

haben Sie viele weitere Individualisierungsmöglichkeiten mit Bi-Color- und Sonderfarben oder mit Materialien wie Carbon, Aluminium und hochwertigem Holz.

Technik, die Sie voranbringt: Das Porsche Communication Management (PCM) inklusive Navigationsmodul mit hochauflösendem 7-Zoll-Farb-Touchscreen ist die zentrale Steuereinheit für Audio, Navigation und Kommunikation. In den 911 Turbo Modellen ist es Serie.

1 Interieur 911 Turbo in Espresso



1

Auch eine Art, Maßstäbe zu setzen: der Sound. Hervorragenden Klang bietet serienmäßig das BOSE® Surround Sound-System mit einer Leistung von 445 Watt.

Auf Wunsch erhalten Sie das High-End Surround Sound-System von Burmester®, einem der renommiertesten High-End-Anbieter im audiophilen Bereich weltweit.

Mit 821 Watt Gesamtleistung. Für eine kraftvolle Musikwiedergabe bei faszinierend räumlichem Klang.

Detaillierte Informationen zu beiden Systemen finden Sie auf S. 90 und S. 91.



2

Das SportDesign Lenkrad.

Serie in den 911 Turbo Modellen: das SportDesign Lenkrad. Es ist bis zu 60 mm axial und bis zu 40 mm vertikal verstellbar, die Griffmulden liegen auch bei sportlicher Fahrt sicher in der Hand.

Das Lenkrad verfügt über 2 Schalt paddles aus massivem Leichtmetall. Sie liegen ergonomisch günstig hinter der rechten bzw. linken Lenkradspeiche. Ein Zug rechts und das PDK schaltet einen Gang höher. Ein Zug links und das PDK schaltet herunter. Mit dem optionalen Sport Chrono Paket (Serie im 911 Turbo S und im 911 Turbo S



3

Cabriolet) befindet sich eine zusätzliche Anzeige in der linken und rechten Lenkradspeiche. Sie informiert über die Aktivierung der Funktionen von SPORT, SPORT PLUS und „Launch Control“.

Auf Wunsch, ohne Aufpreis erhalten Sie ein Sportlenkrad mit Multifunktionstasten.

Die Instrumente.

Die 5 Rundinstrumente liefern vor allem eines: Informationen. Schnell und exakt. Mit einer Optik, die Sie von Porsche erwarten. Und dem Drehzahlmesser im Mittelpunkt.

Der hochauflösende 4,6-Zoll-Farbbildschirm in TFT-Technologie versorgt Sie ständig mit den Daten des Bordcomputers, wie z. B. Reichweite oder Durchschnittsverbrauch. Weiter stellt er die Karte des Navigationssystems dar, gibt Warnhinweise, z. B. für das Reifendruckkontrollsystem (RDK), oder



4

informiert Sie über Kommunikations- und Audioeinstellungen. Ebenso können Sie damit individuelle Fahrzeugeinstellungen vornehmen.

Die vollelektrischen Sportsitze.

Was hat Sport mit Komfort zu tun? Mehr, als man gemeinhin annimmt. Beweis: die vollelektrischen Sportsitze. Serie im 911 Turbo und im 911 Turbo Cabriolet. Sie erlauben die Verstellung von Sitzhöhe, Lehnenneigung sowie des Sitzkissens in Neigung und Tiefe. Hinzu kommen Längsverstellung und 4-Wege-Lordosenstütze. Auch die Lenksäule ist elektrisch verstellbar.

Das integrierte Memory-Paket umfasst beide Außenspiegel und alle fahrerseitigen Sitzeinstellungen sowie die Einstellungen von Lenkrad, Licht, Wischer, Klimatisierung, Türverriegelung, PCM und Kombiinstrument.

Die adaptiven Sportsitze Plus.

Entscheidender Faktor für sportliche Höchstleistung: die richtige Einstellung. Die im 911 Turbo S und im 911 Turbo S Cabriolet serienmäßigen adaptiven Sportsitze Plus bieten Ihnen mit sportlich straff aufgepolsterten Seitenwangen und zusätzlicher Schulterabstützung idealen Halt. Und mit der elektrischen 18-Wege-Verstellung passen Sie die Sitze optimal an Ihre Bedürfnisse hinsichtlich Sitzhöhe, Sitz- und Lehnenneigung, Sitzlängenverstellung, Längsverstellung und 4-Wege-Lordosenstütze an. Die Lenksäule ist elektrisch verstellbar.

Darüber hinaus sind die Seitenwangen von Sitzfläche und Lehne individuell einstellbar – für großzügigen Komfort auf Langstrecken oder passgenaue Seitenführung auf kurvigen Strecken. Ebenfalls

enthalten: die Memorisierung aller Sitzpositionen (außer Seitenwangen) für den Fahrer inklusive Lordosenstütze sowie der Lenkrad- und Außenspiegelpositionen. Hinzu kommen die Einstellungen von Licht, Wischer, Klimatisierung, Türverriegelung, PCM und Kombiinstrument.

Die Sportsitze Plus.*

Wahlweise, ohne Aufpreis erhalten Sie die Sportsitze Plus mit elektrischer Sitzhöhen- und Lehnenverstellung sowie mechanischer Längsverstellung. Die Seitenwangen von Sitzkissen und Lehne sind sportlich straff gepolstert und bieten einen guten Seitenhalt. Die Schale der Rückenlehne ist in Silbergrau ausgeführt (911 Turbo Modelle) bzw. beledert (911 Turbo S Modelle).

Die Sportschalensitze.**

Optional erhältlich: 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 Rückenlehnen liegen hoch an den Seitenwangen. So ist die für Rennschalensitze charakteristische Seitenführung auch im Beckenbereich gewährleistet.

Die Rücksitze.

Bemerkenswert komfortabel für einen Sportwagen: die Rücksitze. Die Ablagefläche dahinter bietet zusätzlichen Stauraum.

Dank umklappbarer Lehnen verfügen die 911 Turbo Coupé Modelle im Fond mit 260 Litern über reichlich Platz für Gepäck. In den 911 Turbo Cabriolet Modellen stehen Ihnen 160 Liter zur Verfügung.

Die Kindersitze.**

Die Kindersitzvorbereitung für eine ISOFIX-Befestigung inklusive Top-Tether ist auf den Rücksitzen Serie. Auf Wunsch erhalten Sie auch für den Beifahrersitz eine ISOFIX-Kindersitzvorbereitung verbunden mit der Möglichkeit, den Airbag abzuschalten.

Sitzheizung und Sitzbelüftung.

Für alle Sitze erhalten Sie wahlweise, ohne Aufpreis eine Sitzheizung. Sie umfasst Sitzfläche, Rückenlehne und Seitenwangen der Vordersitze. In Verbindung mit der Sitzheizung stattdessen wir die Sitze (außer Sportschalensitze) auf Wunsch auch mit einer Sitzbelüftung aus. Durch die aktive Ventilation der perforierten Sitzmittelbahn sowie der Sitzlehne und die passive Belüftung an den Seitenwangen wird ein Luftzug erzeugt. Er entfernt Transpirationsfeuchte und sorgt somit für ein angenehmes und trockenes Sitzklima selbst bei großer Hitze.

* Bei dieser Option entfällt das serienmäßige Memory-Paket.
** In Verbindung mit den Sportschalensitzen dürfen keine Kinderrückhaltesysteme verwendet werden.



1 Fond 911 Turbo in Yachtingblau | 2 Sportschalensitz | 3 Adaptiver Sportsitz Plus



1

Das Dachtransportsystem.

Auf Wunsch für die 911 Turbo Coupé Modelle erhältlich: der Basisträger aus Aluminium. Er 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.

Der Kofferraum.

Das Kofferraumvolumen der 911 Turbo Modelle beträgt 115 Liter. Der Kofferraum ist vollständig mit kratzunempfindlichen Materialien verkleidet.



2

HomeLink® (Garagentoröffner).

Optional ist ein frei programmierbarer Garagentoröffner in die Dachkonsole integriert. Er bedient auf Knopfdruck bis zu 3 Tore, Beleuchtungssysteme oder Alarmanlagen.

Der Diebstahlschutz.

Die 911 Turbo Modelle sind serienmäßig durch eine Wegfahrsperrung mit Transponderlösung sowie durch eine Diebstahlwarnanlage mit Radar-Innenraumüberwachung geschützt. Die Anlage sichert dabei Türen, Kofferraum, Innenraum und Zündung.

Die Vorrüstung Porsche Vehicle Tracking System (PVTS).

Optional erhalten Sie ab Werk eine Vorrüstung für den nachträglichen Einbau des Porsche Vehicle Tracking System (PVTS) aus dem Porsche Tequipment Programm. Dieses System ermöglicht die Ortung eines gestohlenen Fahrzeugs in weiten Teilen Europas und Russlands. Die Vorrüstung beinhaltet eine spezielle Verkabelung und einen Neigungssensor für die Alarmanlage.

Die automatisch abblendenden Innen- und Außenspiegel.

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

Der ParkAssistent.

Der ParkAssistent hinten ist Serie in den 911 Turbo Modellen. Mit 4 unauffälligen

Sensoren im Heckbereich warnt er mit einem akustischen Signal vor erkannten Hindernissen. Intervalltöne verdeutlichen dabei die Entfernung zum Hindernis.

Beim 911 Turbo S und dem 911 Turbo S Cabriolet ist der ParkAssistent um 4 Sensoren im Bugbereich erweitert (optional für den 911 Turbo und das 911 Turbo Cabriolet). Die Warnung erfolgt akustisch und zusätzlich optisch durch die schematische Darstellung des Fahrzeugs per Draufsicht im zentralen Display.

Die Rückfahrkamera.

Die optional erhältliche Rückfahrkamera (nur in Verbindung mit ParkAssistent vorn und hinten) erleichtert präzises rückwärtiges Einparken und Rangieren. Dabei helfen Kamerabild sowie dynamische Leitlinien auf dem Bildschirm des PCM, die den Fahrweg mit der aktuellen Lenkradstellung illustrieren.

Porsche Entry & Drive.

Mit dem optionalen Porsche Entry & Drive können Sie Ihren Wagenschlüssel in der Tasche lassen. Denn sobald Sie den Türgriff umfassen oder sich dem Kofferraum nähern, fragt Porsche Entry & Drive einen Zugangscode ab, der im Schlüssel gespeichert ist. Ist dieser korrekt, werden die Tür und der Kofferraumdeckel entriegelt. Gestartet bzw. abgestellt wird das Fahrzeug über den elektrischen Zündanlassschalter.

Zum Verriegeln drücken Sie den Knopf an der Außenseite des Türgriffs. Porsche Entry & Drive verriegelt das Fahrzeug und aktiviert die Wegfahrsperrung und die Lenksäulenverriegelung.

Das Schiebe-/Hubdach aus Glas.

Auf Wunsch erhalten Sie für die 911 Turbo Coupé Modelle ein elektrisch verstellbares Schiebe-/Hubdach aus getöntem Einscheibensicherheitsglas.

Das integrierte elektrische Sonnenschutzrollo reduziert unerwünschten Lichteinfall. Bauart, Kopffreiheit und offene Fläche des Glasdachs sind identisch mit dem Schiebe-/Hubdach aus Stahl. Mit einem Unterschied: Ein nach oben offenes Fahrgefühl stellt sich ab sofort auch bei geschlossenem Dach ein.

Das Licht-Design-Paket.

Funktional hilfreich und ästhetisch durchdacht: das auf Wunsch erhältliche Licht-Design-Paket. Es umfasst eine dimmbare Beleuchtung in LED-Technik in der Dachkonsole, im Bereich der Fondsitze, der Türgriffe, im Türablagefach und dem vorderen Fußraum.

Die Tempolimitanzeige.

Auf Wunsch für alle Modelle erhältlich: die Tempolimitanzeige. Eine Kamera im Innenspiegelgehäuse identifiziert Verkehrszeichen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Überholverbote und deren Aufhebung. Tempolimit bzw. Über-

holverbot werden im Farbdisplay des Kombiinstrumentes und im PCM angezeigt. Sollte ein Zeichen nicht erkannt werden (z.B. bei starkem Regen), wird automatisch die im Navigationsmodul hinterlegte Geschwindigkeitsbegrenzung angezeigt.

Der Tempostat.

Die automatische Geschwindigkeitsregelung ist Serie für den 911 Turbo S und das 911 Turbo S Cabriolet, auf Wunsch ist es auch für den 911 Turbo und das 911 Turbo Cabriolet erhältlich. Für mehr Komfort auf langen Strecken. Der Tempostat kann bei Geschwindigkeiten zwischen 30 und 240 km/h durch einen Taster am Lenkstockhebel aktiviert werden.

Der Abstandsregeltempostat inkl. Porsche Active Safe (PAS).

Er ist optional erhältlich und regelt die Geschwindigkeit abhängig vom Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug. Ein Radarsensor überwacht den Bereich bis zu 200 m auf der Fahrspur vor Ihrem Fahrzeug. Sie haben ein bestimmtes Tempo eingestellt und nähern sich einem Fahrzeug vor Ihnen, das langsamer fährt. Der Radarsensor erfasst dieses Fahrzeug.

Nun reduziert das System die Geschwindigkeit Ihres Fahrzeugs durch Gaswegnahme oder sanftes Bremsen bis max. 3,5 m/s². Und zwar so lange, bis ein vorher einstellbarer Abstand entstanden ist. Ihr Fahrzeug folgt nun dem Vorausfahrenden mit reduzierter Geschwindigkeit. Bremsst dieser weiter ab, verringert auch der Abstands-



1



2

regeltempostat das Tempo – bis zum Stillstand.

Für mehr Sicherheit erhöht das System bei erkannter Abstandsverkürzung zum vorausfahrenden Fahrzeug zudem die Bremsbereitschaft. Stärkere Bremsen muss der Fahrer jedoch selbst ausführen.

Ist Ihre Fahrspur wieder frei, beschleunigt Ihr Fahrzeug wieder auf die ursprünglich eingestellte Geschwindigkeit.

Im Fall eines zu schnellen Auffahrens auf den Vordermann warnt Sie das Porsche Active Safe (PAS) mit einem akustischen und optischen Signal. Zusätzlich wird ein kurzer Bremsruck ausgelöst und ggf. eine

sogenannte Zielbremsung eingeleitet – dabei wird eine vom Fahrer gestartete Bremsung innerhalb bestimmter Systemgrenzen bis zu einer Vollbremsung verstärkt.

1 Radarsensor Abstandsregeltempostat | 2 Anzeige Abstandsregeltempostat



**Visionäre spekulieren über das, was kommt.
Vorreiter können berichten.**

Audio und Kommunikation.

Das Porsche Communication Management (PCM) inkl. Navigationsmodul.

Das Porsche Communication Management (PCM) ist Serie in allen 911 Turbo Modellen. PCM ist die zentrale Steuereinheit für Audio, Navigation und Kommunikation. Leistungsfähig, vielseitig – und trotzdem einfach zu bedienen.

Hauptmerkmal ist der 7 Zoll große Farb-Touchscreen, den Sie intuitiv steuern können. Oder Sie nutzen die Dreh-/Drücksteller. Die Bildschirmdarstellung ist mit maximal 5 Listeneinträgen pro Seite sehr übersichtlich. Das Radio hat 42 Speicher-

plätze, einen FM-Doppeltuner mit RDS-Diversity-Funktion, die im Hintergrund ständig die beste Frequenz des gewählten Senders sucht.

Das DVD-Audio-Laufwerk gibt CDs und Audio-DVDs wieder und ist MP3-kompatibel. Zusätzlich ist die Audio-Wiedergabe von Video-DVDs möglich. Ein auf Wunsch erhältlicher, in das PCM integrierter CD-/DVD-Wechsler fasst bis zu 6 CDs oder DVDs.

Mit der serienmäßigen universellen Audio-Schnittstelle (USB) und dem AUX-Eingang im Handschuhfach können Sie Ihren iPod® oder eine beliebige Audio-Quelle anschlie-

ßen – auch zum Aufladen. Die Bedienung des iPod® oder eines USB-Sticks erfolgt komfortabel und sicher über das PCM, das optionale Multifunktionslenkrad oder die optionale Sprachbedienung.

Über den USB-Anschluss lassen sich außerdem die Daten der Performance-Anzeige des Sport Chrono Pakets sowie des elektronischen Fahrtenbuchs herunterladen. Zudem können Sie bis zu 5.000 Titel im MP3-Format auf die interne 40-GB-Festplatte (sog. Jukebox) des PCM übertragen – und von dort abspielen. Podcasts und Hörbücher werden erkannt und abgespielt, Cover-Art wird angezeigt. Das Navigationsmodul des PCM lässt Ihnen

die Wahl zwischen perspektivischer oder zweidimensionaler Kartenansicht. Auch die 3D-Darstellung von Gelände mit überlagerter Satellitenkarte sowie die 3D-Darstellung von Gebäuden ist in einigen Gebieten möglich. Im Splitscreen-Modus lässt sich z.B. neben dem aktuellen Kartenausschnitt eine Liste mit Piktogrammen für die nächsten Fahrmanöver anzeigen. Außerdem verfügt das Navigationsmodul über eine dynamische Routenberechnung unter Berücksichtigung offizieller Verkehrsmeldungen (TMC) sowie zusätzlicher Verkehrsflusssensoren (TMC Pro)*.

* TMC Pro ist verfügbar in Deutschland, Österreich und der Schweiz.

Das elektronische Fahrtenbuch.

Für das PCM ist optional ein elektronisches Fahrtenbuch erhältlich. Es erfasst automatisch bei jeder Fahrt Kilometerstand, Fahrtstrecke, Datum und Uhrzeit sowie Start- und Zieladresse. Die Daten können mit einem USB-Stick exportiert und über die mitgelieferte Software am PC ausgewertet werden. Die Software erfüllt die Anforderungen der deutschen Finanzverwaltung zur Dokumentation der automatischen Fahrtenbuchaufzeichnung.

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 telefonieren. Oder noch komfortabler: mit der Bluetooth® Verbindung Ihres Mobiltelefons über das SIM-Access Profile (SAP). Nach der automatischen Kopplung wird die Antenne Ihres Mobiltelefons akkuschonend abgeschaltet und auf die Fahrzeugaußenantenne zurückgegriffen. Je nach Mobiltelefon haben Sie dabei nicht nur Zugriff auf die Nummern der SIM-Karte, sondern auch auf den internen Speicher. Die Bedienung erfolgt ebenfalls je nach Mobiltelefon über das PCM, das

optionale Multifunktionslenkrad oder die optionale Sprachbedienung. Das Mobiltelefon bleibt einfach in Ihrer Jacke.

Über das Telefonmodul können Sie auch Mobiltelefone, die nur das Handsfree Profile (HFP) unterstützen, via Bluetooth® verbinden. In diesem Fall erfolgt die GSM-Verbindung grundsätzlich über die Antenne des Mobiltelefons. Das PCM dient als Freisprechanlage und das Mobiltelefon kann verstaub bleiben.

Auf Wunsch steht das Telefonmodul mit Bluetooth® Bedienhörer zur Verfügung. Er ist im Ablagefach der Mittelkonsole untergebracht und beinhaltet Display und Tastatur. Bei einer Bluetooth® Verbindung über das Handsfree Profile (HFP) lässt sich der Bedienhörer jedoch nicht benutzen.

Die Handylvorbereitung.

Zur Bluetooth® Anbindung von Mobiltelefonen, die nur das Handsfree Profile (HFP) unterstützen, ist auf Wunsch die Handylvorbereitung erhältlich. Hierbei kann das Mobiltelefon verstaub bleiben. Über das PCM können jedoch nur Grundfunktionen des Mobiltelefons bedient werden. Die GSM-Verbindung erfolgt grundsätzlich über die Antenne des Mobiltelefons.

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 Turbo einmal nicht in Bewegung

* In MPEG-2-Codierung.

sein sollte. Zu Ihrer eigenen Sicherheit ist während der Fahrt keine Anzeige des TV-Bildes möglich.

Die Sprachbedienung.

Sie möchten navigieren, telefonieren oder Radio hören? Sie müssen es nur sagen. Denn nahezu alle Funktionen des PCM sind über die optionale Sprachbedienung durch Ganzworteingabe steuerbar. Generell kann jeder Menüpunkt so gesprochen werden, wie er auf dem Bildschirm angezeigt wird. Die Sprachbedienung versteht die zusammenhängende Adresseingabe von Navigationszielen, Telefonbucheinträgen oder Radiosendernamen. Auch in Listen blättern Sie per Sprachkommando. Ein Anlernen des Systems ist nicht nötig.



1



2



Das BOSE® Surround Sound-System.

Der Sound eines Porsche ist so etwas wie sein akustischer Fingerabdruck. Das gilt nicht nur für den Motor. Das serienmäßige Surround Sound-System von BOSE® ist deshalb optimal auf die spezifische Innenraumakustik der 911 Turbo Modelle abgestimmt.

Das System verfügt über 8 Verstärkerkanäle. 12 Lautsprecher inklusive eines patentierten, rohbaufesten 100-Watt-Hochleistungstieftöners (Aktivsubwoofer) sorgen für ein ausgewogenes Klangbild und verwandeln den 911 Turbo in einen Konzertsaal. Einen äußerst schnellen. Die Gesamtleistung: 445 Watt.

Das BOSE® Surround Sound-System ermöglicht die Audio-Wiedergabe von DVDs – und damit das beeindruckende

Klangspektrum digitaler 5.1-Aufnahmen. Selbstverständlich können auch Quellen wie CDs oder MP3-Player abgespielt werden – in Stereo. Und auf Knopfdruck in einem Surround-Modus, erzeugt von der BOSE® Centerpoint® 2-Technologie.

Die AudioPilot® Noise Compensation Technology, eine von BOSE® patentierte Störgeräuschkompensation für Audiosysteme, misst mit Hilfe eines Mikrofons laufend alle Geräusche im Fahrzeuginneren und passt die Musikwiedergabe automatisch so an, dass ein gleichbleibender Klangeindruck entsteht. In jeder Fahrsituation. In Echtzeit.

Das Ergebnis ist ein kraftvoller Sound für ein faszinierend räumliches 360°-Klang-erlebnis.

Das Burmester® High-End Surround Sound-System.

Eine Ikone aus Zuffenhausen trifft auf eine Ikone aus Berlin. Die Rede ist von Burmester®, einem der renommiertesten High-End-Anbieter im audiophilen Bereich weltweit. Und damit vom Burmester® High-End Surround Sound-System. Die verwendeten Technologien: auf dem hohen Niveau der High-End Home Audio-Systeme von Burmester®. Die Überlegenheit des Systems resultiert aus zahllosen Details – und einem Ziel: dem perfekten Klang.

So klingt das in Zahlen: 12 Verstärkerkanäle mit 821 Watt Gesamtleistung, 12 Lautsprecher inklusive Aktivsubwoofer mit 300-Watt-Class-D-Verstärker, mehr als 1.340 cm² Gesamtmembranfläche, Frequenzgang 35 Hz bis 20 kHz.

Dabei verwendet das Burmester® System den patentierten Rohbausubwoofer, der die aus anderen Systemen bekannten separaten Subwooferlautsprecher ersetzt. Das spart Gewicht und liefert eine noch bessere Klangperformance.

Die verwendete Frequenzweichtechnologie ist nahezu unverändert aus dem Home-Audio-Bereich abgeleitet. Analoge und digitale Filter wurden jeweils für den speziellen Einbauort optimal definiert und in langen Hörsitzungen abgestimmt.

Für alle 911 Turbo Modelle werden Bändchenhoctöner (Air Motion Transformer, AMT) eingesetzt. Für unverkennbar feine, klare und unverzerrte, pegelfeste Hochtonwiedergabe. Alle Lautsprecherchassis sind exakt aufeinander abgestimmt und liefern ein Höchstmaß an Bassfundament, Auflösung und Impulsgenauigkeit.

Das Ergebnis: ein bisher unerreichter, natürlicher und substanzreicher Raumklang, selbst bei höchsten Lautstärken.

Das sportlich puristische Design mit galvanisierten Blenden und Burmester® Schriftzügen an ausgesuchten Lautsprechern verdeutlicht den Anspruch des Burmester® High-End Surround Sound-Systems auch optisch. Kompromisslos in Sound und Design. Eben typisch Porsche.

Das Digitalradio.

Das optional erhältliche Digitalradio ermöglicht den Empfang digital ausgestrahlter Radiosender und verfügt über einen DAB-Doppeltuner. Er schaltet automatisch zwischen digitalem und analogem Signal um und sorgt für den optimalen Empfang des gewählten Senders.

Die Online-Dienste.

Mit der kostenfrei erhältlichen Aha Radio App können Sie über Ihr Smartphone Web-Radio, News-Feeds, Podcasts und Audio-Magazine auf dem PCM wiedergeben. Darüber hinaus lassen sich lokale Infos abrufen, z.B. der Wetterbericht. Auch eine „Point of Interest“-Suche mit Übernahme als Navigationsziel ist möglich. Der Empfang der Online-Inhalte läuft über Ihr Smartphone, die Bedienung über das PCM. Die Online-Dienste können nur in Verbindung mit der im PCM enthaltenen universellen Audio-Schnittstelle (iPhone®) oder der optionalen Handylvorbereitung bzw. dem Telefonmodul (Android® Geräte) genutzt werden. Die Aha Radio App ist über iTunes® bzw. Google Play® zu beziehen.*

* Für die Nutzung der Aha Radio Dienste mit dem optionalen Telefonmodul muss im PCM die HFP-Funktion aktiviert werden.

Jede Regel existiert für ihre Ausnahme.

Die Individualisierung.

Die Serienausstattung der 911 Turbo Modelle lässt nur wenige Wünsche offen. Dennoch: Porsche bietet Ihnen die Möglichkeit, Ihr Fahrzeug auf Ihren individuellen Geschmack abzustimmen. Und ihm so das mitzugeben, was ihn unverwechselbar macht: Persönlichkeit.

Sie haben dabei die Wahl zwischen verschiedenen Individualausstattungen für außen und innen. Denn was zum

Ausdruck Ihrer Persönlichkeit gehört und worauf Sie bewusst verzichten können, entscheiden am besten Sie selbst.

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

Darüber hinaus gibt es weitere Möglichkeiten, Ihren 911 Turbo noch etwas persönlicher zu gestalten: als Sonder-

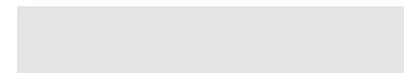
anfertigung ab Werk über Porsche Exclusive oder nachträglich mit unserem Zubehörprogramm von Porsche Tequipment. Zahlreiche Beispiele finden Sie in den jeweiligen Katalogen. Ihr Porsche Zentrum/Händler berät Sie gerne.

Kurz: Der Leitgedanke 911 Turbo ist klar umrissen. Fehlt nur noch Ihre Interpretation der Faszination Sportwagen.



Serienfarben

Uni-Farben Exterieur.



weiß



racinggelb



indischrot



schwarz



Serienfarben

Metallic-Farben Exterieur.



rhodiumsilbermetallic



saphirblaumetallic



mahagonimetallic



dunkelblaumetallic



anthrazitbraunmetallic



achatgraumetallic



tiefschwarzmetallic



carraraweißmetallic



Sonderfarben Exterieur.



GT-silbermetallic



limegoldmetallic



Verdeckfarben.



rot



braun



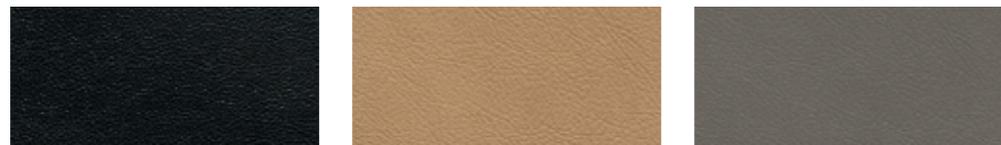
blau



schwarz

Serienfarben Interieur.

Leder.¹⁾

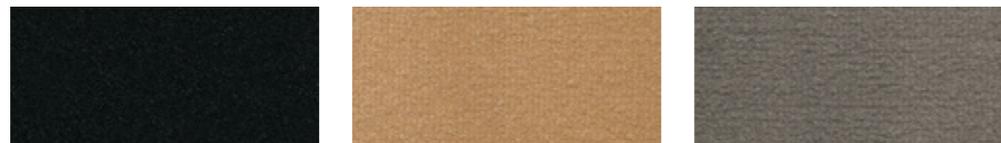


schwarz

luxorbeige

platingrau

Teppich.

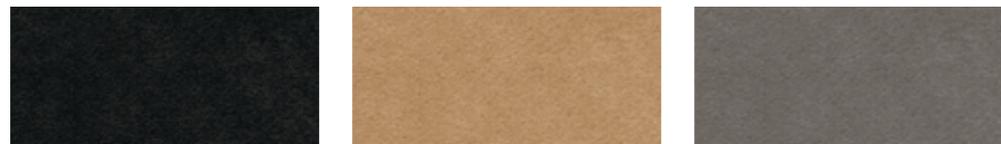


schwarz

luxorbeige

platingrau

Innenhimmel.²⁾



schwarz

luxorbeige

platingrau

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

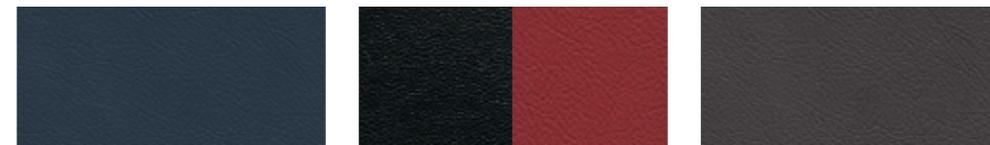
¹⁾ Folgende Teile in Leder: Oberteil Schalttafel (inkl. Abdeckung Kombiinstrument), Vorderteil Schalttafel mit Deckel Beifahrer-Airbag, Lenkradkranz und Airbag-Modul, Oberteil Türverkleidung, Oberteil Fond-Seitenverkleidung, Sitzmittelbahn, Sitzwangen, Kopfstützen, Rückteile Sitzlehne vorn, Sitzboden vorn, Türspiegel, Seitenteile Mittelkonsole, Mittelunnel Fond. Softlack in Interieurfarbe, Sonnenblenden und Trittschutz mit Folie in Interieurfarbe.

²⁾ Innenhimmel in Alcantara (Coupé-Modelle). Verdeckhimmel in schwarzem Stoff (Cabriolet-Modelle).

³⁾ Nur für die 911 Turbo S Modelle (abweichende Farbverteilung zu Bi-Color schwarz-granatrot).

Serienfarben Interieur.

Leder.¹⁾

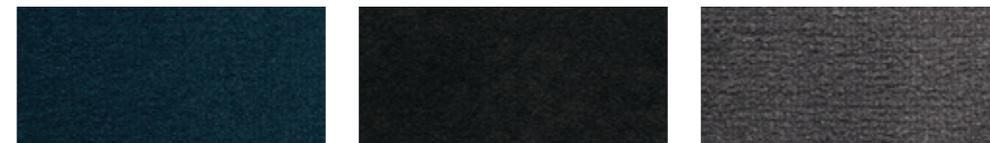


yachtingblau

schwarz-granatrot³⁾

achatgrau

Teppich.

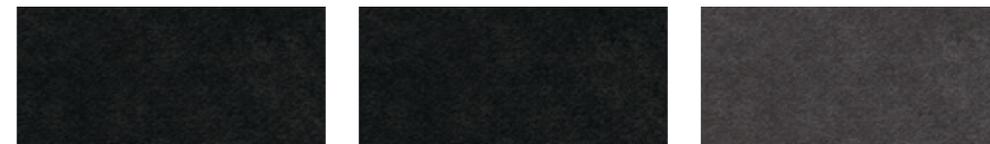


yachtingblau

schwarz

achatgrau

Innenhimmel.²⁾



schwarz

schwarz

achatgrau

Bi-Color Interieur.

Leder.¹⁾



schwarz-platingrau achatgrau-kieselgrau schwarz-luxorbeige schwarz-granatrot

Teppich.



platingrau kieselgrau luxorbeige granatrot

Innenhimmel.²⁾



platingrau achatgrau schwarz schwarz

Naturleder Interieur.

Leder.¹⁾



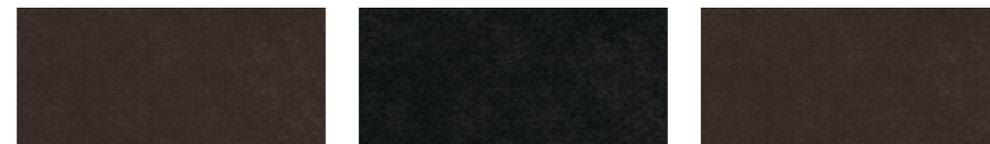
espresso granatrot espresso-cognac

Teppich.



espresso granatrot cognac

Innenhimmel.²⁾



espresso schwarz espresso

Bi-Color Naturleder Interieur.

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

¹⁾ Folgende Teile in Leder: Oberteil Schalttafel (inkl. Abdeckung Kombiinstrument), Vorderteil Schalttafel mit Deckel Beifahrer-Airbag, Lenkradkranz und Airbag-Modul, Oberteil Türverkleidung, Oberteil Fond-Seitenverkleidung, Sitzmittelbahn, Sitzwangen, Kopfstützen, Rückteile Sitzlehne vorn, Sitzboden vorn, Türspiegel, Seitenteile Mittelkonsole, Mittelunnel Fond.

²⁾ Softlack in Interieurfarbe, Sonnenblenden und Trittschutz mit Folie in Interieurfarbe.

²⁾ Innenhimmel in Alcantara (Coupé-Modelle). Verdeckhimmel in schwarzem Stoff (Cabriolet-Modelle).



Heckscheibenwischer



Elektrisches Schiebe-/Hubdach

Bezeichnung	911 Turbo	911 Turbo S	911 Turbo Cabriolet	911 Turbo S Cabriolet	I-Nr.	Seite
Exterieur.						
Sonderfarben	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Code	95
Individualfarben	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Code	
Seitenscheibenleisten Aluminium	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	–	–	559	
LED-Hauptscheinwerfer inkl. Porsche Dynamic Light System Plus (PDL S+)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	602	63
Porsche Entry & Drive	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	625	84
Ohne Modellbezeichnung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	498	
Schriftzug „911“	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	911	
ParkAssistent (vorn und hinten)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	636	83
ParkAssistent (vorn und hinten inkl. Rückfahrkamera)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	638	84
Heckscheibenwischer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	–	–	425	
Windschutzscheibe mit Graukeil	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	567	
Elektrisch anklappbare Außenspiegel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	748	
SportDesign Außenspiegel	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	529	14
Elektrisches Schiebe-/Hubdach	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	–	–	651	84
Elektrisches Schiebe-/Hubdach aus Glas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	–	–	653	84
Basisträger für Dachtransportsystem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	–	–	549	83

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

wahlweise, ohne Mehrpreis erhältlich

Bezeichnung	911 Turbo	911 Turbo S	911 Turbo Cabriolet	911 Turbo S Cabriolet	I-Nr.	Seite
Motor und Fahrwerk.						
Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	450	67
Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	352	56
Sport Chrono Paket	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	640	46
Servolenkung Plus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	658	
Räder.						
20-Zoll 911 Turbo Rad	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	429	55
20-Zoll 911 Turbo S Rad	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	435	55
Radnabenabdeckung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	446	

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



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)



20-Zoll 911 Turbo S Rad



20-Zoll 911 Turbo Rad



Multifunktionslenkrad



Abstandsregeltempomat inkl. Porsche Active Safe (PAS)

Bezeichnung	911 Turbo	911 Turbo S	911 Turbo Cabriolet	911 Turbo S Cabriolet	I-Nr.	Seite
Interieur.						
Tempostat	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	454	84
Abstandsregeltempomat inkl. Porsche Active Safe (PAS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	456	85
Multifunktionslenkrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	844	
HomeLink® (Garagentoröffner)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	608	83
Tempolimitanzeige	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	631	84
Vorrüstung Porsche Vehicle Tracking System (PVTs)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	674	83
Licht-Design-Paket	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	630	84
Sportsitze Plus (4 Wege, elektrisch)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	P05	80
Vollelektrische Sportsitze (14 Wege, elektrisch)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	P06	80
Adaptive Sportsitze Plus (18 Wege, elektrisch)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	P07	80
Sportschalensitze	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	P03	80
Sitzheizung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	342	81
Sitzbelüftung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	541	81
Lenkradheizung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	345	

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

Bezeichnung	911 Turbo	911 Turbo S	911 Turbo Cabriolet	911 Turbo S Cabriolet	I-Nr.	Seite
Interieur.						
Feuerlöscher	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	509	
Raucherpaket	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	583	
Fußmatten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	810	
Ablagenetz Beifahrerfußraum	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	581	
ISOFIX-Befestigung für Kindersitz auf Beifahrersitz	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	899	81
Interieur Leder und Naturleder.						
Lederausstattung						
– in Serienfarbe 911 Turbo	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Code	96, 97
– in Serienfarbe 911 Turbo S	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Code	96, 97
– in Sonderfarbe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Code	97
– in Bi-Color	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Code	98
– in Naturleder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Code	99
– in Bi-Color Naturleder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Code	99
– in Individualfarbe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Code	

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

wahlweise, ohne Mehrpreis erhältlich



Lederausstattung in Luxorbeige



Naturlederausstattung in Espresso



CD-/DVD-Wechsler, sechsfach



Bluetooth® Bedienthörer für Telefonmodul

Bezeichnung	911 Turbo	911 Turbo S	911 Turbo Cabriolet	911 Turbo S Cabriolet	I-Nr.	Seite
Audio und Kommunikation.						
Burmester® High-End Surround Sound-System	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	682	91
Digitalradio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	691	91
Elektronisches Fahrtenbuch	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	641	88
Sprachbedienung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	671	89
Telefonmodul	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	666	88
Bluetooth® Bedienthörer für Telefonmodul	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	669	88
Handyvorbereitung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	619	88
CD-/DVD-Wechsler, sechsfach	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	693	87
TV-Tuner	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	676	88
Online-Dienste	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	UN1	91

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

wahlweise, ohne Mehrpreis erhältlich



Porsche Exclusive.

Streng genommen begann sein goldenes Zeitalter bereits 1974.

Über die in diesem Katalog vorgestellten Individualisierungsoptionen hinaus haben Sie die Möglichkeit, Ihr 911 Turbo Modell

noch weiter veredeln zu lassen. Über Porsche Exclusive. Direkt ab Werk. Individuell und exklusiv nach Ihren Wünschen. Optisch und technisch. Innen wie außen. Mit edlen Materialien. In gewohnter Porsche Qualität.

Unser wichtigstes Prinzip? Maßanfertigung durch Handarbeit. Die vielfältigen Gestaltungsmöglichkeiten, die Ihnen Porsche Exclusive bietet, finden Sie im separaten Exclusive 911 Katalog.

Fragen zu Porsche Exclusive beantwortet Ihnen gerne Ihr Porsche Zentrum/Händler oder unter Telefon +49 (0)711 911-25977 bzw. customercenter-exclusive@porsche.de das Kundenzentrum in Zuffenhausen.

Interieur.

Besonders augenfällig im Innenraum: Leder in Bi-Color-Optik. In den Farben Achatgrau und Limegold. Ein weiterer Clou: Ziernähte in Limegold, die sich selbst an den individuellen Fußmatten mit Ledereinfassung wiederfinden.

Zusätzliche Finessen, die den 911 Turbo in Limegoldmetallic als Porsche Exclusive Fahrzeug alle Ehre machen? Das Interieur-Paket Carbon, die Blende Mittelkonsole Carbon sowie individuelle und beleuchtete Türeinstiegsblenden aus Carbon.

Neben dem Hightech-Werkstoff Carbon kommt zudem noch strapazierfähiges Alcantara zum Einsatz: beim SportDesign Lenkrad wie auch beim PDK Wählhebel.



1 Interieur-Paket Carbon, Blende Mittelkonsole Carbon, SportDesign Lenkrad Alcantara, PDK Wählhebel Alcantara, individuelle Fußmatten mit Ledereinfassung



Individuelle Türeinstiegsblenden aus Carbon, beleuchtet.

Diese Türeinstiegsblenden mit weiß leuchtendem, individuellem Schriftzug Ihrer Wahl unterstreichen Sportlichkeit und Extravaganz gleichermaßen.

20-Zoll Sport Classic Rad lackiert in Schwarz (hochglanz).

5 Speichen, geschmiedetes Aluminium, 20 Zoll, glanzgedrehtes Felgenhorn. Weiteres Highlight: Das Rad ist optisch stark angelehnt an das Design der weltbekannten Fuchsfelge.

Sportsitz Plus Rückenlehnen Leder.

Die Rückenlehnen sind hierbei mit einem Klassiker unter den Naturmaterialien bezogen: zeitlosem und strapazierfähigem Leder.

2 Sportsitz Plus Rückenlehne Leder

3 Individuelle Türeinstiegsblende aus Carbon, beleuchtet

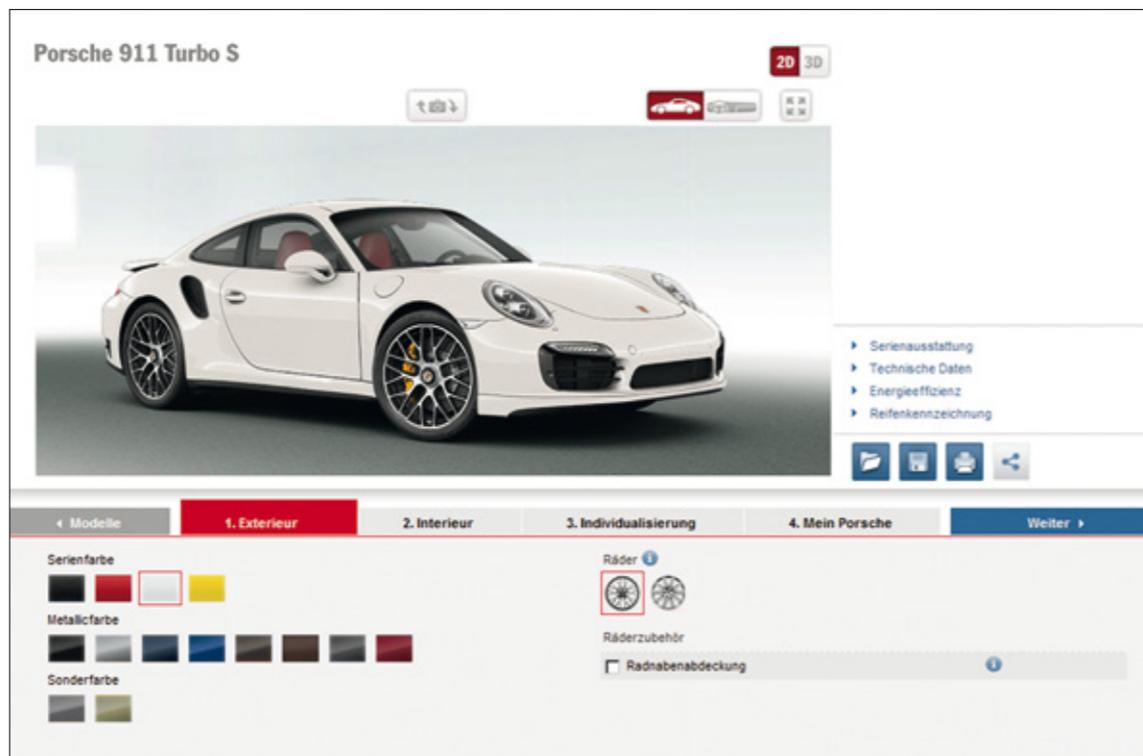
4 20-Zoll Sport Classic Rad lackiert in Schwarz (hochglanz)

Porsche Car Configurator.

Unsere wichtigste Referenz: Ihre Individualität.

Geschmack, Persönlichkeit, Stil. Sie entscheiden, in welcher Form die 911 Turbo Modelle zu Ihnen passen. Mit dem Porsche Car Configurator können Sie sich sofort einen Eindruck davon verschaffen – auf Ihrem Computer. 4 einfache Schritte genügen, um sich Ihren Porsche zusammenzustellen. Dabei können Sie Ihre gewünschten Optionen ganz einfach zu- und abwählen. Der Preis wird immer direkt mitberechnet. Die Optik? Sehr ansprechend dank einer Visualisierung aller Ausstattungen in 3D. So können Sie Ihre Konfiguration von allen Blickwinkeln betrachten, abspeichern und direkt ausdrucken.

Unter www.porsche.com finden Sie den Porsche Car Configurator und noch mehr über die Faszination Porsche.



Werksabholung.

Die erste Fahrt in Ihrem neuen Porsche ist ein ganz besonderer Moment. Doch auch der lässt sich noch steigern: mit der Porsche Werksabholung. Holen Sie Ihren Porsche in Stuttgart-Zuffenhausen oder in Leipzig ab und führen Sie ihn persönlich dorthin, wo er hingehört: auf die Straße.

Zuvor möchten wir Ihnen gerne einen Blick hinter die Kulissen der Porsche Produktion gewähren. Im Rahmen einer Werksführung werden Sie Zeuge, mit wie viel Präzision und Liebe ein Porsche entsteht. Eindrücke,

die Sie als unser Gast bei einem Mittagessen in Ruhe Revue passieren lassen können. Der krönende Abschluss: die Auslieferung Ihres Porsche. Unsere Experten nehmen sich Zeit für Sie und erklären Ihnen – wenn Sie möchten – Ihr Fahrzeug bis ins Detail.

Bleibt eigentlich nur noch eine Entscheidung zu treffen: wo Sie Ihren neuen Porsche in Empfang nehmen möchten. In Stuttgart-Zuffenhausen erwartet Sie ein Ort voller Tradition und Geschichte.

An dem man den Mythos Porsche in jedem Winkel spüren kann – und erleben: beim Besuch des Porsche Museums. Mit legendären Fahrzeugtypen aus über 60 Jahren Sportwagengeschichte.

Sie möchten Ihre Fahrzeugauslieferung etwas sportlicher gestalten? Dann heißen wir Sie an unserem Produktionsstandort Leipzig willkommen. Ihr erstes Fahrerlebnis findet direkt vor Ort statt. Bei einer Testfahrt mit einem baugleichen Porsche, an der Seite eines erfahrenen

Instruktors. Onroad auf der FIA-zertifizierten Teststrecke. Offroad auf der hauseigenen Geländestrecke.

Sie haben sich entschieden? Dann vereinbaren Sie mit Ihrem Porsche Zentrum/Händler einen Abholtermin. Gerne beraten wir Sie zu Ihrer Reiseplanung. Und Sie erhalten weitere Informationen über Formalitäten zur Überführung ins Ausland und länderspezifische Bestimmungen.



Porsche Driving Experience.

Porsche Travel Club.

Mit dem Porsche Travel Club beginnt der Urlaub ab der ersten Sekunde – beim Einsteigen. Lassen Sie den Alltag hinter sich und begleiten Sie uns in einige der schönsten Regionen der Welt. Seien Sie

unser Gast. Für mehrere Stunden oder mehrere Tage, aber immer mit einem beeindruckenden Begleiter – einem Porsche. Ein einzigartiges Erlebnis, abgerundet durch ein exklusives Rahmenprogramm: Sie übernachten in erstklassigen Hotels und speisen in den besten Restaurants,

die entlang der bewegenden Routen zu finden sind. Kurz: Mit dem Porsche Travel Club erleben Sie das, was sich mit Worten nicht beschreiben lässt: das echte Fahrgefühl eines Porsche.

Unter www.porsche.com/travelclub finden Sie nähere Informationen zu allen Angeboten des Porsche Travel Club.

Porsche Sport Driving School.

Bei Porsche arbeiten wir nicht nur an der Evolution des Sportwagens. Sondern auch an der des Fahrers. Ein Fahrzeug sicher auf der Straße bewegen, kein Problem. Aber einen Sportwagen im fahrdynami-

schen Grenzbereich beherrschen? Wir helfen Ihnen, Ihre Fahrsicherheit auszubauen und Ihr fahrerisches Können Schritt für Schritt zu optimieren – zu perfektionieren. Unter Anleitung erfahrener Porsche Instrukteure. In Ihrem eigenen Fahrzeug oder einem Fahrzeug der Porsche Sport

Driving School. Onroad oder offroad. Auf internationalen Rennstrecken. Auf Schnee oder Eis. Wir begleiten Sie von Beginn an und führen Sie – wenn Sie es möchten – über die verschiedenen Trainingslevel bis hin zur Erlangung der Motorsportlizenz.

Unter www.porsche.com/sportdrivingschool erfahren Sie mehr.



Panorama.



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 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

Das Zubehörprogramm von Porsche, mit dem Sie Ihr Fahrzeug ganz individuell nachrüsten lassen können. Das gesamte Produktprogramm steht Ihnen auch online unter www.porsche.com/tequipment im Tequipment Zubehörfinder zur Verfügung.



Porsche 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.



Porsche Travel Club

Erfahren Sie die Faszination Porsche auf spannenden Routen sowie in erstklassigen Hotels und Restaurants. Weltweit. Infos unter +49 (0)711 911-23360. E-Mail: info@porschetravelclub.de



Porsche Sport Driving School

Verbessern Sie Ihre Fahrsicherheit auf internationalen Rennstrecken und lernen Sie Ihren Porsche besser kennen. Infos unter +49 (0)711 911-23364. E-Mail: info@porscheporstdrivingsschool.de



Porsche Clubs

Seit 1952 leben und vermitteln weltweit 640 Porsche Clubs mit 181.000 Mitgliedern die Werte und die Faszination der Marke Porsche. Nähere Informationen erhalten Sie unter www.porsche.com/clubs oder unter +49 (0)711 911-23252.

Porsche Service

Ihr kompetenter Ansprechpartner für alle aktuellen Porsche Modelle sowie Young- und Oldtimer. Egal ob Wartung, Pflege oder spezielle Reparaturverfahren.

Porsche Assistance

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

Porsche Approved Gebrauchtwagen

Damit Zuverlässigkeit und Wertbeständigkeit für Ihren Neu- oder Gebrauchtwagen erhalten bleiben, sind höchste Porsche Qualitätsstandards garantiert. Und zwar weltweit. Besiegelt mit der Porsche Approved Garantie.

Porsche Financial Services

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

„Christophorus“

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

Porsche Classic

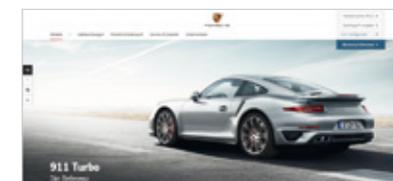
Ihr Partner für Originalteile und Reparatur sowie für die Restaurierung von klassischen Porsche Fahrzeugen. Unter www.porsche.com/classic können Sie mehr über Porsche Classic erfahren.

Porsche Museum

Mehr als 80 Fahrzeuge entführen Sie am Stammsitz Stuttgart-Zuffenhausen in die beeindruckende Porsche Historie. Hier präsentieren sich Meilensteine wie der 356, 911 und 917 in einzigartiger Atmosphäre.

Porsche im Internet

Unter www.porsche.com erleben Sie die Faszination Porsche auch im Internet.



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

Summe der Erfahrung.

Die Welt steckt voller großer Geschichten, großer Taten und großer Worte: die Spuren bedeutender Persönlichkeiten. Interessante Lektüre, sicherlich. Doch wer schreibt unser Lebenswerk? Unsere eigene Geschichte müssen wir selbst entdecken – und zu den Pionieren unseres eigenen Lebens werden. Referenzen helfen dabei.

Die 911 Turbo Modelle.



Technische Daten.

	911 Turbo Coupé/911 Turbo Cabriolet	911 Turbo S Coupé/911 Turbo S Cabriolet
Motor		
Zylinderzahl	6	6
Hubraum	3.800 cm ³	3.800 cm ³
Leistung	383 kW (520 PS)	412 kW (560 PS)
bei Drehzahl	6.000–6.500 1/min	6.500–6.750 1/min
Max. Drehmoment	660 Nm	700 Nm
bei Drehzahl	1.950–5.000 1/min	2.100–4.250 1/min
Max. Drehmoment mit „Overboost“	710 Nm	750 Nm
bei Drehzahl	2.100–4.250 1/min	2.200–4.000 1/min
Verdichtung	9,8:1	9,8:1
Kraftübertragung		
Antrieb	Aktiver Allrad	Aktiver Allrad
PDK	7-Gang	7-Gang
Fahrwerk		
Vorderachse	McPherson-Federbeinachse	McPherson-Federbeinachse
Hinterachse	Mehrlenker-Hinterachse	Mehrlenker-Hinterachse
Lenkung	Servo, elektromechanisch	Servo, elektromechanisch
Wendekreis	10,6 m	10,6 m
Bremse	6-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsattelbremsen vorn und 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsattelbremsen hinten, Bremsscheiben innenbelüftet und gelocht, geschlossene Bremssättel	6-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsattelbremsen vorn und 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsattelbremsen hinten, Bremsscheiben Carbon-Keramik-Verbundwerkstoff, innenbelüftet und gelocht, geschlossene Bremssättel
Fahrstabilisierungssystem	Porsche Stability Management (PSM)	Porsche Stability Management (PSM)
Räder	VA: 8,5 J x 20, HA: 11 J x 20	VA: 9 J x 20, HA: 11,5 J x 20
Reifen	VA: 245/35 ZR 20, HA: 305/30 ZR 20	VA: 245/35 ZR 20, HA: 305/30 ZR 20

¹⁾ 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.

²⁾ Ermittelt wurden die Daten nach dem Messverfahren Euro 6 (715/2007/EG, 195/2013/EG und ECE-R 101.01) im NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus). Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebots, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Ermittlung des Verbrauchs auf Grundlage der Serienausstattung. Sonderausstattungen können Verbrauch und Fahrleistungen beeinflussen. Der Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs hängen nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch das Fahrzeug ab, sondern werden auch vom Fahrverhalten und anderen nichttechnischen Faktoren beeinflusst. Die aktuellen Porsche Modelle mit Ottomotor sind für Kraftstoff mit bis zu 10% Ethanol-Anteil ausgelegt. Weitere aktuelle Informationen zu den einzelnen Fahrzeugen erhalten Sie bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler.

	911 Turbo Coupé	911 Turbo Cabriolet	911 Turbo S Coupé	911 Turbo S Cabriolet
Leergewicht				
DIN	1.595 kg	1.665 kg	1.605 kg	1.675 kg
Nach EG-Richtlinie ¹⁾	1.670 kg	1.740 kg	1.680 kg	1.750 kg
Zul. Gesamtgewicht	1.990 kg	2.045 kg	1.990 kg	2.045 kg
Fahrleistungen				
Höchstgeschwindigkeit	315 km/h	315 km/h	318 km/h	318 km/h
0–100 km/h	3,4 s	3,5 s	–	–
0–100 km/h mit SPORT PLUS Taste	3,2 s	3,3 s	3,1 s	3,2 s
0–160 km/h	7,4 s	7,7 s	–	–
0–160 km/h mit SPORT PLUS Taste	7,1 s	7,4 s	6,8 s	7,1 s
0–200 km/h	11,1 s	11,6 s	–	–
0–200 km/h mit SPORT PLUS Taste	10,8 s	11,3 s	10,3 s	10,8 s
Verbrauch/Emissionen²⁾				
Innerorts, in l/100 km	13,2	13,4	13,2	13,4
Außerorts, in l/100 km	7,7	7,8	7,7	7,8
Kombiniert, in l/100 km	9,7	9,9	9,7	9,9
CO ₂ -Emissionen in g/km	227	231	227	231
Effizienzklasse				
Effizienzklasse Deutschland	G	G	G	G
Effizienzklasse Schweiz	G	G	G	G
Abmessungen/c_w-Wert				
Länge	4.506 mm	4.506 mm	4.506 mm	4.506 mm
Breite (mit Außenspiegeln)	1.880 mm (1.978 mm)			
Höhe	1.296 mm	1.292 mm	1.296 mm	1.292 mm
Radstand	2.450 mm	2.450 mm	2.450 mm	2.450 mm
Kofferraumvolumen (VDA)	115 l	115 l	115 l	115 l
Tankinhalt (Nachfüllvolumen)	68 l	68 l	68 l	68 l
Luftwiderstandsbeiwert	c _w = 0,31			



Reifenkennzeichnung.

Reifentyp	Größe	Kraftstoff-effizienzklasse/ Rollwiderstand	Nasshaftungsklasse	Externes Rollgeräusch* (Klasse)	Externes Rollgeräusch (dB)
Sommerreifen	245/35 ZR 20	F	A	🔊	71
	305/30 ZR 20	E	A	🔊	74

Die gezielte Bestellung eines bestimmten Reifenfabrikats ist aus logistischen und produktionstechnischen Gründen nicht möglich.

*🔊 Rollgeräusch gering, 🗣️ Rollgeräusch mittel, 📢 Rollgeräusch hoch.

