



PORSCHE



**Der neue 911**  
Porsche Identität



<b>Stärke</b>	<b>6</b>
Exterieurdesign	12
Interieurdesign	16
Technik	18
Der neue 911 Carrera	20
Der neue 911 Carrera S	22
<b>Temperament</b>	<b>24</b>
Motor	26
Kraftübertragung	36
Fahrwerk und Karosserie	40
<b>Gelassenheit</b>	<b>56</b>
Sicherheit	58
Komfort	66
<b>Verantwortung</b>	<b>88</b>
Motorsport	90
Umwelt	96
<b>Persönlichkeit</b>	<b>100</b>
Individualisierung	102
Panorama	116
<b>Identität 911</b>	<b>118</b>
<b>Technische Daten</b>	<b>120</b>
<b>Index</b>	<b>122</b>



stürmisch  
enthusiastisch  
mutig **Stärke** frei  
geradlinig entschlossen  
**reit** verwurzelt

## Viele Mythen erzählen von der Vergangenheit. Dieser von der Zukunft.

### Der neue 911.

Am Anfang haben wir uns darauf besonnen, woher wir kommen. Und vor allem: wohin wir wollen.

Eines war klar: Um den neuen 911 bauen zu können, mussten wir die richtigen Antworten geben. Was also macht uns aus? Das „Dr. Ing.“ in unserem Firmennamen, sicher. Mehr als 28.000 Rennsiege, kein Zweifel. Und noch mehr Heldengeschichten. Aber auch die Verantwortung, die sich daraus ergibt – für die Zukunft des Sportwagens, für die Umwelt. Hinzu kommt der Ruf als Sportwagenikone. Doch der ist nur dann etwas wert, wenn wir ihn immer wieder neu beleben.

Herkunft und Zukunft lassen sich nicht voneinander trennen. Nicht für uns. Sicher, gute Sportwagen könnten wir auch so herstellen. Aber keinen Porsche. Und erst recht keinen Elfer.

Unsere Identität ist der 911. Auch – und gerade – im 21. Jahrhundert. Und mit ihm ein Design, das unverwechselbar ist. Eine Technik, die auf der Rennstrecke geboren wurde. Mit Emotionen, die seit 1963 serienmäßig sind.

Aber reicht das für die Zukunft? Und vor allem: Reicht Ihnen das? Muss man sich nicht ab und an von der Tradition befreien, bevor sie eines Tages erstarrt

und jede Neuerung unmöglich macht? Wir finden: Ja, man muss. Und haben deshalb gehandelt: 90 % und damit beinahe jedes Bauteil des 911 ist neu oder wurde grundlegend überarbeitet. Das ist unsere Auffassung von Traditionspflege. Und unsere Art, der Faszination Sportwagen und dem Mythos 911 gerecht zu werden – für morgen.

Wir tun das mit komplett neuem Design und verlängertem Radstand. Mit weiterentwickelten Motoren, die weniger verbrauchen, dafür aber mehr leisten. Mit Effizienztechnologien wie z. B. Auto Start-Stop, Thermomanagement und Bordnetzrekuperation. Mit intelligentem Leichtbau durch eine Karosserie in Aluminium-Stahl-

Verbundbauweise. Mit einem Fahrwerk, das Rennsporteigenschaften aufweist. Mit zukunftsweisendem Interieur und sportlichem Komfort.

Das alles macht uns aus. Die Verbindung von Tradition und Innovation, von Performance und Alltagstauglichkeit, von Form und Funktion. Für uns ist das kein Widerspruch. Sondern Motivation. Wir sprechen dabei von Intelligent Performance.

Es gibt viele Worte, um unsere Identität treffend zu beschreiben. Und 3 Ziffern.

Der neue 911. Porsche Identität.



Identität ist Naturell, Persönlichkeit, Herkunft. Was sie ausmacht, erkennen wir meistens im Unterschied zu anderen.

So auch bei den 911 Modellen. Mit prägenden Merkmalen wie Fahrleistung, Effizienz, Ausstattung oder Komfort zeigen sie ihren eigenen Charakter – und erfüllen Ihre individuellen Anforderungen. Nicht an einen Sportwagen. Sondern an einen 911.

**Der neue 911 Carrera.**  
**Der neue 911 Carrera S.**





## Was wäre ein Gesicht – ohne Ausdruck?

### Das Exterieurdesign.

Jedes Kind erkennt einen 911, aber kann man seine Identität auch in Worte fassen? Man kann. Indem man sich Formensprache, Proportionen und Linienführung genauer ansieht. Die Dachlinie fällt nach hinten ab. Die Kotflügel sind höher als die Fronthaube. Am Heck sind sie kraftvoll ausgelegt. Sie verleihen dem Elfer Ausdruck – und zeigen sein Temperament.

Der Gesamteindruck: tief, breit, flach. 911.

Alles wie seit 1963? Ja. Und nein. Denn nur wer sich verändert, bleibt sich auf Dauer treu. Und wir haben uns verändert.

Unsere Designer und Ingenieure sprechen dabei zurückhaltend von der Evolution 911. Und machen trotzdem einen großen Schritt. Mit Neuerungen, die immer funktional motiviert und genau aufeinander abgestimmt sind. Im Ergebnis führt das zu einem harmonischen Gesamtkonzept und macht den neuen 911 zum Sportwagen für das 21. Jahrhundert.

Was wir damit meinen, zeigt das Profil des neuen 911. Der um 100 mm verlängerte Radstand verbessert Fahrstabilität und Kurvendynamik. Die Fahrzeugüberhänge sind noch kürzer, der neue 911 wirkt noch kompakter.

Ein sportlicher Gesamteindruck, der durch eine verringerte Fahrzeughöhe ebenso bestätigt wird wie durch die Verbreiterung der Spurweite vorne – beim 911 Carrera sind es 46 mm und beim 911 Carrera S sogar 52 mm. Neu ist auch die aerodynamisch verbesserte Position der Außenspiegel, die jetzt direkt auf den Türen sitzen. Was das alles bringt? Mehr Agilität zum Beispiel.

Die Silhouette ist also typisch 911. Typisch in ihrer Entwicklung. Gehen wir näher heran. An die Details.

Die veränderte Fahrzeugarchitektur mit breiterer Spur an der Vorderachse und niedrigerer Dachlinie trägt dazu bei, dass der neue 911 in der Frontansicht dynamisch wirkt und sportlich elegant. Die neuen serienmäßigen Bi-Xenon-Scheinwerfer sorgen mit ihrer ovalen Einfassung für eine klassische Anmutung.

Sie zeigen das technisch markante Innenleben der Lichter. Auf Wunsch ist das Porsche Dynamic Light System (PDLS) mit dynamischem Kurvenlicht und geschwindigkeitsabhängiger Fahrlichtsteuerung erhältlich.

Blinker, Tagfahr- und Positionslicht in der separaten Bugleuchte sind in LED-Technik ausgeführt. Besonders flach ausgelegt, setzen sie einen Kontrapunkt zu den Scheinwerfern. Zusammen mit den 2 integrierten Lufteinlässen geben sie dem neuen 911 sein unverwechselbares Gesicht.

Zum Heck. Es lässt nur einen Schluss zu: schärfer. Im Design, im Auftritt, in der Wirkung. Hervorgerufen wird dieser Eindruck durch die ausgeprägte Kante am Heck und die neuen LED-Heckleuchten: Ihre schmale Form betont die horizontale

Linienführung des Hecks. Die Rückstrahler sind nach unten abgesetzt – charakteristisch, besonders bei Nacht.

Die Edelstahlrohre wurden für beide Modelle neu gestaltet. Beim 911 Carrera S sind sie auf beiden Seiten doppelflutig ausgeführt. Neu ist auch der breitere ausfahrbare Heckspoiler. Für verringerte

Auftriebskraft in jeder Fahrsituation und damit noch mehr Fahrstabilität.

Die Räder: 19-Zoll-Räder sind für den 911 Carrera und 20-Zoll-Räder für den 911 Carrera S Serie. Um je einen Zoll größer als beim Vorgängermodell, verleihen sie dem neuen 911 noch

mehr sportliche Autorität. Durch den vergrößerten Abrollumfang steigern sie den Komfort und die Performance.

Fazit: Jede Form erfüllt eine Funktion. Ein denkbar einfaches Designprinzip, aber es macht den 911 zum 911. Und es führt zu einem niedrigen  $c_w$ -Wert von 0,29.

Eine wichtige Funktion übernimmt – nicht zuletzt – der Schriftzug auf dem Heck: Er steht für die Identität Porsche.



## Sportliche Ergonomie für den Alltag. Höchster Komfort für den Sport.

### Das Interieurdesign.

Nein, Porsche baut keine alltäglichen Sportwagen. Aber Sportwagen für jeden Tag. Wie das geht? Indem man hohe Agilität und ausgeprägten Komfort nicht als unvereinbare Gegensätze begreift, sondern als Teile eines harmonischen Gesamtkonzepts.

Das gilt besonders für das Interieur des neuen 911. Denn Sportlichkeit, Funktionalität und hochwertige Ausstattung bilden eine Einheit. Für dynamischen Fahrstil, für den Alltag. Und für beides zur gleichen Zeit.

Was das bedeutet, wird bereits beim Einsteigen deutlich: Durch den verlängerten Radstand haben Sie jetzt vorne 25 mm

mehr Beinfreiheit als in den bisherigen 911 Modellen.

Sportlichkeit im Einklang mit Komfort. Das gilt auch bei der durchdachten Ergonomie, die das gesamte Interieurdesign durchzieht: Materialien, Bedienlogik und -anordnung gehören einer neuen Generation von Sportwagen an. Neu konzipiert wurde im neuen 911 auch die nach vorne ansteigende Mittelkonsole. Ihr intelligentes Bedienkonzept ist an einem klaren Prinzip ausgerichtet: dem direkten Weg.

Klassisch 911 ist die Anordnung der 5 Rundinstrumente mit dem Drehzahlmesser in der Mitte. Neu ist das Kombiinstrument mit einem hoch-

auflösenden 4,6-Zoll-TFT-Voll-VGA-Farbbildschirm für Informationen des Bordcomputers, des Audiosystems oder Navigationshinweise.

Hohen Komfort und noch mehr sportlichen Halt bieten serienmäßig die jetzt vierfach verstellbaren elektrischen Sportsitze. Die neue Klimaautomatik mit 2 getrennt regelbaren Temperaturzonen für Fahrer und Beifahrer ist Serie. Neu ist auch das optionale Licht-Design-Paket für Fußraum, Ablagefächer, Fond und den Bereich der Dachkonsole. Hinzu kommen umfangreiche Individualisierungsmöglichkeiten bei den Interieurfarben und Materialien wie Carbon, Leder, Holz oder Aluminium.

Zum Sound-Design – neben dem des Motors: Das auf Wunsch erhältliche Burmester® High-End Surround Sound-System wurde speziell auf die neuen 911 Carrera Modelle abgestimmt. Mit 12 Lautsprechern, 821 Watt Gesamtleistung und perfektem Raumklang.

Halten wir fest: Beim neuen 911 ist das Design von der Technik nicht zu trennen. Und der Komfort nicht vom Sport. Wir sehen darin keinen Widerspruch und erst recht keinen Kompromiss. Denn eine starke Persönlichkeit leugnet Gegensätze nicht, sondern vereint sie.







## Verschieben wir die Zukunft doch einmal in die Gegenwart.

### Die Technik.

Wem nutzt Technik „von morgen“, wenn man sie nicht heute schon auf die Straße bringen kann? Niemandem. Wenden wir uns also dem Hier und Jetzt zu.

Die Motoren: 6 Zylinder in Boxeranordnung – natürlich. 3,4 Liter und 257 kW (350 PS) im 911 Carrera, 3,8 Liter und 294 kW (400 PS) im 911 Carrera S. Beide Modelle mit Benzindirekteinspritzung (Direct Fuel Injection – DFI) und Vario-Cam Plus. Für mehr Leistung und verringerten Verbrauch. Die Kraftübertragung erfolgt über das neue, effiziente 7-Gang-Schaltgetriebe. Oder das optionale Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK)

für Schaltvorgänge ohne Zugkraftunterbrechung.

Beide Motoren entwickeln gegenüber dem Vorgängermodell mehr Dynamik. Und verbrauchen trotzdem bis zu 16% weniger. Wie das möglich ist? Die Verringerung des Hubraums auf 3,4 Liter ist im Fall des 911 Carrera eine Erklärung. Eine weitere die komplett neu entwickelte Peripherie mit richtungweisenden Effizienztechnologien.

Dazu gehören serienmäßig die Auto Start-Stop-Funktion, die Bordnetzrekuperation und das intelligente Thermomanagement

sowie die neue, energiesparende elektro-mechanische Lenkung. Oder die Funktion „Segeln“ beim PDK (mehr dazu ab S. 39).

Zum Fahrwerk. Das im 911 Carrera S serienmäßige Porsche Torque Vectoring (PTV) erhöht die Fahrdynamik. Beim S-Modell kann sie noch weiter gesteigert werden: mit dem optionalen Fahrwerkregelsystem Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC). Erstmals in den 911 Carrera Modellen erhältlich: dynamische Motorlager als Bestandteil des optionalen Sport Chrono Pakets. Sie sorgen für ein spürbar stabileres Fahrverhalten bei Lastwechseln und in schnellen Kurven.

Der neue 911 ist in Aluminium-Stahl-Verbundweise gefertigt. Großflächig und an den richtigen Stellen eingesetzt, verbessert leichtes Aluminium Verbrauch und Fahrdynamik. Das trägt zu einem geringen Leistungsgewicht von 4,7 kg/kW (3,5 kg/PS) beim 911 Carrera S bei.

Die Zukunft des Sportwagens. Sie beginnt jetzt.

911 Carrera Modelle: Kraftstoffverbrauch (in l/100 km) innerorts 13,8–11,2 · außerorts 7,1–6,5 · kombiniert 9,5–8,2; CO<sub>2</sub>-Emissionen 224–194 g/km

## Meetings. Konferenzen. Geschäftsessen. Treffen Sie doch stattdessen mal sich selbst.

### Der neue 911 Carrera.

Gegensätze. Der Mensch des 21. Jahrhunderts bewegt sich täglich zwischen ihnen. Zwischen beruflichen Anforderungen und privaten Bedürfnissen. Zwischen realer Welt und virtueller Realität. Wie man das alles verbindet? Mit einer starken Identität. Und mit einem Sportwagen, der schon seit 1963 viele Widersprüche versöhnt.

Zum Beispiel Sportlichkeit und Alltags-tauglichkeit: Benzindirekteinspritzung (DFI) und VarioCam Plus sorgen im neuen 911 Carrera serienmäßig für hohe Leistung und ein hohes Drehmoment sowie für eine effiziente Verbrennung und

damit einen vergleichsweise niedrigen Verbrauch.

Tradition und Innovation verbindet der neue 3,4-Liter-6-Zylinder-Boxermotor in Heckanordnung dank Hubraum-Downsizing. Gefühlsmäßig sollten wir vielleicht von Upsizing sprechen – gegenüber dem 3,6-Liter-Vorgängermodell bringt er mehr Leistung auf die Straße.

Die konkreten Zahlen: 257 kW (350 PS) bei 7.400 1/min und ein maximales Drehmoment von 390 Nm bei 5.600 1/min. Und das bei 16% weniger Verbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen mit PDK. Noch

konkreter: 4,8 s von 0 auf 100 km/h und 289 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Kräfte, die der neue 911 Carrera präzise und direkt über das neue 7-Gang-Schaltgetriebe überträgt. Analog dem optionalen Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) sind die Gänge 1 bis 6 sportlich, der 7. Gang hingegen ist lang und damit verbrauchsreduzierend übersetzt. Für ein noch bissigeres Ansprechverhalten des Antriebs sorgt die serienmäßige SPORT Taste.

Zur Form – und zur Funktion: Die neuen Einzelendrohre sind besonders markant.

Der Sound ist Porsche. 19-Zoll Carrera Räder sind Serie. Sie bieten mehr Fahrstabilität und Fahrperformance.

Relevant für die Sicherheit und den Sport: schwarze 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel, das Porsche Stability Management (PSM) und die Bi-Xenon-Scheinwerfer. Serienmäßige Sportwagentechnologie.

Sport. Vernunft. Alltag. Design. Viele große Themen, ein verbindendes Element: der 911 Carrera.





## Seine Identität hat er von der Rundstrecke. Seine Heimat auf der Straße.

### Der neue 911 Carrera S.

Nichts prägt uns mehr als unsere Herkunft. Sie sagt viel darüber aus, wer wir sind. Das gilt besonders für den neuen 911 Carrera S. Er weist alle Eigenschaften auf, die man von einem Sportwagen erwarten darf, der seinen Ursprung im Motorsport hat.

Elementarer Teil seiner DNA ist deshalb die Leistung: ein 3,8-Liter-Motor mit Benzindirekteinspritzung (DFI) und VarioCam Plus. Mit 294 kW (400 PS) bei 7.400 1/min. Ein maximales Drehmoment von 440 Nm bei 5.600 1/min. Mit Schaltgetriebe braucht er für den Sprint von 0 auf 100 km/h nur 4,5 s. Der Vortrieb? Endet erst bei 304 km/h.

Werte, die der neue 911 Carrera S komplett ausreizt – hinsichtlich der Effizienz. Mit bis zu 14% weniger Verbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen gegenüber dem Vorgängermodell. Möglich wird das z.B. durch die serienmäßige Auto Start-Stop-Funktion oder die Funktion „Segeln“ in Verbindung mit dem optionalen Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK).

Wo der 911 Carrera S herkommt, können Sie auch hören – am kernigen Sound. Und sehen: an den Doppelendrohren aus gebürstetem Edelstahl und den 20-Zoll Carrera S Rädern.

Und Sie werden es spüren. Dank dem serienmäßigen Porsche Active Suspension Management (PASM) oder dem auf Wunsch erhältlichen PASM Sportfahrwerk mit 20 mm Tieferlegung und sportlicher Aerodynamik. Mit dem optionalen Sport Chrono Paket und dynamischen Motorlagern. Für mehr Traktion sorgt das serienmäßige Porsche Torque Vectoring (PTV) bzw. Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) in Verbindung mit dem optionalen PDK. Die auf Wunsch erhältliche Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC), ein System zur aktiven Wankstabilisierung, steigert Agilität, Komfort und Sicherheit.

Apropos Sicherheit: Die Bremsen des neuen 911 Carrera S verfügen erstmals vorne über Monobloc-Festsättel mit 6 statt 4 Kolben – für einen kürzeren Bremsweg. Die Bi-Xenon-Scheinwerfer sind Serie. Auf Wunsch ist das Porsche Dynamic Light System (PDLS) erhältlich.

Kein Zweifel: Der neue 911 Carrera S kennt seine Herkunft. Und steht zu ihr. Mit Effizienz, mit Leistung, mit Sportlichkeit.

treu  
souverän  
entspannt  
wild  
effizient  
bodenständig  
bissig  
Temperament  
spontan



## Mehr leisten, dafür weniger verbrauchen. Eben typisch Dr. Ing.

### Die Motoren.

Viele fragen: Ist der Sportwagen noch zeitgemäß? Eine gute Frage, sicher. Aber ebenso gut könnte man fragen: Sind denn Träume noch zeitgemäß?

Die Antwort auf beide Fragen finden wir in der Zukunft. Der Zukunft des Sportwagens. Im neuen 911 beginnt sie heute schon – mit Motoren, die effizient sind und wesentlich zu einem niedrigen Verbrauch beitragen. Und deren Sound unmissverständlich Porsche ist.

Unmissverständlich sportlich sind die neuen 911 Motoren auch dank der neuen serienmäßigen SPORT Taste.

Auf Knopfdruck wird das Triebwerk noch bissiger, die Motordynamik noch direkter gesteuert.

Performance und Effizienz stehen beim 3,4-Liter-Motor des neuen 911 Carrera dennoch nicht im Widerspruch. Vielmehr bilden der reduzierte Hubraum und die gleichzeitig erhöhte maximale Drehzahl die intelligente Grundlage für mehr Leistung: umweltverträglich – und zukunfts-fähig. Verbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoß liegen um bis zu 16% unter dem Vorgängermodell.

Für mehr Effizienz haben unsere Ingenieure viele Komponenten des Motors hinterfragt. Ihre Antworten: z. B. ein schnelles Aufheizen von Motor und Getriebe nach dem Motorstart durch das neue Thermomanagement, eine optimale Luftansaugung und eine äußerst effektive Benzindirekteinspritzung (DFI).

Gleiches Prinzip beim 3,8-Liter-Motor im 911 Carrera S. Im Hubraum bleibt er gegenüber dem Vorgängermodell unverändert, nicht aber in der Leistung – sie geht nach oben. Der Verbrauch – geht nach unten. Um bis zu 14%.

Gewichtsfaktor Motor: Die Motoren sind in Leichtmetallbauweise gefertigt. Leicht und trotzdem strukturstief, ermöglichen sie einen geringen Verbrauch bei langer Lebensdauer.

Der Motor. Der intelligente Kern unserer Identität. Nun, für einen Sportwagenbauer, der das „Dr. Ing.“ im Firmennamen trägt, versteht sich das von selbst.



### Der neue 3,4-Liter-Motor.

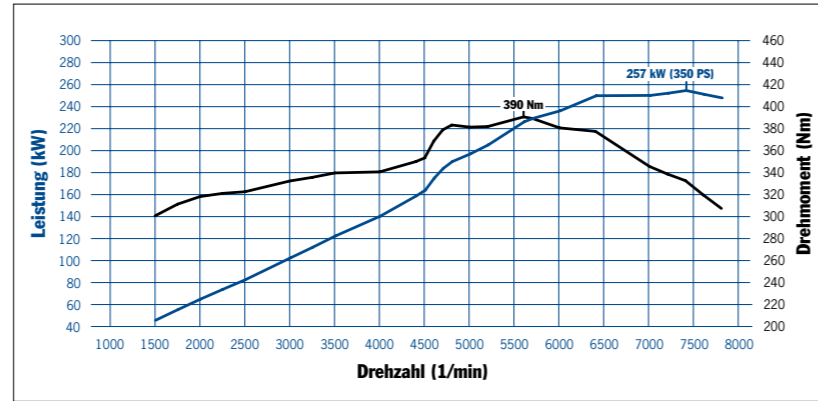
Der 911 Carrera besitzt einen 3,4-Liter-Boxermotor mit Benzindirekteinspritzung (DFI) und VarioCam Plus. Er entwickelt 257 kW (350 PS) bei 7.400 1/min. Maximales Drehmoment: 390 Nm bei 5.600 1/min.

Das bedeutet für den 911 Carrera mit 7-Gang-Schaltgetriebe: 4,8 s von 0 auf 100 km/h, bei einer Höchstgeschwindigkeit von 289 km/h. Mit dem optionalen Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) sind es 4,6 s von 0 auf 100 km/h und 287 km/h Höchstgeschwindigkeit.

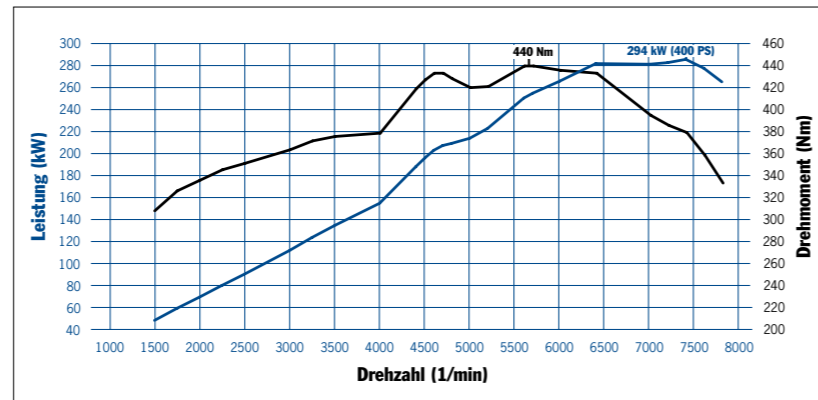
### Der neue 3,8-Liter-Motor.

Den 911 Carrera S treibt ein 3,8-Liter-Boxermotor mit Benzindirekteinspritzung (DFI) und VarioCam Plus an. Seine Werte: 294 kW (400 PS) bei 7.400 1/min. Und ein maximales Drehmoment von 440 Nm. Es liegt bei 5.600 1/min an.

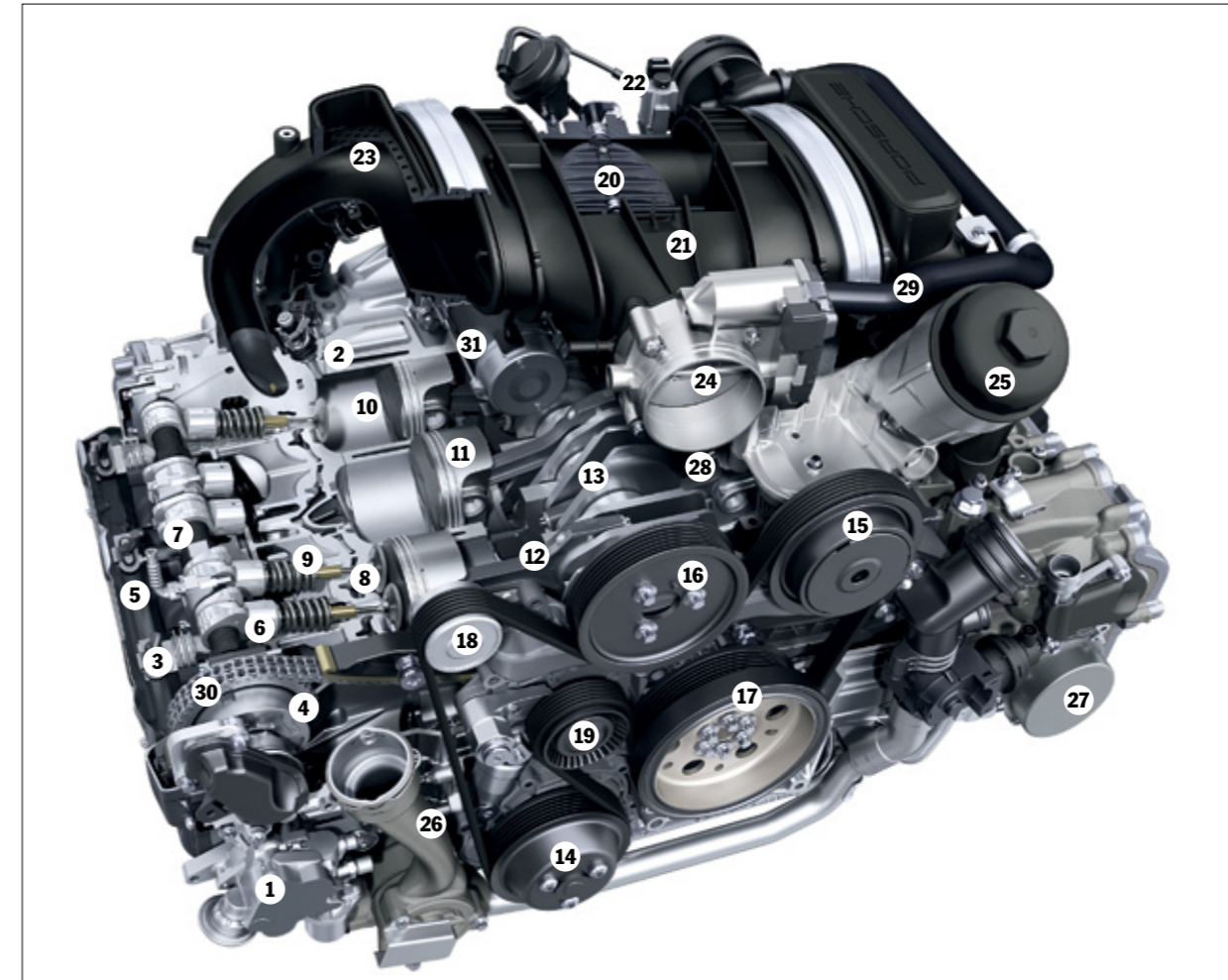
Damit beschleunigt der neue 911 Carrera S mit 7-Gang-Schaltgetriebe in 4,5 s von 0 auf 100 km/h und entwickelt eine Höchstgeschwindigkeit von 304 km/h. Die Zahlen mit dem optionalen Porsche Doppelkupplungsgetriebe: 4,3 s von 0 auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 302 km/h.



911 Carrera: 390 Nm bei 5.600 1/min, 257 kW (350 PS) bei 7.400 1/min



911 Carrera S: 440 Nm bei 5.600 1/min, 294 kW (400 PS) bei 7.400 1/min



Motorschnitt 3,8-Liter-Boxermotor

1. Hochdruckpumpe
2. Hochdruckinjektor
3. Zündstabmodul
4. Nockenwellenversteller
5. Schaltventil Ventilhubsteuerung
6. Schaltstößel mit integriertem Ventilspielausgleich
7. Einlassnockenwelle
8. Einlassventile
9. Ventilfeder
10. Brennraum mit Alusil-Lauffläche
11. Aluminium-Schmiedekolben
12. Schmiedepfeiler
13. Pleuell
14. Pleuell
15. Pleuell
16. Servopumpe (i. V. m. PDCC)
17. Schwingungsdämpfer
18. Generatorrolle mit Freilauf
19. Hydraulischer Riemenspanner
20. Resonanzklappe
21. Resonanzverteiler
22. Ansteuerung Resonanzklappe
23. Ansaugverteiler mit integriertem Akustikvolumen
24. Elektronisch gesteuerte Drosselklappe
25. Ölfilter
26. Kennfeldthermostat
27. Unterdruckpumpe
28. Kühlwassermantel
29. Pleuellgehäuseentlüftung
30. Steuerkette
31. Starter

## Was er auf 100 km verbraucht? Jede Menge Vorurteile.

### Effizienzsteigernde Maßnahmen.

Gängige Meinung über den Motorsport: Es geht immer nur um Leistung. Aus Erfahrung aber wissen wir: Mehr PS allein haben noch kein einziges Rennen gewonnen. Viel wichtiger sind uns Ideen – für intelligentere Fahrzeugkonzepte und effizientere Antriebe. Das gilt auch für die Straße. Denn tatsächlich geht es doch darum, aus dem Vorhandenen das Maximum herauszuholen.



#### Die Auto Start-Stop-Funktion.

Serie bei den neuen 911 Modellen: die Auto Start-Stop-Funktion.

Bei Fahrzeugen mit Schaltgetriebe stellt sich der Motor automatisch ab, wenn Sie z.B. an einer Ampel den Gang heraus-

nehmen und das Kupplungspedal lösen. Bei Fahrzeugen mit Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) schaltet der Motor ab, wenn in einer Wartesituation die Bremse betätigt bleibt.

Die Audio- und Kommunikationssysteme laufen trotz Motorabschaltung weiter und die Klimaautomatik hält die gewählte Temperatur. Sie nehmen dabei nur 2 Veränderungen wahr: Stille und Kraftstoffersparnis. Betätigen Sie die Kupplung bzw. lösen Sie die Bremse, wird der Motor schnell und komfortabel 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.

#### Das Thermomanagement.

Das neue 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 Bordnetzrekuperation.

Für eine Verbrauchsreduktion in den neuen 911 Modellen sorgt auch die serienmäßige Bordnetzrekuperation, bei der die Batterie vorzugsweise während der Bremsphasen über die Lichtmaschine geladen wird. Beim Beschleunigen dagegen steht mehr Leistung des Verbrennungsmotors zur Verfügung, da die Leistung der Lichtmaschine dann gedrosselt wird. Die elektrischen Systeme werden durch die zuvor gespeicherte Energie versorgt.

## Was zwischen Le Mans und Ihrem Heimatort liegt? Serientechnik.

### Die Benzindirekteinspritzung (DFI).

DFI spritzt den Kraftstoff direkt und millisekundengenau in den Brennraum ein. Strahl- und Kegelwinkel der neuen Mehrlochinjektoren sind bezüglich Drehmoment, Leistung, Verbrauch und Emission nochmals optimiert. Für eine effektive Verbrennung.

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

Für schnelleres Anspringen der Katalysatoren nach dem Kaltstart und optimales Drehmoment im oberen Lastbereich werden bis zu 3 Einspritzimpulse pro Verbrennung abgesetzt.

DFI verbessert die innere Kühlung des Brennraums durch die Gemischbildung direkt im Zylinder. Die dadurch mögliche höhere Verdichtung bringt mehr Leistung – bei gleichzeitig besserem Wirkungsgrad der Motoren. Geregelt wird die Einspritzung durch das elektronische Motormanagement. Die Lambda-Sonden überwachen die Emissionen kontinuierlich. Das schont die Umwelt.

### 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 unbemerkt durch das elektronische Motormanagement.

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





### Die integrierte Trockensumpfschmierung.

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

Das Ölreservoir befindet sich im Motor. Auf einen externen Öltank wird somit verzichtet. Das spart Platz und Gewicht. Um die Antriebsverluste zu reduzieren und die Effizienz zu steigern, kommt bei der Versorgung der Schmierstellen im Motor eine elektronisch bedarfsgeregelte Ölpumpe zum Einsatz. Für eine optimierte Ölversorgung, niedrigen Kraftstoffverbrauch und somit geringe Abgasemissionen.

### Die Sauganlage.

Die Resonanzsauganlage, die beim 911 Carrera S zweistufig ausgeführt ist, nutzt drehzahlabhängig die Schwingungen der Luftmasse im Ansaugtrakt – für einen besseren Füllungsgrad des Motors. Die Vorteile: höheres Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen sowie ein gleichmäßigerer Drehmomentverlauf.

Die Sauganlage ist gewichtsoptimiert aus Kunststoff gefertigt. Im neuen 911 Carrera verfügt der Luftfilter über ein drehzahlabhängig schaltbares Resonanzvolumen, das die Ansaugakustik nochmals verbessert – für einen Sound von sonor bis bissig.

### Die Abgasanlage.

Die Abgasanlage der neuen 911 Modelle wurde völlig neu konzipiert – auch beim Sound-Design.

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

Auf Wunsch ist eine schaltbare doppel-flutige Sportabgasanlage mit polierten Edelstahlendrohren im eigenständigen Design erhältlich. Sie sorgt für noch intensiveren Sportwagen-sound auf Knopfdruck.



Einzelendrohr 911 Carrera



Doppelendrohr 911 Carrera S



Doppelendrohr Sportabgasanlage

### Das Motormanagement.

Die Motorsteuerung EMS SDI 9.1 sorgt dafür, dass der Motor unter allen Betriebsbedingungen optimal arbeitet. Sie steuert u. a. die Drosselklappenstellung (E-Gas) – eine Voraussetzung für das serienmäßige Porsche Stability

Management (PSM). Zudem regelt sie alle dem Motor zugeordneten Funktionen. Für ein Optimum an Verbrauch, Emissionen und Leistung – bei jeder Fahrweise.

Eine weitere Funktion: die zylinderselektive Klopfregelung. Da nie alle 6 Zylinder unter exakt den gleichen Bedingungen

arbeiten, werden sie von der Klopfregelung einzeln überwacht. Notfalls wird der Zündzeitpunkt individuell verschoben, um die Zylinder und Kolben bei hohen Drehzahlen zu schonen.

Die On-Board-Diagnose nach europäischem Standard erkennt eventuell auftretende

Fehler im Abgas- und Kraftstoffsystem und zeigt sie während der Fahrt an. Das vermeidet erhöhten Schadstoffausstoß und unnötigen Kraftstoffverbrauch.



911 Carrera S mit Sportabgasanlage

**Man kann auf langen, kurvigen Wegen zu sich finden.  
Und auf dem direkten.**

## Die Kraftübertragung.

### Das neue 7-Gang-Schaltgetriebe.

Puristisch, direkt, präzise. Kurze Wege und eine optimale Anbindung der einzelnen Gänge. Das erwarten Sie von einem Porsche Schaltgetriebe. Völlig zu Recht.

Was Sie vielleicht nicht erwarten: ein 7-Gang-Schaltgetriebe, das hohe Sportlichkeit mit ebenso hoher Effizienz und noch höherem Langstreckenkomfort verbindet. Das ist außergewöhnlich – nicht nur im Sportwagensegment.

Das Bauprinzip des Schaltgetriebes wurde vom Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) abgeleitet. Die Gänge 1 bis 6 sind sportlich abgestimmt, wobei die Höchstgeschwindigkeit im 6. Gang erreicht wird. Der zusätzliche 7. Gang hingegen ist lang übersetzt. Das senkt das Drehzahlniveau und reduziert die Verbrauchswerte. Die niedrigeren Drehzahlen sorgen außerdem bei höheren Geschwindigkeiten für hohen Reisekomfort auf langen Strecken. Eine Ganganzeige im Drehzahlmesser informiert zusätzlich

über den gewählten Gang. Die Hochschaltanzeige im Kombiinstrument hilft Ihnen, den Verbrauch weiter zu senken.

Durch die nach vorne ansteigende Mittelkonsole haben Sie einen besonders kurzen Weg vom Lenkrad zum Schalthebel. Und können so sportlich schnell schalten.

Ob sportlich oder komfortabel – es bleibt Ihnen überlassen, welchen Weg Sie wählen, um zu sich oder an Ihr Ziel zu finden.



### Das Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK).

Auf Wunsch erhalten Sie für die neuen 911 Modelle das weiter optimierte 7-Gang PDK mit manuellem und Automatikmodus. Für extrem schnelle Gangwechsel ohne Zugkraftunterbrechung für deutlich bessere Beschleunigungswerte

und gleichzeitig einen geringeren Verbrauch.

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

Das PDK besteht aus 2 in einem gemeinsamen Gehäuse montierten Teilgetrieben. 2 Teilgetriebe erfordern 2 Kupplungen. Die Doppelkupplung verbindet diese beiden 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 und die andere gleichzeitig geschlossen. Für Gangwechsel in Millisekunden.

Den Effekt spüren Sie sofort: Das Fahrgefühl ist noch sportlicher, noch dynamischer, die Agilität gesteigert. Je nach Schaltprogramm (SPORT Taste aktiviert oder deaktiviert) erfolgt der Gangwechsel von besonders komfortabel bis besonders sportlich.

Das optionale Sport Chrono Paket ergänzt das PDK um die Funktionen „Launch Control“ und „Schaltstrategie Rennstrecke“ (s. S. 50).

### Das Segeln.

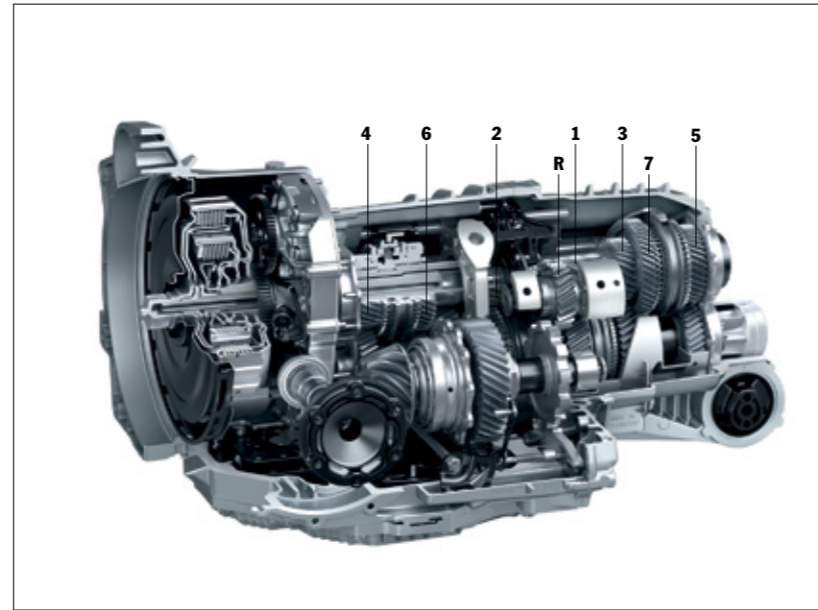
Für eine weitere Verbrauchersparnis ist in Verbindung mit dem Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) in bestimmten Fahrsituationen das sogenannte Segeln möglich. Dabei wird der Motor abgekoppelt und so seine Bremswirkung vermieden. Das Fahrzeug nutzt

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.



Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK)



„Das geht nicht.“

Nach wie vor der spannendste Satz bei der Konstruktion von Sportwagen.

## Das Fahrwerk und die Karosserie.

Eine gefestigte Identität beschreibt man gerne mit Worten wie Stabilität, Geradlinigkeit oder Substanz. Klingt ein wenig ernst? Mag sein, aber beim Thema Fahrwerk und Karosserie finden wir das durchaus angemessen.

Bestes Beispiel: die Konstruktion. Denn Fahrdynamik und Fahrkomfort hängen wesentlich von Faktoren wie Fahrzeuggewicht, Karosseriesteifigkeit, Radstand, Achskonstruktion oder Lenkung ab. Hier haben unsere Ingenieure beim neuen

911 angesetzt – mit dem Ziel, die Grenzen des Machbaren zu erweitern.

Einen elementaren Beitrag zum Fahrgefühl 911 und damit zur Identität 911 leisten Fahrwerkregelsysteme wie das beim 911 Carrera S serienmäßige Porsche Stability Management (PSM) und das Porsche Active Suspension Management (PASM) sowie Porsche Torque Vectoring (PTV) bzw. Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) in Verbindung mit PDK. Ebenso die für

den 911 Carrera S auf Wunsch erhältliche Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC).

Aber Sportlichkeit lässt sich noch weiter steigern: mit dem optionalen Sport Chrono Paket. Es bietet Euphorie – auf Knopfdruck. Und dynamische Motorlager aus dem Motorsport, die bisher den 911 GT und Turbo Modellen vorbehalten waren. Zwar können auch sie die Gesetze der Physik nicht aushebeln, wohl aber nutzen – im fahrdynamischen Sinne. Und wir dürfen annehmen: auch in Ihrem.



**Die Konstruktion.**

2 konstruktionsrelevante Anforderungen sind es, die der neue 911 dank dem komplett neuen Rohbau erfüllt: 1. eine hohe Fahrdynamik durch extreme Karosseriesteifigkeit. 2. ein um ca. 50 kg reduziertes Rohbaugewicht dank intelligentem Leichtbau.

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

Deshalb haben wir beim Rohbau extrem dünnwandige Stähle mit dennoch sehr hohen Steifigkeitswerten verwendet.

Hinzu kommt der großflächige Einsatz von Aluminium z.B. für Dach, Bodengruppe, Vorderwagen, Türen, Hinterwagen, Kotflügel, Motorraum- und Kofferraumdeckel. Zusätzlich ist der Cockpit-Träger in leichtem Magnesium ausgeführt. Die hohe Materialeffizienz senkt das Gesamtgewicht und damit den Verbrauch.

Diese intelligente Mischbauweise bedeutet für Sie: niedrigeres Gewicht und hoher Fahrkomfort durch ein hervorragendes Schwingungsverhalten und eine besonders hohe Verbundsteifigkeit der Materialien, eine höhere dynamische Torsionssteifigkeit von bis zu 25% gegenüber dem Vorgängermodell – und noch sportlichere Fahreigenschaften.

Der um 100 mm verlängerte Radstand verbessert den Komfort sowie den Geradeauslauf und die Stabilität bei hohen Geschwindigkeiten und in schnell gefahrenen Kurven.



- Aluminium
- Tiefziehstähle
- Mehrphasenstähle
- Höherfeste mikrolegierte Stähle
- Borlegierte Stähle

**Die Vorder- und Hinterachse.**

Zum Einsatz kommt eine neu konzipierte Leichtbau-Federbeinachse mit einzeln an Längs- und Querlenkern aufgehängten Rädern sowie steifigkeitsoptimierten Querträgern. Für eine präzise Radführung, sehr gute Spurtreue, überlegene Handling-Eigenschaften und ein verringertes Einfedern der Vorderachse beim Bremsen (Anti-Dive). Die größere Spurbreite an der Vorderachse sorgt für ein optimiertes Einlenkverhalten.

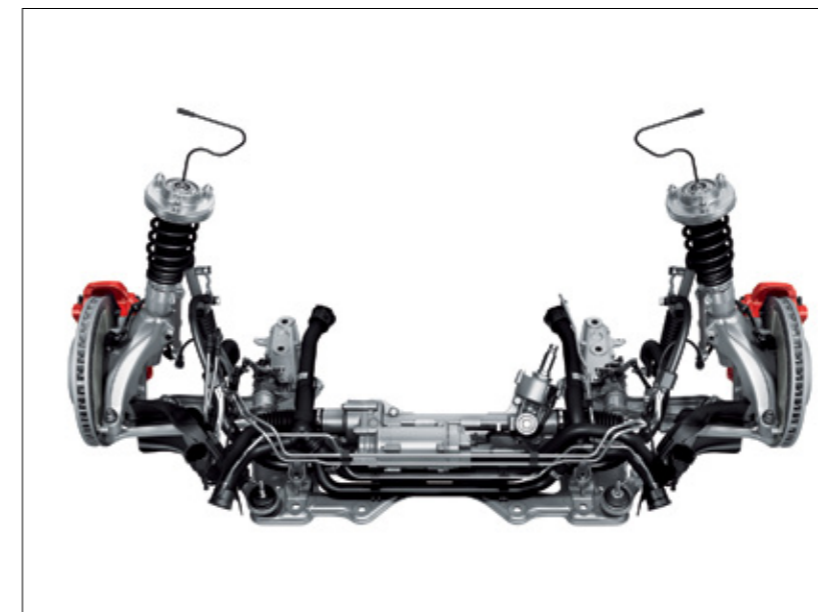
tes Einfedern der Vorderachse beim Bremsen (Anti-Dive). Die größere Spurbreite an der Vorderachse sorgt für ein optimiertes Einlenkverhalten.

An der Hinterachse wird eine im Rennsport erprobte Mehrlenkerachse verbaut, mit Fahrschemel im akustisch verbesserten LSA-Konzept (leicht, stabil, agil).

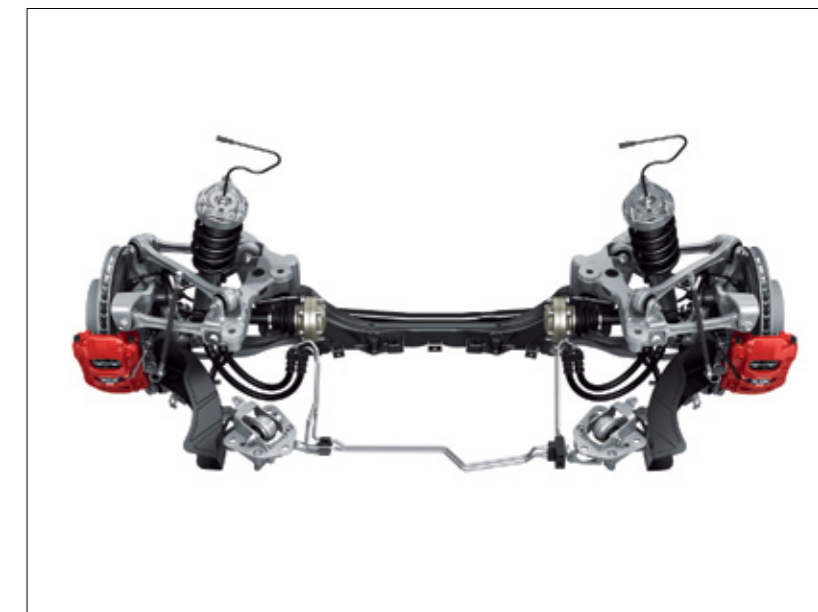
Eine optimierte Kinematik für die Längsfederung reduziert das Eintauchen beim Beschleunigen und steigert den Komfort. Leichtbaufederbeine an der Hinterachse steigern zusätzlich die Agilität.

Der hohe Aluminiumanteil der Achsen reduziert das Fahrzeuggewicht und das Gewicht der ungefederten Massen.

Ergebnis: weniger Verbrauch, mehr Komfort und mehr Agilität.



Vorderachse 911 Carrera S



Hinterachse 911 Carrera S

## Gönnen Sie der Physik doch auch einmal ihren Spaß.

### Das Porsche Active Suspension Management (PASM).

Serie im 911 Carrera S und Option für den 911 Carrera: die elektronische Verstellung des Stoßdämpfersystems, PASM. Es regelt aktiv und kontinuierlich die Dämpferkraft – abhängig von Fahrweise und Fahrbahnzustand. Zusätzlich ist die Karosserie um 10 mm abgesenkt.

Das PASM hat 2 Einstellungen, die Sie über eine Taste in der Mittelkonsole steuern können: Im Normalmodus ist die Dämpfung sportlich-komfortabel, im Sportmodus sportlich-straff.

Sensoren erfassen die Karosseriebewegungen, z.B. bei starkem Beschleunigen, Bremsen oder auf unebener Fahrbahn. Zur noch besseren Erfassung dieser Daten wurde im neuen 911 die Zahl der Sensoren erhöht – für eine noch effizientere Regelung. Das Steuergerät errechnet daraus den aktuellen Fahrzustand – und regelt je nach gewähltem Modus die Dämpferhärte.

Ein Beispiel: Im Sportmodus gehen die Dämpfer auf die „harte“ Kennlinie. Bei Unebenheiten schaltet PASM zur Verbes-

serung des Fahrbahnkontakts innerhalb von Millisekunden auf eine weniger harte Kennlinie um. Ist die Straße wieder eben, geht das System auf die ursprüngliche Kennlinie zurück. Wird umgekehrt im Normalmodus die Fahrweise dynamischer, stellt das System automatisch auf eine sportbetontere Kennung um. Die Dämpfung wird straffer, Fahrstabilität und Fahrsicherheit erhöhen sich.

Spürbares Ergebnis für Sie: mehr Fahrstabilität, mehr Komfort, mehr Performance.



### Das PASM Sportfahrwerk.

Optional für beide Modelle in Verbindung mit 20-Zoll-Rädern und Porsche Torque Vectoring (PTV) bzw. Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) erhältlich: das neue PASM Sportfahrwerk.

Die Karosserie ist gegenüber dem Serienfahrwerk um 20 mm bzw. gegenüber dem PASM Fahrwerk um 10 mm abgesenkt. Die Federn sind härter und kürzer und die Querstabilisatoren an Vorder- und Hinterachse torsionssteifer. Die Buglippe ist noch sportlicher ausgeformt, der

Heckspoiler fährt noch weiter aus. Dies sorgt nicht nur für noch weniger Auftrieb an der Vorderachse, sondern erstmalig bei den 911 Carrera Modellen auch für Abtrieb an der Hinterachse. Die so verbesserte Aerodynamik bewirkt eine nochmalige Steigerung der Performance.



## Sie schätzen Geradlinigkeit. Und lieben Kurven.

### Die Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC).

Nehmen die Dinge ihren gewohnten Gang, ist es einfach, konsequent zu sein. Aber was ist, wenn plötzliche Richtungswechsel eine Schräglage entstehen lassen? Dann kommt es auf charakterliche Stärke an.

Nun, ein Porsche hat eine klare Linie und zeigt Stärke. Er tut das mit sportlichem und präzisiertem Fahrverhalten und indem er gut auf der Straße liegt.



Schnelle Kurvenfahrt mit dem 911 Carrera ohne PDCC (illustrative Darstellung)

Eine Eigenschaft, die sich für das S-Modell des neuen 911 noch weiter ausbauen lässt: mit dem auf Wunsch erhältlichen Fahrwerkregelsystem Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC). Damit liegt der 911 Carrera S noch besser, noch sportlicher auf der Straße.

PDCC ist ein System zur aktiven Wankstabilisierung. Es registriert die Seitenneigung des Fahrzeugs bei Kurvenfahrt schon im Ansatz und reduziert sie. Zudem vermindert es ein seitliches Aufschaukeln des Fahrzeugs auf welligem Untergrund.

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 sowie mehr Komfort auf der Straße – bei jeder Geschwindigkeit. Überdies ein optimiertes Einlenk- und ein ausgeglichenes Lastwechselverhalten.

Einfach formuliert: Das Fahrzeug liegt besser auf der Fahrbahn und Sie kommen entspannter und schneller durch die Kurve.

PDCC setzt neue Maßstäbe bei der Fahrperformance, dem Fahrkomfort – und dem Fahrspaß. Ihren „gewohnten“ Gang nehmen die Dinge beim neuen 911 eben auf Porsche Art und Weise.



Schnelle Kurvenfahrt mit dem 911 Carrera S mit PDCC (illustrative Darstellung)

**Die Servolenkung.**

Auch eine mögliche Definition von Effizienz: Ein System arbeitet nur, wenn es auch gebraucht wird. Und tut es dann besonders effektiv.

Das war der Leitgedanke unserer Ingenieure bei der Entwicklung der neuen

elektromechanischen Servolenkung. Denn ein Auto fährt – statistisch gesehen – zu 90% geradeaus. Im Gegensatz zu konventionell verbauten Hydraulikpumpen verbraucht der Elektromotor nur dann Energie, wenn tatsächlich ein Lenkeingriff stattfindet. Ein Umweltvorteil: durch den Entfall des Hydrauliköls ist keine Wartung mehr nötig.

Auch auf die verbleibenden 10% sind wir bestens vorbereitet. Mit typischer Porsche Lenkung, also feinfühligem und direktem Lenkverhalten sowie einer variablen Lenkübersetzung. Mit gewohnter Agilität, hohem Komfort und einer gezielten Auswahl der Rückmeldungen von der Fahrbahn. Effizient eben.

**Die Servolenkung Plus.**

Optional ist für die 911 Carrera Modelle die Servolenkung Plus erhältlich, eine geschwindigkeitsabhängige Lenkunterstützung. Bei hohen Geschwindigkeiten ist die Lenkung gewohnt straff. Die Lenkmanöver sind äußerst präzise – bei gleichzeitig hohem Lenkkomfort. Bei niedrigen Geschwindigkeiten hingegen ermöglicht die Servolenkung Plus ein besonders leichtgängiges Rangieren und Einparken.

**Für die Sportstunden in der Schule des Lebens.****Weitere Systeme zur Steigerung der Sportlichkeit.****Die SPORT Taste.**

Mit der neuen serienmäßigen SPORT Taste können Sie zwischen einer komfortbetonten und einer sportbetonten Abstimmung wählen: Auf Knopfdruck steuert das elektronische Motormanagement das Triebwerk noch bissiger. Die Motor-dynamik wird direkter.

Bei Fahrzeugen mit Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) erfolgt das Hochschalten später und das Zurückschalten früher. Zudem werden der Segelmodus und die Auto Start-Stop-Funktion automatisch deaktiviert. Die optionale Sport-abgasanlage hingegen wird aktiviert.

**Das Sport Chrono Paket.**

Auf Wunsch erhältlich: das Sport Chrono Paket inklusive dynamischer Motorlager. Seine Funktionen ermöglichen eine noch sportlichere Abstimmung von Fahrwerk, Motor und Getriebe.

Bestandteile sind eine Performance-Anzeige sowie eine digitale und analoge Stoppuhr. Hinzu kommt die SPORT PLUS Taste. Eine zusätzliche Anzeige im Lenkrad bzw. im Kombiinstrument zeigt die Aktivierung der SPORT Tasten sowie der Launch Control an.





Was sich im SPORT PLUS Modus verändert: Porsche Active Suspension Management (PASM) und die beim S-Modell optionale Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) schalten in den SPORT PLUS Modus und sorgen für sportlichere Dämpfung und direkteres Einlenken in Kurven. Und damit besseren Straßenkontakt.

Die Eingriffe des PSM erfolgen im SPORT PLUS Modus jetzt 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 und greift ein, wenn beide Vorderräder im ABS-Regelbereich sind.

In Verbindung mit PDK enthält das Sport Chrono Paket noch 2 zusätzliche 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.

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 optionale PCM um die Performance-Anzeige erweitert. Sie zeigt Gesamtfahrzeit, gefahrene Strecke der aktuellen Runde sowie die

bisherige Rundenzeit und die jeweils erreichten Rundstreckenzeiten an.

Noch eine rennsportliche Eigenschaft des Sport Chrono Pakets: die dynamischen Motorlager. Es geht dabei um Physik – und um Fahrspaß. Lesen Sie weiter.



### Die dynamischen Motorlager.

Nein, Sie müssen mit dem neuen 911 nicht auf die Rundstrecke. Aber Sie können – mehr denn je. Das sportliche Argument: die dynamischen Motorlager als Bestandteil des Sport Chrono Pakets. Sie basieren auf den Motorlagern der 911 GT3 und 911 Turbo Modelle und

werden erstmals im 911 Carrera eingesetzt. Einen nachhaltigen Beitrag zur Fahrdynamik leisten die dynamischen Motorlager übrigens auch auf der Straße.

Das elektronisch geregelte System minimiert die spürbaren Schwingungen und Vibrationen des gesamten Antriebsstrangs, insbesondere des Motors.

Der Motor ist über 2 Lager mit der Karosserie verschraubt. Nach dem Trägheitsprinzip der Massen verharrt ein Körper im Zustand der gleichförmig geradlinigen Bewegung, sofern er nicht durch einwirkende Kräfte zur Änderung seines Zustands gezwungen wird. Vereinfacht ausgedrückt: Wenn Sie in eine Kurve fahren, folgt das Fahrzeug Ihrer Lenkbewegung. Die Masse des Motors zunächst nicht. Folge: Das Heck wird aufgrund der Trägheitskräfte der Motor-masse beim Einlenken in die Kurve zeitverzögert nach außen geschoben.

Die dynamischen Motorlager minimieren diesen Effekt: Lenkwinkel, Längs- und Querschleunigungswerte werden permanent von Sensoren erfasst. Je nach Fahrweise und Fahrbahnbeschaffenheit verändert sich die Charakteristik der Motorlager – mittels einer magnetisierbaren Flüssigkeit und in einem elektrisch erzeugten Magnetfeld. Folge: Steifigkeit und Dämpfung der Motorlager passen sich den Bedingungen an. Das bedeutet für Sie: eine höhere Traktion sowie ein spürbar stabileres Fahrverhalten bei Lastwechseln und in schnellen Kurven.



**Die Räder.**

Bei den neuen 911 Modellen sind die Räder gegenüber dem Vorgängermodell um einen Zoll gewachsen. Für eine bessere Fahrdynamik und eine verbesserte Optik.

Der neue 911 Carrera steht serienmäßig auf 19-Zoll Carrera Rädern. Das Material:

Leichtmetall. Das Design: sportlich-klassisch. Die Reifendimensionen: 235/40 ZR 19 vorne und 285/35 ZR 19 hinten.

Das S-Modell ist serienmäßig mit 20-Zoll Carrera S Rädern aus Leichtmetall ausgestattet. Die Optik ist sportlich-dynamisch.

Die Bereifung fällt entsprechend der Leistung etwas breiter aus: 245/35 ZR 20 vorne, 295/30 ZR 20 hinten.

Durch die veränderte Rädergröße werden sowohl Fahrkomfort wie auch Rundstreckenperformance verbessert. Der Rollwiderstand der Sommerreifen wurde um bis zu 7% verringert, was die Verbrauchswerte

senkt. Trockenbremswege und Reifengewichte wurden reduziert.

Auf Wunsch erhalten Sie weitere 20-Zoll-Räder aus dem Individualangebot.

**Das Reifendruckkontrollsystem (RDK).**

Auf Wunsch erhalten Sie das Reifendruckkontrollsystem (RDK). Es warnt mittels Anzeige im Display des Bordcomputers bei zu geringem Reifendruck sowie bei schleichendem oder gar plötzlichem Druckverlust. Den Druck aller 4 Reifen können Sie über das Kombiinstrument permanent überprüfen.

**Das Porsche Stability Management (PSM).**

Die neuen 911 Modelle verfügen serienmäßig über das weiterentwickelte Porsche Stability Management (PSM) – ein automatisches Regelsystem zur Stabilisierung im fahrdynamischen Grenzbereich. Sensoren ermitteln dabei permanent Fahrtrichtung, Fahr- und Gierge-

schwindigkeit sowie Querschleunigung. Daraus errechnet PSM die tatsächliche Bewegungsrichtung. Weicht sie von der gewünschten Spur ab, initiiert es gezielte Bremsvorgänge an einzelnen Rädern.

Beim Beschleunigen auf unterschiedlichen Oberflächen verbessert PSM durch die Funktionen automatisches Bremsendifferenzial (ABD), Antriebsschlupfregelung

(ASR) und Motor-Schleppmoment-Regelung (MSR) die Traktion. Im SPORT PLUS Modus des optionalen Sport Chrono Pakets greift PSM später ein – und lässt so dem sportlichen Fahrer zusätzlichen Spielraum.

Sie möchten es noch sportlicher? 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.

Fazit: PSM bietet hohe Fahrstabilität und Sicherheit – und zugleich außergewöhnliche Agilität. Noch so ein vermeintlicher Widerspruch. Und noch ein Stück Porsche Identität.



911 Carrera S mit 20-Zoll Carrera Classic Rädern



19-Zoll Carrera Rad (Serie 911 Carrera)



20-Zoll Carrera S Rad (Serie 911 Carrera S)



## Kurven sportlich nehmen. Und trotzdem nicht die Bodenhaftung verlieren.

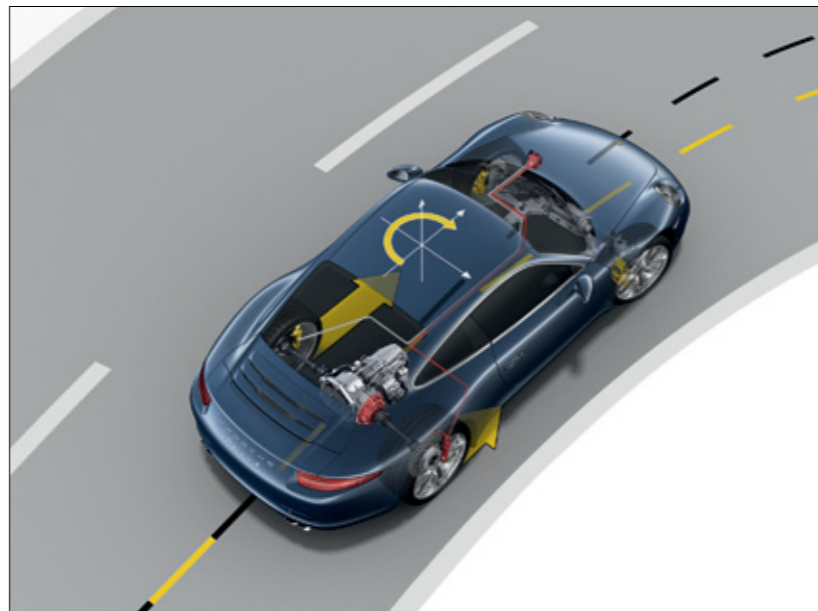
### Das Porsche Torque Vectoring (PTV) und das Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus).

Auf Wunsch erhältlich für den 911 Carrera, Serie im 911 Carrera S: PTV in Verbindung mit Schaltgetriebe bzw. PTV Plus in Verbindung mit PDK. Das System zur Steigerung der Fahrdynamik und Stabilität arbeitet mit einem gesteuerten Bremsengriff an den Hinterrädern sowie einer Hinterachs-Quersperre. Bei PTV ist sie mechanisch, bei PTV Plus elektronisch geregelt.

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

bzw. 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 bzw. PTV Plus die Agilität und Lenkpräzision deutlich. Bei hohen Geschwindigkeiten sowie beim Herausbeschleunigen aus Kurven sorgt die Hinterachs-Quersperre zusätzlich für mehr Fahrstabilität. Bei PTV ist die Quersperre mechanisch geregelt, bei

PTV Plus hingegen elektronisch und mit einer voll variablen Momentenverteilung. 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.





detailverliebt  
vorausschauend intuitiv  
kompromisslos  
**Gelassenheit**  
zäh  
ausgeglichen präzise  
kontrolliert

## Kontrolle, Disziplin, Präzision.

Hier in Weissach nehmen wir Fahrspaß eben sehr ernst.

## Die Sicherheit.

### Die Bremsen.

Auch ein Stück Porsche Identität: die Bremsen. Ein besonders wichtiges, denn wir messen ihnen eine ebenso hohe Bedeutung bei wie unseren Motoren oder dem Fahrwerk. Und auch sie setzen Maßstäbe: bei Verzögerung und Standfestigkeit. Denn nur wer sich auf die Bremsleistung verlassen kann, wird auch im fahrdynamischen Grenzbereich gelassen bleiben.

Beim 911 Carrera kommen an der Vorder- und Hinterachse schwarz eloxierte 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel zum Einsatz. Der Bremsscheibendurchmesser: vorne und hinten 330 mm.

Beim 911 Carrera S haben wir sowohl die Bremsdimensionierung als auch die Anzahl der Bremskolben den gesteigerten Fahrleistungen angepasst. Die neue Bremsengeneration verfügt deshalb jetzt über rote 6-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel vorne und 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel hinten. Der Bremsscheibendurchmesser: vorne 340 mm, hinten 330 mm. Positive Konsequenz: höhere Bremsperformance und eine Bremswegverkürzung gegenüber dem Vorgängermodell.

Bei allen Modellen sind die einteiligen Bremssättel 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 neu entwickelter 8-/9-Zoll-Tandem-Vakuumbremskraftverstärker reduziert die Betätigungskräfte und verbessert das Ansprechverhalten. Beim S-Modell sorgen die modifizierten Bremsluftspoiler für eine noch bessere Bremsscheibenkühlung.



Serienbremsanlage 911 Carrera



Serienbremsanlage 911 Carrera S



## Erkenntnis aus über 28.000 Rennsiegen: Wer später bremsen kann, ist früher im Ziel.

### Die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).



Porsche ist Motorsport – von Anfang an. Schon seit 1948 finden wir unsere Identität auf der Rennstrecke. Und die Erkenntnisse, die wir dort gewinnen, übertragen wir auf die Straße. Zum Beispiel mit der auf Wunsch erhältlichen Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), die bereits im Rennsport härtesten Anforderungen

standhalten musste, z.B. in den Fahrzeugen des Porsche Mobil 1 Supercup.

Die gelochten Keramik-Bremsscheiben der PCCB haben beim neuen 911 einen Durchmesser von 350 mm vorne und 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 Keramik-Bremsanlage liegt im extrem niedrigen Gewicht der Bremsscheiben: Sie sind etwa 50% leichter als Grauguss-scheiben vergleichbarer Bauart und Dimensionierung. Ein Faktor, der sich nicht nur bei Fahrleistung und Verbrauch positiv bemerkbar macht, sondern vor allem die ungefederten und rotatorischen Massen reduziert. Die Folge: eine bessere Boden-

haftung sowie gesteigerter Fahr- und Abrollkomfort vor allem auf unebenen Straßen. Und mehr Agilität sowie ein nochmals verbessertes Handling.

Bei der Nutzung des Fahrzeugs auf Rundstrecken oder entsprechend forcierter Fahrweise nimmt natürlich der Verschleiß von Bremsscheiben und insbesondere -belägen – unabhängig von der Ausführung – deutlich zu.

Nach einem Intensiv-Wochenende auf der Rundstrecke wird analog zur Hochleistungsbremse aus Grauguss eine fachmännische Überprüfung und ggf. ein Austausch von Komponenten erforderlich.

### Die elektrische Parkbremse.

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

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 für kurze Zeit aufrecht und verhindert, dass Ihr Fahrzeug entgegen der Fahrtrichtung wegrollt.



### Die Airbags.

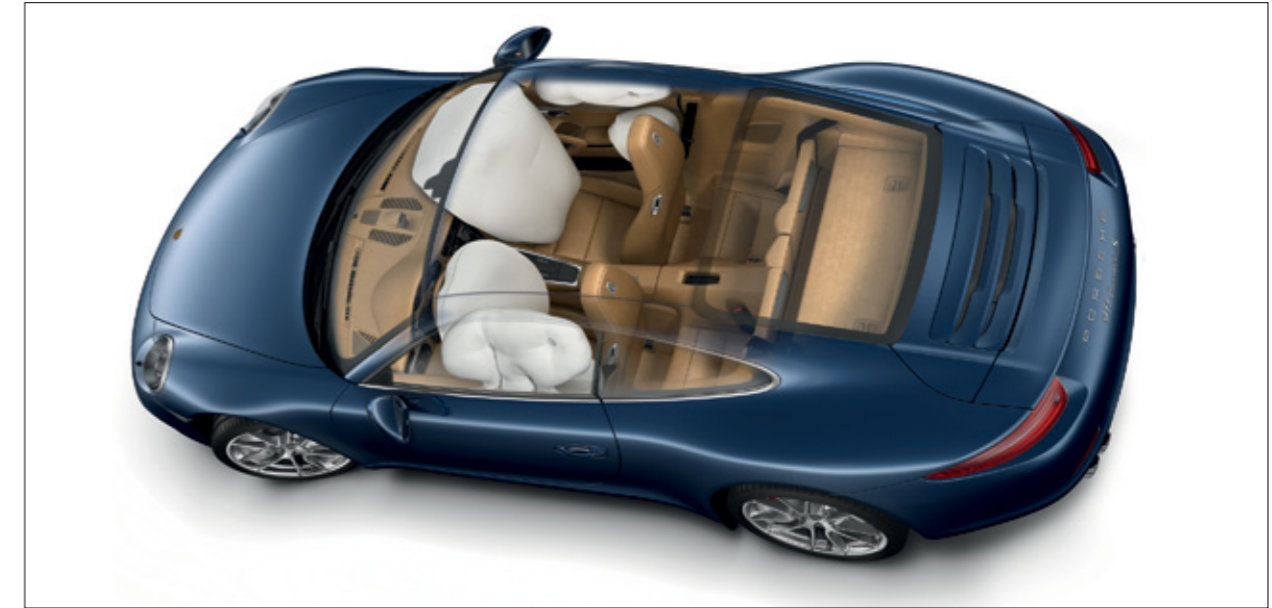
Die fortschrittliche Airbag-Technologie der neuen 911 Modelle: Fullsize-Airbags für Fahrer und Beifahrer, die je nach Unfallschwere und Art des Unfalls (z. B. frontal oder schräg von vorne) zweistufig gezündet werden. Bei weniger schweren Unfällen werden die Insassen von der ersten Stufe zurückgehalten. Der Luftsack ist dabei weicher und senkt so die Belastung der Insassen.

Zur Erkennung von Unfallschwere und -richtung sind zusätzlich zur Zentraleinheit auf dem Mittelstapel 2 weitere Sensoren im Bereich der Scheinwerfer montiert. Ein Crash wird deutlich früher und genauer erkannt und ausgewertet.

### Das Porsche Side Impact Protection System (POSIP).

911 Carrera und 911 Carrera S verfügen serienmäßig über das Porsche Side Impact Protection System (POSIP). Es besteht 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, der sich von unten nach oben aus der Türtafel entfaltet. Mit einem Volumen von je 10 Litern beim Thorax-Airbag und je 15 Litern beim Kopf-Airbag bieten sie ein hohes Schutzpotential bei seitlichen Unfällen.



## Um eine Sache kommen zu sehen, hilft Erfahrung. Und vorausschauende Technik.

### Das Lichtkonzept.

Serie bei 911 Carrera und 911 Carrera S: Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Scheinwerferreinigungsanlage und dynamischer Leuchtweitenregulierung. Ob Abblendlicht oder Fernlicht – die Fahrbahn wird dadurch gleichmäßiger ausgeleuchtet.

Die neu gestalteten Bugleuchten beinhalten die in LED-Technik ausgeführten Blinker, das Tagfahr- und Positionslicht.

Beide 911 Modelle sind mit einem Fahrlichtassistenten ausgestattet – wenn es dunkel wird, schaltet er das Tagfahrlicht automatisch auf Abblendlicht um.

Für die Rücklichter, die dritte Bremsleuchte, die Kennzeichenbeleuchtung

sowie Heckblinker und Nebelschlussleuchte kommt ebenfalls modernste LED-Technik zum Einsatz. Für ein schnelles Ansprechverhalten sowie eine hohe Leuchtkraft.

Die adaptiven LED-Bremslichter pulsieren in ihrer Leuchtintensität bei einer Notbremsung. Bei erreichtem Stillstand wird automatisch das Warnblinklicht aktiviert. So erkennt der nachfolgende Verkehr schneller eine kritische Situation.

Die Lichtanlage verfügt über eine Abschaltautomatik und die Heimkehrfunktion. Eben gut, wenn man weiß, was kommt. Nach der nächsten Kurve oder auf dem Weg zur Haustür.



PDL Scheinwerfer



Rücklicht mit dritter Bremsleuchte



Kurvenlicht des Porsche Dynamic Light System (PDL)

### Das Porsche Dynamic Light System (PDL).

Auf Wunsch erhalten Sie für beide Modelle das Porsche Dynamic Light System (PDL).

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

die Kurve – zur Ausleuchtung enger Kurven oder beim Abbiegen. Kurz: Sie fahren in eine Kurve und das Licht ist schon vor Ihnen da.

In das System integriert ist zudem die geschwindigkeitsabhängige Fahrlichtsteuerung. Bei adaptiven Lichtsystemen darf die Grenze der maximalen Reichweite des Abblendlichts abhängig von der

gefahrenen Geschwindigkeit angehoben werden. Das erledigt das PDL in 2 Stufen automatisch. Stufe 1 ist die Grundeinstellung, z.B. in der Stadt. Stufe 2 ist für Fahrten bei höheren Geschwindigkeiten abgestimmt, etwa auf der Autobahn. Ab 130 km/h wird die Lichtverteilung noch einmal angepasst.

Eine weitere Funktion des PDL, das Schlechtwetterlicht, wird mit dem Einschalten der Nebelschlussleuchte aktiviert. Es reduziert bei schwierigen Sichtverhältnissen die Reflexion. So werden Sie weniger geblendet.



## Unsere Identität finden Sie unter der Motorhaube, im Design und hinter dem Steuer.

### Der Komfort.

Bei einem 911 geht es zuerst darum, die Straße zu spüren – ursprünglich, unverfälscht, direkt. Darf man also bei einem 911 überhaupt von Komfort sprechen? Von Systemen, die das Fahren „angenehmer“ machen? Von Materialien, die sich „gut“ anfühlen? Berechtigte Frage.

Aber muss man sich wirklich entscheiden – für das eine, gegen das andere? Wie wäre es stattdessen mit sportlichem Komfort? Und dadurch bedingt einer Dynamik, die selbst im Extrembereich für Gelassenheit sorgt.

#### Das Interieur.

Technik und Design. Porsche Identität auch beim Einsteigen. Sie erkennen sie an der neuen, nach vorne ansteigenden Mittelkonsole. In der Formsprache typisch Porsche, folgt sie einem simplen Prinzip: der Fahrerorientierung. Für einen extrem kurzen Weg der Hand vom Schalt- bzw. 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.

Hochwertig die Materialien. Sportlich und elegant: Leder. Eingesetzt etwa beim Lenkradkranz der Lenkräder, den Türgriffen und Armauflagen und den serienmäßigen Teilledersitzen. Bewährtes Material aus dem Motorsport: Alcantara – der Dachhimmel ist serienmäßig damit bezogen.

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 auf Wunsch erhältliche Porsche Communication Management (PCM) inklusive Navigationsmodul und hochauflösenden 7-Zoll-Farb-Touchscreens – als zentrale Steuereinheit für Audio, Navigation und Kommunikation.

Auch ein Teil der Porsche Identität: der Sound. Hervorragenden Klang bieten serienmäßig das Audiosystem CDR-31 mit 7-Zoll-Farb-Touchscreen und das Sound Package Plus mit einer Gesamtleistung von 235 Watt. Optional erhalten Sie das BOSE® Surround Sound-System mit einer Leistung von 445 Watt. Kurz: authentische Musikwiedergabe bei faszinierend räumlichem Klang.

Den höchsten Maßstab im 911 setzt – und erfüllt – das optionale High-End Surround Sound-System von Burmester®, einem der renommiertesten High-End-Anbieter im audiophilen Bereich weltweit. Mit 821 Watt Gesamtleistung. Und unerhörtem Sound.

Durch den Einsatz des patentierten Rohbaubasssubwoofers wird bei beiden optionalen

Sound-Systemen die Bass-Performance gesteigert und dabei Gewicht gespart. Auch das ist typisch Porsche.

Ergonomie, Design, Sound. Sportwagentechnologie, intelligent kombiniert.

### Die Instrumente.

Sportlich, nicht modisch. Direkt, nicht verspielt. Die 5 Zifferblätter der Rundinstrumente liefern vor allem eines: Informationen. Sie liefern sie schnell und exakt. Mit einer Optik, die Sie von Porsche erwarten. Und mit einem Drehzahlmesser, der selbstverständlich im Mittelpunkt steht.

Neu ist das Kombiinstrument mit hochauflösendem 4,6-Zoll-Farbbildschirm in TFT-Technologie. Es versorgt Sie ständig mit den Daten des Bordcomputers, wie z. B. Tageskilometer, Reisezeit oder aktueller Verbrauch. Weiter stellt es die Karte des Navigationssystems dar, gibt Warnhinweise, z. B. für das Reifendruckkontrollsystem (RDK), oder informiert Sie über

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



Instrumente 911 Carrera S mit aluminiumfarbenem Drehzahlmesser



TFT-Display

Im 911 gibt es einen Punkt, an dem alle Kräfte zusammenfließen: das Lenkrad. Es ist die wichtigste Schnittstelle zwischen Mensch und Sportwagen. Alle Lenkräder verfügen deshalb über einen griffigen Lenkradkranz in Glattleder und hervorragende Ergonomie. Ein integrierter Fullsize-Airbag ist ebenfalls Serie.

#### Das Sportlenkrad.

Das serienmäßige Sportlenkrad ist bis zu 60 mm axial und bis zu 40 mm vertikal verstellbar.

Das optionale Multifunktionslenkrad hat 4 Funktionstasten und 2 Walzen. Viele

Audio-, Telefon- und Navigationsfunktionen sowie das TFT-Display und der Bordcomputer können komfortabel bedient werden. Auf Wunsch ist das Lenkrad in Glattleder, Alu-Optik, Carbon oder Makassar erhältlich.

In Verbindung mit PDK sind die Lenkräder mit 2 ergonomischen Schiebetasten ausgestattet, über die direkt am Lenkrad geschaltet werden kann. Mit dem optionalen Sport Chrono Paket befindet sich eine zusätzliche Anzeige über dem Airbag-Modul. Sie zeigt die Aktivierung von SPORT, SPORT PLUS und Launch Control an.

#### Das SportDesign Lenkrad.

Das optionale SportDesign Lenkrad ist ebenso wie das Sportlenkrad axial und vertikal verstellbar, die Griffmulden liegen auch bei sportlicher Fahrt sicher in der Hand.

In Verbindung mit PDK verfügt das Lenkrad über 2 Schaltpaddles aus massivem Leichtmetall. Sie liegen ergonomisch günstig hinter der rechten bzw. linken Lenkradspeiche. Ein Zug rechts und PDK schaltet einen Gang höher. Ein Zug links und PDK schaltet runter. Mit dem

optionalen Sport Chrono Paket befindet sich in Verbindung mit PDK eine zusätzliche Anzeige in der linken und rechten Lenkradspeiche. Sie informiert über die Aktivierung der Funktionen von SPORT, SPORT PLUS und Launch Control.

#### Die Lenkradheizung.

Optional für das Sportlenkrad und die Multifunktionslenkräder: die Lenkradheizung (nur in Verbindung mit Sitzheizung) für mehr Komfort an kalten Tagen.

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



Sportlenkrad



Multifunktionslenkrad i. V. m. PDK



SportDesign Lenkrad mit Schaltpaddles



SportDesign Lenkrad

## Das Ideal jeder Beziehung: Halt geben, aber nicht einengen.

### Die Sitze.

#### Die Sportsitze.

Die Sportsitze aus Teilleder sind komfortabel – und halten Sie auch bei dynamischer Kurvenfahrt. Sie sind serienmäßig mit elektrischer Sitzhöhen- und Lehneinstellung sowie einer mechanischen Längsverstellung ausgestattet.

#### Die Sportsitze Plus.

Optional erhalten Sie die Sportsitze Plus aus Leder mit elektrischer Sitzhöhen- und Lehnenverstellung sowie mechanischer Längsverstellung. Die Seitenwangen von Sitzkissen und Lehne sind straffer, sportlicher gepolstert und bieten einen noch besseren Seitenhalt. Die Schale der Rückenlehne ist in Silbergrau ausgeführt.

#### Die vollelektrischen Sportsitze.

Sie möchten beim Sport auf den Komfort nicht verzichten? Die auf Wunsch erhältlichen vollelektrischen Sportsitze 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 (optional) und Kombiinstrument.

#### Die adaptiven Sportsitze Plus.

Ideale Verbindung von Sport und Komfort: die auf Wunsch erhältlichen adaptiven Sportsitze Plus aus Leder. Mit sportlich straff aufgepolsterten Seitenwangen und zusätzlicher Schulterabstützung bieten sie idealen Halt.

Mit der elektrischen 18-Wege-Verstellung passen Sie die Sitze optimal an Ihre Bedürfnisse hinsichtlich Sitzhöhe, Sitz- und Lehnenneigung, Sitzlängsverstellung, 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 Außenspiegelposition.

Hinzu kommen die Einstellungen von Lenkrad, Licht, Wischer, Klimatisierung, Türverriegelung, PCM (optional) und Kombiinstrument.



Adaptiver Sportsitz Plus

#### Sitzheizung und Sitzbelüftung.

Für alle Sitze erhalten Sie optional eine Sitzheizung. Sie umfasst Sitzfläche, Rückenlehne und Seitenwangen der Vordersitze.

In Verbindung mit der Sitzheizung statten wir die Sitze 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 Luftsog erzeugt. Er entfernt Transpirationsfeuchte und sorgt somit für ein angenehmes und trockenes Sitzklima selbst bei großer Hitze.

#### Die Rücksitze.

Bemerkenswert komfortabel für einen Sportwagen: die Rücksitze. Die Ablagefläche dahinter bietet zusätzlichen Stauraum. Dank serienmäßig umklappbarer Lehnen verfügen Sie mit 205 Liter über reichlich Platz für Gepäck im Fond.

#### 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.

**Es gibt viele vernünftige Gründe.  
Noch mehr sportliche.  
Und einige äußerst angenehme.**

## Weitere Komfortausstattungen.

### Die Klimatisierung.

In beiden 911 Modellen serienmäßig: die 2-Zonen-Klimaautomatik mit erweitertem Belüftungsfeld und getrennter Temperaturregelung für Fahrer und Beifahrer. Die Klimatisierungsstile: sanft, normal, stark.

Ein Aktivkohlefilter hält Partikel, Pollen und Gerüche fern. Die automatische Umluftkontrolle misst permanent die Luftgüte, reduziert die Luftfeuchtigkeit und schaltet wenn nötig von Außen- auf Umluftbetrieb.

Zwei weitere Funktionen: Bei kalten Umgebungstemperaturen stellt das System sicher, dass die Scheiben beschlagfrei bleiben. Über einen Solarsensor hingegen erkennt und kompensiert die Klimaanlage hohen Sonneneinfluss automatisch für Fahrer und Beifahrer.

### HomeLink® (Garagentoröffner).

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

### Die Heimpluchtautomatik.

Beim Öffnen bzw. Schließen des Fahrzeugs über die Funkfernbedienung des Schlüssels schaltet sich automatisch das LED-Tagfahrlicht für einen begrenzten Zeitraum ein. Komfortabel, besonders bei Nacht.

Das zeitlich einstellbare Nachleuchten des Tagfahrlichts, des Schlusslichts sowie ggf. der Fahrzeugumfeldbeleuchtung erhellt Ihnen z.B. den Weg zur Haustür.

### Der Tempostat.

Die automatische Geschwindigkeitsregelung erhalten Sie auf Wunsch. 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 ParkAssistent.

Der optionale ParkAssistent mit 4 unauffälligen Sensoren im Heckbereich warnt mit einem akustischen Signal vor erkannten Hindernissen. Intervalltöne verdeutlichen dabei die Entfernung zum Hindernis.

Auf Wunsch erhalten Sie eine Erweiterung des ParkAssistenten um 4 Sensoren im Bugbereich. Die Warnung erfolgt akustisch und zusätzlich optisch durch die schematische Darstellung des Fahrzeugs per Draufsicht im zentralen Display.

### 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 den Türtafeln, der Dachkonsole, im Fußraum sowie im Fond.



ParkAssistent vorne



ParkAssistent hinten

**Die Außen- und Innenspiegel.**

Neu ist an den elektrisch verstellbaren Außenspiegeln vor allem ihre Position: Sie sitzen auf der Tür. Das verbessert die Aerodynamik.

Auf Wunsch sind elektrisch anklappbare Außenspiegel mit Vorfeldbeleuchtung auf Fahrer- und Beifahrerseite erhältlich.

Dadurch ist der Einstiegsbereich vor den Türen z.B. bei Dunkelheit besser erkennbar.

Automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel mit integriertem Regensensor für die Frontscheibenwischer sind optional erhältlich.

**Das Schiebe-/Hubdach.**

Optional erhältlich: das völlig neu konzipierte, elektrisch verstellbare Schiebe-/Hubdach. Es wird beim Öffnen nach außen geführt. Ein Vorteil: Die Kopffreiheit wird nicht eingeschränkt. Noch ein Vorteil: durch die neue Konstruktion entsteht eine größere offene Fläche. Für mehr Fahrspaß unter freiem Himmel.

Darüber hinaus bietet der neu entwickelte zweistufige Netzwindabweiser Schutz gegen Zugluft und sorgt für optimalen Geräuschkomfort. Auch störendes Wummern wird dadurch vermieden – bei jeder Geschwindigkeit.

**Das Dachtransportsystem.**

Auf Wunsch 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 neuen 911 Modelle beträgt 135 Liter. Der Kofferraum ist vollständig mit kratzunempfindlichen Materialien verkleidet.



### Porsche Entry & Drive.

Mit dem optionalen Porsche Entry & Drive können Sie Ihren Wagenschlüssel in der Tasche stecken lassen. Denn sobald Sie den Türgriff oder das Porsche Wappen auf dem Kofferraumdeckel berühren, fragt Porsche Entry & Drive einen Zugangscode ab, der im Schlüssel

gespeichert ist. Ist dieser korrekt, wird die Tür bzw. 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.

### Der Diebstahlschutz.

Alle 911 Carrera 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.

### 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. Die Vorrüstung beinhaltet eine spezielle Verkabelung und einen Neigungssensor für die Alarmanlage.

## Identität hat damit zu tun, woher man kommt. Manchmal auch damit, wohin man will.

### Audio und Kommunikation.

#### Das Audiosystem CDR-31.

Das serienmäßige Audiosystem CDR-31 besitzt einen 7-Zoll-Farbbildschirm, den Sie als Touchscreen bedienen können. Damit steuern Sie schnell und einfach die wichtigsten Funktionen und Menüs.

Das integrierte CD-Radio ist MP3-fähig und verfügt über einen FM-Doppeltuner mit RDS, 30 Speicherplätze, ein dynamisches Autostore sowie eine geschwindigkeitsabhängige Lautstärkeregelung. Klingt schon gut. Das CDR-31 können

Sie auf Wunsch auch mit dem BOSE® Surround Sound-System oder dem Burmester® High-End Surround Sound-System kombinieren. Klingt noch besser.

#### Das Sound Package Plus.

Serie: das Sound Package Plus. Ein separater Verstärker mit 235 Watt Gesamtleistung sorgt in Verbindung mit 7 Verstärkerkanälen und 9 Lautsprechern für ein perfekt auf den Innenraum abgestimmtes Klangerlebnis.



Audiosystem CDR-31

### Das Porsche Communication Management (PCM) inkl. Navigationsmodul.

Auf Wunsch erhalten Sie für die 911 Modelle das Porsche Communication Management (PCM). PCM ist die zentrale Steuereinheit für Audio, Navigation und Kommunikation. Leistungsfähig, vielseitig – und trotzdem einfach zu bedienen.

Hauptmerkmal ist der 7 Zoll große Touchscreen, den sie intuitiv steuern können. Oder Sie nutzen die Dreh-/Drücksteller. Die Bildschirmdarstellung ist mit maximal 5 Listeneinträgen pro Seite sehr übersichtlich. Eine Hilfefunktion wird in der Fußzeile des Bildschirms eingeblendet.

Das Radio hat 42 Speicherplätze, einen FM-Doppeltuner mit RDS-Diversity-Funktion, die im Hintergrund ständig die beste

Frequenz des gewählten Senders sucht, sowie z.B. dynamisches Autostore.

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.

Beim im PCM enthaltenen Navigationsmodul mit schneller Festplatte können Sie zwischen perspektivischer oder zweidimensionaler Kartenansicht wählen. Auch die 3D-Darstellung von Gelände und 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.

### 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. Auch in Listen blättern Sie per Sprachkommando. Ein Anlernen des Systems ist nicht nötig.

### 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.



Porsche Communication Management (PCM) inkl. Navigationsmodul, elektronisches Fahrtenbuch



### 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 verstaut bleiben.

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

### Der TV-Tuner.

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



TV-Tuner

### Die Handylvorbereitung.

Zur Bluetooth® Anbindung von Mobiltelefonen, die nur das Handsfree Profile (HFP) unterstützen,\* ist auf Wunsch die Handylvorbereitung erhältlich. Auch hierbei kann das Mobiltelefon verstaut bleiben. Über das Audiosystem CDR-31 und das PCM können jedoch nur Grund-

funktionen des Mobiltelefons bedient werden. Die GSM-Verbindung erfolgt grundsätzlich über die Antenne des Mobiltelefons.\*

### Die universelle Audio-Schnittstelle.

Im Handschuhfach erhalten Sie für das Audiosystem CDR-31 eine AUX-Schnittstelle (z.B. für geeignete MP3-Player). In Verbindung mit dem optionalen PCM ist zusätzlich ein USB-Anschluss enthalten, an den Sie Ihren iPod® oder eine beliebige Audio-Quelle anschließen können – 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.



Universelle Audio-Schnittstelle

\* siehe Hinweise auf Seite 112.

**Charaktervoll nennt man eine klare Stimme,  
keine laute.**

### Das BOSE® Surround Sound-System.

Der Sound eines Porsche ist so etwas wie sein akustischer Fingerabdruck. Das gilt nicht nur für den Motor. Das optionale Surround Sound-System von BOSE® wurde deshalb speziell für den 911 entwickelt und ist optimal auf seine spezifische Innenraumakustik abgestimmt.

Es ist sowohl mit dem Porsche Communication Management (PCM) als auch mit dem Audiosystem CDR-31 kombinierbar.

Das System verfügt über 8 Verstärkerkanäle. 12 Lautsprecher inklusive eines patentierten, rohbaufesten 200-Watt-Hochleistungstieföners (Aktivsubwoofer)

sorgen für ein ausgewogenes Klangbild und verwandeln den 911 in einen Konzertsaal. Einen äußerst schnellen. Die Gesamtleistung: 445 Watt.

In Kombination mit dem Porsche Communication Management (PCM) ermöglicht das BOSE® Surround Sound-System 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 ausbalancierter, originalgetreuer Sound für ein faszinierend räumliches 360°-Klangerlebnis.

Applaus.



## Das Gefühl 911 lässt sich kaum in Worte fassen. Aber in Töne.

### 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 Lautsprechern inklusive Aktivsubwoofer mit 300-Watt-Class-D-Verstärker,

mehr als 1.340 cm<sup>2</sup> Gesamtmembranfläche, Frequenzgang 35 Hz bis 20 kHz.

Dabei verwendet das Burmester® System zum ersten Mal in einem 911 Modell 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.

Speziell für den 911 wurden Bändchenhochtöner (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 im 911 unerreichter, natürlicher und substanreicher 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.

Zugabe.





optimistisch  
kämpferisch erfinderisch  
realistisch  
**Verantwortung**  
prinzipientreu  
beweglich  
sprungbereit  
**intelligent**

## Auf der Rennstrecke haben wir nichts zu verschenken. Schon gar nicht die Zukunft.

### Der Motorsport.

Wie schreibt man eigentlich Motorsportgeschichte? Indem man das Ziel um wichtige Hundertstel früher erreicht, den anderen eine Runde voraus ist? Sicher. Das auch. Wir bei Porsche meinen aber, dass dabei vor allem eines zählt: das nächste Kapitel aufzuschlagen – und die Zukunft des Motorsports zu gestalten. Mit intelligenten Technologien und ungewöhnlichen Ideen – mit höherer Leistung und gesteigerter Effizienz. Auch für die Serientechnik.

Eine hohe Verantwortung, die wir gerne übernehmen. Eben weil wir auf eine lange Rennsporttradition zurückblicken – und uns zu ihrer Zukunft bekennen.

#### Das Rennlabor 918 RSR.

Wie leistungsstark kann ein Hybrid sein? Wie zukunftsfähig ein Rennwagen? Wir finden: Wenn Hybrid eine ernstzunehmende Technologie für Sportwagen sein soll, muss sie den Härtesten Zukunft bestehen – auf der Rennstrecke. Der 918 RSR tut das. Runde für Runde.

Die Antriebe: ein Verbrennungsmotor mit Hochdrehzahlkonzept, 2 Elektromaschinen an der Vorderachse. Und ein weiterentwickelter Schwungradspeicher aus dem 911 GT3 R Hybrid.

Was wir damit erreichen wollen? Extrem hohe Fahrleistungen. Ja, auch das.

Vor allem aber die Zukunft. Ein wenig schneller. Und ein bisschen früher.

#### Der 911 GT3 R Hybrid.

Es brauchte ein Jahr Arbeit für nur einen einzigen Tag: die 24h vom Nürburgring 2010. Unsere Ingenieure schickten mit dem 911 GT3 R Hybrid erstmals einen Elfer mit 3 Motoren ins Rennen.

Die Idee: ungenutzte Bewegungsenergie zurückgewinnen. Der Energiespeicher ist dabei ein Schwungrad, das sich mit bis zu 40.000 1/min dreht. Nach Bremsvorgängen kann der Fahrer diese Energie über 2 Elektromaschinen an der Vorder-

achse wieder abrufen. Zum Beschleunigen aus Kurven heraus oder zum Überholen. Kurz: Wer bremst, gewinnt.

Ein Prinzip, das den 911 GT3 R Hybrid 2010 am Nürburgring ganz nach vorne brachte. Bis zur 23. Rennstunde. Ein Motorschaden bedeutete das Aus, aber nicht das Ende: Der 911 GT3 R Hybrid ging seitdem weltweit bei großen Langstreckenrennen an den Start, in Zhuhai 2010 etwa als schnellstes – und sparsamstes – GT-Fahrzeug.

Denn wir müssen nicht gleich gewinnen, um voranzukommen. Die Idee treibt uns weiter. Mit Intelligent Performance.



### Der GT-Sport.

GT-Fahrzeuge (Gran-Turismo) sind reinrassige Rennwagen. Sie müssen auf einem straßenzugelassenen Sportwagen basieren und dürfen lediglich in Teilbereichen modifiziert werden.

Anfang der 90er Jahre stand Porsche aus diesem Grund als treibende Kraft hinter der Renaissance des internationalen GT-Sports. Seitdem hat sich eine erfolgreiche Kooperation mit Kundenteams etabliert. Porsche liefert die rennfertigen Fahrzeuge und unterstützt private Teams

durch Weiterentwicklung, technischen Service sowie den Einsatz von Werkspiloten.

Ganz gleich ob bei den 24 Stunden von Le Mans, in der ALMS, den International GT Open oder bei nationalen GT-Meister-

schaften – Porsche Privatteams fahren regelmäßig Siege und Meisterschaften ein.



Porsche GT-Sport

### Die Porsche Markenpokale.

In 20 Porsche Markenpokalen erleben Porsche Rennfahrer auf 5 Kontinenten die Faszination Motorsport. Die Philosophie: Chancengleichheit und Fairness durch technisch identische Rennfahrzeuge.

Das Ergebnis: harte Sprintrennen auf höchstem Niveau. Mit den 911 GT3 Cup Fahrzeugen, direkten Ablegern des 911 GT3 RS, werden die Rennen im Rahmen hochwertiger Rennveranstaltungen ausgetragen.

Die Rennfahrzeuge werden für alle Porsche Markenpokale rennbereit an private Teams geliefert. Direkt vor Ort: Porsche organisiert die Rennserien und übernimmt die Betreuung der Fahrer, Teams und Sponsoren.

### Der Porsche Mobil 1 Supercup.

Der Porsche Mobil 1 Supercup ist der schnellste internationale Markenpokal der Welt. Er wird im Rahmenprogramm der FIA Formel 1 Weltmeisterschaft ausgetragen. Mit insgesamt 11 Rennen und vor einer Kulisse von durchschnittlich über 100.000 Zuschauern.

### Der Porsche Carrera Cup Deutschland.

Der Porsche Carrera Cup Deutschland ist einer der schnellsten nationalen Markenpokale weltweit. Als Partnerserie der DTM (Deutsche Tourenwagen Masters) – der höchsten nationalen Tourenwagen-Serie – bietet er packenden Motorsport und ein äußerst attraktives Veranstaltungsprogramm.

Weitere Informationen erhalten Sie unter [www.porsche.de/motorsport](http://www.porsche.de/motorsport).



Porsche Mobil 1 Supercup

### Die 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 fahrdynamischen Grenzbereich beherrschen?

Wir helfen Ihnen, Ihre Fahrsicherheit auszubauen und Ihr fahrerisches Können Schritt für Schritt zu optimieren – zu perfektionieren.

Unter Anleitung erfahrener Porsche Instruktoren. 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.

Nähere Informationen finden Sie auf [www.porsche.de/sportdrivingschool](http://www.porsche.de/sportdrivingschool).

### Der Porsche Sports Cup.

Im Jahr 2011 startet der Porsche Sports Cup in seine mittlerweile siebte Saison. 6 Veranstaltungen auf 5 Rennstrecken – darunter der Nürburgring, Hockenheimring und Spa-Francorchamps. Und bietet Spannung vom Feinsten. Stellen Sie sich dem motorsportlichen Wettkampf in verschiedenen Serien. Von der Gleichmäßig-

keitsprüfung bis zum Sprintrennen können Sie mit Ihrem straßenzugelassenen oder mit einem für den Rennsport modifizierten Porsche am Porsche Sports Cup teilnehmen.

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

### Der Porsche Clubsport.

Hier veranstalten private Porsche Clubs Einzelwettbewerbe und Serien, in denen Fahrer sich in unterschiedlichen Klassen dem Wettbewerb stellen. Gegründet 1952, gibt es heute in 68 Ländern 620 Clubs mit etwa 180.000 Mitgliedern. Tendenz steigend. Die Porsche Club

Organisation zählt somit zu den größten und traditionsreichsten der Welt.

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



Porsche Sport Driving School



Porsche Sports Cup

**Seit 1963 definieren wir den 911 über seine Sportlichkeit.  
Und überprüfen ihn seitdem täglich auf seine Effizienz.**

**Porsche und die Umwelt.**

Wir sprachen über den Motorsport. Genauer: über unsere Verantwortung für die Zukunft des Motorsports. Mit intelligenter Technologie, unkonventionellen Ideen und optimierter Leistung nehmen wir sie wahr.

Sprechen wir jetzt über den Umweltschutz. Hier ist der Ansatz der gleiche. Denn in Zeiten des globalen Klimawandels, insbesondere der Diskussionen um CO<sub>2</sub>-Emissionen, stellt sich jedem Automobilhersteller die Frage, welche Antwort er heute zu bieten hat. Unsere hat Tradition. Sie lautet: maximale 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 und VarioCam Plus), Leichtbau, optimierte Aerodynamik und niedrige Rollreibungsverluste.

Ein hohes Maß an Umweltverträglichkeit möchte nicht zuletzt das Porsche eigene Umweltmanagement in Weissach gewährleisten. Entwicklungen werden hier möglichst mit ökologischer Verträglichkeit in

Einklang gebracht. Das Ziel: Leistungsstärke – aber nicht zu Lasten der Umwelt. Wir erreichen es mit Intelligent Performance. Auch beim 911.







### Die Abgasreinigung.

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

Erzielt wird dies zum einen durch die effiziente Nutzung des Kraftstoffs mit Technologien wie Auto Start-Stop, Thermomanagement, Bordnetzreparation, Benzindirekteinspritzung, dem Segeln und VarioCam Plus.

Zum anderen sorgen neu entwickelte Katalysatoren für eine effiziente Abgasreinigung.

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.<sup>1)</sup>

### Verbrauch und Recycling.

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

Ökonomisch durch den hohen Anteil an Aluminium, Magnesium, Kunststoffen und höherfesten Stahlblechen. Sie sind wesentlich stabiler und leichter als herkömmlicher Stahl.

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

Kurz: Der neue 911 kann heute zu ca. 95% wiederverwertet 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 – und damit auch die des neuen 911 – sind selbstverständlich bereits für Kraftstoffe mit bis zu 10% Ethanol-Anteil ausgelegt, z.B. für „E10“. Ethanol verbessert die CO<sub>2</sub>-Bilanz – denn der Biokraftstoff wird aus Pflanzen hergestellt, die für ihr Wachstum CO<sub>2</sub> 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.

<sup>1)</sup> Außer in Ländern mit bleihaltigem Kraftstoff.



feinsinnig **direkt** **entschieden** **ehrlich**  
**Persönlichkeit**  
perfektionistisch **klar** **erwachsen**  
unangepasst

## Verleihen Sie dem Gesicht in der Menge Ihren Ausdruck.

### Das Individualisierungsangebot.

Die Serienausstattung der neuen 911 Carrera 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 Identität 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.

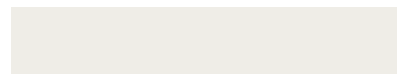
Darüber hinaus gibt es weitere Möglichkeiten, Ihren 911 noch etwas persönlicher zu gestalten: als Sonderanfertigung ab Werk über Porsche Exclusive oder nachträglich mit unserem Zubehörprogramm von Porsche Tequipment. Zahlreiche

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

Kurz: Es gibt viele Wege, seinen eigenen Weg zu gehen. Für eine Sache jedoch wird es nie eine Bestellnummer geben – die Identität Porsche. Aber es wird für immer einen Sportwagen geben, der sie verkörpert: den 911.



**Uni-Farben Exterieur.**



carraraweiß



racinggelb



indischrot



schwarz



**Metallic-Farben Exterieur.**



platinsilbermetallic



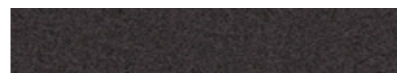
aquablaumetallic



dunkelblaumetallic



rubinrotmetallic



anthrazitbraunmetallic



achatgraumetallic



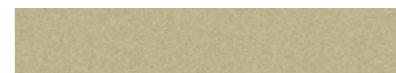
basaltschwarzmetallic



**Sonderfarben Exterieur.**



GT-silbermetallic



limegoldmetallic



cognacmetallic

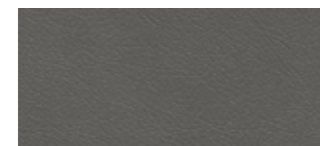


**Serienfarben Interieur.**

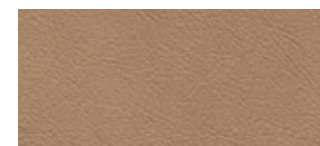
**Kunstleder/Leder<sup>1)</sup>/Softlack<sup>2)</sup>  
Interieurfarbe.**



schwarz



platingrau



luxorbeige

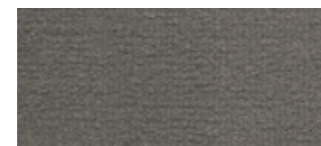


yachtingblau

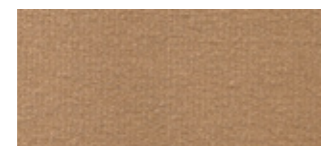
**Teppich.**



schwarz



platingrau



luxorbeige

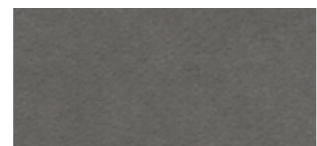


yachtingblau

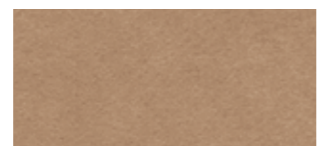
**Innenhimmel.<sup>3)</sup>**



schwarz



platingrau

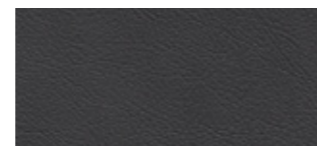


luxorbeige

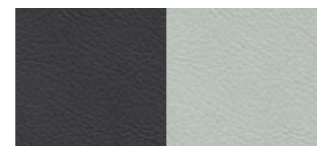


schwarz

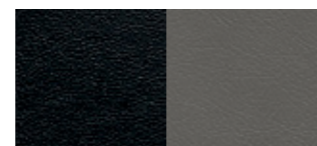
**Sonderfarben und  
Bi-Color-Interieur.<sup>1)</sup>  
Leder/Softlack<sup>2)</sup>  
Interieurfarbe.**



achatgrau

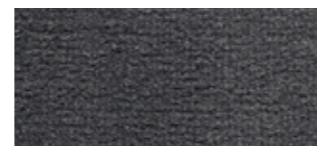


achatgrau und kieselgrau



schwarz und platingrau

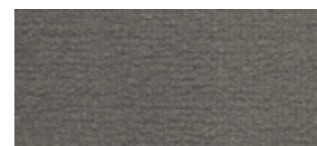
**Teppich.**



achatgrau



kieselgrau



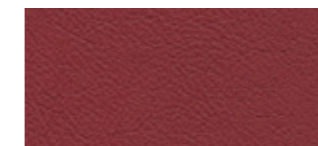
platingrau

**Naturalleder Interieur.<sup>1)</sup>**

**Leder/Softlack  
Interieurfarbe.**

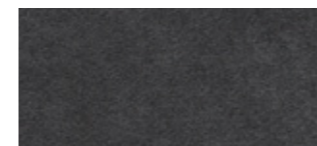


espresso

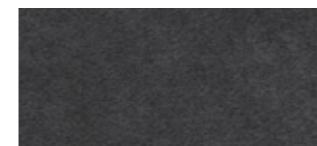


carrerarot<sup>4)</sup>

**Innenhimmel.<sup>3)</sup>**



achatgrau



achatgrau

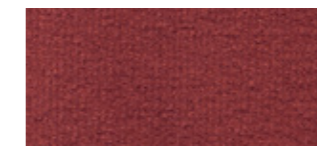


schwarz

**Teppich.**

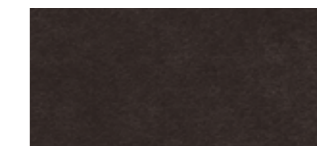


espresso



carrerarot

**Innenhimmel.<sup>3)</sup>**



espresso



schwarz

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

<sup>1)</sup> 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 vorne, Sitzboden vorne, Türspiegel, Seitenteil Mittelkonsole, Mittelunnel, Fond.

<sup>2)</sup> Softlack in Interieurfarbe, Sonnenblenden und Trittschutz mit Folie in Interieurfarbe.

<sup>3)</sup> Innenhimmel in Alcantara.

<sup>4)</sup> Softlack in Interieurfarbe, Sonnenblenden und Trittschutz mit Folie schwarz.



Glanzzerleiste



Heckscheibenwischer

Bezeichnung			I-Nr.	Seite
	911 Carrera	911 Carrera S		
<b>Exterieur.</b>				
Metallic-Lackierung	o	o	Code	104
Sonderfarben	o	o	Code	106
Individualfarben	o	o	Code	
Porsche Dynamic Light System (PDLS)	o	o	603	65
Heckscheibenwischer	o	o	425	108
Windschutzscheibe mit Graukeil	o	o	567	
Außen- und Innenspiegel automatisch abblendend, mit integriertem Regensensor	o	o	P13	76
Schiebe-/Hubdach	o	o	651	76
Ohne Modellbezeichnung	W	W	498	
ParkAssistent hinten	o	o	635	75
ParkAssistent vorne und hinten	o	o	636	75
Basisträger für Dachtransportsystem	o	o	549	77
Porsche Entry & Drive	o	o	625	78
Elektrisch anklappbare Außenspiegel inkl. Türvorfeldbeleuchtung	o	o	748	76
Schriftzug „911“	o	o	911	15
Glanzzerleisten	o	o	559	108

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			I-Nr.	Seite
	911 Carrera	911 Carrera S		
<b>Motor, Getriebe und Fahrwerk.</b>				
Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK, 7-Gang)	o	o	250	38
Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	o	o	450	60
Porsche Active Suspension Management (PASM)	o	•	475	44
Porsche Torque Vectoring (PTV) i. V. m. Schaltgetriebe inkl. mechan. Hinterachs-Quersperre	o	•	220	54
Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) i. V. m. optionalem PDK inkl. elektronisch geregelter Hinterachs-Quersperre	o	•	221	54
Sport Chrono Paket	o	o	639/640	49
Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC)	–	o	031/352	46
PASM Sportfahrwerk (–20 mm) nur i. V. m. PTV/PTV Plus und 20-Zoll-Rädern	o	o	030	45
Sportabgasanlage	o	o	176	49
Servolenkung Plus	o	o	658	48
<b>Räder.</b>				
20-Zoll Carrera S Rad	o	•	423	52
20-Zoll SportDesign Rad	o	o	428	109
20-Zoll Carrera Classic Rad	o	o	427	109
Radnabenabdeckung mit farbigem Porsche Wappen	o	o	446	
Reifendruckkontrollsystem (RDK)	o	o	482	53

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



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)



20-Zoll Carrera Classic Rad



20-Zoll SportDesign Rad



Sportsitz



Vollelektrischer Sportsitz



Sportsitz Plus



Adaptiver Sportsitz Plus

**Bezeichnung**

**Interieur.**

	911 Carrera	911 Carrera S	I-Nr.	Seite
Licht-Design-Paket	○	○	630	75
HomeLink® (frei programmierbarer Garagentoröffner)	○	○	608	74
Vorrüstung Porsche Vehicle Tracking System (PVTS)	○	○	674	78
Tempostat	○	○	454	74
Sportsitz	●	●	–	72
Vollelektrische Sportsitze (14 Wege elektr.) mit Memory-Paket inkl. elektr. Lenksäulenverstellung	○	○	P06	72
Sportsitze Plus	○	○	P05	72
Adaptive Sportsitze Plus (18 Wege elektr.) mit Memory-Paket inkl. elektr. Lenksäulenverstellung	○	○	P07	72
Sitzheizung	○	○	342	73
Lenkradheizung (nur i. V. m. Sitzheizung)	○	○	345	71
Sitzbelüftung (nur i. V. m. Sitzheizung)	○	○	541	73
ISOFIX-Kindersitzvorbereitung für Beifahrersitz	○	○	899	73
Feuerlöscher	○	○	509	
Zifferblatt Drehzahlmesser schwarz	●	W	022	
Fußmatten	○	○	810	

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

**Bezeichnung**

**Interieur Leder.**

	911 Carrera	911 Carrera S	I-Nr.	Seite
Multifunktionslenkrad	○	○	844	70
Ledersitzanlage	○	○	983	
Lederausstattung Serienfarbe	○	○	981	106
Lederausstattung Sonderfarbe	○	○	798	106
Lederausstattung in Bi-Color	○	○	970	106
Lederausstattung in Naturleder	○	○	998	107
Lederausstattung Individualfarbe	○	○	799	

**Audio und Kommunikation für Fahrzeuge mit Audiosystem CDR-31.**

Handyvorbereitung <sup>1),2)</sup>	○	○	619	82
BOSE® Surround Sound-System	○	○	680	84
Burmester® High-End Sound-System	○	○	682	86
CD-Wechsler, sechsfach <sup>3)</sup>	○	○	692	80

<sup>1)</sup> Informationen zu kompatiblen Mobiltelefonen erhalten Sie unter [www.porsche.de](http://www.porsche.de) oder bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler.

<sup>2)</sup> Handyvorbereitung bzw. Telefonmodul im HFP-Modus: Der Betrieb eines Mobiltelefons im Fahrzeuginnenraum kann zu einer erhöhten elektromagnetischen Feldstärke und damit zu einer Strahlenbelastung für die Passagiere führen. Bei Verwendung eines Aufrüstsatzes (Cradle) kann die Feldstärke im Fahrzeuginnenraum durch die Anbindung an die Außenantenne reduziert werden (abhängig von der handyspezifischen Ankopplung an den Aufrüstsatz). Bitte informieren Sie sich im freien Zubehörhandel über die Verfügbarkeit eines Aufrüstsatzes für Ihr Mobiltelefon. Die Nutzung des Telefonmoduls für PCM via Bluetooth® SAP-Verbindung oder mit eingelegter SIM-Karte vermeidet eine Strahlenbelastung, da immer die Außenantenne des Fahrzeugs verwendet wird.

<sup>3)</sup> Beim Abspielen von kopiergeschützten CDs kann es zu Wiedergabeproblemen kommen, die nicht mit der Qualität der Audiogeräte zusammenhängen.



Lederausstattung in Luxorbeige



Lederausstattung in Bi-Color schwarz und platingrau



BOSE® Surround Sound-System



Burmester® High-End Surround Sound-System

Bezeichnung			I-Nr.	Seite
	911 Carrera	911 Carrera S		
<b>Audio und Kommunikation für Fahrzeuge mit PCM.</b>				
Porsche Communication Management (PCM) inkl. Navigationsmodul <sup>1)</sup>	o	o	P23	80
Elektronisches Fahrtenbuch	o	o	641	80
Sprachbedienung	o	o	671	80
TV-Tuner <sup>2)</sup>	o	o	676	82
Telefonmodul mit schnurlosem Bedienthörer <sup>3),4)</sup>	o	o	669	82
Handyvorbereitung <sup>3),4)</sup>	o	o	619	82
BOSE® Surround Sound-System	o	o	680	84
Burmester® High-End Sound-System	o	o	682	86
CD-/DVD-Wechsler, sechsfach <sup>1)</sup>	o	o	693	80

<sup>1)</sup> Beim Abspielen von kopiergeschützten CDs kann es zu Wiedergabeproblemen kommen, die nicht mit der Qualität der Audiogeräte zusammenhängen.

<sup>2)</sup> Für den Empfang analoger und digitaler Fernsehsignale (DVB-T) (falls verfügbar).

<sup>3)</sup> Informationen zu kompatiblen Mobiltelefonen erhalten Sie unter [www.porsche.de](http://www.porsche.de) oder bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler.

<sup>4)</sup> Handyvorbereitung bzw. Telefonmodul im HFP-Modus: Der Betrieb eines Mobiltelefons im Fahrzeuginnenraum kann zu einer erhöhten elektromagnetischen Feldstärke und damit zu einer Strahlenbelastung für die Passagiere führen. Bei Verwendung eines Aufrüstsatzes (Cradle) kann die Feldstärke im Fahrzeuginnenraum durch die Anbindung an die Außenantenne reduziert werden (abhängig von der handyspezifischen Ankopplung an den Aufrüstsatz). Bitte informieren Sie sich im freien Zubehörhandel über die Verfügbarkeit eines Aufrüstsatzes für Ihr Mobiltelefon. Die Nutzung des Telefonmoduls für PCM via Bluetooth® SAP-Verbindung oder mit eingelegerter SIM-Karte vermeidet eine Strahlenbelastung, da immer die Außenantenne des Fahrzeugs verwendet wird.



## Porsche Exclusive

### Ausgeprägte Identität: auch eine Form von Exklusivität.

Über die in diesem Katalog vorgestellten Individualisierungsoptionen hinaus haben Sie die Möglichkeit, Ihren Porsche 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 das Kundenzentrum in Zuffenhausen unter Telefon +49 (0)711 911-25332.

Bitte beachten Sie, dass es bei einigen Porsche Exclusive Ausstattungen zu verlängerten Lieferzeiten kommen kann.



## Porsche Car Configurator

### Identität nimmt Gestalt an.

Geschmack, Persönlichkeit, Stil. Sie entscheiden, in welcher Form der neue 911 Carrera zu Ihnen passt. Mit dem Porsche Car Configurator können Sie sich sofort einen Eindruck davon verschaffen – auf Ihrem Computer. 5 Schritte reichen, um sich Ihren Porsche zusammenzustellen.

Den Porsche Car Configurator finden Sie unter [www.porsche.de](http://www.porsche.de).

**Willkommen im Porsche Car Configurator.**  
Wählen Sie Ihr favorisiertes Modell.

Boxster Cayman

911 Panamera Cayenne

Alle erhältlichen Porsche Modelle in der Übersicht ▶

**Der neue 911**  
Ab sofort im Porsche Car Configurator verfügbar. Wählen Sie Modell, Farbe, Ausstattung nach Ihren Wünschen im 2D oder 3D Modus.  
▶ Jetzt Entdecken

▶ Mein Modell laden

▶ Modellvergleich

## 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 – und erleben kann: 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 mit dem Cayenne 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.



## 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 Assistance

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



### Porsche Financial Services

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



### Porsche Exclusive

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



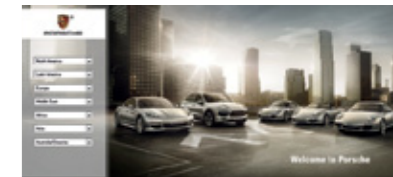
### Porsche Tequipment

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



### Porsche Design Driver's Selection

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



### Porsche im Internet

Erleben Sie die Faszination Porsche auch im Internet unter [www.porsche.com](http://www.porsche.com).

### Porsche Approved Gebrauchtwagen

Damit Zuverlässigkeit und Wertbeständigkeit erhalten bleiben, garantieren wir höchste Porsche Qualitätsstandards. Und zwar weltweit. Besiegelt mit der Porsche Approved Garantie.



### Porsche Classic

Ihr Partner für Originalteile, technische Literatur, Teileverkauf sowie Werkstattleistungen wie Wartung, Reparatur und Restaurierung von klassischen Porsche. Info: [www.porsche.com/classic](http://www.porsche.com/classic)



### „Christophorus“

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



### Porsche Driving Experience

#### 1. Der Porsche Travel Club

Er bietet exklusive Fahrerlebnisse, faszinierende Abenteuer- und Incentive-Reisen. Weltweit. Infos unter +49 (0)711 911-78155. E-Mail: [info@porschetravelclub.de](mailto:info@porschetravelclub.de)



#### 2. Porsche Sport Driving School

Hier können Sie auf nationalen und internationalen Rennstrecken Ihre Fahrsicherheit verbessern und damit auch Ihren Porsche besser kennenlernen. Infos unter +49 (0)711 911-78683. E-Mail: [sportdrivingschool@porsche.de](mailto:sportdrivingschool@porsche.de)



### Porsche Clubs

Seit 1952 leben und vermitteln weltweit 620 Porsche Clubs mit 180.000 Mitgliedern die Werte und die Faszination der Marke Porsche. Nähere Informationen erhalten Sie unter +49 (0)711 911-78307 oder unter [www.porsche.com](http://www.porsche.com).



### Porsche Museum

Mehr als 80 Fahrzeuge entführen Sie in die beeindruckende Porsche Historie. Von den Anfängen bis heute. Darunter Ikonen wie der 356, 911 und 917 sowie viele Sonderexponate. Ausgestellt in einzigartiger Atmosphäre.



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

zukunftsorientiert  
traditionsverbunden  
formvollendet  
funktional  
alltagstauglich  
agil  
faszinierend  
**Identität 911**  
Dr. Ing.



## Technische Daten.

	911 Carrera	911 Carrera S
<b>Motor</b>		
Zylinderzahl	6	6
Hubraum	3.436 cm <sup>3</sup>	3.800 cm <sup>3</sup>
Leistung (DIN)	257 kW (350 PS)	294 kW (400 PS)
bei Drehzahl	7.400 1/min	7.400 1/min
Max. Drehmoment	390 Nm	440 Nm
bei Drehzahl	5.600 1/min	5.600 1/min
Verdichtung	12,5:1	12,5:1
<b>Kraftübertragung</b>		
Antrieb	Heck	Heck
Schaltgetriebe	7-Gang	7-Gang
PDK (optional)	7-Gang	7-Gang
<b>Fahrwerk</b>		
Vorderachse	McPherson-Federbeinachse	McPherson-Federbeinachse
Hinterachse	Mehrlenker-Hinterachse LSA	Mehrlenker-Hinterachse LSA
Lenkung	variable Lenkgetriebeübersetzung, Servo, elektromechanisch	variable Lenkgetriebeübersetzung, Servo, elektromechanisch
Wendekreis	11,1 m	11,1 m
Bremse	4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel vorne und hinten, Scheiben innenbelüftet und gelocht	6-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel vorne, 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel hinten, Scheiben innenbelüftet und gelocht
Fahrstabilisierungssystem	weiterentwickeltes PSM (inklusive ABS 8.0)	weiterentwickeltes PSM (inklusive ABS 8.0)
Antiblockiersystem	ABS 8.0	ABS 8.0
Räder	VA: 8,5 J x 19 ET 54, HA: 11 J x 19 ET 69	VA: 8,5 J x 20 ET 51, HA: 11 J x 20 ET 70
Reifen	VA: 235/40 ZR 19, HA: 285/35 ZR 19	VA: 245/35 ZR 20, HA: 295/30 ZR 20

<sup>1)</sup> 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.

<sup>2)</sup> Ermittelt wurden die Daten nach dem Messverfahren Euro 5 (715/2007/EG und 692/2008/EG) im NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus). Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebots, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Weitere aktuelle Informationen zu den einzelnen Fahrzeugen erhalten Sie bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler. Ermittlung des Verbrauchs auf Grundlage der Serienausstattung. Der Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-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. Sonderausstattungen können Verbrauch und Fahrleistungen beeinflussen.

	911 Carrera	911 Carrera S
<b>Leergewicht</b>	Schaltgetriebe/PDK	Schaltgetriebe/PDK
DIN	1.380 kg/1.400 kg	1.395 kg/1.415 kg
Nach EG-Richtlinie <sup>1)</sup>	1.455 kg/1.475 kg	1.470 kg/1.490 kg
Zul. Gesamtgewicht	1.795 kg/1.815 kg	1.830 kg/1.850 kg
<b>Fahrleistungen</b>	Schaltgetriebe/PDK	Schaltgetriebe/PDK
Höchstgeschwindigkeit	289 km/h/287 km/h	304 km/h/302 km/h
0–100 km/h	4,8 s/4,6 s	4,5 s/4,3 s
Sport Chrono Paket (i. V.m. PDK) 0–100 km/h	–/4,4 s	–/4,1 s
0–160 km/h	10,4 s/10,0 s	9,4 s/9,0 s
Sport Chrono Paket (i. V.m. PDK) 0–160 km/h	–/9,7 s	–/8,7 s
Elastizität (80–120 km/h), 5. Gang	6,4 s/–	5,9 s/–
Durchzugsbeschleunigung (80–120 km/h)	–/2,8 s	–/2,4 s
<b>Verbrauch/Emission<sup>2)</sup></b>	Schaltgetriebe/PDK	Schaltgetriebe/PDK
Innerorts in l/100 km	12,8/11,2	13,8/12,2
Außerorts in l/100 km	6,8/6,5	7,1/6,7
Kombiniert in l/100 km	9,0/8,2	9,5/8,7
CO <sub>2</sub> -Emissionen g/km	212/194	224/205
<b>Abmessungen/c<sub>w</sub>-Wert</b>		
Länge	4.491 mm	4.491 mm
Breite	1.808 mm	1.808 mm
Höhe	1.303 mm	1.295 mm
Radstand	2.450 mm	2.450 mm
Kofferraumvolumen (VDA)	135 l	135 l
Tankinhalt (Nachfüllvolumen)	64 l	64 l
Luftwiderstandsbeiwert	c <sub>w</sub> = 0,29	c <sub>w</sub> = 0,29

## Index

<b>A</b>		<b>D</b>		<b>I</b>				<b>R</b>		<b>V</b>					
Abgasanlage	34	Dachtransportsystem	77	Individualisierung	102	Lenkung	48	Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	60	Räder	52	Sitzheizung	73	VarioCam Plus System	32
Abgasreinigung	99	Diebstahlschutz	78	Individualnummern	108	Licht-Design-Paket	75	Porsche Communication Management (PCM)	80	Recycling	99	Sound Package Plus	79	Verbrauch	99
Airbags	63	Dynamische Motorlager	51	Instrumente	69	Lichtkonzept	64	Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK)	38	Regensensor	76	Sportabgasanlage	49	Vorderachse	43
AudioPilot®	84					<b>M</b>		Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC)	46	Reifendruckkontrollsystem (RDK)	53	Sport Chrono Paket	49		
Audiosystem CDR-31	79	<b>F</b>		<b>K</b>		Memory-Paket	72	Porsche Dynamic Light System (PDLS)	65			Sportfahrwerk	45		
Audioschnittstelle, universelle	83	Fahrwerk	40	Karosserie	40	Modelle	8	Porsche Entry & Drive System (POSIP)	63	<b>S</b>		SPORT PLUS Taste	49	<b>W</b>	
Außen- und Innenspiegel	76	Fahrtenbuch, elektronisches	80	Katalysator	34, 99	Motoren	26	Porsche Side Impact Protection		Sauganlage	34	SPORT Taste	49	Werksabholung	115
Auto Start-Stop-Funktion	31	Farben		Klimatisierung	74	3,4-Liter-Boxermotor	28	Porsche Stability Management (PSM)	53	Schaltgetriebe	36	Sprachbedienung	80	Werkstoffe	99
		Exterieur	104	Klopffregung, zylinderselktive	35	3,8-Liter-Boxermotor	28	Porsche Torque Vectoring (PTV)	54	Scheinwerferreinigungsanlage	64	Stereo-Lambda-Regelung	99		
<b>B</b>		Interieur	106	Kofferraum	77	Motormanagement, elektronisch	35	Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus)	54	Schiebe-/Hubdach	76			<b>T</b>	
Benzindirekteinspritzung (DFI)	32			Komfort	66	Motorsport	90	Porsche Vehicle Tracking System (PVTS)	78	Schriftzug „911“	108	Technische Daten	120	Telefonmodul	82
Bi-Xenon-Scheinwerfer	64	<b>G</b>		Kommunikation	79	<b>O</b>				Segeln	39	Tempostat	74	TFT-Display	69
Bordcomputer	69	Glanzzierleiste	108	Konstruktion	42	On-Board-Diagnose	35			Servolenkung	48	Thermomanagement	31	Thermomanagement	31
Bordnetzrekuperation	31			Kraftstoff	99					Servolenkung Plus	48	Trockensumpfschmierung, integrierte	34	TV-Tuner	82
BOSE® Surround Sound-System	84	<b>H</b>		Kraftstoffsystem	99	<b>P</b>				Sicherheit	58				
Bremsen	58	Handyvorbereitung	82	Kraftübertragung	36	Panorama	116			Sitzbelüftung	73				
Burmester® High-End Surround Sound-System	86	Heimleuchtautomatik	74			ParkAssistent	75			Sitze					
		Hinterachse	43	<b>L</b>		Parkbremse, elektrische	62			Adaptive Sportsitze Plus	72	<b>U</b>			
		Hinterachs-Quersperre	54	Leder	111	Performance-Anzeige	50			Kindersitze	73	Umwelt	96		
<b>C</b>		Hinterachs-Quersperre	54	Lenkradheizung	71	Porsche Active Suspension Management (PASM)	44			Rücksitze	73				
CD-/DVD-Wechsler	80	HomeLink® (Garagentoröffner)	74	Lenkräder						Sportsitze	72				
				Multifunktionslenkrad	70					Sportsitze Plus	72				
				SportDesign Lenkrad	71					Vollelektrische Sportsitze	72				
				Sportlenkrad	70										

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

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2011  
Alle Texte, Bilder und sonstigen Informationen in diesem Katalog unterliegen dem Urheberrecht der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

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

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

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

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG  
Porscheplatz 1  
70435 Stuttgart  
Germany  
[www.porsche.com](http://www.porsche.com)

Stand: 05/11  
Printed in Germany  
WSLC1201000210 DE/WW

