



PORSCHE



Der neue 911 Turbo
Die Referenz



Referenz: das Prinzip 911 Turbo	6
Idee	8
Design	12
Technik	16
Der neue 911 Turbo	18
Der neue 911 Turbo S	20
Leistung	24
Motor	26
Kraftübertragung	34
Fahrwerk	46
Verantwortung	56
Sicherheit	58
Umwelt	66
Persönlichkeit	70
Komfort	72
Audio und Kommunikation	82
Individualisierung	88
Werksabholung	103
Panorama	104
Fazit	106
Technische Daten	108
Index	112



Referenz: das Prinzip 911 Turbo.

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



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

Die Idee 911 Turbo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bei dem neuen 911 Turbo haben unsere Ingenieure 90 % aller Bauteile neu entwickelt und wieder eine neue Referenz gesetzt. Mit gesteigerter Motorleistung, mit dem jetzt serienmäßigen verbesserten Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK), mit einer deutlich erweiterten Serienausstattung und mit dem Thermo-
management. Die Erwartungen übertroffen haben sie mit der neuen Hinterachslenkung und dem neuen System Porsche Active Aerodynamics (PAA), das in dieser Form weltweit erstmals in Fahrzeugen mit Straßenzulassung

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

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

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

Der 911 Turbo. Die Referenz seit 1974. Mit dem neuen 911 Turbo und dem neuen 911 Turbo S findet sie ihre bisher kraftvollste Ausprägung.





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

Das Design.

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

Die Herkunft der neuen 911 Turbo Modelle lässt keine Zweifel aufkommen. In Formensprache, Proportionen und Linienführung sind sie eindeutig Porsche. Die Kotflügel sind höher als die Fronthaube, bei den neuen 911 Turbo Modellen sind sie mit 28 zusätzlichen Millimetern Breite hinten gegenüber den Vorgängermodellen besonders kräftig ausgelegt. Fahrzeughöhe und Fahrzeugüberhänge wurden verringert.

Der Radstand hingegen wurde im Vergleich zu den Vorgängern um 100 mm verlängert. Das verbessert die Fahrstabilität und streckt die Dachlinie. Die neuen 911 Turbo Modelle erscheinen kraftvoller und noch sportlicher.

Typisch 911 Turbo ist der Spaltflügel am Heck. Er wurde komplett überarbeitet und bildet zusammen mit dem adaptiven Spoiler des neuen Bugteils das völlig neu entwickelte System Porsche Active Aerodynamics (PAA, s. S. 55).



Die Räder sind mit 20 Zoll bei beiden Modellen serienmäßig um einen Zoll größer als bei den Vorgängern. Zudem sind sie in Schmiedetechnik gefertigt und in hochwertiger Bi-Color-Optik ausgeführt. Die neuen Serienräder des 911 Turbo S sind einen halben Zoll breiter und verfügen über Zentralverschlüsse, die aus dem Motorsport abgeleitet sind.

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

Die neuen LED-Hauptscheinwerfer inkl. Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS+, s. S. 59) sind ein weiteres Beispiel für den hohen Anspruch, den wir beim Design der 911 Turbo Modelle anlegen. Sie verbrauchen wenig Energie und verleihen dem S-Modell serienmäßig eine noch einprägsamere Optik. Auf Wunsch sind sie auch für den neuen 911 Turbo erhältlich.

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

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

Sportlichkeit und Komfort verbinden die vollelektrischen Sportsitze. Im neuen

911 Turbo sind sie Serie. Die Betonung auf Sport legen die adaptiven Sportsitze Plus mit 18-Wege-Verstellung, elektrischer Lenksäulenverstellung und Fahrermemory. Serienmäßig im neuen 911 Turbo S verbaut.

Ein Ausstattungsmerkmal, das den 911 Turbo S auszeichnet: das exklusive

Bi-Color-Interieur in Schwarz-Carrerarot, kombiniert mit in Carbon ausgeführten Interieurblenden.

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

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

1 SportDesign Außenspiegel
2 Bugverkleidung 911 Turbo S mit Airblades
3 Interieur 911 Turbo S schwarz-carrerarot



Die Gesetze der Physik. Neu interpretiert.

Die Technik.

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

Das Herzstück der neuen 911 Turbo Modelle ist der 3,8-Liter-Boxer-Biturbo-Motor mit variabler Turbinengeometrie (VTG). Er sitzt im Heck und bringt mehr Leistung als je zuvor. Dass Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen dennoch um bis zu 16% gesunken sind, ist unter anderem neuen serienmäßigen Effizienztechnologien zu verdanken. Dazu zählen das Thermomanagement, die Bordnetzrekuperation oder Funktionen wie

Auto Start-Stop und „Segeln“. Auch das nochmals verbesserte Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) trägt seinen Teil dazu bei.

Ebenfalls neu ist die serienmäßige Hinterachslenkung (s. S. 48). Sie stellt sich auf unterschiedliche Fahrsituationen ein und macht die neuen 911 Turbo Modelle so agiler bei niedrigen Geschwindigkeiten – stabiler bei hohen. Für Geradlinigkeit auch in Kurven: die im 911 Turbo S serienmäßige Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC). Sie sorgt dafür, dass das Fahrzeug noch satter, noch besser auf der Straße liegt.

Alltagstauglichkeit und Performance zugleich erhöht das neue System Porsche Active Aerodynamics (PAA, s. S. 55). Ein Widerspruch, den die flexiblen Einstellungen von Bugspoiler und Spaltflügel am Heck auflösen. Ergebnis: mehr Bodenfreiheit vorne, höhere Fahrstabilität, niedrigerer Verbrauch auf der Straße, beeindruckende Zeiten auf der Rundstrecke.

Leistung gesteigert. Effizienz erhöht. Auftrag erfüllt? Nicht, solange die Sicherheit nicht Schritt hält. Dafür tragen neue Assistenzsysteme (s. S. 80) wie die Tempolimitanzeige, die Rückfahrkamera

oder der Abstandsregeltempomat inklusive Porsche Active Safe (PAS) Sorge.

Bieten hervorragende Orientierung und unterstützen ermüdungsfreieres Fahren: die neuen LED-Hauptscheinwerfer inkl. Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS+, s. S. 59). Serie im neuen 911 Turbo S und auf Wunsch für den 911 Turbo erhältlich.

Fazit: Neue technische Meilensteine markieren den Weg in die Zukunft.

Die Werte für Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf Seite 109.

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

Der neue 911 Turbo.

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

Tief im Heck und nah an der Straße. Der neue 3,8-Liter-Biturbo-Motor des neuen 911 Turbo leistet wieder einmal mehr als sein Vorgänger: 383 kW (520 PS) bei 6.000–6.500 1/min. Das maximale Drehmoment liegt bei 660 Nm. Das serienmäßige Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) und der aktive

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

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

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

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

Wir haben viel gearbeitet, lange gefeilt, um jedes Gramm gekämpft. Und das nächste Ziel erreicht. Der neue 911 Turbo.

Die Werte für Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf Seite 109.





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

Der neue 911 Turbo S.

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

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

Das maximale Drehmoment beträgt 750 Nm mit „Overboost“, eine Funktion des serienmäßigen Sport Chrono Pakets inklusive dynamischer Motorlager. Die Kraftübertragung erfolgt über das 7-Gang Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) auf den aktiven Allradantrieb Porsche Traction Management (PTM). Wir sollten noch die Höchstgeschwindigkeit erwähnen: 318 km/h. Leistungswerte, die deshalb beeindruckend sind, weil sie nicht minder beachtlichen Verbrauchswerten gegenüberstehen. Der neue 911 Turbo S

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

Auch der neue 911 Turbo S verfügt serienmäßig über die neue Hinterachslenkung. Sie vereint die unterschiedlichen Anforderungen eines alltagstauglichen

Hochleistungssportwagens: mit hoher Agilität und großer Fahrstabilität. Noch so ein scheinbares Porsche Paradoxon.

Die Werte für Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf Seite 109.

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

Gelassenheit erzeugt zudem die Hochleistungsbremse Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Sie hat

bereits auf der Rundstrecke härteste Anforderungen erfüllt und ist im neuen 911 Turbo S Serie. Für hohen Komfort sorgen serienmäßige Systeme wie der Tempomat oder der ParkAssistent vorne und hinten. Ebenso die neuen LED-Hauptscheinwerfer in Verbindung mit dem Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS+).

Der Leistungswille des neuen 911 Turbo S wird auch am Heck deutlich sichtbar: mit dem „turbo S“ Schriftzug und den dunkel chromatierten Endrohrblenden. An der Seite zeigt er sich mit den neuen

SportDesign Außenspiegeln mit V-förmigem Spiegelfuß und den geschmiedeten, glanzgedrehten 20-Zoll 911 Turbo S Rädern. Ihre Zentralverschlüsse sind aus dem Rennsport abgeleitet.

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

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



Leistung.

Beim neuen 911 Turbo knüpfen wir gerne an bewährte Traditionen an: Heckmotor, Turboaufladung, Höchstleistung. Eine gute Basis, um ganz von vorne zu beginnen. Für die neue Referenz. In Sachen Performance. In Sachen Effizienz. In Sachen Zukunft.





Zündende Ideen entfachen das innere Feuer.

Der Motor.

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

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

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

Der neue 911 Turbo verfügt über 383 kW (520 PS) zwischen 6.000 1/min und 6.500 1/min und 660 Nm Drehmoment zwischen 1.950 1/min und 5.000 1/min (kurzzeitig bis zu 710 Nm mit der Funktion „Overboost“ des optionalen Sport Chrono Pakets, s. S. 42).

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

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

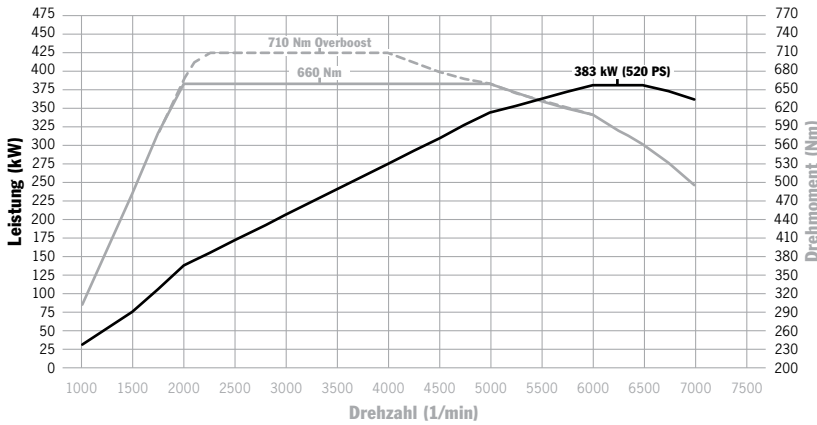
Dazu zählen auch neue effizienzsteigernde Maßnahmen wie das Thermomanagement, die Bordnetzrekuperation, die Auto Start-Stop-Funktion oder die Funktion „Segeln“. Mehr zu diesen Funktionen auf S. 32 und 37.

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

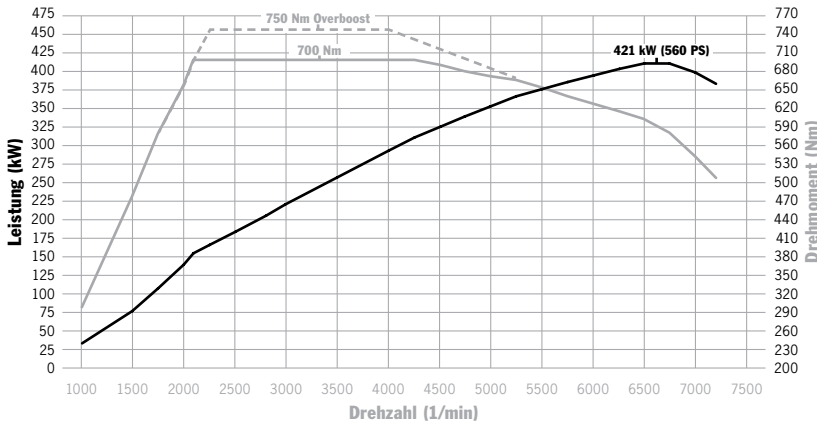
Die Werte für Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf Seite 109.

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

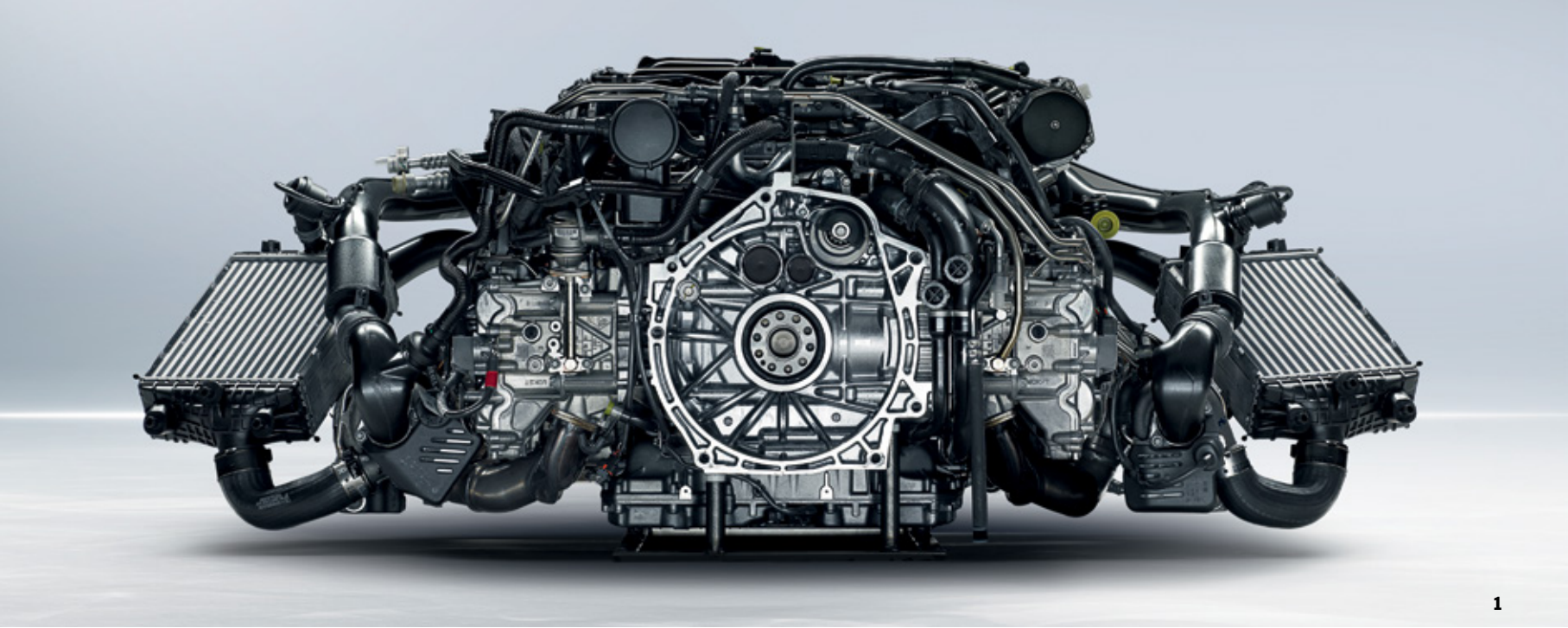
Die integrierte Trockensumpfschmierung dient der sicheren Ölversorgung und übernimmt zusätzliche Kühlfunktionen. Die elektronisch geregelte Ölpumpe sorgt für eine bedarfsgerechte Ölversorgung. Effizient eben. Da das Ölreservoir in den Motor integriert ist, konnte auf einen externen Öltank verzichtet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



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



911 Turbo S: 750 Nm zwischen 2.200 und 4.000 1/min, 412 kW (560 PS) zwischen 6.500 und 6.750 1/min



1

Der 6-Zylinder-Boxermotor ist in Leichtmetallbauweise gefertigt. Das im Verhältnis zur Leistung geringe Gewicht des Motors erhöht die Agilität und senkt den Verbrauch. Zum Einsatz kommen

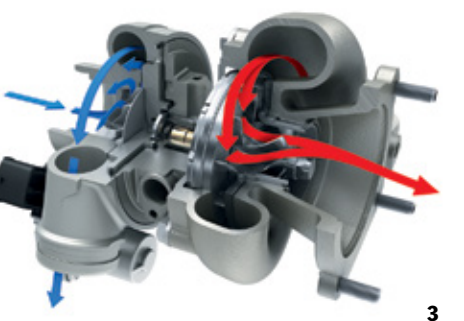
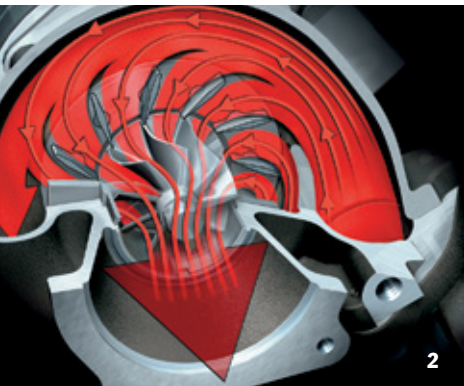
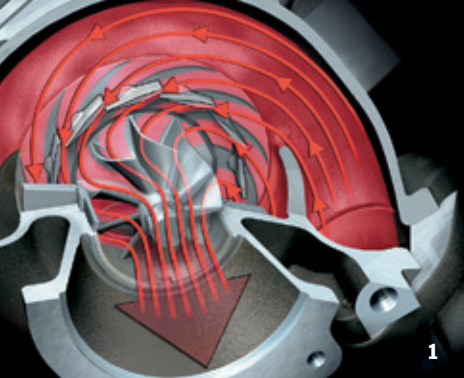
geschmiedete Pleuel. Um die Festigkeit zu erhöhen, verfügt der Motor über geschmiedete, durch Ölspritzdüsen gezielt gekühlte Aluminium-Kolben, die in Zylindern aus einer Aluminium-Silizium-Legierung laufen.

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

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

1 3,8-Liter-6-Zylinder-Biturbo-Motor

Die Werte für Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf Seite 109.



Die variable Turbinengeometrie (VTG).

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

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

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

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

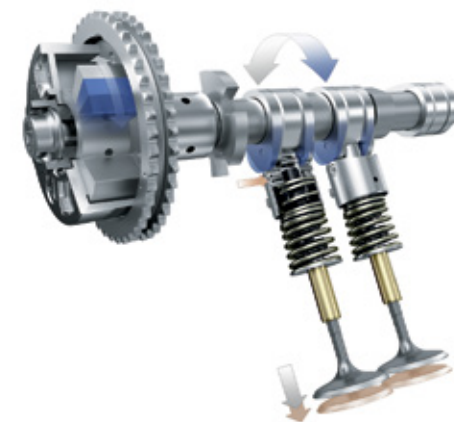
- 1 Leitschaufeln geschlossen
- 2 Leitschaufeln geöffnet
- 3 Variable Turbinengeometrie (VTG)

Das VarioCam Plus System.

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

Das System unterscheidet zwischen normaler Alltags- und maximaler

Leistungsanforderung und stellt sich auf die jeweiligen Bedingungen ein. Die Umschaltung erfolgt unmerklich durch das elektronische Motormanagement. Ergebnis: spontane Beschleunigung, große Laufruhe und eine außerordentliche Durchzugskraft bei vergleichsweise niedrigem Verbrauch.



Die Expansionssauganlage.

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

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

Die Expansionssauganlage kehrt das Prinzip um. Durch ihre Geometrie im Vergleich zur herkömmlichen Sauganlage: Das Verteilerrohr ist länger und hat einen kleineren Durchmesser, die Saugrohre sind kürzer. Das setzt die Luftschwingungen anders ein: Statt der Kompressionsphase wird vor dem Brennraum die Expansionsphase genutzt – weil die Luft sich beim

Ausdehnen abkühlt. Folge: Das Gemisch im Brennraum ist kühler – und lässt sich leistungsoptimaler zünden.

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

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

1 VarioCam Plus

Die Werte für Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf Seite 109.

Das Thermomanagement.

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

Die Auto Start-Stop-Funktion.

Serie bei den neuen 911 Turbo Modellen: die Auto Start-Stop-Funktion. Bei einer Geschwindigkeit von unter 7 km/h und mittlerer Fahrzeugverzögerung schaltet sich der Motor ab. Zum Beispiel, wenn Sie auf eine rote Ampel zurollen.

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

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

Die Bordnetzrekuperation.

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





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

Die Kraftübertragung.

Das Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK).

Serie in beiden neuen 911 Turbo Modellen ist das weiter verbesserte PDK mit manuellem und Automatikmodus. Die Leistung unserer Ingenieure: Sie haben Schaltgeschwindigkeit und Schaltkomfort nochmals

erhöht. Die Folge für den Fahrer: noch schnellere Gangwechsel ohne Zugkraftunterbrechung. Bei hervorragenden Beschleunigungswerten und geringem Verbrauch.

Das PDK verfügt über 7 Gänge. Gang 1 bis 6 sind sportlich übersetzt –

die Höchstgeschwindigkeit wird im 6. Gang erreicht. Der 7. Gang ist lang übersetzt und senkt die Drehzahl – für niedrigere Verbrauchswerte.

Das PDK besteht aus 2 in einem Gehäuse montierten Teilgetrieben. Die Doppelkupplung verbindet beide Teilgetriebe

über 2 separate Antriebswellen abwechselnd kraftschlüssig mit dem Motor.

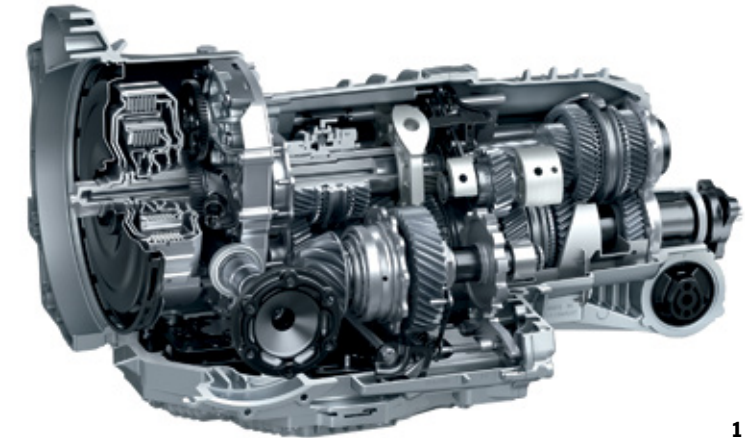
Der Kraftfluss des Motors verläuft so über ein Teilgetriebe und eine Kupplung, während der nächste Gang im zweiten Teilgetriebe bereits eingelegt ist. Beim Gangwechsel wird die eine Kupplung

geöffnet, die andere gleichzeitig geschlossen. Für Gangwechsel in Millisekunden.

Je nach Schaltprogramm (SPORT Taste aktiviert oder deaktiviert) erfolgt der Gangwechsel von besonders komfortabel bis besonders sportlich.

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

1 Porsche Doppelkupplungsgetriebe



1



Das Segeln.

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

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

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

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

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

Das Porsche Traction Management (PTM).

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

Und es bringt die hohe Kraft der neuen 911 Turbo Modelle noch effektiver und leistungsfähiger auf die Straße. Verantwortlich hierfür ist die neue Wasserkühlung des Vorderachsgetriebes. Wasser

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

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

Durch die ständige Überwachung des Fahrzustands kann auf unterschiedliche Fahrsituationen reagiert werden: Sensoren kontrollieren u.a. kontinuierlich die Drehzahlen aller 4 Räder, die Längs- und Querschleunigung des Fahrzeugs sowie den Lenkwinkel.

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

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





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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1 Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus)

Die SPORT Taste.

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

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

Das Sport Chrono Paket inkl. dynamischer Motorlager.

Das Sport Chrono Paket inklusive dynamischer Motorlager ist Serie im neuen 911 Turbo S und auf Wunsch für den neuen 911 Turbo erhältlich. Seine Funktionen ermöglichen eine noch sportlichere Abstimmung von Fahrwerk inkl. Hinterachslenkung, Motor, Getriebe und Aerodynamik.

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

Was sich im SPORT PLUS Modus verändert: Das elektronische Motormanagement wird noch bissiger, das Porsche Active Suspension Management (PASM) und die – im neuen 911 Turbo S serienmäßige –

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

Die Eingriffe des PSM erfolgen im SPORT PLUS Modus später. Das Einbremsen in Kurven wird spürbar agiler: PSM lässt nun eine sportlichere Fahrweise beim Anbremsen und Herausbeschleunigen zu. Noch mehr Agilität bietet der SPORT PLUS Modus bei ausgeschaltetem PSM. Es bleibt zur Sicherheit jedoch stets im Hintergrund verfügbar.

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

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

- 1 Digitale und analoge Stoppuhr auf der Schalttafel
- 2 SPORT Tasten in der Mittelkonsole
- 3 Lenkradanzeige mit PDK und Sport Chrono Paket





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.

Die dynamischen Motorlager.

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

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

Und es verbindet die Vorteile von harter und weicher Motorlagerung.

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

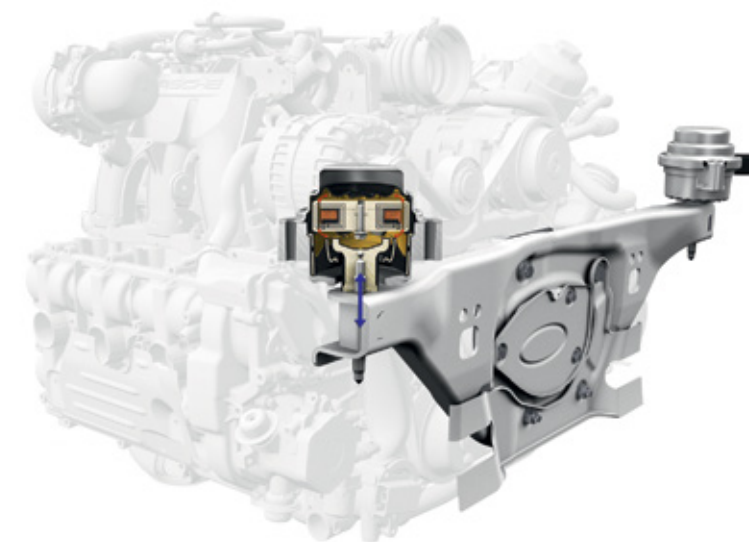
und Vibrationen. Das erhöht den Komfort bei unebener Fahrbahn, geht jedoch zu Lasten der Fahrdynamik.

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

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

Fahrkomfort dank weicherer Einstellung der dynamischen Motorlager.

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



1

1 Dynamische Motorlager

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

Das Fahrwerk.

Ein längerer Radstand, eine noch breitere Spur: Das Fahrwerk der neuen 911 Turbo Modelle erlaubt sichere Spurwechsel auch bei hohen Geschwindigkeiten. Die Fahrstabilität ist enorm hoch. Die Agilität in Kurven – in Worten kaum zu beschreiben. Dafür sorgen auch die um einen Zoll gewachsenen neuen 20-Zoll-Räder.

Unterstützt werden die 911 Turbo Modelle im Alltag und beim Sport durch die neue Hinterachslenkung (s. S. 48). Sie macht

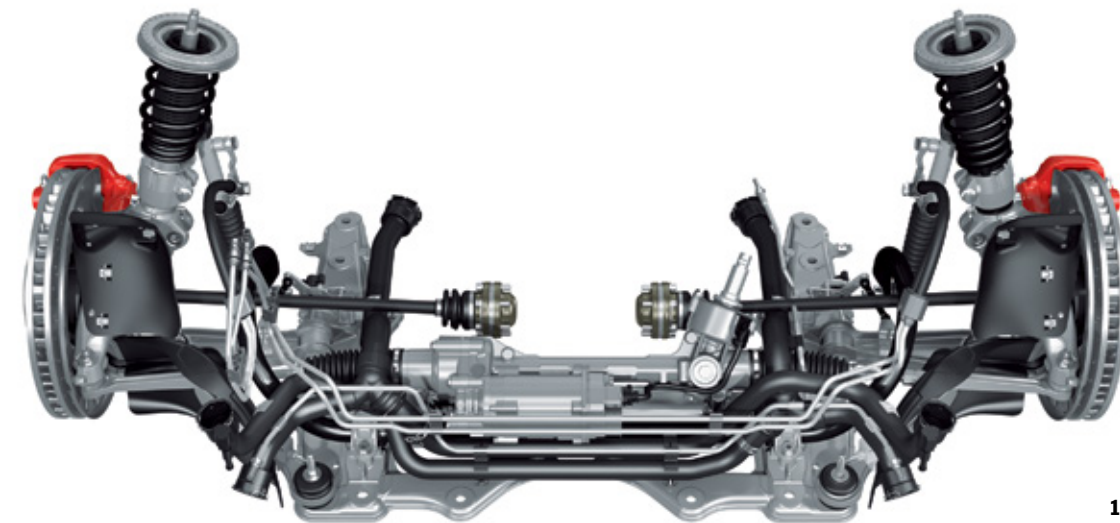
das Fahrzeughandling bei niedrigen Geschwindigkeiten deutlich agiler. Gleichzeitig steigert sie die Stabilität im Hochgeschwindigkeitsbereich.

Einen weiteren elementaren Beitrag zum Fahrgefühl 911 Turbo leisten Fahrwerkregelsysteme wie das Porsche Stability Management (PSM) und das Porsche Active Suspension Management (PASM). Ebenso die Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) – Serie im neuen

911 Turbo S, auf Wunsch für den neuen 911 Turbo erhältlich.

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

1 Vorderachse 911 Turbo
2 Hinterachse 911 Turbo



Die Hinterachslenkung.

Mit Hilfe der neuen, serienmäßigen Hinterachslenkung werden Alltagstauglichkeit und Performance gleichermaßen gesteigert. Das System besteht aus 2 elektromechanischen Aktoren, die statt konventioneller Spurlenker an der Hinterachse verbaut sind. Damit lenkt es die Hinterräder der neuen 911 Turbo Modelle geschwindigkeitsabhängig von +3 bis –1,5 Grad gegensinnig bzw. gleichsinnig zum Lenkwinkel an der Vorderachse.

Bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h lenkt das System die Hinterräder entgegen den eingeschlagenen Vorderrädern. Das führt zu einer virtuellen Radstandsverkürzung. So wird der Wendekreis kleiner,

das Einlenkverhalten in Kurven deutlich dynamischer und das Rangieren spürbar erleichtert.

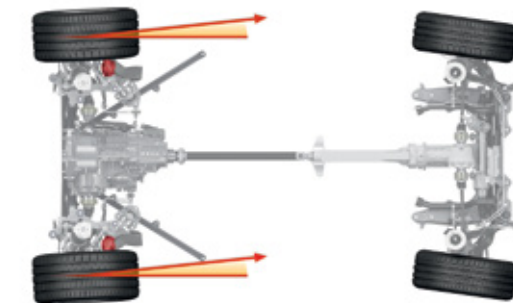
Bei Geschwindigkeiten über 80 km/h lenkt das System die Hinterräder in die gleiche Richtung wie die eingeschlagenen Vorderräder. Das Ergebnis: eine virtuelle Radstandsverlängerung und eine gesteigerte Fahrstabilität, etwa bei schnellen Spurwechseln auf der Autobahn.

Zwischen 50 km/h und 80 km/h erfolgt je nach Fahrsituation ein kontinuierlicher Übergang zwischen gegensinnigem und gleichsinnigem Lenkeinschlag. Dank der hohen Stabilisierungseigenschaften der Hinterachslenkung konnte zudem die Lenkübersetzung an der Vorderachse

um die Mittellage direkter ausgeführt werden. Vorteil: höhere Agilität ohne Stabilitätsverlust bei höheren Geschwindigkeiten.

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

1 Agilisierende Wirkung der Hinterachslenkung
2 Stabilisierende Wirkung der Hinterachslenkung



1



2



Das Porsche Active Suspension Management (PASM).

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

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

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

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

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

Das neue 20-Zoll 911 Turbo Rad.

Serie im neuen 911 Turbo: die neuen 20-Zoll 911 Turbo Räder. Sie sind um einen Zoll größer als beim Vorgänger und verbessern den Fahrbahnkontakt.

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

Das neue 20-Zoll 911 Turbo S Rad mit Zentralverschluss.

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

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

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

Das Reifendruckkontrollsystem (RDK).

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

1 20-Zoll 911 Turbo Rad
2 20-Zoll 911 Turbo S Rad mit Zentralverschluss

Das Porsche Stability Management (PSM).

Die neuen 911 Turbo Modelle sind serienmäßig mit dem weiterentwickelten Porsche Stability Management (PSM) ausgestattet – einem automatischen Regelsystem zur Stabilisierung im fahrdynamischen Grenzbereich. Sensoren ermitteln permanent Fahrtrichtung, Fahr- und Giergeschwindigkeit sowie Querbeschleunigung. Daraus errechnet PSM die tatsächliche Bewegungsrichtung. Weicht sie von der gewünschten ab, initiiert es gezielte Bremsvorgänge an einzelnen Rädern.

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

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

Die Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC).

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

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

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

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



1



2



1



2



3



4



5



6

Das System Porsche Active Aerodynamics (PAA).

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

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

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

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

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

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

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

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



Verantwortung.

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



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

Die Sicherheit.

Die Bi-Xenon-Scheinwerfer inkl. PDLS.

Serie im neuen 911 Turbo: Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Scheinwerferreinigungsanlage und dynamischer Leuchtweitenregulierung – für eine gleichmäßige Ausleuchtung der Fahrbahn – sowie das Porsche Dynamic Light System (PDLS). Sein dynamisches Kurvenlicht schwenkt

die Hauptscheinwerfer abhängig von Lenkwinkel und Fahrgeschwindigkeit in die Kurve.

Die Bugleuchten beinhalten die in LED-Technik ausgeführten Blinker, das Tagfahr- und das Positionslicht. Für ein schnelles Ansprechverhalten sowie eine hohe Leuchtkraft.

Für die Rücklichter, die dritte Bremsleuchte, die Seitenblinkleuchten, die Kennzeichenbeleuchtung sowie Heckblinker und Nebelschlussleuchte kommt 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. Die Lichtanlage verfügt über eine Abschaltautomatik und die Heimkehrfunktion.

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

Die LED-Hauptscheinwerfer inkl. Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS+) sind eine Neuentwicklung, die Sie serienmäßig für den neuen 911 Turbo S und auf Wunsch für den neuen 911 Turbo erhalten. Das Innenleben der Scheinwerfer besteht aus je 2 Lichtgehäusen in Stufenanordnung – und hinterlässt Eindruck.

Das LED-Licht ist sehr hell und sorgt so für eine noch bessere Ausleuchtung der Straße. Dank optimierter Nah-, Seiten- und Fernausleuchtung sowie der tageslichtähnlichen Farbe und der geringen Lichtstreuung ermüden die Augen weniger schnell als bei anderen Systemen.

Das Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS+) ist mit den LED-Hauptscheinwerfern kombiniert. Neben allen Funktionen, die das PDLS bietet, verfügt das PDLS+ zudem über eine dynamische Fernlichtsteuerung.

Die dynamische Fernlichtsteuerung wird ab 60 km/h aktiv und erkennt die Lichter vorausfahrender wie auch entgegenkommender Fahrzeuge. So kann sie Intensität und Reichweite des Lichtkegels an die jeweilige Situation anpassen.

Das Beleuchtungskonzept.

Die Bugleuchten beider Modelle beinhalten die in LED-Technik ausgeführten Blinker und das Positionslicht. Ein Fahrlichtassistent ist ebenso Teil der

Serienausstattung – wenn es dunkel wird, schaltet er automatisch das Abblendlicht ein.

Das Tagfahrlicht ist beim 911 Turbo als Lichtrahmen in den Bugleuchten integriert. Beim 911 Turbo S befindet es sich als 4-Punkt-Tagfahrlicht im Scheinwerfer.

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



Die Bremsen.

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

Beim neuen 911 Turbo haben wir deshalb die Bremsen den gestiegenen Fahrleistungen angepasst. Er verfügt über rote 6-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel

vorne und 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel hinten. Der Bremsscheibendurchmesser: vorne und hinten 380 mm.

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

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

Ansprechverhalten. Bremsluftspoiler sorgen für eine optimale Bremsscheibenkühlung.

Die elektrische Parkbremse.

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

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

1 Serienmäßige Bremse 911 Turbo





Die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

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

Die gelochten Keramik-Bremsscheiben der PCCB haben einen Durchmesser von 410 mm vorne und 390 mm hinten – für noch höhere Bremsleistung.

Der Einsatz von gelb lackierten 6-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsätteln an der Vorderachse und 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsätteln an der Hinterachse sorgt für sehr hohen und vor allem konstanten Bremsdruck während der Verzögerung.

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

Der entscheidende Vorteil der 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 Bodenhaftung sowie gesteigerter Fahr- und Abrollkomfort vor allem auf unebenen Straßen. Und mehr Agilität sowie ein nochmals verbessertes Handling.

1 Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)





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

Die Karosserie.

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

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

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

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

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

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

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

**Was wir auf dem eigenen Weg finden:
Lösungswege.**

Die Umwelt.

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

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

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



Die Abgasreinigung.

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

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

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

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



Verbrauch und Recycling.

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

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

Ökologisch, da alle Werkstoffe gezielt ausgewählt werden. Sämtliche Leichtbauwerkstoffe sind sehr gut recycelbar. Alle Kunststoffbauteile sind für das spätere sortenreine Recycling gekennzeichnet. Die Verringerung der Kunststoffvarianten erweitert diese Möglichkeiten. Überall dort, wo Kunststoffzyklen hohe technische Anforderungen erfüllen, werden sie eingesetzt.

Kurz: Die neuen 911 Turbo Modelle können heute zu ca. 95 % verwertet werden.

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

Der Kraftstoff.

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

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

Geräusch.

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



Persönlichkeit.

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





Noch so ein Porsche Extrem: Ruhe.

Der Komfort.

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

Das Interieur.

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

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

Die Materialien sind hochwertig – und sportlich. Serie in den 911 Turbo Modellen

ist die Lederausstattung inkl. Sitzen, Schalttafel sowie Tür- und Seitenverkleidungen. Bewährtes Material aus dem Motorsport: Alcantara – der Dachhimmel ist serienmäßig damit bezogen. Das exklusive Bi-Color-Interieur in Schwarz-Carrerarot ist dem neuen 911 Turbo S vorbehalten.

Neben den Interieurfarben Schwarz, Platingrau, Luxorbeige und Yachtingblau haben Sie viele weitere Individualisierungsmöglichkeiten mit Bi-Color- und Sonderfarben oder mit Materialien wie Carbon, Aluminium und hochwertigem Holz.

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

1 Interieur 911 Turbo in Yachtingblau



1

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

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

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

Detaillierte Informationen zu beiden Systemen finden Sie auf S. 86 und S. 87.



2

Das SportDesign Lenkrad.

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

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



3

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

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

Die Instrumente.

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

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



4

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

1 Burmester® High-End Surround Sound-System
2 SportDesign Lenkrad
3 Instrumente 911 Turbo
4 SportDesign Lenkrad mit Schalt paddles

Die vollelektrischen Sportsitze.

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

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

Die adaptiven Sportsitze Plus.

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

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

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

Die Sportsitze Plus.¹⁾

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

Die Sportschalensitze.²⁾

Optional erhältlich: die Sportschalensitze mit klappbarer Rückenlehne, integriertem Thorax-Airbag und manueller Längsverstellung. Die Sitzschale besteht aus glas- und kohlefaserverstärktem Kunststoff mit einer Oberfläche aus Sichtcarbon.

Die Drehpunkte der Rückenlehnen liegen hoch an den Seitenwangen. So ist die für Rennschalensitze charakteristische Seitenführung auch im Beckenbereich gewährleistet.

Die Rücksitze.

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

verfügen die 911 Turbo Coupé Modelle im Fond mit 260 Litern über reichlich Platz für Gepäck.

Die Kindersitze.²⁾

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

Sitzheizung und Sitzbelüftung.

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

In Verbindung mit der Sitzheizung statten wir die Sitze (außer Sportschalensitze) auf Wunsch auch mit einer Sitzbelüftung aus. Durch die aktive Ventilation der perforierten Sitzmittelbahn sowie der Sitzlehne und die passive Belüftung an den Seitenwangen wird ein Luftsog erzeugt. Er entfernt Transpirationsfeuchte und sorgt somit für ein angenehmes und trockenes Sitzklima selbst bei großer Hitze.

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

- ¹⁾ Bei dieser Option entfällt das serienmäßige Memory-Paket.
- ²⁾ In Verbindung mit den Sportschalensitzen dürfen keine Kinderrückhaltesysteme verwendet werden.





1

HomeLink® (Garagentoröffner).

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

Der Kofferraum.

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

Das Dachtransportsystem.

Auf Wunsch für die neuen 911 Turbo Modelle erhältlich: der Basisträger aus Aluminium. Er ist aerodynamisch optimiert, sehr leicht und einfach zu montieren. Auf ihm können Sie unterschiedliche Aufsätze wie Dachbox, Fahrradhalter oder Ski-/Snowboardhalter befestigen. Die Traglast: bis zu 75 kg.

Der Diebstahlschutz.

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

Die Vorrüstung Porsche Vehicle Tracking System (PVTS).

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

Die automatisch abblendenden Innen- und Außenspiegel.

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

Der ParkAssistent.

Der ParkAssistent hinten ist Serie in den neuen 911 Turbo Modellen. Mit 4 unauffälligen Sensoren im Heckbereich warnt er mit einem akustischen Signal vor erkannten Hindernissen. Intervalltöne verdeutlichen dabei die Entfernung zum Hindernis.

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

1 Dachtransportsystem
2 Kofferraum
3 Tempolimitanzeige



2



3

Die Rückfahrkamera.¹⁾

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

Die Tempolimitanzeige.

Auf Wunsch für beide Modelle erhältlich: die Tempolimitanzeige. Eine Kamera im Innenspiegelgehäuse identifiziert Verkehrszeichen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Überholverbote und deren Aufhebung. Tempolimit bzw. Überholverbot werden im TFT-Display des Kombiinstrumentes und im PCM angezeigt. Sollte ein Zeichen nicht erkannt

werden (z.B. bei starkem Regen), wird automatisch die im Navigationsmodul hinterlegte Geschwindigkeitsbegrenzung angezeigt.

Der Tempostat.

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

Der Abstandsregeltempostat inkl. Porsche Active Safe (PAS).

Er ist optional erhältlich und regelt die Geschwindigkeit abhängig vom Abstand

zum vorausfahrenden Fahrzeug. Ein Radarsensor überwacht den Bereich bis zu 200 m auf der Fahrspur vor Ihrem Fahrzeug. Sie haben ein bestimmtes Tempo eingestellt und nähern sich einem Fahrzeug vor Ihnen, das langsamer fährt. Der Radarsensor erfasst dieses Fahrzeug.

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

Für mehr Sicherheit erhöht das System bei erkannter Abstandsverkürzung zum vorausfahrenden Fahrzeug zudem die Bremsbereitschaft. Stärkere

Bremseingriffe muss der Fahrer jedoch selbst ausführen.

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

Im Fall eines zu schnellen Auffahrens auf den Vordermann warnt Sie das Porsche Active Safe (PAS) mit einem akustischen und optischen Signal. Zusätzlich wird ein kurzer Bremsruck ausgelöst und ggf. eine sogenannte Zielbremsung eingeleitet – dabei wird eine vom Fahrer gestartete Bremsung innerhalb bestimmter Systemgrenzen bis zu einer Vollbremsung verstärkt.

Das Licht-Design-Paket.

Funktional hilfreich und ästhetisch durchdacht: das auf Wunsch erhältliche Licht-Design-Paket. Es umfasst eine



dimmbare Beleuchtung in LED-Technik in der Dachkonsole, im Bereich der Fondsitze, der Türgriffe, im Türablagefach und dem vorderen Fußraum.

Porsche Entry & Drive.

Mit dem optionalen Porsche Entry & Drive können Sie Ihren Wagenschlüssel in der Tasche lassen. Denn sobald Sie den

Türgriff umfassen oder sich dem Kofferraum nähern, fragt Porsche Entry & Drive einen Zugangscode ab, der im Schlüssel gespeichert ist. Ist dieser korrekt, wird die Tür und der Kofferraumdeckel entriegelt. Gestartet bzw. abgestellt wird das Fahrzeug über den elektrischen Zündanlassschalter.

Zum Verriegeln drücken Sie den Knopf an der Außenseite des Türgriffs. Porsche

Entry & Drive verriegelt das Fahrzeug und aktiviert die Wegfahrsperrn und die Lenksäulenverriegelung.

Das Schiebe-/Hubdach aus Glas.

Auf Wunsch erhalten Sie das elektrisch verstellbare Schiebe-/Hubdach auch aus getöntem Einscheibensicherheitsglas.



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

¹⁾ ParkAssistent vorne und hinten inkl. Rückfahrkamera
²⁾ Abstandsregeltempostat

¹⁾ Frühestens verfügbar ab 11/2013.



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

Audio und Kommunikation.

Das Porsche Communication Management (PCM) inkl. Navigationsmodul.

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

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

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

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

Mit der serienmäßigen universellen Audio-Schnittstelle (USB) und dem AUX-Eingang im Handschuhfach können Sie Ihren iPod® oder eine beliebige Audio-Quelle anschließen – auch zum Aufladen. Die Bedienung des iPod® oder eines

USB-Sticks erfolgt komfortabel und sicher über das PCM, das optionale Multifunktionslenkrad oder die optionale Sprachbedienung.

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

Auch die 3D-Darstellung von Gelände mit überlagerter Satellitenkarte sowie die 3D-Darstellung von Gebäuden ist in einigen Gebieten möglich. Im Splitscreen-Modus lässt sich z. B. neben dem aktuellen Kartenausschnitt eine Liste mit Piktogrammen für die nächsten Fahrmanöver anzeigen. Außerdem verfügt das Navigationsmodul über eine dynamische Routenberechnung unter Berücksichtigung offizieller Verkehrsmeldungen (TMC) sowie zusätzlicher Verkehrsflusssensoren (TMC Pro)¹⁾.

¹⁾ Porsche Communication Management (PCM)

¹⁾ TMC Pro ist verfügbar in Deutschland, Österreich und der Schweiz.

Das elektronische Fahrtenbuch.

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

Das Telefonmodul.

Das optionale Quadband-GSM-Telefonmodul bietet hohen Bedienkomfort und optimierte Sprachqualität. Entweder legen Sie Ihre SIM-Karte direkt in den im PCM integrierten SIM-Kartenleser ein und können mittels Freisprecheinrichtung telefonieren. Oder noch komfortabler: mit der Bluetooth® Verbindung Ihres Mobiltelefons über das SIM-Access Profile (SAP).¹⁾ 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.¹⁾ Das PCM dient als Freisprechanlage und das Mobiltelefon kann verstaut bleiben.

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

Die Handylvorbereitung.

Zur Bluetooth® Anbindung von Mobiltelefonen, die nur das Handsfree Profile (HFP) unterstützen¹⁾, ist auf Wunsch die Handylvorbereitung erhältlich. Hierbei kann das Mobiltelefon verstaut bleiben. Über das PCM können jedoch nur Grundfunktionen des Mobiltelefons bedient werden. Die GSM-Verbindung erfolgt grundsätzlich über die Antenne des Mobiltelefons.¹⁾

Der TV-Tuner.

Ein auf Wunsch erhältlicher TV-Tuner empfängt unverschlüsseltes analoges und digitales Fernsehen (DVB-T)²⁾ und sorgt selbst dann für Unterhaltung, wenn

Ihr 911 Turbo einmal nicht in Bewegung sein sollte. Zu Ihrer eigenen Sicherheit ist während der Fahrt keine Anzeige des TV-Bildes möglich.

Die Sprachbedienung.

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

1 Elektronisches Fahrtenbuch
2 TV-Tuner

¹⁾ Siehe Hinweise auf Seite 100.
²⁾ In MPEG-2-Codierung.





1



2

Das BOSE® Surround Sound-System.

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

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

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

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

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

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

Das Burmester® High-End Surround Sound-System.

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

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

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

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

Für die 911 Turbo Modelle werden 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 unerreichter, natürlicher und substanzreicher Raumklang, selbst bei höchsten Lautstärken.

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

Das Digitalradio.

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

Die Online-Dienste.

Mit der kostenfrei erhältlichen Aha-Radio-App können Sie über Ihr Smartphone Web-Radio, News-Feeds, Podcasts und Audio-Magazine auf dem PCM wiedergeben. Darüber hinaus lassen sich lokale Infos abrufen, z.B. der Wetterbericht. Auch eine „Point of Interest“-Suche mit Übernahme als Navigationsziel ist möglich. Der Empfang der Online-Inhalte läuft über Ihr Smartphone, die Bedienung über das PCM. Die Online-Dienste können nur in Verbindung mit der im PCM enthaltenen universellen Audio-Schnittstelle (iPhone®) oder der optionalen Handylvorbereitung bzw. dem Telefonmodul (Android® Geräte) genutzt werden. Die Aha-Radio-App ist über iTunes® bzw. Google Play® zu beziehen.¹⁾

¹ BOSE® Surround Sound-System
² Burmester® High-End Surround Sound-System

¹⁾ Für die Nutzung der Aha-Radio-Dienste mit dem optionalen Telefonmodul muss im PCM die HFP-Funktion aktiviert werden.

Jede Regel existiert für ihre Ausnahme.

Die Individualisierung.

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

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

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

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

Darüber hinaus gibt es weitere Möglichkeiten, Ihr 911 Turbo Modell 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: Der Leitgedanke 911 Turbo ist klar umrissen. Fehlt nur noch Ihre Interpretation der Faszination Sportwagen.



Serienfarben
Uni-Farben Exterieur.



weiß



racinggelb



indischrot



schwarz



Serienfarben
Metallic-Farben Exterieur.



rhodiumsilbermetallic



saphirblaumetallic



amaranthrotmetallic



mahagonimetallic



dunkelblaumetallic



anthrazitbraunmetallic



achatgraumetallic



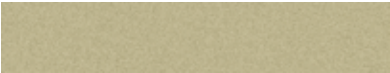
basaltschwarzmetallic



Sonderfarben Exterieur.



GT-silbermetallic



limegoldmetallic



Serienfarben Interieur.

Leder.¹⁾



schwarz

Teppich.

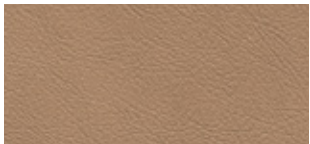


schwarz

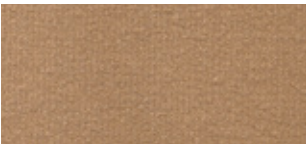
Innenhimmel.²⁾



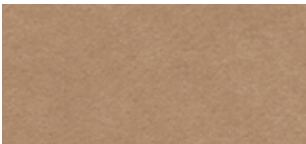
schwarz



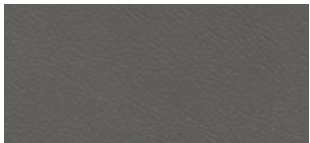
luxorbeige



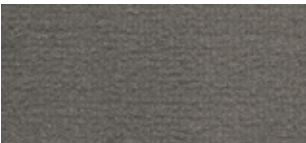
luxorbeige



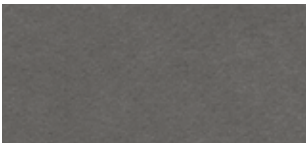
luxorbeige



platingrau



platingrau



platingrau

Serienfarben Interieur.

Leder.¹⁾

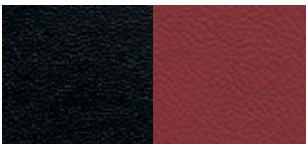


yachtingblau

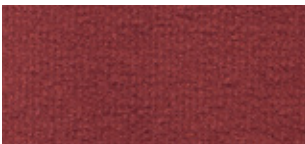
Teppich.



yachtingblau



schwarz-carrerarot³⁾



carrerarot

Sonderfarbe Interieur.

Innenhimmel.²⁾



schwarz



schwarz

Leder.¹⁾



achatgrau

Teppich.



achatgrau

Innenhimmel.²⁾



achatgrau

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

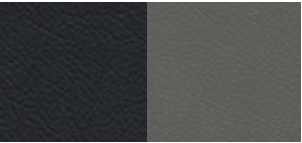
¹⁾ Folgende Teile in Leder: Oberteil Schalttafel (inkl. Abdeckung Kombiinstrument), Vorderteil Schalttafel mit Deckel Beifahrer-Airbag, Lenkradkranz und Airbag-Modul, Oberteil Türverkleidung, Oberteil Fond-Seitenverkleidung, Sitzmittelbahn, Sitzwangen, Kopfstützen, Rückteile Sitzlehne vorne, Sitzboden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

²⁾ Innenhimmel in Alcantara.

³⁾ Nur für 911 Turbo S.

Bi-Color-Interieur.

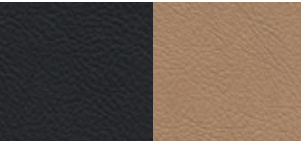
Leder.¹⁾



schwarz-platingrau

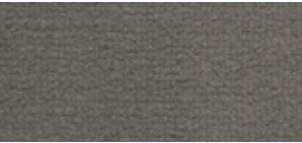


achatgrau-kieselgrau



schwarz-luxorbeige

Teppich.



platingrau

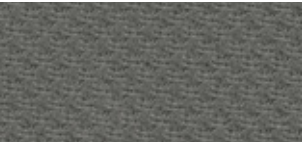


kieselgrau



luxorbeige

Innenhimmel.²⁾



platingrau



achatgrau



schwarz

Naturleder Interieur.

Leder.¹⁾



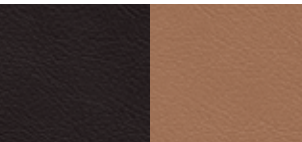
espresso



carrerarot

Bi-Color Naturleder Interieur.

Leder.¹⁾



espresso-cognac

Teppich.

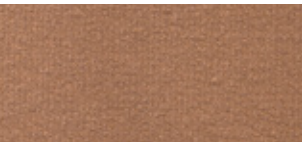


espresso



carrerarot

Teppich.



cognac

Innenhimmel.²⁾

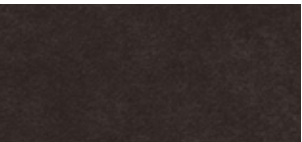


espresso



schwarz

Innenhimmel.²⁾



espresso

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

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

²⁾ Innenhimmel in Alcantara.





Heckscheibenwischer



Elektrisches Schiebe-/Hubdach

Bezeichnung	911 Turbo	911 Turbo S	I-Nr.	Seite
Exterieur.				
Sonderfarben	☐	☐	Code	91
Individualfarben	☐	☐	Code	
Glanzzierleisten	☐	☐	559	
LED-Hauptscheinwerfer inkl. Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS+)	☐	☒	602	59
Porsche Entry & Drive	☐	☐	625	81
Ohne Modellbezeichnung	☐	☐	498	
Schriftzug „911“	☐	☐	911	
ParkAssistent (vorne und hinten)	☐	☒	636	79
ParkAssistent (vorne und hinten inkl. Rückfahrkamera) ¹⁾	☐	☐	638	80
Heckscheibenwischer	☐	☐	425	
Windschutzscheibe mit Graukeil	☐	☒	567	
Elektrisch anklappbare Außenspiegel	☐	☐	748	
SportDesign Außenspiegel	☐	☒	529	14
Elektrisches Schiebe-/Hubdach	☐	☐	651	81
Elektrisches Schiebe-/Hubdach aus Glas	☐	☐	653	81
Basisträger für Dachtransportsystem	☐	☐	549	79

Bezeichnung	911 Turbo	911 Turbo S	I-Nr.	Seite
Motor und Fahrwerk.				
Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	☐	☒	450	63
Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC)	☐	☒	352	52
Sport Chrono Paket	☐	☒	640	42
Servolenkung Plus	☐	☐	658	
Sportendrohre ¹⁾	☐	☐	138	
Räder.				
20-Zoll 911 Turbo Rad	☒	☐	429	51
20-Zoll 911 Turbo S Rad	☐	☒	435	51
Radnabenabdeckung	☐	☐	446	

¹⁾ Frühestens verfügbar ab 11/2013.

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.

- ☒ Serie ☐ als I-Nummer/Option gegen Mehrpreis erhältlich ☐ wahlweise, ohne Mehrpreis erhältlich



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)



20-Zoll 911 Turbo S Rad



20-Zoll 911 Turbo Rad



Multifunktionslenkrad



Abstandsregeltempomat inkl. Porsche Active Safe (PAS)

Bezeichnung	911 Turbo	911 Turbo S	I-Nr.	Seite
Interieur.				
Tempostat	☐	☒	454	80
Abstandsregeltempostat inkl. Porsche Active Safe (PAS)	☐	☐	456	80
Multifunktionslenkrad	☐	☐	844	
HomeLink® (Garagentoröffner)	☐	☐	608	79
Tempolimitanzeige	☐	☐	631	80
Vorrüstung Porsche Vehicle Tracking System (PVTs)	☐	☐	674	79
Licht-Design-Paket	☐	☐	630	80
Sportsitze Plus (4 Wege, elektrisch)	☐	☐	P05	76
Vollelektrische Sportsitze (14 Wege, elektrisch)	☒	☐	P06	76
Adaptive Sportsitze Plus (18 Wege, elektrisch)	☐	☒	P07	76
Sportschalensitze	☐	☐	P03	76
Sitzheizung	☐	☐	342	77
Sitzbelüftung	☐	☐	541	77
Lenkradheizung	☐	☐	345	

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

Bezeichnung	911 Turbo	911 Turbo S	I-Nr.	Seite
Interieur.				
Feuerlöscher	☐	☐	509	
Raucherpaket	☐	☐	583	
Fußmatten	☐	☐	810	
Gepäcknetz Beifahrerfußraum	☐	☐	581	
ISOFIX-Befestigung für Kindersitz auf Beifahrersitz	☐	☐	899	77
Interieur Leder und Naturleder.				
Lederausstattung				
– in Serienfarbe 911 Turbo	☒	☐	Code	92
– in Serienfarbe 911 Turbo S		☒	Code	92
– in Sonderfarbe	☐	☐	Code	93
– in Bi-Color	☐	☐	Code	94
– in Naturleder	☐	☐	Code	94
– in Bi-Color Naturleder	☐	☐	Code	94
– in Individualfarbe	☐	☐	Code	

☒ Serie ☐ als I-Nummer/Option gegen Mehrpreis erhältlich ☐ wahlweise, ohne Mehrpreis erhältlich



Lederausstattung in Luxorbeige



Naturlederausstattung in Espresso



CD-/DVD-Wechsler, sechsfach



Schnurloser Bedienthörer für Telefonmodul

Bezeichnung	911 Turbo	911 Turbo S	I-Nr.	Seite
Audio und Kommunikation.				
Burmester® High-End Surround Sound-System	☐	☐	682	87
Digitalradio	☐	☐	691	87
Elektronisches Fahrtenbuch	☐	☐	641	84
Sprachbedienung	☐	☐	671	85
Telefonmodul ^{1), 2)}	☐	☐	666	84
Schnurloser Bedienthörer für Telefonmodul	☐	☐	669	84
Handyvorbereitung ^{1), 2)}	☐	☐	619	84
CD-/DVD-Wechsler, sechsfach ³⁾	☐	☐	693	83
TV-Tuner	☐	☐	676	84
Online-Dienste ⁴⁾	☐	☐	UN1	87

¹⁾ Informationen zu kompatiblen Mobiltelefonen erhalten Sie unter www.porsche.com oder bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler.
²⁾ Der Betrieb eines Mobiltelefons im Fahrzeuginneren via Bluetooth® HFP-Verbindung (Handyvorbereitung bzw. Telefonmodul im HFP-Modus) kann zu einer erhöhten elektromagnetischen Feldstärke und damit zu einer Strahlenbelastung für die Passagiere führen. Die Nutzung des Telefonmoduls für PCM via Bluetooth® SAP-Verbindung oder mit eingelegter SIM-Karte für PCM vermeidet eine Strahlenbelastung, da immer die Außenantenne des Fahrzeugs verwendet wird.
³⁾ Beim Abspielen von kopiergeschützten CDs/DVDs kann es zu Wiedergabeproblemen kommen, die nicht mit der Qualität der Audiogeräte zusammenhängen.
⁴⁾ Für die Nutzung der Online-Dienste mit dem optionalen Telefonmodul muss im PCM die HFP-Funktion aktiviert werden.

● Serie ○ als I-Nummer/Option gegen Mehrpreis erhältlich □ wahlweise, ohne Mehrpreis erhältlich



Porsche Exclusive

Gebaut nach allen Regeln der Kunst.
Und Ihren Wünschen.

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

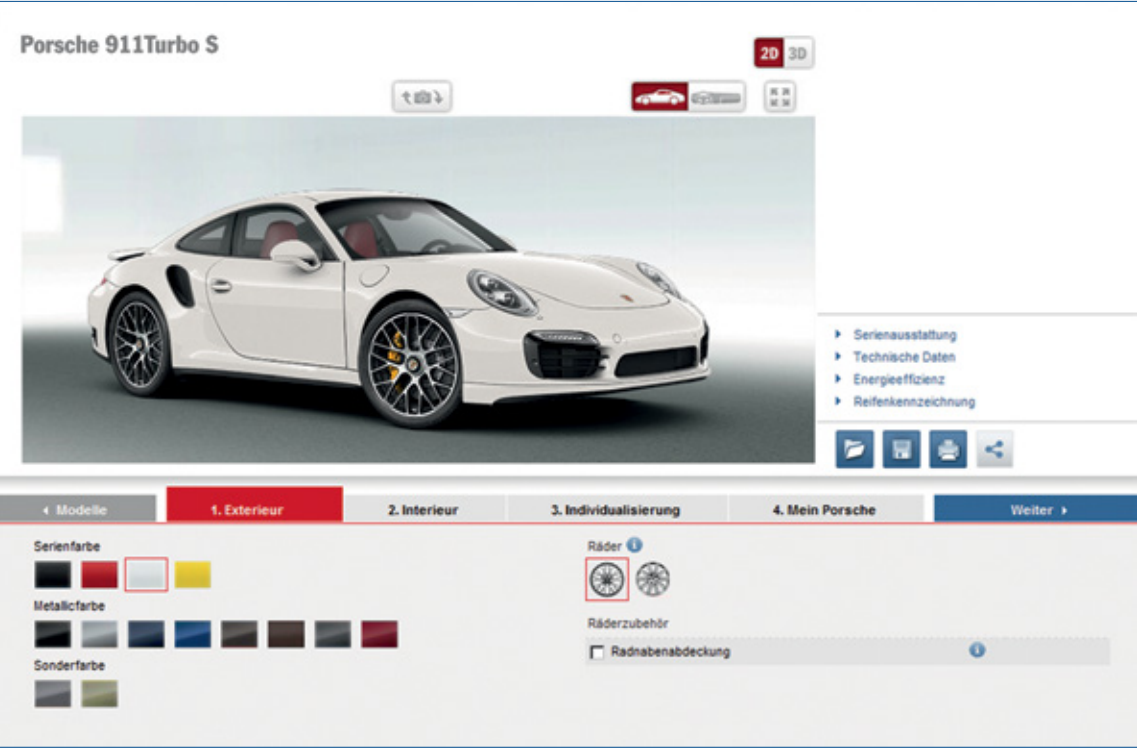
Exclusive bietet, finden Sie im separaten Exclusive 911 Turbo Katalog.

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

Unsere wichtigste Referenz:
Ihre Individualität.

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

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



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

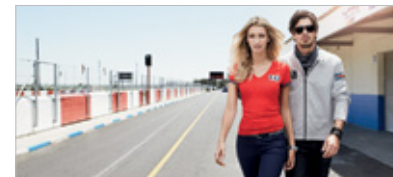
dem man den Mythos Porsche in jedem Winkel spüren – und erleben kann: beim Besuch des Porsche Museums. Mit legendären Fahrzeugtypen aus über 60 Jahren Sportwagengeschichte.

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 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 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 Assistance

Sie bietet Ihnen einen hochwertigen, zuverlässigen und exklusiven Mobilitätservice. 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 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

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

„Christophorus“

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

Porsche Driving Experience

1. Porsche Travel Club

Er bietet exklusive Fahrerlebnisse, faszinierende Abenteuer- und Incentive-Reisen. Weltweit. Infos unter +49 (0)711 911-23360. E-Mail: info@porschetravelclub.de

2. Porsche Sport Driving School

Hier können Sie auf nationalen und internationalen Rennstrecken Ihre Fahr-sicherheit verbessern und damit auch Ihren Porsche besser kennen lernen. Infos unter +49 (0)711 911-23364. E-Mail: sportdrivingschool@porsche.de

Porsche Clubs

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

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 Driver's Selection sowie der Porsche Driving Experience erhalten Sie bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler.

Summe der Erfahrung.

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

Die neuen 911 Turbo Modelle.



Technische Daten.

	911 Turbo	911 Turbo S
Motor		
Zylinderzahl	6	6
Hubraum	3.800 cm³	3.800 cm³
Leistung bei Drehzahl	383 kW (520 PS) 6.000–6.500 1/min	412 kW (560 PS) 6.500–6.750 1/min
Max. Drehmoment bei Drehzahl	660 Nm 1.950–5.000 1/min	700 Nm 2.100–4.250 1/min
Max. Drehmoment mit „Overboost“ bei Drehzahl	710 Nm 2.100–4.250 1/min	750 Nm 2.200–4.000 1/min
Verdichtung	9,8:1	9,8:1
Kraftübertragung		
Antrieb	aktiver Allrad	aktiver Allrad
PDK	7-Gang	7-Gang
Fahrwerk		
Vorderachse	McPherson-Federbeinachse	McPherson-Federbeinachse
Hinterachse	Mehrlenker-Hinterachse	Mehrlenker-Hinterachse
Lenkung	Servo, elektromechanisch	Servo, elektromechanisch
Wendekreis	10,6 m	10,6 m
Bremse	6-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsattelbremsen vorne und 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsattelbremsen hinten, Bremsscheiben innenbelüftet und gelocht, geschlossene Bremssättel	6-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsattelbremsen vorne und 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsattelbremsen hinten, Bremsscheiben Carbon-Keramik-Verbundwerkstoff, innenbelüftet und gelocht, geschlossene Bremssättel
Fahrstabilisierungssystem	Porsche Stability Management (PSM)	Porsche Stability Management (PSM)
Räder	VA: 8,5 J x 20 ET 51, HA: 11 J x 20 ET 56	VA: 9 J x 20 ET 51, HA: 11,5 J x 20 ET 56
Reifen	VA: 245/35 ZR 20, HA: 305/30 ZR 20	VA: 245/35 ZR 20, HA: 305/30 ZR 20

¹⁾ Nach EG-Norm gilt das Leergewicht für Fahrzeuge in serienmäßiger Ausstattung. Sonderausstattungen erhöhen den Wert. Im angegebenen Wert sind 68 kg für den Fahrer und 7 kg für Gepäck berücksichtigt.

²⁾ Ermittelt wurden die Daten nach dem Messverfahren Euro 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 CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs hängen nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch das Fahrzeug ab, sondern werden auch vom Fahrverhalten und anderen nichttechnischen Faktoren beeinflusst. Sonderausstattungen können Verbrauch und Fahrleistungen beeinflussen.

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



Reifenkennzeichnung

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

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

* Rollgeräusch gering, Rollgeräusch mittel, Rollgeräusch hoch.

Index

A		D		I		Lenkräder		Porsche Communication Management (PCM) inkl. Navigationsmodul		R		Sitzbelüftung		U	
Abgasreinigung	67	Dachtransportsystem	79	Individualisierung	88	Multifunktionslenkrad	75	Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK)	34	Räder		Sitzheizung	77	Umwelt	66
Abstandsregeltempostat inkl. Porsche		Diebstahlschutz	79	Individualnummern	96	SportDesign Lenkrad	74	Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC)	52	20-Zoll 911 Turbo Rad	51	Sport Chrono Paket inkl. dynamischer Motorlager	42		
Active Safe (PAS)	80	Digitalradio	87	Instrumente	75	Sportlenkrad	75	Porsche Dynamic Light System (PDLS)	58	20-Zoll 911 Turbo S Rad mit Zentralverschluss	51	SPORT PLUS Taste	42		
Airbags	65	Dynamische Motorlager	44	Interieur	73	Licht-Design-Paket	80	Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS+)	59	Recycling	69	SPORT Taste	42		
	32									Reifendruckkontrollsystem (RDK)	51	Sprachbedienung	85		
B		E		K		M		Porsche Entry & Drive		Rückfahrkamera	80	Stereo-Lambda-Regelung	67	W	
Beleuchtungskonzept	59	Expansionssauganlage	31	Karosserie	65	Modelle	8	Porsche Side Impact Protection System (POSIP)	65					Werksabholung	103
Benzindirekteinspritzung (DFI)	28			Katalysator	67	Motor	27	Porsche Stability Management (PSM)	52	S		T			
Bi-Xenon-Scheinwerfer inkl. Porsche		Fahrwerk	46	Kofferraum	79	Motormanagement, elektronisch	31	Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus)	40	Scheinwerferreinigungsanlage	58	Technische Daten	108		
Dynamic Light System (PDLS)	58	Fahrtenbuch, elektronisches	84	Komfort	73			Porsche Traction Management (PTM)	38	Schiebe-/Hubdach aus Glas	81	Telefonmodul	84		
Bordcomputer	75	Farben		Kommunikation	83	O		Porsche Vehicle Tracking System (PVTS)	79	Segeln	37	Tempolimitanzeige	80		
Bordnetzrekuperation	32	Exterieur	90	Kraftstoff	69	Online-Dienste				Sicherheit	58	Tempostat	80		
BOSE® Surround Sound-System	86	Interieur	92	Kraftstoffsystem	69	P				Sitze		TFT-Display	75		
Bremsen	61			Kraftübertragung	34					Kindersitze	77	Thermomanagement	32		
Burmester® High-End Surround		H		L		Panorama	104			Rücksitze	76	Trockensumpfschmierung, integrierte	28		
Sound-System	87	Handyvorbereitung	85	LED-Hauptscheinwerfer inkl.		ParkAssistent	79			Sportschalensitze	76	TV-Tuner	85		
C		Hinterachslenkung	48	Porsche Dynamic Light System		Parkbremse, elektrische	61			Sportsitze Plus, adaptive	76				
CD-/DVD-Wechsler	83	Hinterachs-Quersperre	40	Plus (PDLS+)	59	Performance-Anzeige	42			Sportsitze, vollelektrische	76				
		HomeLink® (Garagentoröffner)	79	Leder	92, 93, 94	Porsche Active									
						Aerodynamics (PAA)	55								
						Porsche Active Suspension Management (PASM)	50								
						Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	63								

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 (05/13). Änderungen von Konstruktion, Ausstattung und Lieferumfang sowie Abweichungen im Farbton und Irrtümer bleiben vorbehalten.

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2013
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 (Programme for the Endorsement of Forest Certification) zertifiziert.

Porsche, das Porsche Wappen, 911, PCCB, PCM, PSM, PDK, Tequipment 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

Printed in Germany
WSLK1401000110 DE/WW



911 turbo

