



PORSCHE



Der 911
Porsche Identität



Stärke	6
Exterieurdesign	10
Interieurdesign	14
Technik	16
Die 911 Carrera Modelle	18
Temperament	34
Motor	36
Kraftübertragung	46
Fahrwerk und Karosserie	52
Gelassenheit	72
Sicherheit	74
Komfort	82
Verantwortung	104
Motorsport	106
Umwelt	112
Persönlichkeit	116
Individualisierung	118
Reifenkennzeichnung	129
Panorama	136
Identität 911	138
Technische Daten	140
Index	144



stürmisch
enthusiastisch
mutig
Stärke
geradlinig
entschlossen
reif
verwurzelt

Viele Legenden erzählen von der Vergangenheit. Diese von der Zukunft.

Der 911.

Der Blick geht nach vorne. Denn die Tradition des 911 war schon immer die Zukunft.

Unsere Tradition: das „Dr. Ing.“ im Firmennamen. Mehr als 30.000 Rennsiege. Und noch mehr Heldengeschichten. Aber auch die Verantwortung, die sich daraus ergibt – für die Zukunft des Sportwagens, für die Umwelt. Hinzu kommt beim 911 der Ruf als Sportwagenikone. Doch der ist nur dann etwas wert, wenn wir ihn immer wieder neu beleben. Herkunft und Zukunft lassen sich nicht voneinander trennen. Nicht für uns. Sicher, gute Sportwagen könnten wir auch so herstellen.

Aber keinen Porsche. Und erst recht keinen Elfer.

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

Aber reicht das für die Zukunft? Und vor allem: Reicht Ihnen das? Muss man sich nicht ab und an von der Tradition befreien, bevor sie eines Tages erstarrt und jede Neuerung unmöglich macht? Wir finden: Ja, man muss. Das ist unsere

Auffassung von Traditionspflege. Und unsere Art, der Faszination Sportwagen und dem Mythos 911 gerecht zu werden – für morgen.

Wir tun das mit zukunftsweisendem Design. Mit Motoren, die vergleichsweise wenig verbrauchen, dafür aber viel leisten. Mit Effizienztechnologien wie z. B. Auto Start-Stop, Thermomanagement und Bordnetzrekuperation. Mit intelligentem Leichtbau und einem innovativen Verdeck beim Cabriolet. Mit aktivem Allradantrieb Porsche Traction Management (PTM). Mit einem ergonomisch durchdachten Interieur und sportlichem Komfort.

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

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

Der 911. Porsche Identität.





Was wäre ein Gesicht ohne Ausdruck?

Das Exterieurdesign.

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

Der Gesamteindruck: tief, breit, flach. 911.

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

Unsere Designer und Ingenieure sprechen dabei zurückhaltend von der Evolution 911. Immer funktional motiviert und genau aufeinander abgestimmt. Im Ergebnis führt das zu einem harmonischen Gesamtkonzept und macht den 911 zum Sportwagen für das 21. Jahrhundert. Beleg dafür: Für sein einzigartiges funktionales und emotionales Design wurde der Porsche 911 Carrera mit dem renommierten Red Dot Design Award ausgezeichnet.

Design und Technik bilden beim 911 eine Einheit. Das zeigt auch sein Profil. Sein langer Radstand sorgt für eine hohe Fahrstabilität und Kurvendynamik. Die

Fahrzeugüberhänge sind kurz, der 911 wirkt kompakt und agil.

Ein sportlicher Gesamteindruck, der durch eine geringe Fahrzeughöhe ebenso bestätigt wird wie durch die breite Spurweite vorne. Und bei den 911 Carrera Allradmodellen kommt eine 44 mm breitere Karosserie im Heck hinzu. Was das alles bringt? Noch mehr Traktion und Agilität zum Beispiel.

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



reddot design award
product design 2012

Die Fahrzeugarchitektur mit breiter Spur an der Vorderachse und flacher Dachlinie trägt dazu bei, dass der 911 in der Frontansicht dynamisch und sportlich elegant wirkt. Und führt zu einem niedrigen c_w -Wert von 0,29 beim 911 Carrera.

Die serienmäßigen Bi-Xenon-Scheinwerfer sorgen mit ihrer ovalen Einfassung für eine klassische Anmutung. Sie zeigen das technisch markante Innenleben der Leuchten. Auf Wunsch ist der LED-Hauptscheinwerfer inklusive Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS+) mit dynamischem Kurvenlicht, geschwindigkeitsabhängiger Fahrlichtsteuerung und

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

Zum Heck. Die Formensprache ist kantig. Im Design, im Auftritt, in der Wirkung. Verantwortlich dafür sind die klare Linienführung und die schmalen LED-Heckleuchten: Sie unterstreichen die horizontale Ausprägung des Hecks. Das illuminierte Heckleuchtenband der Allradmodelle schärft diesen Eindruck weiter.

Unmissverständlich Porsche: die Edelstahlrohre. Bei den S-Modellen sind sie auf beiden Seiten doppelflügelig ausgeführt. Der breite Heckspoiler ist ausfahrbar. Für verringerte Auftriebskraft in jeder Fahrsituation und damit noch mehr Fahrstabilität.

Die Räder: 19-Zoll-Räder sind für die 911 Carrera Modelle und 20-Zoll-Räder für die 911 Carrera S Modelle Serie. Ihre große Dimensionierung verleiht dem 911 noch mehr sportliche Autorität. Reifen mit großem Abrollumfang steigern zudem Komfort und Performance.

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

Fazit: Jede Form erfüllt eine Funktion. Ein denkbar einfaches Designprinzip, aber es macht den 911 zum 911.



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

Das Interieurdesign.

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

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

Was das bedeutet, wird bereits beim Einsteigen deutlich: Der lange Radstand sorgt in allen 911 Modellen für erstaunlich viel Bein- und Kopffreiheit.

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

Klassisch 911 ist die Anordnung der 5 Rundinstrumente mit dem Drehzahlmesser in der Mitte. Zeitgemäß ist das Kombiinstrument mit einem hochauflösenden 4,6-Zoll-Farbbildschirm, z. B. für Informationen des Abstandsregeltempostats, des Audiosystems oder der Tempolimitanzeige.

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

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





Verschieben wir die Zukunft doch einmal in die Gegenwart.

Die Technik.

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

Die Motoren: 6 Zylinder in Boxeranordnung – natürlich. 3,4 Liter und 257 kW (350 PS) in den 911 Carrera Modellen, 3,8 Liter und 294 kW (400 PS) in den 911 Carrera S Modellen. Mit Benzindirekteinspritzung (Direct Fuel Injection – DFI) und VarioCam Plus bei allen Modellen. Für hohe Leistung und vergleichsweise geringen Verbrauch.

Die Kraftübertragung erfolgt über das 7-Gang-Schaltgetriebe, das im höchsten Gang besonders verbrauchsreduzierend ausgelegt ist. Oder das optionale, besonders effiziente Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) für Schaltvorgänge ohne Zugkraftunterbrechung.

Bei den 911 Carrera Allradmodellen sorgt das Porsche Traction Management (PTM) für eine Kräfteverteilung, die an die unterschiedlichsten Straßen- und Wetterverhältnisse angepasst ist. Vor allem in den Grenzbereichen bleibt das Fahrverhalten harmonisch, was Ihre Sicherheit nicht nur bei Nässe und Schnee erhöht. Sondern auch bei sportlicher Fahrweise.

Zum Fahrwerk. Das im 911 Carrera S und 911 Carrera S Cabriolet serienmäßige Porsche Torque Vectoring (PTV) bzw. Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) in Verbindung mit PDK erhöht die Fahrdynamik. Bei den S-Modellen kann sie noch weiter gesteigert werden: mit dem optionalen Fahrwerkregelsystem Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC).

Bei allen Modellen sorgen auf Wunsch die dynamischen Motorlager für ein spürbar präziseres Fahrverhalten, nicht nur in Kurven.

Der 911 ist in Aluminium-Stahl-Verbundbauweise gefertigt. Großflächig und an den richtigen Stellen eingesetzt, verbessert der leichte Werkstoff Aluminium Verbrauch und Fahrdynamik. Das trägt zu einem sehr guten Leistungsgewicht von z. B. 4,8 kg/kW (3,5 kg/PS) beim 911 Carrera S bei.

Die Zukunft des Sportwagens.
Sie beginnt jetzt.

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf den Seiten 141/143.

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

Der 911 Carrera.

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

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

Tradition und Innovation verbindet der 3,4-Liter-6-Zylinder-Boxermotor. Die konkreten Zahlen: 257 kW (350 PS) bei 7.400 1/min und ein maximales Drehmoment von 390 Nm bei 5.600 1/min. Noch konkreter: 4,8 s von 0 auf 100 km/h und 289 km/h Höchstgeschwindigkeit.

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

Zur Form – und zur Funktion: Die Einzelendrohre sind besonders markant. Der Sound ist Porsche. 19-Zoll Carrera Räder sind Serie. Sie bieten hohe Fahrstabilität und Fahrperformance.

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

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



Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf den Seiten 141/143.

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

Der 911 Carrera S.

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

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

Werte, die der 911 Carrera S komplett ausreizt – hinsichtlich Effizienz, Verbrauch und CO₂-Emissionen. Möglich wird das z.B. durch die serienmäßige Auto Start-Stop-Funktion oder die Funktion „Segeln“ in Verbindung mit dem optionalen Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK).

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

Und Sie werden es spüren. Dank des serienmäßigen Porsche Active Suspension Management (PASM) oder des auf

Wunsch erhältlichen PASM Sportfahrwerks mit 20 mm Tieferlegung und einer nochmals sportlicheren Aerodynamik. Mit dem optionalen Sport Chrono Paket und dynamischen Motorlagern. Für mehr Traktion und Fahrstabilität sorgt das serienmäßige Porsche Torque Vectoring (PTV) bzw. Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) in Verbindung mit dem optionalen PDK. Die auf Wunsch erhältliche Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC), ein System zur aktiven Wankstabilisierung, steigert Agilität, Komfort und Sicherheit.

Apropos Sicherheit: Die Bremsen des 911 Carrera S verfügen vorne über Monobloc-Festsättel mit 6 statt 4 Kolben – für

einen kürzeren Bremsweg. Die Bi-Xenon-Scheinwerfer sind Serie. Auf Wunsch sind das Porsche Dynamic Light System (PDLS) und der LED-Hauptscheinwerfer inklusive Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS+) erhältlich.

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





Die Zukunft des Sportwagens: Sie ist wieder völlig offen.

Das 911 Carrera Cabriolet.

Manchmal sollte man den Kopf frei machen. Anders an eine Sache herangehen. Den eigenen Weg einschlagen. Besonders dann, wenn man sich für die Zukunft hohe Ziele gesteckt hat. Sie erreicht man, indem man sich öffnet – für richtungsweisende Ideen.

Diesen Weg nimmt das 911 Carrera Cabriolet: innovative Technik beim Verdeck, leichte Materialien, ein integriertes Windschott. Es schafft neue Spielräume. Für die Faszination Sportwagen.

Glatt und straff, leicht und stabil. Das Stoffverdeck überzeugt äußerlich – und mit seinen inneren Werten. Es umfasst neben der festen Glas-Heckscheibe 3 stützende Elemente aus Magnesium: die vordere Dachschale und 2 vorgeformte Spriegel, die sogenannten Flächenspriegel. Das spart zusätzlich Gewicht – und verbessert nicht nur den optischen Eindruck, sondern auch den akustischen. Was Sie hören: den unverfälschten Klang Ihres 911.

Das Windschott ist serienmäßig an Bord. Es ermöglicht besonders zugames Fahren – bei minimalen Windgeräuschen. Die Handhabung ist denkbar einfach: Direkt hinter der Fondsitzeinheit integriert, lässt es sich elektrisch ausklappen – in nur 2 Sekunden. Es kann bis zu einer Geschwindigkeit von 120 km/h betätigt werden.

Hohe Ziele haben unsere Ingenieure auch bei den Leistungswerten des 911 Carrera Cabriolets erreicht. Mit

dem 3,4-Liter-6-Zylinder-Boxermotor in Heckanordnung. Mit 257 kW (350 PS) bei 7.400 1/min. Und einer Höchstgeschwindigkeit von 286 km/h.

Fassen wir zusammen: ein ausdefiniertes Konzept für eine gefestigte Persönlichkeit. Mit dem Mut, sich zu verändern – und dem Spaß an neuen Wegen. Denn die Zukunft ist offen.



Porsche 356, Porsche 550, Porsche Carrera GT, Porsche 918 Spyder: Offenheit ist eben noch so eine Porsche Tradition.

Das 911 Carrera S Cabriolet.

Offenes Fahren hat Geschichte bei Porsche. Sie fing bereits 1948 mit der Nr. 1 an. Der erste 356 wurde ohne Dach ebenso zur Legende wie der Porsche 550 Spyder. 1982 brachten wir das erste 911 Carrera Modell als Cabriolet auf die Straße.

Was alle offenen Porsche seither verbindet: sportlicher Drang nach vorne und unbegrenzter Fahrspaß. Zeit, diese Tradition in die Zukunft zu überführen. Mit dem 911 Carrera S Cabriolet.

So weit zu unserer Motivation. Jetzt zum Antrieb: Der 3,8-Liter-Motor mit Benzindirekteinspritzung (DFI) und VarioCam Plus leistet 294 kW (400 PS) bei 7.400 1/min. Den Sprint von 0 auf 100 km/h erledigt das 911 Carrera S Cabriolet in nur 4,7 s. Seine Höchstgeschwindigkeit liegt bei 301 km/h.

Hohe Leistungsreserven also. Gerade deshalb gilt: Wer in Bewegung bleiben will, sollte überflüssigen Ballast gar nicht erst ansammeln. Deshalb setzt auch das 911 Carrera S Cabriolet auf leichte Materialien.

Entscheidend dabei: das Stoffverdeck. Integrierte stützende Magnesiumelemente machen es leicht und doch äußerst stabil. Das Verdeck lässt sich in nur 13 Sekunden öffnen und schließen – bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h. Geschlossen ergibt sich ein aerodynamisch optimiertes Profil. Was den Luftwiderstandsbeiwert von gerade einmal 0,30 erklärt. Windgeräusche? Kaum hörbar.

Ideale Bedingungen für Bewegung an der frischen Luft ermöglicht auch das integrierte Windschott. Es ist elektrisch ausklappbar und direkt hinter der Fahr-

gastzelle integriert. So schützt es effektiv vor Luftverwirbelungen.

Auch ein Statement: die Doppelendrohre aus Edelstahl. Die 20-Zoll Carrera S Räder geben den Blick frei auf die rot lackierten Bremssättel. Selbstverständlich für ein 911 Cabriolet: ein effektiver Überrollschutz sowie Fullsize-Airbags für Fahrer und Beifahrer.

Ohne Frage: Das 911 Carrera S Cabriolet bleibt dem sportlichen Geist seiner Vorfahren treu. Und trägt ihr Erbe ins 21. Jahrhundert.

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf den Seiten 141/143.

**Wer um seine Stärken weiß,
wird leicht neue hinzugewinnen.**

Der 911 Carrera 4.

Eines ist sicher: Zu den eigenen Stärken findet noch immer der am leichtesten, der weiß, wer er ist und woher er kommt. Beim 911 sprechen wir von Porsche Identität.

Welche große Kraft in einer derart gefestigten Identität ruht, werden Sie im allradgetriebenen 911 Carrera 4 sofort spüren. Denn das Porsche Traction Management (PTM) setzt Kraft direkt in Bewegung um. Nicht brachial, sondern intelligent. Sensoren kontrollieren dabei u. a. die Drehzahlen aller 4 Räder, die Längs- und Querbesehleunigung des Fahrzeugs sowie den Lenkwinkel. So kann der aktive Allrad-

antrieb permanent auf unterschiedliche Fahrsituationen reagieren und die Verteilung der Antriebskräfte zwischen Vorder- und Hinterachse präzise regeln. Nicht irgendwie, sondern souverän. Abgestimmt auf ein harmonisches Fahrverhalten im Grenzbereich, macht das PTM vor allem bei Nässe und Schnee schnell klar, was wir bei Porsche unter Traktion verstehen.

Einfach gesagt: Der 911 Carrera 4 ist sich seiner selbst sicher. Zu dieser Gewissheit tragen technisch die im Vergleich zum 911 Carrera breitere Karosserie – plus

44 mm an den hinteren Kotflügeln – und Hinterreifen mit einer Breite von 295 mm bei. Optisch die spezifischen Lufteinlassöffnungen, das illuminierte Heckleuchtenband mit Schlusslicht- und Parklichtfunktion sowie eigenständige Seitenschwellerblenden.

Eine seiner ureigenen Stärken ist natürlich der Antrieb: Der 3,4-Liter-6-Zylinder-Boxermotor mit 257 kW (350 PS) bei 7.400 1/min beschleunigt den 911 Carrera 4 in nur 4,9 s von 0 auf 100 km/h. Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 285 km/h.

Bringen wir jetzt die Kraft der Identität auf die Straße. Mit dem 7-Gang-Schaltgetriebe oder auf Wunsch mit dem Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK). Beide eint die sportliche Übersetzung der Gänge 1 bis 6 und die lange, besonders effiziente Übersetzung des 7. Gangs.

Der 911 hat viele Stärken. Der 911 Carrera 4 hat noch einige mehr: bei der Traktion, bei der Fahrdynamik, bei der Sicherheit. Machen Sie sich diese Stärken zu eigen. Hinter dem Steuer.



Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf den Seiten 141/143.

Serpentine, Haarnadelkurve, Spitzkehre, S-Kurve...

Es gibt unzählige Gründe für einen intelligenten Allradantrieb.

Der 911 Carrera 4S.

Standfestigkeit. Noch so ein vermeintlicher Porsche Widerspruch. Geht es doch bei einem Sportwagen um Bewegung. Um den Drang nach vorne. Umso wichtiger, sich nie aus der Ruhe bringen zu lassen. Nicht hektisch zu reagieren. Sondern immer souverän. Gut, wenn man sich dabei auf die Fahreigenschaften des 911 Carrera 4S verlassen kann.

Besonders verlässlich ist das aktive Allradsystem Porsche Traction Management (PTM). Vor allem im fahrdynamischen Grenzbereich. Dafür sind unsere Ingenieure

an physikalische Grenzen gegangen. Und haben sie erweitert. Die Abstimmung des PTM ist harmonisch, vor allem bei sportlicher Fahrweise und in extremen Wittersituationen.

Bodenhaftung zeigt das Heck. Mit einer im Vergleich zu den heckgetriebenen 911 Carrera Modellen um 44 mm verbreiterten Karosserie, einer breiteren Spur und 305 mm breiten Hinterrädern. Das durchgehende horizontale Heckleuchtenband greift diese Formensprache auf. Auch von vorne erkennen Sie das Allradmodell – an den dynamisch betonten Kühlluftöffnungen im Bug.

Erdverbunden ist er also. Und kann trotzdem nicht stillhalten. Wen wundert es bei einem 3,8-Liter-Motor mit 294 kW (400 PS) bei 7.400 1/min, der mit dem optionalen Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) in nur 4,3 s 100 km/h erreicht. Erst bei einer Maximalgeschwindigkeit von 297 km/h endet der Vortrieb.

Nicht abgehoben: Verbrauch und CO₂-Emissionen des 911 Carrera 4S. Effizienztechnologien wie Bordnetzrekuperation, Auto Start-Stop-Funktion – beides Serie – oder die Funktion „Segeln“ in Verbindung mit PDK beweisen, dass Porsche Wider-

sprüche stets durch Intelligent Performance löst.

Zur Sicherheit noch ein paar Zahlen: Die Monobloc-Festsättel der Bremsen verfügen bei den S Modellen vorne über 6 statt 4 Kolben, die Bremsbeläge sind um 10% größer. Das verkürzt den Bremsweg weiter. Und beweist, dass Sicherheit bei Porsche ein Teil – und nicht das Gegenteil – von Performance ist.

Standfestigkeit eben. Kurve für Kurve.





Was Technik mit Emotionen gemeinsam hat? Ein ausgeprägtes Kurvengefühl, zum Beispiel.

Das 911 Carrera 4 Cabriolet.

Es mag Sie überraschen, aber unsere Ingenieure sind durchaus emotionale Menschen. Und klare Denker. Das ist kein Widerspruch. Sondern intelligente Basis für die Entwicklung eines Cabriolets, das mehr ist als ein Schönwetterfahrzeug: das 911 Carrera 4 Cabriolet. Völlig widerspruchsfrei verbindet es offenes Fahrgefühl mit überragender Traktion.

Dürfen wir jetzt Ihre Gefühle ansprechen? Bitte schön: Das 911 Carrera 4 Cabriolet treibt ein 3,4-Liter-Boxermotor mit 257 kW (350 PS) bei 7.400 1/min zu Höchstleistungen an. Etwa zum Sprint

von 0 auf 100 km/h in 5,1 s und zu einer Maximalgeschwindigkeit von 282 km/h.

Äußerst vernünftig ist das aktive Allradsystem Porsche Traction Management (PTM). In Verbindung mit dem Porsche Stability Management (PSM) sorgt PTM für hohe Fahrstabilität und Sicherheit. Damit Sie Ihren Gefühlen ungehindert freien Lauf lassen können. Selbst bei Nässe und Schnee.

An Wetterlage und Stimmungslage passt sich das Verdeck des 911 Carrera 4 Cabriolet an. In genau 13 Sekunden.

Länger braucht es nicht, um sich bei einer Geschwindigkeit von bis zu 50 km/h zu öffnen oder zu schließen. Stützende Elemente aus Magnesium machen das Verdeck besonders straff, stabil und dennoch leicht. Ein integriertes Windschott ist Serie. Und fährt elektrisch aus – in nur 2 Sekunden.

Ein Gefühl von Stolz: Das Stoffverdeck erreicht die Eleganz der Silhouette der 911 Coupé Modelle. Allradtypisch sind die kraftvollen Proportionen – mit einer 44 mm breiteren Karosserie am Heck, einer verbreiterten hinteren Spur und

Hinterreifen, die satte 295 mm auf die Straße bringen. Für ein Kurvengefühl auf Porsche Art.

Wir finden, man sollte Emotionen ausleben, statt sie zu verstecken. Das 911 Carrera 4 Cabriolet.

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf den Seiten 141/143.



Doch, doch, die Kraft der Identität ist messbar: in Glücksmomenten.

Das 911 Carrera 4S Cabriolet.

Was man braucht, um echtes Glück erleben zu können? Eine starke Bodenhaftung, zumindest nach unserer Überzeugung. Hinzu kommen Sicherheit, Verlässlichkeit und das Vertrauen in eine Technik, die nicht einknickt, wenn es darauf ankommt. Denn erst, wenn der Kopf unbeschwert ist, sind wir wirklich frei.

Eigenschaften, die das 911 Carrera 4S Cabriolet im 3,8-Liter-Motor mit Benzindirekteinspritzung (Direct Fuel Injection – DFI) bündelt. Mit einer Leistung von 294 kW (400 PS) bei 7.400 1/min. Für einen Sprint von 0 auf 100 km/h in 4,7 s. Und einen Vortrieb von maximal 296 km/h.

Sein „Glückszentrum“ aber befindet sich in der ausgereiften aktiven Allradsteuerung Porsche Traction Management (PTM). Das Fahrverhalten wurde im Grenzbereich besonders harmonisch gestaltet. Für Sie bedeutet das: leichte Beherrschbarkeit und noch mehr Fahrspaß.

Offen für das, was kommt: das Verdeck des 911 Carrera 4S Cabriolet. Ein Stoffverdeck mit Magnesiumelementen, das leicht, stabil und besonders straff ist. Es öffnet sich in nur 13 Sekunden bei Geschwindigkeiten von bis zu 50 km/h. Geschlossen zeigt es sein aerodynamisch optimiertes Profil mit einem c_w -Wert

von nur 0,31. Weshalb Sie auch kaum störende Windgeräusche hören werden.

Motorgeräusche schon eher. Der Sound ist – und bleibt – Porsche. Für eine starke Identität.

Sicher, man kann Glücksmomente beschreiben. Aber besser ist, man erfährt sie. Das 911 Carrera 4S Cabriolet.

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf den Seiten 141/143.

souverän
entspannt
wild
effizient
treu
bissig
Temperament
bodenständig
spontan



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

Die Motoren.

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

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

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

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

Performance und Effizienz stehen beim 3,4-Liter-Motor der 911 Carrera Modelle dennoch nicht im Widerspruch. Vielmehr bilden der vergleichsweise geringe Hubraum und die gleichzeitig hohe Maximaldrehzahl die intelligente Grundlage für hohe Leistung: umweltverträglich – und zukunftsfähig.

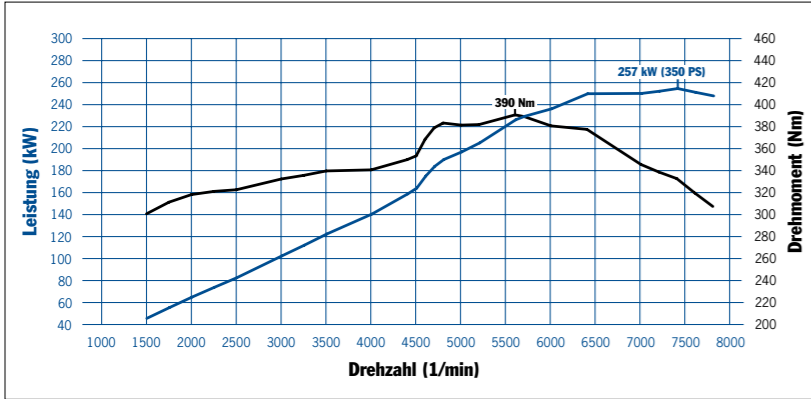
Für mehr Effizienz haben unsere Ingenieure viele Komponenten des Motors hinterfragt. Ihre Antworten: z. B. ein schnelles Aufheizen von Motor und Getriebe nach dem Motorstart auf die Betriebstemperatur durch das Thermomanagement, eine verbesserte Luftansaugung und eine äußerst effektive Benzindirekteinspritzung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

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

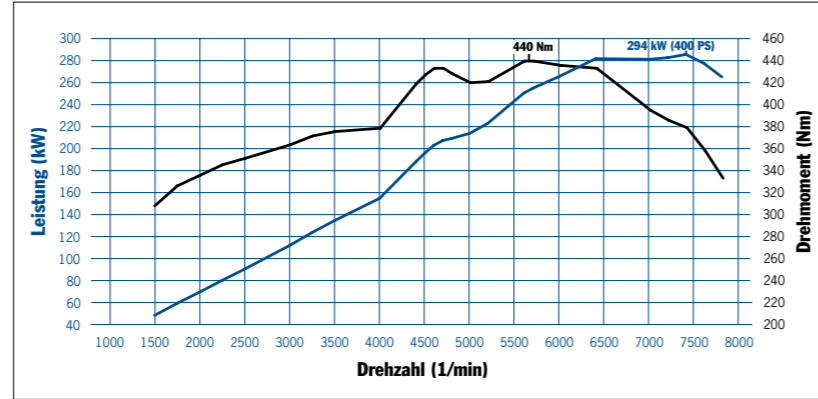
Der Motor. Der intelligente Kern unserer Identität. Nun, für einen Sportwagenbauer, der das „Dr. Ing.“ im Firmennamen trägt, versteht sich das von selbst.



Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf den Seiten 141/143.



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



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

Der 3,4-Liter-Motor.

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

Mit 7-Gang-Schaltgetriebe bedeutet das für den 911 Carrera: 4,8 s von 0 auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 289 km/h. Der 911 Carrera 4 erreicht 100 km/h in 4,9 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 285 km/h.

Der 3,8-Liter-Motor.

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

Mit optionalem Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) beschleunigt der 911 Carrera S in 4,3 s von 0 auf 100 km/h und entwickelt eine Höchstgeschwindigkeit von 302 km/h. Der 911 Carrera 4S erledigt den Spurt von 0 auf 100 km/h ebenfalls in 4,3 s und erreicht seine Höchstgeschwindigkeit bei 297 km/h.



Motorschnitt 3,8-Liter-Boxermotor

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

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf den Seiten 141/143.

Was er auf 100 km verbraucht? Jede Menge Vorurteile.

Effizienzsteigernde Maßnahmen.

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



Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf den Seiten 141/143.

Die Auto Start-Stop-Funktion.

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

Bei Fahrzeugen mit Schaltgetriebe stellt sich der Motor automatisch ab, wenn Sie z.B. an einer Ampel den Gang herausnehmen und das Kupplungspedal lösen. Bei Fahrzeugen mit Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) schaltet der Motor ab, wenn in einer Wartesituation die Bremse betätigt bleibt.

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

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

Das Thermomanagement.

Das Thermomanagement regelt die Temperatur in Motor und Getriebe durch eine gezielte Steuerung der Wärmeströme.

Motor und Getriebe werden schnell auf ihre optimale Betriebstemperatur gebracht. Das senkt den Verbrauch dank effizienterer Verbrennung und reduzierter Reibung.

Die Bordnetzrekuperation.

Für eine Verbrauchsreduktion in den 911 Carrera 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 vor allem durch die zuvor in der Batterie gespeicherte Energie versorgt.

Was zwischen Le Mans und Ihrem Heimatort liegt? Serientechnik.

Die Benzindirekteinspritzung (DFI).

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

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

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

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

Das VarioCam Plus System.

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

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

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



Die integrierte Trockensumpfschmierung.

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

Das Ölreservoir befindet sich im Motor. Auf einen externen Öltank wird somit verzichtet. Das spart Platz und Gewicht. Um die Antriebsverluste zu reduzieren und die Effizienz zu steigern, kommt bei der Versorgung der Schmierstellen im Motor eine elektronisch bedarfsgeregelte Ölpumpe zum Einsatz. Bei niedrigem Bedarf wird die Ölpumpe mit geringer Leistung betrieben und so der Kraftstoffverbrauch reduziert.

Die Sauganlage.

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

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

Die Abgasanlage.

Die Abgasanlage der 911 Carrera Modelle. Ein Konzept, das nicht nur beim Sound-Design ein klares Statement abgibt.

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

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



Einzelendrohr 911 Carrera



Doppelendrohr 911 Carrera S



Doppelendrohr Sportabgasanlage

Das Motormanagement.

Die Motorsteuerung EMS SDI 9.1 sorgt dafür, dass der Motor unter allen Betriebsbedingungen optimal arbeitet. Sie steuert u. a. die Drosselklappenstellung (E-Gas) – eine Voraussetzung für das serienmäßige Porsche Stability Management (PSM). Zudem regelt sie alle dem Motor zugeordneten Funktionen. Für ein Optimum an Verbrauch, Emissionen und Leistung – bei jeder Fahrweise.

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

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



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

Die Kraftübertragung.

Das 7-Gang-Schaltgetriebe.

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

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

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

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

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

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



Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf den Seiten 141/143.

Das Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK).

Auf Wunsch erhalten Sie für alle 911 Carrera Modelle das 7-Gang PDK mit manuellem und Automatikmodus. Für extrem schnelle Gangwechsel ohne Zugkraftunterbrechung. Und das bei

noch besseren Beschleunigungswerten und einem geringeren Verbrauch.

Die ersten 6 Gänge sind sportlich übersetzt – die Höchstgeschwindigkeit wird im 6. Gang erreicht. Der 7. Gang ist lang übersetzt und senkt die Drehzahl – für niedrige Verbrauchswerte.

Das PDK besteht aus 2 in einem gemeinsamen Gehäuse montierten Teilgetrieben. 2 Teilgetriebe erfordern 2 Kupplungen. Die Doppelkupplung verbindet diese beiden Teilgetriebe über 2 separate Antriebswellen abwechselnd kraftschlüssig mit dem Motor.

Der Kraftfluss des Motors verläuft so über ein Teilgetriebe und eine Kupplung, während der nächste Gang im zweiten Teilgetriebe bereits eingelegt ist. Beim Gangwechsel wird die eine Kupplung geöffnet und die andere gleichzeitig geschlossen. Für Gangwechsel in Millisekunden.

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

Das optionale Sport Chrono Paket ergänzt das PDK um die Funktionen „Launch Control“ und „Schaltstrategie Rennstrecke“ (s. S. 65–67).

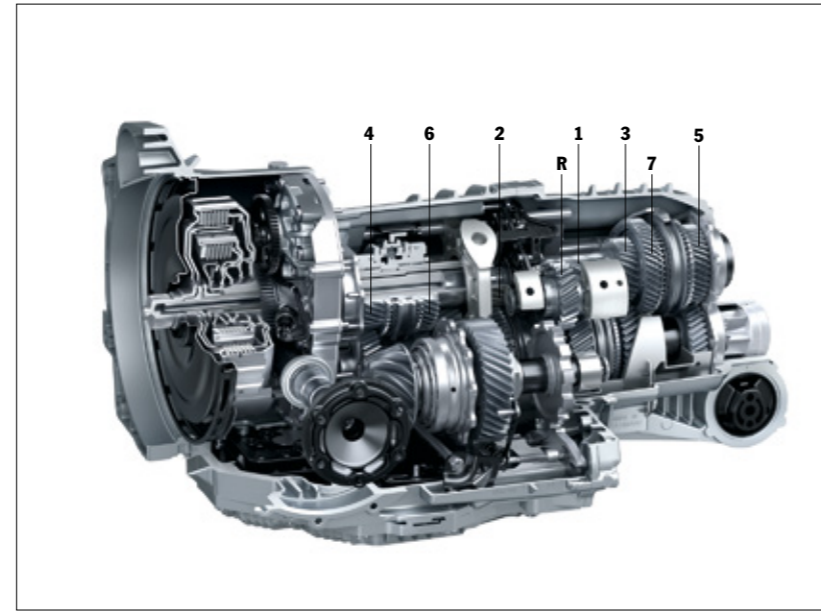
Ein Beispiel: Sie möchten Ihre Fahrgeschwindigkeit von 100 km/h auf 80 km/h reduzieren, z. B. bei einer absehbaren Geschwindigkeitsbegrenzung. Wenn Sie den Fuß vom Gaspedal nehmen, entkoppelt das PDK automatisch den eingelegten Gang und Sie segeln so lange im Leerlauf, bis Sie Ihre gewünschte Geschwindigkeit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

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

Noch eine Möglichkeit, den Verbrauch zu reduzieren: das Segeln bei geringem Gefälle, wodurch Sie Ihre Geschwindigkeit konstant halten können. Effizient bei

langen Fahrten, etwa auf der Autobahn. Das PDK reagiert auch hier schnell und präzise.

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



Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK)

Das Segeln.

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



Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf den Seiten 141/143.

Besser als ständiges Kräftemessen ist doch das Kräftespiel.

Das Porsche Traction Management (PTM).

Man kann viel Kraft haben und trotzdem nichts bewegen. Nur wer seine Kraft intelligent nutzt, wird wirklich vorankommen. Fast möchten wir sagen: spielerisch leicht.

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

Die elektronisch gesteuerte, vollvariable Lamellenkupplung 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 geht nicht.“

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

Das Fahrwerk und die Karosserie.

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

Bestes Beispiel: die Konstruktion. Denn Fahrdynamik und Fahrkomfort hängen wesentlich von Faktoren wie Fahrzeuggewicht, Karosseriesteifigkeit, Radstand, Achskonstruktion oder Lenkung ab. Hier haben unsere Ingenieure beim 911 angesetzt – mit dem Ziel, die Grenzen des Machbaren zu erweitern.

Einen elementaren Beitrag zum Fahrgefühl 911 und damit zur Identität 911 leisten Fahrwerkregelsysteme wie das Porsche Stability Management (PSM) und das bei den 911 Carrera S Modellen serienmäßige Porsche Active Suspension Management (PASM) sowie Porsche Torque Vectoring (PTV) bzw. Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) in Verbindung mit PDK. Ebenso die für die 911 Carrera S Modelle auf Wunsch erhältliche Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC).

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



Die Konstruktion.

Der innovative Rohbau des 911 erfüllt 2 konstruktionsrelevante Anforderungen: erstens eine hohe Fahrdynamik durch extreme Karosseriesteifigkeit. Zweitens geringes 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 extrem dünnwandige Stähle mit dennoch sehr hohen Steifigkeitswerten verwendet.

Hinzu kommt der großflächige Einsatz von Aluminium, z. B. für Dach, Bodengruppe, Vorderwagen, Türen, Hinterwagen, Kotflügel, Motorraum- und Kofferraumdeckel. Zusätzlich sind die Träger von Cockpit und Mittelkonsole – und bei den Cabriolet-Modellen die integrierten stützenden Elemente des Stoffverdecks – in dem besonders leichten Werkstoff Magnesium ausgeführt.

Die hohe Materialeffizienz senkt das Gesamtgewicht und damit den Verbrauch.

Diese intelligente Mischbauweise bedeutet für Sie: niedrigeres Gewicht und hoher Fahrkomfort durch ein hervorragendes Schwingungsverhalten und eine besonders hohe Verbundsteifigkeit der Materialien, eine hohe dynamische Torsionssteifigkeit – und besonders sportliche Fahreigenschaften.

Der lange Radstand verbessert den Komfort sowie den Geradeauslauf und die Stabilität bei hohen Geschwindigkeiten und in schnell gefahrenen Kurven.



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

Die Vorder- und Hinterachse.

Zum Einsatz kommt vorne eine Leichtbau-Federbeinachse mit einzeln an Längs- und Querlenkern aufgehängten Rädern sowie steifigkeitsoptimierten Querträgern. Für eine präzise Radführung, sehr gute Spurtreue, überlegene Handling-Eigenschaften und ein verringertes

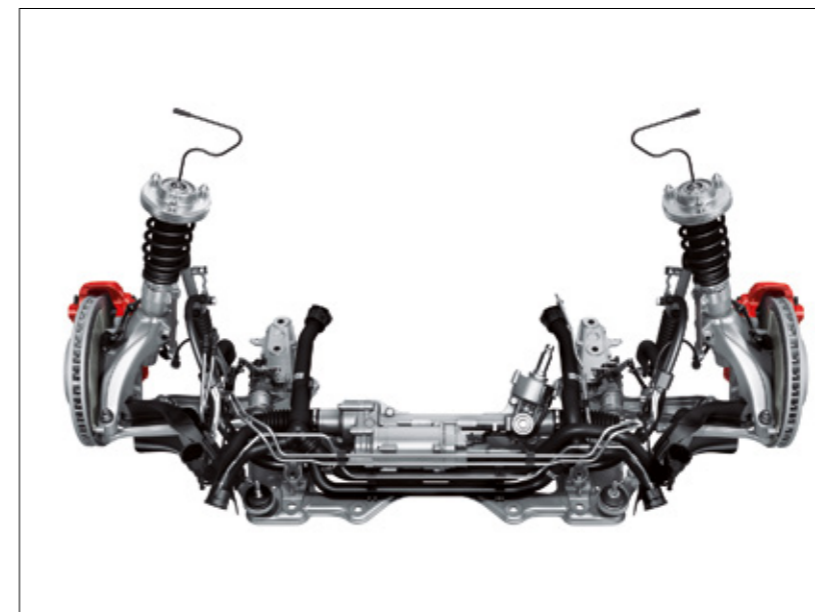
Einfedern der Vorderachse beim Bremsen. Die große Spurbreite an der Vorderachse sorgt für ein optimiertes Einlenkverhalten.

An der Hinterachse wird eine im Rennsport erprobte Mehrlenkerachse mit Fahrschemel verbaut. Eine optimierte Kinematik für die Längsfederung reduziert

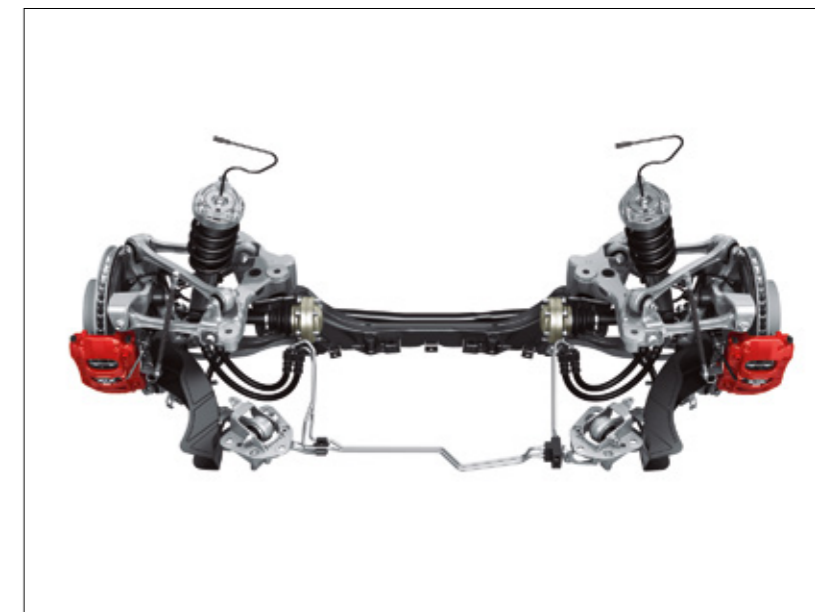
das Eintauchen beim Beschleunigen und steigert den Komfort. Leichtbaufederbeine an der Hinterachse steigern zusätzlich die Agilität.

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

Ergebnis: weniger Verbrauch, mehr Komfort und mehr Agilität.



Vorderachse 911 Carrera S



Hinterachse 911 Carrera S

Offen, flexibel, unabhängig. Beste Voraussetzungen für eine dauerhafte Beziehung.

Die Cabriolet-Technologie.

Das Verdeck.

Unseren Ingenieuren ist eine durchdachte und innovative Verdeck-Technologie besonders wichtig. Status quo heute: ein flexibles Stoffverdeck mit einer festen Glas-Heckscheibe und 3 integrierten stützenden Magnesiumelementen. Diese machen das Verdeck sehr stabil – und besonders leicht.

Noch ein Vorteil: Das Verdeck ist glatt und straff. Der Stoff liegt eng an, die Designlinie ist elegant. Eine reine Äußerlichkeit? Ja. Wenn man vom besonders niedrigen c_w -Wert einmal absieht.

Er liegt zum Beispiel bei den 911 Carrera Cabriolet Modellen bei nur 0,30. Auch das ist eine Ausprägung von Dr. Ing.

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

Die Betätigung des Verdecks erfolgt elektrisch, per Taste in der Mittelkonsole oder am Fahrzeugschlüssel. Es öffnet und schließt sich jeweils in nur 13 Sekunden – bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h. Die Faltung des Verdecks erfolgt

z-förmig. So ist die Innenseite jederzeit gut geschützt.

Der Innenhimmel ist mit wärme- und schalldämmendem Material ausgekleidet. Spürbare Folge: gleichbleibende Innentemperaturen und eine effektive Unterdrückung von Windgeräuschen. Was Sie stattdessen hören? Natürlich den satten Porsche Sound.



Das elektrische Windschott.

Auch hier sind unsere Ingenieure den besonderen Weg gegangen – durch den Windkanal: Die 911 Carrera Cabriolet Modelle verfügen serienmäßig über ein elektrisches Windschott. Es sorgt dafür,

dass Sie offen – und zugarm – fahren können. Bei minimalen Windgeräuschen.

Ein- und Ausbau des Windschotts? Nicht im 911. Es ist direkt in die Karosserie integriert – hinter der Fondsitzeinlage. So benötigt es keinen zusätzlichen Platz

im Innen- oder Kofferraum und ist jederzeit einsatzfähig.

Sie können das Windschott bis zu einer Geschwindigkeit von 120 km/h aus- und einfahren – in nur 2 Sekunden. Für offenen Fahrspaß, ohne Einschränkungen.



Elektrisches Windschott



Gönnen Sie der Physik doch auch einmal ihren Spaß.

Das Porsche Active Suspension Management (PASM).

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

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

Für eine effiziente Regelung erfasst im 911 eine Vielzahl von Sensoren die Karosseriebewegungen, z. B. bei starkem Beschleunigen, Bremsen oder auf unebener Fahrbahn. Das Steuergerät errechnet daraus den aktuellen Fahrzustand – und regelt je nach gewähltem Modus die Dämpferhärte.

Ein Beispiel: Im Sportmodus gehen die Dämpfer auf die „harte“ Kennlinie. Bei Unebenheiten schaltet PASM zur Verbesserung des Fahrbahnkontakts innerhalb von Millisekunden auf eine weniger harte

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

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



Das PASM Sportfahrwerk.

Optional für die 911 Carrera Coupé Modelle in Verbindung mit 20-Zoll-Rädern und Porsche Torque Vectoring (PTV) bzw. Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) erhältlich: das PASM Sportfahrwerk.

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

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



Sie schätzen Geradlinigkeit. Und lieben Kurven.

Die Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC).

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

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



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

Eine Eigenschaft, die sich für die S-Modelle des 911 Carrera noch weiter ausbauen lässt: mit dem auf Wunsch erhältlichen Fahrwerkregelsystem Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC). Der Effekt: Das Fahrzeug liegt noch besser, noch sportlicher auf der Straße.

PDCC ist ein System zur aktiven Wankstabilisierung. Es minimiert die Seitenneigung des Fahrzeugs bei Kurvenfahrt. Zudem vermindert es ein seitliches Aufschaukeln des Fahrzeugs auf welligem Untergrund.

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

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

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

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



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

Die elektromechanische Servolenkung.

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

Das war der Leitgedanke unserer Ingenieure bei der Entwicklung der

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

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

Die Servolenkung Plus.

Auf Wunsch ist die Servolenkung Plus erhältlich, eine komfortorientierte Lenkunterstützung. Bei hohen Geschwindigkeiten ist die Lenkung gewohnt straff. Die Lenkmanöver sind äußerst präzise – bei gleichzeitig hohem Lenkcomfort. Bei niedrigen Geschwindigkeiten hingegen ermöglicht die Servolenkung Plus ein besonders leichtgängiges Rangieren und Einparken.

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

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

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

Das Sport Chrono Paket.

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

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



Was sich im SPORT PLUS Modus verändert: Porsche Active Suspension Management (PASM) und die – bei den 911 Carrera S Modellen – optionale Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) schalten in den SPORT PLUS Modus und sorgen für sportlichere Dämpfung und

direkteres Einlenken in Kurven. Und damit für besseren Straßenkontakt.

Die Eingriffe des PSM erfolgen im SPORT PLUS Modus jetzt später. Das Einbremsen in Kurven wird spürbar agiler: PSM lässt nun eine sportlichere

Fahrweise beim Anbremsen und Herausbeschleunigen zu. Noch mehr Agilität bietet der SPORT PLUS Modus bei ausgeschaltetem PSM. Es bleibt zur Sicherheit jedoch stets im Hintergrund verfügbar und greift ein, wenn beide Vorderräder im ABS-Regelbereich sind.

In Verbindung mit PDK enthält das Sport Chrono Paket noch 2 zusätzliche Funktionen. Für Sportlichkeit an der Grenze zum Rennsport. Die erste Funktion: „Launch Control“. Sie ermöglicht z.B. auf der Rundstrecke die bestmögliche Anfahrbeschleunigung, einen Rennstart.

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

Ein weiterer zentraler Bestandteil des Sport Chrono Pakets: die Stoppuhr auf der Schalttafel. Für die Anzeige, Speicherung und Auswertung von Rundenzeiten sowie Zeiten alternativer Strecken wird das optionale PCM um die Performance-Anzeige erweitert. Sie zeigt Gesamtfahrzeit, gefahrene Strecke der aktuellen Runde sowie die bisherige Rundenzahl und die jeweils erreichten Rundstreckenzeiten an.

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

Die dynamischen Motorlager.

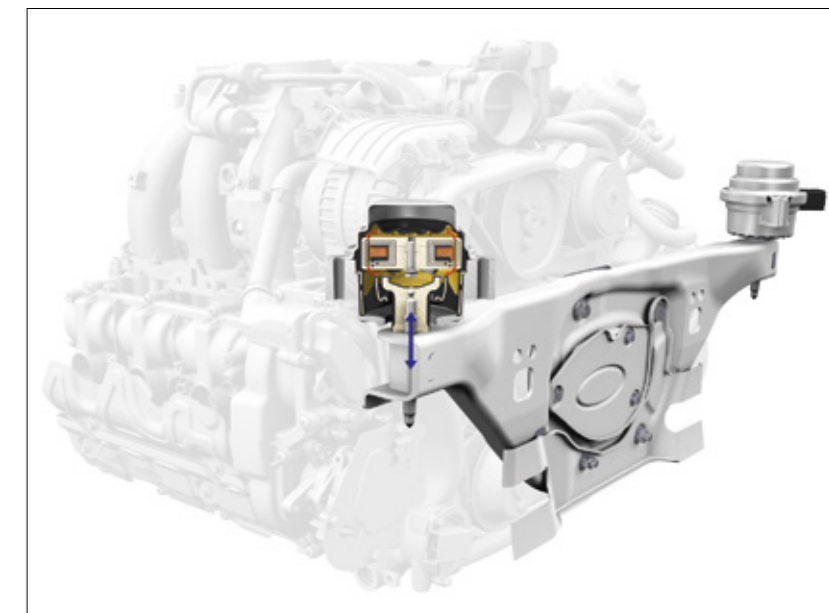
Nein, Sie müssen mit dem 911 nicht auf die Rundstrecke. Aber Sie können – mehr denn je. Das sportliche Argument: die dynamischen Motorlager als Bestandteil des Sport Chrono Pakets.

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 Fahrbahneschaffenheit 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.



Die Räder.

Die 911 Carrera Modelle stehen serienmäßig auf 19-Zoll Carrera Rädern. Das Material: Leichtmetall. Das Design: sportlich-klassisch. Die Reifendimensionen: 235/40 ZR 19 vorne und 285/35 ZR 19 hinten. Bei den Allradmodellen sind sie hinten mit 295/35 ZR 19 noch breiter.

Die S-Modelle sind serienmäßig mit 20-Zoll Carrera S Rädern aus Leichtmetall ausgestattet. Die Optik ist sportlich-dynamisch. Die Bereifung fällt entsprechend der Leistung etwas breiter aus: 245/35 ZR 20 vorne, 295/30 ZR 20 hinten. Die Bereifung der Allradmodelle hinten: 305/30 ZR 20.

Die groß dimensionierten Räder verbessern Fahrkomfort und Rundstreckenperformance. Rollwiderstand, Trockenbremsweg und Reifengewicht sind vergleichsweise gering, was die Verbrauchswerte senkt.

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

Das Reifendruckkontrollsystem (RDK).

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

Das Porsche Stability Management (PSM).

Die 911 Carrera Modelle verfügen serienmäßig über das Porsche Stability Management (PSM) – ein automatisches Regelsystem zur Stabilisierung im fahrdynamischen Grenzbereich. Sensoren

ermitteln dabei permanent Fahrtrichtung, Fahr- und Giergeschwindigkeit sowie Querschleunigung. Daraus errechnet PSM die tatsächliche Bewegungsrichtung. Weicht sie von der gewünschten Spur ab, initiiert es gezielte Bremsvorgänge an einzelnen Rädern.

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

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

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



19-Zoll Carrera Rad (Serie 911 Carrera Modelle)



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



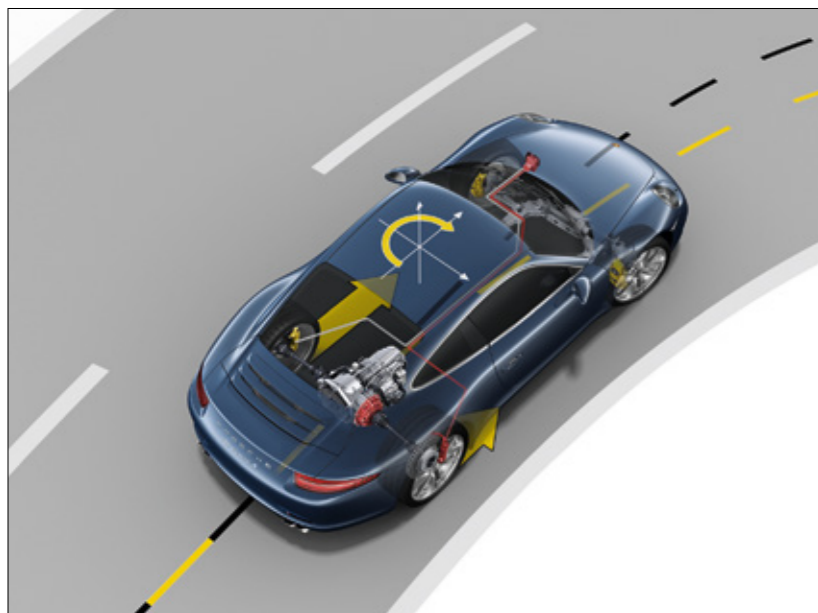
911 Carrera 4 Cabriolet mit 20-Zoll Carrera Classic Rädern



Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf den Seiten 141/143.

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

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



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

Abhängig von Lenkwinkel und -geschwindigkeit, Gaspedalstellung sowie Gierrate und Geschwindigkeit verbessert PTV bzw. PTV Plus das Lenkverhalten und die Lenkpräzision durch gezielte Bremseneingriffe am rechten bzw. linken Hinterrad.

Genauer: Bei dynamischer Fahrweise wird mit dem Einschlagen der Lenkung das kurveninnere Hinterrad leicht abgebremst. Dadurch erhält das kurvenäußere Hinterrad eine höhere Antriebskraft und ermöglicht einen zusätzlichen Drehimpuls in die eingeschlagene Richtung. Das Ergebnis ist ein direktes und dynamisches Einlenken in die Kurve.

Bei niedrigen und mittleren Geschwindigkeiten erhöht PTV bzw. PTV Plus die Agilität und Lenkpräzision deutlich. Bei hohen Geschwindigkeiten sowie beim Herausbeschleunigen aus Kurven sorgt die Hinterachs-Quersperre zusätzlich für mehr Fahrstabilität. Bei PTV ist die

Quersperre mechanisch geregelt, bei PTV Plus hingegen elektronisch und mit einer vollvariablen Momentenverteilung. So spielt das System zusammen mit dem Porsche Stability Management (PSM) seine Vorteile bezüglich Fahrstabilität auch auf unterschiedlichen Fahrbahnoberflächen sowie bei Nässe und Schnee aus.

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





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

Kontrolle, Disziplin, Präzision.

Hier in Weissach nehmen wir Fahrspaß eben sehr ernst.

Die Sicherheit.

Die Bremsen.

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

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

Bei den S-Modellen haben wir sowohl die Bremsdimensionierung als auch die Anzahl der Bremskolben den höheren Fahrleistungen angepasst. Sie verfügen deshalb über rote 6-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel vorne und 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel hinten. Der Bremsscheibendurchmesser: vorne 340 mm, hinten 330 mm. Positive Konsequenz: höhere Bremsperformance und Standfestigkeit.

Bei allen Modellen sind die einteiligen Bremssättel geschlossen. Die Vorteile: höhere Formsteifigkeit, besseres Druckpunktverhalten auch bei extremen Belastungen, niedrigeres Gewicht. Der Pedalweg ist kurz, der Druckpunkt präzise.

Die Bremsscheiben sind gelocht – für besseres Bremsverhalten bei Nässe.

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



Serienbremsanlage 911 Carrera Modelle



Serienbremsanlage 911 Carrera S Modelle



**Erkenntnis aus über 30.000 Rennsiegen:
Wer später bremsen kann, ist früher im Ziel.**

Die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).



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

gen des Porsche Mobil 1 Supercup. Die gelochten Keramikbrems scheiben der PCCB haben beim 911 Carrera einen Durchmesser von 350 mm vorne und hinten, für noch höhere Bremsleistung.

Der Einsatz von gelb lackierten 6-Kolben Aluminium-Monobloc-Festsätteln an der Vorderachse und 4-Kolben-Aluminium-

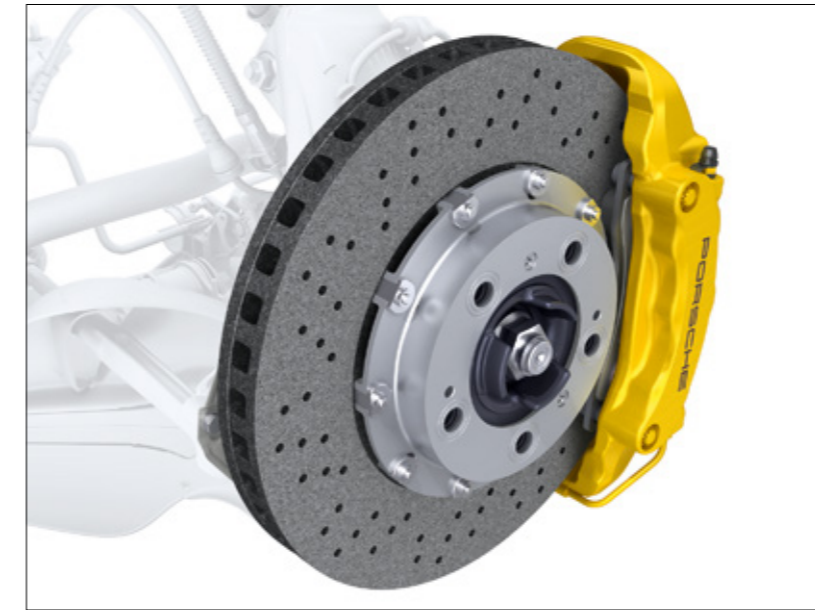
Monobloc-Festsätteln an der Hinterachse sorgt für sehr hohen und vor allem konstanten Bremsdruck.

Besonders bei hoher Beanspruchung bestehen günstige Voraussetzungen für einen kurzen Bremsweg. Der entscheidende Vorteil der Keramikbremsanlage liegt im extrem niedrigen Gewicht der Brems scheiben: Sie sind etwa 50% leichter als Grauguss scheiben vergleichbarer Bauart und Dimensionierung.

Das macht sich nicht nur bei Fahrleistung und Verbrauch positiv bemerkbar, sondern es reduziert vor allem die ungefederten und rotatorischen Massen.

Folge: eine bessere Bodenhaftung sowie gesteigerter Fahr- und Abrollkomfort vor allem auf unebenen Straßen.

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



Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf den Seiten 141/143.



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.

Die Airbags.

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

Zur Erkennung von Unfallschwere und -richtung sind zusätzlich zur Zentraleinheit auf dem Mittelunnel 2 weitere Sensoren im Bereich der Scheinwerfer montiert. Ein Crash wird so nicht nur noch früher, sondern auch noch genauer erkannt und ausgewertet.

Das Porsche Side Impact Protection System (POSIP).

Coupé wie Cabriolet – der 911 verfügt serienmäßig über das Porsche Side Impact Protection System (POSIP). Es besteht aus dem Seitenaufprallschutz in den Türen sowie 2 Seiten-Airbags pro

Seite: In den Seitenwangen der Sitze ist ein Thorax-Airbag integriert, in den Türtafeln ein Kopf-Airbag, der sich von unten nach oben aus der Türtafel entfaltet. Mit einem Volumen von je 10 Litern beim Thorax-Airbag und je 15 Litern beim Kopf-Airbag bieten sie ein hohes Schutzniveau bei seitlichen Unfällen.

Der Überrollschutz der Cabriolet-Modelle.

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

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



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

Das Lichtkonzept.



Nachtdesign Front



Nachtdesign Heck

Serie bei den 911 Carrera Modellen: Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Scheinwerferreinigungsanlage und dynamischer Leuchtweitenregulierung. Die Bugleuchten beinhalten die in LED-Technik ausgeführten Blinker, das Tagfahr- und Positionslight. Ein Fahrlichtassistent ist ebenso Teil der Serienausstattung.

Für die Rücklichter, die dritte Bremsleuchte, die Kennzeichenbeleuchtung sowie Heckblinker, Nebelschlussleuchte und – bei den Allradmodellen – das Heckleuchtenband kommt ebenfalls modernste LED-Technik zum Einsatz. Für ein schnelles Ansprechverhalten sowie eine hohe Leuchtkraft.

Die adaptiven LED-Bremslichter pulsieren in ihrer Leuchtintensität bei einer Notbremsung. Bei erreichtem Stillstand wird automatisch das Warnblinklicht aktiviert. Die Lichtanlage verfügt über eine Abschaltautomatik und die Heimkehrfunktion.

Das Porsche Dynamic Light System (PDLS).

Auf Wunsch erhalten Sie das Porsche Dynamic Light System (PDLS). Sein dynamisches Kurvenlicht schwenkt die Hauptscheinwerfer abhängig von Lenkwinkel und Fahrgeschwindigkeit in die Kurve – zur Ausleuchtung enger Kurven oder beim Abbiegen. Kurz: Sie fahren in eine Kurve und das Licht ist schon vor Ihnen da. Die geschwindigkeitsabhängige Fahrlichtsteuerung ist ebenso Bestandteil des PDLS wie das Schlechtwetterlicht.

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

Hohe Sicherheit in Verbindung mit sportlichem Design: Optional sind LED-Hauptscheinwerfer inklusive PDLS+ erhältlich. 4 LED-Tagfahrlichtspots und ein LED-Leuchtring sind in das Scheinwerfergehäuse integriert. Effizient und mit hoher Lebensdauer, sorgt die LED-Technik dank tagesähnlicher Lichtfarbe zusätzlich für ein ermüdungsfreieres Fahren.

Eine Besonderheit des PDLS+: das dynamische Fernlicht. Eine Kamera erkennt das Licht vorausfahrender und entgegenkommender Fahrzeuge. Entsprechend passt das dynamische Fernlicht die

Leuchtweite kontinuierlich und stufenlos an. Das bedeutet: Sie können Straßenverlauf, Fußgänger oder Gefahrenquellen frühzeitig erkennen, ohne dabei andere Verkehrsteilnehmer zu behindern.



Kurvenlicht des Porsche Dynamic Light System (PDLS)

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

Der Komfort.

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

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

Das Interieur.

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

Die Materialien sind hochwertig – und sportlich. So sind Lenkradkranz, Türziehgrieffe, Armauflagen und Teilbereiche der Sitze aus Leder. Bewährtes Material aus dem Motorsport: Alcantara – der Dachhimmel der Coupé-Modelle ist serienmäßig damit bezogen.

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



Technik, die Sie voranbringt: das auf Wunsch erhältliche Porsche Communication Management (PCM) inklusive Navigationsmodul und hochauflösendem 7-Zoll-Farb-Touchscreen – als zentrale Steuereinheit für Audio, Navigation und Kommunikation.

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

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

Durch den Einsatz des patentierten Rohbausubwoofers wird bei beiden optionalen Sound-Systemen die Bass-Performance gesteigert und dabei Gewicht gespart. Auch das ist typisch Porsche.

Ergonomie, Design, Sound. Sportwagentechnologie, intelligent kombiniert.

Die Instrumente.

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

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

Sie bei den 911 Carrera 4 Modellen über die aktuelle Verteilung des Antriebsmoments auf Vorder- und Hinterachse. Ebenso können Sie damit individuelle Fahrzeugsinstellungen vornehmen.



Instrumente 911 Carrera 4S mit silberfarbenem Drehzahlmesser



TFT-Display

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

Das Sportlenkrad.

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

Das optionale Multifunktionslenkrad hat 4 Funktionstasten und 2 Walzen. Viele Audio-, Telefon- und Navigationsfunktionen

sowie das TFT-Display und der Bordcomputer können komfortabel bedient werden. Auf Wunsch ist das Lenkrad in Glattleder, Carbon oder Mahagoni erhältlich.

In Verbindung mit PDK sind die Lenkräder mit 2 ergonomischen Schiebetasten ausgestattet, über die direkt am Lenkrad

geschaltet werden kann. Mit dem optionalen Sport Chrono Paket befindet sich eine zusätzliche Anzeige über dem Airbag-Modul. Sie zeigt die Aktivierung von SPORT, SPORT PLUS und Launch Control an.

Das SportDesign Lenkrad.

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

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

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

Die Lenkradheizung.

Optional für das Sportlenkrad und die Multifunktionslenkräder: die Lenkradheizung für mehr Komfort an kalten Tagen. Die Betätigung erfolgt über eine Taste auf der Rückseite der unteren Lenkradspeiche.



Sportlenkrad



Multifunktionslenkrad i. V. m. PDK



SportDesign Lenkrad mit Schaltpaddles



SportDesign Lenkrad

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

Die Sitze.

Die Sportsitze.

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

Die Sportsitze Plus.

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

Die vollelektrischen Sportsitze.

Sie möchten beim Sport auf den Komfort nicht verzichten? Die auf Wunsch erhältlichen vollelektrischen Sportsitze erlauben die Verstellung von Sitzhöhe, Lehnenneigung sowie des Sitzkissens in Neigung und Tiefe. Hinzu kommen Längsverstellung und 4-Wege-Lordosenstütze. Auch die Lenksäule ist elektrisch verstellbar.

Das integrierte Memory-Paket umfasst beide Außenspiegel und alle fahrerseitigen Sitzeinstellungen wie z.B. die Einstellungen von Lenkrad, Licht, Wischer, Klimatisierung, Türverriegelung, PCM (optional) und Kombiinstrument.

Die adaptiven Sportsitze Plus.

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

Mit der elektrischen 18-Wege-Verstellung passen Sie die Sitze optimal an Ihre Bedürfnisse hinsichtlich Sitzhöhe, Sitz- und Lehnenneigung, Sitzlängsverstellung, Längsverstellung und 4-Wege-Lordosenstütze an. Die Lenksäule ist elektrisch verstellbar.



Adaptiver Sportsitz Plus

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

(außer Seitenwangen) für den Fahrer inklusive Lordosenstütze sowie der Lenkrad- und Außenspiegelposition. Hinzu kommen z.B. die Einstellungen von Licht, Wischer, Klimatisierung, Türverriegelung, PCM (optional) und Kombiinstrument.



Sportschalensitz

Sportschalensitz geklappt

Die Sportschalensitze.¹⁾

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

Sitzheizung und Sitzbelüftung.

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

In Verbindung mit der Sitzheizung statten wir die Sitze auf Wunsch auch mit einer Sitzbelüftung aus (mit Ausnahme der Sportschalensitze). Durch die aktive Ventilation der perforierten Sitzmittelbahn sowie der Sitzlehne und die passive Belüftung an den Seitenwangen wird ein Luftsoog erzeugt. Er entfernt Transpira-

tionsfeuchte und sorgt somit für ein angenehmes und trockenes Sitzklima selbst bei großer Hitze.

Die Rücksitze.

Bemerkenswert komfortabel für einen Sportwagen: die Rücksitze. Die Ablagefläche dahinter bietet zusätzlichen Stauraum. Dank umklappbarer Lehnen verfügen die 911 Carrera Coupé Modelle im Fond mit 260 Litern und die 911 Carrera Cabriolet Modelle mit 160 Litern über reichlich Platz für Gepäck.

Die Kindersitze.¹⁾

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

¹⁾ In Verbindung mit den Sportschalensitzen dürfen keine Kinderrückhaltesysteme verwendet werden.

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

Weitere Komfortausstattungen.

Die Klimatisierung.

Serie im 911: die 2-Zonen-Klimaautomatik mit erweitertem Belüftungsfeld und getrennter Temperaturregelung für Fahrer und Beifahrer. Die Klimatisierungsstile: sanft, normal, stark.

Ein Aktivkohlefilter hält Partikel, Pollen und Gerüche fern. Die automatische Umluftkontrolle misst permanent die Luftgüte, reduziert die Luftfeuchtigkeit und schaltet wenn nötig von Außen- auf Umluftbetrieb. Eine weitere Funktion: Über einen Sonnensensor erkennt und kompensiert die Klimaanlage hohen Sonneneinfluss automatisch für Fahrer und Beifahrer.

HomeLink® (Garagentoröffner).

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

Der Tempostat.

Die automatische Geschwindigkeitsregelung erhalten Sie auf Wunsch. Für mehr Komfort auf langen Strecken. Der Tempostat kann bei Geschwindigkeiten zwischen 30 und 240 km/h durch einen Taster am Lenkstockhebel aktiviert werden.

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 Türgriffe, im Türablagefach, dem vorderen Fußraum sowie im Bereich der Fondsitze.

Die Heimpluchtautomatik.

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

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

Der 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 situationsangepasstes Bremsen bis max. 3,5 m/s². Und zwar so lange, bis ein – vorher einstellbarer –

Abstand entstanden ist. Ihr Fahrzeug folgt nun dem Vorausfahrenden mit reduzierter Geschwindigkeit. Bremsst dieser weiter ab, verringert auch der Abstandsregeltempostat das Tempo – bis zum Stillstand.

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

Bremsbereitschaft. Stärkere Bremsenriffe 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.



Radarsensor Abstandsregeltempostat



Anzeige Abstandsregeltempostat

Der ParkAssistent.

Der ParkAssistent ist Serie in den 911 Carrera Cabriolet Modellen und auf Wunsch für die 911 Carrera Coupé Modelle erhältlich. Mit 4 unauffälligen Sensoren im Heckbereich warnt er mit einem akustischen Signal vor erkannten Hindernissen. Intervalltöne verdeutlichen dabei die Entfernung zum Hindernis.

Der ParkAssistent vorne und hinten.

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

Die Rückfahrkamera.

Die optional erhältliche Rückfahrkamera (nur in Verbindung mit ParkAssistent vorne und hinten sowie mit Audiosystem CDR Plus oder mit PCM) erleichtert präzises Rückwärtseinparken und -rangieren. Dabei helfen Kamerabild sowie dynamische Leitlinien, die den Fahrweg mit der aktuellen Lenkradstellung im zentralen Display illustrieren.

Die Außen- und Innenspiegel.

Elektrisch verstellbare Außenspiegel sind Serie. Auf Wunsch sind elektrisch anklappbare Außenspiegel mit Vorfeldbeleuchtung auf Fahrer- und Beifahrerseite erhältlich. Dadurch ist der Einstiegsbereich vor den Türen z. B. bei Dunkelheit besser erkennbar. Automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel mit integriertem Regensensor für die Frontscheibenwischer sind optional erhältlich.

Das Schiebe-/Hubdach.

Optional für alle 911 Carrera Coupé Modelle: das elektrisch verstellbare Schiebe-/Hubdach. Es wird beim Öffnen nach außen geführt, somit wird die Kopffreiheit nicht eingeschränkt. Noch ein Vorteil: Durch die spezielle Konstruktion entsteht eine besonders große offene Fläche. Darüber hinaus bietet der zweistufige Netzwindabweiser Schutz gegen Zugluft und sorgt für noch mehr Geräuschkomfort.

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. Es ist entsprechend der Interieurfarbe in 5 unterschiedlichen Farben erhältlich. Bauart, Kopffreiheit und offene Fläche des Glasdachs sind identisch mit dem regulären Schiebe-/Hubdach. Mit einem Unterschied: Ein nach oben offenes Fahrgefühl stellt sich ab sofort auch bei geschlossenem Dach ein.



Der Kofferraum.

Das Kofferraumvolumen der 911 Modelle beträgt 145 Liter – 125 Liter bei den 911 Carrera Allradmodellen. Der Kofferraum ist vollständig mit kratzunempfindlichen Materialien verkleidet.

Das Dachtransportsystem.

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

Porsche Entry & Drive.

Mit dem optionalen Porsche Entry & Drive können Sie Ihren Wagenschlüssel in der Tasche lassen. Denn sobald Sie den Türgriff umfassen oder die Hand dem Bugteil zwischen Porsche Wappen und Kennzeichen nähern, fragt Porsche Entry & Drive einen Zugangscode ab, der im Schlüssel gespeichert ist. Ist dieser

korrekt, wird die Tür bzw. der Kofferraumdeckel entriegelt. Gestartet bzw. abgestellt wird das Fahrzeug über den elektrischen Zündanlassschalter.

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

Der Diebstahlschutz.

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

Vorrüstung Porsche Vehicle Tracking System (PVTS).

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



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

Audio und Kommunikation.

Das Audiosystem CDR.

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

Das integrierte CD-Radio ist MP3-fähig und verfügt über einen FM-Doppeltuner mit RDS, 30 Speicherplätze, ein dynamisches Autostore sowie eine geschwindigkeitsabhängige Lautstärkeregelung. Eine AUX-Schnittstelle (z. B. für geeignete MP3-Player) ist serienmäßig im Handschuhfach integriert.

Das CDR können Sie auf Wunsch auch mit dem BOSE® Surround Sound-System oder dem Burmester® High-End Surround Sound-System kombinieren.

Das Sound Package Plus.

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

Das Audiosystem CDR Plus.

Auf Wunsch ist das Audiosystem CDR Plus erhältlich. Alle Funktionen lassen sich über den hochauflösenden 7-Zoll-Farb-Touchscreen oder über das optionale Multifunktionslenkrad bedienen.

Das Radio mit Doppeltuner empfängt sowohl digitale als auch analoge Signale und stellt sich auf idealen Empfang ein. Das Single-CD-/DVD-Laufwerk spielt neben Audio-CDs auch Musik im MP3-Format sowie Audio-/Video-DVDs ab. USB-Stick, MP3-Player, iPod® oder iPhone® können direkt über einen USB-Anschluss verbun-

den werden. Ihre Musiksammlung, Podcasts oder Hörbücher sind sofort verfügbar. Dank Cover-Art-Darstellung sind sie übersichtlich organisiert – und sehen auch noch gut aus.

Angeschlossene USB-Geräte können Sie über das CDR Plus oder das optionale Multifunktionslenkrad steuern. Über eine zusätzliche AUX-Schnittstelle können Sie weitere externe Audio-Quellen anschließen – die Bedienung erfolgt dann am jeweils angeschlossenen Gerät.

Das Porsche Communication Management (PCM) inkl. Navigationsmodul.

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

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

Das Radio hat 42 Speicherplätze, einen FM-Doppeltuner mit RDS-Diversity-Funktion, die im Hintergrund ständig die beste Frequenz des gewählten Senders sucht, sowie z. B. dynamisches Autostore.



Porsche Communication Management (PCM) inkl. Navigationsmodul

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 universellen Audio-Schnittstelle (USB) 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 (40 GB) im MP3-Format auf die interne 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 mit schneller Festplatte 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⁾

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.

Das Telefonmodul.

Das optionale Quadband-GSM-Telefonmodul bietet hohen Bedienkomfort und optimierte Sprachqualität. Entweder legen Sie Ihre SIM-Karte direkt in den im CDR Plus oder im PCM integrierten SIM-Kartenleser ein und können mittels Freisprecheinrichtung telefonieren. Oder noch komfortabler: mit der Bluetooth® Verbindung Ihres Mobiltelefons über das SIM-Access Profile (SAP). Nach der automatischen Kopplung wird die Antenne Ihres Mobiltelefons akkuschonend abgeschaltet und auf die Fahrzeugaußenantenne zurückgegriffen. Je nach Mobiltelefon

haben Sie dabei nicht nur Zugriff auf die Nummern der SIM-Karte, sondern auch auf den internen Speicher. Die Bedienung erfolgt ebenfalls je nach Mobiltelefon über das CDR Plus bzw. das PCM, das optionale Multifunktionslenkrad oder die optionale Sprachbedienung. Das Mobiltelefon bleibt einfach in Ihrer Jacke.

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

Auf Wunsch steht das Telefonmodul mit Bluetooth® 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) unterstützen, ist auf Wunsch die Handylvorbereitung erhältlich. Auch hierbei kann das Mobiltelefon verstaut bleiben. Über das Audiosystem CDR, CDR Plus und das PCM können jedoch nur Grundfunktionen des Mobiltelefons bedient werden. Die GSM-Verbindung erfolgt grundsätzlich über die Antenne des Mobiltelefons.

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.

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.

Die Tempolimitanzeige.

Die Tempolimitanzeige informiert Sie über Geschwindigkeitsbegrenzungen, Überholverbote und deren Aufhebungen,

die von einer Kamera erfasst werden. Die Darstellung erfolgt auf dem Farb-TFT-Bildschirm des Kombiinstrumentes und auf dem Bildschirm des PCM. Wird ein Verkehrszeichen nicht erkannt – z. B. bei starkem Regen oder Dunkelheit –, wird automatisch die im Navigationsmodul hinterlegte Geschwindigkeitsbegrenzung angezeigt. Ihr Vorteil: Sie können sich besser auf den Verkehr konzentrieren.

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



Tempolimitanzeige

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

²⁾ In MPEG-2-Codierung.



TV-Tuner

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 Handyvorbereitung bzw. dem Telefonmodul (Android® Geräte) genutzt werden. Die Aha Radio App ist über iTunes® sowie Google Play® zu beziehen.¹⁾

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

Wer die sportliche Herausforderung sucht, sollte auf den passenden Soundtrack nicht verzichten.

Das BOSE® Surround Sound-System.

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

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

In Kombination mit dem Audiosystem CDR Plus oder dem Porsche Communication Management (PCM) ermöglicht das BOSE® Surround Sound-System die Audio-Wiedergabe von DVDs – und damit das beeindruckende Klangspektrum digitaler 5.1-Aufnahmen. Selbstverständlich können auch Quellen wie CDs oder MP3-Player abgespielt werden – in Stereo. Und auf Knopfdruck in einem Surround-Modus, erzeugt von der BOSE® Centerpoint® 2-Technologie.

Die AudioPilot® Noise Compensation Technology, eine von BOSE® patentierte Störgeräuschkompensation für Audio-

systeme, 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°-Klangerlebnis.

Applaus.



Eine Oper in einer Welt voller Soap-Operas.

Das Burmester® High-End Surround Sound-System.

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

So klingt das in Zahlen: 12 Verstärkerkanäle mit 821 Watt Gesamtleistung, 12 Lautsprechern inklusive Aktivsubwoofer mit 300-Watt-Class-D-Verstärker,

mehr als 1.340 cm² Gesamtmembranfläche, Frequenzgang 35 Hz bis 20 kHz.

Dabei verwendet das Burmester® System in den 911 Modellen 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 eine unverkennbar feine, klare und unverzerrte, pegelfeste Hochtonwiedergabe wurden Bändchenhochtöner (Air Motion Transformer, AMT) eingesetzt. Alle Lautsprecherchassis sind exakt aufeinander abgestimmt und liefern ein Höchstmaß an Bassfundament, Auflösung und Impulsgenauigkeit. Das Ergebnis: ein bisher im 911 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.

Zugabe.





optimistisch
kämpferisch erfinderisch
realistisch
Verantwortung
prinzipientreu
beweglich sprungbereit
intelligent

Unser emotionalster Moment zwischen Start- und Ziellinie? Über 60 Jahre.

Porsche Motorsport.

Um jede Hundertstelsekunde kämpfen und sich dabei auf über 60 Jahre Erfahrung berufen – das ist Porsche Motorsport. Unser Antrieb: alle, die uns mit 100% Herzblut und Know-how voranbringen – vom Fahrer bis zum Ingenieur. Auf den großen Rennstrecken dieser Welt. Die einen gemeinsamen Traum teilen, der seit Generationen verwirklicht und gelebt wird: Ferry Porsches Traum von einem Fahrzeug, das genauso siegfähig wie alltagstauglich sein sollte. Und dem bis heute mehr als 30.000 Rennsiege gefolgt sind.

Mit dem Porsche 956 zum Beispiel – einem der erfolgreichsten Rennwagen aller Zeiten. Und solchen, die genau dieses Potenzial in sich tragen, wie der 911 RSR oder der 911 GT3 Cup.

Beides Rennfahrzeuge, die bei Rund- und Langstreckenrennen erfolgreich sind. So erfolgreich wie die ganze Marke: Porsche Motorsport hat bisher mehr als 3.000 Rennwagen gebaut, über 1.000 davon sind heute im Einsatz. Sie starten im Breiten- und im Spitzensport, unter anderem im amerikanischen GT-Rennsport

oder bei den 20 Markenpokalen, darunter der Porsche Carrera Cup Deutschland und der Porsche Mobil 1 Supercup. Mit immer neuen Zielen wie der Rückkehr in den internationalen Top-Motorsport: in die FIA World Endurance Championship und ihren Höhepunkt, die 24 Stunden von Le Mans. Dort geht ein von Grund auf neu konstruiertes LMP1-Rennfahrzeug in der höchsten Klasse an den Start, um die Serie von 16 Gesamtsiegen an der Sarthe fortzuführen.

Was für Porsche jedoch noch mehr zählt als ein Platz auf dem Siebertreppchen, ist der Gewinn an Erfahrung. An Ideen. An Visionen. Denn Porsche macht Motorsport aus Prinzip. Nicht aus Prestige. Wichtige Erkenntnisse von der Rennstrecke werden als Konstruktions- und Testprinzipien in die Serie übertragen. So wie die Abgasturboaufladung oder das Doppelkupplungsgetriebe. Diese Nähe zwischen Rennstrecke und Straße ist einmalig. Sie lässt jeden Porsche Kunden an Rennen teilnehmen – direkt oder indirekt. Sie lässt ihn spüren, was uns antreibt. Gestern, heute und morgen: Seele. Prinzip. Vision.





Der GT-Sport.

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

Anfang der 90er Jahre stand Porsche als treibende Kraft hinter der Renaissance des internationalen GT-Sports. Seitdem hat sich eine erfolgreiche Kooperation mit Kundenteams etabliert. Porsche liefert die rennfertigen Fahrzeuge und unterstützt private Teams durch Weiterentwicklung, technischen Service sowie den Einsatz von Werksfahrern.

Ganz gleich, ob in der FIA World Endurance Championship, den 24 Stunden von Le Mans, in der United SportsCar Championship oder bei nationalen GT-Meisterschaften – Porsche Privatteams fahren regelmäßig Siege und Meisterschaften ein. Seit 2013 kämpft Porsche außerdem wieder im Werksport rund um die Welt um Pokale.

Der Porsche Mobil 1 Supercup.

Ein Markenpokal wird internationaler Motorsport-Event. Seit 1993 ist der Porsche Mobil 1 Supercup Bestandteil der FIA Formel 1 Weltmeisterschaft – als einzige Gran-Turismo-Rennserie. Alle Fahrzeuge werden von professionellen Rennteams betreut, die 2 bis 3 Rennfahrzeuge in der Meisterschaft einsetzen. Die Veranstaltungen finden hauptsächlich im Rahmen der europäischen Grand Prix statt. Dabei beträgt die Renndistanz jeweils rund 70 Kilometer. Jeden einzelnen Meter davon geben die Fahrer – bekannte Routiniers neben hoffnungsvollen Nachwuchstalenten – alles. Schließlich warten weitere Herausforderungen: zum Beispiel eine Karriere im GT-Sport.

Die Porsche Carrera Cups.

Vom Vorreiter zur Tradition. Die Porsche Carrera Cups werden weltweit jeweils im Rahmen der höchsten nationalen Motorsportserie ausgetragen. In Deutschland zum Beispiel in der DTM. Mit über 20-jähriger Tradition. Neben dem erstmals 1990 ausgetragenen Porsche Carrera Cup Deutschland haben sich mittlerweile 7 weitere Porsche Carrera Cups in Frankreich, Großbritannien, Skandinavien, Italien, Japan, Asien und Australien etabliert. Mit Rennen an fast jedem Wochenende der Motorsport-Saison. Und mit leidenschaftlichem Kampf selbst um jede Hundertstelsekunde: Junge Wilde fordern alte Hasen, Amateure messen sich mit Profis.

Die GT3 Cup Challenges.

Der Einstieg in den semiprofessionellen Motorsport. Die Rennen finden unter anderem in Australien, Brasilien, Zentral-europa, Großbritannien, Japan, Skandinavien, in der Schweiz, den USA, in Kanada und im Mittleren Osten statt. Dabei gilt das Reglement des Porsche Carrera Cup Deutschland. Voraussetzung zur Teilnahme: eine nationale Lizenz.

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

Die Porsche Sport Driving School.

Bei Porsche arbeiten wir nicht nur an der Evolution des Sportwagens. Sondern auch an der des Fahrers. Ein Fahrzeug sicher auf der Straße bewegen, kein Problem. Aber einen Sportwagen im fahrdynamischen Grenzbereich beherrschen? Wir helfen Ihnen, Ihre Fahrsicherheit

auszubauen und Ihr fahrerisches Können Schritt für Schritt zu optimieren – zu perfektionieren.

Unter Anleitung erfahrener Porsche Instruktoren. In Ihrem eigenen Fahrzeug oder einem Fahrzeug der Porsche Sport Driving School. Onroad oder offroad. Auf nationalen und internationalen Trainings-

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

Nähere Informationen erhalten Sie unter Tel. +49 (0)711 911-23364 oder auf www.porsche.de/sportdrivingschool



Porsche Sport Driving School

Der Porsche Sports Cup.

Im Jahr 2014 startet der Porsche Sports Cup in seine mittlerweile zehnte Saison. 6 Veranstaltungen auf 5 Rennstrecken – darunter auch die aus der Formel 1 bekannten Rennstrecken wie der Nürburgring, Hockenheimring und Circuit de Spa-Francorchamps. Der Porsche Sports Cup

bietet Rennsport und Spannung vom Feinsten. Stellen Sie sich dem motorsportlichen Wettkampf in verschiedenen Serien. Von der Gleichmäßigkeitsprüfung bis hin zum Sprintrennen können Sie sowohl mit Ihrem straßenzugelassenen Porsche als auch mit für den Rennsport modifizierten Porsche Fahrzeugen am Porsche Sports Cup teilnehmen.

Weitere Informationen erhalten Sie unter Tel. +49 (0)711 911-12359 oder www.porscheporcup.de

Der Porsche Clubsport.

Hier veranstalten private Porsche Clubs Einzelwettbewerbe und Serien, in denen Fahrer sich in unterschiedlichen Klassen

dem Wettbewerb stellen. Gegründet 1952, gibt es heute in 75 Ländern 640 Clubs mit etwa 181.000 Mitgliedern. Tendenz steigend. Die Porsche Club Organisation zählt somit zu den größten und traditionsreichsten der Welt.

Weitere Informationen erhalten Sie unter Tel. +49 (0)711 911-23252 oder unter www.porsche.de/clubs



Porsche Sports Cup

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

Porsche und die Umwelt.

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

Sprechen wir jetzt über den Umweltschutz. Hier ist der Ansatz der gleiche. Denn in Zeiten des globalen Klimawandels, insbesondere der Diskussionen um CO₂-Emissionen, stellt sich jedem Automobilhersteller die Frage, welche Antwort

er heute zu bieten hat. Unsere hat Tradition. Sie lautet: hohe Performance bei hoher Effizienz.

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

Ein hohes Maß an Umweltverträglichkeit möchte nicht zuletzt das Porsche eigene Umweltmanagement in Weissach gewährleisten. Entwicklungen werden hier möglichst mit ökologischer Verträglichkeit in Einklang gebracht. Das Ziel: Leistungsstärke – aber möglichst nicht zu Lasten der Umwelt. Wir erreichen es mit Intelligent Performance. Auch beim 911.





Die Abgasreinigung.

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

Erzielt wird dies zum einen durch die effiziente Nutzung des Kraftstoffs mit Technologien wie Auto Start-Stop, Thermomanagement, Bordnetzrecovery, Benzindirekteinspritzung, VarioCam Plus und dem „Segeln“ in Verbindung mit dem optionalen PDK.

Zum anderen sorgen die für den 911 entwickelten Katalysatoren für eine effiziente Abgasreinigung.

Die Stereo-Lambda-Regelung steuert und überwacht beide Zylinderreihen getrennt. Lambda-Sonden regeln die

Abgaszusammensetzung individuell für jeden Abgasstrang. Je eine weitere Lambda-Sonde pro Zylinderreihe überwacht die Schadstoffumwandlung im jeweiligen Katalysator.

Verbrauch und Recycling.

Intelligenter Leichtbau ist bei Porsche Teil des Selbstverständnisses – schon 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: Der 911 kann 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 – und damit auch die des 911 – sind selbstverständlich 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 Kohlenwasserstoffemissionen minimiert. Der Aktivkohlefilter trägt ebenso dazu bei wie das Mehrschichtmaterial des Tanks. Die kraftstoffführenden Leitungen bestehen aus Mehrschicht-Kunststoffmaterial, Stahl oder Aluminium.

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf den Seiten 141/143.



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



Verleihen Sie dem Gesicht in der Menge Ihren Ausdruck.

Das Individualisierungsangebot.

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

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

worauf Sie bewusst verzichten können, entscheiden am besten Sie selbst.

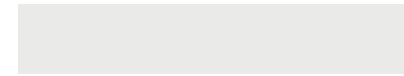
Detaillierte Informationen hierzu finden Sie auf den nächsten Seiten und in der separaten Preisliste.

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

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

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

Uni-Farben Exterieur.



weiß



racinggelb



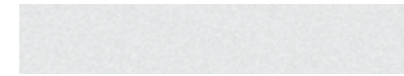
indischrot



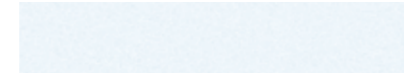
schwarz



Metallic-Farben Exterieur.



carraraweißmetallic¹⁾



rhodiumsilbermetallic



saphirblaumetallic



dunkelblaumetallic



mahagonimetallic



anthrazitbraunmetallic



achatgraumetallic



tiefschwarzmetallic¹⁾



Sonderfarben Exterieur.



GT-silbermetallic



limegoldmetallic



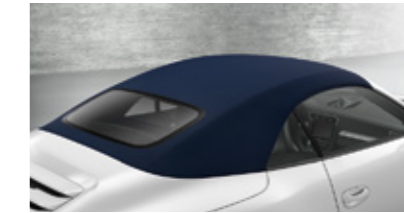
Verdeckfarben.



rot



braun



blau



schwarz

¹⁾ Frühestens verfügbar ab 06/2014.

Serienfarben Interieur.

**Kunstleder/Leder¹⁾/Softlack²⁾
Interieurfarbe.**



schwarz



platingrau



luxorbeige



yachtingblau

Teppich.



schwarz



platingrau

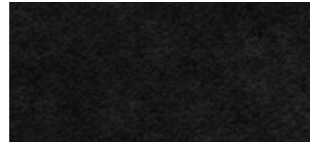


luxorbeige



yachtingblau

Innenhimmel.³⁾



schwarz



platingrau



luxorbeige



schwarz

Sonderfarbe Interieur.

**Leder¹⁾/Softlack²⁾
Interieurfarbe.**



achatgrau

Teppich.



achatgrau

Innenhimmel.³⁾



achatgrau

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

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

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

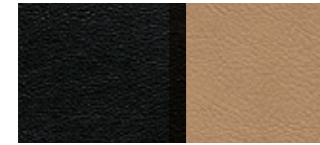
³⁾ Innenhimmel in Alcantara (Coupé-Modelle), Verdeckhimmel in schwarzem Stoff (Cabriolet-Modelle).



Lederausstattung in Luxorbeige

Bi-Color-Interieur.

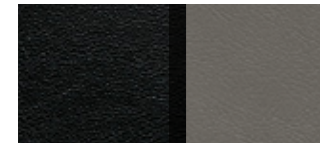
**Leder¹⁾/Softlack²⁾
Interieurfarbe.**



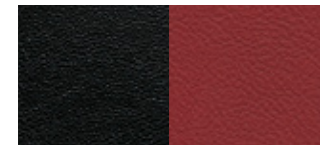
schwarz-luxorbeige



achatgrau-kieselgrau



schwarz-platingrau



schwarz-granatrot

Teppich.



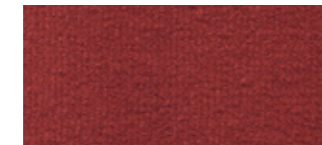
luxorbeige



kieselgrau

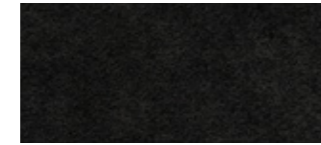


platingrau



granatrot

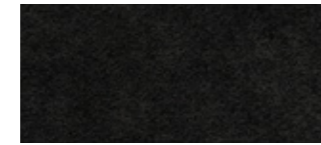
Innenhimmel.³⁾



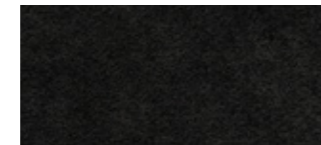
schwarz



achatgrau



schwarz



schwarz

Naturleder Interieur.

**Leder¹⁾/Softlack²⁾
Interieurfarbe.**



espresso



granatrot



espresso-cognac

Teppich.



espresso



granatrot



cognac

Innenhimmel.³⁾



espresso



schwarz



espresso

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

¹⁾ Folgende Teile in Leder: Oberteil Schalttafel (inkl. Abdeckung Kombiinstrument), Vorder- teil Schalttafel mit Deckel Beifahrer-Airbag, Lenkradkranz und Airbag-Modul, Oberteil Tür- verkleidung, Oberteil Fond-Seitenverkleidung, Sitzmittelbahn, Sitzwangen, Kopfstützen, Rückteile Sitzlehne vorne, Sitzboden vorne, Türspiegel, Seitenteil Mittelkonsole, Mittelunnel Fond.

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

³⁾ Innenhimmel in Alcantara (Coupé-Modelle), Verdeckhimmel in schwarzem Stoff (Cabriolet-Modelle).



Lederausstattung in Espresso-Cognac



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



Heckscheibenwischer

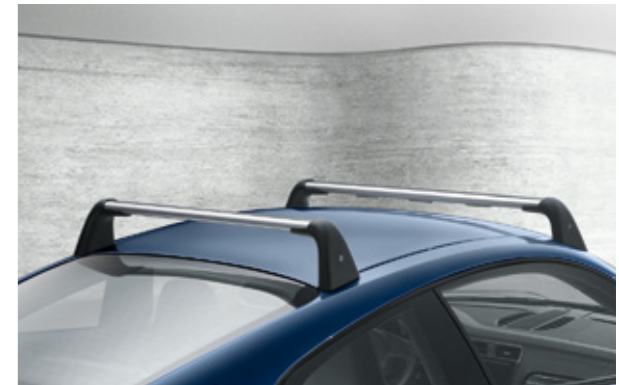
Bezeichnung	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	I-Nr.	Seite
Exterieur.										
Metallic-Lackierung	○	○	○	○	○	○	○	○	Code	120
Sonderfarben	○	○	○	○	○	○	○	○	Code	121
Individualfarben	○	○	○	○	○	○	○	○	Code	
Seitenscheibenleisten Aluminium	○	○	–	–	○	○	–	–	559	
Porsche Dynamic Light System (PDLS)	○	○	○	○	○	○	○	○	603	81
LED-Hauptscheinwerfer inkl. Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS+)	○	○	○	○	○	○	○	○	602	81
Porsche Entry & Drive	○	○	○	○	○	○	○	○	625	94
Ohne Modellbezeichnung	□	□	□	□	□	□	□	□	498	
Schriftzug „911“	□	□	□	□	□	□	□	□	911	
ParkAssistent hinten	○	○	●	●	○	○	●	●	635	92
ParkAssistent vorne und hinten	○	○	○	○	○	○	○	○	636	92
ParkAssistent vorne und hinten inkl. Rückfahrkamera	○	○	○	○	○	○	○	○	638	92
Heckscheibenwischer	○	○	–	–	○	○	–	–	425	126

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 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	I-Nr.	Seite
Exterieur.										
Windschutzscheibe mit Graukeil	○	○	○	○	○	○	○	○	567	
Automatisch abblendende Außen- und Innenspiegel mit integriertem Regensensor	○	○	○	○	○	○	○	○	P13	92
Elektrisch anklappbare Außenspiegel inkl. Türvorfeldbeleuchtung	○	○	○	○	○	○	○	○	748	92, 127
SportDesign Außenspiegel	○	○	○	○	○	○	○	○	529	127
Elektrisches Schiebe-/Hubdach	○	○	–	–	○	○	–	–	651	92
Elektrisches Schiebe-/Hubdach aus Glas	○	○	–	–	○	○	–	–	653	93
Basisträger für Dachtransportsystem	○	○	–	–	○	○	–	–	549	94, 127



SportDesign Außenspiegel



Basisträger für Dachtransportsystem

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



Sportabgasanlage



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)

Bezeichnung	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	I-Nr.	Seite
Motor, Getriebe und Fahrwerk.										
Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK, 7-Gang)	○	○	○	○	○	○	○	○	250	48
Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	○	○	○	○	○	○	○	○	450	76, 128
Porsche Active Suspension Management (PASM)	○	●	○	●	○	●	○	●	475	60
PASM Sportfahrwerk (-20 mm) nur i. V. m. PTV/PTV Plus und 20-Zoll-Rädern	○	○	-	-	○	-	-	-	030/031	61
Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC)	-	○	-	○	-	○	-	○	031/352	62
Porsche Torque Vectoring (PTV) i. V. m. Schaltgetriebe inkl. mechanischer Hinterachs-Quersperre	○	●	○	●	○	●	○	●	220	70
Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) i. V. m. optionalem PDK inkl. elektronisch geregelter Hinterachs-Quersperre	○	●	○	●	○	●	○	●	221	70
Servolenkung Plus	○	○	○	○	○	○	○	○	658	64
Sport Chrono Paket	○	○	○	○	○	○	○	○	639/640	65
Sportabgasanlage	○	○	○	○	○	○	○	○	176	44

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

Bezeichnung	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	I-Nr.	Seite
Räder.										
20-Zoll Carrera S Rad	○	●	○	●	○	●	○	●	423	68
20-Zoll Carrera Classic Rad	○	○	○	○	○	○	○	○	427	68
20-Zoll SportDesign Rad	○	○	○	○	○	○	○	○	428	
20-Zoll 911 Turbo Rad	○	○	○	○	○	○	○	○	429	129
20-Zoll SportTechno Rad mit farbigem Porsche Wappen	○	○	○	○	○	○	○	○	XRT	129
Radnabenabdeckung mit farbigem Porsche Wappen	○	○	○	○	○	○	○	○	446	129

Reifentyp	Größe	Kraftstoff-effizienzklasse/ Rollwiderstand	Nasshaftungs- klasse	Externes Rollgeräusch* (Klasse)	Externes Rollgeräusch (dB)
Sommerreifen	235/40 ZR 19	E	B	🔊	68
	285/35 ZR 19	E	C	🔊	70
	295/35 ZR 19	E	B	🔊	71
	245/35 ZR 20	F	A	🔊	71
	295/30 ZR 20	E	A	🔊	74
	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.



20-Zoll 911 Turbo Rad



20-Zoll SportTechno Rad



Sportsitz



Vollelektrischer Sportsitz



Sportsitz Plus



Adaptiver Sportsitz Plus

Bezeichnung	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	I-Nr.	Seite
Interieur.										
HomeLink® (frei programmierbarer Garagentoröffner)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	608	90
Tempostat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	454	90
Abstandsregeltempostat inkl. Porsche Active Safe (PAS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	456	91
Tempolimitanzeige	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	631	99
Vorrüstung Porsche Vehicle Tracking System (PVTS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	674	95
Licht-Design-Paket	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	630	90
Vollelektrische Sportsitze (14 Wege, elektr.) mit Memory-Paket inkl. elektr. Lenksäulenverstellung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	P06	88, 130
Sportsitze Plus (4 Wege, elektr.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	P05	88, 130
Adaptive Sportsitze Plus (18 Wege, elektr.) mit Memory-Paket inkl. elektr. Lenksäulenverstellung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	P07	88, 130
Sportschalensitze	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	P03	89
Sportschalensitze mit Memory-Paket inkl. elektr. Lenksäulenverstellung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	P01	
Sitzheizung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	342	89
Sitzbelüftung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	541	89
Lenkradheizung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	345	87

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

Bezeichnung	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	I-Nr.	Seite
Interieur.										
Feuerlöscher	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	509	
Raucherpaket	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	583	
Fußmatten ¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	810	
ISOFIX-Befestigung für Kindersitz auf Beifahrersitz	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	899	89
Ablagenetz im Beifahrerfußraum	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	581	
Zifferblatt Drehzahlmesser schwarz	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	022	
Interieur Leder.										
Ledersitzanlage in Serienfarbe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Code	
Lederausstattung in Serienfarbe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Code	122
Lederausstattung in Sonderfarbe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Code	122
Lederausstattung in Bi-Color	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	970	124, 131
Lederausstattung in Naturleder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	998	124, 131
Lederausstattung in Bi-Color Naturleder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Code	124
Lederausstattung in Individualfarbe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Code	
Multifunktionslenkrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	844	86
SportDesign Lenkrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	840	87

¹⁾ Bei Lederausstattung in Bi-Color in der jeweils dunkleren Interieurfarbe ausgeführt.



Lederausstattung in Schwarz-Granatrot



Naturlederausstattung in Espresso



BOSE® Surround Sound-System



Burmester® High-End Surround Sound-System

Bezeichnung	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	I-Nr.	Seite
Audio und Kommunikation.										
Audiosystem CDR Plus inkl. Digitalradio	○	○	○	○	○	○	○	○	P25	96
Porsche Communication Management (PCM) inkl. Navigationsmodul	○	○	○	○	○	○	○	○	P23	97
Elektronisches Fahrtenbuch	○	○	○	○	○	○	○	○	641	99
Sprachbedienung	○	○	○	○	○	○	○	○	671	99
Telefonmodul	○	○	○	○	○	○	○	○	666	98
Bluetooth® Bedientaster für Telefonmodul	○	○	○	○	○	○	○	○	669	98
Handyvorbereitung	○	○	○	○	○	○	○	○	619	99
BOSE® Surround Sound-System	○	○	○	○	○	○	○	○	680	101
Burmester® High-End Surround Sound-System	○	○	○	○	○	○	○	○	682	102
CD-Wechsler, sechsfach	○	○	○	○	○	○	○	○	692	98
CD-/DVD-Wechsler, sechsfach	○	○	○	○	○	○	○	○	693	98
TV-Tuner	○	○	○	○	○	○	○	○	676	99
Online-Dienste	○	○	○	○	○	○	○	○	UN1	100
Digitalradio	○	○	○	○	○	○	○	○	691	98

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



Porsche Exclusive.

Ausgeprägte Identität: auch eine Form von Exklusivität.

Über die in diesem Katalog vorgestellten Individualisierungsoptionen hinaus haben Sie die Möglichkeit, Ihren Porsche noch

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

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

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

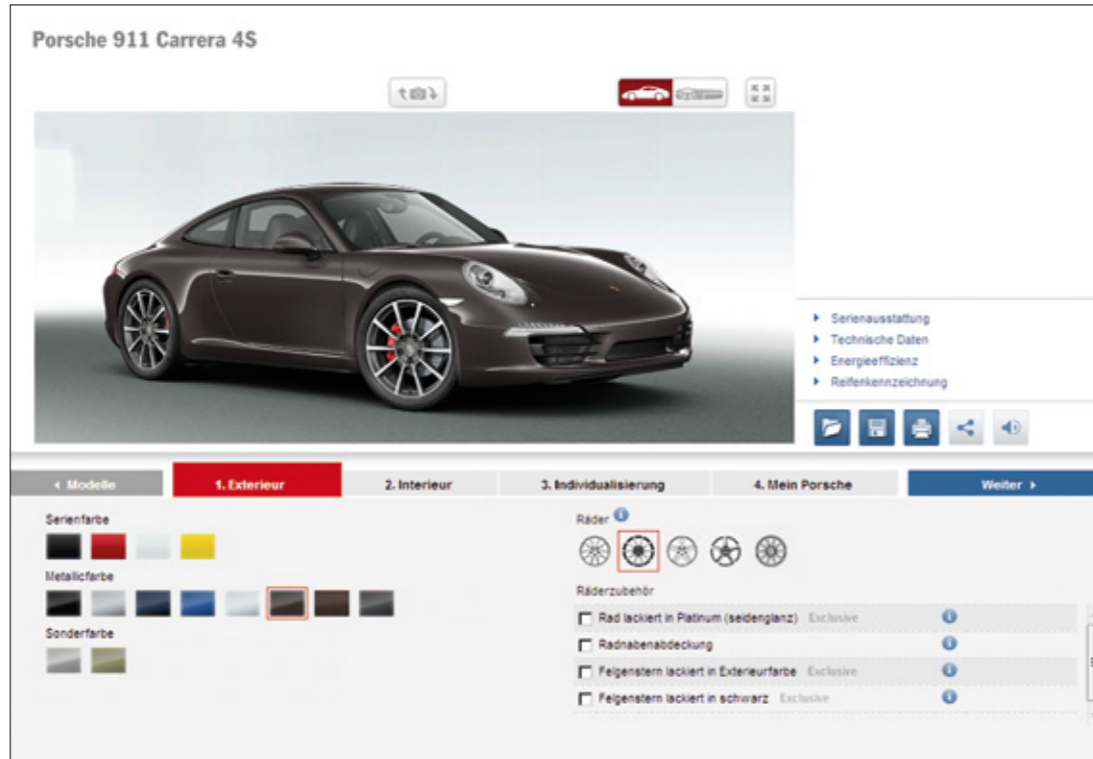
Porsche Car Configurator.

Identität nimmt Gestalt an.

Geschmack, Persönlichkeit, Stil. Sie entscheiden, in welcher Form der 911 Carrera 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 aus allen Blickwinkeln betrachten, abspeichern und direkt ausdrucken.

Den Porsche Car Configurator und noch mehr über die Faszination Porsche finden Sie unter www.porsche.com



Werksabholung.

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

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

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

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

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

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

Instruktors. Onroad auf der FIA-zertifizierten Teststrecke. Offroad mit einem geländetauglichen Porsche 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 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

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



Porsche Driver's Selection

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



Porsche Driving Experience – Porsche Travel Club

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



Porsche Driving Experience – Porsche Sport Driving School

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



Porsche Clubs

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

Porsche Service

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

Porsche Assistance

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

Porsche Approved Gebrauchtwagen

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

Porsche Financial Services

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

„Christophorus“

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

Porsche Classic

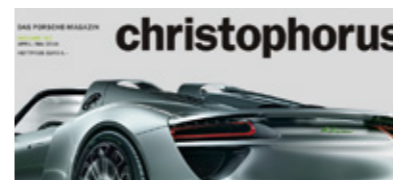
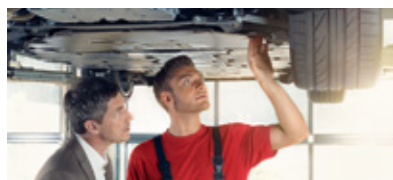
Ihr Partner für Originalteile und Reparatur sowie für die Restaurierung von klassischen Porsche Fahrzeugen. Unter www.porsche.com/classic können Sie mehr über Porsche Classic erfahren.

Porsche Museum

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

Porsche im Internet

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



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

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



Technische Daten.

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

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

² Ermittelt wurden die Daten nach dem Messverfahren Euro 6 (715/2007/EG, 195/2013/EG und ECE-R 101.01). Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes, 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.

³ Nur gültig in den genannten Ländern.

	911 Carrera	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S	911 Carrera S Cabriolet
Leergewicht	Schaltgetriebe/PDK	Schaltgetriebe/PDK	Schaltgetriebe/PDK	Schaltgetriebe/PDK
DIN	1.400 kg/1.420 kg	1.470 kg/1.490 kg	1.415 kg/1.435 kg	1.485 kg/1.505 kg
Nach EG-Richtlinie ¹⁾	1.475 kg/1.495 kg	1.545 kg/1.565 kg	1.490 kg/1.510 kg	1.560 kg/1.580 kg
Zul. Gesamtgewicht	1.795 kg/1.815 kg	1.850 kg/1.870 kg	1.830 kg/1.850 kg	1.885 kg/1.905 kg
Fahrleistungen	Schaltgetriebe/PDK	Schaltgetriebe/PDK	Schaltgetriebe/PDK	Schaltgetriebe/PDK
Höchstgeschwindigkeit	289 km/h/287 km/h	286 km/h/284 km/h	304 km/h/302 km/h	301 km/h/299 km/h
0–100 km/h	4,8 s/4,6 s	5,0 s/4,8 s	4,5 s/4,3 s	4,7 s/4,5 s
Sport Chrono Paket (i. V.m. PDK) 0–100 km/h	–/4,4 s	–/4,6 s	–/4,1 s	–/4,3 s
0–160 km/h	10,4 s/10,0 s	10,8 s/10,4 s	9,4 s/9,0 s	9,8 s/9,4 s
Sport Chrono Paket (i. V.m. PDK) 0–160 km/h	–/9,7 s	–/10,1 s	–/8,7 s	–/9,1 s
Elastizität (80–120 km/h), 5. Gang	6,4 s/–	6,7 s/–	5,9 s/–	6,2 s/–
Durchzugsbeschleunigung (80–120 km/h)	–/2,8 s	–/2,9 s	–/2,4 s	–/2,5 s
Verbrauch/Emission²⁾	Schaltgetriebe/PDK	Schaltgetriebe/PDK	Schaltgetriebe/PDK	Schaltgetriebe/PDK
Innerorts in l/100 km	12,4/11,3	12,7/11,5	13,3/12,1	13,6/12,2
Außerorts in l/100 km	7,0/6,6	7,2/6,7	7,3/6,7	7,5/6,9
Kombiniert in l/100 km	9,0/8,2	9,2/8,4	9,5/8,7	9,7/8,9
CO ₂ -Emissionen in g/km	211/191	216/195	223/202	228/207
Effizienzklasse³⁾	Schaltgetriebe/PDK	Schaltgetriebe/PDK	Schaltgetriebe/PDK	Schaltgetriebe/PDK
Effizienzklasse Deutschland	G/F	G/F	G/G	G/F
Effizienzklasse Schweiz	G/F	G/F	G/G	G/G
Abmessungen/c_w-Wert				
Länge	4.491 mm	4.491 mm	4.491 mm	4.491 mm
Breite	1.808 mm	1.808 mm	1.808 mm	1.808 mm
Höhe	1.303 mm	1.299 mm	1.295 mm	1.292 mm
Radstand	2.450 mm	2.450 mm	2.450 mm	2.450 mm
Kofferraumvolumen (VDA)	145 l	145 l	145 l	145 l
Tankinhalt (Nachfüllvolumen)	64 l	64 l	64 l	64 l
Luftwiderstandsbeiwert	c _w = 0,29	c _w = 0,30	c _w = 0,29	c _w = 0,30

	911 Carrera 4/911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S/911 Carrera 4S Cabriolet
Motor		
Zylinderzahl	6	6
Hubraum	3.436 cm³	3.800 cm³
Leistung (DIN) bei Drehzahl	257 kW (350 PS) 7.400 1/min	294 kW (400 PS) 7.400 1/min
Max. Drehmoment bei Drehzahl	390 Nm 5.600 1/min	440 Nm 5.600 1/min
Verdichtung	12,5:1	12,5:1
Kraftübertragung		
Antrieb	Allrad	Allrad
Schaltgetriebe	7-Gang	7-Gang
PDK (optional)	7-Gang	7-Gang
Fahrwerk		
Vorderachse	McPherson-Federbeinachse	McPherson-Federbeinachse
Hinterachse	Mehrlenker-Hinterachse	Mehrlenker-Hinterachse
Lenkung	variable Lenkgetriebeübersetzung, Servo, elektromechanisch	variable Lenkgetriebeübersetzung, Servo, elektromechanisch
Wendekreis	11,1 m	11,1 m
Bremse	4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel vorne und hinten, Scheiben innenbelüftet und gelocht	6-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel vorne, 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel hinten, Scheiben innenbelüftet und gelocht
Fahrstabilisierungssystem	Porsche Stability Management (PSM) inklusive ABS mit zusätzlichen Bremsfunktionen	Porsche Stability Management (PSM) inklusive ABS mit zusätzlichen Bremsfunktionen
Räder	VA: 8,5 J x 19 ET 54, HA: 11 J x 19 ET 48	VA: 8,5 J x 20 ET 51, HA: 11 J x 20 ET 52
Reifen	VA: 235/40 ZR 19, HA: 295/35 ZR 19	VA: 245/35 ZR 20, HA: 305/30 ZR 20

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

²⁾ Ermittelt wurden die Daten nach dem Messverfahren Euro 6 (715/2007/EG, 195/2013/EG und ECE-R 101.01). Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes, 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.

³⁾ Nur gültig in den genannten Ländern.

	911 Carrera 4	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S	911 Carrera 4S Cabriolet
Leergewicht	Schaltgetriebe/PDK	Schaltgetriebe/PDK	Schaltgetriebe/PDK	Schaltgetriebe/PDK
DIN	1.450 kg/1.470 kg	1.520 kg/1.540 kg	1.465 kg/1.485 kg	1.535 kg/1.555 kg
Nach EG-Richtlinie ¹⁾	1.525 kg/1.545 kg	1.595 kg/1.615 kg	1.540 kg/1.560 kg	1.610 kg/1.630 kg
Zul. Gesamtgewicht	1.845 kg/1.865 kg	1.900 kg/1.920 kg	1.875 kg/1.895 kg	1.935 kg/1.955 kg
Fahrleistungen	Schaltgetriebe/PDK	Schaltgetriebe/PDK	Schaltgetriebe/PDK	Schaltgetriebe/PDK
Höchstgeschwindigkeit	285 km/h/283 km/h	282 km/h/280 km/h	299 km/h/297 km/h	296 km/h/294 km/h
0–100 km/h	4,9 s/4,7 s	5,1 s/4,9 s	4,5 s/4,3 s	4,7 s/4,5 s
Sport Chrono Paket (i. V.m. PDK) 0–100 km/h	–/4,5 s	–/4,7 s	–/4,1 s	–/4,3 s
0–160 km/h	10,6 s/10,2 s	11,0 s/10,6 s	9,6 s/9,2 s	10,0 s/9,6 s
Sport Chrono Paket (i. V.m. PDK) 0–160 km/h	–/9,9 s	–/10,3 s	–/8,9 s	–/9,3 s
Elastizität (80–120 km/h), 5. Gang	6,5 s/–	6,8 s/–	6,0 s/–	6,3 s/–
Durchzugsbeschleunigung (80–120 km/h)	–/2,9 s	–/3,1 s	–/2,5 s	–/2,7 s
Verbrauch/Emission²⁾	Schaltgetriebe/PDK	Schaltgetriebe/PDK	Schaltgetriebe/PDK	Schaltgetriebe/PDK
Innerorts in l/100 km	12,9/11,7	13,1/11,8	13,8/12,4	13,9/12,5
Außerorts in l/100 km	7,4/6,8	7,5/6,9	7,6/7,0	7,7/7,1
Kombiniert in l/100 km	9,3/8,6	9,5/8,7	9,9/9,1	10,0/9,2
CO ₂ -Emissionen in g/km	218/200	223/202	233/212	235/214
Effizienzklasse³⁾	Schaltgetriebe/PDK	Schaltgetriebe/PDK	Schaltgetriebe/PDK	Schaltgetriebe/PDK
Effizienzklasse Deutschland	G/F	G/F	G/G	G/F
Effizienzklasse Schweiz	G/G	G/G	G/G	G/G
Abmessungen/c_w-Wert				
Länge	4.491 mm	4.491 mm	4.491 mm	4.491 mm
Breite	1.852 mm	1.852 mm	1.852 mm	1.852 mm
Höhe	1.304 mm	1.300 mm	1.296 mm	1.294 mm
Radstand	2.450 mm	2.450 mm	2.450 mm	2.450 mm
Kofferraumvolumen (VDA)	125 l	125 l	125 l	125 l
Tankinhalt (Nachfüllvolumen)	68 l	68 l	68 l	68 l
Luftwiderstandsbeiwert	c _w = 0,30	c _w = 0,31	c _w = 0,30	c _w = 0,31

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 (11/13). Änderungen von Konstruktion, Ausstattung und Lieferumfang sowie Abweichungen im Farbton und Irrtümer bleiben vorbehalten.

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2014
Alle Texte, Bilder und sonstigen Informationen in diesem Katalog unterliegen dem Urheberrecht der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

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

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

Porsche, das Porsche Wappen, 911, Carrera, 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

Gültig ab: 03/2014
Printed in Germany
WSLC1501000110 DE/WW

