



PORSCHE



**La nuova 911**  
Identità Porsche



<b>Forza</b>	<b>6</b>
Esterno	12
Interni	16
Tecnica	18
I modelli 911 Carrera	20
<b>Temperamento</b>	<b>36</b>
Motore	38
Trasmissione	48
Sospensioni e telaio	54
<b>Tranquillità</b>	<b>74</b>
Sicurezza	76
Comfort	84
<b>Responsabilità</b>	<b>106</b>
Motorsport	108
Ambiente	114
<b>Personalità</b>	<b>118</b>
Personalizzazioni	120
Panoramica	134
<b>Identità 911</b>	<b>136</b>
<b>Dati tecnici</b>	<b>138</b>
<b>Indice</b>	<b>142</b>



impavida  
appassionata  
tenace **Forza** libera  
diretta risoluta  
matura esuberante

## Molte leggende raccontano il passato.

### Questa parla del futuro.

## La 911.

Lo sguardo punta sempre avanti poiché, per tradizione, la 911 ha sempre mirato al futuro.

La nostra tradizione? La sigla «Dr. Ing.» presente nel nome della nostra azienda. Oltre 30.000 vittorie in gara, senza dubbio. E altre imprese leggendarie. Ma anche la conseguente responsabilità per il futuro dell'auto sportiva e verso l'ambiente. A ciò si aggiunge la reputazione di icona sportiva della 911. Eppure, vale sempre la pena continuare a rinnovarla.

Passato e futuro non sono inseparabili. Non per noi, almeno. Certo, potremmo costruire buone vetture sportive. Ma non una Porsche. Tanto meno una 911.

La nostra identità è la 911. Anche, e proprio, nel 21° secolo. E, con lei, il design inconfondibile. La tecnica nata in pista. E le emozioni che, dal 1963, sono diventate di serie.

Può bastare al futuro? E, soprattutto, a voi? Non è forse meglio, talvolta, affrancarsi dalla tradizione prima che si cristallizzi e renda impossibile qualsiasi cambiamento?

Noi pensiamo di sì. E abbiamo agito di conseguenza: quasi tutti i componenti della nuova generazione 911 sono nuovi. Questo è il nostro modo di onorare la tradizione. E di rendere giustizia al fascino delle auto sportive e al mito 911 di domani.

Lo facciamo con un design rinnovato e un passo allungato. Motori ulteriormente sviluppati, che consumano meno ma rendono di più. Tecnologie efficienti come, ad esempio, la funzione automatica Start-Stop, il sistema di gestione termica e il recupero di energia della rete di bordo. La costruzione leggera intelligente basata su una capote di nuova concezione nella Cabriolet. La trazione integrale attiva

ulteriormente sviluppata del Porsche Traction Management (PTM). Interni di concezione ergonomica e comfort sportivo.

Tutti questi elementi ci caratterizzano. L'unione di tradizione e innovazione, performance e idoneità all'uso quotidiano, forma e funzione. Per noi non sono contraddizioni, ma rappresentano nuovi stimoli. Noi li definiamo Intelligent Performance.

Ci sono molte parole per descrivere in modo appropriato la nostra identità. E tre cifre.

La 911. Identità Porsche.

Identità è temperamento, personalità, tradizione. Ciò che la caratterizza, e che la distingue da tutto il resto.

Come nel caso dei modelli 911 Carrera. I cui tratti distintivi come prestazioni, efficienza, equipaggiamento e comfort mostrano un carattere unico e soddisfano le vostre esigenze. Non legate a una vettura sportiva qualsiasi. Ma a una 911.





## Come sarebbe un viso senza espressione?

### Il design dell'esterno.

Qualsiasi bambino riconosce una 911, ma è possibile esprimere la sua identità anche a parole? Sì. Esaminando il linguaggio di forma, proporzioni e linee. La linea del tetto fluisce verso la parte posteriore. I passaruota sono più alti rispetto al cofano anteriore e nella parte posteriore sono particolarmente pronunciati. Caratterizzano la 911 e definiscono il suo temperamento.

La visione d'insieme: bassa, larga e filante. 911.

Tutto come dal 1963? Sì e no. Perché solo chi cambia, a lungo andare resta fedele a se stesso. E noi siamo cambiati.

I nostri designer e ingegneri parlano, con cautela, di evoluzione 911. E, tuttavia, compiono un grande passo avanti. Con innovazioni sempre motivate da una ricerca funzionale e perfettamente adattate fra loro. Il risultato è un concetto globale armonioso che rende la 911 la vettura sportiva del 21° secolo. La prova: per il suo design unico e funzionale, dal forte impatto emotivo, la Porsche 911 Carrera è stata insignita del prestigioso premio «Red Dot Award: product design 2012».

Design e tecnica formano un'unità nella 911. Anche il suo profilo lo dimostra. Il passo allungato migliora la stabilità di guida e la dinamica in curva. Gli sbalzi sono ridotti, la 911 risulta compatta e agile.

Un'immagine d'insieme sportiva che, rispetto ai modelli precedenti, è ribadita anche dall'altezza ridotta della vettura e dalla carreggiata allargata anteriormente, nei modelli 911 Carrera di 46 mm e nei modelli 911 Carrera S addirittura di 52 mm. I nuovi modelli 911 Carrera a trazione integrale dispongono anche di una carreggiata allargata di 44 mm posterior-

mente. Cosa comporta tutto ciò? Maggiore trazione e agilità ad esempio.

Anche la silhouette è tipicamente 911. Come il suo sviluppo. Esaminiamo i dettagli.



**red dot design award**  
product design 2012

L'architettura della vettura, con carreggiata larga all'asse anteriore e una linea del tetto bassa, contribuisce a rendere dinamico ed elegantemente sportivo il frontale della 911. E, nella 911 Carrera, consente di mantenere un basso valore di  $C_x$  pari a 0,29.

I fari Bi-Xenon, di serie, dai contorni ovali, assicurano un look più classico e mostrano un dettaglio tecnico rilevante: il funzionamento delle luci. Su richiesta è disponibile il Porsche Dynamic Light System (PDLS) con regolazione dinamica della luce in curva e regolazione del fascio di luce in base alla velocità.

Gli indicatori di direzione, le luci diurne e di posizione, integrati nei moduli luce frontali separati, impiegano la tecnologia a LED. Le linee spiccatamente filanti fanno da contrappunto a quelle dei fari principali. Assieme alle due prese d'aria integrate conferiscono alla 911 il suo look inconfondibile.

La parte posteriore presenta linee spigolose. Nel design, nel look e nell'effetto complessivo. L'impressione è generata dalle linee decise e dalle sottili luci posteriori con tecnologia a LED che accentuano le linee orizzontali della coda. La fascia di raccordo luminosa nella parte posteriore rafforza questa impronta.

Inconfondibilmente Porsche: i terminali di scarico in acciaio legato. Nei modelli S hanno doppi terminali su entrambi i lati. Il largo spoiler posteriore è estraibile. Per ridurre la portanza ad ogni velocità e aumentare ulteriormente la stabilità di marcia.

I cerchi: i modelli 911 Carrera montano cerchi da 19 pollici; i modelli 911 Carrera S cerchi da 20 pollici di serie. Le dimensioni maggiorate conferiscono alla 911 un'autorevolezza ancora più sportiva. Gli pneumatici con ampia superficie di rotolamento aumentano anche comfort e performance. La scritta sulla parte

posteriore svolge una funzione non meno importante: testimonia l'identità Porsche.

In breve: la forma segue la funzione. Un principio di design comprensibilmente semplice che rende una 911 ciò che è: la 911.



## Ergonomia sportiva per l'uso quotidiano. Massimo comfort per lo sport.

### Il design degli interni.

Decisamente, Porsche non costruisce auto sportive convenzionali. Ma vetture sportive per l'uso quotidiano. Come? Interpretando i concetti di elevata agilità e comfort straordinario non come opposti inconciliabili, ma come parti di un insieme armonioso.

Un principio valido soprattutto per gli interni della 911 dove sportività, funzionalità e allestimenti pregiati formano un'unità perfetta. Per uno stile di guida dinamico e per l'uso quotidiano. E per entrambi allo stesso tempo.

Salendo a bordo s'intuisce subito cosa significa: grazie al passo allungato, rispetto ai precedenti modelli 911 Carrera, anteriormente ora sono disponibili 25 mm in più nella zona delle gambe.

Sportività e comfort in perfetta sintonia. Grazie anche all'ergonomia studiata attentamente per il design complessivo degli interni: materiali, logica e disposizione dei comandi appartengono ad una nuova generazione di vetture sportive. Di nuova concezione, nella 911, anche la parte anteriore ascendente del tunnel. La logica intelligente dei comandi si ispira ad un principio chiaro: la via diretta.

La disposizione dei 5 strumenti circolari con contagiri centrale è tipicamente 911. Attuale è la strumentazione con schermo a colori da 4,6 pollici ad alta risoluzione con tecnologia TFT e VGA, che visualizza, ad esempio, le informazioni del nuovo sistema adattivo di regolazione della velocità (ACC), del sistema audio o del navigatore.

Al design del motore si affianca il design del sound: l'High-End Surround Sound-System di Burmester®, disponibile su richiesta, è stato appositamente adattato ai modelli 911 Carrera. Con 12 altoparlanti, una potenza complessiva di 821 Watt e un'acustica esemplare.

Nella 911 il design e la tecnica sono inseparabili. Proprio come il comfort e lo sport. Non la consideriamo una contraddizione e tanto meno una forma di compromesso. Una personalità forte, infatti, non rifiuta gli opposti, ma cerca di unirli.





## Per una volta spostiamo il futuro nel presente.

### La tecnica.

A cosa serve la tecnica «del futuro», se non si è in grado di impiegarla sulla strada già oggi? A niente. Per questa ragione, noi ci impegniamo per averla subito a disposizione.

I motori: 6 cilindri in configurazione boxer, naturalmente. Potenza da 3,4 litri e 257 kW (350 CV) nei modelli 911 Carrera, da 3,8 litri e 294 kW (400 CV) nei modelli 911 Carrera S. Tutte le versioni dispongono d'iniezione diretta (Direct Fuel Injection – DFI) e VarioCam Plus. Per una maggiore potenza a fronte di consumi ridotti.

La trasmissione della potenza è affidata al cambio manuale a 7 marce, impostato per ridurre nettamente i consumi nella marcia di riposo più lunga. Oppure al cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK), opzionale, per cambi marcia senza interruzione della forza motrice.

Nei modelli 911 Carrera a trazione integrale, il Porsche Traction Management (PTM) assicura una distribuzione ulteriormente migliorata della forza motrice, adattandola alle diverse condizioni atmosferiche e del manto stradale. Soprattutto in condizioni limite, la guida è ancora più armoniosa e la vostra sicurezza

aumenta, non solo sulla neve e sul bagnato, ma anche nella guida sportiva.

Uno sguardo al telaio. Il Porsche Torque Vectoring (PTV), presente di serie nella 911 Carrera S e nella 911 Carrera S Cabriolet, o il Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) in combinazione con il PDK, aumenta la dinamica di guida che, nei modelli S, può essere ulteriormente incrementata grazie al sistema di regolazione del telaio Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) opzionale. In tutti i modelli, il sistema supporti motore attivi, disponibile su richiesta, garantisce una guida decisamente più precisa, non solo in curva.

La 911 è realizzata in struttura composita in alluminio e acciaio. Impiegato ampiamente e nei punti giusti, l'alluminio leggero migliora i consumi e la dinamica di guida. E determina un ottimo rapporto peso/potenza, pari, ad esempio, a 4,7 kg/kW (3,5 kg/CV) nella 911 Carrera S.

Il futuro dell'auto sportiva inizia adesso.

I valori relativi a consumi, emissioni di CO<sub>2</sub> e classe di efficienza sono consultabili alle pagine 139/141.

## Incontri. Conferenze. Pranzi d'affari. Una volta tanto, ritrovate voi stessi.

### La 911 Carrera.

Contraddizioni. L'uomo del 21° secolo ne affronta ogni giorno. Tra esigenze professionali e private. Tra mondo reale e realtà virtuale. Come conciliarle? Con una forte identità. E con una vettura sportiva che risolve molte contraddizioni, dal 1963.

Come quella fra sportività e idoneità all'uso quotidiano. Iniezione diretta (DFI) e VarioCam Plus, di serie nella 911 Carrera, garantiscono potenza e coppia elevate nonché una combustione efficiente a fronte di consumi ridotti.

Il motore a 6 cilindri boxer da 3,4 litri posizionato a sbalzo unisce tradizione e innovazione grazie alla riduzione della

cilindrata. La sensazione dovrebbe essere, piuttosto, di un aumento di cilindrata, poiché, rispetto al motore da 3,6 litri del modello precedente, il motore da 3,4 litri sviluppa più potenza sulla strada.

Le cifre: 257 kW (350 CV) a 7.400 giri/min e coppia massima di 390 Nm a 5.600 giri/min. Parallelamente, rispetto al modello precedente i consumi e le emissioni di CO<sub>2</sub> sono ridotti del 16% con PDK. Ancora più concretamente: da 0 a 100 km/h in 4,8 secondi e velocità massima di 289 km/h.

La 911 Carrera trasmette alla strada una grande potenza in modo preciso e diretto grazie al cambio manuale a 7 marce. Nel cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK), opzionale, le marce dalla 1ª alla 6ª sono sportive, la 7ª, invece, è una marcia di riposo, che riduce i consumi. Il tasto SPORT, presente di serie, assicura una riposta ancora più briosa del motore.

Riguardo a forma e funzione: i terminali di scarico singoli sono particolarmente incisivi. Il sound è Porsche. I cerchi da 19 pollici Carrera sono di serie. Offrono stabilità e performance di guida più elevate.

Fondamentali per la sicurezza e lo sport: le pinze fisse monoblocco in alluminio a 4 pistoncini in colore nero, il Porsche Stability Management (PSM) e i fari Bi-Xenon. Alta tecnologia per vetture sportive, offerta di serie.

Sport. Ragione. Uso quotidiano. Design. Molti temi, un elemento in comune: la 911 Carrera.



**La sua identità nasce in pista.**

**La sua casa è la strada.**

## La 911 Carrera S.

Nulla è più profondo delle nostre origini. Esse rivelano gran parte della nostra identità. Un principio valido, in particolare, per la 911 Carrera S. Mostra tutte le qualità che ci si aspetta da una vettura sportiva, le cui origini risiedono nel Motorsport.

Componente fondamentale del suo DNA è, quindi, la potenza: motore da 3,8 litri ad iniezione diretta (Direct Fuel Injection, DFI) e VarioCam Plus. Potenza di 294 kW (400 CV) a 7.400 giri/min e coppia massima di 440 Nm a 5.600 giri/min. Con cambio manuale bastano solo 4,5 secondi per l'accelerazione da

0 a 100 km/h. La spinta propulsiva? Termina a ben 304 km/h.

Valori che la 911 Carrera S soddisfa completamente anche in termini di efficienza. Grazie a consumi ed emissioni di CO<sub>2</sub> ridotti fino al 15% rispetto al modello precedente. Ciò è possibile, ad esempio, grazie alla funzione automatica Start-Stop, presente di serie, o alla funzione «veleggiare», in combinazione con il cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK) opzionale.

Potete riconoscere le origini della 911 Carrera S anche ascoltando il sound intenso del motore. O ammirando i doppi

terminali di scarico in acciaio legato spazzolato e i cerchi da 20 pollici Carrera S.

E potrete percepirle. Grazie al Porsche Active Suspension Management (PASM), di serie, o al telaio sportivo PASM, disponibile su richiesta, con assetto ribassato di 20 mm e aerodinamica ancora più sportiva. Oppure grazie al pacchetto Sport Chrono opzionale e al sistema supporti motore attivi. Il Porsche Torque Vectoring (PTV), di serie, garantisce trazione e stabilità di guida maggiori, come il Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) in combinazione con il PDK opzionale.

Il Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC), disponibile su richiesta, è un sistema per la stabilizzazione attiva del rollio che aumenta agilità, comfort e sicurezza.

In tema di sicurezza: i freni della 911 Carrera S dispongono di pinze fisse monoblocco anteriori a 6 anziché 4 pistoncini, per uno spazio di frenata ridotto. I fari Bi-Xenon sono di serie. Su richiesta è disponibile il Porsche Dynamic Light System (PDLS).

Indubbiamente, la 911 Carrera S conosce le sue origini. E le asseconda. Con efficienza, potenza e sportività.



I valori relativi a consumi, emissioni di CO<sub>2</sub> e classe di efficienza sono consultabili alle pagine 139/141.



## Il futuro della vettura sportiva: ancora completamente aperta.

### La 911 Carrera Cabriolet.

A volte fa bene liberare la mente. Cambiare approccio. Imboccare una strada mai battuta. Soprattutto quando si hanno obiettivi ambiziosi per il futuro. Obiettivi che si possono raggiungere aprendosi a nuove idee.

È questa la strada percorsa dalla 911 Carrera Cabriolet: tecnologia innovativa per la capote, materiali leggeri, aletta frangivento integrata. Un approccio che crea nuovi spazi di manovra. Per il fascino della vettura sportiva.

Snella e tesa, leggera e stabile. La capote convince per il suo look. E per i suoi valori

interiori. E' composta da tre elementi in magnesio particolarmente leggeri ed è rivestita in tessuto. Il peso, quindi, risulta contenuto, migliora l'estetica e riduce al minimo la rumorosità. Sentirete solo il sound inconfondibile della vostra 911.

L'aletta frangivento, presente di serie, elimina le correnti d'aria, limitando al massimo le turbolenze durante la guida a vettura aperta. L'uso è estremamente semplice: integrata direttamente dietro i sedili posteriori, l'aletta frangivento si apre elettricamente in soli 2,0 secondi e fino a una velocità di 120 km/h.

I nostri ingegneri hanno raggiunto obiettivi ambiziosi anche nei valori di potenza della 911 Carrera Cabriolet. Grazie al downsizing e al motore boxer 6 cilindri da 3,4 litri posizionato a sbalzo, che sviluppa 257 kW (350 CV) a 7.400 giri/min. Raggiunge la velocità massima di 286 km/h a fronte di consumi ed emissioni di CO<sub>2</sub> ridotti del 15% rispetto al modello precedente.

In sintesi: un concetto ben definito per una personalità forte. Con il coraggio di cambiare e la voglia di creare nuove possibilità. Perché il futuro è aperto.

I valori relativi a consumi, emissioni di CO<sub>2</sub> e classe di efficienza sono consultabili alle pagine 139/141.



## Porsche 356, Porsche 550, Porsche Carrera GT: l'apertura mentale è ancora una tradizione Porsche.

### La 911 Carrera S Cabriolet.

La guida all'aria aperta ha una lunga tradizione in Porsche, iniziata già nel 1948 con la N. 1. La prima 356 senza tetto entrò nella leggenda insieme alla Porsche 550 Spyder. Nel 1982 portammo su strada il primo modello 911 Carrera in versione cabriolet. Gli elementi che accomunano tutte le Porsche aperte: il piglio sportivo e un piacere di guida illimitato. È giunto il momento di proiettare questa tradizione nel futuro. Con la 911 Carrera S Cabriolet.

Ma questo riguarda la nostra motivazione. Ora passiamo alla trazione: il motore da 3,8 litri con iniezione diretta (DFI) e

VarioCam Plus sviluppa 294 kW (400 CV) a 7.400 giri/min. La 911 Carrera S Cabriolet accelera da 0 a 100 km/h in soli 4,7 secondi e raggiunge una velocità massima di 301 km/h.

Le riserve di potenza non sono da meno. Quindi, è fondamentale il principio secondo cui per muoversi, bisogna eliminare subito il peso superfluo. Per questo anche la 911 Carrera S Cabriolet punta su materiali leggeri.

Il dettaglio decisivo: la capote, completamente rinnovata nella 911. Gli elementi in magnesio integrati la rendono leggera

ma estremamente stabile. La capote si apre e si chiude in soli 13 secondi e fino a una velocità di 50 km/h. Quando è chiusa, genera un profilo aerodinamico ottimizzato e contribuisce a ottenere un coefficiente di resistenza aerodinamica pari ad appena 0,30. I rumori causati dal vento? Praticamente inesistenti.

Anche l'aletta frangivento integrata assicura le condizioni ideali per viaggiare all'aria aperta. Si aziona elettricamente ed è integrata subito dietro la zona del passeggero. In tal modo protegge efficacemente dalle turbolenze d'aria.

Un altro dettaglio fondamentale: il doppio terminale di scarico in acciaio legato. I cerchi da 20 pollici Carrera S lasciano intravedere le pinze dei freni verniciate in colore rosso. Indispensabile nella 911 Cabriolet: un'efficace sistema di roll-bar ed airbag full-size per guidatore e passeggero.

Non ci sono dubbi: la 911 Carrera S Cabriolet resta fedele allo spirito sportivo delle sue antenate. E porta la loro eredità nel 21° secolo.

I valori relativi a consumi, emissioni di CO<sub>2</sub> e classe di efficienza sono consultabili alle pagine 139/141.

**Chi conosce i propri punti di forza, ne guadagna facilmente altri.**

## La nuova 911 Carrera 4.

Una cosa è certa: chi conosce se stesso e le proprie origini, trova facilmente sempre nuove forze. Per la 911 si tratta dell'identità Porsche.

Nella nuova 911 Carrera 4 a trazione integrale scoprirete immediatamente la grande forza che caratterizza un'identità ormai consolidata. Il Porsche Traction Management (PTM), ulteriormente sviluppato, converte direttamente la forza in movimento. Non in modo avventato ma con intelligenza. Dei sensori rilevano, tra gli altri, il numero di giri su tutte le ruote, l'accelerazione trasversale e longitudinale della vettura nonché l'angolo di sterzata. In questo modo la trazione

integrale attiva reagisce costantemente alle diverse condizioni di guida. Dominandole. Riadattato per consentire una guida ancora più armoniosa in situazioni limite, il PTM esprime subito chiaramente, soprattutto sul bagnato e sulla neve, cosa intendiamo per trazione in casa Porsche.

Più semplicemente: la nuova 911 Carrera 4 denota sicurezza. A consolidare tecnicamente questa consapevolezza contribuiscono la carreggiata maggiorata di 44 mm rispetto alla 911 Carrera, a livello dei passaruota posteriori, e gli pneumatici posteriori con larghezza pari a 295 mm. Visivamente, si aggiungono le prese d'aria del modello a trazione integrale, la fascia

di raccordo luminosa nella parte posteriore che include le luci di posizione, così come le originali minigonne laterali.

Uno dei suoi punti di forza esclusivi è, naturalmente, la trazione: il motore boxer a 6 cilindri da 3,4 litri, che eroga 257 kW (350 CV) a 7.400 giri/min, consente alla nuova 911 Carrera 4 di accelerare da 0 a 100 km/h in soli 4,9 secondi e di raggiungere una velocità massima di 285 km/h. Un altro punto di forza sorprendente: grazie al downsizing della cilindrata, i valori dei consumi e delle emissioni di CO<sub>2</sub> sono diminuiti del 15% rispetto al modello precedente.

Ora trasferiamo la forza d'identità sulla strada. Con il cambio manuale a 7 marce o, su richiesta, con il cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK). In entrambi i cambi, le prime 6 marce hanno un'impostazione sportiva, mentre la 7ª è una marcia di riposo particolarmente impostata all'efficienza.

La 911 ha molti punti di forza. La nuova 911 Carrera 4 ne ha guadagnati altri: nella trazione, nella dinamica di guida e nella sicurezza. Preparatevi a gestirli: al volante.



I valori relativi a consumi, emissioni di CO<sub>2</sub> e classe di efficienza sono consultabili alle pagine 139/141.

## Serpentine, tornanti, curve a gomito, curve a S ... Tanti buoni motivi per scegliere una trazione integrale intelligente.

### La nuova 911 Carrera 4S.

Stabilità. Un'altra apparente contraddizione Porsche, che in una vettura sportiva coincide col movimento e la spinta inarrestabile. Per questo, un aspetto altrettanto importante è mantenere sempre la calma. Non lasciarsi sopraffare dallo spavento. Ma restare sempre padroni della situazione e fare affidamento sulle caratteristiche di guida della nuova 911 Carrera 4S.

Particolarmente affidabile, soprattutto in situazioni limite di guida dinamica, è il sistema di trazione integrale attiva Porsche Traction Management (PTM) ulteriormente sviluppato. Inseguendo questo obiettivo, i nostri ingegneri si sono spinti fino ai limiti della fisica. Ampliandoli.

Ora, l'impostazione del PTM è ancora più armoniosa, soprattutto nella guida sportiva e in condizioni climatiche estreme.

La parte posteriore della vettura sottolinea l'aderenza al terreno della vettura grazie a una carrozzeria maggiorata di 44 mm, una carreggiata allargata e solide ruote posteriori larghe 305 mm. La fascia di raccordo luminosa orizzontale nella parte posteriore riprende questo linguaggio di linee. Il modello a trazione integrale si distingue anche nella parte anteriore grazie alle prese d'aria frontali spiccatamente dinamiche.

Massima aderenza al terreno, quindi. Eppure, non si ferma. Stupendoci con il motore da 3,8 litri e 294 kW (400 CV) a 7.400 giri/min che, con il cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK) opzionale, raggiunge i 100 km/h in soli 4,3 secondi. La spinta propulsiva termina ad una velocità massima di 297 km/h.

I valori dei consumi e delle emissioni di CO<sub>2</sub> della nuova 911 Carrera 4S non sono aumentati, ma diminuiti del 13% rispetto al modello precedente. Tecnologie orientate all'efficienza come il recupero di energia della rete di bordo, la funzione automatica Start-Stop, entrambe

di serie, o la funzione «veleggiare» in combinazione con il PDK, dimostrano che Porsche risolve le contraddizioni sempre grazie al principio Intelligent Performance.

Qualche altro dato sulla sicurezza: le pinze fisse monoblocco dei freni dispongono anteriormente di 6 anziché 4 pistoncini, le pastiglie dei freni sono maggiorate del 10%. Lo spazio d'arresto si riduce ulteriormente. A dimostrazione che, in casa Porsche, la sicurezza completa la performance anziché entrarvi in contraddizione.

Stabilità, appunto. Una curva dopo l'altra.





## Cos'hanno in comune tecnica ed emozioni? Una passione smisurata per le curve, ad esempio.

### La nuova 911 Carrera 4 Cabriolet.

Potrà sorprendervi, ma i nostri ingegneri si emozionano facilmente. Eppure hanno idee chiare. Nessuna contraddizione. Semplicemente il presupposto intelligente per lo sviluppo di una Cabriolet, che è molto più di una vettura concepita solo per gite piacevoli nelle belle giornate: la nuova 911 Carrera 4 Cabriolet. Superando qualsiasi contraddizione, unisce il piacere di guida all'aria aperta ad una trazione straordinaria.

Come possiamo soddisfare le vostre emozioni? La nuova 911 Carrera 4 Cabriolet raggiunge le massime prestazioni grazie al motore boxer da 3,4 litri

che eroga 257 kW (350 CV). L'accelerazione da 0 a 100 km/h avviene in 5,1 secondi a 7.400 giri/min e la velocità massima è di 282 km/h. Un altro dato impressionante: grazie al downsizing della cilindrata, i valori dei consumi e delle emissioni di CO<sub>2</sub> sono diminuiti del 16% rispetto al modello precedente.

La trazione integrale attiva del Porsche Traction Management (PTM), ulteriormente sviluppata, è un sistema estremamente razionale. In combinazione con il Porsche Stability Management (PSM), il PTM assicura stabilità di guida e sicurezza elevate. Perché possiate esprimere

liberamente le vostre emozioni. Anche sul bagnato e sulla neve.

La capote della 911 Carrera 4 Cabriolet, completamente riprogettata, si adatta alle condizioni atmosferiche. E al vostro umore. In 13 secondi. Non uno di più per aprirsi o chiudersi fino ad una velocità di 50 km/h. Elementi portanti in magnesio rendono la capote particolarmente rigida, stabile e nello stesso tempo leggera. Un'aletta frangivento integrata, presente di serie, fuoriesce elettricamente in soli 2 secondi.

Un motivo d'orgoglio: la capote in tessuto eguaglia l'eleganza della silhouette dei modelli 911 Coupé. Le proporzioni possenti sono tipiche del modello a trazione integrale, con carrozzeria maggiorata di 44 mm nella parte posteriore, carreggiata posteriore allargata e pneumatici posteriori di ben 295 mm. Per un piacere di guida in curva tipicamente Porsche.

Solo i caratteri deboli soffocano le emozioni. Noi, invece, siamo convinti che meritino di essere vissute pienamente. La nuova 911 Carrera 4 Cabriolet.

I valori relativi a consumi, emissioni di CO<sub>2</sub> e classe di efficienza sono consultabili alle pagine 139/141.



## La forza d'identità è misurabile: in attimi di felicità.

### La nuova 911 Carrera 4S Cabriolet.

Cosa serve per vivere attimi di autentica felicità? Una forte aderenza al terreno, almeno secondo noi. Unita a sicurezza, affidabilità e fiducia in una tecnica che non delude quando serve. Solo a mente serena, infatti, siamo veramente liberi.

Qualità che la 911 Carrera 4S Cabriolet unisce al motore da 3,8 litri con iniezione diretta (Direct Fuel Injection – DFI) che sviluppa una potenza di 294 kW (400 CV) a 7.400 giri/min. Per uno sprint da 0 a 100 km/h in 4,7 secondi. E un'accelerazione massima pari a 296 km/h.

Un altro buon motivo per liberare la mente: i valori dei consumi e delle emissioni di CO<sub>2</sub> della nuova 911 Carrera 4S Cabriolet sono stati ridotti del 14% rispetto al modello precedente.

Ma il “centro della felicità” risiede nel sistema di trazione integrale attiva ulteriormente sviluppato Porsche Traction Management (PTM). La guida è stata ulteriormente armonizzata, soprattutto in condizioni limite. Per voi significa, soprattutto, un maggiore controllo della vettura e divertimento ancora più elevato.

Aperta al futuro: la capote della nuova 911 Carrera 4S Cabriolet. Realizzata in tessuto con elementi in magnesio, è leggera, stabile e particolarmente rigida. Si apre in soli 13 secondi e fino a una velocità di 50 km/h. Una volta chiusa, mostra un profilo ottimizzato aerodinamicamente, confermato dal valore di C<sub>x</sub> di solo 0,31. Le turbolenze sono appena percettibili.

E lasciano spazio al sound del motore, che è, e resta, inequivocabilmente Porsche. Come le dimensioni: parte posteriore più

larga di 44 mm, carreggiata allargata e ruote posteriori maggiorate sono i simboli di un'identità forte.

Sicuramente i momenti di felicità si possono descrivere. Ma è ancora meglio viverli di persona. La nuova 911 Carrera 4S Cabriolet.

I valori relativi a consumi, emissioni di CO<sub>2</sub> e classe di efficienza sono consultabili alle pagine 139/141.

dominante affidabile  
rilassata aggressiva  
**Temperamento**  
irruenta autoctona  
efficiente spontanea



## Rendere di più e consumare di meno. Un principio collaudato Dr. Ing.

### I motori.

Molti si chiedono: l'auto sportiva è ancora attuale? Sicuramente, una buona domanda. Ma sarebbe altrettanto bello chiedersi: i sogni sono ancora attuali?

La risposta ad entrambi i quesiti è custodita nel futuro: il futuro dell'auto sportiva. Nella 911, il futuro inizia già oggi con motori efficienti che contribuiscono a ridurre i consumi. Il cui sound rimane tipicamente Porsche.

I motori 911 sono inconfondibilmente sportivi anche grazie al tasto SPORT,

presente di serie. Premendolo, il propulsore diventa ancora più brioso, la dinamica del motore ancora più diretta.

Tuttavia, nel motore da 3,4 litri dei modelli 911 Carrera, performance ed efficienza non sono in contraddizione. Tutt'altro. La cilindrata ridotta e il contemporaneo incremento del regime massimo sono il presupposto intelligente per una potenza più elevata: a basso impatto ambientale e orientata al futuro. Consumi ed emissioni di CO<sub>2</sub> sono stati ridotti fino al 16% rispetto al modello precedente.

Per aumentare l'efficienza, i nostri ingegneri hanno rimesso in discussione molti componenti del motore. Trovando valide risposte: ad esempio, il riscaldamento di motore e cambio, dopo l'avvio del motore, alla temperatura di esercizio grazie al sistema di gestione termica, la migliore aspirazione dell'aria, l'estremamente efficace iniezione diretta (DFI).

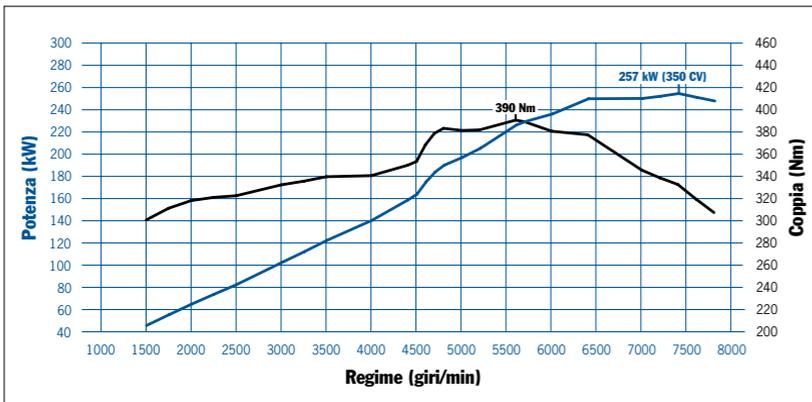
Lo stesso principio è valido anche per il motore da 3,8 litri dei modelli 911 Carrera S. La cilindrata resta invariata rispetto a quella del modello

precedente, ma non la potenza, che è aumentata. Mentre i consumi sono stati ridotti. Fino al 15%.

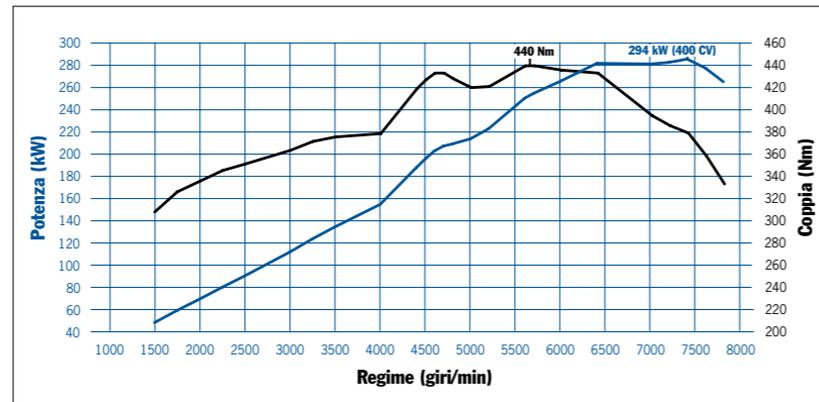
Il peso del motore: i motori sono realizzati in costruzione leggera. La struttura leggera, ma rigida, consente di ridurre i consumi e garantisce una lunga durata.

Il motore. Il cuore intelligente della nostra identità. Per un costruttore di auto sportive che reca la sigla «Dr. Ing.» nel proprio nome, è un concetto imprescindibile.





Modelli 911 Carrera: 257 kW (350 CV) a 7.400 giri/min, 390 Nm a 5.600 giri/min



Modelli 911 Carrera S: 294 kW (400 CV) a 7.400 giri/min, 440 Nm a 5.600 giri/min

### Il motore da 3,4 litri.

I modelli 911 Carrera sono dotati di un motore boxer da 3,4 litri con iniezione diretta (DFI) e VarioCam Plus che sviluppa 257 kW (350 CV) a 7.400 giri/min. Coppia massima: 390 Nm a 5.600 giri/min.

Con il cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK) opzionale a 7 rapporti: da 0 a 100 km/h in 4,8 secondi con velocità massima di 289 km/h per la 911 Carrera e 4,9 secondi con velocità massima di 285 km/h per la nuova 911 Carrera 4.

### Il motore da 3,8 litri.

I modelli S della 911 Carrera sono spinti da un motore boxer da 3,8 litri con iniezione diretta (DFI) e VarioCam Plus. La potenza: 294 kW (400 CV) a 7.400 giri/min e una coppia massima di 440 Nm raggiungibili a 5.600 giri/min.

Con il cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK), opzionale, la 911 Carrera S accelera da 0 a 100 km/h in 4,3 secondi e sviluppa una velocità massima di 302 km/h. Anche la nuova 911 Carrera 4S effettua lo sprint da 0 a 100 km/h in 4,3 s e raggiunge una velocità massima di 297 km/h.



Motore boxer da 3,8 litri

1. Pompa ad alta pressione
2. Iniettore ad alta pressione
3. Bobina di accensione
4. Attuatore alberi a camme
5. Comando alzata valvole
6. Punteria idraulica con alzata valvola differenziata
7. Condotto di aspirazione
8. Valvola di aspirazione
9. Molla di richiamo della valvola
10. Camera di combustione con superficie di scorrimento in Alusil
11. Pistone fucinato in alluminio
12. Biella fucinata
13. Albero motore
14. Pompa dell'acqua
15. Compressore del climatizzatore
16. Pompa idraulica del PDCC
17. Smorzatore torsionale
18. Puleggia alternatore
19. Tendicinghia idraulico
20. Valvola di risonanza
21. Collettore di risonanza
22. Comando valvola di risonanza
23. Collettore di aspirazione con dispositivo di risonanza integrato
24. Farfalla dell'acceleratore a gestione elettronica
25. Filtro olio
26. Termostato
27. Pompa a depressione
28. Condotti liquido refrigerante
29. Recupero vapori olio
30. Catena della distribuzione
31. Motorino di avviamento

## Cosa consuma in 100 km? Una valanga di pregiudizi.

### Misure per aumentare l'efficienza.

L'opinione corrente sul Motorsport: tutto ruota sempre e solo intorno alla potenza. Ma l'esperienza ci insegna che un maggior numero di cavalli non basta per vincere in gara. Sono molto più importanti le idee, che creano vetture più intelligenti e motori più efficienti. Anche per l'uso su strada. Effettivamente, si tratta, ancora una volta, di trarre il massimo rendimento dalle risorse a disposizione.



I valori relativi a consumi, emissioni di CO<sub>2</sub> e classe di efficienza sono consultabili alle pagine 139/141.

### La funzione automatica Start-Stop.

Presente di serie nei modelli 911 Carrera: la funzione automatica Start-Stop.

Nelle vetture con cambio manuale il motore si spegne automaticamente, se, ad esempio, siete fermi ad un semaforo, disinnestate la marcia e rilasciate il pedale della frizione. Nelle vetture con cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK) il motore si spegne, se siete fermi con il piede sul pedale del freno.

I sistemi audio e comunicazione continuo a funzionare anche a motore spento e il climatizzatore automatico mantiene la temperatura selezionata. Noterete solo due cambiamenti: il silenzio e il risparmio di carburante. Premendo la frizione o rilasciando il freno, il motore ripartirà velocemente e in modo confortevole.

In situazioni specifiche la funzione automatica Start-Stop rimane inattiva, ad esempio in caso di temperatura esterna molto elevata, con il tasto SPORT attivato o se il livello di carica della batteria è basso. Inoltre, è possibile disattivare la funzione premendo un tasto integrato nella consolle centrale.

### Il sistema di gestione termica.

Il sistema di gestione termica regola la temperatura del motore e del cambio tramite una gestione mirata dei flussi di calore.

Motore e cambio raggiungono velocemente la loro temperatura d'esercizio ottimale. I consumi si abbassano grazie alla combustione più efficiente e all'attrito ridotto.

### Il recupero di energia della rete di bordo.

Alla riduzione dei consumi nei modelli 911 Carrera contribuisce anche il sistema di recupero di energia della rete di bordo, presente di serie, con cui la batteria viene ricaricata, soprattutto in fase di frenata, tramite il generatore. In fase di accelerazione, invece, la corrente di carica regolabile del generatore viene ridotta. I sistemi elettrici vengono alimentati dall'energia precedentemente accumulata.

## Cosa c'è tra Le Mans e casa vostra?

### La tecnica di serie.

#### L'iniezione diretta (DFI).

La DFI inietta il carburante direttamente e con precisione micrometrica nella camera di combustione. L'apertura angolare del cono e il getto d'iniezione degli iniettori a fori multipli sono ottimizzati per favorire coppia, potenza, consumi ed emissioni. E, quindi, una combustione efficiente.

Nell'iniezione diretta, la centralina elettronica del motore regola il punto di iniezione per ogni singolo cilindro e la quantità da iniettare per ogni bancata di cilindri, per migliorare il processo di combustione e il consumo di carburante.

Per portare più velocemente i catalizzatori alla temperatura di lavoro dopo una partenza a freddo e per fornire una coppia ottimale a pieno carico, la quantità di carburante necessaria viene ripartita in 3 fasi successive d'iniezione.

La DFI migliora il raffreddamento interno della camera di combustione grazie all'evaporazione della miscela all'interno del cilindro. Il rapporto di compressione, di conseguenza innalzato, apporta maggiore potenza migliorando il grado di efficienza dei motori. L'iniezione viene regolata dalla gestione elettronica del motore. Le sonde Lambda controllano costantemente le emissioni.

#### Il sistema VarioCam Plus.

Il VarioCam Plus è un concetto di motore «2 in 1» che regola gli alberi a camme di aspirazione e comanda l'alzata delle valvole di aspirazione.

Il sistema distingue tra una normale richiesta di potenza, per l'uso quotidiano, ed una più elevata, adeguandosi a uno dei due profili. La commutazione avviene in modo impercettibile tramite la gestione elettronica del motore.

Risultato: accelerazione immediata, eccezionale silenziosità di marcia e valori di potenza straordinari a fronte di consumi ridotti.



### La lubrificazione a carter secco integrato.

Il sistema di lubrificazione a carter secco integrato consente una lubrificazione sicura anche nella guida più sportiva e svolge un'ulteriore funzione refrigerante.

Il serbatoio dell'olio si trova nel motore. Non è quindi necessario un serbatoio esterno. Con un conseguente risparmio di spazio e di peso. Per ridurre le perdite di potenza ed aumentare l'efficienza, durante la fase di lubrificazione, entra in funzione una pompa a comando elettronico che si attiva solo quanto è necessario. Quando il fabbisogno si riduce, la pompa dell'olio richiede minore potenza per funzionare, determinando una riduzione dei consumi.

### L'impianto di aspirazione.

Nei modelli 911 Carrera S, l'impianto di aspirazione a risonanza a due stadi, sfrutta le oscillazioni della massa d'aria aspirata in funzione del numero di giri, per ottenere un miglior grado di riempimento del motore. I vantaggi: una coppia più elevata ai bassi regimi e un funzionamento più fluido.

Il sistema di aspirazione è realizzato in materiale plastico per ottimizzarne il peso. Nei modelli 911 Carrera, il filtro dell'aria ha un volume di risonanza attiva in funzione del numero di giri, per migliorare ulteriormente il tipico sound, all'occorrenza ancora più vigoroso.

### L'impianto di scarico.

L'impianto di scarico dei modelli 911 Carrera è stato concepito ex novo, anche con un'attenzione al design del sound.

L'impianto di scarico in acciaio legato è costituito da due colonne indipendenti. I catalizzatori si riscaldano molto rapidamente, per garantire un'efficiente conversione delle sostanze nocive.

Su richiesta è disponibile un impianto di scarico sportivo con due colonne indipendenti e terminali in acciaio legato lucido in un design unico. Assicura un sound sportivo ancora più intenso premendo semplicemente un tasto.



Terminale di scarico singolo 911 Carrera



Doppio terminale di scarico 911 Carrera S



Doppio terminale dell'impianto di scarico sportivo

### La gestione del motore.

La centralina EMS SDI 9.1 consente al motore di funzionare sempre in modo ottimale, in tutte le condizioni. Comanda, tra gli altri, la posizione della farfalla dell'acceleratore (E-Gas), requisito fondamentale per il Porsche Stability Management (PSM), di serie. Inoltre, regola tutte le funzioni e i gruppi direttamente connessi al motore. Per ottimi valori di consumi, emissioni e potenza con ogni stile di guida.

Un'altra funzione: la regolazione del battito per ciascun cilindro. Poiché nessuno dei sei cilindri lavora nelle stesse condizioni, il controllo della detonazione avviene in modo selettivo, se necessario spostando singolarmente il punto di accensione, per non danneggiare cilindri e pistoni agli alti regimi.

Il sistema di diagnosi on-board, in linea con lo standard europeo, riconosce tempestivamente eventuali guasti e difetti nel sistema dei gas di scarico e del carburante, segnalandoli durante la guida. Si evitano, così, emissioni di sostanze tossiche e consumo immotivato di carburante.



**La strada verso casa può essere lunga e tortuosa.  
Oppure diretta.**

## La trasmissione.

### Il cambio manuale a 7 marce.

Essenziale, diretto, preciso. Corse brevi e innesto ottimale delle singole marce. È ciò che vi aspettate da un cambio manuale Porsche. E a ragion veduta.

Ciò che, forse, non vi aspettate: un cambio manuale a 7 marce che unisce un'elevata sportività ad un'efficienza altrettanto elevata e ad un comfort sui lunghi tragitti ancora più spiccato. È straordinario, non solo nel segmento delle vetture sportive.

Il principio costruttivo del cambio manuale riprende quello del cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK). Dalla 1ª alla 6ª marcia il rapporto di trasmissione ha un'impostazione sportiva, la velocità massima si raggiunge con la 6ª marcia. La 7ª marcia supplementare, invece, è una marcia di riposo. Per abbassare il numero di giri e ridurre i consumi. I bassi regimi, inoltre, assicurano un comfort elevato sui lunghi tragitti percorsi ad alta velocità. Un indicatore di marcia nel contagiri segnala, inoltre,

la marcia selezionata. L'indicatore di passaggio alla marcia superiore nella strumentazione contribuisce ad abbassare ulteriormente i consumi.

Grazie alla parte anteriore ascendente del tunnel, la distanza tra il volante e la leva del cambio è particolarmente breve. Per cambiate veloci e sportive.

Cambio sportivo o più confortevole: scegliete voi come tornare a casa o raggiungere la vostra meta.



### Il cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK).

Su richiesta, per tutti i modelli 911 Carrera è disponibile il cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK) a 7 rapporti con modalità di cambiata manuale e automatica. Per cambi marcia estremamente veloci senza interruzione della

forza motrice. E valori di accelerazione decisamente migliori a fronte di consumi ridotti.

Il PDK dispone complessivamente di 7 marce. Dalla 1<sup>a</sup> alla 6<sup>a</sup> marcia il rapporto di trasmissione ha un'impostazione sportiva, la velocità massima si raggiunge con la 6<sup>a</sup> marcia. La 7<sup>a</sup>

è una marcia di riposo e riduce il numero di giri, quindi, i consumi.

Il PDK è composto da due cambi integrati in un'unica scatola. Due cambi richiedono due frizioni. Questa doppia frizione accoppia i due cambi al motore, tramite due alberi motore separati.

La forza motrice si sviluppa quindi tramite un cambio e una frizione, mentre la marcia successiva è già predisposta nel secondo cambio. Nel cambio marcia avviene l'apertura di una frizione e, contemporaneamente, la chiusura dell'altra. Per cambi marcia estremamente veloci.

Subito proverete un piacere di guida ancora più sportivo e dinamico e una maggiore agilità. In base al programma di cambio selezionato (tasto SPORT inserito o disinserto), il cambio marcia varia da confortevole a spiccatamente sportivo.

Il pacchetto opzionale Sport Chrono completa il PDK con le funzioni «Launch Control» e modalità «pista» (p. 67).

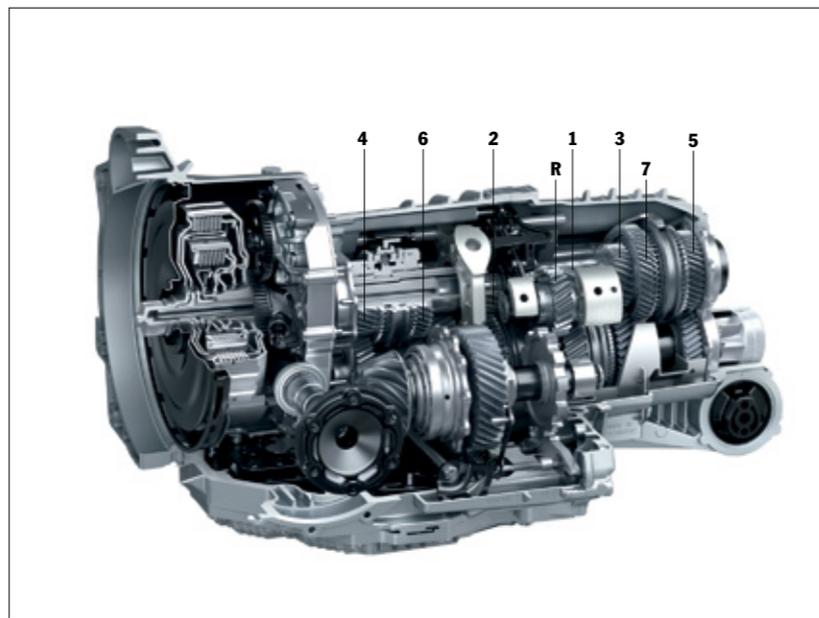
Qualche esempio? Desiderate ridurre la velocità da 100 km/h a 80 km/h, ad esempio in prossimità di un limite di velocità. Rilasciando il pedale dell'acceleratore, il PDK disaccoppia automaticamente la marcia inserita per lasciarvi «scivolare» con funzionamento del motore al minimo, fino a quando non si raggiunge la velocità

desiderata. Non appena si aziona il pedale dell'acceleratore o i freni, il PDK reinserisce in pochi secondi la marcia adeguata in modo confortevole e armonico.

Un'ulteriore possibilità di ridurre i consumi: «veleggiare» lungo lievi pendii, mantenendo costante la velocità o in modo

efficiente sui lunghi tragitti, come in autostrada. Anche in questo caso il PDK reagisce velocemente e con precisione.

In breve: la modalità di guida senza freno motore («veleggiare») abbassa percettibilmente i consumi, senza rinunce in termini di comfort e sportività.



Cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK)

### «Veleggiare».

Per ridurre ulteriormente i consumi, in combinazione con il cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK) e in determinate situazioni di marcia, è possibile avanzare senza freno motore: il cosiddetto «veleggiare». Il motore a combustione viene disaccoppiato dalla catena di trasmissione e il freno motore disattivato. La vettura sfrutta in modo ottimale l'energia cinetica prodotta e procede sulla strada per tratti più lunghi.



## Continue prove di forza? Molto meglio un gioco dinamico.

### Il Porsche Traction Management (PTM).

Si può essere dotati di molta forza ma non riuscire a spostare nulla. Solo chi sa sfruttare con intelligenza la propria forza, potrà migliorare senza problemi.

Il Porsche Traction Management (PTM), ulteriormente sviluppato, è presente di serie in tutti i modelli 911 Carrera a trazione integrale. E' costituito da una trazione integrale attiva con frizione a lamelle a gestione elettronica regolata da diagramma caratteristico, differenziale frenante automatico (ABD) e dispositivo antipattinamento (ASR).

La frizione a lamelle comandata elettronicamente a regolazione continua ripartisce la forza motrice distribuendola tra l'asse posteriore, sempre in trazione, e l'asse anteriore.

Grazie al controllo costante delle condizioni di marcia è possibile intervenire nelle diverse situazioni di guida: dei sensori rilevano costantemente il numero di giri su tutte le ruote, l'accelerazione

trasversale e longitudinale nonché l'angolo di sterzata.

Se, ad esempio, in fase di accelerazione, le ruote posteriori rischiano di slittare, la frizione a lamelle elettronica interviene in modo più deciso trasmettendo più forza all'asse anteriore. Inoltre, l'ASR impedisce che le ruote inizino a pattinare, adeguando la forza motrice. Nelle curve, la forza motrice trasmessa alle ruote anteriori è sempre tale da garantire un ottimo comportamento direzionale della vettura.

In questo modo il PTM, unitamente al Porsche Stability Management (PSM) assicura, in ogni situazione di guida, la giusta ripartizione di forza motrice per una trazione ottimale sui lunghi rettilinei, nelle curve strette e sui fondi stradali con diversi coefficienti d'attrito.



«Così non va.»

Come sempre, la frase critica nella costruzione di una vettura sportiva.

## Sospensioni e telaio.

Un'identità solida si descrive facilmente usando appellativi come stabile, diretto o sostanziale. Termini piuttosto seri? Forse, ma in tema di sospensioni e telaio li troviamo adeguati.

Il migliore esempio: la struttura. Dinamica e comfort di guida, infatti, dipendono sostanzialmente da fattori quali peso della vettura, rigidità del telaio, passo, struttura degli assali e sterzo. Nello sviluppo della 911, l'obiettivo dei nostri ingegneri era di ampliare i limiti del fattibile.

Un contributo fondamentale al piacere di guida 911 e, quindi, all'identità 911 è offerto dai sistemi di regolazione del telaio, come il Porsche Stability Management (PSM) e il Porsche Active Suspension Management (PASM), presente di serie nei modelli 911 Carrera S, così come il Porsche Torque Vectoring (PTV) o il Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) in combinazione con PDK. Oppure il Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC), disponibile su richiesta per i modelli 911 Carrera S.

Ma la sportività può aumentare ulteriormente. Con il pacchetto Sport Chrono opzionale, che regala momenti di grande eccitazione premendo semplicemente un tasto. E con il sistema supporti motore attivi, finora riservato ai modelli 911 GT e Turbo, che non stravolge le leggi della fisica, ma le sfrutta in favore della dinamica di guida. E, ammettiamolo, anche a vostro beneficio.



## La struttura.

L'innovativo concetto di scocca della 911 soddisfa due requisiti importanti: elevata dinamica di guida grazie al telaio estremamente rigido e peso della vettura ridotto fino a 65 kg, soprattutto grazie alla costruzione leggera intelligente.

Esaminiamo nel dettaglio il secondo punto. L'impiego di una tecnica di composizione moderna consente di impiegare materiali specifici esattamente nel punto in cui sono necessari.

Perciò, nella scocca abbiamo utilizzato acciai molto sottili, ma con valori di rigidità estremamente elevati. A ciò si

aggiunge l'impiego massiccio di alluminio e magnesio, ad esempio, nel tetto, nei componenti del pavimento, nella parte anteriore della vettura, nelle porte, nei passaruota posteriori, nel cofano del vano motore e del vano bagagli. Inoltre, i supporti del cruscotto e del tunnel centrale e, nei modelli Cabriolet, i gusci della capote, sono realizzati in leghe di magnesio

particolarmente leggere. L'elevata efficienza dei materiali abbassa il peso complessivo e, quindi, i consumi.

Questa struttura composita intelligente per voi significa: peso ridotto e maggiore comfort di guida grazie alla straordinaria resistenza alle vibrazioni e alla composizione di rigidità particolarmente elevata dei materiali, una rigidità torsionale che, in fase di guida dinamica, risulta fino al 25% più elevata rispetto al modello precedente e caratteristiche di guida ancora più sportive. Tutto questo a fronte di un rapporto peso/potenza ulteriormente ridotto.

Il passo allungato migliora il comfort, la stabilità di direzione, soprattutto alle velocità più elevate e nelle curve percorse ad andatura sostenuta.

- Alluminio
- Acciai imbutiti
- Acciai polifase
- Acciai microlegati ad alta resistenza
- Acciai legati al boro

## L'asse anteriore e posteriore.

Sull'assale anteriore è montato un gruppo molla-ammortizzatore in struttura leggera con ruote indipendenti collegate ai bracci longitudinali e trasversali nonché traverse ottimizzate sotto il profilo della rigidità. Per una guida più precisa, un'ottima precisione di direzione, straordinaria

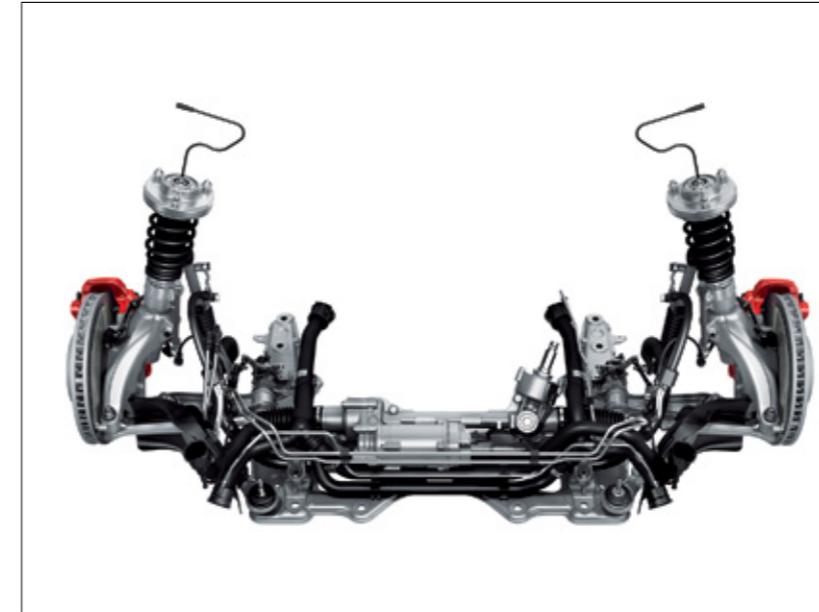
maneggevolezza e una ridotta compressione dell'asse anteriore in fase di frenata. L'ampia carreggiata all'asse anteriore assicura manovre di sterzata ottimizzate.

L'assale posteriore a bracci multipli, già collaudato nelle competizioni sportive, ha un telaio ausiliario ottimizzato acusticamente e realizzato secondo il principio

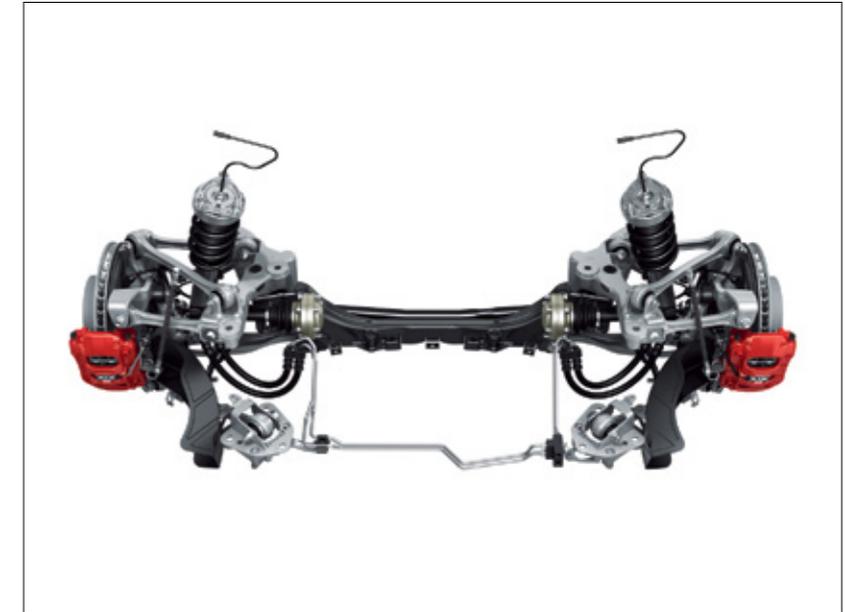
LSA (Leggero, Stabile, Agile). La cinematica ottimizzata per le sospensioni longitudinali riduce il beccheggio in fase di accelerazione e aumenta il comfort. Il gruppo molla-ammortizzatore in struttura leggera all'assale posteriore aumenta l'agilità della vettura.

L'alta percentuale di alluminio presente negli assali riduce il peso della vettura e delle masse non sospese.

Risultato: consumi ridotti, comfort e agilità più elevati.



Asse anteriore 911 Carrera S



Asse posteriore 911 Carrera S

**Aperto, flessibile, indipendente.  
I migliori presupposti per un rapporto duraturo.**

## La tecnologia Cabriolet.

### La capote.

I nostri ingegneri hanno completamente rinnovato la capote dei modelli 911 Carrera Cabriolet. Risultato: un tetto flessibile costituito da un lunotto in vetro e tre elementi singoli integrati della capote, le cosiddette centine, rivestiti in tessuto e realizzati in magnesio. Per una grande stabilità e una notevole leggerezza.

Un altro vantaggio: la capote è liscia e tesa. Il tessuto è aderente, il design ancora più elegante. Pura estetica? Sì. Ma tenendo il valore di  $C_x$  particolarmente basso, che nei modelli 911 Carrera Cabriolet, ad esempio, è pari a solo 0,30. Anche questo dettaglio s'ispira alle idee del «Dr. Ing.»

Il lunotto in vetro, antigraffio e riscaldabile, offre una buona visuale posteriore. Un bordo collegato alla capote riduce il gocciolamento dell'acqua piovana nell'area di apertura delle porte.

La capote è azionabile elettricamente tramite il tasto sul tunnel centrale o sulla chiave della vettura. La capote si apre e si chiude rispettivamente in

circa 13 secondi fino a una velocità di 50 km/h. La piegatura a Z protegge sempre il lato interno.

Il cielo interno è rivestito in materiale isolante e fonoassorbente. Risultato: temperature interne costanti e un'efficace insonorizzazione. Cosa si sente allora? L'intenso sound Porsche, naturalmente.



**L'aletta frangivento elettrica.**

Anche in questo caso, i nostri ingegneri hanno seguito strade innovative nella galleria del vento: i modelli 911 Carrera Cabriolet montano, di serie, un'aletta frangivento elettrica che vi permetterà

di guidare con la capote aperta, ma senza turbolenze e con rumorosità ridotta.

Montaggio e smontaggio? Nella 911 non sono più necessari. Ora, infatti, l'aletta frangivento è integrata direttamente nella carrozzeria, dietro i sedili posteriori.

Quindi, non occupa spazio nell'abitacolo o nel bagagliaio ed è utilizzabile in qualsiasi momento.

Potete azionare l'aletta frangivento in soli 2 secondi fino ad una velocità di 120 km/h. Per il piacere di guidare all'aria aperta, senza limitazioni.



Aletta frangivento elettrica



**Per una volta dovete ringraziare la fisica, se il vostro piacere di guida aumenta.**

## Il Porsche Active Suspension Management (PASM).

Offerto di serie nei modelli 911 Carrera S e disponibile come optional nei modelli 911 Carrera: il PASM, un sistema di regolazione elettronica applicato agli ammortizzatori che agisce in modo attivo e costante sulla forza di smorzamento in funzione delle condizioni della carreggiata e del tipo di guida. Inoltre, la carrozzeria è ribassata di 10 mm.

Il PASM dispone di 2 modalità di funzionamento, che potete scegliere tramite un tasto posto nella consolle centrale: nella modalità di funzionamento normale gli ammortizzatori sono più morbidi e confortevoli, in quella sportiva diventano più rigidi.

I sensori di accelerazione rilevano le oscillazioni della scocca, ad esempio, in caso di forti accelerazioni, frenate o strade accidentate. Per una migliore registrazione dei dati e una regolazione ancora più efficiente, nella 911 abbiamo aumentato il numero dei sensori. A seconda della modalità selezionata, la centralina di comando, in base ai valori rilevati, stabilisce la rigidità degli ammortizzatori.

Esempio: selezionando la modalità «Sport», gli ammortizzatori passano alla caratteristica «rigida». Se il PASM rileva dei dislivelli sulla carreggiata, migliora il contatto con il fondo stradale attivando in pochi millisecondi una caratteristica

leggermente meno rigida fra quelle previste dall'assetto rigido-sportivo. Se la strada torna regolare, il PASM reimposta la caratteristica originaria. Se, in modalità «Normale», la guida diventa più dinamica, il sistema passa automaticamente ad una caratteristica più sportiva. Gli ammortizzatori si irrigidiscono, la stabilità e la sicurezza di marcia aumentano.

Risultato tangibile per voi: stabilità di guida, comfort e performance più elevati.



### Il telaio sportivo PASM.

Disponibile come optional per i modelli 911 Carrera Coupé in combinazione con cerchi da 20 pollici e Porsche Torque Vectoring (PTV) o con il Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus): il telaio sportivo PASM.

Il telaio è ribassato di 20 mm rispetto al telaio di serie e di 10 mm rispetto al telaio PASM. Le sospensioni sono più rigide e corte, le barre stabilizzatrici trasversali all'asse anteriore e posteriore più resistenti alla torsione. Lo spoilerino a labbro del frontale ha una configurazione

ancora più sportiva, lo spoiler posteriore fuoriesce ulteriormente. Questi particolari non solo riducono ulteriormente la portanza all'asse anteriore ma assicurano deportanza anche all'asse posteriore. L'effetto di queste ottimizzazioni aerodinamiche è una performance ancora più elevata.



**Appreziate i rettilinei.  
E amate le curve.**

## Il Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC).

Se tutto segue il proprio corso, è facile essere coerenti. Ma, cosa succede, quando improvvisi cambi di direzione rischiano di destabilizzarci? Allora tutto dipende dalla forza di carattere.

Ora, una Porsche segue una direzione chiara e mostra la propria forza. Con una guida sportiva e precisa e con una buona tenuta di strada.



Curva veloce con 911 Carrera senza PDCC (simulazione)

Una qualità ulteriormente potenziata nei modelli S della 911 Carrera con il sistema di regolazione del telaio Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC), disponibile su richiesta. Risultato: la tenuta di strada della vettura migliora e diventa ancora più sportiva.

Il PDCC è un sistema di stabilizzazione attiva dei movimenti di rollio, che blocca le inclinazioni laterali della vettura in curva, riducendole e limitando, quindi, le oscillazioni della vettura su terreni irregolari.

Grazie ad elementi idraulici stabilizzanti, ossia cilindri che ottimizzano l'inclinazione. In base all'angolo di sterzata e all'accelerazione trasversale, per ogni singola ruota si generano forze in grado di contrastare l'inclinazione laterale della vettura.

Cosa comporta tutto ciò? Migliore dinamica di guida e maggiore comfort su strada, a qualsiasi velocità. Inoltre, sterzate più precise e variazioni di carico equilibrate.

In parole semplici: gli pneumatici e la vettura aderiscono meglio alla carreggiata e voi potete affrontare le curve in modo più rilassato e a velocità più elevata.

Il PDCC stabilisce standard di riferimento in tema di performance e comfort nonché di piacere di guida. Con la 911 tutto prende il proprio corso alla maniera Porsche.



Curva veloce con 911 Carrera S con PDCC (simulazione)

**Il servosterzo elettromeccanico.**

Un'altra possibile definizione di efficienza: un sistema funziona solo quando è necessario. Quindi è particolarmente efficace.

Ecco il leitmotiv dei nostri ingegneri in fase di sviluppo del servosterzo elettromeccanico. Poiché, statisticamente,

un'auto corre per il 90% in rettilineo. Contrariamente alle pompe idrauliche tradizionali, il motore elettrico consuma energia solo quando si verifica effettivamente una manovra di sterzata. Un vantaggio per l'ambiente: eliminando l'olio idraulico, non è più necessaria alcuna manutenzione.

Ma noi siamo preparati al meglio anche per il restante 10%. Con il tipico sterzo Porsche, preciso e diretto, a servoassistenza variabile. Offre la consueta agilità, comfort elevato e sensibilità alla strada. Efficiente, appunto.

**Il Servosterzo Plus.**

Su richiesta è disponibile il Servosterzo Plus, un sistema di servoassistenza orientato al comfort. In caso di guida particolarmente veloce lo sterzo è rigido, le manovre di sterzata sono estremamente precise, a parità di comfort elevato. A velocità inferiori, invece, il Servosterzo Plus diventa particolarmente maneggevole e facilita le manovre di parcheggio.

**Praticare lo sport nella scuola della vita.****Ulteriori dispositivi per aumentare la sportività.****Il tasto SPORT.**

Tramite il tasto SPORT, di serie, potete scegliere tra una reattività più confortevole o una più spiccatamente sportiva: basta la semplice pressione di un tasto e la gestione elettronica regola la curva caratteristica del motore rendendolo più brioso. La dinamica del motore diventa più diretta.

Nelle vetture con cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK), il passaggio alla marcia più alta avviene in ritardo, quello alla marcia inferiore

in anticipo. Inoltre, la modalità di guida a motore disaccoppiato («veleggiare») e la funzione automatica Start-Stop si disattivano automaticamente. L'impianto di scarico sportivo opzionale, invece, viene attivato.

**Il pacchetto Sport Chrono.**

Disponibile su richiesta il pacchetto Sport Chrono incluso sistema supporti motore attivi. Le sue funzioni consentono di rendere ancora più sportiva l'impostazione di sospensioni, motore e cambio.



I componenti fondamentali sono un indicatore di performance e un cronometro digitale e analogico. Oltre al tasto SPORT PLUS. Un indicatore supplementare nel volante o nella strumentazione mostra l'attivazione dei tasti SPORT e del Launch Control.

Cosa cambia nella modalità SPORT PLUS? Il Porsche Active Suspension Management (PASM) e, nei modelli 911 Carrera S, il Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC), opzionale, passano alla modalità SPORT PLUS con ammortizzatori più sportivi e sterzate più dirette in curva. Quindi, migliora l'aderenza alla strada.

Il PSM, nella modalità SPORT PLUS, interviene più tardi. La frenata in curva diventa nettamente più agile: il PSM consente, ora, soprattutto alle velocità più basse, una guida più sportiva sia in frenata sia in fase di uscita da una curva. La modalità SPORT PLUS rende la vettura ancora più agile se il PSM è

disattivato. Ma, per maggiore sicurezza, esso rimane sempre abilitato, inserendosi automaticamente quando le ruote anteriori si trovano nel campo di intervento dell'ABS.

In combinazione con il PDK, il pacchetto Sport Chrono include 2 funzioni supple-

mentari. Per offrire una sportività quasi da gara. La prima funzione è il Launch Control, che consente la migliore accelerazione da fermo, ad esempio come in pista ai blocchi di partenza.

La seconda funzione è la modalità «pista». Il cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK) viene impostato per ottenere tempi di cambiata più brevi possibile e punti di cambiata ottimali per la massima accelerazione. Per la completa idoneità a correre in pista con cambiate decisamente dinamiche.

Un ulteriore elemento fondamentale del pacchetto Sport Chrono: il cronometro posto al centro del cruscotto. Per l'indicazione, memorizzazione e valutazione dei tempi sul giro e dei tempi di circuiti alternativi, il Porsche Communication Management (PCM), opzionale, è ampliato e comprende l'indicatore di «Performance». Permette di visualizzare i tempi, il tratto percorso del giro in corso, il numero di giri compiuti e i tempi rispettivamente ottenuti.

Un'altra caratteristica da gara del pacchetto Sport Chrono: il sistema supporti motore attivi. Parliamo di fisica e di piacere di guida.

#### Il sistema supporti motore attivi.

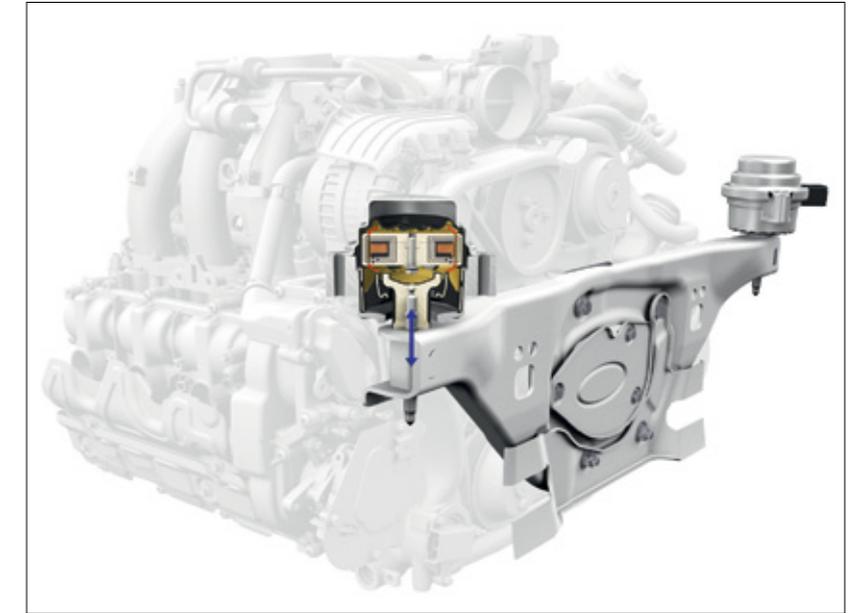
Con la 911 non è necessario andare in pista. Ma potete farlo, oggi più che mai. La spiegazione sportiva: il sistema supporti motore attivi è parte integrante del pacchetto Sport Chrono.

Questo sistema di controllo elettronico riduce al minimo le oscillazioni e le vibrazioni dell'intera catena di trasmissione, in particolare del motore, e unisce i vantaggi dei supporti motore rigidi e morbidi.

I supporti motore rigidi sono ottimali per la dinamica di guida, poiché garantiscono la massima precisione dello stile di guida. I supporti motore morbidi, invece, riducono al minimo le oscillazioni e le vibrazioni. Il comfort sui terreni irregolari aumenta mentre ne risente la dinamica di guida.

I nostri ingegneri hanno risolto il problema, adattando le caratteristiche dei supporti motore allo stile di guida e alla configurazione del terreno mediante l'utilizzo di un fluido la cui viscosità è variabile in funzione di un campo magnetico creato elettricamente (magnetizzabile). Risultato: la rigidità e lo smorzamento dei supporti motore si adeguano a queste condizioni. In caso di

variazioni di carico e nelle curve percorse a velocità elevata, lo stile di guida diventa molto più stabile. A velocità più moderata, il comfort di guida aumenta grazie alla regolazione più morbida del sistema supporti motore attivi.



**I cerchi.**

I modelli 911 Carrera montano, di serie, cerchi da 19 pollici Carrera. Il materiale: lega leggera. Il design sportivo e classico al tempo stesso. Le dimensioni degli pneumatici: anteriori 235/40 ZR 19 e posteriori 285/35 ZR 19. Nei modelli a trazione integrale gli pneumatici

posteriori maggiorati hanno dimensioni 295/35 ZR 19.

I modelli S montano, di serie, cerchi in lega da 20 pollici Carrera S. Il look è sportivamente dinamico. Gli pneumatici sono funzionali alla maggiore potenza e leggermente più larghi: anteriori 245/35 ZR 20, posteriori 295/30 ZR 20.

Nei modelli a trazione integrale gli pneumatici hanno dimensioni 305/30 ZR 20.

I cerchi con dimensioni maggiorate migliorano sia il comfort di marcia sia la performance in pista. La resistenza al rotolamento, gli spazi di frenata sull'asciutto e il peso degli pneumatici sono

ridotti, con una conseguente diminuzione dei consumi.

Su richiesta sono disponibili ulteriori cerchi da 20 pollici proposti nelle offerte di personalizzazione.

**Il sistema di controllo pressione pneumatici (RDK).**

Su richiesta è disponibile il sistema di controllo pressione pneumatici (RDK). Questo sistema segnala tramite un indicatore sul display del computer di bordo, se la pressione degli pneumatici è troppo bassa o se è in corso una perdita lenta o improvvisa di pressione. È possibile

verificare costantemente la pressione di tutti gli pneumatici tramite la strumentazione.

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

Tutti i modelli 911 Carrera dispongono, di serie, del Porsche Stability Management (PSM) ulteriormente sviluppato: un siste-

ma di regolazione automatica per stabilizzare la vettura in condizioni limite di guida dinamica. I sensori rilevano costantemente: direzione di marcia, velocità della vettura, velocità d'imbardata e accelerazione trasversale. Da tali valori il PSM calcola l'effettiva direzione di marcia. Se questa si discosta dalla traiettoria ottimale, il PSM interviene con azioni

mirate, frenando le singole ruote per stabilizzare la vettura.

In caso di accelerazioni su fondi stradali a diverso coefficiente di attrito, il PSM migliora la trazione grazie alle funzioni ABD (differenziale frenante automatico) e ASR (dispositivo antipattinamento). Nella modalità SPORT PLUS del pacchetto opzionale Sport Chrono, il PSM interviene in ritardo, lasciando ulteriore spazio di manovra al guidatore.

Desiderate una guida ancora più sportiva? Il PSM può essere disattivato. Per la vostra sicurezza si riattiva automaticamente in caso di brusca frenata o se almeno una ruota anteriore (nella modalità SPORT PLUS entrambe le ruote anteriori) si trova nel campo di regolazione dell'ABS. Le funzioni ABS e ABD restano comunque costantemente attive.

In breve: il PSM offre sicurezza e stabilità di guida elevate, oltre alla consueta agilità. Un'altra apparente contraddizione. Un altro frammento d'identità Porsche.



Cerchio da 19 pollici Carrera (di serie nei modelli 911 Carrera)



Cerchio da 20 pollici Carrera S (di serie nei modelli 911 Carrera S)



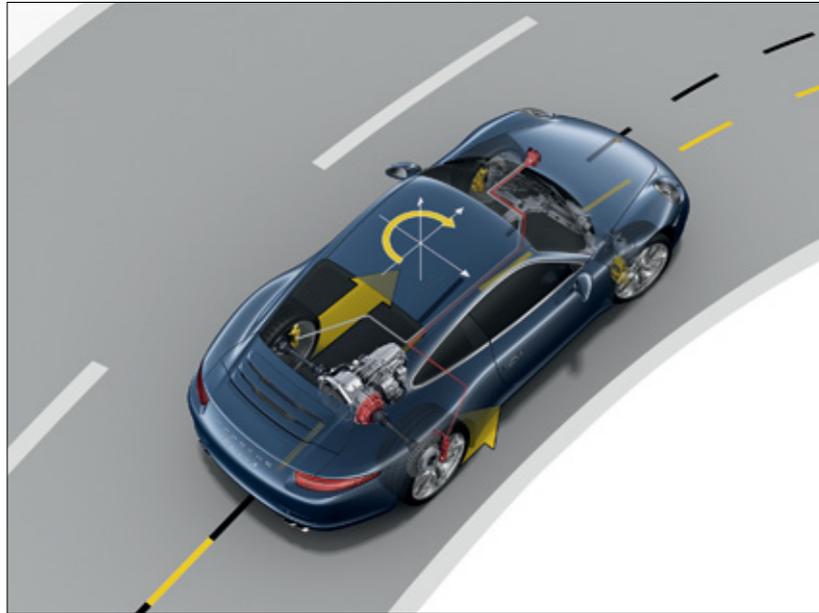
911 Carrera 4 Cabriolet con cerchi da 20 pollici Carrera Classic

I valori relativi a consumi, emissioni di CO<sub>2</sub> e classe di efficienza sono consultabili alle pagine 139/141.



**Affrontare sportivamente le curve, senza perdere aderenza al terreno.**

## **Il Porsche Torque Vectoring (PTV) e il Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus).**



Disponibile su richiesta per i modelli 911 Carrera e di serie nei modelli S: il PTV in combinazione con cambio manuale e il PTV Plus in combinazione con PDK. Il sistema aumenta la dinamica e la stabilità di guida. Agisce con interventi di frenata mirati sulle ruote posteriori e si avvale di un differenziale posteriore meccanico nel PTV, a controllo elettronico nel PTV Plus.

In base all'angolo e alla velocità di sterzata, alla posizione dell'acceleratore, nonché al momento d'imbardata e alla velocità, il PTV e il PTV Plus migliorano le manovre e la precisione di sterzata con interventi frenanti mirati della ruota posteriore destra o sinistra.

Più esattamente: affrontando dinamicamente una curva, la ruota posteriore interna alla curva subisce una leggera frenata in funzione dell'angolo di sterzata. In questo modo la ruota posteriore esterna alla curva acquista una maggiore forza motrice e favorisce un movimento rotatorio aggiuntivo nella direzione impostata. Il risultato: sterzate più dirette e dinamiche in curva.

Alle basse e medie velocità il PTV o il PTV Plus aumentano nettamente l'agilità e la precisione di sterzata. A velocità elevate, in caso di guida veloce in curva, il differenziale posteriore assicura maggiore stabilità di marcia. Nel PTV il differenziale posteriore è regolato

meccanicamente, mentre nel PTV Plus è a controllo elettronico con ripartizione variabile della coppia. Anche su terreni irregolari, sul bagnato e sulla neve, il sistema, unitamente al Porsche Stability Management (PSM), esprime i suoi punti di forza in tema di stabilità di guida.

Quali vantaggi comporta per voi? Elevata stabilizzazione della vettura in situazioni di dinamica trasversale e trazione straordinaria. Agilità elevata a qualsiasi velocità, con sterzate precise e variazioni di carico equilibrate. Cos'altro? Grande divertimento in curva.





amante dei dettagli intuitiva

avveniristica

tenace **Tranquillità**

senza compromessi

armoniosa precisa  
controllata

## Controllo, disciplina, precisione.

### A Weissach prendiamo sul serio il piacere di guida.

## La sicurezza.

### L'impianto frenante.

Un altro aspetto dell'identità Porsche: l'impianto frenante. Un elemento particolarmente importante al quale attribuiamo grande valore, esattamente come ai nostri motori o alle sospensioni. Anche l'impianto frenante rappresenta uno standard di riferimento: per i valori di decelerazione e di stabilità. Poiché solo chi può contare sulla potenza frenante, è tranquillo anche in situazioni limite di guida dinamica.

Nei modelli base della 911 Carrera sono impiegate all'asse anteriore e posteriore pinze fisse monoblocco in alluminio a 4 pistoncini in colore nero anodizzato.

Il diametro dei dischi freno anteriori e posteriori è di 330 mm.

Nei modelli S abbiamo adattato alle prestazioni più elevate sia le dimensioni dei freni sia il numero dei pistoncini. Quindi, i freni dispongono di pinze fisse anteriori a 6 pistoncini e posteriori a 4 pistoncini in alluminio e struttura monoblocco, entrambe in colore rosso. Il diametro dei dischi freno anteriori è di 340 mm, di quelli posteriori è di 330 mm. Di conseguenza, la performance frenante e la stabilità sono più elevate.

In tutti i modelli, le pinze in struttura monoblocco sono chiuse. I vantaggi: maggiore stabilità, pressione di frenata

ottimale, anche in caso di carichi elevati, e peso ridotto. La corsa è breve, il dosaggio è preciso. I dischi freno sono forati, per un comportamento di frenata ottimale sul bagnato.

Ulteriori vantaggi dell'impianto frenante: il sistema antibloccaggio delle ruote (ABS) assicura frenate uniformi. Un servofreno a depressione da 8/9 pollici con funzionamento «tandem» limita lo sforzo di azionamento e migliora la risposta dei freni. Nei modelli S gli appositi spoilerini modificati contribuiscono a raffreddare ulteriormente i dischi dei freni.



Impianto frenante di serie nei modelli 911 Carrera



Impianto frenante di serie nei modelli 911 Carrera S



**L'esperienza acquisita in oltre 30.000 vittorie di gara: chi può frenare più tardi, raggiunge prima il traguardo.**

## **Il Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).**



Porsche è sinonimo di Motorsport, da sempre. La nostra identità in pista risale già al 1948. Le conoscenze acquisite, le abbiamo trasferite sulla strada. Come il Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), disponibile su richiesta, che ha già superato i più rigidi requisiti richiesti nel mondo delle competizioni sportive,

come nelle vetture che partecipano alla Porsche Mobil 1 Supercup.

I dischi freno forati in carboceramica del PCCB, nella 911 Carrera hanno un diametro anteriore e posteriore di 350 mm, per una potenza frenante ancora più elevata.

L'impiego di pinze fisse in alluminio in struttura monoblocco a sei pistoncini sull'asse anteriore e a quattro pistoncini su quello posteriore, entrambe verniciate in colore giallo, garantisce valori di attrito estremamente elevati, e soprattutto costanti, in fase di decelerazione.

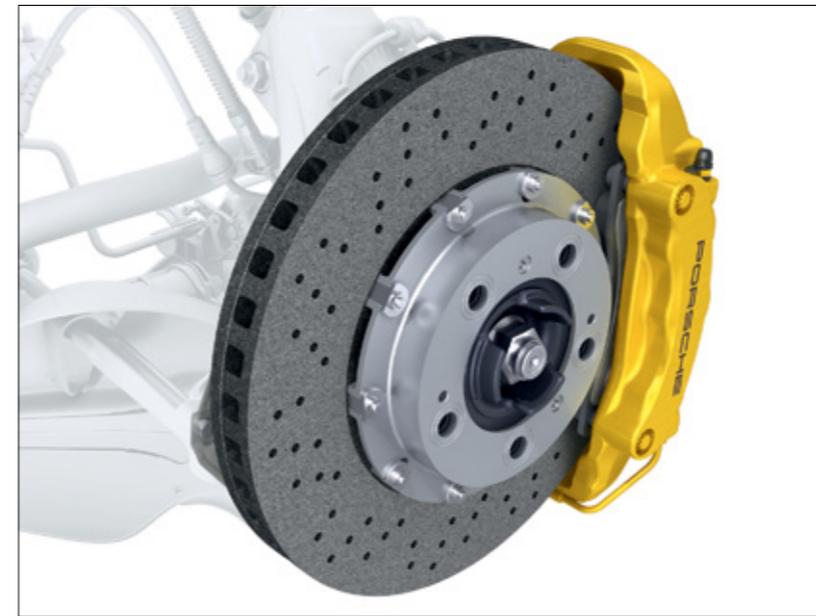
Soprattutto in caso di forti sollecitazioni, questi sono i presupposti migliori per garantire uno spazio di frenata ridotto. Inoltre, grazie alla grande stabilità al fading del PCCB, migliora la sicurezza in caso di frenata a velocità elevate.

Il vantaggio decisivo dell'impianto frenante in carboceramica risiede nel peso estremamente contenuto dei dischi freno carboceramici, che risultano circa il 50% più leggeri dei dischi di dimensioni simili in fusione di ghisa grigia. Questo fattore incide positivamente su prestazioni e

consumi riducendo, soprattutto, le masse rotanti non sospese. La conseguenza: migliore aderenza al terreno e maggiore comfort di guida, oltre ad una minore resistenza al rotolamento, soprattutto su strade sconnesse. Ma anche maggiore agilità e maneggevolezza ancora più elevata.

L'utilizzo della vettura in pista o uno stile di guida marcatamente sportivo comportano la naturale usura dei dischi freno e, soprattutto, delle pastiglie, indipendentemente dalla tipologia.

Dopo un intenso fine settimana in pista è necessario sottoporre questo impianto, come quello tradizionale in ghisa grigia, ad un controllo da parte di personale qualificato per l'eventuale sostituzione dei componenti usurati.



I valori relativi a consumi, emissioni di CO<sub>2</sub> e classe di efficienza sono consultabili alle pagine 139/141.



#### Il freno di stazionamento elettrico.

Il freno di stazionamento elettrico, attivabile e disattivabile manualmente, si sblocca automaticamente alla partenza.

La funzione Hold agevola la partenza in salita, evitando di indietreggiare. Tramite il PSM, anche in salite molto ripide, mantiene per breve tempo la corretta pressione frenante su tutte e quattro le ruote, evitando che la vettura indietreggi.

#### Gli airbag.

Tecnologia all'avanguardia per gli airbag dei modelli 911 Carrera: airbag full-size per guidatore e passeggero, con possibilità di attivazione a due livelli in base alla gravità e al tipo di impatto (ad es. frontale o diagonale anteriore). In caso d'incidente meno grave, i passeggeri vengono protetti dall'airbag di primo livello. I cuscini degli airbag, in questo caso, sono più morbidi e limitano le sollecitazioni a carico degli occupanti.

Oltre all'unità centrale predisposta sul tunnel centrale, sono previsti due sensori supplementari in corrispondenza dei fari, in grado di riconoscere la gravità e la direzione dell'impatto. In questo modo l'impatto viene riconosciuto e valutato con notevole anticipo e maggiore precisione.

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

La versione Coupé e Cabriolet della 911 dispongono, di serie, del Porsche Side Impact Protection System (POSIP). Un sistema di protezione contro l'impatto laterale composto da rinforzi nelle porte e due airbag laterali su ciascun lato: nei

fianchi dei sedili è integrato un airbag per la protezione della zona toracica, nei pannelli porta è installato un airbag per la protezione della testa che scatta dal basso verso l'alto. Grazie ad un volume di 10 litri per la protezione del torace e di 15 litri per la protezione della testa, offrono un potenziale di protezione elevato in caso d'impatto laterale.

#### Il sistema di rollbar nei modelli Cabriolet.

La rigidità e la resistenza alla torsione dei modelli 911 Carrera Cabriolet sono esemplari, nonostante il peso ridotto. Le torsioni sono minime anche in caso di fondo stradale irregolare.

Maggiore protezione in caso di ribaltamento è garantita da un sistema di rollbar estraibili automaticamente. I due rollbar alloggiati nei telai dietro i sedili posteriori sono precompressi tramite reazione elastica. Il sensore dei rollbar controlla costantemente le variazioni di inclinazione della carrozzeria, l'accelerazione longitudinale e trasversale e l'aderenza al fondo stradale. In caso di necessità aziona i rollbar in poche frazioni di secondo.



**L'esperienza aiuta ad essere previdenti.  
Anche una tecnica avveniristica.**

## Il sistema d'illuminazione.



Design notturno frontale



Design notturno posteriore

Presenti di serie nei modelli 911 Carrera: i fari Bi-Xenon con impianto lavafari (SRA) e regolazione dinamica della profondità d'illuminazione. Per l'illuminazione uniforme della strada sia con luci anabbaglianti sia abbaglianti.

I moduli luce frontali includono gli indicatori di direzione con tecnologia a LED, le luci diurne e di posizione.

L'equipaggiamento di serie comprende anche un sistema d'accensione automatica fari che, quando diventa buio, converte automaticamente le luci diurne in luci anabbaglianti.

Anche le luci di retromarcia, la terza luce stop, l'illuminazione della denominazione modello, gli indicatori di direzione, i fendinebbia posteriori e, nei modelli a trazione integrale, la fascia di raccordo luminosa nella parte posteriore, impiegano la più avanzata tecnologia a LED. Per una reazione più veloce e tempestiva oltre ad un'elevata capacità d'illuminazione.

Le luci di stop adattive con tecnologia a LED lampeggiano ad intensità crescente in caso di frenata d'emergenza. A vettura ferma, si attivano automaticamente i lampeggianti. In questo modo, i veicoli che seguono, riconoscono più velocemente eventuali situazioni critiche.

Il sistema d'illuminazione è dotato di dispositivo automatico di spegnimento e include la funzione Coming Home. È sempre meglio sapere cosa ci aspetta dopo una curva o sul viale di casa.

### Il Porsche Dynamic Light System (PDLS).

Su richiesta per entrambi i modelli 911 è disponibile il Porsche Dynamic Light System (PDLS).

La regolazione dinamica della luce in curva orienta i gruppi ottici principali in base all'angolo di sterzata e alla velocità della vettura in curva, per illuminare meglio l'uscita da curve strette o durante le manovre di svolta. In breve: mentre percorrete la curva, la luce vi precede.

In questo sistema è integrata anche la regolazione automatica del fascio di luce a seconda delle condizioni di marcia. Nel sistema d'illuminazione adattivo, la portata degli anabbaglianti può essere regolata in base alla velocità. Una funzione effettuata dal PDLS automaticamente in due livelli. Il livello 1 corrisponde all'impostazione di base, utile ad esempio in città. Il livello 2 è

adatto a velocità più elevate, come in autostrada. A partire da 130 km/h la portata degli anabbaglianti si adegua ulteriormente. Una funzione aggiuntiva del PDLS, la regolazione dinamica delle luci in caso di scarsa visibilità dovuta al maltempo. Si attiva accendendo i fendinebbia posteriori. Riduce i riflessi ed evita l'autoabbagliamento del guidatore.



Regolazione della luce in curva del Porsche Dynamic Light System (PDLS)

**Scoprite la nostra identità sotto il cofano motore, nel design e al volante.**

## Il comfort.

In una 911 il primo desiderio è sentire la strada, in modo naturale, autentico, diretto. Ma si può parlare di comfort in una 911? Di sistemi che rendano la guida «più piacevole»? Di materiali «gradevoli» al tatto? Domande legittime.

Ma è veramente necessario scegliere fra una delle opzioni? E se decidessimo, invece, per un comfort sportivo? Quindi, per una dinamica che tranquillizzi anche in situazioni estreme?

### Gli interni.

Tecnica e design. Identità Porsche appena salite nella vettura. La riconoscete dalla parte anteriore ascendente del tunnel. Il linguaggio della forma è tipicamente Porsche e segue un semplice principio: è orientata al guidatore. Per ridurre la distanza tra la leva del cambio o la leva selettore e il volante. E per una chiara logica dei comandi, come quella dell'impianto di climatizzazione con regolazione separata a due zone o delle impostazioni del telaio. Per non dover selezionare troppi sottomenu e potervi, quindi, concentrare sull'essenziale: la strada.

I materiali sono pregiati e sportivi. La pelle è impiegata sulla corona dello sterzo, sulle leve apriorita, sui poggiatesta e su alcune parti dei sedili. Un materiale ripreso dal Motorsport: l'Alcantara, presente di serie nel rivestimento del cielo dei modelli Coupé.

Oltre ai colori degli interni nero, grigio platino, beige Luxor e blu yachting, avete a disposizione molti altri pacchetti di personalizzazione nelle combinazioni bicolore e nei colori speciali o in materiali come carbonio, alluminio e legni pregiati.



Tecnica all'avanguardia disponibile su richiesta: il Porsche Communication Management (PCM) con modulo di navigazione e schermo a colori touchscreen da 7 pollici ad alta definizione, è l'unità di comando dei sistemi audio, navigazione e comunicazione.

Un altro frammento d'identità Porsche: il sound. Il sistema audio CDR, di serie, con schermo a colori touchscreen da 7 pollici e il Sound Package Plus con una potenza complessiva di 235 Watt, offrono un suono straordinario. Come optional è disponibile il Bose® Surround Sound-System con potenza di 445 Watt. In breve: riproduzione musicale vigorosa e acustica sensazionale.

L'High-End Surround Sound-System opzionale di Burmester®, tra le più rinomate produttrici al mondo di tecnologia High-End e apprezzata dagli audiofili di tutto il mondo, garantisce, nella 911, standard di altissima qualità. Con potenza complessiva di 821 Watt e un sound incredibile.

Grazie all'impiego del sistema brevettato del subwoofer integrato nella scocca, in entrambi i sistemi audio opzionali la performance dei bassi aumenta, a fronte di un peso ridotto. Tipicamente Porsche.

Ergonomia, design, sound. Tecnologia per vetture sportive, combinata con intelligenza.

### La strumentazione.

Sportivi, ma non comuni. Diretti, ma non banali. I 5 strumenti circolari forniscono soprattutto informazioni. In modo immediato e preciso nel look tipicamente Porsche. Il contagiri, naturalmente, è centrale.

La strumentazione comprende uno schermo TFT a colori da 4,6 pollici ad alta definizione che visualizza costantemente i dati del computer di bordo, come chilometraggio giornaliero, tempo di viaggio o consumo medio. Inoltre, mostra la cartina del sistema di navigazione, le spie di segnalazione, come quella del sistema

di controllo pressione pneumatici (RDK) o le impostazioni audio e di comunicazione. Tramite lo schermo è anche possibile gestire le impostazioni individuali della vettura.



Strumentazione 911 Carrera S con contagiri in colore argento



Display TFT

Nella 911 c'è un punto verso il quale convergono tutte le forze: il volante. È l'interfaccia principale tra guidatore e vettura sportiva. Tutti i volantini sono dotati di corona dello sterzo rivestita in pelle liscia per offrire una presa efficace e straordinaria ergonomia. Di serie è offerto anche un airbag full-size integrato.

#### Il volante sportivo.

Il volante sportivo di serie è regolabile fino a 60 mm assialmente e 40 mm verticalmente.



Volante sportivo

Il volante multifunzione, opzionale, è dotato di quattro tasti funzione e due selettori a scorrimento. Per comandare comodamente diverse funzioni audio, telefono e navigazione così come il display TFT e il computer di bordo. Su richiesta, il volante è disponibile in pelle liscia, carbonio o mogano.



Volante multifunzione in comb. con PDK

In combinazione con il PDK, questi volantini dispongono di due tasti di selezione ergonomici, per cambiare marcia direttamente dal volante. Il pacchetto Sport Chrono, opzionale, comprende anche un indicatore supplementare sul modulo airbag che indica l'attivazione delle funzioni SPORT, SPORT PLUS e Launch Control.

#### Il volante SportDesign.

Il volante SportDesign, opzionale, è regolabile sia assialmente sia verticalmente come il volante sportivo e garantisce una presa sicura anche in caso di guida sportiva.



Volante SportDesign con paddles

In combinazione con il PDK, il volante dispone di due paddles in robusta lega leggera posti in comoda posizione ergonomica rispettivamente dietro la razza destra e sinistra. Basta un tocco a destra per passare alla marcia superiore e uno a sinistra per scalarla. Con il pacchetto

Sport Chrono, opzionale, in combinazione con il PDK, sulla razza destra e sinistra è presente un indicatore supplementare che segnala l'attivazione delle funzioni SPORT, SPORT PLUS e Launch Control.



Volante SportDesign

#### Il volante riscaldabile.

Disponibile come optional per il volante sportivo e i volantini multifunzione: il volante riscaldabile che offre maggiore comfort nelle giornate fredde.

Si aziona tramite un tasto posto dietro alla razza inferiore del volante.

## La relazione ideale: solida, ma non oppressiva.

### I sedili.

#### I sedili sportivi.

I sedili sportivi parzialmente in pelle sono confortevoli e offrono un buon contenimento in curva anche nella guida dinamica. Dispongono, di serie, di regolazione elettrica dell'altezza di seduta e schienale e regolazione meccanica longitudinale.

#### I sedili sportivi Plus.

Come optional sono disponibili i sedili sportivi Plus in pelle con regolazione elettrica dell'altezza di seduta e schienale e regolazione meccanica longitudinale. I fianchi dei sedili e lo schienale sono più rigidi, hanno imbottitura sportiva ed

offrono un migliore contenimento laterale. Il guscio degli schienali è realizzato in colore grigio argento.

#### I sedili sportivi a regolazione elettrica.

Anche con un equipaggiamento sportivo non volete rinunciare al comfort? I sedili sportivi a regolazione elettrica, disponibili su richiesta, offrono la regolazione elettrica di altezza della seduta, inclinazione dello schienale nonché inclinazione e profondità dei cuscini. Inoltre, sono dotati di regolazione longitudinale e di supporto lombare a 4 vie. Anche il piantone dello sterzo è regolabile elettricamente.

Il pacchetto Memory integrato comprende la memorizzazione della posizione di entrambi gli specchi retrovisori esterni e tutte le regolazioni del sedile guidatore nonché la regolazione di volante, luci, tergicristallo, climatizzatore, chiusura porte, PCM (opzionale) e strumentazione.

#### I sedili sportivi adattivi Plus.

Combinazione ideale di sport e comfort: i sedili sportivi adattivi Plus in pelle, disponibili su richiesta. I fianchi dei sedili con imbottitura sportivamente rigida e supporto supplementare per le spalle assicurano il contenimento ideale.

La regolazione elettrica a 18 vie permette di agire su: altezza della seduta, inclinazione di sedile e schienale, regolazione lunghezza sedile e regolazione longitudinale nonché supporto lombare a 4 vie, adattando perfettamente i sedili alle vostre esigenze. Il piantone dello sterzo è regolabile elettricamente.

Inoltre, i fianchi della seduta e dello schienale sono regolabili separatamente, per aumentare il comfort nei percorsi più lunghi o per un contenimento laterale su misura in presenza di curve. Inoltre sono incluse: la memorizzazione della posizione di seduta per guidatore e passeggero (eccetto i fianchi), del supporto lombare, della posizione del volante e

dello specchio retrovisore esterno lato guidatore. Sono inoltre regolabili individualmente: volante, luci, tergicristallo, climatizzatore, chiusura porte, PCM (opzionale) e strumentazione.

#### I sedili sportivi a guscio.\*

Disponibili a scelta: i sedili sportivi a guscio con schienali ribaltabili, airbag integrato per il torace e regolazione longitudinale manuale. Il sedile è composto da un'anima in materiale sintetico rinforzato con fibra di vetro e un guscio esterno in carbonio a vista.



Sedile sportivo a guscio

Sedile sportivo a guscio con schienale ribaltato

#### Sedili riscaldabili e ventilati.

Per tutti i sedili (tranne che per i sedili sportivi a guscio) sono disponibili, come optional, i sedili riscaldabili. La funzione comprende il riscaldamento della seduta, degli schienali e dei fianchi dei sedili anteriori.

In combinazione con i sedili riscaldabili sono disponibili, su richiesta, anche i sedili ventilati. Tramite la ventilazione forzata della fascia centrale forata del sedile e dello schienale e quella passiva dei fianchi si produce un flusso d'aria aspirata che evita l'eccessiva traspirazione, assicurando un microclima gradevole e asciutto, anche con temperature elevate.

#### I sedili posteriori.

Decisamente confortevoli per una vettura sportiva: i sedili posteriori. Lo spazio dietro i sedili posteriori aumenta la capacità di carico. Grazie agli schienali ribaltabili, la parte posteriore dei modelli 911 Carrera Coupé offre un ampio vano bagagli da 260 litri, quella dei modelli 911 Carrera Cabriolet da 160 litri.

#### I seggiolini per bambini.\*

La predisposizione per il sistema di ancoraggio ISOFIX dei seggiolini per bambini, incluso terzo punto di ancoraggio (Top Tether), è di serie nei sedili posteriori. Su richiesta è disponibile anche per il sedile passeggero una predisposizione per il sistema di ancoraggio ISOFIX dei seggiolini per bambini unitamente alla possibilità di disattivare l'airbag.

\* In combinazione con i sedili sportivi a guscio non è consentito l'uso dei sistemi di ancoraggio di seggiolini per bambini.

**Per motivi razionali.  
Per ragioni sportive.  
O per semplice divertimento.**

## Ulteriori equipaggiamenti comfort.

### La climatizzazione.

Presente di serie nella 911: il climatizzatore automatico bi-zona con ventilazione estesa e regolazione separata della temperatura lato guidatore e passeggero.

Il filtro ai carboni attivi blocca particelle, pollini e odori. Il controllo automatico del ricircolo misura costantemente la qualità dell'aria, riduce l'umidità e passa, se necessario, dal funzionamento con aria esterna al ricircolo. In caso di temperatura esterna molto fredda, il climatizzatore impedisce l'appannamento dei cristalli. Tramite un sensore solare, invece, rileva l'intensità dei raggi compensando automaticamente i due lati.

### HomeLink®.

Come optional è disponibile il sistema HomeLink® integrato nella consolle al tetto, con pulsanti programmabili. È in grado di aprire o attivare, premendo un tasto, fino a tre portoni, tre luci di casa o tre impianti antifurto.

### Il pacchetto Luci Design.

Funzionale e curato esteticamente: il pacchetto Luci Design disponibile su richiesta. Include luci ad intensità variabile con tecnologia a LED nella consolle al tetto, intorno alle leve apriporta, nel vano portaog-

getti nelle porte, nella zona piedi anteriore e nella zona dei sedili posteriori.

### La funzione automatica Coming Home.

Quando si apre o si chiude la vettura tramite il telecomando integrato nella chiave della vettura, la luce diurna con tecnologia a LED si accende automaticamente per un periodo di tempo limitato. Un ulteriore comfort, soprattutto di notte.

L'accensione programmabile delle luci diurne, della luce sulla chiave della vettura ed eventualmente dell'illuminazione area di accesso alla vettura vi consente, ad esempio, di illuminare il tratto verso casa.

### Il Tempostat.

La regolazione automatica della velocità è disponibile su richiesta. E' attivabile a una velocità della vettura compresa fra 30 e 240 km/h tramite un'apposita leva sul piantone dello sterzo.

### Il sistema adattivo di regolazione della velocità (ACC) incluso Porsche Active Safe (PAS).<sup>1)</sup>

È disponibile come optional e regola la velocità in funzione della distanza dal veicolo che vi precede. Un sensore radar controlla l'area della carreggiata fino a 200 m dalla vostra vettura. Se avete impostato una velocità e vi avvicinate

a un veicolo che procede più lentamente davanti a voi, il sensore ne rileva la presenza.

A questo punto il sistema riduce la velocità della vostra vettura, decelerando o frenando dolcemente, con un rallentamento massimo di 3,5 m/s<sup>2</sup>, per raggiungere una distanza che può essere precedentemente impostata. La vostra vettura

ora si adegua alla velocità del veicolo che la precede. Se quest'ultimo rallenta ancora, anche il sistema adattivo di regolazione della velocità (ACC) riduce ulteriormente l'andatura della vostra vettura, in caso fino al completo arresto.

Per maggiore sicurezza, inoltre, il sistema aumenta la reattività dei freni se rileva una riduzione della distanza dal veicolo

che vi precede. Tuttavia, il guidatore interviene direttamente per effettuare frenate più decise.

Se la carreggiata è nuovamente libera, la vostra vettura riprende ad accelerare fino a raggiungere la velocità impostata all'inizio.

Se vi avvicinate troppo velocemente al veicolo che vi precede, il Porsche Active Safe (PAS) vi avvisa tramite un segnale acustico e visivo. Inoltre, il sistema interviene con una variazione brusca di accelerazione, ed eventualmente con una cosiddetta frenata mirata, supportando l'azione frenante avviata dal guidatore entro determinati limiti di sistema, fino alla frenata a fondo.



Sensore radar del sistema adattivo di regolazione della velocità (ACC)



Indicatore del sistema adattivo di regolazione della velocità (ACC)

<sup>1)</sup> Disponibile non prima di novembre 2012.

### Il tettuccio scorrevole/inclinabile.

Disponibile come optional per tutti i modelli 911 Carrera Coupé: il tettuccio scorrevole/inclinabile e regolabile elettricamente. Aprendosi, scorre verso l'esterno. Primo vantaggio: non limita lo spazio sopra alla testa. Secondo vantaggio: grazie alla costruzione innovativa, la superficie d'apertura è particolarmente ampia. Per un piacere di guida a cielo aperto ancora particolarmente elevato. Inoltre, l'aletta frangivento a rete, a due livelli, offre protezione contro le correnti d'aria assicurando un livello ancora più alto di comfort acustico.

### Il tettuccio scorrevole/inclinabile in vetro.

Su richiesta il tettuccio scorrevole/inclinabile a regolazione elettrica è disponibile anche in monolastra di vetro di sicurezza colorato. Il tendalino integrato avvolgibile elettricamente ripara dagli



effetti indesiderati della luce. È disponibile in 5 diversi colori rispecchiando il colore degli interni. Struttura, spazio sopra la testa e superficie aperta del tettuccio in vetro corrispondono a quelle del normale tettuccio scorrevole/inclinabile. Con un'unica differenza: il piacere di guida all'aria aperta comincia subito, anche a tettuccio chiuso.

### Gli specchi retrovisori.

Gli specchi retrovisori esterni regolabili elettricamente sono presenti di serie. Su richiesta sono disponibili specchi retrovisori esterni richiudibili elettricamente con illuminazione area di accesso lato guidatore e passeggero. In questo



modo la zona di accesso alla vettura davanti alle porte è più visibile, in particolare nell'oscurità. Disponibile come optional, il dispositivo antiabbagliante automatico per gli specchi retrovisori esterni e interno, con sensore pioggia integrato per il tergicristallo.

### Il vano bagagli.

Il volume del vano bagagli dei modelli 911 è di 135 litri. Nei modelli 911 Carrera a trazione integrale è di 125 litri. Il vano bagagli è completamente rivestito con materiali antigraffio.

### Il sistema di trasporto sul tetto.

Disponibile su richiesta per i modelli Coupé: il supporto base in alluminio. Ottimizzato dal punto di vista aerodinamico, è molto leggero e facile da montare. Sul supporto di base è possibile montare diverse sovrastrutture come il box per tetto o il portabici. Il carico massimo sul tetto è di 75 kg.

### Il ParkAssistant.

Il ParkAssistant, presente di serie nei modelli 911 Carrera Cabriolet e disponibile su richiesta per i modelli 911 Carrera Coupé è dotato di quattro sensori armoniosamente integrati nella parte posteriore della vettura e segnala la presenza di eventuali ostacoli dietro la vettura tramite un segnale acustico. Gli intervalli del segnale acustico indicano la distanza dall'ostacolo.

Su richiesta è disponibile il ParkAssistant ampliato, con quattro sensori integrati nel frontale della vettura. La segnalazione avviene tramite segnale acustico e ottico che, con la riproduzione schematica della vettura sul display centrale, rende visibile graficamente la distanza dall'ostacolo.

### Porsche Entry & Drive.

Con il sistema Porsche Entry & Drive, opzionale, la chiave della vettura resterà in tasca. Non appena toccate la maniglia della porta o vi avvicinate al vano bagagli, il sistema Porsche Entry & Drive richiede

il codice di accesso memorizzato all'interno della chiave. Se il codice analizzato è corretto, le porte o il cofano del vano bagagli si sbloccano. La vettura viene avviata e spenta tramite il pulsante di accensione elettrico.

Per bloccare la porta, basta premere il pulsante sul lato esterno della maniglia. Il sistema Porsche Entry & Drive bloccherà la vettura, attivando contemporaneamente il sistema d'immobilizzazione della vettura e il bloccasterzo.

### L'antifurto.

Tutti i modelli 911 Carrera dispongono, di serie, del sistema d'immobilizzazione della vettura con transponder e di un impianto di allarme con sistema di sorveglianza dell'abitacolo tramite radar. Il sistema antifurto agisce su porte, vano bagagli, abitacolo e accensione.

### Predisposizione per il Porsche Vehicle Tracking System (PVTS).

Disponibile di serie per il mercato italiano, la predisposizione per la successiva installazione del Porsche Vehicle Tracking System (PVTS) offerto dal programma Porsche Tequipment. Questo sistema consente la localizzazione di una vettura rubata in molte zone d'Europa. La predisposizione include un cablaggio speciale e un sensore di inclinazione per l'antifurto.

## L'identità ha a che fare con le proprie origini. A volte anche con le proprie aspirazioni.

### Audio e comunicazione.

#### Il sistema audio CDR.

Il sistema audio CDR, di serie, è dotato di schermo a colori da 7 pollici, che potete gestire in modalità touchscreen. Permette di richiamare facilmente tutte le funzioni principali e i menu.

La radio CD integrata è compatibile con file in formato MP3 e dispone di doppio sintonizzatore FM con funzione RDS, 30 stazioni memorizzabili, autostore dinamico e regolazione del volume in funzione della velocità. Nel vano portaoggetti è integrata, di serie, un'interfaccia AUX (ad es. per collegare lettori MP3 compatibili).

Il sistema CDR è disponibile su richiesta anche con il BOSE® Surround Sound-System o con il Burmester® High-End Surround Sound-System.



Sistema audio CDR



## Il Sound Package Plus.

Disponibile di serie: il Sound Package Plus. Un amplificatore separato con potenza nominale complessiva di 235 Watt assicura, assieme a 7 canali di amplificazione e a 9 altoparlanti, un'esperienza acustica perfettamente adattata all'abitacolo.

## Il Porsche Communication Management (PCM) incluso modulo di navigazione.

Per i modelli 911 è disponibile su richiesta il Porsche Communication Management (PCM). Come unità di comando dei sistemi audio, navigazione e comunicazione è funzionale, versatile e di semplice utilizzo.

Caratteristica principale è il grande schermo touchscreen da 7 pollici con comandi intuitivi. Il PCM può essere comandato anche tramite la manopola e i tasti specifici. La visualizzazione molto chiara consente fino a 5 informazioni per pagina. Una funzione di aiuto compare sul bordo inferiore dello schermo.

La radio può memorizzare fino a 42 stazioni ed è dotata di un doppio sintonizzatore FM con funzione RDS e Diversity per la ricerca costante della migliore frequenza dell'emittente, oltre all'autostore dinamico.

Il lettore DVD audio può riprodurre CD e musica da DVD audio ed è compatibile con formati MP3. E' possibile anche la riproduzione audio di DVD video. Su richiesta è disponibile un cambio CD/DVD integrato nel PCM per leggere fino a 6 supporti.

Con l'interfaccia audio universale (USB), di serie nel vano portaoggetti, potete collegare il vostro iPod® o la vostra fonte audio preferita, anche semplicemente per ricaricarla. L'iPod® o la chiave USB vengono gestiti in modo comodo e sicuro tramite il PCM, il volante multifunzione o il sistema di comandi vocali opzionali.

Tramite il collegamento USB è anche possibile scaricare i dati dell'indicatore di performance del pacchetto Sport Chrono Plus e del libretto di bordo elettronico.

Inoltre, potete memorizzare e riprodurre sul disco fisso del PCM fino a 10.000 file musicali in formato MP3 (il cosiddetto Jukebox).<sup>1)</sup> Podcast e audio magazine vengono riconosciuti e riprodotti, la cover-art viene visualizzata. Ulteriori dettagli sono disponibili presso il vostro Centro Porsche.

Tramite il veloce modulo di navigazione con disco fisso nel PCM è possibile scegliere la visualizzazione della mappa con rappresentazione prospettica o bidimensionale. È disponibile anche la visualizzazione in 3D, con mappe satellitari sovrapposte, di terreni ed aree edificate in alcune zone. Nella modalità splitscreen è possibile visualizzare, ad esempio, oltre alla sezione attuale della mappa utilizzata, una lista di pittogrammi per le successive manovre di guida.

Il modulo di navigazione dispone anche di calcolo dinamico del percorso elaborato in base ai notiziari ufficiali sulla viabilità (TMC) e dei dati ricavati dai sensori di flusso del traffico supplementari (TMC Pro).<sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> Disponibile non prima di novembre 2012.

<sup>2)</sup> TMC Pro è disponibile in Germania, Austria e Svizzera.



Interfaccia audio universale



Porsche Communication Management (PCM) incluso modulo di navigazione



Sintonizzatore TV

### Il sistema di comandi vocali.

Desiderate navigare, telefonare o ascoltare la radio? Basta dirlo. Quasi tutte le funzioni del PCM possono essere gestite tramite il sistema di comandi vocali, opzionale, a riconoscimento di parole intere. In generale, è possibile pronunciare ogni voce del menu come è visualizzata sullo schermo. Il sistema di comandi vocale riconosce l'inserimento di indirizzi di destinazione e di voci nella rubrica o i nomi delle emittenti radiofoniche tramite comando vocale. Non è necessario istruire il sistema.

### Il libretto di bordo elettronico.

Per il PCM è disponibile, come optional, il libretto di bordo elettronico. Consente la registrazione automatica di chilometraggio, tragitto percorso, data, ora nonché indirizzo di partenza e arrivo di ogni viaggio. I dati possono essere

esportati tramite una chiavetta USB ed analizzati sul vostro PC utilizzando il software fornito. Il programma soddisfa le direttive del Ministero delle Finanze Tedesco relative alla documentazione di registrazioni automatiche sul libretto di bordo.

### Il modulo telefono.

Il modulo per telefono GSM Quadband, opzionale, offre un'ottima comodità d'uso ed un'elevata qualità acustica. Potete inserire la vostra scheda SIM direttamente nel lettore integrato nel PCM per telefonare tramite il dispositivo vivavoce o il ricevitore cordless. Per maggiore comfort potete utilizzare anche il sistema Bluetooth® del vostro cellulare attraverso il profilo d'accesso SIM-Access Profile (SAP).<sup>1)</sup> Dopo il collegamento automatico, l'antenna del vostro cellulare viene disattivata preservando la durata della batteria, per passare all'antenna della vettura. In base al tipo

di cellulare, avete accesso non solo ai numeri della scheda SIM ma anche a quelli della memoria interna. Il telefono si comanda, a seconda del tipo di cellulare, tramite il PCM, il volante multifunzione opzionale o il sistema di comandi vocali opzionale. Quindi il vostro cellulare può rimanere riposto.

Tramite il modulo telefono potete collegare via Bluetooth® anche i telefoni cellulari che supportano solo il profilo d'accesso Handsfree Profile (HFP). In questo caso il collegamento GSM avviene sostanzialmente tramite l'antenna del telefono cellulare.<sup>1)</sup> Il PCM funge da dispositivo vivavoce e il vostro cellulare può rimanere riposto.

Su richiesta è disponibile il modulo telefono con ricevitore cordless. È integrato nel vano portaoggetti della consolle centrale e include un display e una tastiera. In caso di collegamento Bluetooth® attraverso il profilo d'accesso Handsfree Profile (HFP), il ricevitore cordless non può essere utilizzato.

### La predisposizione telefono cellulare.

Su richiesta è disponibile la predisposizione telefono, che connette, tramite Bluetooth®, i telefoni cellulari che supportano solo la connettività Handsfree Profile (HFP).<sup>1)</sup> In questo caso il telefono cellulare può rimanere riposto. Tramite il sistema audio CDR o il PCM si comandano solo le funzioni di base del telefono cellulare. Il collegamento GSM avviene sostanzialmente attraverso l'antenna del cellulare.<sup>1)</sup>

### Il sintonizzatore TV.

Il sintonizzatore TV, disponibile su richiesta, consente la ricezione analogica e digitale dei segnali televisivi (DVB-T)<sup>2)</sup> non criptati, garantendo il vostro intrattenimento anche quando la vostra 911 è ferma. Per la vostra sicurezza, tuttavia, non è possibile visualizzare alcuna immagine TV a vettura in marcia.

### I servizi online.<sup>3)</sup>

Tramite una App disponibile gratuitamente per il vostro smartphone (App „Aha Radio“) potete riprodurre sul PCM web radio, NewsFeed, Podcast e audio-magazine. Inoltre, è possibile richiamare tramite messaggio vocale informazioni locali, come ad esempio notizie meteo. È anche possibile effettuare la ricerca di un „Punto di interesse“ come destinazione di navigazione. I contenuti online possono essere richiamati tramite il vostro smartphone e comandati tramite il PCM. Per utilizzare i servizi online è necessario disporre dell'interfaccia audio universale inclusa nel PCM (per iPhone), della predisposizione telefono cellulare, opzionale, o del modulo telefono (per dispositivi Android). La App «Aha Radio» è disponibile tramite iTunes o Android Marketplace.<sup>4)</sup>

<sup>1)</sup> Note a pagina 130.

<sup>2)</sup> In standard MPEG-2.

<sup>3)</sup> Disponibile non prima di novembre 2012.

<sup>4)</sup> Per usufruire dei servizi «Aha Radio» con il modulo telefono opzionale, è necessario attivare la funzione HFP nel PCM.

**Ogni sfida sportiva,  
deve essere accompagnata dalla giusta colonna sonora.**

## Il BOSE® Surround Sound-System.

Il sound di una Porsche è, in un certo senso, la sua impronta acustica. E non solo riguardo al motore. Il BOSE® Surround Sound-System opzionale è stato sviluppato appositamente per la 911 e adattato perfettamente all'acustica specifica dell'abitacolo.

Il sistema dispone di amplificatore a 8 canali. I 12 altoparlanti, incluso subwoofer attivo da 100 Watt brevettato, assicurano un'esperienza acustica armoniosa e trasformano la 911 in una sala da concerto viaggiante. Molto veloce. Potenza nominale: 445 Watt.

In combinazione con il Porsche Communication Management (PCM), il BOSE® Surround Sound-System consente la riproduzione musicale di DVD audio o video, sfruttando l'impressionante spettro sonoro delle registrazioni digitali 5.1. Ovviamente, potete continuare ad ascoltare anche i classici CD o i file MP3 in modalità stereo. O, premendo un tasto, anche in modalità surround, generata dalla tecnologia brevettata BOSE® Centerpoint® 2.

Il dispositivo AudioPilot® Noise Compensation Technology, un sistema di compensazione della rumorosità brevettato da BOSE® per i sistemi audio, rileva tramite un microfono, tutti i rumori nell'abitacolo, adattando automaticamente la riproduzione musicale in modo che l'effetto acustico resti costante in tutte le condizioni di marcia. In tempo reale.

Il risultato è un sound potente che regala un'esperienza acustica affascinante a 360°.

E strapperà un applauso.



**Un'opera in un mondo dominato dalle soap opera.**

## Il Burmester® High-End Surround Sound-System.

L'icona di Zuffenhausen incontra quella di Berlino. Parliamo di Burmester®, prestigiosa azienda berlinese tra le più rinomate produttrici al mondo di dispositivi surround di altissima qualità, tra cui il Burmester® High-End Surround Sound-System. Le tecnologie impiegate si collocano ai massimi livelli dei sistemi home-audio High-End firmati Burmester®. La superiorità del sistema emerge da innumerevoli dettagli e da un unico obiettivo: il suono perfetto.

Riprodotta in cifre: 12 canali di amplificazione con potenza complessiva di 821 Watt, 12 altoparlanti incluso subwoofer attivo con amplificatore in classe D da 300 Watt, membrane vibranti per oltre

1.340 cm<sup>2</sup> complessivi, frequenze riproducibili da 35 Hz a 20 kHz.

Il sistema Burmester® impiega per la prima volta in un modello 911 il sistema brevettato del subwoofer integrato nella scocca, che sostituisce il noto subwoofer separato utilizzato da altri sistemi. Ciò consente di ridurre il peso e offrire una performance acustica di qualità superiore.

La tecnologia impiegata del separatore di frequenze è stata ripresa con poche variazioni dal settore home-audio. Filtri analogici e digitali sono stati perfettamente adattati agli specifici punti d'installazione e tarati in maniera ottimale dopo numerosi test acustici.

Per la 911 sono stati impiegati appositamente tweeter a nastro (Air-Motion-Transformer, AMT) che offrono una riproduzione dei toni alti inconfondibilmente precisa, chiara e assolutamente fedele all'originale. Tutti gli speaker sono perfettamente adattati tra loro e trasmettono ai massimi livelli i toni bassi, con elevatissima risoluzione e precisione. Il risultato? Un'acustica naturale e plastica mai raggiunta finora nella 911, anche nei toni più alti.

Il design dal purismo sportivo con fasce galvanizzate e scritte Burmester® sui preziosi altoparlanti esalta la superiorità del Burmester® High-End Surround Sound-System. Sound e design senza

compromessi. Tipicamente Porsche, appunto.

Un fuori programma.





ottimista  
combattiva  
ingegnosa  
realistica  
**Responsabilità**  
coerente  
reattiva  
dinamica  
**intelligente**

## Il momento più emozionante tra linea di partenza e di arrivo?

Per noi dura da oltre 60 anni.

### Motorsport.

Lottare per ogni centesimo di secondo affidandosi all'esperienza di oltre 60 anni: questo è Porsche Motorsport. Cosa ci anima? Tutti coloro che, dal pilota all'ingegnere, con passione e know-how elevati ci permettono di evolvere su tutte le piste del mondo, condividendo un sogno comune a intere generazioni: il sogno di Ferry Porsche di costruire una vettura che vincessa in pista ma fosse anche perfettamente idonea all'uso quotidiano. Un sogno che si è realizzato ed è stato accompagnato fino ad oggi da oltre 30.000 vittorie in gara. Come quella

della Porsche 956, una delle vetture da corsa più vittoriose di tutti i tempi. E di vetture che racchiudono lo stesso potenziale di successo, come la 911 GT3 RSR o la 911 GT3 Cup.

Due auto da corsa in grado di conquistare vittorie nelle gare su circuito e su lunga distanza, nei circuiti di montagna e addirittura nei rally. Vetture di successo, come il nostro Marchio: delle oltre 3.000 vetture da corsa costruite finora da Porsche Motorsport, più di 1.000 sono impiegate attualmente in eventi sportivi agonistici e

professionali tra cui l'American Le Mans Series o le oltre 19 coppe monomarca come la Porsche Carrera Cup e la Porsche Mobil 1 Supercup. Non mancano mai nuovi obiettivi, come la partecipazione alla 24 Ore di Le Mans 2014, dove gareggerà un prototipo costruito interamente ex novo con l'obiettivo di proseguire la serie di 16 vittorie assolute sul circuito della Sarthe.

Eppure, ciò che per Porsche conta ancora di più di un posto sul podio, è accumulare esperienza, produrre idee e creare

prospettive. Tutte le conoscenze acquisite in pista vengono poi trasferite in principi di costruzione e prova nella produzione di serie. Come la sovralimentazione con turbocompressore o il cambio a doppia frizione. La vicinanza tra pista e strada è unica, consente ad ogni cliente Porsche di partecipare alle competizioni, direttamente o indirettamente, sperimentando in prima persona ciò che ci consente di progredire. Nel passato, come nel presente e nel futuro, valgono la passione, i principi e la lungimiranza.



### I campionati GT.

Le vetture GT (Gran Turismo) sono autentiche vetture da competizione. Devono basarsi su vetture sportive omologate per la circolazione su strada e possono essere modificate solo parzialmente.

Per questo motivo agli inizi degli anni '90 Porsche è stata l'artefice principale della rinascita dei campionati internazionali GT. Da allora, è iniziata una fruttuosa cooperazione con le squadre dei clienti. Porsche fornisce le vetture da competizione e sostiene le squadre private

mediante attività di sviluppo, assistenza tecnica e impiego di piloti professionisti.

A prescindere che si tratti della 24 ore di Le Mans, dei campionati ALMS, GT Open internazionali o GT nazionali, i team privati Porsche corrono regolarmente per vincere.



Porsche GT Sport

### I campionati monomarca Porsche.

Nei 19 campionati monomarca Porsche, i piloti Porsche vivono in tutti e 5 i continenti il fascino del Motorsport. La filosofia: tutti hanno le stesse possibilità grazie a vetture da corsa tecnicamente

identiche. Il risultato? Competizioni dure e avvincenti ad altissimo livello. Le 911 GT3 Cup, disputano gare di velocità nell'ambito delle competizioni internazionali più prestigiose.

Per tutti i campionati monomarca, Porsche fornisce le vetture pronte per l'impiego sportivo ai team privati. Direttamente sul posto si occupa dell'organizzazione delle gare e supporta i piloti, i team e gli sponsor.

### La Porsche Carrera Cup Deutschland.

La Porsche Carrera Cup Deutschland è l'antenata di tutti gli attuali campionati monomarca internazionali. Fa parte del DTM (Deutsche Tourenwagen Masters), il principale campionato nazionale di questa categoria, e offre gare di Motorsport avvincenti oltre a un programma di eventi estremamente interessante.

### La Porsche Mobil 1 Supercup.

La Porsche Mobil 1 Supercup è il campionato monomarca internazionale più veloce del mondo. Si svolge nell'ambito del campionato mondiale di Formula 1 FIA. Complessivamente comprende 11 gare che si svolgono di fronte ad un pubblico di oltre 100.000 spettatori.

Maggiori informazioni su [www.porsche.de/motorsport](http://www.porsche.de/motorsport).



Porsche Mobil 1 Supercup

**La Porsche Sport Driving School.**

In Porsche non si lavora solo allo sviluppo di vetture sportive ma anche alla formazione dei piloti. Guidare una vettura su strada in completa sicurezza non rappresenta un problema. Ma saper controllare un'auto sportiva in situazioni limite di

guida dinamica, forse, sì. Vi aiutiamo a potenziare la vostra sicurezza di guida e ad ottimizzare o perfezionare progressivamente le vostre competenze nella guida.

Affiancati da istruttori Porsche esperti, a bordo della vostra vettura o di una

messa a disposizione dalla Porsche Sport Driving School. Su strada o fuoristrada. Sui circuiti internazionali, su neve o ghiaccio. Vi seguiamo dal corso base e, se lo desiderate, in tutti i livelli di training successivi, fino all'ottenimento della licenza agonistica.

Maggiori informazioni:  
[www.porsche.de/sportdrivingschool](http://www.porsche.de/sportdrivingschool).

**La Porsche Sports Cup.**

Nel 2012 la Porsche Sports Cup giunge alla sua ottava stagione. Con 6 manifestazioni su 5 piste, tra cui il circuito del Nürburgring, di Hockenheimring e di Spa-Francorchamps. L'attesa è alle stelle. Preparatevi allo scontro sportivo nelle diverse categorie. Dalla prova di regolari-

tà fino alle gare di velocità, potete partecipare alla Porsche Sports Cup con la vostra Porsche omologata per la circolazione su strada o appositamente modificata per le competizioni sportive.

Maggiori informazioni al numero +49 (0)711 911-12384 o su [www.porschesportscup.de](http://www.porschesportscup.de).

**I Porsche Clubsport.**

I Porsche Club privati organizzano gare singole e campionati durante i quali i piloti possono competere in diverse categorie. Dal 1952, anno di fondazione, esistono oggi, in 75 Paesi, più di 640 Club che contano circa 181.000 soci. Con tendenza in aumento. I Porsche Club

costituiscono un'organizzazione tra le più grandi e le più ricche di tradizione in tutto il mondo.

Maggiori informazioni al numero +39 049 8292911 o su [www.porsche.it](http://www.porsche.it).



Porsche Sport Driving School



Porsche Sports Cup

**Dal 1963 definiamo la 911 in base alla sua sportività.  
E da allora testiamo quotidianamente la sua efficienza.**

## Porsche e l'ambiente.

Abbiamo parlato di Motorsport. Più esattamente: della nostra responsabilità nei confronti del futuro del Motorsport. La affrontiamo con tecnologie intelligenti, idee non convenzionali e potenza ottimizzata.

Ora parliamo di tutela ambientale. Il principio è lo stesso. Infatti, i tempi in cui si discute di cambiamenti climatici globali e, in particolare, di emissioni di CO<sub>2</sub>, ogni costruttore di automobili si domanda quale risposta può offrire in tema di

tutela ambientale. La nostra si basa su una lunga tradizione: prestazioni elevate abbinata alla massima efficienza.

Porsche ha ridotto i consumi in tutte le attuali serie costruttive rispetto ai modelli precedenti in percentuali a due cifre. Aumentando contemporaneamente le prestazioni. Un risultato ottenuto grazie allo sviluppo di motori efficienti (ad es. con DFI e VarioCam Plus), struttura leggera, aerodinamica ottimizzata e ridotte perdite per attrito.

L'organizzazione Porsche per l'ambiente nel Centro di sviluppo a Weissach, non da ultimo, cerca di garantire un'elevata compatibilità ambientale adottando anche processi ecocompatibili. Obiettivo: prestazioni, ma possibilmente non a spese dell'ambiente. Noi le otteniamo con il principio Intelligent Performance. Anche nella 911.



I valori relativi a consumi, emissioni di CO<sub>2</sub> e classe di efficienza sono consultabili alle pagine 139/141.



### La depurazione dei gas di scarico.

Porsche dimostra che, anche nelle diverse motorizzazioni delle proprie potenti vetture sportive, il valore medio dei consumi e delle emissioni di CO<sub>2</sub> può mantenersi basso.

Abbiamo ottenuto questi risultati grazie ad uno sfruttamento efficiente del carburante con tecnologie come la funzione automatica Start-Stop, il sistema di gestione termica, il recupero di energia della rete di bordo, l'iniezione diretta, il VarioCam Plus e la possibilità di «veleggiare» in combinazione con il PDK opzionale.

Inoltre, il sistema di catalizzatori sviluppato per la 911 assicura una depurazione efficace dei gas di scarico.

La regolazione stereo Lambda comanda e controlla separatamente entrambe le

bancate dei cilindri. Le sonde Lambda regolano separatamente la composizione dei gas di scarico per entrambe le colonne dello scarico. Un'ulteriore sonda Lambda per ogni bancata controlla la conversione delle sostanze nocive nel corrispondente catalizzatore.

### Consumi e recycling.

In casa Porsche la costruzione leggera intelligente è imprescindibile, dal 1948. Per motivi economici ed ecologici. La combinazione di questi due aspetti fondamentali consente di ridurre i consumi garantendo, comunque, prestazioni eccezionali.

I motivi tecnici risiedono nell'alta percentuale d'impiego di leghe d'alluminio, magnesio, materie plastiche e lamiere d'acciaio ad alta rigidità. I materiali impiegati sono selezionati in funzione del peso e, in generale, sono sostanzialmente più leggeri del tradizionale acciaio.

Ecologici, invece, grazie alla scelta mirata di tutti i materiali. I materiali leggeri sono altamente riciclabili. E tutti i componenti in materie plastiche sono contrassegnati per l'utilizzo nel riciclaggio differenziato. La riduzione della varietà di materie sintetiche favorisce il riciclaggio. Qualsiasi riciclato sintetico soddisfi gli elevati requisiti tecnici richiesti, verrà sempre impiegato.

In breve: oggi, il 95% circa della 911 è riciclabile.

Porsche utilizza solo vernici ecologiche a base acquosa. Da noi, infatti, il rispetto per l'ambiente non inizia a prodotto finito, ma già in fase di progettazione e sviluppo.

### Il carburante.

Naturalmente, tutti i modelli Porsche, compresa la 911, sono già predisposti per essere alimentati con carburanti contenenti una percentuale di etanolo fino al 10%, ad esempio per benzina «E10» al bioetanolo. In tal modo si riducono le emissioni di CO<sub>2</sub>, poiché l'etanolo è un biocarburante derivato dai residui delle piante che, per la loro crescita, assorbono CO<sub>2</sub> dall'atmosfera.

Nel sistema di alimentazione abbiamo ridotto al minimo le emissioni di idrocarburi. Grazie al filtro ai carboni attivi e al rivestimento in materiale pluristrato del serbatoio. Le condutture del sistema di alimentazione del carburante sono in materiale sintetico multistrato, acciaio o alluminio.

I valori relativi a consumi, emissioni di CO<sub>2</sub> e classe di efficienza sono consultabili alle pagine 139/141.



sensibile diretta decisa autentica  
**Personalità**  
perfezionista chiara antica matura  
anticonformista



**Distinguate il vostro volto dalla massa.  
Conferendogli espressione.**

### **Le personalizzazioni.**

L'equipaggiamento di serie dei modelli 911 Carrera lascia pochi desideri insoddisfatti. Tuttavia, Porsche vi offre l'opportunità di plasmare la vostra vettura in base al gusto personale. E di conferirle una caratteristica che la renda inconfondibile: la personalità.

Potete scegliere fra diversi equipaggiamenti personalizzati per l'esterno e per gli interni. Scegliete voi come esprimere la vostra identità e ciò che volete escludere.

Informazioni dettagliate alle pagine seguenti o nel listino prezzi separato.

Avete molte altre possibilità per rendere la vostra 911 ancora più personale con allestimenti speciali. Porsche Exclusive vi offre allestimenti speciali direttamente in fabbrica, mentre Porsche Tequipment, il nostro programma di accessori, vi consente di installarli successivamente. Troverete numerosi esempi di personalizzazione nei rispettivi cataloghi. Il vostro Centro Porsche sarà lieto di consigliarvi.

In breve: esistono tanti modi di percorrere la propria strada. Eppure, solo una forma non troverà mai un codice d'ordine: l'identità Porsche. Ma ci sarà sempre una vettura sportiva ad incarnarla: la 911.

**Colori di serie dell'esterno.**



Bianco



Giallo racing



Rosso



Nero



**Colori metallizzati dell'esterno.**



Argento platino metallizzato



Blu acqua metallizzato



Blu scuro metallizzato



Mogano metallizzato



Marrone antracite metallizzato



Grigio agata metallizzato



Nero basalto metallizzato



**Colori speciali dell'esterno.**

Argento GT metallizzato



Lime gold metallizzato



Cognac metallizzato



**Colori della capote.**



Rosso



Marrone



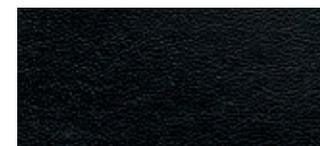
Blu



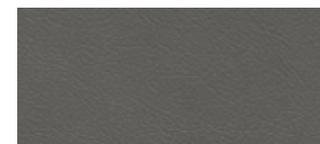
Nero

**Colori di serie degli interni.**

**Similpelle/Pelle<sup>1)</sup>/Vernice soft<sup>2)</sup>  
Colore degli interni.**



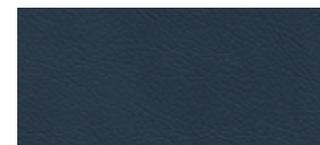
Nero



Grigio platino

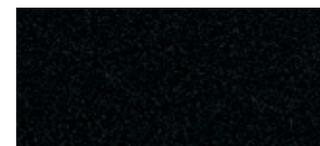


Beige Luxor



Blu yachting

**Tappezzeria.**



Nero



Grigio platino

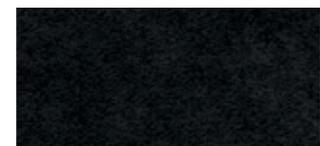


Beige Luxor



Blu yachting

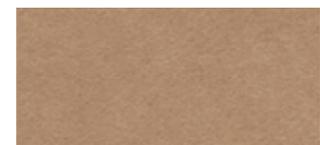
**Cielo.<sup>3)</sup>**



Nero



Grigio platino



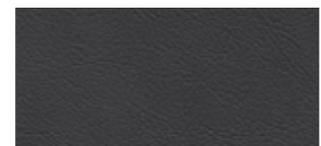
Beige Luxor



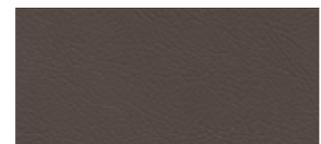
Nero

**Colori speciali e bicolor degli interni.**

**Pelle/Vernice soft<sup>2)</sup>  
Colore degli interni.**



Grigio agata



Terra



Grigio agata-grigio selce

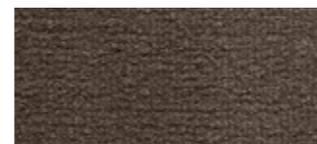


Nero-grigio platino

**Tappezzeria.**



Grigio agata



Terra



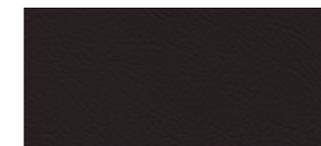
Grigio selce



Grigio platino

**Pelle naturale degli interni.<sup>1)</sup>**

**Pelle/Vernice soft  
Colore degli interni.**



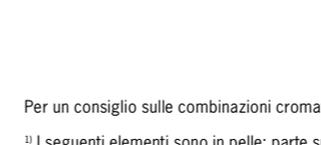
Grigio agata



Rosso Carrera

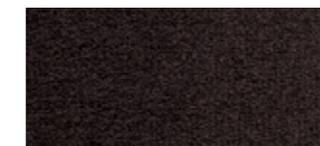


Grigio agata



Nero

**Tappezzeria.**

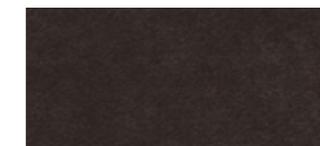


Espresso

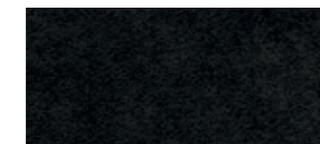


Rosso Carrera

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



Espresso



Nero

Per un consiglio sulle combinazioni cromatiche potete consultare il listino prezzi separato.

<sup>1)</sup> I seguenti elementi sono in pelle: parte superiore del cruscotto (incl. copertura strumentazione), parte anteriore del cruscotto con copertura airbag lato passeggero, corona dello sterzo e modulo airbag, parte superiore rivestimento delle porte, parte superiore del rivestimento laterale posteriore, fascia centrale del sedile, fianchi del sedile, poggiatesta, parte posteriore schienale del sedile anteriore, zona piedi anteriore, specchio retrovisore delle porte, parte laterale consolle centrale, zona posteriore tunnel centrale.  
<sup>2)</sup> Vernice soft nel colore degli interni, alette parasole e mascherine interne sottoporta nel colore degli interni.  
<sup>3)</sup> Cielo in Alcantara (modelli Coupé).



Modanature lucide



Tergilunotto

Descrizione	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	Codice	Pagina
<b>Esterno.</b>										
Vernice metallizzata	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Codice	122
Colori speciali	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Codice	123
Colori su campione	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Codice	
Modanature lucide	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	559	126
Porsche Dynamic Light System (PDLS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	603	83
Porsche Entry & Drive	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	625	96
Eliminazione denominazione modello	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	498	
Scritta «911»	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	911	126
ParkAssistant posteriore	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	635	95
ParkAssistant anteriore e posteriore	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	636	95
Tergilunotto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	425	126
Fascia scura nel parabrezza	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	567	
Dispositivo antiabbagliante automatico per specchi retrovisori esterni e interno e sensore pioggia integrato	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	P13	95
Specchi retrovisori esterni richiudibili elettricamente incl. illuminazione area di accesso porte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	748	95
Tettuccio elettrico scorrevole/inclinabile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	651	94
Tettuccio elettrico scorrevole/inclinabile in vetro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	653	94
Supporto base per sistema di trasporto sul tetto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	549	95

Le vetture descritte nel capitolo «Personalizzazioni» sono in parte dotate di ulteriori equipaggiamenti personalizzati, non descritti in questa sezione. Per ulteriori informazioni potete rivolgervi al vostro Centro Porsche. Informazioni dettagliate sui singoli equipaggiamenti personalizzati e sui pacchetti di equipaggiamento sono contenute nel listino prezzi separato.

Descrizione	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	Codice	Pagina
<b>Motore, cambio e telaio.</b>										
Cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK, 7 rapporti)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	250	50						
Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	450	78, 127						
Porsche Active Suspension Management (PASM)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	475	62						
Telaio sportivo PASM (-20 mm) solo in comb. con PTV/PTV Plus e cerchi da 20 pollici	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	030/031	63						
Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	031/352	64						
Porsche Torque Vectoring (PTV) in comb. con cambio manuale incl. differenziale posteriore autobloccante meccanico	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	220	72						
Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) in comb. con PDK opzionale incl. differenziale posteriore autobloccante regolabile elettronicamente	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	221	72						
Servosterzo Plus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	658	66						
Pacchetto Sport Chrono	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	639/640	67						
Impianto di scarico sportivo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	176	46						
<b>Cerchi.</b>										
Cerchi da 20 pollici Carrera S	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	423	70						
Cerchi da 20 pollici Carrera Classic	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	427	70						
Cerchi da 20 pollici SportDesign	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	428	127						
Cerchi da 20 pollici SportTechno con stemma Porsche a colori	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	XRT	127						
Coprимоzzi con stemma Porsche a colori	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	446	127						
Sistema di controllo pressione pneumatici (RDK)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	482	70						

– non disponibile     disponibile come optional con sovrapprezzo     di serie     a scelta, disponibile senza sovrapprezzo



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)



Cerchi da 20 pollici SportTechno



Cerchi da 20 pollici SportDesign



Sedile sportivo



Sedile sportivo a regolazione elettrica



Sedile sportivo Plus



Sedile sportivo adattivo Plus

Descrizione	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	Codice	Pagina
<b>Interni.</b>										
HomeLink®	○	○	○	○	○	○	○	○	608	92
Tempostat	○	○	○	○	○	○	○	○	454	92
Sistema adattivo di regolazione della velocità (ACC) incl. Porsche Active Safe (PAS) <sup>1)</sup>	○	○	○	○	○	○	○	○	456	92
Predisposizione per Porsche Vehicle Tracking System (PVTS)	○	○	○	○	○	○	○	○	674	96
Pacchetto Luci Design	○	○	○	○	○	○	○	○	630	92
Sedili sportivi a regolazione elettrica (14 vie el.) con pacchetto Memory incl. regolazione elettrica del piantone dello sterzo	○	○	○	○	○	○	○	○	P06	90, 128
Sedili sportivi Plus (4 vie el.)	○	○	○	○	○	○	○	○	P05	90, 128
Sedili sportivi adattivi Plus (18 vie el.) con pacchetto Memory incl. regolazione elettrica del piantone dello sterzo	○	○	○	○	○	○	○	○	P07	90, 128
Sedili sportivi a guscio	○	○	○	○	○	○	○	○	P03	91
Sedili riscaldabili	○	○	○	○	○	○	○	○	342	91
Sedili ventilati (solo in comb. con sedili riscaldabili)	○	○	○	○	○	○	○	○	541	91
Volante riscaldabile	○	○	○	○	○	○	○	○	345	89
Estintore	○	○	○	○	○	○	○	○	509	
Pacchetto fumatori	□	□	□	□	□	□	□	□	583	
Tappetini <sup>2)</sup>	○	○	○	○	○	○	○	○	810	
Predisposizione per sistema di ancoraggio ISOFIX dei seggiolini per bambini per sedile passeggero	○	○	○	○	○	○	○	○	899	91
Fondoscala contagiri in colore nero	●	□	●	□	●	□	●	□	022	

<sup>1)</sup> Disponibile non prima di novembre 2012.

<sup>2)</sup> Con gli interni in pelle bicolore sono realizzati nel colore più scuro della combinazione.

Descrizione	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	Codice	Pagina
<b>Interni in pelle.</b>										
Sedili in pelle nei colori di serie	○	○	○	○	○	○	○	○	Codice	
Interni in pelle nei colori di serie	○	○	○	○	○	○	○	○	Codice	124, 129
Interni in pelle nei colori speciali	○	○	○	○	○	○	○	○	Codice	124
Interni in pelle bicolor	○	○	○	○	○	○	○	○	970	124
Interni in pelle naturale	○	○	○	○	○	○	○	○	998	125, 129
Interni in pelle in colore su campione	○	○	○	○	○	○	○	○	Codice	
Volante multifunzione	○	○	○	○	○	○	○	○	844	88
Volante SportDesign	○	○	○	○	○	○	○	○	840	89

– non disponibile   ○ disponibile come optional con sovrapprezzo   ● di serie   □ a scelta, disponibile senza sovrapprezzo



Interni in pelle in colore beige Luxor



Interni in pelle naturale in colore espresso



BOSE® Surround Sound-System



Burmester® High-End Surround Sound-System

Descrizione	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	Codice	Pagina
<b>Audio e comunicazione.</b>										
Porsche Communication Management (PCM) incl. modulo di navigazione <sup>1)</sup>	o	o	o	o	o	o	o	o	P23	98
Libretto di bordo elettronico <sup>2)</sup>	o	o	o	o	o	o	o	o	641	100
Sistema di comandi vocali <sup>2)</sup>	o	o	o	o	o	o	o	o	671	100
Modulo telefono <sup>2),3)</sup>	o	o	o	o	o	o	o	o	666	101
Modulo telefono con ricevitore cordless <sup>2),3),4)</sup>	o	o	o	o	o	o	o	o	669	101
Predisposizione telefono cellulare <sup>3),4)</sup>	o	o	o	o	o	o	o	o	619	101
BOSE® Surround Sound-System	o	o	o	o	o	o	o	o	680	102
Burmester® High-End Surround Sound-System	o	o	o	o	o	o	o	o	682	104
Cambia CD/DVD (6 CD) <sup>1)</sup>	o	o	o	o	o	o	o	o	693	98
Sintonizzatore TV <sup>2),5)</sup>	o	o	o	o	o	o	o	o	676	101
Servizi online <sup>2),6)</sup>	o	o	o	o	o	o	o	o	UN1	101

<sup>1)</sup> In caso di riproduzione di CD con protezione anticopia potrebbero subentrare problemi non correlati alla qualità delle apparecchiature audio.

<sup>2)</sup> Solo in combinazione con PCM.

<sup>3)</sup> Predisposizione telefono cellulare o modulo telefono in modalità HFP: l'utilizzo del telefono cellulare all'interno dell'abitacolo aumenta i campi elettromagnetici e, pertanto, l'emissione di radiazioni sui passeggeri. L'utilizzo di un cradle kit collegato con l'antenna esterna della vettura riduce i campi elettromagnetici (in base al tipo di collegamento tra cellulare e cradle kit). Per informazioni sulla disponibilità di un cradle kit per il vostro cellulare rivolgetevi ad un negozio specializzato di accessori.

L'impiego del modulo telefono per PCM tramite collegamento Bluetooth® SAP o scheda SIM inserita evita la produzione di campi elettromagnetici, poiché si utilizza l'antenna esterna della vettura.

<sup>4)</sup> Per informazioni sui telefoni cellulari compatibili potete visitare il sito [www.porsche.de](http://www.porsche.de) o rivolgervi al vostro Centro Porsche.

<sup>5)</sup> Per la ricezione di segnali televisivi analogici e digitali (DVB-T), se disponibili (standard DVB-T in MPEG-2), se disponibili.

<sup>6)</sup> Disponibile non prima di novembre 2012.



## Porsche Exclusive

**Anche costruire un'identità forte, è espressione di esclusività.**

Oltre alle proposte di personalizzazione illustrate in questo catalogo, potete rendere la vostra Porsche ancora più unica con gli allestimenti speciali di Porsche Exclusive. Direttamente dalla fabbrica.

Aggiungete un ulteriore tocco d'individualità esclusiva, seguendo i vostri desideri. Sia esteticamente sia tecnicamente. Negli interni e all'esterno. Utilizzando materiali pregiati. Sempre nel segno della massima qualità Porsche.

Il nostro principio fondamentale: la produzione su misura affidata al lavoro artigianale. Molteplici possibilità di configurazione sono disponibili nel catalogo Exclusive 911 separato.

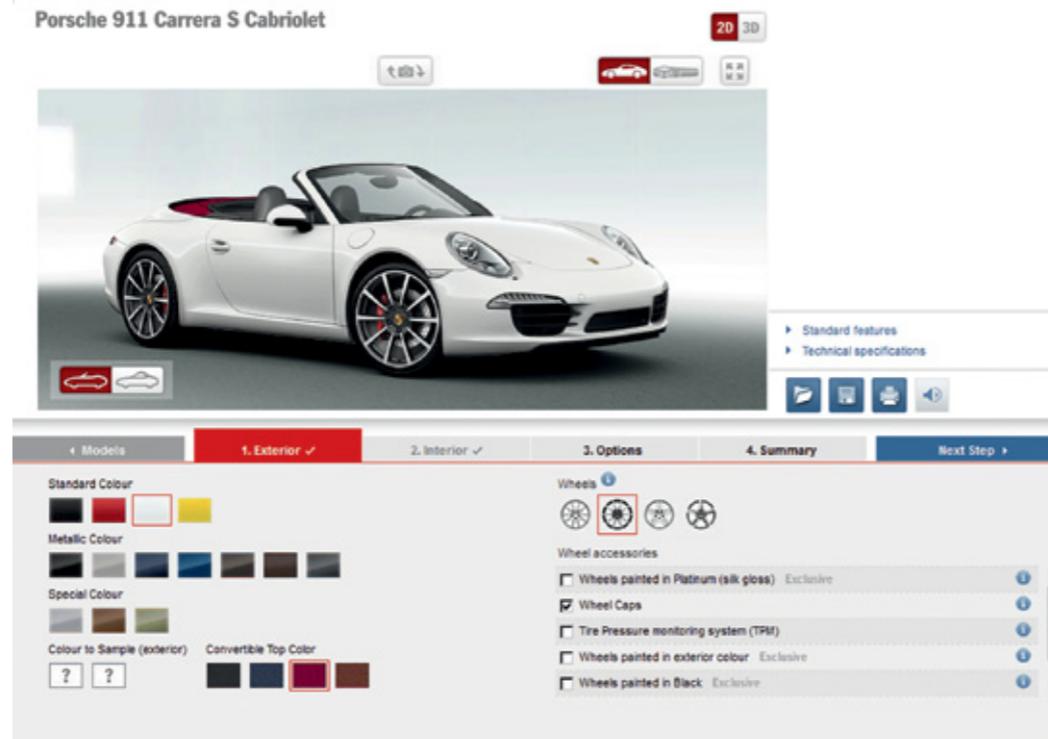
Per una consulenza sul programma Porsche Exclusive potete rivolgervi al vostro Centro Porsche, chiamare il Centro Clienti di Zuffenhausen al numero +49 (0) 711 911-25977 o scrivere a [customercentre-exclusive@porsche.de](mailto:customercentre-exclusive@porsche.de).

## Porsche Car Configurator

### L'identità prende forma.

Gusto, personalità, stile. Decidete voi in quale forma la 911 Carrera risponde alle vostre esigenze. Con l'aiuto del Porsche Car Configurator potete farvi subito un'idea della vettura sul vostro computer. Bastano quattro semplici passaggi per creare la vostra Porsche ideale, modificando a piacere le opzioni preferite. Il prezzo si aggiorna ogni volta che scegliete un equipaggiamento. La visualizzazione? Tramite la modalità 3D potete visualizzare adeguatamente tutti gli equipaggiamenti, osservare la vostra configurazione a 360°, salvarla e stamparla.

Trovate il Porsche Car Configurator e maggiori informazioni sul mondo Porsche all'indirizzo [www.porsche.it](http://www.porsche.it).



## Il ritiro della vettura in fabbrica

Il primo viaggio in una nuova Porsche è un evento molto speciale. Ma può diventare ancora più emozionante ritirando la vettura direttamente in fabbrica. Ritirate la vostra Porsche a Stuttgart-Zuffenhausen o a Lipsia e conducetela personalmente nel luogo che più le appartiene: la strada.

Prima vorremmo mostrarvi il dietro le quinte della produzione Porsche. Nel corso della visita allo stabilimento sarete testimoni della precisione e della passione che precedono la nascita di ogni Porsche.

Potrete poi ripercorrere le vostre impressioni durante il pranzo che vi verrà offerto. Infine, la degna conclusione: la consegna della vostra Porsche. I nostri esperti saranno a vostra disposizione per illustrarvi in dettaglio, se lo desiderate, le caratteristiche della vostra vettura.

Rimane un'unica decisione da prendere: dove ritirare la vostra nuova Porsche. A Stuttgart-Zuffenhausen vi attende un luogo ricco di storia e tradizione. Qui, toccherete con mano e rivivrete il mito

Porsche in ogni angolo visitando il Museo Porsche con le sue vetture leggendarie frutto di oltre 60 anni di storia delle vetture sportive.

Vi piacerebbe rendere ancora più sportiva la consegna della vostra vettura? Allora, vi diamo il benvenuto al nostro centro di produzione di Lipsia. La vostra prima esperienza di guida avrà luogo direttamente sul posto, con un giro di prova su una Porsche simile alla vostra, affiancato da un pilota istruttore esperto. On-road,

sul circuito di prova certificato FIA e off-road, con una Porsche idonea all'uso in fuoristrada, sull'apposito tracciato aziendale.

Avete deciso? Allora concordate la data del ritiro con il vostro Centro Porsche. Saremo lieti di aiutarvi a pianificare il viaggio e di fornirvi ulteriori informazioni sulle formalità da adempiere e sulle disposizioni di legge territoriali.



## Panoramica



### Partner Porsche

Verrete assistiti da personale competente e affidabile in grado di offrirvi molteplici servizi di assistenza, ricambi originali, componenti e accessori di altissima qualità.



### Porsche Assistance

Un servizio di assistenza alla mobilità, esclusivo e affidabile, fornito automaticamente all'acquisto di ogni Porsche nuova.



### Porsche Financial Services

Leasing, finanziamenti, assicurazioni o Porsche Card: i servizi finanziari di Porsche Financial Services Italia sono adeguati al prodotto, orientati al futuro e innovativi.



### Porsche Exclusive

Offre molti suggerimenti per impreziosire la vostra Porsche durante la produzione in base ai vostri desideri. Sia esteticamente sia tecnicamente. Sempre con la garanzia di un lavoro eseguito a mano.



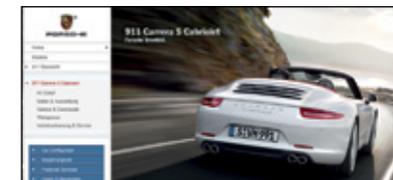
### Porsche Tequipment

Il nostro programma di accessori per equipaggiare la vostra Porsche in base ai vostri desideri, anche dopo l'acquisto, con prodotti perfettamente adeguati e coperti da garanzia totale.



### Driver's Selection by Porsche Design

Una linea di prodotti che si distingue per funzionalità, qualità e design, a prescindere che si tratti di accessori Lifestyle, abbigliamento o valigie realizzate su misura per la vostra Porsche.



### Porsche in Internet

Vivete il fascino Porsche anche in Internet all'indirizzo [www.porsche.com](http://www.porsche.com).

### Programma Usato Porsche Approved

Per mantenere inalterati nel tempo il valore e l'affidabilità delle nostre vetture usate, garantiamo i massimi standard di qualità Porsche. A livello mondiale e con sigillo di garanzia Porsche Approved.



### Porsche Classic

Il vostro partner per ricambi originali, letteratura tecnica, vendita di componenti nonché assistenza in officina come manutenzione, riparazione o restauro delle «Oldtimer» Porsche. Informazioni su [www.porsche.com/classic](http://www.porsche.com/classic)



### «Christophorus»

Il periodico bimestrale riservato ai nostri clienti, ricco di novità, articoli interessanti e interviste su tutto ciò che riguarda il marchio Porsche.



### Porsche Driving Experience

#### 1. Porsche Travel Club

Offre esperienze di guida esclusive, viaggi avvincenti e stimolanti. In ogni parte del mondo. Informazioni al numero +49 (0)711 911-23360. E-Mail: [info@porschetravelclub.de](mailto:info@porschetravelclub.de)



#### 2. Porsche Sport Driving School

Potete migliorare la vostra sicurezza di guida su circuiti nazionali e internazionali approfondendo la conoscenza della vostra Porsche. Informazioni al numero +39 049 8292909. E-mail: [sportdrivingschool@porsche.it](mailto:sportdrivingschool@porsche.it)



### Porsche Club

Dal 1952, i 640 Porsche Club con 181.000 iscritti vivono e trasmettono in tutto il mondo i valori e il fascino del marchio Porsche. Maggiori informazioni al numero +39 049 8292911 o su [www.porsche.it](http://www.porsche.it).



### Museo Porsche

Oltre 80 vetture vi guideranno nell'affascinante storia Porsche. Dagli esordi a oggi. Tra i molti pezzi speciali esposti in un'atmosfera unica, spiccano icone come la 356, la 911 e la 917.



I nuovi cataloghi Porsche Exclusive, Porsche Tequipment, Driver's Selection by Porsche Design e Porsche Driving Experience sono disponibili presso il vostro Partner Porsche.

aperta al futuro  
legata alla tradizione  
**Identità 911**  
funzionale  
raggiungibile  
perfetta  
affascinante  
**Dr. Ing.**  
agile



## Dati tecnici.

	<b>911 Carrera / 911 Carrera Cabriolet</b>	<b>911 Carrera S / 911 Carrera S Cabriolet</b>
<b>Motore</b>		
Numero cilindri	6	6
Cilindrata	3.436 cm³	3.800 cm³
Potenza (DIN)	257 kW (350 CV)	294 kW (400 CV)
a	7.400 giri/min	7.400 giri/min
Coppia massima	390 Nm	440 Nm
a	5.600 giri/min	5.600 giri/min
Rapporto di compressione	12,5:1	12,5:1
<b>Trasmissione</b>		
Trazione	Posteriore	Posteriore
Cambio manuale	7 marce	7 marce
PDK (opzionale)	7 rapporti	7 rapporti
<b>Telaio</b>		
Asse anteriore	McPherson-gruppo molla-ammortizzatore	McPherson-gruppo molla-ammortizzatore
Asse posteriore	a bracci multipli	a bracci multipli
Sterzo	Servosterzo a rapporto variabile, elettromeccanico	Servosterzo a rapporto variabile, elettromeccanico
Diametro di sterzata	11,1 m	11,1 m
Impianto frenante	Pinze fisse monoblocco in alluminio a 4 pistoncini anteriori e posteriori, dischi freno autoventilanti e forati	Pinze fisse monoblocco in alluminio a 6 pistoncini anteriori, a 4 pistoncini posteriori, dischi freno autoventilanti e forati
Sistema di stabilizzazione di guida	PSM ulteriormente sviluppato (incluso ABS 8.0)	PSM ulteriormente sviluppato (incluso ABS 8.0)
Cerchi	Ant.: 8,5 J x 19 ET 54, Post.: 11 J x 19 ET 69	Ant.: 8,5 J x 20 ET 51, Post.: 11 J x 20 ET 70
Pneumatici	Ant.: 235/40 ZR 19, Post.: 285/35 ZR 19	Ant.: 245/35 ZR 20, Post.: 295/30 ZR 20

<sup>1)</sup> Secondo la Normativa CE il peso a vuoto è riferito a vetture con dotazione di serie. Tale valore aumenta in presenza di eventuali optional. Nel valore indicato sono compresi 68 kg di peso per il guidatore e 7 kg per il bagaglio.

<sup>2)</sup> I valori sono forniti secondo gli standard Euro 5 (715/2007/CE, 692/2008/CE, 566/2011/CE e ECE-R101) del NEFZ (Nuovo ciclo di guida europeo). I valori indicati non si riferiscono ad una singola vettura, e non sono inclusi nell'offerta, ma servono a fornire semplicemente un confronto fra diversi tipi di vetture. I valori dei consumi si riferiscono a vetture con equipaggiamento di serie. Gli equipaggiamenti speciali possono influire sui consumi e sulle prestazioni. I consumi e le emissioni di CO<sub>2</sub> di una vettura non dipendono solo da un utilizzo efficiente del carburante, ma anche dallo stile di guida e da altri fattori non strettamente tecnici. Gli attuali modelli Porsche a benzina sono predisposti per essere alimentati con carburanti contenenti una percentuale di etanolo fino al 10%. Maggiori e più aggiornate informazioni sulle singole vetture sono disponibili presso il vostro Centro Porsche.

<sup>3)</sup> Valida solo nei Paesi indicati.

	<b>911 Carrera</b>	<b>911 Carrera Cabriolet</b>	<b>911 Carrera S</b>	<b>911 Carrera S Cabriolet</b>
<b>Peso a vuoto</b>	Cambio manuale/PDK	Cambio manuale/PDK	Cambio manuale/PDK	Cambio manuale/PDK
Secondo DIN	1.380 kg/1.400 kg	1.450 kg/1.470 kg	1.395 kg/1.415 kg	1.465 kg / 1.485 kg
Secondo direttiva CE <sup>1)</sup>	1.455 kg/1.475 kg	1.525 kg/1.545 kg	1.470 kg/1.490 kg	1.540 kg / 1.560 kg
Peso complessivo ammesso	1.795 kg/1.815 kg	1.850 kg/1.870 kg	1.830 kg/1.850 kg	1.885 kg / 1.905 kg
<b>Prestazioni</b>	Cambio manuale/PDK	Cambio manuale/PDK	Cambio manuale/PDK	Cambio manuale/PDK
Velocità massima	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
Pacchetto Sport Chrono (in comb. con 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
Pacchetto Sport Chrono (in comb. con PDK) 0–160 km/h	–/9,7 s	–/10,1 s	–/8,7 s	–/9,1 s
Ripresa (80–120 km/h) in 5ª marcia	6,4 s/–	6,7 s/–	5,9 s/–	6,2 s/–
Accelerazione intermedia (80–120 km/h)	–/2,8 s	–/2,9 s	–/2,4 s	–/2,5 s
<b>Consumi/Emissioni<sup>2)</sup></b>	Cambio manuale/PDK	Cambio manuale/PDK	Cambio manuale/PDK	Cambio manuale/PDK
Urbano l/100 km	12,8/11,2	13,1/11,4	13,8/12,2	14,1/12,4
Extraurbano l/100 km	6,8/6,5	7,0/6,7	7,1/6,7	7,2/6,9
Combinato l/100 km	9,0/8,2	9,2/8,4	9,5/8,7	9,7/8,9
Emissioni di CO <sub>2</sub> g/km	212/194	217/198	224/205	229/210
<b>Classe di efficienza<sup>3)</sup></b>	Cambio manuale/PDK	Cambio manuale/PDK	Cambio manuale/PDK	Cambio manuale/PDK
Classe di efficienza Germania	G/F	G/F	G/G	G/G
Classe di efficienza Svizzera	G/G	G/G	G/G	G/G
<b>Dimensioni/Valore di C<sub>x</sub></b>				
Lunghezza	4.491 mm	4.491 mm	4.491 mm	4.491 mm
Larghezza	1.808 mm	1.808 mm	1.808 mm	1.808 mm
Altezza	1.303 mm	1.299 mm	1.295 mm	1.292 mm
Passo	2.450 mm	2.450 mm	2.450 mm	2.450 mm
Volume vano bagagli (VDA)	135 l	135 l	135 l	135 l
Capienza serbatoio (riserva)	64 l	64 l	64 l	64 l
Coefficiente di resistenza aerodinamica	C <sub>x</sub> = 0,29	C <sub>x</sub> = 0,30	C <sub>x</sub> = 0,29	C <sub>x</sub> = 0,30

	<b>911 Carrera 4 / 911 Carrera 4 Cabriolet</b>	<b>911 Carrera 4S / 911 Carrera 4S Cabriolet</b>
<b>Motore</b>		
Numero cilindri	6	6
Cilindrata	3.436 cm <sup>3</sup>	3.800 cm <sup>3</sup>
Potenza (DIN)	257 kW (350 CV)	294 kW (400 CV)
a	7.400 giri/min	7.400 giri/min
Coppia massima	390 Nm	440 Nm
a	5.600 giri/min	5.600 giri/min
Rapporto di compressione	12,5:1	12,5:1
<b>Trasmissione</b>		
Trazione	Integrale	Integrale
Cambio manuale	7 marce	7 marce
PDK (opzionale)	7 rapporti	7 rapporti
<b>Telaio</b>		
Asse anteriore	McPherson-gruppo molla-ammortizzatore	McPherson-gruppo molla-ammortizzatore
Asse posteriore	a bracci multipli	a bracci multipli
Sterzo	Servosterzo a rapporto variabile, elettromeccanico	Servosterzo a rapporto variabile, elettromeccanico
Diametro di sterzata	11,1 m	11,1 m
Impianto frenante	Pinze fisse monoblocco in alluminio a 4 pistoncini anteriori e posteriori, dischi freno autoventilanti e forati	Pinze fisse monoblocco in alluminio a 6 pistoncini anteriori, a 4 pistoncini posteriori, dischi freno autoventilanti e forati
Sistema di stabilizzazione di guida	Porsche Stability Management (PSM) incl. ABS con funzioni frenanti supplementari	Porsche Stability Management (PSM) incl. ABS con funzioni frenanti supplementari
Cerchi	Ant.: 8,5 J x 19 ET 54, Post.: 11 J x 19 ET 48	Ant.: 8,5 J x 20 ET 51, 54, Post.: 11 J x 20 ET 52
Pneumatici	Ant.: 235/40 ZR 19, Post.: 295/35 ZR 19	Ant.: 245/35 ZR 20, Post.: 305/30 ZR 20

<sup>1)</sup> Secondo la Normativa CE il peso a vuoto è riferito a vetture con dotazione di serie. Tale valore aumenta in presenza di eventuali optional. Nel valore indicato sono compresi 68 kg di peso per il guidatore e 7 kg per il bagaglio.

<sup>2)</sup> I valori sono forniti secondo gli standard Euro 5 (715/2007/CE, 692/2008/CE, 566/2011/CE e ECE-R101) del NEFZ (Nuovo ciclo di guida europeo). I valori indicati non si riferiscono ad una singola vettura e non sono inclusi nell'offerta, ma servono a fornire semplicemente un confronto fra diversi tipi di vetture. I valori dei consumi si riferiscono a vetture con equipaggiamento di serie. Gli equipaggiamenti speciali possono influire sui consumi e sulle prestazioni. I consumi e le emissioni di CO<sub>2</sub> di una vettura non dipendono solo da un utilizzo efficiente del carburante, ma anche dallo stile di guida e da altri fattori non strettamente tecnici. Gli attuali modelli Porsche a benzina sono predisposti per essere alimentati con carburanti contenenti una percentuale di etanolo fino al 10%. Maggiori e più aggiornate informazioni sulle singole vetture sono disponibili presso il vostro Centro Porsche.

<sup>3)</sup> Valida solo nei Paesi indicati.

	<b>911 Carrera 4</b>	<b>911 Carrera 4 Cabriolet</b>	<b>911 Carrera 4S</b>	<b>911 Carrera 4S Cabriolet</b>
<b>Peso a vuoto</b>	Cambio manuale/PDK	Cambio manuale/PDK	Cambio manuale/PDK	Cambio manuale/PDK
Secondo DIN	1.430 kg/1.450 kg	1.500 kg/1.520 kg	1.445 kg/1.465 kg	1.515 kg/1.535 kg
Secondo direttiva CE <sup>1)</sup>	1.505 kg/1.525 kg	1.575 kg/1.595 kg	1.520 kg/1.540 kg	1.590 kg/1.610 kg
Peso complessivo ammesso	1.845 kg/1.865 kg	1.900 kg/1.920 kg	1.875 kg/1.895 kg	1.935 kg/1.955 kg
<b>Prestazioni</b>	Cambio manuale/PDK	Cambio manuale/PDK	Cambio manuale/PDK	Cambio manuale/PDK
Velocità massima	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
Pacchetto Sport Chrono (in comb. con 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
Pacchetto Sport Chrono (in comb. con PDK) 0-160 km/h	-/9,9 s	-/10,3 s	-/8,9 s	-/9,3 s
Ripresa (80-120 km/h) in 5ª marcia	6,5 s/-	6,8 s/-	6,0 s/-	6,3 s/-
Accelerazione intermedia (80-120 km/h)	-/2,9 s	-/3,1 s	-/2,5 s	-/2,7 s
<b>Consumi/Emissioni<sup>2)</sup></b>	Cambio manuale/PDK	Cambio manuale/PDK	Cambio manuale/PDK	Cambio manuale/PDK
Urbano l/100 km	13,2/11,7	13,5/11,9	14,2/12,7	14,4/12,9
Extraurbano l/100 km	7,1/6,8	7,2/6,9	7,5/7,0	7,6/7,1
Combinato l/100 km	9,3/8,6	9,5/8,7	9,9/9,1	10,0/9,2
Emissioni di CO <sub>2</sub> g/km	219/203	224/205	234/215	236/217
<b>Classe di efficienza<sup>3)</sup></b>	Cambio manuale/PDK	Cambio manuale/PDK	Cambio manuale/PDK	Cambio manuale/PDK
Classe di efficienza Germania	G/F	G/F	G/G	G/G
Classe di efficienza Svizzera	G/G	G/G	G/G	G/G
<b>Dimensioni/Valore di C<sub>x</sub></b>				
Lunghezza	4.491 mm	4.491 mm	4.491 mm	4.491 mm
Larghezza	1.852 mm	1.852 mm	1.852 mm	1.852 mm
Altezza	1.304 mm	1.300 mm	1.296 mm	1.294 mm
Passo	2.450 mm	2.450 mm	2.450 mm	2.450 mm
Volume vano bagagli (VDA)	125 l	125 l	125 l	125 l
Capienza serbatoio (riserva)	68 l	68 l	68 l	68 l
Coefficiente di resistenza aerodinamica	C <sub>x</sub> = 0,30	C <sub>x</sub> = 0,31	C <sub>x</sub> = 0,30	C <sub>x</sub> = 0,31

## Indice

<b>A</b>	Climatizzazione	92	<b>G</b>	Gestione elettronica del motore	39	<b>M</b>	Materiali	117	Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC)	64	<b>S</b>	Scritta «911»	126	Sistema d'illuminazione	82	<b>V</b>	Vano bagagli	95
Airbag	80	Codici	126	Colori		Modanature lucide	126	Porsche Dynamic Light System (PDLS)	83	Sedili		Sistema di alimentazione	117	Sistema di comandi vocali	100	«Veleggiare»	51	
Ambiente	114	Esterno	122	Interni	124	Modelli	8	Porsche Entry & Drive	86	Sedili posteriori	91	Sistema di gestione termica	43	Sistema di trasporto sul tetto	147	Volanti		
Aletta frangivento, elettrica	60	Comfort	84	Homelink®	92	Modulo telefono	101	Porsche Side Impact Protection System (POSIP)	81	Sedili sportivi a regolazione elettrica	90	Sistema supporti motore attivi	69	Sistema VarioCam Plus	44	Volante multifunzione	88	
Antifurto	96	Computer di bordo	87	Impianto di aspirazione	46	Motori	38	Porsche Stability Management (PSM)	71	Sedili sportivi	90	Sound Package Plus	98	Sound Package Plus	98	Volante SportDesign	89	
Asse anteriore	57	Comunicazione	97	Impianto di scarico	46	Motore boxer da 3,4 litri	40	Porsche Torque Vectoring (PTV)	72	Sedili sportivi adattivi Plus	90	Specchi retrovisori	95	Specchi retrovisori	95	Volante sportivo	88	
Asse posteriore	57	Consumi	117	Impianto di scarico sportivo	46	Motore boxer da 3,8 litri	40	Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus)	72	Sedili sportivi Plus	90	Sterzo	66	Sterzo	66	Volante riscaldabile	89	
AudioPilot®	102	Costruzione	56	Impianto frenante	76	Motorsport	108	Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus)	72	Sedili sportivi a guscio	91	Strumentazione	87	Strumentazione	87			
<b>B</b>	BOSE® Surround Sound-System	102	<b>D</b>	Impianto lavafari	83	<b>P</b>	Pacchetto Luci Design	92	Porsche Traction Management (PTM)	52	Seggiolini per bambini	91	<b>T</b>	Tasto SPORT	67			
Burmester® High-End Surround Sound-System	104	Dati tecnici	138	Indicatore di performance	69	Pacchetto Memory	90	Porsche Vehicle Tracking System (PVTS)	96	Sedili riscaldabili	91	Tasto SPORT PLUS	68	Telaio	54			
<b>C</b>	Cambia CD/DVD	98	Depurazione dei gas di scarico	117	Iniezione diretta (DFI)	44	Pacchetto Sport Chrono	67	Predisposizione telefono cellulare	101	Sedili ventilati	91	Telaio sportivo	63	Telaio sportivo	63		
Cambio a doppia frizione		Diagnosi On-Board	47	Interfaccia audio universale	98	Panoramica	134	Recupero di energia	43	Sensore pioggia	95	Tempostat	92	Tempostat	92			
Porsche Doppelkupplung (PDK)	50	Differenziale posteriore	72	Interfaccia audio universale	98	ParkAssistant	95	Recycling	117	Servosterzo	66	Tettuccio	94	Tettuccio	94			
Cambio manuale	48	Display TFT	87	Interfaccia audio universale	98	Pelle	114	Regolazione del battito per ciascun cilindro	47	Servosterzo Plus	66	Tettuccio in vetro	94	Tettuccio in vetro	94			
Carburante	117	Diagnostica On-Board	47	Interfaccia audio universale	98	Personalizzazioni	120	Regolazione Stereo-Lambda	117	Servizi online	101	Trasmissione	48	Trasmissione	48			
Capote	58	Differenziale posteriore	72	Interfaccia audio universale	98	Porsche Active Suspension Management (PASM)	62	Ritiro della vettura	133	Sicurezza	76							
Carrozzeria	54	Display TFT	87	Interfaccia audio universale	98	Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	78	Rollbar	81	Sintonizzatore TV	101							
Catalizzatore	46, 117	Display TFT	87	Interfaccia audio universale	98	Porsche Communication Management (PCM)	98			Sistema adattivo di regolazione della velocità (ACC)	92							
Cerchi	70	Display TFT	87	Interfaccia audio universale	98					Sistema audio CDR	87							
		Display TFT	87	Interfaccia audio universale	98					Sistema controllo pressione pneumatici (RDK)	70							

Le vetture riprodotte in queste pagine mostrano gli equipaggiamenti previsti per la Germania. Esse sono parzialmente dotate di equipaggiamenti personalizzati che non fanno parte della dotazione di serie e che vengono forniti con sovrapprezzo. In alcuni Paesi non sono disponibili tutti i modelli e tutti gli equipaggiamenti a causa di vincoli e disposizioni di legge. Per ulteriori informazioni sulla precisa dotazione potete rivolgervi al vostro Centro Porsche o all'Importatore. I dati relativi a costruzione, equipaggiamenti, forma, prestazioni, dimensioni, pesi, consumi e costi di manutenzione delle vetture sono aggiornati al momento della stampa (05/12). Con riserva di modifiche alla costruzione, alla forma e all'entità degli equipaggiamenti come pure alla tonalità dei colori. Salvo errori ed omissioni.

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2012.  
Tutti i testi, le immagini e le informazioni contenute nel presente catalogo sono soggette a copyright della Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

E' vietata qualsiasi riproduzione, duplicazione o ulteriore utilizzo senza preventiva autorizzazione scritta della Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

La Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG sostiene l'utilizzo di carta proveniente da foreste gestite secondo criteri di sostenibilità. La carta utilizzata per realizzare questo catalogo è certificata secondo le rigide direttive del PEFC (Program for the Endorsement of Forest Certification/Sistema di certificazione per la gestione forestale sostenibile).

Porsche, lo scudo Porsche, 911, Carrera, PCCB, PCM, PSM, PDK, Tequipment e altri segni distintivi sono marchi registrati della Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

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

Printed in Germany  
WSLC1301000540 IT/WW

