



PORSCHE



911



La 911

Ci abbiamo lavorato per anni.
Fra 5 secondi saprete con quanto impegno.

La 911	6
I modelli	20
Trasmissione	46
Telaio	70
Sicurezza	88
Comfort	102
Motorsport	124
Ambiente	128
Personalizzazioni	134
Ritiro della vettura	160
Assistenza	162
Conclusioni	164
Dati tecnici	166
Indice	178

Una linea su un foglio bianco.

L'inizio di ogni evoluzione. A dire il vero, come sempre.

Forse è meglio ricominciare.

Un nuovo foglio bianco. Una nuova linea.

Precisione dal primo millimetro: niente di più, niente di meno.

Bando al superfluo, agli esperimenti, alla pura teoria:

solo un'idea chiara. E un pensiero lucido.

Così è nata la sesta generazione della 911.

Diciamolo subito: è potente, dinamica, aggressiva.

Anche esternamente. La sua tecnica è precisa.

La sua idoneità all'uso quotidiano è esemplare.

La sua azione è intensa, radicale, immediata.

Arriva dritta allo scopo. E genera emozioni pure.

Stando così le cose, tutto resta com'è sempre stato.

Appunto: completamente diverso.



È bello quando una storia continua ad entusiasmare.

La serie 911.

Nel 1963 Porsche celebra il debutto della 911. Inizia così un mito che continua ad appassionare le persone in ogni angolo del pianeta.

La formula del suo successo è l'armonia che domina su tutta la vettura: dalla sinuosità inconfondibile della sua linea all'impareggiabile tecnica, che non lascia nulla al caso, ma alimenta la sensazione di avere sempre tutto sotto controllo.

Una formula mai abbandonata, ma nello stesso tempo rinnovata con versioni sempre nuove.

Non è un gioco o una moda passeggera. La 911 è una vettura sportiva tutta d'un pezzo. Ma con una propria personalità, sia su strada sia in pista, come ha dimostrato con oltre 14.000 vittorie su 28.000 complessive.

Si tratta di successi raggiunti solo grazie ad uno stretto legame tra guidatore e tecnica, un legame che produce i suoi effetti ben al di là della competizione in pista.

La 911 è inoltre una vettura sportiva per l'uso quotidiano. Ma non certo un'auto che nasce tutti i giorni, piuttosto uno strumento tecnico di altissima precisione che sprigiona la sua potenza esattamente quando lo si desidera.



**In movimento: uno strumento di precisione.
Da ferma: emozioni in movimento.**

Il design della 911.



Forse l'amore a prima vista esiste davvero. Di sicuro esiste la precisione: la 911 svela la sua natura già attraverso il design.

Forme filanti, linee pulite, profili decisi. L'impressione è che il superfluo sia stato eliminato del tutto. Da ferma la 911 sembra

pronta allo scatto come un'atleta ai blocchi di partenza.

Il collegamento diagonale armonioso tra la carrozzeria e lo spoiler posteriore anticipa visivamente la potenza che si sprigionerà nella parte posteriore. Le linee dinamiche ed il rivestimento frontale

testimoniano ulteriormente la forza impressionante di questa vettura.

Le maniglie ad archetto e gli specchietti retrovisori a doppio braccio sottolineano la sportività della sua linea.



I fari sono ovali e compatti. Le luci di posizione, i fendinebbia e gli indicatori di direzione sono integrati in un gruppo ottico frontale separato. Un volto originale, ma sempre Porsche al 100%.

Il suo aspetto esterno soddisfa sia l'estetica sia la fisica, grazie ad un valore di Cx straordinariamente

basso (0,28 nella 911 Carrera e 0,29 nella 911 Carrera S).

Gli interni sono arricchiti con materiali pregiati. Sempre inconfondibilmente 911: sportività, chiarezza, ergonomia, precisione. Il tutto assolutamente creato su misura per il guidatore. L'accurata geometria degli interni assicura

una buona ergonomia anche per le persone di corporatura più robusta. I sedili si adattano perfettamente.

La 911 è uno strumento di precisione. Per la tecnica. Per il design. Tutto sotto il vostro controllo.

Il successo di una serie dipende dalle sue versioni successive.

La tecnica della 911.



La quiete prima della tempesta. Il sogno di Ferry Porsche inizia oltre 40 anni fa: creare una vettura sportiva dalle caratteristiche funzionali idonee all'uso quotidiano. Nasce così una delle auto sportive più famose al mondo. Anche nella sesta generazione della 911 nulla è cambiato.

Sportività allo stato puro come, da sempre, testimonia la silhouette della 911. L'obiettivo sostanziale di questa linea così originale è ottenere un'aerodinamica eccellente. Risultato: i valori di portanza all'asse contenuti e la bassa resistenza aerodinamica contribuiscono ad aumentare la stabilità di marcia.

Il telaio, dotato di asse anteriore McPherson e asse posteriore a bracci multipli LSA (Leggero, Stabile, Agile), trasforma la potenza sprigionata dal motore attraverso un handling preciso. La resistenza della carrozzeria alla torsione e alla flessione è sorprendentemente elevata.

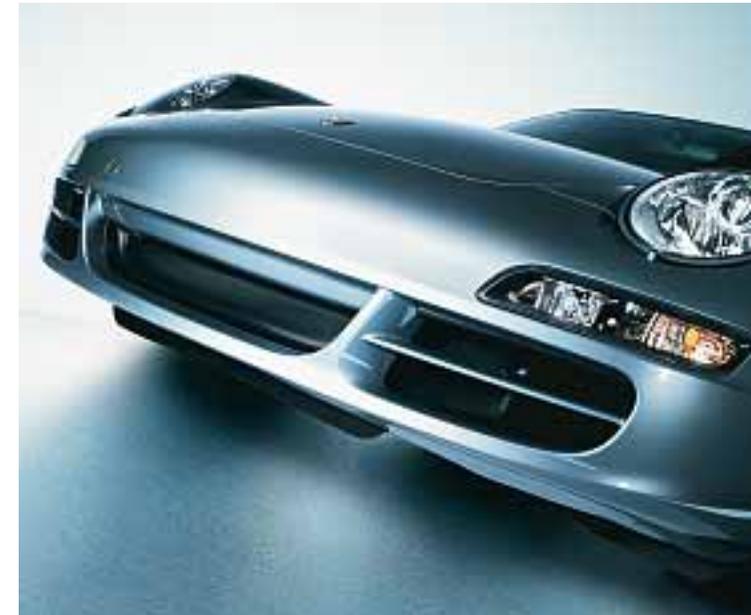
Grazie alla struttura leggera il peso si riduce ancora di più, a beneficio di telaio, ruote, impianto di scarico e sedili. Il cofano del vano bagagli, ad esempio, è in alluminio.

Porsche presenta la 911 in due motorizzazioni nettamente distinte. E per puntualizzarlo nuovamente, basti affermare che il motore da 3,6 litri sviluppa 325 CV ed una coppia massima di 370 Nm, mentre il motore da 3,8 litri dei modelli S eroga 355 CV e 400 Nm. Per tutti coloro che chiedono a questa serie ancora più sportività.

Nei motori della 911 è di serie il VarioCam Plus, un sistema per la regolazione degli alberi a camme di aspirazione e dell'alzata valvole, in grado di aumentare la potenza e la coppia e di ridurre il consumo di carburante.

Il preciso cambio manuale a 6 marce, con leva cambio a corsa ridotta, è stato concepito per ottenere performance elevate. Tutte le versioni dei modelli 911 sono disponibili, a scelta, anche col Tiptronic S.

I modelli 911 a trazione posteriore sono dotati del Porsche Stability Management (PSM) di serie, mentre nei modelli a trazione integrale è montato un PSM ulteriormente sviluppato e dotato di funzioni aggiuntive, per stabilizzare il veicolo in condizioni estreme di guida dinamica, aumentandone la sportività grazie ad interventi di regolazione opportunamente differiti



(in particolare nella modalità sportiva del pacchetto opzionale Sport Chrono Plus).

Questo pacchetto consente di rendere ancora più sportiva l'impostazione del telaio, del motore e del Tiptronic S. Per aumentare al massimo il piacere di guida.

I modelli 911 sono disponibili, su richiesta, con il Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) (vedere pagina 94).



Il sistema opzionale di controllo pressione pneumatici (RDK) segnala un'insufficiente pressione nei pneumatici e la perdita di pressione progressiva o addirittura improvvisa.

Lo sterzo a rapporto variabile si caratterizza per l'estrema sensibilità e l'eccezionale precisione. Il volante è regolabile in altezza e profondità.

Su richiesta è disponibile un volante multifunzione a 3 razze, per comandare comodamente dal volante le funzioni radio ed eventualmente il sistema di navigazione o il telefono.

I sedili anteriori offrono sicurezza e comfort elevati. Come optional sono disponibili i nuovi sedili sportivi a guscio ribaltabili (vedere pagina 113) con airbag per il torace integrato. Sono realizzati in resina rinforzata con fibra di vetro e fibra di carbonio. Il guscio è rifinito in

carbonio a vista, la seduta è rivestita in pelle.

I modelli 911 dispongono di serie del Porsche Side Impact Protection System (POSIP). Grazie agli airbag aggiuntivi per il torace integrati nei fianchi degli schienali, agli airbag per la testa inseriti nei pannelli delle porte e ai due airbag frontali, la 911 dispone complessivamente di sei airbag.

Nell'allestimento di serie è compreso il Porsche Communication Management (PCM), nella versione base con schermo da 5,8 pollici, radio CD e computer di bordo. Per ottimizzare il sound è stato installato il Sound Package Plus, anch'esso di serie.

La storia della 911 è iniziata oltre 40 anni fa. Il segreto del suo successo? Regalare sempre attimi di emozione.

I modelli

**Seguite il vostro istinto.
E sviluppate la fantasia.**

**La 911 e chi la guida: da sempre un connubio di rara intensità.
Grazie alla precisione tecnica, alla risposta immediata, alla prontezza di reazione.**

Con la sesta generazione della 911 le cose sono cambiate.

Da un lato il legame tra il guidatore e la sua 911 è diventato ancora più stretto.

**Dall'altro chi guida oggi ha, più che mai, una libertà
di scelta ancora maggiore.**

Cos'hanno in comune tutti i modelli 911? Una sola anima.

La 911 Carrera.

La 911 Carrera S.

La 911 Carrera 4.

La 911 Carrera 4S.

La 911 Carrera Cabriolet.

La 911 Carrera S Cabriolet.

La 911 Carrera 4 Cabriolet.

La 911 Carrera 4S Cabriolet.

La 911 Targa 4.

La 911 Targa 4S.



Che cosa colpisce della 911? L'idea, inalterabile nel tempo.

La 911 Carrera.



Nulla di superfluo, solo potenza allo stato puro: da sempre questa è la chiave del successo sportivo, anche per la 911. Il suo motore boxer a 6 cilindri, riconoscibile dai due terminali singoli, ha una cilindrata di 3,6 litri ed eroga una

potenza di 239 kW (325 CV) ad un regime di 6.800 giri/min. La coppia di 370 Nm si raggiunge già a 4.250 giri/min. Tipico della 911: il motore boxer è posizionato posteriormente, per migliorare così i valori di trazione, dinamica di guida e maneggevolezza. Risultato: da 0 a 100 km/h in

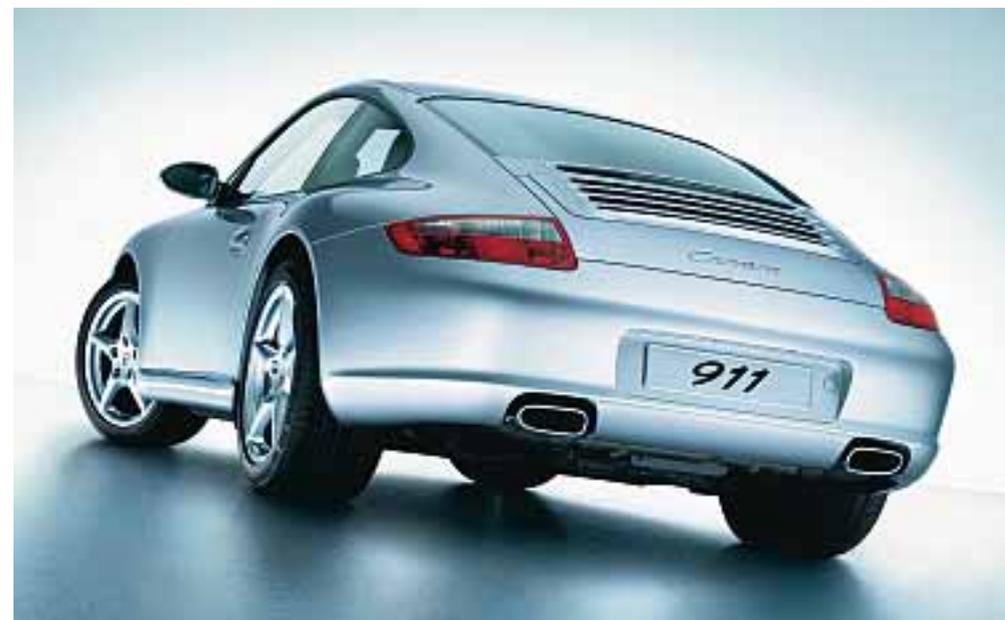
5 secondi e una velocità massima di 285 km/h.

In breve: la 911 Carrera vi terrà incollati al sedile, se glielo permetterete. Con una risposta precisa, accompagnata da un vigoroso sound Porsche.

I cerchi da 18 pollici sono di serie. L'impianto frenante, con pinze fisse in alluminio a quattro pistoncini in struttura monoblocco anodizzate in colore nero e dischi freno forati e autoventilanti, reagisce in modo immediato, frena efficacemente ed è stabile al 100%. Che ne sarebbe, infatti, della performance Porsche senza la sicurezza Porsche?

La 911 Carrera è disponibile, su richiesta, con il Porsche Active Suspension Management (PASM), che comprende la regolazione elettronica degli ammortizzatori e l'assetto ribassato di 10 mm. Oppure, per un assetto ancora più sportivo, con telaio ribassato di 20 mm e completo di differenziale posteriore autobloccante meccanico.

Sia all'interno sia all'esterno, ogni dettaglio della 911 Carrera è stato studiato senza scendere a compromessi. La sua tecnica traduce ogni manovra di guida in un'esperienza immediata. E la potenza si trasforma in emozioni. Pura 911.



**La 911 è sinonimo di sportività e precisione.
E possiede il potenziale per aumentarle entrambe.**

La 911 Carrera S.



Ogni atleta possiede sempre riserve di energia. La 911 Carrera S le sfrutta ampiamente grazie ad un motore più potente. Porsche propone, quindi, i modelli 911 con 2 motori dotati di caratteristiche proprie.

Esteticamente la 911 Carrera S è riconoscibile dai due doppi terminali. Il suo propulsore boxer eroga una potenza di 261 kW (355 CV) con una cilindrata di 3,8 litri ed

una coppia massima di 400 Nm già a 4.600 giri/min, passando da 0 a 100 km/h in soli 4,8 secondi (velocità massima: 293 km/h).

Il sistema di aspirazione è realizzato interamente in materiale plastico e quindi più leggero.

Il filtro dell'aria del motore da 3,8 litri ha un volume di risonanza attivabile in funzione del numero di giri, per migliorare ulteriormente

il tipico sound, all'occorrenza ancora più vigoroso.

Per aumentare la precisione di guida, abbiamo dotato la 911 Carrera S anche del Porsche Active Suspension Management (PASM) di serie che, rispetto alla 911 Carrera, prevede un assetto ribassato di 10 mm. Esso garantisce una regolazione attiva della forza di smorzamento a seconda dello stile e delle condizioni di guida e può essere impostato dal guidatore sulla modalità «Normale» o «Sportiva». Ciò significa, ancora una volta, maggiore agilità.

I cerchi da 19 pollici completano l'esterno, trasferendo sulla strada la potenza della 911 Carrera S. L'impianto frenante, più potente rispetto alla 911 Carrera, è stato adeguato alle maggiori performance di guida: pinze freni a quattro pistoncini in alluminio verniciate in colore rosso, dischi freni più grandi forati e autoventilanti.

Ma la sportività non si ferma qui: con l'assetto sportivo disponibile a scelta senza sovrapprezzo, compreso l'assetto ribassato di altri 10 mm e il differenziale autobloccante posteriore, la trazione aumenta ulteriormente, ad esempio su carreggiate con coefficienti di attrito differenti.

I fari Bi-Xenon e gli interni sportivi sono di serie: grazie alla presenza di elementi speciali, appositamente studiati per la 911 Carrera S, come il volante sportivo a tre razze, il fondoscala strumenti e la modanatura del cruscotto verniciati in Alu-look.

«S»: una sigla che identifica da tempo la storia di Porsche. E che continua a segnalarla. Sul cofano posteriore di questo modello di precisione.





Dinamica di guida può anche significare piacere di guida.

I modelli 911 Carrera 4.

La 911 è, già di per sé, una vettura unica nel suo genere. Nessun'altra vettura con motore e trazione posteriori ha ottenuto un così grande successo come la 911. Ma perché proporla anche con trazione integrale? Perché, come molto spesso accade, amiamo le sfide e questa aveva una sua logica in tema di sicurezza e sportività, naturalmente.

La trazione integrale dei modelli 911 Carrera 4 aumenta notevolmente la dinamica di guida senza pregiudicare l'agilità e la maneggevolezza della vettura. In che modo?

Semplice: la forza motrice viene automaticamente distribuita sulle ruote anteriori e posteriori, consentendo di sfruttare la potenza in modo più mirato ed efficace (ad esempio in fase di accelerazione all'uscita di una curva). Questo migliora la stabilità di marcia e quindi anche la sicurezza attiva. Soprattutto su terreni irregolari o non compatti come sabbia, ghiaccio o neve.

Anche la carreggiata più larga dei modelli a trazione integrale contribuisce a migliorare la dinamica della marcia attraverso una potenziale accelerazione trasversale più elevata in curva. Inoltre, essa aumenta ulteriormente la sicurezza poiché riduce il beccheggio della vettura durante i rapidi cambi di corsia.

Per tutti i modelli 911 Carrera 4, le funzioni di frenata aggiuntive del Porsche Stability Management (PSM), il pre-caricamento dell'impianto frenante e l'assistente di frenata, incrementano ulteriormente il livello di sicurezza.

In breve: parliamo, come sempre, di piacere di guida. Sui lunghi rettilinei. Su tortuose strade di campagna. Sui ripidi tornanti. I modelli 911 Carrera 4 affrontano agilmente qualsiasi situazione. Sportivamente. Nel tipico stile 911.

**Voi scegliete la potenza.
Lei decide come distribuirla.**

La 911 Carrera 4.



911 Carrera 4 con PCCB e cerchi da 19 pollici SportDesign

Perché puntare esclusivamente sull'aumento di prestazioni, velocità, potenza? E se per una volta valorizzassimo la larghezza? E la dinamica?

Infatti, la carrozzeria dei modelli 911 Carrera 4, all'altezza dei parafranghi posteriori, è più larga di 44 mm rispetto ai modelli a trazione posteriore. Questo perché la carreggiata è stata allargata

e i pneumatici maggiorati. Le motorizzazioni, invece, sono le stesse. Nella 911 Carrera 4 ciò si traduce in: motore boxer a 6 cilindri. Cilindrata da 3,6 litri. Potenza: 239 kW (325 CV) a 6.800 giri/min. Coppia massima: 370 Nm già a 4.250 giri/min. Risultato: da 0 a 100 km/h in 5,1 secondi velocità massima di 280 km/h.

La trazione integrale trasferisce la potenza sulla strada. Una frizione visco-lamellare regola la distribuzione della forza motrice sull'asse anteriore in base alla necessità. In ogni caso almeno il 5% della potenza è costantemente attivo sull'asse anteriore. Nel funzionamento normale la forza agisce fino al 35%, in casi estremi fino al 40% come, ad esempio, in situazioni di guida critica su fondo

stradale bagnato, sconnesso, oppure in caso di variazioni di carico improvvise nelle curve strette.

Grazie anche alla versione evoluta del Porsche Stability Management (PSM), di serie nei modelli 911 Carrera 4 per ottenere maggiore agilità e sicurezza, l'esperienza di guida assume un significato esprimibile solo con un numero: 911. Gli ulteriori dettagli del PSM

ampliati sono contenuti nelle pagine successive, dedicate alla 911 Carrera 4S.

Il serbatoio dei modelli 911 Carrera 4 è costruito su misura ed adeguato al semiasse anteriore della trazione integrale. Il volume del serbatoio è di 67 litri, tre in più rispetto ai modelli a trazione posteriore.

I cerchi da 18 pollici con pneumatici posteriori maggiorati (dimensione 295/35 ZR 18), di

serie, incrementano ulteriormente il potenziale di accelerazione trasversale. L'impianto frenante, dotato di servofreno tandem da 9 pollici, dispone di pinze fisse a quattro pistoncini con struttura monoblocco in alluminio e di dischi freno forati e autoventilanti.

Ma, tornando brevemente alle prestazioni, alla velocità, alla potenza: nelle pagine successive parleremo di performance. E di larghezza.



**C'è sempre qualcosa di meglio.
E' bello poterlo scegliere.**

La 911 Carrera 4S.

In realtà, non c'è nulla da aggiungere al principio della filosofia orientata alle prestazioni. Sia a livello personale sia quando si parla di 911. Ben diverso è il modo in cui le potenzialità vengono sfruttate. Anche quelle personali.

Anche la carrozzeria della 911 Carrera 4S, all'altezza dei parafranghi posteriori, è più larga di 44 mm rispetto a quella dei modelli con trazione posteriore. La motorizzazione della 911 Carrera 4S corrisponde a

quella della 911 Carrera S con cilindrata da 3,8 litri, potenza pari a 261 kW (355 CV) e coppia massima di 400 Nm già a 4.600 giri/min. Accelera da 0 a 100 km/h in 4,8 secondi e raggiunge una velocità massima di 288 km/h.

Le prestazioni della trazione integrale permanente vengono sostenute dal Porsche Stability Management (PSM) di serie, ulteriormente sviluppato per i modelli 911 Carrera 4. Il PSM

stabilizza la vettura in situazioni di guida particolarmente sportiva come, ad esempio, nelle curve strette ed accentua la dinamica di guida.

Rispetto al PSM dei modelli a trazione posteriore, il PSM ulteriormente sviluppato, possiede 2 funzioni supplementari: il pre-caricamento dell'impianto frenante e l'assistente di frenata.

In caso di rilascio improvviso del pedale dell'acceleratore, il pre-caricamento dell'impianto frenante permette alle pastiglie di accostarsi ai dischi dei freni. Di conseguenza, in fase di brusca frenata, la massima capacità frenante può essere raggiunta più velocemente. Risultato: uno spazio di frenata ulteriormente ridotto grazie ad una risposta del freno più rapida.



Mentre, in caso di frenata d'emergenza, se la forza esercitata sul pedale non risulta sufficiente, l'assistente di frenata interviene mediante il gruppo idraulico del PSM garantendo la forza necessaria.

Nei modelli a trazione integrale, l'impianto frenante è dotato, inoltre, di un servofreno tandem da 9 pollici per aumentarne la potenza

in termini di decelerazione. La compatta struttura tandem consente anche l'alloggiamento del differenziale all'asse anteriore nonché del serbatoio maggiorato dei modelli 911 Carrera 4.

Nella 911 Carrera 4S i cerchi da 19 pollici con pneumatici maggiorati (305/30 ZR 19) sono di serie, così come il Porsche Active

Suspension Management (PASM) oppure, a scelta, senza sovrapprezzo, il telaio sportivo con l'assetto ribassato di altri 10 mm e il differenziale posteriore per una trazione ancora più potente.

In conclusione, una filosofia basata sul concetto della potenza è valida. Se aperta al cambiamento.





Basta mezz'ora di sole per rinfrancare lo spirito. Volevamo esserne assolutamente certi.

Le Cabriolet.

Molto è stato scritto sui motivi per cui l'uomo sia tanto attratto dal sole e dalle regioni più calde. Ne parlano psicologi ed opinionisti. E se, per una volta, sentissimo anche l'opinione degli ingegneri?

Secondo loro, il motivo che spinge alcuni individui ad inseguire il sole è evidente. Basta guardare chi guida una 911 Carrera Cabriolet. Ama la sensazione del cielo sopra di sé, soprattutto a capote aperta. Apprezza il contatto con la natura e l'ambiente che lo circonda.

Ma soprattutto valorizza il binomio potenza-sportività scevro da qualsiasi compromesso, anche nel caso di una Cabriolet.

Per questo anche la classica capote in tessuto è un elemento imprescindibile. Perché riduce il peso della vettura mantenendo basso il baricentro e fissando i parametri aerodinamici ed estetici ai massimi livelli. Sportività garantita, sia a capote chiusa sia aperta.

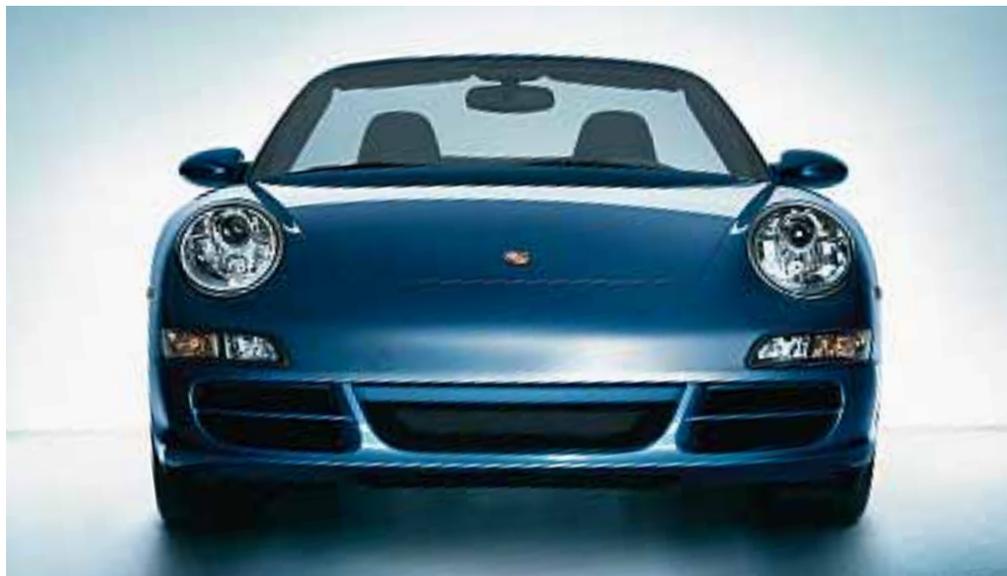
I modelli Cabriolet dispongono di una tecnologia e di un allestimento tali da renderli perfettamente idonei all'uso quotidiano. Anche in caso di cattivo tempo o durante l'inverno. E la sicurezza? Conforme agli elevati standard Porsche.

Riassumendo: i modelli 911 Cabriolet sono, prima di tutto, 911. E questo è già un motivo sufficiente per fare un giro sotto il sole.

Non è forse vero che sotto pressione si ottengono le migliori performance?

La 911 Carrera Cabriolet.

La 911 Carrera S Cabriolet.



911 Carrera Cabriolet

La 911 Carrera e la 911 Carrera S sono due vetture sportive senza eguali. Ad eccezione delle loro varianti aperte: la 911 Carrera Cabriolet e la 911 Carrera S Cabriolet.

Sostanzialmente dispongono entrambe della stessa tecnologia dei modelli chiusi: il motore da 3,6 litri o da 3,8 litri, il Porsche Stability Management (PSM) di serie, il Porsche Active Suspension Management (PASM) presente nel modello S, il Porsche Communication Management (PCM). E la lista potrebbe continuare.

Anche guidando all'aria aperta non dovrete perciò rinunciare alla dinamica di guida e alla precisione tipiche della 911. La carrozzeria straordinariamente rigida e resistente alle torsioni assicura un ottimo comportamento di guida, anche alle alte velocità. La sicurezza rispetta sempre i valori Porsche (vedere pagina 98), anche alle massime prestazioni.

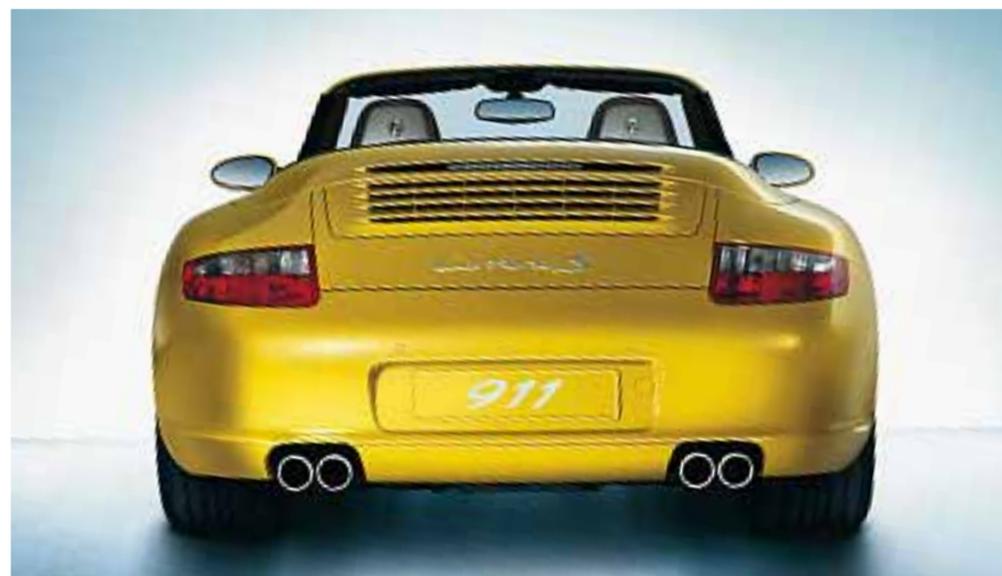
La capote di tutti i modelli Cabriolet è stata adattata perfettamente al loro design e alla loro sportività e contribuisce ad accentuare la silhouette. Con la capote chiusa le linee fluiscono armoniosamente dall'abitacolo alla parte posteriore. Con la capote aperta, il coperchio del portacapote accentua il look

aggressivo della parte posteriore della vettura.

L'aerodinamica dei due modelli Cabriolet, con la capote chiusa, corrisponde a quella della 911 Carrera S Coupé. Il risultato: consumi bassi, silenziosità straordinaria all'interno dell'abitacolo,

maggior piacere di guida per il guidatore.

In breve: la tecnica e il design dei modelli 911 Carrera Cabriolet entusiasmano gli appassionati. Non solo sotto pressione.



911 Carrera S Cabriolet

Sole, sport e serpentine. Con e senza S.

La 911 Carrera 4 Cabriolet.

La 911 Carrera 4S Cabriolet.

Guidare con il buono o il cattivo tempo, è una vostra scelta. Dove andare e se guidare sportivamente, anche. Assicurarvi questa libertà di scelta è, invece, nostra responsabilità. Per questo motivo esistono anche i modelli

911 Carrera Cabriolet a trazione integrale. La carrozzeria, rispetto ai modelli a trazione posteriore, all'altezza dei parafranghi posteriori è più larga di 44 mm. L'allargamento della carreggiata ed i pneumatici posteriori più larghi assi-

curano un più elevato potenziale di accelerazione trasversale.

Entrambe le Cabriolet possiedono le stesse motorizzazioni dei modelli a trazione integrale chiusi: motore da 3,6 litri o da 3,8 litri.



911 Carrera 4 Cabriolet verniciata nel colore su campione verde lago metallizzato con cerchi da 19 pollici Carrera Classic ed equipaggiamenti personalizzati del programma Porsche Exclusive



911 Carrera 4S Cabriolet

Entrambe dispongono, di serie, del Porsche Stability Management (PSM, vedere pagina 80) ulteriormente sviluppato ed ottimizzato in funzione della trazione integrale permanente.

La sicurezza? È esemplare. Grazie ad un sistema automatico di roll-bar, agli airbag full-size per pilota e passeggero e, naturalmente, anche grazie al Porsche Side Impact Protection System (POSIP) che include altri due airbag per ogni lato (vedere pagina 98).

E la capote? La costruzione, il peso ridotto e la funzione offrono un contributo significativo all'esperienza di guida sportiva. Anche quando scompare nel vano posteriore, oppure proprio in quel momento. A voi la scelta.

Molte civiltà antiche adoravano il sole. Anche se coperto.



Parliamo del piacere di guida all'aria aperta, ma a volte potrebbe anche piovere. In quei casi è rassicurante pensare alla capote Porsche sopra la propria testa, in grado di garantire riparo velocemente. Veloce e sicura.

La capote dei modelli 911 Cabriolet è particolarmente leggera e stabile. Il telaio del tetto è costituito da una struttura in magnesio/leggera. Un bordo di attacco alla capote assicura la canalizzazione dell'acqua laterale, riducendo lo sgocciolamento dell'acqua piovana nell'area d'accesso alla vettura quando si aprono le porte.

L'azionamento è elettrico, premendo semplicemente un pulsante posto sul tunnel centrale o sulla chiave della vettura. I finestrini si abbassano. Il portacapote si apre per accogliere la capote. Tutto in modo completamente automatico e confortevole. La capote si piega a Z, la parte interna è quindi sempre perfettamente protetta. Si apre o si chiude in circa 20 secondi, anche fino ad una velocità di circa 50 km/h.

Il lunotto in vetro con scritta Porsche è antigraffio e riscaldabile. Garantisce una buona visuale posteriore a capote chiusa. Il telaio interno è in materiale plastico, per ridurne il peso. In caso di necessità, il lunotto può essere sostituito velocemente e richiede poca manutenzione.

Il cielo interno della capote è in tessuto termoisolante e fonoassorbente. Rende quindi la 911 Carrera Cabriolet silenziosa quasi come una coupé. Anche alle alte velocità. Per farvi sentire unicamente il tipico sound Porsche.

L'aletta frangivento.

Tutti i modelli 911 Cabriolet sono dotati, di serie, di un'aletta frangivento sviluppata nella galleria del vento per aumentare l'aerodinamica durante la marcia e diminuire nettamente i rumori provocati dal vento. Una volta ripiegata, l'aletta frangivento può essere comodamente riposta nel bagagliaio.

L'hardtop.

Su richiesta è disponibile anche un hardtop (vedere pagina 147). È realizzato in alluminio ad alta

resistenza e può essere montato facilmente con pochi gesti. Il lato interno è rivestito in tessuto fonoassorbente e abbinabile agli interni della vettura.



Aletta frangivento



Di fatto, non sarà più necessario alzare gli occhi verso il cielo.

I modelli 911 Targa 4.

La Porsche 911 si è sempre distinta per la sua originalità rispetto alle altre vetture sportive. Anche la 911 Targa è un modello che non rientra in schemi predefiniti. Una storia di successi? Senza dubbio. Dopotutto, la 911 Targa esiste da oltre 40 anni. Dal suo debutto, nel 1965, la sua fama è cresciuta costantemente. Per i suoi cultori non c'è alternativa. Ne apprezzano la magistrale capacità di unire i vantaggi di una vettura aperta a quelli di una vettura chiusa. In qualsiasi stagione dell'anno e con qualsiasi tempo.

Nei modelli 911 Targa 4, il tetto in vetro, con apertura elettrica, è completamente integrato nella carrozzeria. La tecnica di base dei modelli 911 Targa 4 è quella della 911 Carrera 4 e della 911 Carrera 4S

ma, chi guida, avverte sopra di sé una piacevole sensazione di spaziosità. Sia a vettura aperta sia chiusa. In qualsiasi stagione dell'anno. Di giorno e di notte.

La silhouette dei modelli 911 Targa 4 appare dinamica ed elegante, grazie alle linee affilate dei cristalli laterali posteriori distinguendosi, quindi, dai modelli 911 Carrera Coupé. L'eleganza della linea del tetto è ulteriormente accentuata dalle modanature in alluminio anodizzato e lucidato che partono dal montante anteriore e terminano dietro i cristalli laterali posteriori. Particolari studiati specificatamente per reinterpretare il classico design 911. Il lunotto in vetro è apribile, per riporre agevolmente i bagagli nel vano dei sedili posteriori. Un'ulteriore prova che eleganza e funzionalità

non si escludono necessariamente a vicenda. Il rinomato premio internazionale «Red Dot Design Award», ricevuto nel 2007 per la categoria «Trasporti», è il riconoscimento a conferma del successo di questa filosofia.

Ovunque siate diretti, la trazione integrale, di serie nei modelli 911 Targa 4, vi offre ulteriore sicurezza. Come nei modelli 911 Carrera 4 la carrozzeria all'altezza dei parafranghi posteriori è più larga e la carreggiata all'asse posteriore è maggiore. Questo accorgimento, unitamente alla trazione integrale, consente di ottenere una straordinaria dinamica di guida con qualsiasi tempo.

I modelli 911 Targa 4: progetti originali, ma sempre 911 al 100%.

D'improvviso, il viaggio è più emozionante di quanto aveste immaginato.

La 911 Targa 4.

La 911 Targa 4S.



911 Targa 4S

Cosa conta veramente in un viaggio? La meta e la propria sicurezza. Per questo motivo i modelli 911 Targa 4 sono disponibili, esclusivamente, con la trazione integrale permanente. Per aumentare ulteriormente l' idoneità alla guida con qualsiasi tempo. Il risultato: massimo piacere di guida in tutte le stagioni.

Come per le altre versioni 911 è possibile scegliere tra due

diverse motorizzazioni. Nella 911 Targa 4 il motore da 3,6 litri eroga 239 kW (325 CV), il modello S dispone del motore da 3,8 litri, ulteriormente potenziato, che sviluppa 261 kW (355 CV).

In entrambe le versioni, analogamente a tutte le 911 Carrera 4, la carrozzeria è più larga di 44 mm all'asse posteriore, per un look ancora più sportivo ed una maggiore dinamica di guida. La car-

reggiata più ampia e i pneumatici maggiorati consentono una accelerazione trasversale più elevata in curva.

I modelli 911 Targa 4 sono equipaggiati, di serie, con il Porsche Stability Management (PSM, vedere pagina 82) ulteriormente sviluppato. Grazie alle modifiche apportate al telaio, entrambi i modelli Targa conservano l'agilità dei modelli Coupé, anche a di-

spetto del loro peso leggermente più elevato per esigenze di costruzione. Anche il Porsche Active Suspension Management (PASM) è stato appositamente adeguato ai modelli 911 Targa 4. Nella 911 Targa 4 è disponibile su richiesta, mentre è di serie nel modello S. Per una dinamica di guida eccezionale ed un comfort ancora più

elevato adeguati allo stile di guida e alle condizioni di marcia.

Nonostante le ampie superfici in vetro, la rigidità della carrozzeria è straordinariamente elevata per la tipologia del tetto: grazie ad una traversa inserita nella parte centrale del modulo tetto e ad un telaio rinforzato su entrambi i lati.

L'originale concezione del tetto, unita alla trazione integrale permanente, consente ai modelli 911 Targa 4 di occupare una posizione invidiabile. Quasi nessun'altra vettura coniuga magistralmente dinamica di guida, funzionalità ed eleganza.



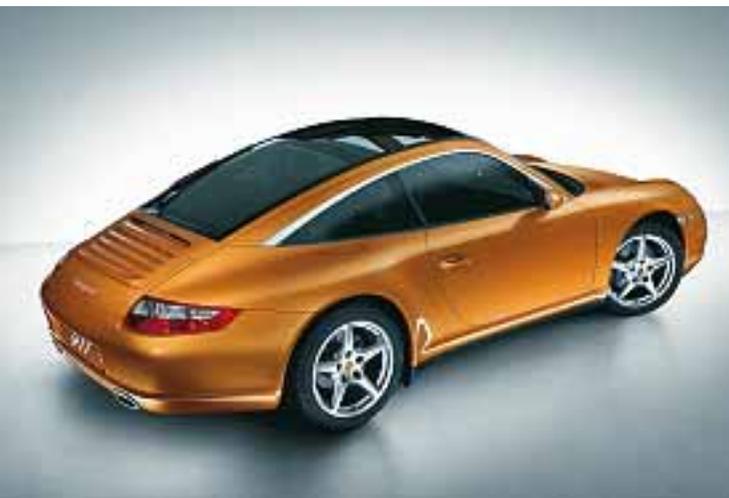
911 Targa 4 nel colore su campione nordic gold metallizzato

**Un tetto sopra di voi.
A volte di più, a volte di meno.**



Tetto in vetro chiuso

A voi la scelta fra un tetto aperto o chiuso. Premendo semplicemente un pulsante posto nella consolle centrale, infatti, potete abbassare il tetto in vetro e farlo scorrere indietro completamente o in parte, con un movimento continuo, fino a raggiungere la posizione desiderata. A qualsiasi velocità. Con il tetto aperto, un deflettore antivento estraibile automaticamente riduce le turbolenze ed i rumori causati dal vento. Il vantaggio: potete viaggiare con il tetto aperto anche nelle giornate umide, d'inverno o nei lunghi tragitti.



Tetto in vetro aperto

Il tetto è stato ideato per garantire un piacere di guida speciale. Anche quando è chiuso. Grazie al tetto in vetro il campo visivo aumenterà, regalandovi la stessa sensazione di libertà che si prova a bordo di una Cabriolet. Il tetto dei modelli 911 Targa 4 è realizzato in vetro multistrato di



Lunotto in vetro aperto

sicurezza. Combinato al tendalino avvolgibile elettricamente vi offre una protezione ottimale sia contro l'eccessiva irradiazione sia contro il freddo pungente. Il tendalino avvolgibile è concepito per schermare ulteriormente la luce solare.

Il lunotto in vetro apribile dei modelli 911 Targa 4 è azionato dall'in-

terno o tramite il telecomando nella chiave della vettura. Si apre agevolmente grazie ad un'apposita modanatura interna e si può chiudere comodamente tramite un aiuto elettrico. Per ragioni di sicurezza, il lunotto in vetro può essere aperto solo col tetto chiuso. E quest'ultimo si può aprire solo col lunotto chiuso. Su richiesta è disponibile un tergilunotto.

I modelli 911 Targa 4 sono un'interpretazione originale dell'idea 911. Fondono la potenza e la dinamica di guida dei modelli 911 Carrera 4 all'originalità del design e alla funzionalità. Per tutti coloro che considerano normale volere qualcosa di speciale.

Trasmissione

Una vita senza pause.

**Una 911 senza motore boxer a 6 cilindri.
Impensabile per qualsiasi guidatore Porsche.**

E per Porsche.

**Per questo continuiamo a migliorare il motore boxer a 6 cilindri.
Da oltre 40 anni.**

**Oggi possiamo simularne ogni dettaglio al computer.
Ci sfuggono solamente le vostre emozioni.**



- | | | | |
|---|---|--|---------------------------|
| 1. Modulo radiatore sinistro | 6. Cambio manuale a 6 marce o cambio Tiptronic S a 5 rapporti | 8. Serbatoio di compensazione liquido refrigerante | 12. Silenziatore sinistro |
| 2. Modulo radiatore destro | 7. Impianto di aspirazione a risonanza | 9. Gruppo valvola a farfalla a comando elettronico | 13. Condotto riempimento |
| 3. Supporto leva marce/Supporto leva di selezione | | 10. Supporto di collegamento | 14. Filtro aria |
| 4. Ammortizzatore PASM | | 11. Silenziatore destro | 15. Catalizzatori |
| 5. Condotti liquido refrigerante | | | 16. Sonda Lambda |



- | | |
|---|--|
| 1. Pompa di aspirazione olio | 11. Valvola di risonanza |
| 2. Variatore di fase a palette | 12. Collettore |
| 3. Valvola comando fasatore alberi a camme | 13. Collettore di aspirazione con dispositivo di risonanza integrato |
| 4. Valvola di comando alzata valvole variabile | 14. Dispositivo di risonanza |
| 5. Punteria con compensazione gioco valvole integrata | 15. Gruppo valvola a farfalla a comando elettronico |
| 6. Albero a camme di aspirazione | 16. Puleggia comando pompa dell'acqua |
| 7. Pre-separatore di gas | 17. Puleggia comando compressore del climatizzatore |
| 8. Condotto di sfiato del carter | 18. Puleggia servopompa |
| 9. Pompa olio motore | 19. Valvole di scarico |
| 10. Pompa tandem | 20. Valvole di aspirazione |
| | 21. Supporto di banco |
| | 22. Camicia di raffreddamento |
| | 23. Bobine di accensione singole |
| | 24. Molle valvola |
| | 25. Superficie di scorrimento in Lokasil |
| | 26. Pistone forgiato in alluminio |
| | 27. Albero motore |
| | 28. Camera di combustione |
| | 29. Biella fucinata |
| | 30. Smorzatore di vibrazioni |
| | 31. Galoppini in materiale plastico |

Una questione di cuore. Il motore della 911.



La 911 e il motore boxer a 6 cilindri. Una è imprescindibile dall'altro: il motore boxer posteriore piatto e corto, il suo baricentro basso e i conseguenti vantaggi in termini di trazione e di dinamica di marcia. Tutto questo è da oltre 40 anni strettamente collegato all'idea della 911. Così come la risposta immediata e la briosità. Per non parlare del suo sound.

Più cilindrata. Più potenza. Più batticuore.

E tutto questo in duplice versione. Due motori diversi per due modelli. Perché i guidatori della 911 vogliono vivere in modo diverso il loro concetto di sportività.

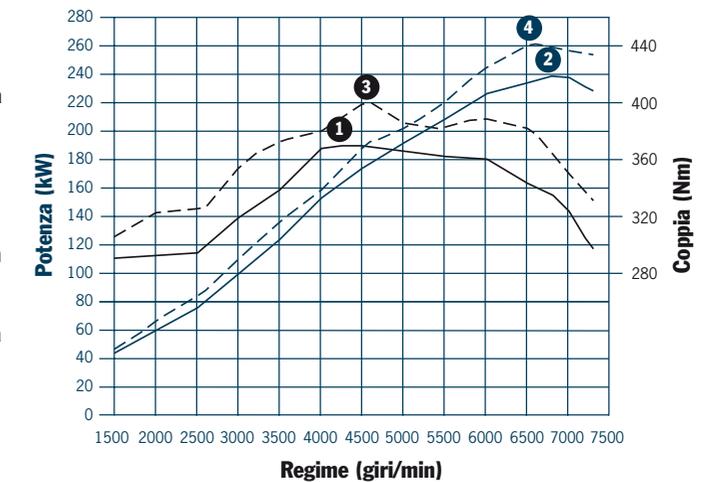
Il motore da 3,6 litri dei modelli 911 Carrera e della 911 Targa 4 sviluppa 239 kW (325 CV) a

6.800 giri/min. La coppia massima di 370 Nm si ottiene già a 4.250 giri/min.

Sin dai regimi più bassi, il motore risponde immediatamente ad ogni movimento dell'acceleratore passando, ad esempio nella 911 Carrera, da 0 a 100 km/h in soli 5,0 secondi (velocità massima: 285 km/h).

Ma se non siete ancora soddisfatti, accomodatevi: i modelli S sono spinti da un motore boxer da 3,8 litri e 261 kW (355 CV) di potenza a 6.600 giri/min. L'accelerazione da 0 a 100 km/h avviene, ad esempio nella 911 Carrera S, in 4,8 secondi, raggiungendo una velocità massima di 293 km/h. La coppia massima è di 400 Nm a 4.600 giri/min. Oltre ad una maggiore potenza, questo motore possiede un impianto di aspirazione in materiale plastico più leggero ed un collettore a struttura leggera a scomparti. Un filtro dell'aria completo di dispositivo di risonanza disattivabile in base al numero di giri produce un sound variabile da sonoro a vigoroso.

La brillantezza di entrambi i motori, la potenza specifica elevata e il peso ridotto grazie alla costruzione in lega leggera contribuiscono effettivamente a rendere la vettura agile. E il sound? Impossibile descriverlo. Tipicamente Porsche.



911 Carrera: ❶ 370 Nm a 4.250 giri/min,
❷ 239 kW (325 CV) a 6.800 giri/min
911 Carrera S: ❸ 400 Nm a 4.600 giri/min,
❹ 261 kW (355 CV) a 6.600 giri/min

Il sistema di raffreddamento. Dalla precisione nasce l'efficienza.

Una potenza enorme e bassi valori di emissioni, di consumo e di rumorosità. Com'è possibile? Ad esempio attraverso la tecnologia a quattro valvole e il VarioCam Plus. E grazie anche ad un raffreddamento efficiente a liquido refrigerante a flusso trasversale già col-

laudato in pista, dove ogni cilindro viene alimentato con il refrigerante in modo uniforme.

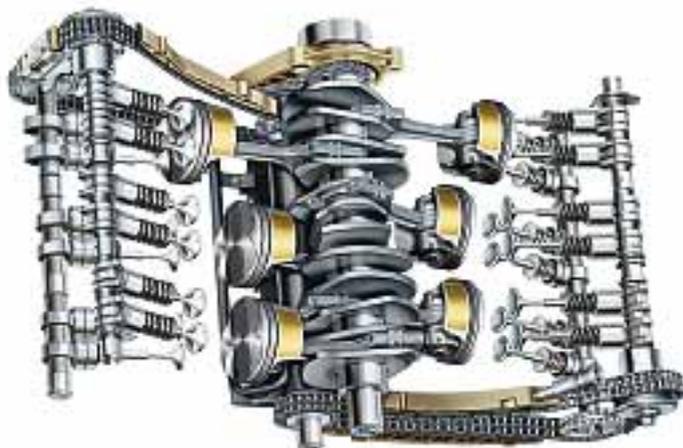
La maggiore potenza del motore da 3,8 litri implica un più elevato fabbisogno di raffreddamento. Soluzione: una migliore potenza refrigerante grazie ad una pompa dell'acqua più potente e ad uno scambiatore di calore olio/acqua ampliato.

Il motore in lega leggera. Anche qui abbiamo eliminato il superfluo.

Un motore in lega leggera ha i suoi pregi e difetti. Il vantaggio è dato dal peso contenuto e dai consumi ridotti. Lo svantaggio consiste nell'elevata dilatazione termica alle alte temperature di esercizio. Di norma.

Il supporto cuscinetti albero-motore della 911 è in alluminio con riporti in ghisa. In questo modo le variazioni termiche del gioco dei cuscinetti si riducono al minimo e, di conseguenza, diminuisce la rumorosità nel motore.

Il gioco ridotto dei cuscinetti comporta anche un consumo contenuto di olio. Questo, a sua volta, consente di utilizzare pompe dell'olio più compatte, per risparmiare ulteriormente sul peso e sul carburante, aumentando le prestazioni del motore.



Manovellismo con distribuzione valvole

La lubrificazione a carter secco integrato.

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

Il serbatoio dell'olio si trova nel motore, evitando perciò un serbatoio dell'olio esterno. Due pompe immettono l'olio dalle testate dei

cilindri direttamente nella coppa dell'olio. Una terza pompa, nella coppa olio, alimenta direttamente i vari punti da lubrificare nel motore.

L'olio viene fatto passare attraverso dei contenitori cilindrici («Swirlpots») per eliminare la formazione di schiuma. In questo modo si ottiene da un lato un potere lubrificante sempre ottimale e dall'altro si assicura che l'olio resti sempre al livello necessario per

garantire un buon funzionamento delle punterie idrauliche a ripresa automatica del gioco valvole, importante per le prestazioni e le emissioni di gas di scarico del motore.

Spruzzatori a doppio getto raffreddano il cielo dei pistoni con olio proveniente dal circuito dell'olio.

Un ulteriore dettaglio che contribuisce a diminuire le sollecitazioni termiche del motore.

Per il motore questi dettagli significano una lubrificazione affidabile delle due bancate di cilindri, anche in condizioni di carico massimo, come nell'accelerazione longitudinale o trasversale. Per voi questo

significa che il motore, anche durante la guida sportiva, funziona sempre in condizioni ottimali.

La pressione dell'olio, ed ora anche la sua temperatura, si possono leggere comodamente sul quadro di comando. Il livello dell'olio è richiamabile sul display centrale.



Motore boxer da 3,8 litri

VarioCam Plus. Più potenza a regimi inferiori. E superiori.

VarioCam Plus è un sistema di regolazione degli alberi a camme di aspirazione e di comando delle valvole di aspirazione. Consente di ottenere un'eccezionale qualità di marcia, una vantaggiosa riduzione dei consumi e delle emissioni di sostanze nocive e, soprattutto, altissimi valori di potenza e di coppia.

VarioCam Plus è un concetto di motore «2 in 1» che si imposta automaticamente sul profilo di

potenza necessario. La commutazione avviene in modo impercettibile grazie ad una centralina di comando caratterizzata da

un'elevata velocità di calcolo. Risultato: accelerazione immediata ed eccezionale silenziosità di marcia.



Il sistema di regolazione della corsa delle valvole è costituito da punterie idrauliche regolabili, gestite da una valvola di comando elettroidraulica e comprendenti due stantuffi inseriti l'uno nell'altro, bloccabili tramite un perno. Lo stantuffo interno azionato da una camma piccola o quello esterno da una camma grande possono insistere sulle valvole di aspirazione. La regolazione dei tempi di comando dell'aspirazione avviene tramite un meccanismo installato nella parte frontale dell'albero a camme che funziona secondo il principio rotativo a palette. Il comando avviene tramite una valvola di regolazione elettroidraulica.

Ad esempio, per ottimizzare l'aspirazione della miscela durante la fase di riscaldamento a basse temperature, VarioCam Plus seleziona lunghe corse valvola con tempi di comando ritardati. A medi regimi e con carichi ridotti, il sistema riduce i consumi di carburante e

le emissioni di gas di scarico selezionando corse delle valvole ridotte.

Elevati valori di coppia e massime prestazioni vengono raggiunti con lunghe corse delle valvole.

La diagnostica di bordo (di serie in tutti i modelli), conforme alla normativa europea, individua tempestivamente eventuali errori e difetti nell'impianto di scarico e in quello dell'alimentazione, segnalandoli durante la marcia. Si evitano in questo modo ingenti emissioni di sostanze nocive ed elevati consumi.

Il sistema di aspirazione. Più aria, più coppia.

I modelli 911 sono dotati di un impianto di risonanza a due stadi che, nel tratto di aspirazione, sfrutta le oscillazioni della massa d'aria in funzione del numero di giri per ottenere un miglior grado di riempimento del motore.



Valvola regolazione sistema di aspirazione

I vantaggi: una coppia più elevata ai bassi regimi ed un suo andamento più uniforme.

Inoltre, il sistema di aspirazione dei modelli S è realizzato interamente in materiale plastico e quindi più leggero. Il filtro dell'aria del motore da 3,8 litri possiede un volume di risonanza attivabile in funzione del numero di giri, che migliora ulteriormente il tipico «sound aspirato»: in caso di guida tranquilla diventa più sonoro e profondo, a regimi più alti è decisamente più vigoroso.



**La forza è più efficace,
se viene dosata con precisione.**



La gestione del motore.

Non si vede, ma c'è.

Per poter lavorare sempre in modo ottimale, il motore ha bisogno di un sistema di gestione. Nella 911 questo compito viene svolto dal modulo di gestione Motronic ME7.8 che comanda la regolazione della valvola a farfalla («E-Gas» – acceleratore elettronico), necessaria per il Porsche Stability Management (PSM). Il modulo Motronic ME7.8 gestisce inoltre tutte le funzioni e tutti i gruppi attribuiti direttamente

al motore. Il risultato si traduce in consumi, emissioni, potenza e coppia ottimali in ogni condizione di marcia.

Un'altra importante funzione di comando del Motronic ME7.8 è la regolazione della detonazione 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. In questo modo si evita un danno

al cilindro o al pistone agli alti regimi e con carichi elevati.

Il carburante.

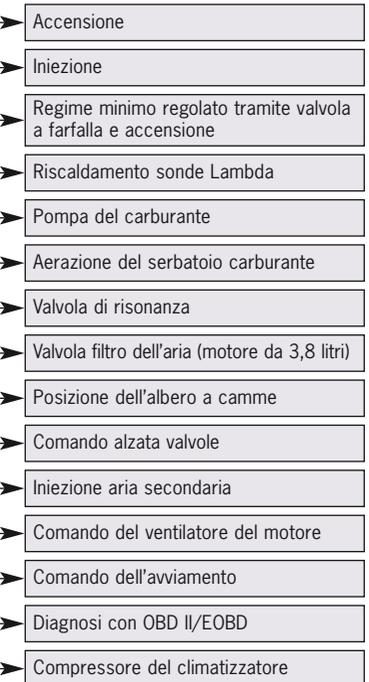
Il minimo indispensabile.

L'alimentazione delle camere di combustione dei singoli cilindri funziona secondo il principio dell'iniezione sequenziale. Il modulo di gestione Motronic ME7.8 determina, per ogni singolo cilindro, l'istante in cui deve avvenire l'iniezione e, per ciascuna bancata, la quantità di carburante da iniettare in funzione di posizione dell'acceleratore, numero di giri, temperatura del refrigerante e composizione dei gas di scarico. Questo ottimizza il processo di combustione e il consumo di carburante. Un misuratore della portata d'aria a film caldo tiene conto non solo del volume del flusso, ma anche della densità e della massa d'aria per fornire alle camere di combustione sempre la miscela giusta.

Dati in entrata



Regolazione/comando di



Interfaccia CAN con strumento combinato, centralina di comando cambio, dinamica di guida ecc.

L'accensione.

Un colpo di fulmine.

La 911 dispone di un impianto di accensione con distribuzione statica ad alta tensione. Bobine

di accensione indipendenti, montate direttamente sulle candele, garantiscono un'accensione più che sicura. La funzione del distributore di accensione viene svolta dal modulo di gestione

Motronic ME7.8. E la classificazione delle sostanze nocive? Ovviamente conforme alla norma EU 4.

**Da sempre la potenza elevata è una tradizione di casa Porsche.
Mai, come ora, ha raggiunto livelli così alti.**

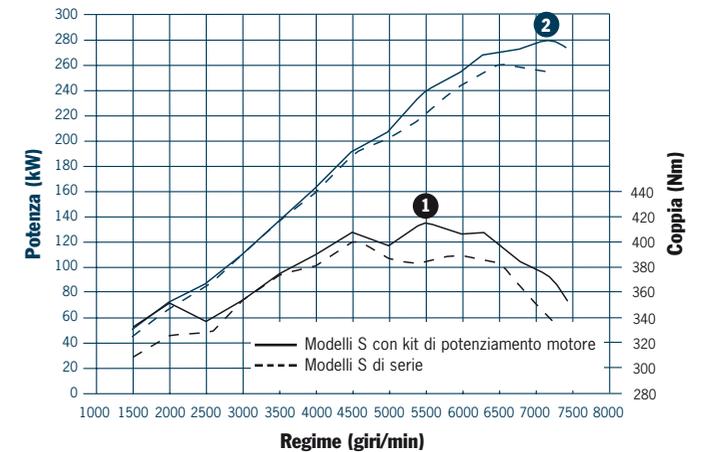
Il kit di potenziamento Carrera S.



Per molti, i dati sulla potenza sono semplici cifre sulla carta. Per altri, invece, esprimono la misura della passione, dell'individualità spinta ai massimi livelli. Gli ingegneri Porsche non sono i soli a identificarsi nella seconda categoria: anche per voi, in tema di passione, conta soprattutto averne sempre di più.

I modelli S sprigionano, di serie, 261 kW (355 CV). Appena girate la chiave nel blocchetto dell'accensione il battito del vostro cuore comincia ad accelerare. Ma il vero batticuore si raggiunge incrementando la potenza, con il pacchetto Carrera S disponibile su richiesta per tutti i modelli 911 Carrera S e 911 Carrera 4S e per la

911 Targa 4S, sia con cambio manuale sia con Tiptronic. Esso consente di raggiungere una potenza di 280 kW (381 CV) per accelerare da 0 a 100 km/h, ad esempio, in soli 4,6 secondi e da 0 a 160 km/h in 9,8 secondi, con una velocità massima di 300 km/h (911 Carrera S Coupé con cambio manuale).



- ① 415 Nm a 5.500 giri/min
- ② 280 kW (381 PS) a 7.200 giri/min



L'aumento della potenza del motore è caratterizzato soprattutto da rapporti di flusso ottimizzati nell'impianto di aspirazione e di scarico. A tale scopo è stata modificata la geometria dei condotti delle teste cilindri. Il motore presenta un impianto di aspirazione modificato in alluminio e collettori dei gas di scarico

a sezione maggiorata. La centralina di comando del motore è stata ottimizzata.

Un alloggiamento del filtro dell'aria in carbonio ed un impianto di scarico sportivo con terminali sportivi completano il kit di potenziamento motore. Il rapporto di flusso è stato ottimizzato, per otte-

nere il massimo anche sul piano estetico ed acustico.

In cosa si traduce tutto questo per chi guida? Maggiori riserve di potenza, distribuita sull'intero campo di regimi. Ed una reattività nettamente più immediata. In breve: ancora più sportività. Ancora più passione. Ancora più 911.



Copertura filtro aria in carbonio

La 911 trasforma il luogo in cui si trova. Ma rispetta l'ambiente.



Impianto di scarico 911 Carrera S

L'impianto di scarico.

L'impianto di scarico della 911 è in acciaio legato. Esso è costituito, per ciascuna bancata di cilindri, da 2 linee di scarico indipendenti e separate. I catalizzatori sono estremamente termoresistenti e si riscaldano molto rapidamente, per un'efficiente trasformazione delle sostanze nocive.

Tramite 2 sonde Lambda, la regolazione stereo Lambda comanda la composizione dei gas di scarico di ogni singola linea di scarico. Un'ulteriore sonda Lambda per ciascuna bancata di cilindri controlla la trasformazione delle

sostanze nocive all'interno del corrispondente catalizzatore.*

Per i modelli 911 è disponibile, come optional, anche un impianto di scarico sportivo con terminali specifici. Si attiva o disattiva tramite un interruttore integrato nella consolle centrale.

In combinazione con il pacchetto Sport Chrono Plus, disponibile su richiesta (vedere pagina 84), l'impianto di scarico sportivo si attiva automaticamente inserendo la modalità «Sport».

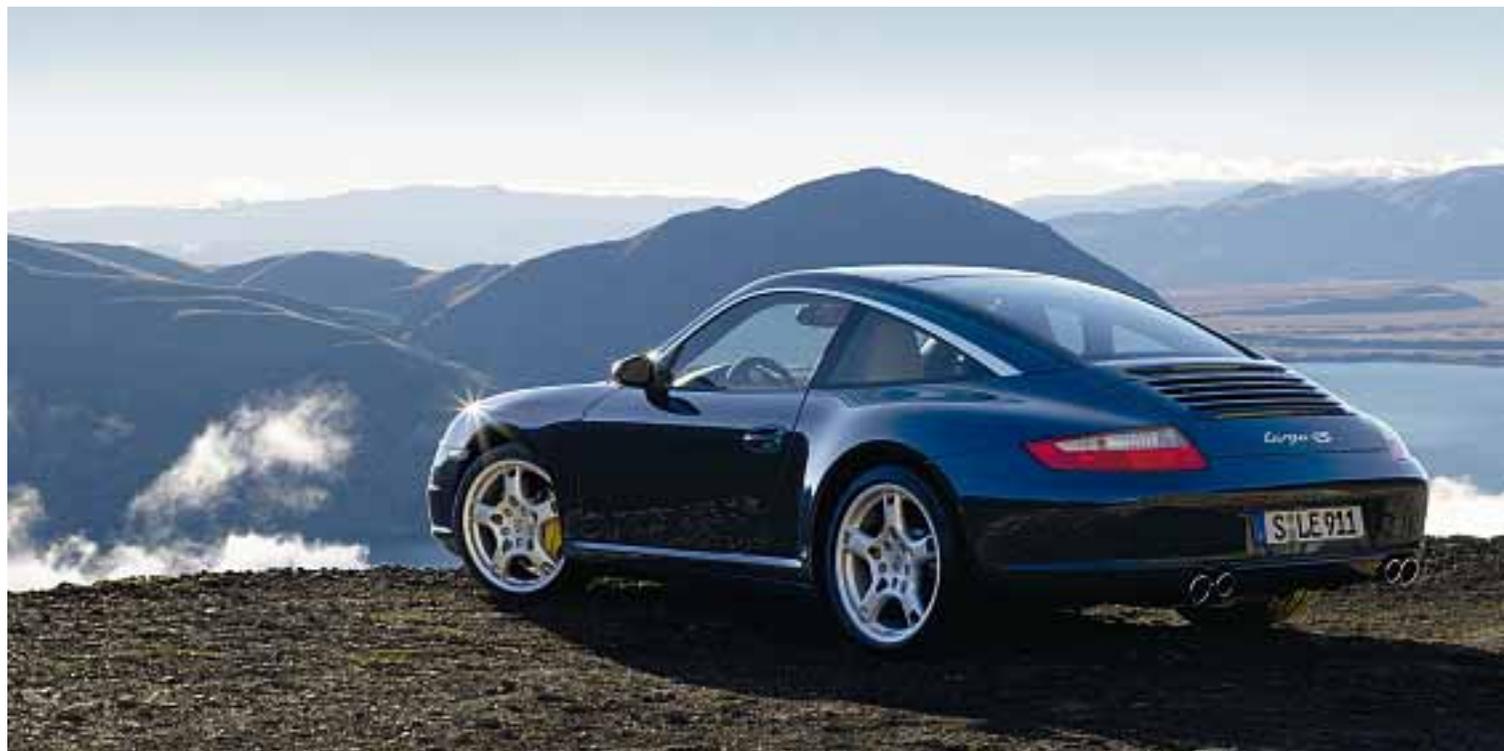
* Esclusi i Paesi che utilizzano benzina con piombo.

La manutenzione.

Ogni Porsche è costruita per durare a lungo. Un principio valido, naturalmente, anche per i modelli 911 che hanno, infatti, lunghi intervalli di manutenzione. Alterna-

tore, pompa servosterzo e climatizzatore vengono azionati da un'unica cinghia autoadattativa. Le catene di distribuzione degli alberi a camme e degli alberi intermedi non sono, di norma, soggette a manutenzione. Nemmeno l'impianto

di accensione, ad eccezione delle candele. Perché la vostra 911 resti il più a lungo possibile nel suo luogo ideale: la strada.



911 Targa 4S con impianto di scarico sportivo

**La trasmissione della potenza.
Siete liberi di scegliere il cambio che desiderate.
Ma alla sua precisione pensiamo noi.**



Il cambio manuale a 6 marce.

Il cambio manuale a 6 marce ha un'impostazione coerentemente sportiva. Salendo di rapporto durante l'accelerazione, sentite la presa ottimale delle singole marce. Il sincronismo del cambio a sei marce, in associazione al volante a doppia massa per la riduzione della rumorosità, garantiscono un elevatissimo livello di comfort. L'innesto delle marce mediante tiranti è concepito per massimizzare la precisione della cambiata ed impedisce che le vibrazioni generate dal blocco cambio-motore si trasmettano alla leva d'innesto marce.

Le escursioni risultano ridotte a parità di forza d'innesto. Ciò significa tempi di cambiata conte-



Leva del cambio 911 Carrera S

nuti e guida conseguentemente sportiva e diretta. Nel programma Porsche Exclusive è disponibile, come optional, una leva del cambio a corsa ridotta, per innesti ancora più brevi e precisi. Perfettamente abbinata al cambio è la pedaliera in look sportivo.

I modelli S dispongono di una frizione autoregolante che riduce di circa il 50% rispetto alle frizioni tradizionali l'aumentare della forza progressiva richiesta per tutto il ciclo fino al raggiungimento del limite di usura.



Tasto a bilancino del Tiptronic S sul volante

Il Tiptronic S.

I modelli 911 sono disponibili, su richiesta, anche con Tiptronic S a 5 rapporti. In questo modo potrete scegliere tra l'utilizzo del cambio in modalità automatica o manuale.

Nella modalità manuale è possibile eseguire le cambiate personalmente mediante i tasti a bilancino posti sul volante. Senza usare la frizione. Un tocco sulla parte superiore del tasto per inserire la marcia superiore, su quella inferiore per scalare.

Nella modalità automatica, i punti di cambiata vengono spostati senza interruzione da un programma economico per uno stile di guida tranquillo ad un programma sportivo per una guida estremamente dinamica. A seconda del vostro stile individuale e dell'andamento del percorso, il Tiptronic S seleziona la linea caratteristica più adatta ad eseguire il cambio marcia. Dopo un breve periodo per familiarizzare con il sistema, potrete influenzare istintivamente le cambiate mediante il pedale dell'acceleratore.

I vantaggi del Tiptronic S sono percepibili soprattutto con uno stile di guida sportivo. Rapidi cambi marcia si susseguono praticamente senza vuoti di trazione, consentendo una guida estremamente agile anche col cambio automatico. L'immediatezza di reazione è paragonabile a quella di un cambio manuale Porsche.

Anche se la leva selettoria si trova nella modalità di funzionamento automatico, è pur sempre possibile cambiare manualmente tramite i tasti a bilancino che si trovano sul volante. In questo modo è possibile ottenere un breve sprint intermedio in fase di sorpasso anche nella modalità automatica. Se il cambio marcia non avviene più manualmente, trascorsi 8 secondi il sistema torna automaticamente alla modalità automatica.

Ulteriori funzioni aggiuntive intelligenti del Tiptronic S: un programma di controllo fa in modo che il motore nella fase di riscaldamento giri ad un regime superiore, in modo che i catalizzatori possano raggiungere più rapidamente la temperatura di esercizio. In caso di movimenti rapidi del pedale dell'acceleratore, un programma di cambio dinamico sposta subito i punti di cambiata nel diagramma caratteristico sportivo, senza bisogno di «Kickdown». La pre-



Leva selettoria Tiptronic S

clusione del passaggio ad un rapporto superiore in fase di rilascio, comunemente in uso nella maggior parte dei cambi automatici, consente di ottenere un'accelerazione ottimale in curva. Infatti, il cambio non inserisce una marcia superiore prima della curva per poi doverla scalare alla fine della stessa. L'impedimento di cambio marcia aumenta la sicurezza in curva,

poiché non si verificano disturbi che potrebbero influenzare negativamente la corsa. In caso di frenata energica, un circuito di richiamo del freno passa automaticamente alla marcia inferiore, migliorando l'effetto frenante del motore. Mediante un dispositivo di riconoscimento, nelle zone montuose viene migliorata l'accelerazione in salita e sfruttato il momento fre-

nante del motore in discesa. In tal modo i freni vengono meno sollecitati. In caso di pattinamento su manto stradale scivoloso (bagnato, neve), l'inserimento automatico di una marcia superiore migliora la tenuta laterale delle ruote motrici e, di conseguenza, la stabilità.

Telaio

**Imparate a conoscere le strade del mondo.
Basandovi su risposte precise.**

Il telaio della 911.

**Sportivo, perché racchiude oltre 40 anni di sviluppo Porsche.
E assolutamente confortevole.**

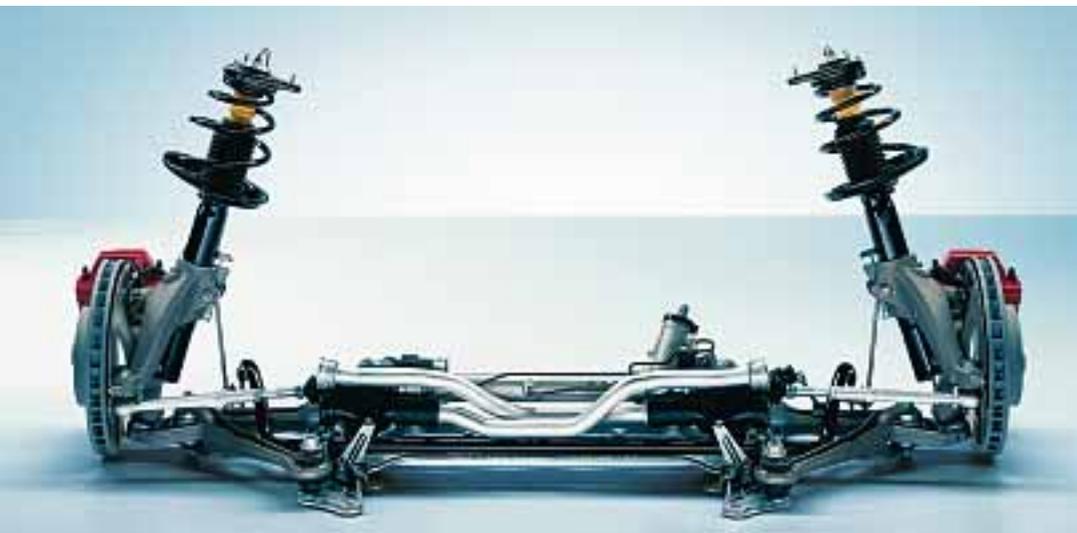
**L'abbiamo rielaborato perché possa garantire
agilità di manovra ed estrema precisione durante la marcia.
Sia in condizioni di guida normale, sia in pista.**

**Reagisce immediatamente ad ogni comando del guidatore.
E lo trasforma in una risposta diretta dalla precisione millimetrica.**

**Il telaio trasmette una sensazione di totale aderenza al terreno.
Tangibile ad ogni metro, ad ogni chilometro percorso.**



Il telaio della 911. Perfettamente abbinato alla sua potenza.



Asse anteriore 911 Carrera S

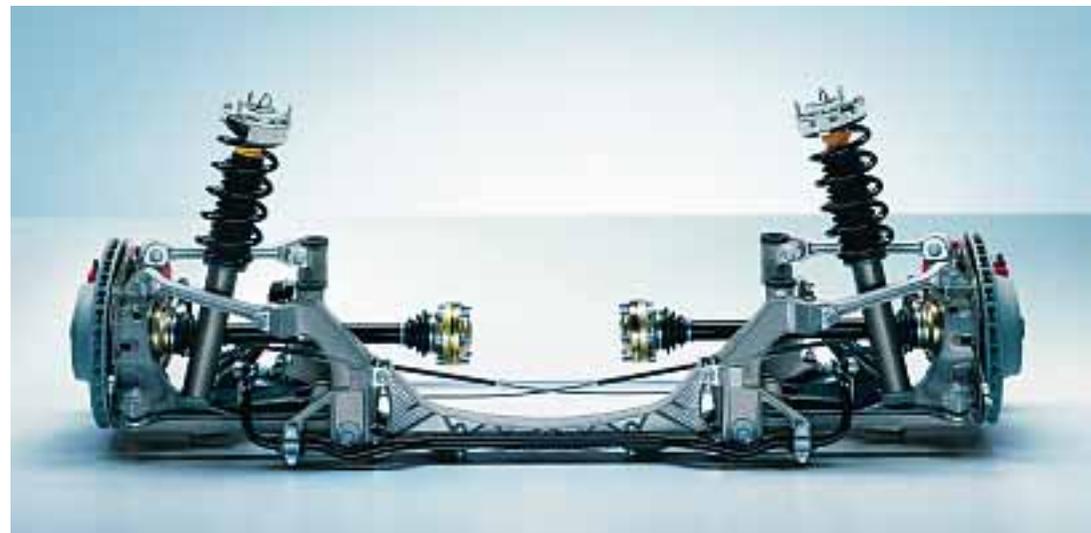
Una nuova generazione 911, più potente e con un telaio migliore. Del tutto naturale. Esattamente come la sua eccezionale maneggevolezza e la guida estremamente sicura.

Grazie all'impiego sistematico di materiali leggeri, il peso complessivo e quello delle masse non sospese è contenuto. I cambi di corsia risultano facili, assoluta-

mente sicuri ed armoniosi anche alle alte velocità.

Il beccheggio della scocca nelle partenze e nelle frenate e la tendenza al rollio in curva nella guida sportiva sono minimi. Non si percepiscono rollii o vibrazioni. La stabilità di marcia è elevatissima, la sensibilità del molleggio è ottimale, la tendenza al beccheggio è minima.

Sull'assale anteriore è montata una sospensione McPherson con ruote singolarmente collegate ai bracci longitudinali e trasversali e cuscinetti rinforzati. Questi consentono una guida precisa della ruota e, di conseguenza, un'assoluta fedeltà alla carreggiata ed una migliore maneggevolezza in ogni situazione di marcia. L'alimentazione dell'aria di raffreddamento ai freni anteriori è stata migliorata grazie anche allo spoiler frenante.



Asse posteriore 911 Carrera S

L'assale posteriore a bracci multipli, già collaudato nelle competizioni sportive, è realizzato secondo il principio LSA (Leggero, Stabile, Agile). Questa struttura dal peso ottimizzato garantisce ottime qualità dinamiche. La cinematica di base riduce notevolmente la compressione del veicolo in fase di accelerazione. Il gruppo ammortizzatore in struttura leggera, con elemento ammortizzante in alluminio, che sostituisce nell'assale

posteriore il precedente elemento in acciaio, aumenta ulteriormente l'agilità della vettura.

I modelli S dispongono di assetto ribassato di 10 mm di serie e sono dotati del sistema elettronico di regolazione ammortizzatori, il Porsche Active Suspension Management (PASM). Per ulteriori informazioni sul PASM vedere pagina 76.



Il telaio sportivo.

Ancora più basso, più rigido, più diretto è il telaio sportivo, disponibile come optional a pagamento per i modelli 911 Carrera e 911 Carrera 4 Coupé e, a scelta e senza sovrapprezzo, per i modelli 911 Carrera S e 911 Carrera 4S Coupé. È stato studiato per i guidatori che desiderano una performance eccellente soprattutto in pista.

Rispetto al telaio di serie della 911 Carrera è ribassato di circa 20 mm e, rispetto al telaio abbinato al PASM dei modelli 911 Carrera S, di altri 10 mm. Le molle sono più corte e rigide. Le barre stabilizzatrici trasversali sugli assi anteriore e posteriore sono ancora più resistenti alla torsione, gli ammortizzatori sono più rigidi. Il differenziale autobloccante meccanico dell'assale posteriore migliora ulteriormente la trazione delle ruote

motrici su strade con differenti coefficienti di attrito e in fase di accelerazione, ad esempio in uscita da curve strette.

Il telaio sportivo non è abbinabile al Porsche Active Suspension Management (PASM) ed è disponibile solo con cambio manuale a 6 marce in combinazione con cerchi da 19 pollici.

Le ruote.

I cerchi in lega leggera di alluminio non vantano solo un design dal peso ottimizzato, ma hanno anche dimensioni maggiori per garantire performance più elevate: i modelli 911 Carrera e la 911 Targa 4 sono dotati di cerchi da 18 pollici di serie, i modelli S di cerchi da 19 pollici (disponibili come optional anche per i modelli da 3,6 litri).

Su richiesta sono disponibili altri cerchi da 19 pollici offerti dalla gamma di personalizzazioni (vedere pagina 149).

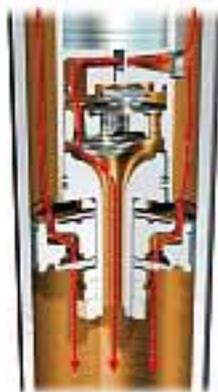


Cerchio da 18 pollici Carrera III

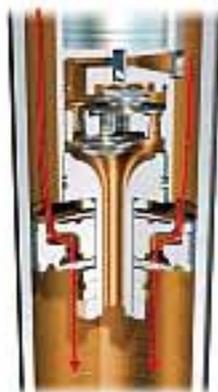


Cerchio da 19 pollici Carrera S

Il Porsche Active Suspension Management (PASM). Più sportivo? Più confortevole? Decidetelo voi.



one principale e bypass,
port & Comfort



Rilascio – solo pistone principale,
regolazione pura sportività



– pistone principale e
azione Sport & Comfort



Compressione – solo pistone
principale, regolazione pura sportività

Il PASM è un sistema di regolazione elettronica applicato agli ammortizzatori, in grado di agire in modo attivo e costante sulla forza di smorzamento in funzione delle condizioni della carreggiata del tipo di guida per ogni singola ruota. Esso è compreso nella dotazione di serie dei modelli S e disponibile su richiesta nei modelli con motore da 3,6 litri. Nei modelli 911 Targa 4 il PASM è stato studiato appositamente.

Il guidatore può scegliere una delle 2 modalità di base: «Normale» e «Sportiva». Nella modalità di funzionamento normale gli ammortizzatori sono più morbidi e confortevoli, mentre in quella sportiva diventano più rigidi. I campi caratteristici dei programmi si intersecano in questo caso solo minimamente. In funzione della modalità, attivata premendo un tasto, e alle condizioni di guida individuate,

il sistema seleziona automaticamente la rigidità ottimale per gli ammortizzatori tra due campi caratteristici.

In che modo? I sensori di accelerazione rilevano le oscillazioni, normalmente minime, della scocca, ad es. in caso di forti accelerazioni, frenate o carreggiate fortemente accidentate. La centralina di comando analizza i valori rilevati stabilendo così le attuali condizioni di marcia. A seconda della modalità selezionata, essa stabilisce la rigidità degli ammortizzatori, riducendo i movimenti di beccheggio e di rollio ed ottimizzando il contatto di ogni singola ruota sul fondo stradale.

Esempio: selezionando la modalità «Sportiva» gli ammortizzatori passano alla caratteristica «rigida». Se il sistema rileva poi la presenza di dislivelli sulla carreggiata,

per migliorare il contatto con il fondo stradale esso attiva nel giro di pochi millisecondi una caratteristica leggermente meno rigida fra quelle previste dall'assetto rigido-sportivo. Se la strada torna ad essere regolare, il PASM passa nuovamente alla caratteristica originaria.

Se, in modalità «Normale», la guida diviene particolarmente dinamica, il sistema passa automaticamente ad una caratteristica più sportiva fra quelle previste dalla caratteristica confortevole-sportiva: in questo caso gli ammortizzatori si irrigidiscono, la stabilità e la sicurezza di marcia aumentano.

Ammettiamolo, a sentirlo dire così sembra tutto molto tecnico. Ma come descrivere con più precisione il piacere di guida?

**Lo sterzo.
Parliamo, ancora una volta, di curve.**



Sensibile e al contempo preciso: il servosterzo a reazione diretta dei modelli 911 garantisce una straordinaria aderenza al terreno. Lo sforzo nelle manovre di parcheggio è molto ridotto, così

come l'angolazione del volante e il diametro di sterzata. Risultato: uno sterzo dalla precisione tipica delle auto da competizione, ma utilizzabile anche semplicemente per lo shopping quotidiano.

Novità: il rapporto del cambio variabile. Con angoli di sterzata vicini alla posizione mediana, come succede quando si viaggia in autostrada, il rapporto permane più tollerante, riducendo così il

rischio di sbandare alle alte velocità. La consueta agilità e la risposta della carreggiata rimangono inalterate.

Aumentando l'angolo di sterzata, il rapporto diventa più diretto, facilitando la guida su percorsi con curve molto strette o durante le manovre di parcheggio.

Il diametro di sterzata è sorprendente, soprattutto perché si tratta di una vettura sportiva: nonostante la larghezza dei pneumatici è di soli 10,9 m.

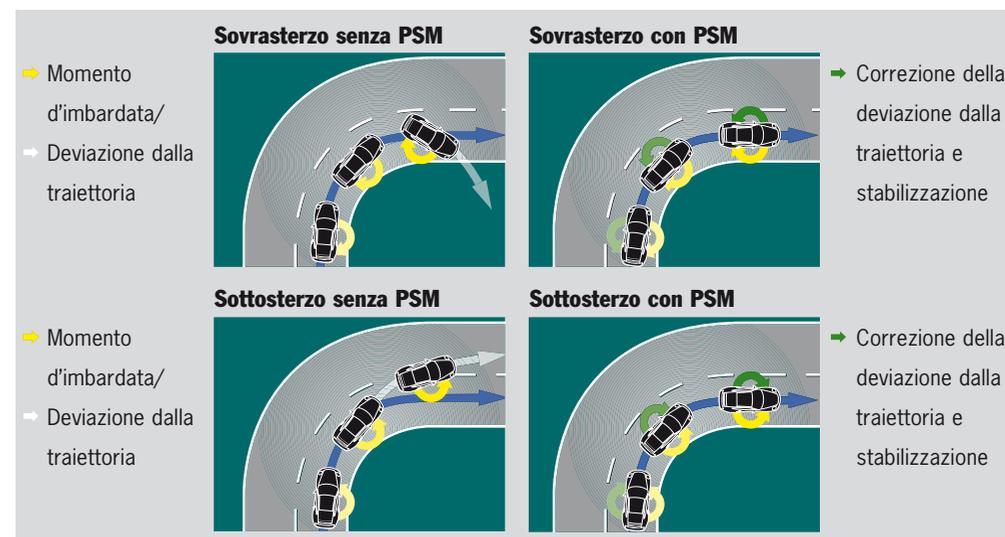
Il Porsche Stability Management (PSM). In altre parole: Precisione, Sicurezza, Minuziosità.

Il Porsche Stability Management (PSM) è un sistema intelligente di regolazione automatica, per rendere stabili i modelli 911 in condizioni di guida dinamiche. I sensori rilevano la direzione di marcia, la velocità, la velocità d'imbardata e l'accelerazione trasversale del veicolo. Da questi valori il PSM calcola l'effettiva direzione del veicolo sulla carreggiata. Se il veicolo si discosta dalla traiettoria

ottimale, il PSM esercita un effetto stabilizzante frenando le singole ruote. L'attivazione del PSM viene segnalata da una spia lampeggiante sul cruscotto.

In accelerazione su diversi tipi di fondo stradale, il PSM migliora la trazione tramite le funzioni integrate ABD (differenziale frenante automatico), e ASR (sistema di controllo della trazione).

L'intervento di regolazione del PSM, di serie, è preciso, per rendere agile l'impronta della vettura. Nella modalità sportiva del pacchetto opzionale Sport Chrono Plus (vedere pagina 84) il PSM interviene dopo, offrendo al guidatore sportivo ulteriore spazio di manovra soprattutto fino ad una velocità di circa 70 km/h.



La regolazione ottimizzata dell'ABS integrato nel PSM garantisce, inoltre, uno spazio di frenata quanto più possibile ridotto e quindi una sicurezza ancora più elevata. Contemporaneamente è aumentato anche il comfort di regolazione: gli interventi sono morbidi ed armonici.

E, se vi interessa una sensazione di guida attiva anche senza proiezione, il PSM può essere disattivato, reinserendosi automaticamente per ragioni di sicurezza solo se si effettuano frenate più energiche e se almeno una ruota anteriore si trova nel campo di regolazione dell'ABS. La funzione ABD rimane invece permanentemente attiva. Riepilogando: Il PSM garantisce stabilità e sicurezza durante

la marcia, offrendo nel contempo una straordinaria sportività. Come dire: Porsche allo stato puro.

I modelli a trazione integrale dispongono, di serie, del Porsche Stability Management (PSM) in versione sviluppata appositamente per i modelli 911 Carrera 4 e 911 Targa 4. Per ulteriori dettagli consultare le pagine successive.

Trazione integrale con PSM ampliato. Dinamica elevata alla quarta.

La trazione integrale dei modelli 911 Carrera 4 e dei modelli 911 Targa 4 regola, in base alle necessità, la distribuzione della potenza all'asse anteriore. Una frizione visco-lamellare ripartisce la forza e trasmette la coppia motrice compensando le differenze di regime tra i due assi. Le lamelle esterne sono collegate alla scatola della frizione, quelle interne al mozzo della ruota.

Se i valori di rotazione dell'asse anteriore differiscono da quelli dell'asse posteriore, l'attrito del liquido fa in modo che la coppia motrice venga trasmessa dal lato delle lamelle più veloce a quello dove la rotazione è più lenta. In questo caso agisce sempre e comunque almeno il 5% della forza sull'asse anteriore (in circostanze di normale funzionamento tale percentuale arriva fino al

circostanze estreme come in situazioni critiche di guida su fondo stradale bagnato, irregolare o di improvvise variazioni di carico nelle curve strette).

Le prestazioni della trazione integrale vengono sostenute dal Porsche Stability Management (PSM) ulteriormente sviluppato, di serie per i modelli 911 Carrera 4 e per i modelli 911 Targa 4 che, non solo offre gli stessi vantaggi del PSM montato nei modelli a trazione posteriore, ma dispone di 2 ulteriori funzioni in grado di ridurre ulteriormente lo spazio di arresto e di aumentare la sicurezza attiva:

in caso di rilascio improvviso del pedale dell'acceleratore, il pre-caricamento dell'impianto frenante permette alle pastiglie di accostarsi ai dischi dei freni. Di conseguenza, in fase di brusca frenata, la massima capacità frenante

può essere raggiunta più velocemente. Risultato: uno spazio di frenata ulteriormente ridotto.

Mentre, in caso di frenata d'emergenza, se la forza esercitata sul pedale non risulta sufficiente, l'assistente di frenata interviene mediante il gruppo idraulico del PSM garantendo la forza necessaria.

In breve: la trazione integrale dei modelli 911 Carrera 4 e dei modelli 911 Targa 4, abbina la precisione della frizione visco-lamellare all'azione del Porsche Stability Management ulteriormente sviluppato, ottenendo così dinamica più elevata, maggiore maneggevolezza e migliore stabilità di marcia. In altre parole: divertimento assicurato.



Frizione visco-lamellare



Trazione integrale

Il pacchetto Sport Chrono Plus. Momenti speciali diventano centesimi di secondo preziosi.



Siete amanti della guida sportiva e di quando in quando desiderate misurarvi anche su strade di montagna o in pista? I modelli 911 sono disponibili, su richiesta, con il pacchetto Sport Chrono Plus. Le sue funzioni consentono di rendere ancora più sportiva l'impostazione del telaio, del motore e del Tiptronic S, per aumentare al massimo il piacere di guida.

Il pacchetto comprende un cronometro digitale ed analogico, il tasto Sport, un indicatore di performance ed una funzione Memory personale all'interno del PCM.

La modalità sportiva è attivabile attraverso il tasto Sport integrato nella consolle centrale. L'impostazione della vettura diviene ancora più sportiva. In che modo?

La centralina Motronic ME7.8 rende il motore più aggressivo. La caratteristica del pedale dell'acceleratore diventa più dinamica, ciò significa che, a parità di movimento del pedale, la valvola a farfalla si apre più del normale e la variazione di carico diventa così più immediata. Un rigido finecorsa di regime viene impostato anche per le marce superiori.

Il PASM (disponibile di serie nei modelli S, su richiesta nei modelli 911 Carrera e nella 911 Targa 4) passa alla modalità sportiva, rendendo gli ammortizzatori più rigidi. La sterzata in curva diviene diretta, migliorando così il contatto con il manto stradale ed aumentando la trazione.

Le linee di innesto del Tiptronic S si spostano sul regime superiore dalle caratteristiche sportive. I passaggi di marcia diventano più brevi, le cambiate più sportive.

Anche se il ritardo è minimo, specie nei regimi più elevati, un sistema dinamico di scalata passa immediatamente alla marcia inferiore. Il passaggio automatico alla marcia superiore, una volta raggiunto il regime di giri massimo, si evita nella modalità manuale. Risultato: maneggevolezza controllata soprattutto in fase di frenata prima delle curve, poiché è solo il guidatore a decidere se e quando

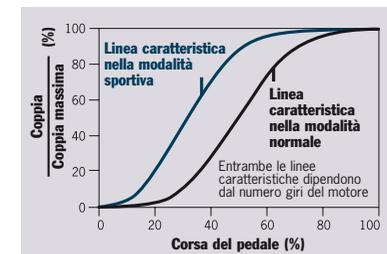
desidera innestare una marcia superiore.

Il PSM interviene ora più tardi, favorendo così una maggiore dinamica longitudinale e trasversale. La frenata in curva diventa sensibilmente più agile: il PSM consente, infatti, di sovrasterzare maggiormente, sia durante la frenata sia in fase di ripresa dopo la curva (soprattutto alle velocità più basse). Risultato: il piacere di guida aumenta notevolmente.

La modalità sportiva rende la vettura ancora una volta più agile se il PSM è disattivato. Esso, tuttavia, rimane sempre abilitato per una maggiore sicurezza, inserendosi automaticamente in caso di necessità, ad esempio quando entrambe le ruote anteriori si trovano nel campo di regolazione dell'ABS.



Tasto Sport sulla consolle centrale



Confronto della linea caratteristica «E-Gas» in modalità «Normale» e «Sportiva»



Un ulteriore elemento fondamentale del pacchetto Sport Chrono Plus è rappresentato dal cronometro orientabile posto al centro del cruscotto, azionato tramite la leva del computer di bordo posizionata sul piantone dello sterzo. Esso

prevede la visualizzazione analogica delle ore e dei secondi, mentre i decimi ed i centesimi di secondo appaiono su un display. Parallelamente è attivo un indicatore digitale sullo strumento combinato.

Per la visualizzazione, la memorizzazione e l'analisi dei tempi cronometrati in pista e su percorsi alternativi si utilizza il Porsche Communication Management PCM (vedere pagina 118), che comprende ora anche l'indicatore

di performance. In questo modo il guidatore può visualizzare i tempi, il tratto percorso del giro in corso, il numero di giri compiuti e i tempi rispettivamente ottenuti. Inoltre vengono segnalati il giro più veloce e l'autonomia di

consumo. Il sistema consente anche di tracciare circuiti a scelta e definire percorsi di riferimento. La funzione Memory personale, ugualmente gestibile attraverso il PCM, memorizza le impostazioni individuali, fra cui l'utilizzo delle

luci diurne, la funzione «Coming Home», il climatizzatore, l'attivazione del sensore pioggia e la chiusura porte.

Sicurezza

**Se vi capita di trattenere il fiato,
la 911 vi garantisce un'ulteriore riserva d'aria.**

**Grazie ai suoi spazi di frenata brevi e ai fari potenti,
all'attivazione sensibile dei suoi airbag e alle efficaci
zone di deformazione delle strutture antiurto.**

A che scopo?

**Perché il livello di sicurezza della 911 sia elevato quanto
quello della sua potenza.**



Cosa rimane delle oltre 28.000 vittorie sportive? La sicurezza.



Oltre 50 anni di esperienza in pista significano oltre 50 anni di sicurezza attiva, che oggi si traducono nei massimi livelli di sicurezza.

L'impostazione armoniosa del telaio offre, in ogni situazione, un'eccellente sicurezza di guida e riserve elevate. L'elasticità del motore ed il suo elevato valore di coppia costituiscono anch'essi dei fattori

di sicurezza. E la potenza frenante? Eccezionale, tipicamente Porsche. L'aerodinamica della carrozzeria e, in particolar modo, il sottoscocca rivestito dei modelli 911, riducono i valori di portanza e generano così una trazione maggiore, per assicurare aderenza al terreno e stabilità soprattutto alle alte velocità.

Mediante un'apposita spia, il sistema opzionale di controllo pressione pneumatici (RDK) segnala tempestivamente sul display del computer di bordo la presenza di una pressione eccessivamente bassa e la perdita di pressione progressiva o addirittura improvvisa.

I gruppi ottici principali hanno un design compatto. Luci di posizione, fendinebbia e indicatori di direzione



Gruppi ottici alogeni



Fari Bi-Xenon

si trovano all'interno di un gruppo frontale separato. Risultato: l'inconfondibile «Porsche Night Design».

Disponibili di serie nei modelli S e opzionali nei modelli da 3,6 litri, i fari Bi-Xenon garantiscono un'illuminazione quasi perfetta. I fari Bi-Xenon sono a scarica elettrica di gas, con regolazione dinamica della profondità d'illuminazione.

La luminosità è pressoché doppia rispetto ad una lampada alogena. La resa luminosa è nettamente migliorata, sia con luce anabbagliante sia abbagliante, l'illuminazione della strada è più uniforme e l'affaticamento del guidatore si riduce notevolmente. Il sistema Bi-Xenon è dotato di impianto lavafari (SRA). I fendinebbia sono di serie.

La terza luce stop, integrata nel lunotto posteriore, è stata realizzata con l'uso della tecnologia

LED per reagire ancora più velocemente. E poiché viene coperta dallo spoiler posteriore quando questo fuoriesce, un'altra è integrata nello stesso.

Per rendervi ben visibili agli altri guidatori, le portiere sono dotate di luci di sicurezza e di segnalazione apriporta sul lato interno che illuminano l'area di accesso della vettura (luce bianca) segnalando a chi vi segue l'apertura della porta (luce rossa).



Terza luce stop

Sicurezza attiva: i freni.

Non c'è da stupirsi. In materia di freni Porsche non ha rivali.



L'accelerazione di una Porsche è uno spettacolo affascinante. La decelerazione lo è altrettanto. L'impianto frenante dei modelli 911 è uno dei migliori mai montati su una vettura di serie. Raggiunge valori di punta in termini di decelerazione, stabilità e tenuta ed è perfetto per sopportare carichi massimi in condizioni estreme.

Le pinze freni a struttura monoblocco offrono maggiore rigidità e quindi una pressione di frenata più uniforme anche ai carichi più elevati, malgrado il peso ulteriormente ridotto. Lo si noterà anche dalla rapida reazione e dallo stacco del freno. La corsa è breve, il dosaggio preciso.

Le pinze dei freni montate sull'assale anteriore e posteriore dei modelli 911 Carrera e nella 911 Targa 4, sono del tipo fisso a struttura monoblocco in alluminio a 4 pistoncini. Le pinze sono

anodizzate in colore nero, il diametro del disco freno è di 318 mm anteriormente e di 299 mm posteriormente.

In funzione delle prestazioni più elevate, i modelli S dispongono di pinze fisse più grandi e rinforzate in struttura monoblocco in alluminio a 4 pistoncini, di pastiglie freni più grandi e di dischi freno con diametro maggiorato di 330 mm sia anteriormente sia posteriormente. L'impianto frenante è riconoscibile dalle pinze freni verniciate di rosso.

In tutti i modelli i dischi dei freni sono forati, per un comportamento ottimale di frenata sul bagnato. I tempi di reazione vengono ridotti, poiché la pressione del vapore acqueo creatasi diminuisce più rapidamente. I dischi sono autoventilanti, con conseguente maggiore dispersione di aria calda.

Ma non è tutto: per aumentare la potenza dell'impianto frenante è stato montato il sistema antibloccaggio (ABS) che garantisce un andamento omogeneo della decelerazione e riduce il pulsare del pedale del freno nel relativo campo di regolazione. Un servofreno a depressione da 10 pollici, più potente, limita la forza di azionamento nei modelli a trazione posteriore. Gli appositi spoilerini contribuiscono a raffreddare efficacemente l'impianto frenante.

Nei modelli 911 Carrera 4 e nei modelli 911 Targa 4, l'impianto frenante, dotato di servofreno da 9 pollici con funzionamento «tandem», interviene in modo ancora più efficace.

Due ulteriori funzioni previste dalla versione evoluta del Porsche Stability Management (PSM), montato di serie nei modelli a tra-

zione integrale, contribuiscono ad aumentare ulteriormente la sicurezza in fase di frenata (vedere pagina 82).

Può sembrare un paradosso, ma questi freni renderanno la guida ancora più sportiva.



Impianto frenante di serie nei modelli S

Il Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Un sistema frenante da primato.

Su richiesta i modelli 911 e 911 Targa 4 sono disponibili con un impianto frenante che ha già dovuto superare i più rigidi requisiti su pista e che è stato ulteriormente perfezionato per rispondere al nostro desiderio di evoluzione: il Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Nei modelli 911 Carrera e 911 Targa 4 i dischi freni in ceramica anteriori e posteriori del PCCB hanno un diametro di 350 mm, per una potenza frenante elevata. Sono realizzati in fibre di carbonio trattate in modo speciale e silicizzate in un processo sottovuoto a circa 1.700 gradi. Risultato?

Dischi freni con un grado di durezza più elevato ed una maggiore protezione contro i sovraccarichi termici rispetto ai dischi in fusione di ghisa grigia.

Come nella generazione precedente del PCCB, la dilatazione termica minima evita l'insorgere

di deformazioni in caso di forte sollecitazione. Inoltre, i dischi dei freni in ceramica garantiscono una protezione anticorrosione ed una migliore insonorizzazione.

L'impiego di pinze freno in alluminio a sei pistoncini in struttura monoblocco sull'asse anteriore

e di pinze a quattro pistoncini su quello posteriore garantisce valori di attrito estremamente elevati e soprattutto costanti in fase di decelerazione. La risposta del freno avviene in modo ancora più rapido e preciso riducendo al minimo la forza necessaria per l'attivazione del pedale.

consumi, ma riduce soprattutto le masse non sospese e rotanti. Risultato: una migliore aderenza al terreno ed un maggiore comfort in termini di guida e di valori di rotolamento soprattutto su carreggiate sconnesse, maggiore agilità e maneggevolezza ulteriormente ottimizzata.

E, soprattutto in caso di forti sollecitazioni, le premesse per uno spazio di frenata ridotto sono favorevoli. Inoltre, la sicurezza di frenata alle alte velocità aumenta grazie all'elevata stabilità al fading del PCCB.

Il vantaggio decisivo dell'impianto frenante in ceramica risiede nel peso estremamente contenuto del disco del freno, che risulta essere del 50% circa più leggero dei dischi simili in fusione di ghisa grigia delle stesse dimensioni e tipologia. Un fattore, questo, che non solo genera un effetto positivo sulla performance di guida e sui

L'utilizzo della vettura in pista o uno stile di guida marcatamente sportivo comportano la naturale usura dei dischi freni e, soprattutto, delle pastiglie, indipendentemente dalla versione. Dopo un intenso fine settimana in pista, è necessario sottoporre questo impianto ad alte prestazioni, così come quello tradizionale in ghisa grigia, ad un controllo da parte di personale qualificato per l'eventuale sostituzione dei componenti usurati.



Sicurezza passiva: la costruzione.

Il mito di un vero eroe continua a vivere attraverso i suoi successori.

La 911 soddisfa tutti gli attuali requisiti di legge sulla protezione dei passeggeri, in tutti i Paesi di distribuzione, attestandosi ben al di sotto dei valori limite prescritti dai legislatori in tema di impatto frontale, trasversale, laterale e posteriore.

La scocca rinforzata della 911 offre un'elevata protezione in caso di impatto ed una cellula abitativa estremamente resistente. Anteriormente viene impiegata una struttura di longheroni e traverse brevettata da Porsche (1). Questo sistema combinato garantisce

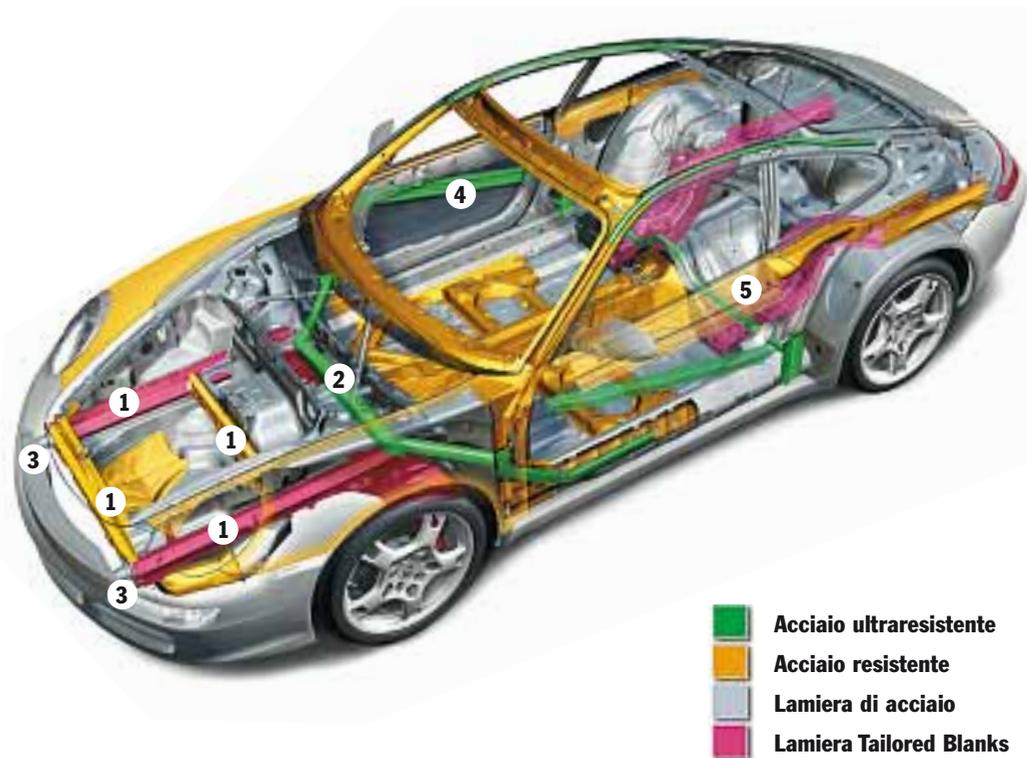
un'efficace distribuzione delle forze che si creano in caso di impatto. Tre livelli sovrapposti assorbono in modo ottimale l'energia di deformazione e distribuiscono le forze minimizzando la deformazione dell'abitacolo.

A ciò si aggiunge una traversa più rigida per la paratia frontale (2), realizzata in acciaio altamente resistente. Il suo compito è quello di sostenere le forze generate attraverso le strutture longitudinali anteriori. La configurazione rigida della traversa riduce, in caso di impatto, la deformazione della zona piedi

ed offre così una maggiore protezione ai piedi ed alle gambe dei passeggeri. Elementi antiurto sostituibili (3) proteggono la scocca in caso di piccoli incidenti, contenendo in questo modo i costi di riparazione.

Le portiere rinforzate (4) contribuiscono in larga misura a rendere più resistente l'intera struttura della vettura. Le forze che si generano in caso di impatto frontale vengono distribuite anche lungo un supporto superiore di assorbimento (5). In tal modo è stato possibile migliorare la deformazione della cellula abitativa aumentando la protezione dei passeggeri.

Già a partire dal 1985 tutte le portiere Porsche sono dotate di un «guard-rail» in acciaio altamente resistente, la cosiddetta protezione contro l'impatto laterale. Nei modelli 911 Carrera e 911 Targa 4 è integrato un rinforzo in profilato di acciaio estremamente resistente



(acciaio al boro). Per una maggiore sicurezza in caso di urto laterale.

Porsche è stata la prima casa automobilistica al mondo a costruire la carrozzeria in lamiera d'acciaio zincato su entrambi i lati. Questo già più di 25 anni fa. E la tradizione

continua ancora oggi. Fino ai nostri giorni questo accorgimento consente di garantire non soltanto la leggendaria longevità, ma anche la necessaria sicurezza antiurto di una 911, anche dopo lungo tempo. I risultati? La nostra garanzia.

10 anni contro la corrosione passante, 3 anni sulla vernice, 2 anni sull'intera vettura. Gli eccellenti valori Porsche non riguardano solo la potenza del motore o le prestazioni.

Sicurezza passiva: gli airbag. Anche i grandi campioni hanno i loro punti «deboli».

Porsche è stata la prima casa automobilistica tedesca a dotare, di serie, le proprie vetture con airbag full-size per guidatore e passeggero. E sempre Porsche è stata la prima ad introdurre un'altra nuova tecnologia: quella dei generatori di gas senza acidi

con propellente organico. Questo rende l'airbag del guidatore più compatto e leggero ed è vantaggioso nel riciclaggio. Nei modelli 911 gli airbag sono stati realizzati ottimizzando ulteriormente la tecnologia: airbag full-size a due livelli per guidatore e passeggero, con

possibilità di attivazione in base alla gravità e al tipo di impatto (ad es. frontale o asimmetrico). In caso di incidente meno grave, i passeggeri vengono protetti dall'airbag di primo livello, il cui cuscino è più morbido e limita la sollecitazione a carico degli occupanti.



Oltre all'unità centrale predisposta sul tunnel centrale, sono previsti 2 sensori supplementari in corrispondenza dei fari, per riconoscere e valutare la gravità e la direzione dell'impatto con parecchio anticipo e maggiore precisione. I modelli 911 sono provvisti, di serie, del Porsche Side Impact Protection System (POSIP), composto non da uno ma da ben due airbag laterali su ciascun lato: nei fianchi dei sedili è integrato un airbag per la

protezione della zona toracica, nei pannelli delle portiere è installato un airbag per la protezione della testa che scatta dal basso verso l'alto. Grazie ad un volume di circa 8 litri, previsto rispettivamente per la protezione del torace e della testa, il potenziale di protezione in caso d'impatto laterale è elevato. La loro forma consente di proteggere i passeggeri dei modelli 911 Carrera Cabriolet e dei modelli 911 Targa 4 anche con il tetto aperto.

I poggiatesta sono integrati nello schienale. Di serie in tutte le 911 sono il piantone di sicurezza dello sterzo, le cinture di sicurezza a tre punti con regolazione in altezza (solo nei modelli 911 Carrera Coupé e 911 Targa 4), il tendicinghia e il limitatore di tensione anteriori, le strutture ad assorbimento di energia nel cruscotto e materiali ignifughi in tutto l'abitacolo.

La sicurezza passiva dei modelli 911 Carrera Cabriolet e 911 Targa 4.

Nessuna questione può restare aperta.



I modelli 911 Carrera Cabriolet e 911 Targa 4 invitano a godersi le giornate di sole, oppure a concedersi un'avventura sportiva in pista. E, la sicurezza passiva contribuisce alla guida in assoluto relax.

La rigidità e la resistenza alla torsione della carrozzeria sono esemplari per una 911 Carrera Cabriolet 2+2, nonostante il peso ridotto. Le torsioni sono minime, anche su fondo stradale irregolare. Una barra di rinforzo sui passaruota posteriori rende la scocca ancora più rigida.

Per una maggiore protezione dei passeggeri in caso di ribaltamento, i modelli 911 Carrera Cabriolet possiedono un sistema di roll-bar di sicurezza estraibili automaticamente (vedere figura a pagina 99). I due roll-bar alloggiati nei telai dietro i sedili posteriori sono pre-compressi tramite reazione elastica.



Il sensore dei roll-bar è integrato nell'apparecchio di comando dell'airbag centrale e controlla costantemente le variazioni di inclinazione della carrozzeria, l'accelerazione longitudinale e trasversale e il contatto con il fondo stradale. In caso di necessità fa scattare i roll-bar imbottiti della zona superiore in una frazione di secondo.

I modelli 911 Targa 4 dispongono di carrozzeria estremamente rigida, nonostante le ampie superfici in vetro. Le torsioni dovute a fondo stradale sconnesso sono quindi ridotte al minimo grazie, tra gli altri, ai longheroni laterali del tetto dalla struttura e stabilità ottimizzate che uniscono il modulo tetto alla scocca. Una traversa inte-

grata nel modulo tetto, tra questo e il lunotto, assicura ulteriore stabilità. Il tetto è in vetro di sicurezza multistrato, il lunotto apribile è composto da un'unica lastra di vetro di sicurezza.

A voi la scelta: guida tranquilla o sportiva? All'aria aperta o al chiuso? Quella che preferite.

Comfort

Come sempre:
nulla di superfluo.

Dal punto di vista tecnico nella 911 precisione è sinonimo di:
rinuncia al superfluo, miglioramento esemplare,
concentrazione sull'essenziale, ossia il guidatore.

Cosa significa questo per il comfort della 911?
La stessa cosa.



Sul piano del comfort non siamo scesi a compromessi. Abbiamo pensato solo a voi.

Nella 911 il concetto di idoneità all'uso quotidiano non resta lettera morta, ma diventa un principio fondamentale nella concezione degli interni: potrete così riconoscere ad occhi chiusi ogni singolo comando, ma sarà difficile distogliere lo sguardo quando si tratterà di ammirarne il design.

I tasti semplificano l'uso degli strumenti, per evitare manovre inutili che possono distrarre dal piacere di guida. Tutti gli strumenti sono idealmente disposti entro il campo visivo del guidatore. Il funzionamento del climatizzatore e del filtro ai carboni attivi è completamente automatico.

I modelli 911 Carrera e 911 Targa 4 sono provvisti di un volante a 3 razze di serie, regolabile fino a 40 mm non solo assialmente ma anche verticalmente.

I modelli S montano, di serie, il volante sportivo a 3 razze. Per tutti i modelli è disponibile su richiesta il volante a 3 razze con unità multifunzione, per l'uso confortevole delle funzioni radio ed eventualmente del sistema di navigazione e del telefono. Senza dover togliere le mani dal volante.

Il cristallo atermico del parabrezza e il grande lunotto posteriore dei modelli Coupé e dei modelli 911 Targa 4 nonché il lunotto in vetro nella capote dei modelli Cabriolet, consentono un'ottima visibilità. I finestrini laterali anteriori sono dotati di un rivestimento idrorepellente che impedisce all'acqua, e soprattutto allo sporco, di aderire al vetro. Risultato: visuale più nitida anche in condizioni atmosferiche avverse.



La strumentazione. Per manovre rapide sono necessarie informazioni immediate.



Strumentazione 911 Carrera S/911 Targa 4S

Classica senza tempo: la strumentazione rotonda della 911. I singoli quadranti, nei modelli S di colore alluminio, sono opportunamente distanziati fra loro per

una lettura facilitata. Il guidatore riceve tutte le principali informazioni in modo chiaro ed immediato.

Il display di sinistra alloggia il contagilometri totale e parziale. Nel contagiri centrale è integrato il computer di bordo, che può essere configurato individualmente



Cruscotto 911 Carrera S/911 Targa 4S con personalizzazioni, tra cui pacchetto in pelle, pacchetto Sport Chrono Plus, Tempostat, modulo di navigazione e sistema di controllo pressione pneumatici (RDK)



Cruscotto 911 Carrera/911 Targa 4 con personalizzazioni tra cui pacchetto in pelle, volante multifunzione, pacchetto Sport Chrono Plus, Tiptronic S, Tempostat, modulo di navigazione, modulo telefono, ricevitore passivo e sistema di controllo pressione pneumatici (RDK)

Regolando il sedile, si adatterà a voi.

I sedili di serie.

I sedili di serie offrono un comfort elevato grazie ad imbottiture più ampie, un efficace contenimento laterale, una posizione bassa della seduta per offrire maggiore spazio alla zona sopra la testa, nonché un molleggio ottimizzato in base all'assetto del veicolo. Grazie ai fianchi alti, ci si sente bene avvolti dai sedili (specialmente in curva) senza provare alcun senso di costrizione. Le diverse possibilità di regolazione dei sedili di serie consentono al guidatore di ottenere sempre la posizione desiderata indipendentemente o quasi dalla propria statura.

Nell'allestimento di serie sono compresi i sedili anteriori parzialmente in pelle con regolazione meccanica in altezza e in lunghezza nonché regolazione elettrica dello schienale. Su richiesta sono disponibili i sedili a regolazione elettrica in altezza e in lunghezza,

dello schienale, delle sedute in altezza e inclinazione nonché supporto lombare. Completa l'allestimento la funzione Memory, che consente di memorizzare la posizione personale del sedile e degli specchietti retrovisori esterni nonché la regolazione del supporto lombare.

I sedili sportivi.

Rispetto ai sedili di serie i sedili sportivi si distinguono per l'imbottitura più rigida. Inoltre i fianchi più alti della seduta e dello schienale aumentano la sensazione di contenimento laterale. La regolazione in altezza e lunghezza è meccanica, quella dello schienale è elettrica.

I sedili sportivi adattivi.

Sono disponibili su richiesta ed offrono maggiore comfort senza rinunciare alle caratteristiche di

sportività. Oltre alla regolazione elettrica con memoria in lunghezza, in altezza e dello schienale ed al supporto lombare, è possibile regolare elettricamente i fianchi della seduta e dello schienale, per aumentare il comfort nei percorsi più lunghi o per un contenimento laterale in curva o in pista. La funzione Memory comprende anche la memorizzazione della posizione del retrovisore esterno lato guidatore.



Sedile sportivo a guscio

I sedili sportivi a guscio.

Per aumentare ulteriormente la sportività degli interni sono disponibili, come optional, i nuovi sedili sportivi a guscio con schienali ribaltabili, airbag integrato per il torace e regolazione longitudinale manuale. Il guscio del sedile è realizzato in resina rinforzata con fibra di vetro e di carbonio e rifinita in carbonio a vista. Una particolarità: i punti di rotazione degli schienali sono situati nella parte superiore dei fianchi dei sedili: in questo modo il contenimento laterale, tipico dei sedili a guscio da gara, potrà estendersi anche alla zona della schiena. Inoltre, rispetto ad altri sedili a guscio, gli schienali ribaltabili facilitano le operazioni di carico nel vano bagagli posteriore. I sedili sono disponibili in un ampio assortimento di rivestimenti in pelle e di colori.



Vano di carico posteriore

I sedili posteriori.

I sedili posteriori dei modelli 911 sono incredibilmente confortevoli per un'auto sportiva. Gli schienali sono ribaltabili. L'ampio spazio dietro i sedili posteriori contribuisce ad aumentare la capienza del vano di carico. Abbassando gli schienali, la parte posteriore offre spazio sufficiente per i vostri bagagli: 205 l. per i modelli 911 Coupé, 155 l. per i modelli 911 Cabriolet e 230 l. per i modelli 911 Targa 4.

I seggiolini per bambini.

Sul lato passeggero è possibile installare seggiolini per bambini con ancoraggio ISOFIX. Nell'offerta di accessori Porsche Tequipment è prevista a tal fine la possibilità di equipaggiare il sedile passeggero con un dispositivo di disinnesto dell'airbag. Il programma completo di seggiolini per bambini è contenuto nel catalogo degli accessori Porsche Tequipment.



Strumentazione 911 Carrera/911 Targa 4

ed è previsto di serie su tutti i modelli. La visualizzazione della velocità viene fornita costantemente, il display destro indica l'ora e la temperatura esterna.

Grazie alla matrice di punti, la risoluzione delle indicazioni testuali e dei simboli è più definita. Una luce interna bianca non conferisce solo una maggiore brillantezza

all'immagine ma anche un'eccellente leggibilità.

Tutto ha un unico scopo. Il massimo comfort.



Vano portaoggetti

Il comfort della 911 è soprattutto una questione di dettagli accurati. Allestimenti funzionali e dotazioni che aumentano sensibilmente il comfort di guida. I coperchi imbottiti dei portaoggetti sul tunnel centrale e sulle portiere offrono, soprattutto nei lunghi percorsi, una sensazione di particolare relax. Le superfici di appoggio sono armonizzate in altezza. Sotto l'airbag lato passeggero si trovano i portabevande per guidatore e passeggero, coperti da una mascherina ribaltabile. Ancora più sotto è previsto il vano portaoggetti con porta-CD. Altri scomparti sono predisposti nelle portiere e nella



Portabevande

consolle centrale. Le due prese da 12 V all'interno dell'abitacolo (compreso l'accendisigari) consentono di collegare gli accessori personali. Un estintore compatto disponibile su richiesta trova comodamente posto direttamente davanti al sedile del guidatore, dove è facilmente raggiungibile.

La funzione automatica «Coming Home».

La funzione automatica «Coming Home» offre un'ulteriore comfort: quando si apre o si chiude la vettura tramite il comando a distanza

integrato nella chiave, i fendinebbia si accendono automaticamente, illuminando lo spazio intorno alla vettura e consentendovi, ad esempio di notte, di raggiungere comodamente la porta di casa. Tramite il pacchetto opzionale Sport Chrono Plus è possibile programmare la durata dell'illuminazione notturna attraverso il Porsche Communication Management (PCM).

Il ParkAssistant.

Il ParkAssistant si attiva non appena viene inserita la retromarcia. Se ci si avvicina ad un ostacolo, i sensori emettono un segnale acustico di allarme. Quanto più vi avvicinate all'ostacolo, tanto più brevi diventano gli intervalli del segnale acustico. I sensori del ParkAssistant, disponibile su richiesta, sono integrati nel rivestimento del retrotreno.

Tempostat.

La regolazione automatica della velocità, per un intervallo attualmente compreso tra 30 e 240 km/h, è disponibile su richiesta. Viene attivata da un interruttore posto su una leva separata del piantone dello sterzo ed è utilizzabile già in 1a marcia.

HomeLink®.

L'apriporta del garage HomeLink® è un dispositivo opzionale pro-

grammabile. È integrato nella consolle del tetto ed è in grado di aprire o attivare via radio fino a 3 portoni, 3 luci di casa o 3 impianti antifurto.

Tergilunotto.

Nei modelli 911 Carrera Coupé e 911 Targa 4 il tergilunotto opzionale è dotato di spazzola piatta aerodinamica, integrata perfettamente nella linea dell'auto.

Retrovisori esterni ed interno con dispositivo antiabbagliante automatico.

Il dispositivo antiabbagliante automatico comprende il sensore pioggia integrato per il tergicristallo. Disponibile su richiesta.

Tettuccio scorrevole/inclinabile.

Su richiesta per i modelli 911 Coupé è disponibile il tettuccio apribile azionabile elettricamente con un movimento continuo.



ParkAssistant



Tettuccio scorrevole/rialzabile



Vano bagagli della 911 Carrera (vuoto)



Vano bagagli con trolley PTS ultralight Edition (grande) di Porsche Design Driver's Selection

Il vano bagagli.

Oltre alla capienza massima nella parte posteriore, i modelli 911 a trazione posteriore (Coupé e Cabriolet) offrono un vano bagagli con un volume complessivo di 135 l, i modelli 911 a trazione integrale di 105 l. Sotto il rivestimento del piano di carico sono alloggiati l'amplificatore dell'im-

pianto audio di serie nonché il lettore DVD del modulo di navigazione opzionale e, nei modelli a trazione posteriore, anche il cambia-CD opzionale. Nei modelli a trazione integrale il cambia-CD è alloggiato nella zona destra del vano bagagli. L'intero vano bagagli è rivestito con materiali pregiati e antigraffio.

Il sistema di trasporto sul tetto.

Il supporto base per sistema di trasporto sul tetto in alluminio (opzionale per i modelli 911 Coupé) è stato ottimizzato dal punto di vista aerodinamico ed armonizzato alle linee della vettura. Il montaggio è semplice, anche grazie al peso ridotto. Sul supporto di base è possibile montare diverse sovrastrutture, come il box per tetto, il portabicì o il portasci/snowboard, tutti disponibili nel catalogo Porsche Tequipment. Carico massimo: 75 kg.

L'antifurto.

I modelli 911 dispongono di serie di un sistema di immobilizzazione vettura con transponder e di impianto di allarme con sistema di sorveglianza della carrozzeria esterna tramite sensori di contatto e dell'abitacolo interno tramite radar. Del resto la vostra 911 deve rimanere dov'è: nelle vostre mani.

Il Vehicle Tracking System.

Su richiesta è possibile ordinare direttamente in fabbrica la predisposizione per il successivo montaggio del Vehicle Tracking System contemplato nel programma Porsche Tequipment. Questo sistema, che consente la localizzazione di una vettura rubata entro i confini europei, richiede, tra l'altro, la predisposizione di un cablaggio speciale e di una batteria con capacità maggiorata.



Supporto base per sistema di trasporto sul tetto



Supporto base con box per tetto

Il Porsche Communication Management (PCM). Audio, comunicazione, informazione: tutto in uno.



Porsche Communication Management (PCM)

La 911 dispone di serie anche del PCM, il Porsche Communication Management. La caratteristica principale è rappresentata dalla presenza di uno schermo a colori da 16:9 a definizione estremamente elevata. Il PCM è l'unità centrale di comando per radio, CD, impostazioni audio, computer

di bordo, cambia-CD (opzionale), navigazione (opzionale) e telefono (opzionale). Il lettore CD integrato consente anche la riproduzione di CD contenenti file audio MP3. Inoltre il PCM permette di comandare l'indicatore di performance e di personalizzare le memorizzazioni del pacchetto Sport Chrono Plus, disponibile su richiesta.

Gli amanti della radio possono memorizzare fino a 20 stazioni FM e 20 stazioni AM, con doppio sintonizzatore FM con funzione RDS-Diversity, per la ricerca costante della migliore frequenza dell'emittente selezionata, e Autostore dinamico.



Altoparlante nella portiera

L'unità di navigazione è disponibile tramite modulo separato opzionale ed offre in tal modo il vantaggio di alloggiare il lettore di navigazione DVD nel vano bagagli, mentre il lettore CD, integrato nel PCM, può essere utilizzato come semplice sistema di riproduzione audio.

Il Sound Package Plus.

Nella 911 è previsto, di serie, il Sound Package Plus, con uno stadio di uscita da 4x 25 Watt nel PCM ed un amplificatore lineare esterno nel vano bagagli per i toni bassi e medi (2x 55 e 1x 25 Watt di potenza nominale), che garantisce un'acustica perfetta ed adeguata alle dimensioni dell'abitacolo. Non c'è da sorprendersi, visto che gli altoparlanti sono ben nove!

Le impostazioni audio avvengono tramite il menu sound del PCM. La funzione loudness serve ad aumentare i toni bassi e gli alti a basso volume.



Altoparlante nella portiera

L'Antenna diversity.

In combinazione con il PCM, nel parabrezza sono installati 4 cavi d'antenna. Questo semplifica ulteriormente la ricezione di una frequenza forte da parte del doppio sintonizzatore integrato e l'eventuale ottimizzazione della ricezione delle onde ultracorte.



Altoparlante nella parte posteriore



Il computer di bordo integrato.

Il computer di bordo fornisce, su richiesta, informazioni su consumo e velocità medi, autonomia residua, tempi di marcia e temperatura esterna. Anche i dati relativi al sistema opzionale di controllo pressione pneumatici (RDK) sono richiamabili attraverso il computer di bordo. Tramite le leve sul piantone dello sterzo è possibile visualizzare tutte le informazioni principali anche sul display centrale

nello strumento combinato che rientra nelle dotazioni di serie della 911. Anche il cronometro del pacchetto opzionale Sport Chrono Plus è azionabile tramite la leva sul piantone.

Il libretto di bordo elettronico.

Su richiesta il PCM include un libretto di bordo elettronico che consente la registrazione automatica di chilometraggio, tragitti

percorsi, data e ora nonché indirizzo di partenza e arrivo di ogni viaggio. Dopo aver selezionato i dati del libretto di bordo dal PCM, attraverso l'interfaccia ad infrarossi potete comodamente analizzarli a casa sul vostro PC utilizzando il programma fornito.

Il modulo di navigazione.

I componenti centrali del modulo di navigazione GPS sono un lettore di navigazione DVD integrato nel vano bagagli ed un menu di navigazione autoesplicativo. Il sistema individua via satellite la posizione attuale della vettura e vi conduce a destinazione, la funzione dinamica TMC di guida alla meta (Traffic Message Channel) visualizza graficamente le notizie sul traffico e stabilisce eventuali percorsi alternativi.

Un numero elevato di livelli di zoom consente una visione più dettagliata delle cartine, fornite su un unico DVD per la maggior parte dei Paesi europei.

È possibile anche la navigazione lungo un tragitto precedentemente tracciato (navigazione backtrace) e in regioni per cui non esistono dati sul DVD di navigazione (tramite la funzione bussola e GPS).



Il modulo telefono GSM.

Il telefono GSM, disponibile come optional è fornito di tastiera a 12 tasti e di un dispositivo di viva voce ad elevata qualità sonora. Il microfono del dispositivo viva voce è posizionato in corrispondenza del piantone dello sterzo e rivolto direttamente verso il guidatore. La dotazione comprende anche la possibilità di lettura di messaggi brevi SMS (Short Message Service), nonché di invio di un messaggio d'emergenza senza scheda telefonica. Come optional è disponibile un ricevitore passivo con consolle rivestita in pelle per le telefonate riservate.



Ricevitore passivo

Cambia-CD Porsche CDC-4.

Il cambia-CD disponibile su richiesta, abbinabile al PCM, comprende fino a 6 CD ed è alloggiato nel vano bagagli (vedere pagina 116). La predisposizione per la successiva installazione è prevista di serie in tutti i modelli 911.

Porsche e BOSE®. Il binomio suona bene.



Altoparlante per toni medi integrato nella portiera

Il BOSE® Surround Sound-System.

Nei modelli 911 è possibile richiedere l'installazione del BOSE® Surround Sound-System insieme al tipico sound Porsche per creare un'esperienza audio armoniosa.

Il BOSE® Surround Sound-System ha una potenza nominale pari a 325 Watt complessivi, generata da un amplificatore digitale MOST® a 7 canali con 5 stadi di uscita lineari da 25 Watt e due stadi di uscita TSM da 100 Watt. Grazie al sistema MOST® (Media Orientated Systems Transport) i dati vengono

scambiati attraverso fibre ottiche in modo estremamente rapido e senza perdere in qualità.

I 13 altoparlanti complessivi (12 nei modelli 911 Carrera Cabriolet e 911 Targa 4), inclusi subwoofer attivo e Centerfill, garantiscono un suono assolutamente cristallino che non ha nulla da invidiare all'esperienza di guida, grazie alla fedeltà della riproduzione e all'armonia stereofonica dell'effetto surround apprezzabile in qualsiasi posizione.

Il BOSE® Surround Sound si attiva premendo un tasto. Ulteriori canali audio indipendenti nella parte anteriore e posteriore della vettura generano un'acustica a 360° fedele all'originale. La tecnologia brevettata BOSE® Centerpoint® converte le registrazioni stereo in 5 canali audio separati che vengono trasmessi, tramite elaborazione del segnale da parte del BOSE® SurroundStage™, ad una

combinazione accuratamente selezionata di altoparlanti.

Il suono può quindi essere regolato con estrema precisione ed adeguato alle esigenze più varie: già in fase di sviluppo la riproduzione del suono è stata perfettamente adeguata all'acustica specifica degli interni dei modelli 911 sull'intera gamma di frequenze. La funzione loudness dinamica

Altoparlante per toni alti da 2,50 cm (Neodym)
Altoparlante per toni medi da 7,0 cm (Centerfill)

Sistema audio elettronico

Microfono per AudioPilot®

Altoparlante per toni medi da 8,0 cm (Neodym)
Altoparlante per toni bassi da 20,0 cm Nd®

Altoparlante per toni alti da 2,5 cm (Neodym)
Altoparlante per toni medi da 8,0 cm (Neodym)

2 altoparlanti per toni bassi da 13,0 cm in box bass reflex da 14 litri con amplificatore switching TSM nei modelli Coupé (nei modelli Cabriolet e 911 Targa 4: 1 altoparlante per toni bassi in box bass reflex con amplificatore switching TSM nella zona piedi lato passeggero)



(molto diversa dai consueti comandi loudness) aumenta i toni bassi man mano che si riduce il volume, compensando, così, la minore sensibilità dell'orecchio umano a queste frequenze. Inoltre il dispositivo AudioPilot® Noise Compensation Technology, rileva, tramite un microfono, tutti i rumori all'interno della vettura e adatta automaticamente la riproduzione musicale in modo che l'effetto

acustico resti costante in tutte le condizioni di marcia. Il guidatore può così evitare di regolare continuamente il volume.

Per i modelli Cabriolet è stata sviluppata appositamente una sonorità aggiuntiva per la guida con la capote aperta. La conversione alla sonorità ottimale avviene in modo automatico all'apertura o chiusura della capote.

In breve: sarà come trovarvi all'interno di una sala da concerto, fra le più veloci al mondo.

Motorsport

**Se la vita è davvero una gara,
parteciparvi è un divertimento.**

**La 911 è una vettura idonea all'uso quotidiano.
Infatti è stata concepita dagli appassionati di
automobilismo sportivo.**

Una contraddizione?

Al contrario. Un principio consolidato.

**In base al quale una tecnologia vincente sperimentata e,
soprattutto, collaudata nelle condizioni estreme di un
circuitto professionale garantisce la massima performance,
anche nell'uso quotidiano.**

**Non per questo dovete limitarvi ad usare la 911 per
qualche semplice giro in città.**



Le attività Porsche Motorsport. L'altra faccia della vostra Porsche.



911 GT3 Cup

Nürburgring, Le Mans, Hockenheim, Mille Miglia, Daytona, Parigi-Dakar, Monte Carlo, Targa Florio. Porsche non ha mancato a nessuno di questi appuntamenti. Non c'è tracciato che Porsche non conosca.

La fiducia tra pilota, auto e pista ci ha portati sempre più in alto, facendoci superare la soglia delle 28.000 vittorie.

Motorsport, ovvero passione autentica. Esperienze estreme che hanno ispirato il modo di concepire le nostre vetture di serie. E che, alla guida della 911, sono entrate a far parte della vostra vita quotidiana.

E, se lo vorrete, con la 911 potrete anche cimentarvi in gare automobilistiche di varie categorie. Le attività Porsche Motorsport vi

offrono, infatti, svariate possibilità: la Porsche Sport Cup per piloti amatoriali, campionati nazionali GT3 Cup Challenge e Porsche Carrera Cup e il campionato internazionale Porsche Mobil 1 Supercup per piloti professionisti. Ma preparatevi ad emozioni forti.

L'orgoglio Porsche nei campionati monomarca è la 911 GT3 Cup (tipo 997). Dotata di cambio sequenzia-

le basate su tecnologia sportiva perfezionata. Pesa solo 1.120 kg. Monta un motore boxer a 6 cilindri da 3,6 litri, potenziato e modificato appositamente per le competizioni sportive, che eroga 294 kW (400 CV). Il risultato: sfide mozzafiato e la magia di un fascino indescrivibile.

La 911 GT3 Cup parteciperà nel 2007 sia alle Porsche Carrera Cup nazionali sia alla Porsche Mobil 1 Supercup.

Porsche Mobil 1 Supercup.

È il più veloce campionato monomarca internazionale fra vetture di marca di tutto il mondo. Durante i weekend di Formula 1, che si svolgono in Europa e nel Bahrain, le gare hanno luogo davanti a centinaia di migliaia di spettatori. Dal nastro di partenza della Porsche Mobil 1 Supercup partono esclusivamente i modelli 911 GT3 Cup (tipo 997) con pneumatici Michelin ed impianto frenante in

ceramica (PCCB). Le vetture da competizione sono tecnicamente identiche, in questo modo il pilota e il suo team si distinguono unicamente per le proprie capacità.

Team di professionisti e piloti esperti compiono un tragitto di 11 giri lottando per il titolo. In breve: emozioni, passione e competizione garantite. Al 100%.



911 GT3 Cup

Ambiente

**Proteggiamo l'ambiente.
Al di là di facili parole.**

La 911. Più precisione.

**Per aumentare la potenza, il comfort,
la sicurezza.**

E l'ambiente? Più precisione.

**Per diminuire i gas di scarico, i consumi,
la manutenzione.**



Porsche e l'ambiente. Sembra una contraddizione, ma è un impegno.



La tutela ambientale in casa Porsche conta su una lunga tradizione. Un esempio: il primo test ufficiale sui gas di scarico delle autorità ambientali americane approvato in Europa risale all'11

maggio 1966 ed è stato compiuto nella sede Porsche di Zuffenhausen utilizzando una 911. Ancor oggi Porsche fa da apripista in tema di tutela ambientale.

Gas di scarico e loro depurazione.

Potenza sì, ma non a spese dell'ambiente. Sia il motore da 3,6 litri sia quello da 3,8 litri soddisfano la norma EU 4 in Europa o LEV II negli USA sui gas di scarico. Il bilancio è esemplare: Porsche dimostra che anche nelle diverse

motorizzazioni delle proprie potenti supersportive il valore medio di emissioni di CO₂ può mantenersi basso. La 911 non è, quindi, solo una delle vetture sportive più veloci ma anche una delle più «pulite».

Tutto questo grazie anche all'impiego di un catalizzatore a due fasi: il catalizzatore a cascata è costituito da 2 «monoliti» collegati in sequenza. Si tratta di strutture portanti rivestite e dotate di sottili condotti di flusso per la conversione delle sostanze nocive. Il primo dei due elementi è di dimensione più piccola, per garantire un rapido riscaldamento e quindi una conversione più veloce delle sostanze nocive.

La regolazione Stereo Lambda comanda e controlla separatamente entrambe le bancate di cilindri. Le due sonde Lambda regolano la composizione del gas di scarico di ogni singola linea di scarico. Un'ulteriore sonda Lambda per

ogni bancata di cilindri controlla la conversione delle sostanze nocive nel corrispondente catalizzatore.*

Consumi e Recycling.

Uno dei principali obiettivi nella progettazione di una Porsche è la costruzione leggera e intelligente. Per motivi economici da un lato ed ecologici dall'altro. La combinazione di questi due aspetti fondamentali consente di ridurre i consumi e di garantire comunque prestazioni eccezionali.

Economici per l'alta percentuale di impiego di leghe di alluminio, materie plastiche e lamiere di acciaio ad alta rigidità che sono sensibilmente più robuste dell'acciaio comune. I modelli 911 sono composti per il 20% circa da metalli leggeri.

Ecologici per la scelta mirata di tutti i materiali. Vengono impiegati esclusivamente i materiali più

moderni e i componenti a basso impatto ambientale. Alcuni esempi: l'impianto di scarico è in acciaio legato. Tutte le leghe leggere sono altamente riciclabili. Tutti i materiali sono inoltre contrassegnati per poter essere condotti al riciclaggio differenziato. La riduzione della varietà di materie plastiche favorisce il riciclaggio. Laddove i riciclati sintetici soddisfino gli elevati requisiti tecnici richiesti, vengono sempre impiegati.

In breve: attualmente l'85% della 911 è riciclabile.

Porsche utilizza solo vernici ecologiche a base acquosa, che riducono l'impiego di solventi nella produzione e in officina. La 911 è del tutto priva di amianto, CFC e componenti fabbricati con CFC. Il rispetto per l'ambiente da noi inizia già in fase di progettazione e sviluppo.

* Eccetto i Paesi che utilizzano benzina con piombo.

Carburante.

Le attuali vetture sportive Porsche sono già predisposte per essere alimentate con una percentuale di etanolo che può arrivare fino al 10%. In tal modo si riducono in pari misura anche le emissioni di CO₂, poiché l'etanolo è un biocarburante derivato da materie prime rigenerabili.

Il sistema carburante.

Nel sistema carburante abbiamo ridotto al minimo l'evaporazione degli idrocarburi. Anche il filtro ai carboni attivi e lo speciale rivestimento del serbatoio contribuiscono a raggiungere questo scopo. Tutte le condutture del carburante sono in alluminio, quelle che trasportano vapore in materiale plastico pluristrato.

Acustica.

La 911 soddisfa attualmente anche tutte le norme vigenti in materia di inquinamento acustico, anche senza incapsulamento del motore. Abbiamo eliminato i rumori già all'origine. I componenti del motore sono rigidi, le parti mobili leggere e i giochi ridotti. Con altri accorgimenti mirati, come le voluminose marmitte di scarico e i sistemi di risonanza nel sistema di aspirazione, i rumori vengono ulteriormente ridotti, per tutto l'arco di vita della vettura. E all'interno sentirete sempre e comunque il sound tipicamente Porsche.

La manutenzione.

Lunghi intervalli di manutenzione non comportano solo vantaggi pratici, ma consentono anche di limitare l'eccessivo consumo di carburante e di materiali d'usura a vantaggio dell'ambiente.



Nell'interesse di tutti. Due sono gli evidenti vantaggi per i nostri clienti: riduzione dei costi di officina e risparmio di tempo. Ma gli effetti più importanti si riscontrano nell'am-

biente. Per informazioni precise sugli intervalli di manutenzione consultate il listino prezzi separato.

Personaliz- zazioni

L'evoluzione della 911 continua:
ora tocca a voi.

Quanto ci si può avvicinare ad un ideale?

Esprimendolo in millimetri, come quelli dell'assetto ribassato.

Oppure in secondi, come quelli del giro più veloce in pista.

Noi lo esprimiamo in anni.

Per l'esattezza ne sono trascorsi più di 40.

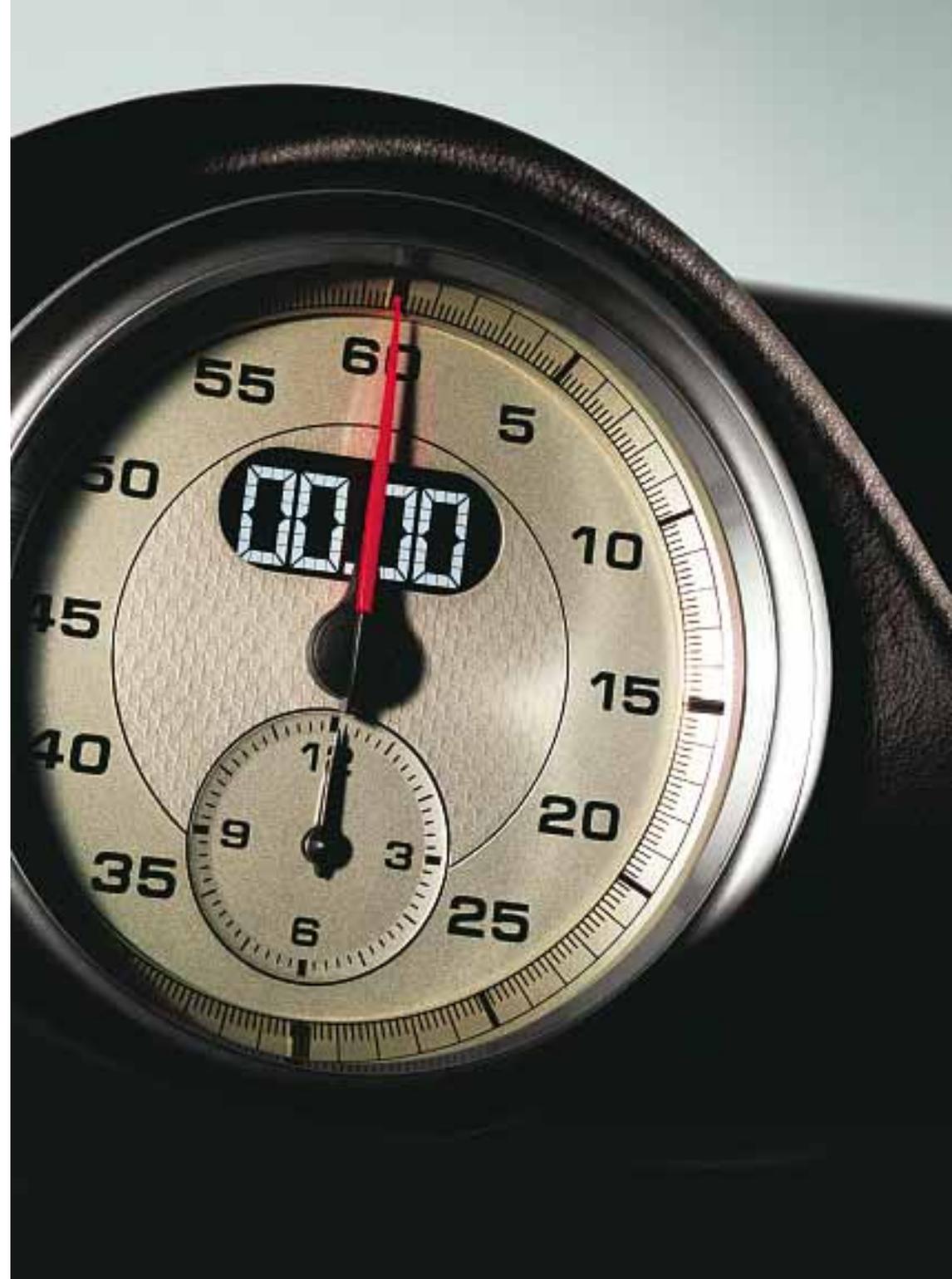
Il frutto di questa evoluzione?

Con la sesta generazione della 911 ci siamo avvicinati ancora di più al nostro ideale.

Come del resto abbiamo fatto con ognuna delle 911 precedenti.

Ma, alla fine siete solo voi a decidere, in modo del tutto personale, qual è il vostro ideale.

La gamma di personalizzazioni proposte nelle pagine seguenti vi consente un'ampia scelta.



I colori.



La 911 rappresenta, per ogni guidatore, l'espressione della propria libertà, personalità e del proprio carattere. Il colore è, quindi, molto importante. Per la vostra nuova 911 potete scegliere tra 4 colori standard, 8 colori metallizzati, 5 colori speciali, 4 colori per la capote e 9 colori per gli interni oltre a 3 allestimenti Bi-color.

E, su richiesta, potete anche ordinare la vostra 911 in qualsiasi altro colore. In fondo la vostra nuova 911 deve essere esattamente come la volete. Per maggiori informazioni consultate il catalogo Porsche Exclusive nelle sezioni relative alla 911.

Con l'aiuto del Porsche Car Configurator su www.porsche.com potrete vedere in anticipo la vettura nel colore prescelto.

Colori standard dell'esterno.



Nero



Rosso

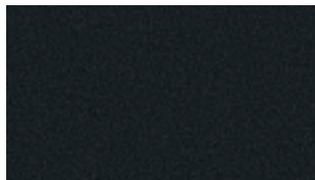


Bianco Carrara



Giallo

Colori metallizzati dell'esterno.



Nero basalto metallizzato



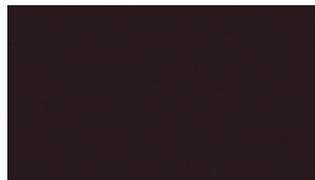
Argento metallizzato



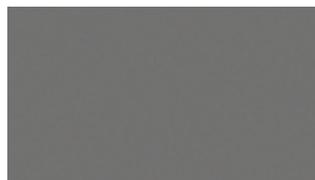
Blu notte metallizzato



Rosso rubino metallizzato



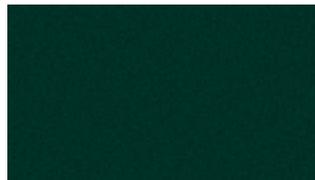
Macadamia metallizzato



Grigio meteorite metallizzato



Blu cobalto metallizzato

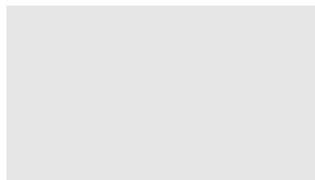


Verde abete metallizzato

Colori speciali dell'esterno.



Ardesia metallizzato



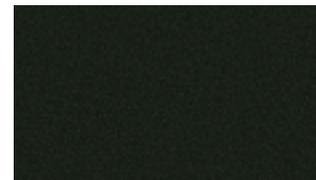
Argento GT metallizzato



Grigio atlas metallizzato



Verde malachite metallizzato



Verde oliva metallizzato

Colori della capote.



Nero



Grigio roccia



Blu metropoli



Cocoa

Colori standard degli interni.

Finta pelle/pelle/vernice soft¹⁾

Colore degli interni.

Tappezzeria.

Cielo.²⁾



Nero



Nero



Nero



Grigio roccia



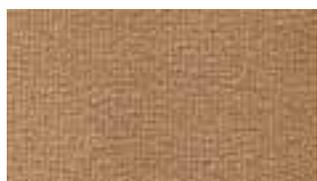
Grigio roccia



Grigio roccia



Beige sabbia



Beige sabbia



Beige sabbia



Blu mare



Blu mare



Blu mare

Colori speciali degli interni e Bi-color³⁾.

Pelle/vernice soft

Colore degli interni.

Tappezzeria.

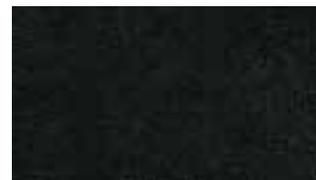
Cielo.²⁾



Terracotta⁴⁾



Terracotta



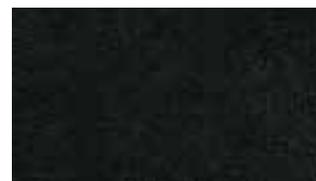
Nero



Cocoa⁴⁾



Cocoa



Nero



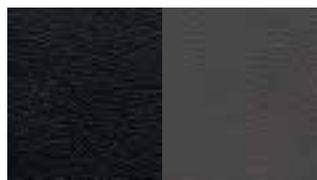
Nero e terracotta⁵⁾



Terracotta



Nero



Nero e grigio roccia⁶⁾



Grigio roccia



Nero



Nero e beige sabbia⁶⁾



Beige sabbia



Nero

Interni in pelle naturale.

Pelle/vernice soft

Colore degli interni.

Tappezzeria.

Cielo.²⁾



Grigio scuro⁷⁾



Grigio scuro



Nero



Marrone⁴⁾



Marrone



Nero



Rosso Carrera⁴⁾



Rosso Carrera



Nero

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

¹⁾ Vernice soft nel colore degli interni, alette parasole e mascherine sottoporta nel colore degli interni.

²⁾ Cielo in alcantara (modelli Coupé), cielo in tessuto nero (modelli Cabriolet).

³⁾ I seguenti elementi sono in pelle nera: parte superiore del cruscotto (incl. copertura strumento combinato), parte anteriore del cruscotto con copertura dell'airbag lato passeggero, corona dello sterzo e modulo airbag, spigolo superiore del rivestimento portiera, parte superiore del rivestimento laterale posteriore, rivestimento montante anteriore/cornice del parabrezza, rivestimento montante centrale e posteriore. Gli altri elementi sono verniciati nel colore degli interni scelto.

⁴⁾ Vernice soft nel colore degli interni, alette parasole e mascherine sottoporta nere.

⁵⁾ Vernice soft nera, alette parasole e mascherine sottoporta nere.

⁶⁾ Vernice soft nel colore degli interni oppure nera, alette parasole nere e mascherine sottoporta nel colore degli interni.

⁷⁾ Vernice soft nera, alette parasole e mascherine sottoporta nere.

911 è sinonimo di personalità. Ecco gli accessori per personalizzare la vostra 911.

L'equipaggiamento di serie della 911 non lascia (o quasi) alcun desiderio insoddisfatto. Tuttavia Porsche desidera soddisfare anche le vostre richieste più particolari. Potete scegliere fra singoli optional e pacchetti con cui rendere la vostra 911 ancora più personale, sportiva o confortevole. Sia all'interno, sia all'esterno.

Nelle pagine seguenti vi proponiamo una panoramica generale di questi prodotti, suddivisi per argomento. Informazioni dettagliate su singoli pacchetti di equipaggiamenti e personalizzazioni sono contenute nel listino prezzi separato. Troverete, inoltre, molti altri suggerimenti per personalizzare ulteriormente la vostra 911: già

durante la produzione col programma Porsche Exclusive e per arricchirla a posteriori con gli accessori del programma Porsche Tequipment. Nel catalogo Exclusive sono disponibili numerose personalizzazioni per la vostra 911. Il vostro Centro Porsche sarà lieto di fornirvi informazioni dettagliate al riguardo.



Aerokit Cup, impianto di scarico sportivo incl. terminali sportivi ed ulteriori equipaggiamenti personalizzati

Esterno.

Descrizione	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Codice	Pagina
• Vernice metallizzata	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	Codice	138
• Colori speciali	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	Codice	139
• Fari Bi-Xenon inclusa regolazione dinamica della profondità della luce e impianto lavafari	○	●	○	●	○	●	○	●	○	●	P74	91

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

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

Esterno.

Descrizione	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Codice	Pagina
• Eliminazione scritta posteriore modello	W	W	W	W	W	W	W	W	W	W	498	
• ParkAssistant (aiuto parcheggio posteriore)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	635	114
• Aerokit Cup	○	○	○	○	–	–	–	–	–	–	XAA	144, 145



Aerokit Cup ed ulteriori equipaggiamenti personalizzati



911 Carrera 4 con PCCB e cerchi SportDesign



Sensore pioggia



Tergilunotto

Esterno.

Descrizione	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Codice	Pagina
• Tergilunotto	o	o	o	o	-	-	-	-	o	o	425	115, 146
• Fascia scura nel parabrezza	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	567	
• Specchietti retrovisori esterni ed interno con dispositivo antiabbagliante automatico e sensore pioggia integrato	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	P12	115, 146
• Tettuccio elettrico scorrevole/rialzabile	o	o	o	o	-	-	-	-	-	-	650	115
• Hardtop	-	-	-	-	o	o	o	o	-	-	550	147
• Supporto base per sistema di trasporto sul tetto	o	o	o	o	-	-	-	-	-	-	549	116, 117

Le vetture descritte nel capitolo «Personalizzazioni» sono in parte dotate di ulteriori equipaggiamenti personalizzati, non descritti in questa sezione. Per ulteriori informazioni potete comunque rivolgervi al vostro Centro Porsche. Informazioni dettagliate sui singoli equipaggiamenti personalizzati e sui pacchetti sono contenute nel listino prezzi separato.
 - non disponibile o disponibile come optional con sovrapprezzo • di serie W a scelta, disponibile senza sovrapprezzo

Motore, cambio e telaio.

Descrizione	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Codice	Pagina
• Kit di potenziamento motore Carrera S a 280 kW (381 CV) incluso impianto di scarico sportivo (XLF) e terminali di scarico sportivi in look a 4 uscite	-	o	-	o	-	o	-	o	-	o	X51	60
• Tiptronic S	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	249	68
• Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), impianto frenante in ceramica	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	450	94, 148
• Porsche Active Suspension Management (PASM) compreso assetto ribassato (10 mm)	o	•	o	•	o	•	o	•	o	•	475	76
• Telaio sportivo (-20 mm) compreso differenziale autobloccante posteriore meccanico	o	W	o	W	-	-	-	-	-	-	P17	75



Carrera Cabriolet con hardtop



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)



Pacchetto Sport Chrono

Motore, cambio e telaio.

Descrizione	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Codice	Pagina
• Pacchetto Sport Chrono Plus	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	640	84
• Impianto di scarico sportivo compresi terminali di scarico sportivi (look a 4 uscite)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	XLF	64, 144



Cerchi da 19 pollici Carrera S



Cerchi da 19 pollici Carrera Classic



Cerchi da 19 pollici SportDesign



Cerchi da 19 pollici Carrera Sport



Cerchi da 19 pollici Turbo

Cerchi.

Descrizione	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Codice	Pagina
• Cerchi da 19 pollici Carrera S	○	●	○	○	○	○	○	○	○	○	403	148
• Cerchi da 19 pollici Carrera Classic	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	405	148
• Cerchi da 19 pollici SportDesign	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	407	143, 149
• Cerchi da 19 pollici Carrera Sport inclusi coprimozzi con stemma Porsche colorato (per i modelli 911 Carrera 4 e Targa 4 compresi distanziali da 17 mm sull'assale posteriore)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	XRR	149
• Cerchi da 19 pollici Turbo	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	404	149
• Coprimozzi con stemma Porsche colorato	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	446	149
• Sistema di controllo pressione pneumatici (RDK)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	482	90



Funzione Memory



Tempostat

Interni.

Descrizione	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Codice	Pagina
• HomeLink® (apriporta garage programmabile)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	608	115
• Tempostat (regolazione automatica della velocità)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	454	114, 150
• Predisposizione per Vehicle Tracking System	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	674	116

Le vetture descritte nel capitolo «Personalizzazioni» sono in parte dotate di ulteriori equipaggiamenti personalizzati, non descritti in questa sezione. Per ulteriori informazioni potete comunque rivolgervi al vostro Centro Porsche. Informazioni dettagliate sui singoli equipaggiamenti personalizzati e sui pacchetti sono contenute nel listino prezzi separato.
 – non disponibile ○ disponibile come optional con sovrapprezzo ● di serie W a scelta, disponibile senza sovrapprezzo

Interni.

Descrizione	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Codice	Pagina
• Sedili a completa regolazione elettrica	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	P15	112, 151
• Sedili sportivi	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	P77	112
• Sedili sportivi adattivi	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	P01	112, 151
• Sedili sportivi a guscio*	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	P03	113
• Sedili riscaldabili	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	342	
• Estintore	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	509	
• Tappetini	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	810	

* Disponibile non prima del 11/2007.



Sedile a completa regolazione elettrica



Sedile sportivo adattivo



Interni in pelle nel colore speciale cocoa ed ulteriori equipaggiamenti personalizzati

Interni in pelle e pelle naturale.

Descrizione	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Codice	Pagina
• Sedili in pelle	<input type="checkbox"/>	Codice										
• Sedili in pelle soft look	<input type="checkbox"/>	982										
• Interni in pelle (compresi sedili in pelle, parte superiore/inferiore del cruscotto, pannelli delle portiere rivestimento laterale posteriore in pelle liscia)												
– colore di serie	<input type="checkbox"/>	Codice										
– colore speciale	<input type="checkbox"/>	Codice										
– Bi-Color	<input type="checkbox"/>	970	153									
– pelle naturale	<input type="checkbox"/>	998										

Le vetture descritte nel capitolo «Personalizzazioni» sono in parte dotate di ulteriori equipaggiamenti personalizzati, non descritti in questa sezione. Per ulteriori informazioni potete comunque rivolgervi al vostro Centro Porsche. Informazioni dettagliate sui singoli equipaggiamenti personalizzati e sui pacchetti sono contenute nel listino prezzi separato.
 – non disponibile disponibile come optional con sovrapprezzo di serie W a scelta, disponibile senza sovrapprezzo

Interni in pelle e pelle naturale.

Descrizione	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Codice	Pagina
• Volante sportivo a 3 razze in pelle	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	435	
• Volante a 3 razze in pelle liscia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	459	
• Volante sportivo a 3 razze in pelle liscia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	460	
• Volante multifunzione a 3 razze in pelle liscia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	431	109



Interni Bi-color nero e grigio roccia ed ulteriori equipaggiamenti personalizzati



Pacchetto in Makassar, volante multifunzione a 3 razze in Makassar ed equipaggiamenti personalizzati di Porsche Exclusive

Interni in legno Makassar, scuro (opaco).

Descrizione	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Codice	Pagina
• Pacchetto in Makassar	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	801	154					
• Volante multifunzione a 3 razze in Makassar	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	451	154					

Le vetture descritte nel capitolo «Personalizzazioni» sono in parte dotate di ulteriori equipaggiamenti personalizzati, non descritti in questa sezione. Per ulteriori informazioni potete comunque rivolgervi al vostro Centro Porsche. Informazioni dettagliate sui singoli equipaggiamenti personalizzati e sui pacchetti sono contenute nel listino prezzi separato.
 – non disponibile disponibile come optional con sovrapprezzo di serie W a scelta, disponibile senza sovrapprezzo

Interni in legno di platano, chiaro (opaco).

Descrizione	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Codice	Pagina
• Pacchetto in platano	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	802	155					
• Volante multifunzione a 3 razze in platano	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	452	155					



Pacchetto in platano, volante multifunzione a 3 razze in platano ed equipaggiamenti personalizzati di Porsche Exclusive



Pacchetto in carbonio, volante multifunzione a 3 razze in carbonio ed equipaggiamenti personalizzati di Porsche Exclusive

Interni in carbonio.

Descrizione	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Codice	Pagina
• Pacchetto in carbonio	<input type="checkbox"/>	803	156									
• Volante multifunzione a 3 razze in carbonio	<input type="checkbox"/>	453	156									

Le vetture descritte nel capitolo «Personalizzazioni» sono in parte dotate di ulteriori equipaggiamenti personalizzati, non descritti in questa sezione. Per ulteriori informazioni potete comunque rivolgervi al vostro Centro Porsche. Informazioni dettagliate sui singoli equipaggiamenti personalizzati e sui pacchetti sono contenute nel listino prezzi separato.
 – non disponibile disponibile come optional con sovrapprezzo di serie W a scelta, disponibile senza sovrapprezzo

Interni verniciati in Alu-look/Alluminio.

Descrizione	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Codice	Pagina
• Volante multifunzione a 3 razze verniciato in Alu-look	<input type="checkbox"/>	XPV	157									
• Leva cambio/freno a mano in alluminio I	<input type="checkbox"/>	ECA										



Volante multifunzione a 3 razze verniciato in Alu-look ed equipaggiamenti personalizzati di Porsche Exclusive

Audio e comunicazione.

Descrizione	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Codice	Pagina
• Modulo di navigazione per PCM	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	672	120
• Libretto di bordo elettronico per PCM	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	641	120
• Modulo telefono per PCM	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	666	121
• Ricevitore passivo per modulo telefono	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	668	121
• BOSE® Surround Sound-System	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	680	122
• Cambia-CD CDC-4 (per 6 CD)*	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	692	121, 158
• Antenna esterna	W	W	W	W	W	W	W	W	W	W	461	

* In caso di riproduzione di CD audio con protezione anticopia potrebbero subentrare problemi non correlati alla qualità delle apparecchiature audio.



Cambia-CD CDC-4 (per 6 CD)



Porsche Exclusive

Costruita a regola d'arte. E seguendo i vostri desideri.

Oltre alle proposte di personalizzazioni qui illustrate, potete rendere la vostra Porsche unica con gli allestimenti speciali Porsche Exclusive. Direttamente in fabbrica.

Ulteriori dettagli tecnici ed estetici con un tocco d'individualità in più,

in base ai vostri desideri. Negli interni e all'esterno. Con materiali pregiati. Sempre nel segno della massima qualità Porsche. Il nostro principio fondamentale? La produzione su misura affidata al lavoro artigianale. Trovate le numerose proposte di equipaggiamenti su misura del programma Porsche Exclusive nel catalogo Exclusive, alla sezione 911.

Per una consulenza sul programma Porsche Exclusive potete rivolgervi al vostro Centro Porsche o al Centro Clienti di Zuffenhausen al numero +49 (0) 711 911 - 25332. Alcuni equipaggiamenti possono richiedere tempi di attesa più lunghi.

Ritiro della vettura

La notte prima non riuscirete a dormire.

Quella dopo, non vorrete chiudere occhio.

Il ritiro della vettura in fabbrica è il desiderio di molti clienti che desiderano essere presenti, fin dall'inizio, alla nascita dell'auto dei loro sogni. Per essere i primi a condurre la propria Porsche sul luogo che più le appartiene: la strada.

Le prime vetture prodotte in serie a Zuffenhausen nacquero all'interno di un vecchio edificio in mattoni dal quale si è poi sviluppato, poco per volta, un modernissimo stabilimento di produzione. Attualmente, a Zuffenhausen vengono prodotti i

modelli 911 e tutti i motori Porsche. Questo non significa che a Zuffenhausen sarà possibile ritirare solo uno dei modelli della serie 911, ma anche la Boxster e la Cayman.

Lasciatevi conquistare dal fascino Porsche in tutta la sua tradizione. Proprio nel luogo in cui la storia incontra il futuro nella forma più originale. Se desiderate provare questa emozione, comunicate al vostro Centro Porsche che intendete ritirare personalmente la vostra vettura a Zuffenhausen. La vostra Porsche sarà pronta per il giorno del ritiro concordato.

Raggiungere lo stabilimento è semplicissimo. In aereo si arriva comodamente all'aeroporto di Stoccarda o di Francoforte. Da qui potete continuare il vostro viaggio in treno

o noleggiando un'auto. In questo caso ci occuperemo noi della restituzione. Per i clienti che provengono dalle vicinanze è possibile utilizzare un taxi oppure la propria auto.

Per il ritiro della vostra nuova Porsche a Zuffenhausen è necessario adempiere ad alcune formalità e disposizioni di legge territoriali. Esaminate questi dettagli con il vostro Centro Porsche, che sarà lieto di aiutarvi a pianificare il vostro viaggio.

Porsche trasforma tutto in un'esperienza fantastica.

Anche l'attesa.

Prendetevi un po' di tempo per visitare lo stabilimento. Arricchirete

di un significato particolare il momento del ritiro della vostra vettura. Potrete assistere di persona alla produzione della Porsche, dalla costruzione del motore alla realizzazione delle rifiniture artigianali, fino al montaggio. E, a coronamento di tutte le fasi, vivrete il momento più «sacro» nella costruzione di una vettura, il cosiddetto matrimonio: l'unione di motore e trasmissione con la carrozzeria. Le nostre visite agli stabilimenti hanno una lunga tradizione. Generalmente sono guidate da esperti Porsche animati da una grande passione e da una profonda conoscenza del marchio Porsche, coltivate nel corso del tempo.

Visitate anche il Museo Porsche, all'interno del quale sono esposti pezzi fantastici: modelli Porsche

legendari che hanno contribuito a mantenere vivo il mito Porsche. L'esperienza del fascino Porsche sarà ancora più completa alla fine del 2008, quando verrà ultimato il nuovo Museo Porsche che ospiterà un'esposizione ancora più ricca.

Volete aggiungere anche un'esperienza Porsche luculliana? Vi invitiamo a colazione presso la sala ristorante riservata ai nostri clienti dove potrete gustare il nostro accurato menu di 3 portate.

Se vi avvanzerà del tempo, potrete concedervi un momento di relax nella lounge o, semplicemente, visitare il Porsche Design Driver's Selection Shop.

Finalmente è giunto il momento di scartare il vostro nuovo regalo.

Il momento culminante: il ritiro della vostra Porsche con la consulenza di specialisti che la conoscono alla perfezione e che si prenderanno tutto il tempo necessario per illustrarvela nei minimi dettagli. E, naturalmente, vi spiegheranno come esprimere completamente il suo grande potenziale tecnico.

A questo punto non vi resta che salire, avviare il motore e provare la straordinaria emozione di guidare una Porsche.

A noi, non resta che augurarvi buon viaggio.



Ritiro della vettura a Zuffenhausen



Ristorante



Porsche Design Driver's Selection Shop



Partner Porsche

Vi troverete personale competente ed affidabile, a prescindere che si tratti di service, ricambi originali, componenti ed accessori o servizi finanziari, sempre di alta qualità.

Porsche Assistance

Offre un servizio di assistenza mobile esclusivo ed affidabile. Questo servizio viene fornito automaticamente all'acquisto di una nuova Porsche.

Porsche Financial Services

I Porsche Financial Services sono a vostra disposizione per consigliarvi su leasing, finanziamenti, assicurazioni o Porsche Card offrendovi prodotti sempre personalizzati ed innovativi.

Porsche Exclusive

Troverete molti suggerimenti per allestire, già durante la produzione, una Porsche con equipaggiamento personalizzato secondo i vostri desideri. Sia tecnicamente sia esteticamente. Ed avrete sempre un lavoro eseguito a mano.

Porsche Tequipment

Il nostro programma ricco di accessori studiato per arricchire, anche a posteriori, la vostra Porsche con articoli personalizzati e coperti da garanzia totale.

Porsche Design Driver's Selection

Una linea di prodotti di qualità, funzionali e dal design esclusivo, come accessori Lifestyle, abbigliamento o valigie realizzate su misura per la vostra Porsche.

Assistenza



Porsche in Internet

Lasciatevi entusiasmare dal fascino Porsche anche in Internet all'indirizzo www.porsche.com.

Programma Usato

Porsche Approved

Il nostro programma di vetture usate vi assicura un'eccellente qualità della vettura a livello mondiale ed un'ampia garanzia. Oltre ad un piacere di guida che potete provare solo a bordo di una Porsche.

Porsche Classic

È il vostro punto di riferimento per ricambi originali, letteratura tecnica, vendita di componenti nonché assistenza in officina, manutenzione, riparazione e restauro della vostra «Oldtimer». Maggiori informazioni in www.porsche.com

«Christophorus»

Il periodico bimestrale riservato a tutti i clienti Porsche. Contiene novità, articoli interessanti, interviste e tutto ciò che riguarda il marchio Porsche.

Porsche Club

Con circa 120.000 iscritti in tutto il mondo, i 570 Porsche Club sono impegnati dal 1952 a diffondere il fascino e i valori di questo marchio. Maggiori informazioni in www.porsche.com.
E-mail: porscheclub@porsche.it

Porsche Driving Experience

1. Porsche Travel Club.

Offre viaggi stimolanti ed avventurosi e propone esperienze di guida affascinanti. Maggiori informazioni in www.porsche.com.
E-mail: travelclub@porsche.it

2. Porsche Sport Driving School.

Vi offre la possibilità di imparare a gestire la vostra Porsche in ogni situazione di guida con la migliore competenza tecnica, su circuiti nazionali o internazionali. Maggiori informazioni in www.porsche.com.
E-mail: sportdrivingschool@porsche.it



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

Conclusioni

**Dal sogno,
alla realtà.**

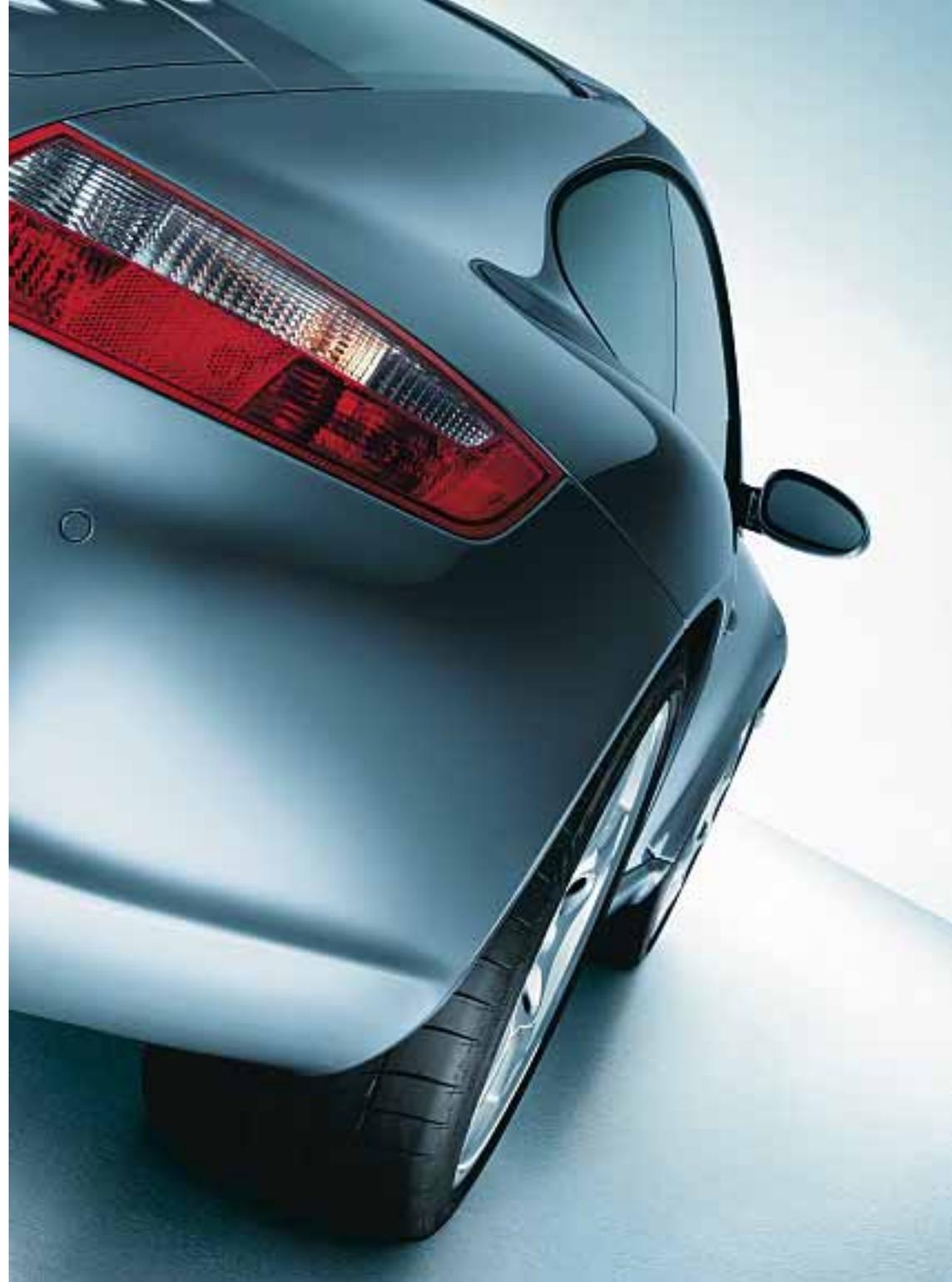
Da un tratto di matita su un foglio di carta bianca è nata un'auto sportiva di razza. Una velocista ai blocchi di partenza. Nel momento di massima concentrazione e tensione. In attesa del VIA. Ogni muscolo perfettamente definito è pronto a dare il massimo.

La sesta generazione della 911.

Da un punto di vista razionale è pura tecnologia di precisione. Per coloro che hanno le idee chiare su ciò che significa potenza. È la medesima performance che loro stessi sono disposti a fornire.

Da un punto di vista emozionale la 911 è un fenomeno da oltre 40 anni: si può descrivere, ma non comprendere fino in fondo. Del resto, come spiegare a parole il concetto di fascino?

La sua potenza trasforma ogni centesimo di secondo in una sequenza di momenti preziosi. Istanti che fanno della 911 una questione del tutto personale.



Dati tecnici

	911 Carrera	911 Carrera S
Motore		
Numero di cilindri	6	6
Cilindrata	3.596 cm ³	3.824 cm ³
Potenza (DIN)	239 kW (325 CV)	261 kW (355 CV)
a	6.800 giri/min	6.600 giri/min
Coppia massima	370 Nm	400 Nm
a	4.250 giri/min	4.600 giri/min
Rapporto di compressione	11,3 : 1	11,8 : 1
Trasmissione		
Trazione	Posteriore	Posteriore
Cambio manuale	6 marce	6 marce
Tiptronic S (optional)	5 rapporti	5 rapporti
Autotelaio		
Asse anteriore	McPherson (a bracci separati)	McPherson (a bracci separati)
Asse posteriore	a bracci multipli LSA	a bracci multipli LSA
Sterzo	Servosterzo a rapporto variabile, a comando idraulico	Servosterzo a rapporto variabile, a comando idraulico
Diametro di sterzata	10,9 m	10,9 m
Freni	pinze fisse monoblocco a 4 pistoncini in alluminio anteriori e posteriori, dischi autoventilanti e forati	pinze fisse monoblocco a 4 pistoncini in alluminio anteriori, e posteriori, dischi autoventilanti e forati
Sistema di stabilizzazione di guida	PSM (compreso ABS 8.0)	PSM (compreso ABS 8.0)
Sistema di antibloccaggio delle ruote	ABS 8.0	ABS 8.0
Cerchi	ant.: 8 J x 18 ET 57 post.: 10 J x 18 ET 58	ant.: 8 J x 19 ET 57 post.: 11 J x 19 ET 67

	911 Carrera	911 Carrera S
Pneumatici	ant.: 235/40 ZR 18 post.: 265/40 ZR 18	ant.: 235/35 ZR 19 post.: 295/30 ZR 19
Pesi	Cambio manuale/Tiptronic S	Cambio manuale/Tiptronic S
Peso a vuoto secondo DIN	1.395 kg/1.435 kg	1.420 kg/1.460 kg
Peso a vuoto secondo direttiva CE*	1.470 kg/1.510 kg	1.495 kg/1.535 kg
Peso complessivo ammesso	1.810 kg/1.855 kg	1.820 kg/1.865 kg
Prestazioni	Cambio manuale/Tiptronic S	Cambio manuale/Tiptronic S
Velocità massima	285 km/h/280 km/h	293 km/h/285 km/h
0-100 km/h	5,0 s/5,5 s	4,8 s/5,3 s
0-160 km/h	11,0 s/12,0 s	10,7 s/11,6 s
Ripresa (80-120 km/h) seconda marcia più alta	6,5 s/6,7 s (V/IV marcia)	6,1 s/6,2 s (V/IV marcia)
Consumi/Emissioni	Cambio manuale/Tiptronic S	Cambio manuale/Tiptronic S
Secondo normativa 80/1268/CE nella versione valida al momento della stampa		
Urbano in l/100 km	16,1/16,5	17,1/17,9
Extraurbano in l/100 km	8,1/8,1	8,4/8,4
Complessivo in l/100 km	11,0/11,2	11,5/11,7
Emissioni di CO₂ g/km	266/270	277/283
Dimensioni/Valore di Cx		
Lunghezza	4.427 mm	4.427 mm
Larghezza	1.808 mm	1.808 mm
Altezza	1.310 mm	1.300 mm
Passo	2.350 mm	2.350 mm
Volume vano bagagli (VDA)	135 l	135 l
Capienza serbatoio carburante (volume di rabbocco)	64 l	64 l
Coefficiente di resistenza aerodinamica	Cx = 0,28	Cx = 0,29

* Secondo la normativa CE il peso a vuoto è riferito a vetture con dotazione di serie. Tale valore aumenta in presenza di eventuali optional.

	911 Carrera 4	911 Carrera 4S
Motore		
Numero di cilindri	6	6
Cilindrata	3.596 cm ³	3.824 cm ³
Potenza (DIN)	239 kW (325 CV)	261 kW (355 CV)
a	6.800 giri/min	6.600 giri/min
Coppia massima	370 Nm	400 Nm
a	4.250 giri/min	4.600 giri/min
Rapporto di compressione	11,3 : 1	11,8 : 1
Trasmissione		
Trazione	Integrale	Integrale
Cambio manuale	6 marce	6 marce
Tiptronic S (optional)	5 rapporti	5 rapporti
Autotelaio		
Asse anteriore	McPherson (a bracci separati)	McPherson (a bracci separati)
Asse posteriore	a bracci multipli LSA	a bracci multipli LSA
Sterzo	Servosterzo a rapporto variabile, a comando idraulico	Servosterzo a rapporto variabile, a comando idraulico
Diametro di sterzata	10,9 m	10,9 m
Freni	pinze fisse monoblocco a 4 pistoncini in alluminio anteriori e posteriori, dischi autoventilanti e forati	pinze fisse monoblocco a 4 pistoncini in alluminio anteriori e posteriori, dischi autoventilanti e forati
Sistema di stabilizzazione di guida	PSM ampliato (compreso ABS 8.0)	PSM ampliato (compreso ABS 8.0)
Sistema di antibloccaggio delle ruote	ABS 8.0	ABS 8.0
Cerchi	ant.: 8 J x 18 ET 57 post.: 11 J x 18 ET 51	ant.: 8 J x 19 ET 57 post.: 11 J x 19 ET 51
Pneumatici	ant.: 235/40 ZR 18 post.: 295/35 ZR 18	ant.: 235/35 ZR 19 post.: 305/30 ZR 19

	911 Carrera 4	911 Carrera 4S
Pesi	Cambio manuale/Tiptronic S	Cambio manuale/Tiptronic S
Peso a vuoto secondo DIN	1.450 kg/1.490 kg	1.475 kg/1.515 kg
Peso a vuoto secondo direttiva CE*	1.525 kg/1.565 kg	1.550 kg/1.590 kg
Peso complessivo ammesso	1.865 kg/1.910 kg	1.875 kg/1.920 kg
Prestazioni		
Velocità massima	280 km/h/275 km/h	288 km/h/280 km/h
0-100 km/h	5,1 s/5,6 s	4,8 s/5,3 s
0-160 km/h	11,2 s/12,2 s	10,8 s/11,7 s
Ripresa (80-120 km/h) seconda marcia più alta	6,6 s/6,8 s (V/IV marcia)	6,2 s/6,3 s (V/IV marcia)
Consumi/Emissioni		
	Cambio manuale/Tiptronic S	Cambio manuale/Tiptronic S
Secondo normativa 80/1268/CE nella versione valida al momento della stampa		
Urbano in l/100 km	16,6/17,4	17,5/18,0
Extraurbano in l/100 km	8,4/8,6	8,5/8,6
Complessivo in l/100 km	11,3/11,6	11,8/11,9
Emissioni di CO₂ g/km	272/280	285/286
Dimensioni/Valore di Cx		
Lunghezza	4.427 mm	4.427 mm
Larghezza	1.852 mm	1.852 mm
Altezza	1.310 mm	1.300 mm
Passo	2.350 mm	2.350 mm
Volume vano bagagli (VDA)	105 l	105 l
Capienza serbatoio carburante (volume di rabbocco)	67 l	67 l
Coefficiente di resistenza aerodinamica	Cx = 0,30	Cx = 0,29

* Secondo la normativa CE il peso a vuoto è riferito a vetture con dotazione di serie. Tale valore aumenta in presenza di eventuali optional.

	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet
Motore		
Numero di cilindri	6	6
Cilindrata	3.596 cm ³	3.824 cm ³
Potenza (DIN)	239 kW (325 CV)	261 kW (355 CV)
a	6.800 giri/min	6.600 giri/min
Coppia massima	370 Nm	400 Nm
a	4.250 giri/min	4.600 giri/min
Rapporto di compressione	11,3 : 1	11,8 : 1
Trasmissione		
Trazione	Posteriore	Posteriore
Cambio manuale	6 marce	6 marce
Tiptronic S (optional)	5 rapporti	5 rapporti
Autotelaio		
Asse anteriore	McPherson (a bracci separati)	McPherson (a bracci separati)
Asse posteriore	a bracci multipli LSA	a bracci multipli LSA
Sterzo	Servosterzo a rapporto variabile, a comando idraulico	Servosterzo a rapporto variabile, a comando idraulico
Diametro di sterzata	10,9 m	10,9 m
Freni	pinze fisse monoblocco a 4 pistoncini in alluminio anteriori e posteriori, dischi autoventilanti e forati	pinze fisse monoblocco a 4 pistoncini in alluminio anteriori e posteriori, dischi autoventilanti e forati
Sistema di stabilizzazione di guida	PSM (compreso ABS 8.0)	PSM (compreso ABS 8.0)
Sistema di antibloccaggio delle ruote	ABS 8.0	ABS 8.0
Cerchi	ant.: 8 J x 18 ET 57 post.: 10 J x 18 ET 58	ant.: 8 J x 19 ET 57 post.: 11 J x 19 ET 67
Pneumatici	ant.: 235/40 ZR 18 post.: 265/40 ZR 18	ant.: 235/35 ZR 19 post.: 295/30 ZR 19

	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet
Pesi	Cambio manuale/Tiptronic S	Cambio manuale/Tiptronic S
Peso a vuoto secondo DIN	1.480 kg/1.520 kg	1.505 kg/1.545 kg
Peso a vuoto secondo direttiva CE*	1.555 kg/1.595 kg	1.580 kg/1.620 kg
Peso complessivo ammesso	1.875 kg/1.920 kg	1.885 kg/1.930 kg
Prestazioni		
Velocità massima	285 km/h/280 km/h	293 km/h/285 km/h
0-100 km/h	5,2 s/5,7 s	4,9 s/5,4 s
0-160 km/h	11,4 s/12,4 s	11,0 s/12,0 s
Ripresa (80-120 km/h) seconda marcia più alta	6,7 s/7,0 s (V/IV marcia)	6,4 s/6,5 s (V/IV marcia)
Consumi/Emissioni		
	Cambio manuale/Tiptronic S	Cambio manuale/Tiptronic S
Secondo normativa 80/1268/CE nella versione valida al momento della stampa		
Urbano in l/100 km	16,4/17,0	17,3/17,9
Extraurbano in l/100 km	8,1/8,1	8,4/8,4
Complessivo in l/100 km	11,2/11,4	11,6/11,7
Emissioni di CO₂ g/km	270/275	280/283
Dimensioni/Valore di Cx		
Lunghezza	4.427 mm	4.427 mm
Larghezza	1.808 mm	1.808 mm
Altezza	1.310 mm	1.300 mm
Passo	2.350 mm	2.350 mm
Volume vano bagagli (VDA)	135 l	135 l
Capienza serbatoio carburante (volume di rabbocco)	64 l	64 l
Coefficiente di resistenza aerodinamica	Cx = 0,29	Cx = 0,29

* Secondo la normativa CE il peso a vuoto è riferito a vetture con dotazione di serie. Tale valore aumenta in presenza di eventuali optional.

	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet
Motore		
Numero di cilindri	6	6
Cilindrata	3.596 cm ³	3.824 cm ³
Potenza (DIN)	239 kW (325 CV)	261 kW (355 CV)
a	6.800 giri/min	6.600 giri/min
Coppia massima	370 Nm	400 Nm
a	4.250 giri/min	4.600 giri/min
Rapporto di compressione	11,3 : 1	11,8 : 1
Trasmissione		
Trazione	Integrale	Integrale
Cambio manuale	6 marce	6 marce
Tiptronic S (optional)	5 rapporti	5 rapporti
Autotelaio		
Asse anteriore	McPherson (a bracci separati)	McPherson (a bracci separati)
Asse posteriore	a bracci multipli LSA	a bracci multipli LSA
Sterzo	Servosterzo a rapporto variabile, a comando idraulico	Servosterzo a rapporto variabile, a comando idraulico
Diametro di sterzata	10,9 m	10,9 m
Freni	pinze fisse monoblocco a 4 pistoncini in alluminio anteriori e posteriori, dischi autoventilanti e forati	pinze fisse monoblocco a 4 pistoncini in alluminio anteriori e posteriori, dischi autoventilanti e forati
Sistema di stabilizzazione di guida	PSM ampliato (compreso ABS 8.0)	PSM ampliato (compreso ABS 8.0)
Sistema di antibloccaggio delle ruote	ABS 8.0	ABS 8.0
Cerchi	ant.: 8 J x 18 ET 57 post.: 11 J x 18 ET 51	ant.: 8 J x 19 ET 57 post.: 11 J x 19 ET 51
Pneumatici	ant.: 235/40 ZR 18 post.: 295/35 ZR 18	ant.: 235/35 ZR 19 post.: 305/30 ZR 19

	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet
Pesi	Cambio manuale/Tiptronic S	Cambio manuale/Tiptronic S
Peso a vuoto secondo DIN	1.535 kg/1.575 kg	1.560 kg/1.600 kg
Peso a vuoto secondo direttiva CE*	1.610 kg/1.650 kg	1.635 kg/1.675 kg
Peso complessivo ammesso	1.920 kg/1.965 kg	1.930 kg/1.975 kg
Prestazioni		
Velocità massima	280 km/h/275 km/h	288 km/h/280 km/h
0-100 km/h	5,3 s/5,8 s	4,9 s/5,4 s
0-160 km/h	11,6 s/12,6 s	11,1 s/12,1 s
Ripresa (80-120 km/h) seconda marcia più alta	6,8 s/7,1 s (V/IV marcia)	6,5 s/6,6 s (V/IV marcia)
Consumi/Emissioni		
	Cambio manuale/Tiptronic S	Cambio manuale/Tiptronic S
Secondo normativa 80/1268/CE nella versione valida al momento della stampa		
Urbano in l/100 km	16,6/17,4	17,5/18,0
Extraurbano in l/100 km	8,4/8,6	8,5/8,6
Complessivo in l/100 km	11,3/11,6	11,8/11,9
Emissioni di CO₂ g/km	272/280	285/286
Dimensioni/Valore di Cx		
Lunghezza	4.427 mm	4.427 mm
Larghezza	1.852 mm	1.852 mm
Altezza	1.310 mm	1.300 mm
Passo	2.350 mm	2.350 mm
Volume vano bagagli (VDA)	105 l	105 l
Capienza serbatoio carburante (volume di rabbocco)	67 l	67 l
Coefficiente di resistenza aerodinamica	Cx = 0,30	Cx = 0,29

* Secondo la normativa CE il peso a vuoto è riferito a vetture con dotazione di serie. Tale valore aumenta in presenza di eventuali optional.

	911 Targa 4	911 Targa 4S
Motore		
Numero di cilindri	6	6
Cilindrata	3.596 cm ³	3.824 cm ³
Potenza (DIN)	239 kW (325 CV)	261 kW (355 CV)
a	6.800 giri/min	6.600 giri/min
Coppia massima	370 Nm	400 Nm
a	4.250 giri/min	4.600 giri/min
Rapporto di compressione	11,3 : 1	11,8 : 1
Trasmissione		
Trazione	Integrale	Integrale
Cambio manuale	6 marce	6 marce
Tiptronic S (optional)	5 rapporti	5 rapporti
Autotelaio		
Asse anteriore	McPherson (a bracci separati)	McPherson (a bracci separati)
Asse posteriore	a bracci multipli LSA	a bracci multipli LSA
Sterzo	Servosterzo a rapporto variabile, a comando idraulico	Servosterzo a rapporto variabile, a comando idraulico
Diametro di sterzata	10,9 m	10,9 m
Freni	pinze fisse monoblocco a 4 pistoncini in alluminio anteriori e posteriori, dischi autoventilanti e forati	pinze fisse monoblocco a 4 pistoncini in alluminio anteriori e posteriori, dischi autoventilanti e forati
Sistema di stabilizzazione di guida	PSM ampliato (compreso ABS 8.0)	PSM ampliato (compreso ABS 8.0)
Sistema di antibloccaggio delle ruote	ABS 8.0	ABS 8.0
Cerchi	ant.: 8 J x 18 ET 57 post.: 11 J x 18 ET 51	ant.: 8 J x 19 ET 57 post.: 11 J x 19 ET 51
Pneumatici	ant.: 235/40 ZR 18 post.: 295/35 ZR 18	ant.: 235/35 ZR 19 post.: 305/30 ZR 19

	911 Targa 4	911 Targa 4S
Pesi	Cambio manuale/Tiptronic S	Cambio manuale/Tiptronic S
Peso a vuoto secondo DIN	1.510 kg/1.550 kg	1.535 kg/1.575 kg
Peso a vuoto secondo direttiva CE*	1.585 kg/1.625 kg	1.610 kg/1.650 kg
Peso complessivo ammesso	1.900 kg/1.945 kg	1.915 kg/1.960 kg
Prestazioni		
Velocità massima	280 km/h/275 km/h	288 km/h/280 km/h
0-100 km/h	5,3 s/5,8 s	4,9 s/5,4 s
0-160 km/h	11,6 s/12,6 s	11,1 s/12,1 s
Ripresa (80-120 km/h) seconda marcia più alta	6,8 s/7,1 s (V/IV marcia)	6,5 s/6,6 s (V/IV marcia)
Consumi/Emissioni		
	Cambio manuale/Tiptronic S	Cambio manuale/Tiptronic S
Secondo normativa 80/1268/CE nella versione valida al momento della stampa		
Urbano in l/100 km	16,6/17,4	17,5/18,0
Extraurbano in l/100 km	8,4/8,6	8,5/8,6
Complessivo in l/100 km	11,3/11,6	11,8/11,9
Emissioni di CO₂ g/km	272/280	285/286
Dimensioni/Valore di Cx		
Lunghezza	4.427 mm	4.427 mm
Larghezza	1.852 mm	1.852 mm
Altezza	1.310 mm	1.300 mm
Passo	2.350 mm	2.350 mm
Volume vano bagagli (VDA)	105 l	105 l
Capienza serbatoio carburante (volume di rabbocco)	67 l	67 l
Coefficiente di resistenza aerodinamica	Cx = 0,30	Cx = 0,29

* Secondo la normativa CE il peso a vuoto è riferito a vetture con dotazione di serie. Tale valore aumenta in presenza di eventuali optional.

	911 Carrera S con kit di potenziamento	911 Carrera 4S con kit di potenziamento
Motore		
Numero di cilindri	6	6
Cilindrata	3.824 cm ³	3.824 cm ³
Potenza (DIN)	280 kW (381 CV)	280 kW (381 CV)
a	7.200 giri/min	7.200 giri/min
Coppia massima	415 Nm	415 Nm
a	5.500 giri/min	5.500 giri/min
Rapporto di compressione	11,8 : 1	11,8 : 1
Prestazioni		
	Cambio manuale/Tiptronic S	Cambio manuale/Tiptronic S
Velocità massima	300 km/h/294 km/h	296 km/h/290 km/h
0-100 km/h	4,6 s/5,1 s	4,6 s/5,1 s
0-160 km/h	9,8 s/11,0 s	9,9 s/11,1 s
Ripresa (80-120 km/h) seconda marcia più alta	6,1 s/6,2 s (V/IV marcia)	6,2 s/6,3 s (V/IV marcia)
Consumi/Emissioni		
	Cambio manuale/Tiptronic S	Cambio manuale/Tiptronic S
Secondo normativa 80/1268/CE nella versione valida al momento della stampa		
Urbano in l/100 km	18,1/18,8	18,4/18,9
Extraurbano in l/100 km	8,6/8,8	8,9/9,0
Complessivo in l/100 km	12,0/12,3	12,4/12,5
Emissioni di CO₂ g /km	288/296	299/300

911 Carrera S Cabriolet con kit di potenziamento	911 Carrera 4S Cabriolet con kit di potenziamento	911 Targa 4S con kit di potenziamento
6	6	6
3.824 cm ³	3.824 cm ³	3.824 cm ³
280 kW (381 CV)	280 kW (381 CV)	280 kW (381 CV)
7.200 giri/min	7.200 giri/min	7.200 giri/min
415 Nm	415 Nm	415 Nm
5.500 giri/min	5.500 giri/min	5.500 giri/min
11,8 : 1	11,8 : 1	11,8 : 1
Prestazioni		
	Cambio manuale/Tiptronic S	Cambio manuale/Tiptronic S
300 km/h/294 km/h	296 km/h/290 km/h	296 km/h/290 km/h
4,7 s/5,2 s	4,7 s/5,2 s	4,7 s/5,2 s
10,1 s/11,4 s	10,2 s/11,5 s	10,2 s/11,5 s
6,4 s/6,5 s (V/IV marcia)	6,5 s/6,6 s (V/IV marcia)	6,5 s/6,6 s (V/IV marcia)
Consumi/Emissioni		
	Cambio manuale/Tiptronic S	Cambio manuale/Tiptronic S
18,3/18,8	18,4/18,9	18,4/18,9
8,7/8,8	8,9/9,0	8,9/9,0
12,2/12,3	12,4/12,5	12,4/12,5
293/296	299/300	299/300

Le vetture riprodotte in queste pagine mostrano gli equipaggiamenti previsti per la Germania. Esse sono parzialmente dotate d'equipaggiamenti speciali che non fanno parte della dotazione di serie e che vengono forniti con sovrapprezzo. In alcuni Paesi non sono disponibili tutti i modelli a causa di vincoli e disposizioni di legge. Per ulteriori informazioni sui modelli e sulla precisa dotazione, potete comunque rivolgervi al vostro Centro Porsche. Con riserva di modifiche alla costruzione, alla forma e all'entità degli equipaggiamenti come pure alle tonalità dei colori. Salvo errori ed omissioni.

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2007
Tutti i testi, le immagini e le altre informazioni contenute nel presente catalogo sono soggetti 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.

Porsche, lo scudo Porsche, 911, Carrera, Targa, Tequipment, Tiptronic, PCCB, PCM e PSM sono marchi registrati 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).

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart
Germany
www.porsche.com

Aggiornato a: 04/07
Printed in Germany
WVK 229 740 08 I/WW

