



PORSCHE

# **Presse-Information**

North American International Auto Show 2016

## **Inhalt**

<b>Porsche auf der North American International Auto Show 2016</b>	Weltpremiere in Detroit: Neuer 911 Turbo und 911 Turbo S	<b>1</b>
<b>Top-Modell der 911-Baureihe mit mehr Leistung, geschärftem Design und besserer Ausstattung</b>	Die Über-Elfer: Der neue Porsche 911 Turbo und 911 Turbo S	<b>3</b>
<b>Technische Daten</b>	Porsche 911 Turbo	<b>6</b>
	Porsche 911 Turbo S	<b>10</b>
	Porsche 911 Turbo Cabriolet	<b>14</b>
	Porsche 911 Turbo S Cabriolet	<b>18</b>

---

Porsche auf der North American International Auto Show 2016

## **Weltpremiere in Detroit: Neuer 911 Turbo und 911 Turbo S**

Porsche präsentiert zum Jahresbeginn 2016 auf der North American International Auto Show (NAIAS) in Detroit einen weiteren Höhepunkt seiner Produktpalette: Die Spitzenmodelle der 911-Baureihe – 911 Turbo und 911 Turbo S – zeichnen sich durch mehr Leistung, ein geschärftes Design und eine verbesserte Ausstattung aus. Mit nun 397 kW (540 PS) im 911 Turbo und 427 kW (580 PS) im 911 Turbo S legen beide Biturbo-Motoren um jeweils 15 kW (20 PS) zu. Innovative Systeme steigern den sportlichen Fahrspaß zusätzlich: Dank der neuen Dynamic Boost-Funktion und dem jetzt serienmäßigen Sport Chrono-Paket reagieren die Spitzensportwagen noch spontaner und kraftvoller auf den Fahrer. Optisch präsentieren sich die 911 Turbo-Modelle mit zahlreichen neuen Merkmalen des aktuellen 911-Designs, adaptiert auf das eigenständige Erscheinungsbild der Spitzensportwagen. Porsche bietet den neuen 911 Turbo und den 911 Turbo S vom Start weg jeweils als Coupé und Cabriolet an.

Schon bisher lagen die Top-Elfer dank Biturbo-Aufladung durch Turbolader mit variabler Turbinen-Geometrie, intelligentem Allradantrieb, Hinterachslenkung und adaptiver Aerodynamik mit verstellbarem Front- und Heckspoiler in Dynamik und Fahrleistungen an der Spitze ihrer Klasse. Das Leistungsplus ermöglicht jetzt noch schnellere Spurts und höhere Geschwindigkeiten: Das 911 Turbo Coupé beschleunigt von null auf 100 km/h in 3,0 Sekunden, der 911 Turbo S in 2,9 Sekunden – jeweils 0,2 Sekunden schneller als der Vorgänger. Der 911 Turbo S ist damit der erste 911, der in der Beschleunigungszeit eine Zwei vor dem Komma schreibt. Auch die Höchstgeschwindigkeiten liegen deutlich höher: 330 km/h beim 911 Turbo S (plus zwölf km/h) und 320 km/h beim 911 Turbo (plus fünf km/h). Höhere Einspritzdrücke und verbesserte Luftführung senken gleichzeitig den Verbrauch. Die Coupés liegen jetzt bei 9,1 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer im NEFZ, die Cabriolets benötigen 9,3 l/100 km. Das bedeutet für alle Varianten ein Minus von 0,6 l/100 km.

Innovative Funktionen verbessern darüber hinaus die Reaktionsfreudigkeit der Turbomotoren bei sportlicher Fahrweise. Dynamic Boost erhält den Ladedruck beim Lastwechsel und verbessert so das Ansprechverhalten beispielsweise beim Herausbeschleunigen aus einer Kurve. Ebenfalls neu ist der Sport Response Button des Sport Chrono-Paketes, der Motor

und Getriebe per Knopfdruck auf bestmögliche Zwischenbeschleunigung – etwa zum Überholen – einstellt. Der Button sitzt zentral im neuen Mode-Schalter, mit dem der Fahrer die Sport-Programme sowie eine jetzt frei konfigurierbare Individual-Einstellung direkt am Lenkrad wählt. Innovationen auch im Interieur: Das neue Porsche Communication Management mit Online-Navigation und modernstem Touchscreen ist so einfach zu bedienen wie ein Smartphone und bietet neue Connectivity-Features: Unter anderem Verkehrsinformationen in Echtzeit, Google Earth und Google Street View. Im Handumdrehen mit dem Smartphone vernetzt, kommen zahlreiche Apps dazu.

Die Weltpremiere der neuen 911 Turbo-Modelle in Detroit als technologische Speerspitze der 911-Baureihe ist eine erneute Hommage von Porsche an den US-Markt: 1972 feierte die Porsche Turbo-Technologie im 1000 PS starken 917-Rennwagen mit dem Gewinn der CanAm-Serie ihre ersten Erfolge. Für den Einsatz in Seriensportwagen kultiviert, beweisen sich die Turbomotoren von Porsche seit über 40 Jahren als vorbildliche Kombination von sportlicher Hochleistung und zeitgemäßer Effizienz.

Die NAIAS ist die größte und wichtigste Automesse in den USA und hat damit für Porsche eine besondere Bedeutung: Die USA sind nach wie vor ein wichtiger Schlüsselmarkt für den Stuttgarter Sportwagenhersteller. In 2014 wurden erstmals mehr als 50.000 Fahrzeuge ausgeliefert. Mit dem 100 Millionen Dollar umfassenden Investitionsprojekt "One Porsche Drive", der größten Auslandsinvestition in der über 65-jährigen Firmengeschichte, präsentiert Porsche einen für die Automobilbranche weltweit einmaligen Standort. Das neue Kundenerlebniszentrum mit Firmenzentrale für Nordamerika macht deutlich, welche Bedeutung der Überseemarkt für die Marke Porsche einnimmt.

Top-Modell der 911-Baureihe mit mehr Leistung, geschärftem Design und besserer Ausstattung

## **Die Über-Elfer: Der neue Porsche 911 Turbo und 911 Turbo S**

Die Spitzenmodelle der 911-Baureihe – 911 Turbo und 911 Turbo S – zeichnen sich durch je 15 kW (20 PS) mehr Leistung, ein geschärftes Design und eine verbesserte Ausstattung aus. Die Modelle sind vom Start weg als Coupé und Cabriolet verfügbar. Der Biturbo-Sechszylinder mit 3,8 Liter Hubraum im 911 Turbo leistet jetzt 397 kW (540 PS). Erreicht wird dieses Leistungsplus durch geänderte Einlasskanäle im Zylinderkopf, neue Einspritzdüsen und erhöhten Kraftstoffdruck. Der 911 Turbo S entwickelt dank neuer Turbolader mit größerem Verdichter nun 427 kW (580 PS). Porsche setzt dabei weiterhin als einziger Hersteller Turbolader mit variabler Turbinen-Geometrie in Verbindung mit Benzinmotoren ein.

Neuerdings verfügen die Motoren zudem über die so genannte Dynamic Boost-Funktion, um das Ansprechverhalten noch weiter zu verbessern. Dynamic Boost verkürzt die Reaktionszeit der Turbomotoren nach Lastwechseln auf ein Minimum. Bemerkbar macht sich die neue Funktion beispielsweise nach dem Anbremsen vor Kurven: Wechselt der Fahrer wieder aufs Gaspedal, reagiert der Motor mit nahezu verzögerungsfreiem Leistungseinsatz. Dazu hält Dynamic Boost den Ladedruck aufrecht: Üblicherweise schließt die Motorsteuerung die Drosselklappe, wenn der Fahrer vom Gaspedal geht. Dadurch liegt kein Ladedruck mehr an. Dynamic Boost lässt dagegen die Drosselklappe geöffnet, lediglich die Kraftstoffzufuhr wird unterbrochen. Der Turbolader erzeugt so weiterhin Druck, der beim erneuten Gasgeben eine nahezu verzögerungsfreie Beschleunigung ermöglicht. Dynamic Boost ist immer aktiv, in den Sport-Modi jedoch nochmals stärker ausgeprägt. Sichtbar wird die Funktion zudem in der Ladedruckanzeige im Kombiinstrument.

Grundsätzlich erreichen die neuen Hochleistungssportwagen atemberaubende Fahrleistungen bei nochmals verringertem Kraftstoff-Verbrauch: In 2,9 Sekunden sprintet das 911 Turbo S Coupé auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit liegt mit 330 km/h um zwölf km/h höher als bislang. Der 911 Turbo erreicht die 100-km/h-Marke in 3,0 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 320 km/h – plus fünf km/h im Vergleich zum Vorgänger. Dabei begnügen sich die Coupés jetzt mit 9,1 l/100 km, die Cabriolets mit 9,3 l/100 km. Das bedeutet für alle Varianten ein Minus von 0,6 Liter auf 100 Kilometer. Grund dafür ist das weiterentwickelte elektronische Motor- und Getriebemanagement mit überarbeiteten Schaltkennfeldern.

---

### **Serienmäßig: Sport Chrono-Paket mit Mode-Schalter und Sport Response Button**

Das neue GT-Sportlenkrad mit 360 Millimeter Durchmesser, dessen Design aus dem 918 Spyder stammt, verfügt serienmäßig über den so genannten Mode-Schalter. Er besteht aus einem schrittweise drehbaren Ring, mit dem die vier Programme Normal, Sport, Sport Plus und Individual angewählt werden können. Die Einstellung Individual ermöglicht es dem Fahrer, sein ganz individuelles Fahrzeug-Setup zu konfigurieren und zu speichern. Ebenfalls neu enthalten im Sport Chrono-Paket ist der Sport Response Button in der Mitte des Mode-Schalters. Inspiriert vom Rennsport werden damit per Knopfdruck Motor und Getriebe auf bestmögliches Ansprechverhalten eingestellt. Damit beschleunigt das Fahrzeug für bis zu 20 Sekunden optimal, beispielsweise für einen Überholvorgang. Ein im Kombiinstrument ablaufender Timer informiert den Fahrer über den Zeitablauf. Die Sport Response-Funktion kann beliebig oft und aus jedem Fahrprogramm aufgerufen werden.

Das Porsche Stability Management (PSM) der 911 Turbo-Modelle verfügt nun über einen neuen PSM Sport-Modus: Über einen kurzen Druck auf die PSM-Taste in der Mittelkonsole wird das System in einen besonders sportlichen Modus versetzt – und zwar unabhängig vom gewählten Fahrprogramm des Sport Chrono-Pakets. Der separat schaltbare PSM Sport-Modus verfügt über eine deutlich stärkere Verschiebung der Eingriffsschwelle des PSM als dies beim Vorgänger im Sport Plus-Modus der Fall war, und ermöglicht damit – etwa auf der Rundstrecke – ein noch näheres Herantasten an den Grenzbereich. Das Aufleuchten der PSM-Warnlampe und ein Hinweis im Kombiinstrument signalisieren, dass die Fahrstabilisierung durch das PSM in dem Fall eingeschränkt ist. Im Hintergrund bleibt das PSM jedoch auch im PSM Sport-Modus stets aktiv. Darüber hinaus kann über einen langen Druck auf die PSM-Taste wie gewohnt das PSM komplett deaktiviert werden.

### **911 Turbo S mit fahrdynamischer Komplettausstattung**

Das Fahrwerk der neuen 911 Turbo-Modelle mit serienmäßigem PASM bietet nun eine nochmals größere Spreizung zwischen Performance und Komfort. Darüber hinaus bietet der 911 Turbo S eine fahrdynamische Komplettausstattung: Der Wankausgleich PDCC ist ebenso serienmäßig wie die Keramik-Bremsanlage PCCB. Zu den neuen Optionen für alle 911 Turbo-Modelle zählen der radarbasierte Spurwechselassistent und ein Liftsystem für die Vorderachse, mit dem bei niedrigen Geschwindigkeiten die Bodenfreiheit unter der Buglippe um 40 Millimeter vergrößert werden kann.

### **Geschärftes Design mit neuen Merkmalen**

Die neue Generation des 911 Turbo übernimmt selbstverständlich wesentliche Merkmale des markanten Designs der aktuellen Carrera-Modelle – ergänzt um die typischen 911 Turbo-Besonderheiten. Das neu geformte Bugteil mit seitlichen Airblades und den präzise gezeichneten, schmalen LED-Bugleuchten mit Doppelsteg lässt in Kombination mit der zusätzlichen Lamelle im mittleren Lufteinlass die Front noch breiter wirken. In der Seitenansicht zeigt sich der Hochleistungssportwagen mit neuen 20-Zoll-Rädern. Beim 911 Turbo S zieren zum Beispiel nun sieben statt zehn Doppelspeichen die Felgen mit Zentralverschluss. Neu sind auch die Raddimensionen für den 911 Turbo: Mit 9 J x 20 vorn und 11,5 J x 20 hinten sind die neuen Räder um jeweils ein halbes Zoll breiter. Sie entsprechen damit den Rädern des 911 Turbo S. Die neuen Türgriffe kommen jetzt wie bei den Carrera-Modellen ohne eingesetzte Kunststoffschalen aus. Umfassend geändert wurde auch das Heck. Auf den ersten Blick fallen die aus der 911 Carrera-Reihe bekannten dreidimensionalen Heckleuchten mit Vierpunkt-Bremslicht und Aura-Beleuchtung auf. Sowohl die Austrittsöffnungen für die Abgasanlage im Heckteil als auch die Doppelendrohre selbst wurden im Design angepasst. Das Heckdeckelgitter wurde ebenfalls neu gestaltet und ist nun dreiteilig ausgeführt: rechts und links mit längs angeordneten Lamellen, in der Mitte mit einem separaten Deckel für optimierte Luftansaugung des Motors.

### **Neues Porsche Communication Management mit Online-Navigation**

Mit dem Generationswechsel zieht serienmäßig auch das neu entwickelte Infotainment-System PCM mit Online-Navigation in das Cockpit der 911 Turbo-Modelle ein. Erkennbar am perfekt in die Mittelkonsole integrierten Multitouch-Monitor mit edler Glasoberfläche bietet es dank serienmäßigem Connect Plus-Modul zahlreiche neue und erweiterte Connectivity-Funktionen. Die Navigation greift zudem auf aktuelle Verkehrsinformation in Echtzeit zurück. Routen und Orte können mit Hilfe von 360-Grad- und Satellitenbildern visualisiert werden. Zusätzlich verarbeitet es jetzt auch Eingaben per Handschrift. Darüber hinaus lassen sich Mobiltelefone und Smartphones per WLAN, Bluetooth oder Kabel schneller, einfacher und umfassender integrieren. Ausgewählte Fahrzeugfunktionen können nun auch aus der Ferne gesteuert werden. Das Bose-Soundsystem ist wie bei den Vorgängermodellen serienmäßig, auf Wunsch ist eine Burmester-Anlage lieferbar.

## Technische Daten Porsche 911 Turbo\*

**Karosserie:** Zwei-plus-zweisitziges Coupé; Leichtbau-Karosserie in Aluminium-Stahl-Bauweise; Türen sowie Front- und Heckdeckel aus Aluminium; Fahrer- und Beifahrer-Airbag zweistufig; Seiten- und Kopf-Airbags für Fahrer und Beifahrer.

**Aerodynamik:**

Luftwiderstandsbeiwert $c_W$ :	0,31
Stirnfläche A:	2,07 m <sup>2</sup>
$c_W \times A$ :	0,64

**Motor:** Wassergekühlter Sechszylinder-Boxermotor; Motorblock und Zylinderköpfe aus Aluminium; vier obenliegende Nockenwellen; vier Ventile pro Zylinder; einlassseitig variable Steuerzeiten und Ventilhubumschaltung (VarioCam Plus); hydraulischer Ventilspielausgleich; Benzindirekteinspritzung; ein Dreibege-Katalysator pro Zylinderreihe mit je zwei Lambdasonden; Biturbo-Aufladung mit variabler Turbinen-Geometrie (VTG); Motoröl 10,4 Liter; elektronische Zündung mit ruhender Zündverteilung (sechs aktive Zündmodule); Thermomanagement für Kühlmittelkreislauf; Auto-Start-Stopp-Funktion.

Bohrung	102,0 mm
Hub	77,5 mm
Hubraum	3.800 cm <sup>3</sup>
Verdichtung	9,8:1
Motorleistung	397 kW (540 PS) bei 6.400/min
Max. Drehmoment	710 Nm bei 2.250 – 4.000/min
Literleistung	104,5 kW/l (142,1 PS/l)
Höchstzahl	7.000/min
Kraftstoffart	Super Plus

**Elektrik:** 12 Volt; Drehstromgenerator 2.100 W; Batterie 95 Ah; Bordnetzrekuperation.

\* Die technischen Daten können länderspezifisch variieren

Stand Januar 2016

**Kraftübertragung:**

Motor und Getriebe zu einer Antriebseinheit verschraubt; aktiver Allradantrieb mit elektrohydraulisch geregelter, kennfeldgesteuerter Lamellenkupplung (PTM); Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) mit geregelter Hinterachs-Quersperre und Porsche Torque Vectoring Plus (PTV+).

1. Gang	3,91
2. Gang	2,29
3. Gang	1,58
4. Gang	1,18
5. Gang	0,94
6. Gang	0,79
7. Gang	0,62
R-Gang	3,55
Achsübersetzung HA	3,44
Achsübersetzung VA	3,33
Kupplungsdurchmesser	220/163,5 mm

**Fahrwerk:**

Vorderachse: Federbeinachse (McPherson-Bauart, Porsche-optimiert) mit einzeln an Querlenkern, Längslenkern und Federbeinen aufgehängten Rädern; zylindrische Schraubenfedern mit innenliegenden Schwingungsdämpfern; elektromechanische Servolenkung; optional Vorderachs-Liftsystem.

Hinterachse: Mehrlenkerachse mit einzeln an fünf Lenkern geführten Rädern; zylindrische Schraubenfedern mit koaxialen innenliegenden Schwingungsdämpfern; aktive Hinterachslenkung.

Porsche Active Suspension Management (PASM) mit elektronisch geregelten Schwingungsdämpfern; zwei manuell anwählbare Dämpfungsprogramme.

**Bremsen:** Zweikreis-Bremsanlage mit achsweiser Aufteilung; Porsche Stability Management (PSM); Vakuum-Bremskraftverstärker; Bremsassistent; elektrisch betätigte Duo-Servo-Feststellbremse; Auto-Hold-Funktion; Multikollisionsbremse.

Vorderachse: Sechskolben-Alu-Monobloc-Bremssättel, gelochte und innenbelüftete Bremsscheiben mit 380 mm Durchmesser und 34 mm Dicke.

Hinterachse: Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel, gelochte und innenbelüftete Bremsscheiben mit 380 mm Durchmesser und 30 mm Dicke.

<b>Räder und Reifen:</b>	vorn	9 J x 20	mit	245/35 ZR 20
	hinten	11,5 J x 20	mit	305/30 ZR 20

<b>Gewichte:</b>	Leergewicht DIN	1.595 kg
	Zul. Gesamtgewicht	2.010 kg

<b>Maße:</b>	Länge	4.507 mm
	Breite	1.880 mm
	Breite mit Außenspiegeln	1.978 mm
	Höhe	1.297 mm
	Radstand	2.450 mm

Spurweiten	vorn	1.541 mm
	hinten	1.590 mm

Kofferraumvolumen	vorn	115 l
	hinten	260 l

Tankinhalt	68 l
------------	------

---

<b>Fahrleistungen:</b>	Höchstgeschwindigkeit	320 km/h 199 mph
	Beschleunigung	
	0 – 60 mph	2,9 s
	0 – 100 km/h	3,0 s
	0 – 200 km/h	10,4 s
	1/4 mile (400 m)	11,0 s
<b>Verbrauch (NEFZ):</b>	kombiniert	9,1 l/100 km
	innerorts	11,8 l/100 km
	außerorts	7,5 l/100 km
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen:</b>	kombiniert	212 g/km
<b>Schadstoffklasse:</b>		Euro 6

## Technische Daten Porsche 911 Turbo S\*

**Karosserie:** Zwei-plus-zweisitziges Coupé; Leichtbau-Karosserie in Aluminium-Stahl-Bauweise; Türen sowie Front- und Heckdeckel aus Aluminium; Fahrer- und Beifahrer-Airbag zweistufig; Seiten- und Kopf-Airbags für Fahrer und Beifahrer.

**Aerodynamik:**

Luftwiderstandsbeiwert $c_W$ :	0,31
Stirnfläche A:	2,07 m <sup>2</sup>
$c_W \times A$ :	0,64

**Motor:** Wassergekühlter Sechszylinder-Boxermotor; Motorblock und Zylinderköpfe aus Aluminium; vier obenliegende Nockenwellen; vier Ventile pro Zylinder; einlassseitig variable Steuerzeiten und Ventilhubumschaltung (VarioCam Plus); hydraulischer Ventilspielausgleich; Benzindirekteinspritzung; ein Dreibege-Katalysator pro Zylinderreihe mit je zwei Lambdasonden; Biturbo-Aufladung mit variabler Turbinen-Geometrie (VTG); Motoröl 10,4 Liter; elektronische Zündung mit ruhender Zündverteilung (sechs aktive Zündmodule); Thermomanagement für Kühlmittelkreislauf; Auto-Start-Stopp-Funktion.

Bohrung	102,0 mm
Hub	77,5 mm
Hubraum	3.800 cm <sup>3</sup>
Verdichtung	9,8:1
Motorleistung	427 kW (580 PS) bei 6.750/min
Max. Drehmoment	750 Nm bei 2.250 – 4.000/min
Literleistung	112,4 kW/l (152,6 PS/l)
Höchstzahl	7.200/min
Kraftstoffart	Super Plus

**Elektrik:** 12 Volt; Drehstromgenerator 2.100 W; Batterie 95 Ah; Bordnetzrekuperation.

\* Die technischen Daten können länderspezifisch variieren

**Kraftübertragung:** Motor und Getriebe zu einer Antriebseinheit verschraubt; aktiver Allradantrieb mit elektrohydraulisch geregelter, kennfeldgesteuerter Lamellenkupplung (PTM); Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) mit geregelter Hinterachs-Quersperre und Porsche Torque Vectoring Plus (PTV+).

1. Gang	3,91
2. Gang	2,29
3. Gang	1,58
4. Gang	1,18
5. Gang	0,94
6. Gang	0,79
7. Gang	0,62
R-Gang	3,55
Achsübersetzung hinten	3,44
Achsübersetzung vorne	3,33
Kupplungsdurchmesser	220/163,5 mm

**Fahrwerk:** Vorderachse: Federbeinachse (McPherson-Bauart, Porsche-optimiert) mit einzeln an Querlenkern, Längslenkern und Federbeinen aufgehängten Rädern; zylindrische Schraubenfedern mit innenliegenden Schwingungsdämpfern; elektromechanische Servolenkung; optional Vorderachs-Liftsystem.

Hinterachse: Mehrlenkerachse mit einzeln an fünf Lenkern geführten Rädern; zylindrische Schraubenfedern mit koaxialen innenliegenden Schwingungsdämpfern; aktive Hinterachslenkung.

Porsche Active Suspension Management (PASM) mit elektronisch geregelten Schwingungsdämpfern; zwei manuell anwählbare Dämpfungsprogramme; Wankstabilisierung Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC).

**Bremsen:** Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB); Zweikreis-Bremsanlage mit achswerter Aufteilung; Porsche Stability Management (PSM); Vakuum-Bremskraftverstärker; Bremsassistent; elektrisch betätigte Duo-Servo-Feststellbremse; Auto-Hold-Funktion; Multi-kollisionsbremse.

Vorderachse: Sechskolben-Alu-Monobloc-Bremssättel, gelochte und innenbelüftete Keramik-Bremsscheiben mit 410 mm Durchmesser und 36 mm Dicke.

Hinterachse: Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel, gelochte und innenbelüftete Keramik-Bremsscheiben mit 390 mm Durchmesser und 32 mm Dicke.

<b>Räder und Reifen:</b>	vorn	9 J x 20	mit	245/35 ZR 20
	hinten	11,5 J x 20	mit	305/30 ZR 20

<b>Gewichte:</b>	Leergewicht DIN	1.600 kg
	Zul. Gesamtgewicht	1.990 kg

<b>Maße:</b>	Länge	4.507 mm
	Breite	1.880 mm
	Breite mit Außenspiegeln	1.978 mm
	Höhe	1.297 mm
	Radstand	2.450 mm

Spurweiten	vorn	1.541 mm
	hinten	1.590 mm

Kofferraumvolumen	vorn	115 l
	hinten	260 l

Tankinhalt	68 l
------------	------

---

<b>Fahrleistungen:</b>	Höchstgeschwindigkeit	330 km/h 205 mph
	Beschleunigung	
	0 – 60 mph	2,8 s
	0 – 100 km/h	2,9 s
	0 – 200 km/h	9,9 s
	1/4 mile (400 m)	10,8 s
<b>Verbrauch (NEFZ):</b>	kombiniert	9,1 l/100 km
	innerorts	11,8 l/100 km
	außerorts	7,5 l/100 km
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen:</b>	kombiniert	212 g/km
<b>Schadstoffklasse:</b>		Euro 6

## Technische Daten Porsche 911 Turbo Cabriolet\*

<b>Karosserie:</b>	Zwei-plus-zweisitziges Cabriolet; Leichtbau-Karosserie in Aluminium-Stahl-Bauweise; Türen sowie Front- und Heckdeckel aus Aluminium; vollautomatisches Flächenspiegelverdeck; Fahrer- und Beifahrer-Airbag zweistufig; Seiten- und Kopf-Airbags für Fahrer und Beifahrer.	
<b>Aerodynamik:</b>	Luftwiderstandsbeiwert $c_w$ :	0,32
	Stirnfläche A:	2,07 m <sup>2</sup>
	$c_w \times A$ :	0,66
<b>Motor:</b>	Wassergekühlter Sechszylinder-Boxermotor; Motorblock und Zylinderköpfe aus Aluminium; vier obenliegende Nockenwellen; vier Ventile pro Zylinder; einlassseitig variable Steuerzeiten und Ventilhubumschaltung (VarioCam Plus); hydraulischer Ventilspielausgleich; Benzindirekteinspritzung; ein Dreibege-Katalysator pro Zylinderreihe mit je zwei Lambdasonden; Biturbo-Aufladung mit variabler Turbinen-Geometrie (VTG); Motoröl 10,4 Liter; elektronische Zündung mit ruhender Zündverteilung (sechs aktive Zündmodule); Thermomanagement für Kühlmittelkreislauf; Auto-Start-Stopp-Funktion.	
	Bohrung	102,0 mm
	Hub	77,5 mm
	Hubraum	3.800 cm <sup>3</sup>
	Verdichtung	9,8:1
	Motorleistung	540 PS (397 kW) bei 6.400/min
	Max. Drehmoment	710 Nm bei 2.250 – 4.000/min
	Literleistung	104,5 kW/l (142,1 PS/l)
	Höchstzahl	7.000/min
	Kraftstoffart	Super Plus
<b>Elektrik:</b>	12 Volt; Drehstromgenerator 2.100 W; Batterie 95 Ah; Bordnetzrekuperation.	

\* Die technischen Daten können länderspezifisch variieren

Stand Januar 2016

**Kraftübertragung:** Motor und Getriebe zu einer Antriebseinheit verschraubt; aktiver Allradantrieb mit elektrohydraulisch geregelter, kennfeldgesteuerter Lamellenkupplung (PTM); Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) mit geregelter Hinterachs-Quersperre und Porsche Torque Vectoring Plus (PTV+).

1. Gang	3,91
2. Gang	2,29
3. Gang	1,58
4. Gang	1,18
5. Gang	0,94
6. Gang	0,79
7. Gang	0,62
R-Gang	3,55
Achsübersetzung hinten	3,44
Achsübersetzung vorne	3,33
Kupplungsdurchmesser	220/163,5 mm

**Fahrwerk:** Vorderachse: Federbeinachse (McPherson-Bauart, Porsche-optimiert) mit einzeln an Querlenkern, Längslenkern und Federbeinen aufgehängten Rädern; zylindrische Schraubenfedern mit innenliegenden Schwingungsdämpfern; elektromechanische Servolenkung; optional Vorderachs-Liftsystem.

Hinterachse: Mehrlenkerachse mit einzeln an fünf Lenkern geführten Rädern; zylindrische Schraubenfedern mit koaxialen innenliegenden Schwingungsdämpfern; aktive Hinterachslenkung.

Porsche Active Suspension Management (PASM) mit elektronisch geregelten Schwingungsdämpfern; zwei manuell anwählbare Dämpfungsprogramme.

**Bremsen:** Zweikreis-Bremsanlage mit achsweiser Aufteilung; Porsche Stability Management (PSM); Vakuum-Bremskraftverstärker; Bremsassistent; elektrisch betätigte Duo-Servo-Feststellbremse; Auto-Hold-Funktion; Multikollisionsbremse.

Vorderachse: Sechskolben-Alu-Monobloc-Bremssättel, gelochte und innenbelüftete Bremsscheiben mit 380 mm Durchmesser und 34 mm Dicke.

Hinterachse: Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel, gelochte und innenbelüftete Bremsscheiben mit 380 mm Durchmesser und 30 mm Dicke.

<b>Räder und Reifen:</b>	vorn	9 J x 20	mit	245/35 ZR 20
	hinten	11,5 J x 20	mit	305/30 ZR 20

<b>Gewichte:</b>	Leergewicht DIN	1.665 kg
	Zul. Gesamtgewicht	2.065 kg

<b>Maße:</b>	Länge	4.507 mm
	Breite	1.880 mm
	Breite mit Außenspiegeln	1.978 mm
	Höhe	1.294 mm
	Radstand	2.450 mm

Spurweiten	vorn	1.541 mm
	hinten	1.590 mm

Kofferraumvolumen	vorn	115 l
	hinten	160 l

Tankinhalt	68 l
------------	------

---

<b>Fahrleistungen:</b>	Höchstgeschwindigkeit	320 km/h 199 mph
	Beschleunigung	
	0 – 60 mph	3,0 s
	0 – 100 km/h	3,1 s
	0 – 200 km/h	10,9 s
	1/4 mile (400 m)	11,2 s
<b>Verbrauch (NEFZ):</b>	kombiniert	9,3 l/100 km
	innerorts	12,1 l/100 km
	außerorts	7,6 l/100 km
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen:</b>	kombiniert	216 g/km
<b>Schadstoffklasse:</b>		Euro 6

## Technische Daten Porsche 911 Turbo S Cabriolet\*

<b>Karosserie:</b>	Zwei-plus-zweisitziges Cabriolet; Leichtbau-Karosserie in Aluminium-Stahl-Bauweise; Türen sowie Front- und Heckdeckel aus Aluminium; vollautomatisches Flächenspiegelverdeck; Fahrer- und Beifahrer-Airbag zweistufig; Seiten- und Kopf-Airbags für Fahrer und Beifahrer.	
<b>Aerodynamik:</b>	Luftwiderstandsbeiwert $c_w$ :	0,32
	Stirnfläche A:	2,07 m <sup>2</sup>
	$c_w \times A$ :	0,66
<b>Motor:</b>	Wassergekühlter Sechszylinder-Boxermotor; Motorblock und Zylinderköpfe aus Aluminium; vier obenliegende Nockenwellen; vier Ventile pro Zylinder; einlassseitig variable Steuerzeiten und Ventilhubumschaltung (VarioCam Plus); hydraulischer Ventilspielausgleich; Benzindirekteinspritzung; ein Dreizeig-Katalysator pro Zylinderreihe mit je zwei Lambdasonden; Biturbo-Aufladung mit variabler Turbinen-Geometrie (VTG); Motoröl 10,4 Liter; elektronische Zündung mit ruhender Zündverteilung (sechs aktive Zündmodule); Thermomanagement für Kühlmittelkreislauf; Auto-Start-Stopp-Funktion.	
	Bohrung	102,0 mm
	Hub	77,5 mm
	Hubraum	3.800 cm <sup>3</sup>
	Verdichtung	9,8:1
	Motorleistung	427 kW (580 PS) bei 6.750/min
	Max. Drehmoment	750 Nm bei 2.250 – 4.000/min
	Literleistung	112,4 kW/l (152,6 PS/l)
	Höchstzahl	7.200/min
	Kraftstoffart	Super Plus
<b>Elektrik:</b>	12 Volt; Drehstromgenerator 2.100 W; Batterie 95 Ah; Bordnetzrekuperation.	

\* Die technischen Daten können länderspezifisch variieren

Stand Januar 2016

**Kraftübertragung:**

Motor und Getriebe zu einer Antriebseinheit verschraubt; aktiver Allradantrieb mit elektrohydraulisch geregelter, kennfeldgesteuerter Lamellenkupplung (PTM); Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) mit geregelter Hinterachs-Quersperre und Porsche Torque Vectoring Plus (PTV+).

1. Gang	3,91
2. Gang	2,29
3. Gang	1,58
4. Gang	1,18
5. Gang	0,94
6. Gang	0,79
7. Gang	0,62
R-Gang	3,55
Achsübersetzung hinten	3,44
Achsübersetzung vorne	3,33
Kupplungsdurchmesser	220/163,5 mm

**Fahrwerk:**

Vorderachse: Federbeinachse (McPherson-Bauart, Porsche-optimiert) mit einzeln an Querlenkern, Längslenkern und Federbeinen aufgehängten Rädern; zylindrische Schraubenfedern mit innenliegenden Schwingungsdämpfern; elektromechanische Servolenkung; optional Vorderachs-Liftsystem.

Hinterachse: Mehrlenkerachse mit einzeln an fünf Lenkern geführten Rädern; zylindrische Schraubenfedern mit koaxialen innenliegenden Schwingungsdämpfern; aktive Hinterachslenkung.

Porsche Active Suspension Management (PASM) mit elektronisch geregelten Schwingungsdämpfern; zwei manuell anwählbare Dämpfungsprogramme; Wankstabilisierung Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC).

**Bremsen:** Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB); Zweikreis-Bremsanlage mit achsweiser Aufteilung; Porsche Stability Management (PSM); Vakuum-Bremskraftverstärker; Bremsassistent; elektrisch betätigte Duo-Servo-Feststellbremse; Auto-Hold-Funktion; Multi-kollisionsbremse.

Vorderachse: Sechskolben-Alu-Monobloc-Bremssättel, gelochte und innenbelüftete Keramik-Bremsscheiben mit 410 mm Durchmesser und 36 mm Dicke.

Hinterachse: Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel, gelochte und innenbelüftete Keramik-Bremsscheiben mit 390 mm Durchmesser und 32 mm Dicke.

<b>Räder und Reifen:</b>	vorn	9 J x 20	mit	245/35 ZR 20
	hinten	11,5 J x 20	mit	305/30 ZR 20

<b>Gewichte:</b>	Leergewicht DIN	1.670 kg
	Zul. Gesamtgewicht	2.045 kg

<b>Maße:</b>	Länge	4.507 mm
	Breite	1.880 mm
	Breite mit Außenspiegeln	1.978 mm
	Höhe	1.294 mm
	Radstand	2.450 mm

Spurweiten	vorn	1.541 mm
	hinten	1.590 mm

Kofferraumvolumen	vorn	115 l
	hinten	160 l

Tankinhalt	68 l
------------	------

---

<b>Fahrleistungen:</b>	Höchstgeschwindigkeit	330 km/h 205 mph
	Beschleunigung	
	0 – 60 mph	2,9 s
	0 – 100 km/h	3,0 s
	0 – 200 km/h	10,4 s
	1/4 mile (400 m)	11,0 s
<b>Verbrauch (NEFZ):</b>	kombiniert	9,3 l/100 km
	innerorts	12,1 l/100 km
	außerorts	7,6 l/100 km
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen:</b>	kombiniert	216 g/km
<b>Schadstoffklasse:</b>		Euro 6