



PORSCHE



Der neue 911 Turbo und das neue 911 Turbo Cabriolet

Pressemappe

Inhalt

Highlights

Der neue 911 Turbo und das neue 911 Turbo Cabriolet 4

Kurzfassung

Der neue Porsche 911 Turbo 6

Motor und Antrieb

Leistungssprung durch weiterentwickelte Turbo-Technologie 9

Design und Aerodynamik

Dynamik in Bestform 12

Fahrwerk und Bremsen

Fahrdynamik mit noch mehr Sportlichkeit und Komfort 14

Interieur und Ausstattung

Sportlich fahren in edlem Ambiente 16

Kraftstoffverbrauch und Emissionen

911 Turbo: Kraftstoffverbrauch innerorts 15,3 l/100 km, außerorts 8,7 l/100 km, kombiniert 11,1 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 254 g/km

911 Turbo Cabriolet: Kraftstoffverbrauch innerorts 15,2 l/100 km, außerorts 8,9 l/100 km, kombiniert 11,3 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 257 g/km

Alle Angaben beziehen sich auf das EU-Modell.

Die Verbrauchs- und CO₂-Emissionswerte wurden nach dem neuen Messverfahren WLTP ermittelt. Vorerst sind noch die hiervon abgeleiteten NEFZ-Werte anzugeben. Diese Werte sind mit den nach dem bisherigen NEFZ-Messverfahren ermittelten Werten nicht vergleichbar. Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT unentgeltlich erhältlich ist.

Highlights

Der neue 911 Turbo und das neue 911 Turbo Cabriolet

Siebte Generation des 911 Turbo mit 30 kW (40 PS) mehr Leistung.

Der leistungsstarke Motor mit 3.745 cm³ Hubraum mit zwei Turboladern entwickelt nun 427 kW (580 PS).

Fahrdynamisch in jeder Situation.

Der Sprint von 0 auf 100 km/h verkürzt sich mit dem auf den 911 Turbo abgestimmten Achtgang-PDK auf 2,8 Sekunden (minus 0,2 Sekunden), die Höchstgeschwindigkeit liegt unverändert bei 320 km/h.

Breite Karosserie.

45 Millimeter weiter ausgestellte Kotflügel vorn und das 20 Millimeter breitere Heck machen den neuen 911 Turbo gemeinsam mit dem 911 Turbo S zum bisher breitesten Serien-Elfer.

Sportliche Ausprägung mit neuen Optionen.

Erstmals ist für die 911-Turbo-Modelle ein strafferes PASM-Sportfahrwerk mit zehn Millimetern Tieferlegung bestellbar. Auch die neu entwickelte Sportabgasanlage mit markant-sonorem Sound ist erstmals für einen 911 Turbo wählbar.

Weiterentwickelte Aerodynamik.

Adaptive Aerodynamik (PAA) jetzt mit geregelten Kühlluftklappen vorn, erweiterter Regelstrategie sowie größerem, aber leichterem Heckflügel für noch mehr Abtrieb. Die PAA wirkt zudem als Airbrake im Fall einer Vollbremsung bei hohem Tempo.

Neue Leichtbau- und Geräuschschutzverglasung.

Erstmalig steht für das 911 Turbo Coupé die neu entwickelte Leichtbau- und Geräuschschutzverglasung mit über 4 kg weniger Gewicht zur Wahl.

Kurzfassung

Der neue Porsche 911 Turbo

Er ist seit 45 Jahren der Inbegriff des alltagstauglichen Hochleistungssportwagens: der Porsche 911 Turbo. Nach der Markteinführung des 911 Turbo S gehen nun auch das 911 Turbo Coupé und Cabriolet in die nächste Generation – noch kraftvoller, noch schneller und noch individueller. Dank 427 kW (580 PS), einem Plus von 30 kW (40 PS) gegenüber dem Vorgänger, unterbieten Coupé und Cabriolet mit 2,8 Sekunden (minus 0,2 s) für den Sprint von 0 auf 100 km/h die magische Grenze. 750 Nm (plus 40 Nm) Drehmoment, jetzt ohne zeitliches Overboost-Limit, machen Zwischenspurts noch spontaner und müheloser. Damit liegen Beschleunigung, Leistung und Drehmoment des neuen 911 Turbo auf dem Niveau des 911 Turbo S der vorigen Generation. Die Kraftübertragung übernimmt auch hier das turbospezifisch abgestimmte Achtgang-PDK-Getriebe. Die Höchstgeschwindigkeit bleibt unverändert bei 320 km/h. Erstmals sind beim 911 Turbo auch Optionen wie Sport- oder Leichtbau-Paket, Sportfahrwerk und Sportabgasanlage erhältlich. Damit können die Kunden ihr Fahrzeug noch besser auf ihre individuellen Wünsche abstimmen.

Die neuen Sportwagen treten ein großes Erbe an: Seit seiner Markteinführung 1975 ist der 911 Turbo ein Synonym für Luxus und Performance. Jede Generation schrieb den Ruf als weltweite Referenz für Hochleistungssportwagen fort. Der 911 Turbo verbindet Sportlichkeit mit Alltagstauglichkeit, Emotionalität mit Zuverlässigkeit und Dynamik mit Effizienz. Die jüngste Generation des 2+2-Sitzers ist mehr als doppelt so stark wie der erste Turbo mit Dreiliter-Sechszylinder, einem einzelnen Lader und 260 PS. Obwohl der 911 Turbo über die Jahre schneller, größer und komfortabler geworden ist, hat er sich seine Grundcharakteristik stets bewahrt.

Das Design des neuen 911 Turbo ist noch muskulöser geworden. Für das neue Fahrwerk wurde die Karosserie über der Vorderachse um 45 Millimeter auf 1.840 Millimeter verbreitert. Die neue Fronthaube mit einer markanten Sicke unterstreicht die Sportlichkeit. Serienmäßig leuchten LED-Hauptscheinwerfer mit PDLS Plus die Fahrbahn aus. An der Hinterachse misst die Karosserie nun exakt 1,90 Meter in der Breite (plus 20 Millimeter). Ein weiteres Erkennungsmerkmal des neuen 911 Turbo ist die weiterentwickelte adaptive Aerodynamik mit geregelten Kühlluftklappen in der Front, einem größeren

aktiven Bugspoiler sowie einem deutlich gewachsenen variablen Heckspoiler. Das durchgängige Leuchtenband mit LED-Rückleuchten und das neue Lamellen-Heckdeckelgitter mit silbernen Zierleisten runden das Heckdesign ab.

Mit 42 Millimetern mehr Spurweite vorne und den neuen 20-Zoll-Reifen der Größe 255/35 lenkt die Vorderachse jetzt noch präziser ein. Die aktive Allradregelung PTM kann nun noch mehr Kraft an die Vorderräder übertragen. Pneus der Dimension 315/30 auf 21-Zoll-Rädern – ein Zoll mehr als an der Vorderachse – und eine um zehn Millimeter breitere Spur steigern das Traktionsvermögen an der aktiv gelenkten Hinterachse. Noch leistungsfähiger ist die überarbeitete Bremsanlage, erkennbar an den serienmäßig roten Festsätteln. Die vorderen Grauguss-Scheiben messen jetzt 408 Millimeter (plus 28 mm) und sind 36 Millimeter stark (plus 2 mm). An der Hinterachse sind 30 Millimeter starke Scheiben mit 380 Millimetern Durchmesser verbaut.

Erstmals steht für den 911 Turbo eine optionale Sport-Abgasanlage mit zwei ovalen Endrohren zur Wahl. Ebenfalls neu sind zwei verschiedene Fahrwerkvarianten: Während das PASM-Serienfahrwerk eine breite Spreizung zwischen Sportlichkeit und Komfort bietet, kommt das deutlich straffer abgestimmte elektronisch geregelte Sportfahrwerk mit zehn Millimetern Tieferlegung der Agilität des neuen 911 Turbo zugute. Die Abstimmung ist gezielt auf Fahrdynamik ausgelegt und ermöglicht noch mehr Stabilität in Hochgeschwindigkeitspassagen, beispielsweise beim Einsatz auf Rundstrecken. Für zusätzlichen fahrdynamischen Feinschliff sorgen optional der hydraulische Wankausgleich PDCC und die Keramikbremsanlage PCCB mit Zehnkolben-Festsätteln vorn.

Mit den zwei neuen Optionen Leichtbau-Paket und Sport-Paket lassen sich Auftritt und Performance zusätzlich schärfen. Das Leichtbau-Paket für das Coupé reduziert das Fahrzeuggewicht um 30 kg. Möglich wird dies unter anderem durch leichte Vollschalensitze, den Wegfall der Rücksitze sowie eine reduzierte Dämmung. Dadurch gelangt der Motor-Sound noch unmittelbarer an das Fahrerohr. Das Sport-Paket enthält das Sport Design-Paket 911 Turbo sowie weitere Applikationen in Schwarz, Carbon-Elemente und Exclusive Design-Heckleuchten.

Das moderne Interieur entspricht in seinen Grundzügen dem der 911-Carrera-Modelle mit Porsche Advanced Cockpit und Direct Touch Control. Der jetzt 10,9 Zoll große Centerscreen des PCM lässt sich dank der neuen Architektur schnell und ablenkungsfrei bedienen. Die besonders hochwertige und umfangreiche Ausstattung umfasst unter anderem vollelektrische 14-Wege-Sportsitze, Sport Chrono Paket, ein GT-Sportlenkrad mit Schalt-Paddles, Multifunktion und Mode-Schalter sowie das klangstarke BOSE® Surround-Sound-System. Zur weiteren Individualisierung stehen zahlreiche Optionen zur Wahl, beispielsweise Porsche InnoDrive mit Abstandsregeltempomat, Spurhalteassistent mit Verkehrszeichenerkennung, Nachtsichtassistent, Surround View und das Burmester® High-End-Surround-Sound-System.

Motor und Antrieb

Leistungssprung durch weiterentwickelte Turbo-Technologie

Der auf 580 PS erstarkte Sechszylinder-Boxermotor des 911 Turbo mit 3.745 cm³ Hubraum verfügt jetzt über symmetrisch aufgebaute Turbolader mit variabler Turbinengeometrie und elektrisch gesteuerten Bypassventilen. Dies verbessert zusammen mit der neu gestalteten Ladeluftkühlung und dem Einsatz von Piezo-Einspritzventilen Ansprechverhalten, Leistungsfähigkeit, Drehmomentverlauf und Drehfreudigkeit.

Der neue Sechszylindermotor wird durch eine nahezu komplett neue Saugstrecke beatmet. Dazu wurde die bisherige Führung von Prozessluft- und Ladeluftkühlung getauscht: Durch die charakteristischen Turbo-Lufteinlässe im Fondseitenteil strömt jetzt ein Teil der Prozessluft. Vor den jetzt im hinteren Kotflügel angeordneten Luftfiltern kommen zwei weitere Luftströme durch das Heckdeckelgitter hinzu. Damit verfügt der neue 911 Turbo über vier Ansaugstellen mit größerem Gesamtquerschnitt und geringerem Widerstand, was dem Wirkungsgrad des Motors zugutekommt.

Zwei spiegelbildlich aufgebaute Turbolader mit variabler Turbinengeometrie und größeren Abmessungen lösen die bisherigen Gleichteile ab. Die Laufräder (Verdichter- und Turbinenrad) drehen jetzt auf der rechten und linken Fahrzeugseite in gegenläufigen Richtungen. Der Durchmesser der Turbinenräder stieg um fünf auf 55 Millimeter, das 59 Millimeter große Kompressorrad wurde um drei Millimeter vergrößert. Dadurch erhöht sich der mögliche Luftdurchsatz sowohl auf der Abgas- als auch auf der Frischluftseite, was wiederum Drehmoment und Leistung beeinflusst. Die Steuerung der Wastegate-Klappen erfolgt elektrisch über Schrittmotoren. Der Vorteil: Durch das aktive und vollständige Öffnen der Wastegates nach dem Kaltstart springen die Katalysatoren früher an. Zudem wird die Ladedruckregelung insgesamt schneller und präziser. Im weiteren Verlauf der Saugstrecke durchströmt die komprimierte Luft die beiden neu positionierten und um 14 Prozent größeren Ladeluftkühler. Sie befinden sich nun direkt über dem Motor, mittig und zentral unter dem Heckdeckelgitter.

Neue Sportabgasanlage optional bestellbar

Erstmals bietet Porsche für den 911 Turbo optional eine Sportabgasanlage an. Wie das serienmäßige System verfügt sie über elektrisch kontinuierlich verstellbare Abgasklappen. Dadurch konnte der Zielkonflikt zwischen Emotionalität, Innengeräuschkomfort und gesetzlichen Anforderungen gelöst werden. Durch die speziell entwickelte innere Strömungsführung der Sportabgasanlage entsteht ein besonders sportlich-markanter und turbotypischer Sound. Optisches Erkennungsmerkmal sind zwei ovale Endrohre. Das serienmäßige Abgassystem verfügt über zwei kantige schwarzverchromte Doppelendrohre.

Neues Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe in Turbo-Auslegung

Bis zu 750 Nm und 427 kW (580 PS) stellen hohe Anforderungen an den Triebstrang – insbesondere bei ausgesprochen dynamischer Fahrweise. Der neue 911 Turbo ist souverän darauf vorbereitet. Das PDK basiert auf dem Getriebe der aktuellen 911-Carrera-Reihe und wurde durch optimierte Stahllamellen und einen verstärkten Radsatz an die Kraftentfaltung des Turbo-Motors angepasst. Auch der Fahrspaß hat weiter zugenommen: Dank der neuen Blitzschaltungen reagiert der 911 Turbo noch spontaner und schneller. Diese erfolgen vor allem bei hohen Drehzahlen und Lasten sowohl im manuellen Modus als auch bei aktiviertem Sport Plus-Modus in der Automatik. Alle Fahrstufen sind zudem neu übersetzt: Der erste Gang ist kürzer, der achte Gang länger als der bisherige siebte. Insgesamt bietet das Achtgang-PDK gegenüber dem bisherigen Siebenganggetriebe eine Vielzahl an Verbesserungen. Der Fahrer spürt das unmittelbar in puncto Komfort, Performance und Effizienz.

Leistungsgesteigerter Allradantrieb

Analog zum PDK-Getriebe wurde auch der Allradantrieb Porsche Traction Management (PTM) der gesteigerten Leistung angepasst. Durch die zusätzliche Wasserkühlung und verstärkte Stahllamellen kann das Vorderachsgetriebe deutlich mehr Drehmoment übertragen. Bis zu 500 Nm schickt das Verteilergetriebe des neuen 911 Turbo jetzt an die Vorderräder. Die Kraftübertragung nach vorn übernimmt eine neue, leichtere und stabilere Gelenkwelle mit nur noch einem Kreuzgelenk.

Sport Chrono-Paket mit neuer integrierter Porsche Track Precision App

Mit dem Sport Chrono-Paket lässt sich der Fahrspaß noch weiter steigern. Das Paket umfasst den PSM Sport-Modus, dynamische Motorlager sowie die Stoppuhr und die Porsche Track Precision App. Über den neuen Mode-Schalter mit Sport Response Button können die verschiedenen Fahrprofile aktiviert werden. Auch den innovativen Wet-Modus kann der Fahrer über den Mode-Schalter anwählen.

Innovatives Fahrprogramm Wet Mode unterstützt auf nasser Fahrbahn

Der Porsche 911 verfügt als Pionier über ein innovatives System zur Erkennung von deutlicher Fahrbahnässe. Das Fahrprogramm Wet kann dank akustischer Sensoren in den vorderen Radhäusern aufgewirbeltes Spritzwasser erkennen und so den Straßenzustand hinsichtlich nasser Fahrbahnen bewerten. Es unterscheidet sich dadurch grundlegend von Regensensoren zur Ansteuerung der Scheibenwischer, die unabhängig vom Fahrbahnzustand lediglich optisch auf Wassertropfen auf der Windschutzscheibe reagieren. Wird ein nasser Fahrbahnzustand erkannt, wird das Ansprechverhalten der Systeme PSM und PTM vorkonditioniert. Gleichzeitig informiert das System den Fahrer über die erkannte Nässe und empfiehlt, manuell in den Wet Mode zu wechseln. Die entsprechende Funktion ist im Mode-Schalter integriert. Aktiviert der Fahrer den Wet Mode, werden unter anderem PSM, PTM, Aerodynamik, PTV Plus und das Ansprechverhalten des Antriebs auf größtmögliche Fahrstabilität abgestimmt. Das PTM weist der Vorderachse mehr Allradmoment zu, um eine bessere Traktion zu gewährleisten und die Fahrstabilität zu erhöhen. Der Heckspoiler wechselt in die Wet-Mode-Stellung, der Bugspoiler wird eingefahren, die Gaspedal-Kennlinie wird flacher, PSM Off oder Sport-Modus werden deaktiviert.

Design und Aerodynamik

Dynamik in Bestform

Der Porsche 911 Turbo demonstriert seine gesteigerte Dynamik deutlich sichtbar. 1.900 Millimeter (plus 20 Millimeter) misst die Karosserie jetzt über der Hinterachse. Vorn wuchs die Breite dank eigenständiger Kotflügel um 45 auf 1.840 Millimeter (vorher 1.795 Millimeter). Die Spurweiten haben entsprechend zugelegt: Hinten beträgt die Distanz jetzt 1.600 Millimeter (plus 10 Millimeter) und vorn 1.583 Millimeter (plus 42 Millimeter).

Das neue Bugteil mit verbreiterten Lufteinlassöffnungen zeigt sich turbotypisch mit doppelten Bugleuchten. Der neu geformte, pneumatisch ausfahrbare Bugspoiler sorgt für die aerodynamische Performance. Der 911 Turbo verfügt serienmäßig über LED-Matrixscheinwerfer mit abgedunkeltem Hintergrund. Das neue Heckteil mit turbotypischen eckigen Endrohren harmonisiert mit dem Heckleuchtenband, das die aktuelle Elfer-Generation auszeichnet.

Neu und exklusiv: Optionale Leichtbauverglasung

Wie für alle 911 Coupés steht auch für den geschlossenen 911 Turbo die neuartige Leichtbauverglasung als Option zur Wahl. Dieses Verbundglas wiegt rund 4 kg weniger als die Serienkomponenten. Damit sinkt das Karosseriegewicht im fahrdynamisch relevanten Bereich oberhalb der Schulterlinie: Der Schwerpunkt wird niedriger. Die Leichtbauverglasung besteht im Vergleich zur Serienverglasung aus dünneren Außenscheiben und chemisch vorgespannten Innenscheiben. Die besondere Glasstruktur ist nicht nur leichter, sondern auch wärme- und geräuschkämmender.

Adaptive Aerodynamik mit mehr Abtrieb, Wet Mode und Airbrake

Bestandteil der gesteigerten Performance des neuen 911 Turbo ist die adaptive Aerodynamik. Durch die Neugestaltung des aktiven Bugspoilers und des Heckflügels steigt das Abtriebsniveau um 15 Prozent und sorgt damit für noch mehr Fahrstabilität und -dynamik im höheren Geschwindigkeitsbereich. Der maximale Abtrieb in der Performance-Stellung (Sport Plus-Modus aktiviert) beträgt jetzt rund 170 kg.

Neu sind die Funktionen Wet Mode und Airbrake. Erkennt die serienmäßige Sensorik eine nasse Fahrbahn, wird der Fahrer im Kombiinstrument gewarnt. Aktiviert er daraufhin den Wet Mode über den Mode-Schalter, verschieben die aerodynamischen Regelsysteme die Balance zugunsten einer höheren Anpresskraft auf der Hinterachse. Damit wird der Kraftschluss zwischen Reifen und Straße erhöht.

Darüber hinaus verfügt der 911 Turbo über eine Airbrake-Funktion. Bei einer Vollbremsung aus hohen Geschwindigkeiten werden Bugspoiler und Heckflügel in die Performance-Stellung gefahren. Durch den höheren Luftwiderstand und den verstärkten Anpressdruck verkürzt sich der Bremsweg abhängig von Ausgangsgeschwindigkeit und Fahrbahnbedingungen. Zudem wird die Fahrstabilität beim Bremsvorgang verbessert.

Fahrwerk und Bremsen

Fahrdynamik mit noch mehr Sportlichkeit und Komfort

Der neue 911 Turbo profitiert von der komplett neuen Fahrwerksabstimmung, die für das Topmodell 911 Turbo S entwickelt und adaptiert wurde. So hat Porsche das Konzept der Mischbereifung auf eine neue Stufe gehoben: Die Reifen an Vorder- und Hinterachse unterscheiden sich nicht nur in der Breite, sondern auch im Raddurchmesser. Vorn sind jetzt 20-Zoll-Reifen der Größe 255/35 auf bis zu 9,5 Zoll breiten Felgen montiert. An der Hinterachse übertragen 21-Zoll-Reifen der Dimension 315/30 auf bis zu 12 Zoll breiten Felgen die Hauptantriebskraft. Auch das Lenksystem mit aktiver Hinterachslenkung ist neu abgestimmt. Eine um sechs Prozent direktere Übersetzung im Vergleich zum Vorgängermodell steigert die Lenkpräzision. Insbesondere auf kurvenreichen Strecken gewinnt der Sportwagen dadurch an Agilität.

Neues aktives Dämpfersystem ermöglicht erstmals Sportfahrwerk

Zweite signifikante Weiterentwicklung ist das Porsche Active Suspension Management (PASM) der neuen Generation mit noch schneller und exakter regelnden Dämpfern. Sowohl in der Druckstufe als auch in der Zugstufe ermöglicht das neue PASM im Vergleich zum bisherigen System eine deutlich weichere Dämpfung bei Bedarf und somit mehr Komfort. Gleichzeitig kann das neue PASM den Dämpfer straffer agieren lassen, was erhebliche fahrdynamische Vorteile in Bezug auf Wankstabilität, Fahrbahnanbindung, Einlenkverhalten und mögliche Kurvengeschwindigkeiten mit sich bringt.

Die schneller reagierenden Dämpfer ermöglichen erstmals beim 911 Turbo ein optionales Sportfahrwerk mit zehn Millimetern Tieferlegung. Für jederzeit optimalen Grip sind an der Hinterachse zusätzlich Helper-Federn montiert, die für eine ausreichende Federvorspannung der Hauptfedern bei vollem Ausfedern sorgen. Die deutlich straffere Abstimmung ist gezielt auf Fahrdynamik ausgelegt und ermöglicht noch mehr Stabilität in Hochgeschwindigkeitspassagen, beispielsweise beim Einsatz auf Rundstrecken.

Neu ist die Reifentemperaturanzeige, die mit der Reifendruckanzeige kombiniert ist. Bei niedriger Reifentemperatur warnen die blau gefärbten Balken vor reduzierter Haftung. Bei wärmer werdenden Reifen wechselt die Anzeige auf Blau-Weiß, um bei Betriebstemperatur in Weiß überzugehen. Das bedeutet maximal möglichen Grip. Der Fahrer kann dadurch seinen Fahrstil dem Haftvermögen der Pneu genauer anpassen. Bei Winterreifen ist das System nicht aktiv, die Balken werden ausgeblendet.

Leistungsfähigere Bremsanlage mit Keramik-Option

Traditionell bei Porsche geht mit der gestiegenen Motorleistung auch eine Steigerung der Bremsleistung einher. Die Grauguss-Bremsanlage umfasst an der Vorderachse Aluminium-Monobloc-Festsättel mit je sechs Kolben. Die zugehörigen Bremsscheiben messen 408 Millimeter (plus 28 Millimeter) in der Diagonalen und sind 36 Millimeter (plus zwei Millimeter) dick. Die Bremsanlage der Hinterachse blieb unverändert mit Vierkolben-Festsätteln und 380 mm x 30 mm großen Bremsscheiben. Serienmäßig sind die Bremssättel rot lackiert, optional kann auch die Farbe Schwarz Hochglanz geordert werden. Der „PORSCHE“-Schriftzug auf den Bremssätteln ist bei dieser Ausführung in Weiß ausgeführt.

Auf Wunsch kann das Fahrwerk des neuen 911 Turbo mit weiteren Optionen den individuellen Ansprüchen angepasst werden: Wie bisher steht die Keramikbremsanlage PCCB zur Wahl. An der Vorderachse verzögern Bremssättel mit zehn Kolben und Bremsscheiben mit 420 Millimetern Durchmesser. An der Hinterachse sind Vierkolben-Bremssättel und 390 Millimeter große Scheiben verbaut.

Mit dem optionalen Wankausgleich PDCC kann die Kurvenstabilität weiter gesteigert werden, ohne Kompromisse beim Fahrkomfort in Kauf nehmen zu müssen.

Wie bisher steht auch weiterhin eine Liftfunktion als Option zur Wahl. Damit kann die Bodenfreiheit der Bugverkleidung um rund 40 Millimeter vergrößert werden. Zu einem späteren Zeitpunkt erweitert Porsche diese Funktion zum Smart Lift. Dabei speichert das System auf Knopfdruck die GPS-Koordinaten der aktuellen Position. Steuert der Fahrer die Stelle erneut aus der gleichen Richtung kommend an, hebt sich der Vorderwagen automatisch an.

Interieur und Ausstattung

Sportlich fahren in edlem Ambiente

Sportlich, übersichtlich, intuitiv bedienbar – das Cockpit eines Porsche orientiert sich seit jeher am Fahrer und nicht an der Mode. Die aktuelle Elfer-Generation und damit auch der 911 Turbo setzt dieses Konzept konsequent fort. Das Interieur ist geprägt von den klaren und geraden Linien der Armaturentafel mit der zurückversetzten Instrumentenebene. Neben dem Porsche-typisch mittigen Drehzahlmesser informieren zwei dünne, rahmenlose Freiform-Displays den Fahrer. Der 10,9 Zoll große Centerscreen des PCM lässt sich schnell und ablenkungsfrei bedienen. Darunter befindet sich eine kompakte Schaltereinheit mit fünf Tastern für einen direkten Zugriff auf wichtige Fahrzeugfunktionen. Je nach Ausstattung unterscheidet sich die Funktionsbelegung der fünf haptischen Tasten. Der mittlere Luftausströmer bildet den Übergang zur Mittelkonsole, deren Touch-sensitive Hochglanzoberfläche mit dem Centerdisplay korrespondiert. Zum Serienumfang zählen die Volllederausstattung und vollelektrischen Sportsitze mit 14-Wege-Verstellung. Die Einleger der Türverkleidungen sind als Hommage an den ersten 911 Turbo (Typ 930) diagonal abgesteppt. Die Sitzmittelbahnen weisen eine Quersteppung auf. Das serienmäßige GT-Sportlenkrad mit Schalt-Paddles und Sport-Chrono-Mode-Schalter ist in verschiedenen Ausführungen lieferbar.

PCM mit intuitiver Bedienung

Das Porsche Communication Management (PCM) mit Online-Navigation vereint einfache und intuitive Steuerung mit einer Vielzahl von Infotainment-Angeboten. Das System lässt sich intuitiv bedienen und detailliert dem persönlichen Geschmack anpassen. Auch einfache Wischbewegungen sowie Vergrößern, Verkleinern oder Drehen der Anzeige mit zwei Fingern beherrscht das PCM. Darüber hinaus erkennt das Display Handschriften und auch über die Sprachbedienung lassen sich viele Funktionen komfortabel nutzen.

Herausragende akustische Unterhaltung garantiert das serienmäßige BOSE® Surround-Sound-System. Die High-End-Verstärker mit einer Gesamtleistung von 570 Watt erzeugen über zwölf Lautsprecher einen äußerst ausbalancierten und originalgetreuen Sound. Topanlage bleibt das optionale Burmester® High-End-Surround-Sound-System mit 13 Lautsprechern und einer Gesamtleistung von 855 Watt.

Porsche Track Precision App für Rundstreckentraining

Vom 911 Turbo S übernimmt das neue Modell die weiterentwickelte Track Precision App: Über Apple CarPlay® kann sich der Fahrer die App-Funktionen jetzt auch direkt über das PCM darstellen lassen und diese bequem bedienen. Hinterlegt sind über 300 internationale Rundstrecken, die Rundenzeiten automatisch über ein präzises GPS-Signal des PCM erfassen. Die App erlaubt eine detaillierte Aufzeichnung, Anzeige und Analyse von Fahrdaten auf dem Smartphone. Für weitere Perspektiven lassen sich zudem GoPro-Kameras direkt über Bluetooth steuern. Die Videos können dann anschließend mit den Aufzeichnungen synchronisiert werden. Die Daten und Videos lassen sich zudem weiterhin exportieren und über das Smartphone teilen. Detaillierte Analysen sind nun auch mit der angepassten iPad-App möglich.

Optimierte Klimatisierungsfunktion bei offenem Verdeck

Wie bei den aktuellen 911-Carrera-Modellen wurde auch beim neuen 911 Turbo Cabriolet die Klimatisierungsfunktion bei geöffnetem Verdeck deutlich verbessert. Neu sind die automatische Anpassung und Regelung der Klimaautomatik nach dem Öffnen des Verdeckes. Unter Berücksichtigung von Außentemperatur, Sonneneinstrahlung und vielen weiteren Parametern werden die Gebläsesteuerung, die Temperaturregelung und die Luftverteilung im Innenraum an die jeweilige Situation angepasst.

Neue Optionen: Leichtbau-Paket und Sport-Paket

Das neue Sport-Paket betont die dynamischen Attribute des neuen Top-Elfers. Es baut auf dem Sport Design-Paket auf, verbunden unter anderem mit Exclusive Design-Heckleuchten und zahlreichen in Schwarz Hochglanz lackierten Karosseriedetails. Beim Coupé kommt das Leichtbaudach aus Carbon hinzu.

Exklusiv für das Coupé wurde das Leichtbau-Paket mit einem Gewichtsvorteil von über 30 kg entwickelt. Es umfasst die Leichtbau- und Geräuschschutzverglasung sowie leichte Vollschalen-sitze, reduzierte Dämmung und den Verzicht auf die Fondsitzeanlage. Weiterhin gehören das neue PASM-Sportfahrwerk mit zehn Millimetern Tieferlegung sowie die Sportabgasanlage mit schwarzen Endrohren dazu.