



PORSCHE



## La nuova 911 Turbo e la nuova 911 Turbo Cabriolet

Cartella stampa

# Contenido

In evidenza

**La nuova 911 Turbo e la nuova 911 Turbo Cabriolet** 4

Coupé e Cabriolet con nuove opzioni e un significativo incremento di potenza

**La nuova Porsche 911 Turbo** 5

Motore e trasmissione

**Salto di prestazioni grazie alla tecnologia turbo ulteriormente sviluppata** 8

Design e aerodinamica

**Dinamica al suo meglio** 11

Telaio e freni

**Dinamica di guida con ancor più sportività e comfort** 13

Interni ed equipaggiamento

**Guida sportiva in un ambiente elegante** 15

## Consumo di carburante ed emissioni

**911 Turbo:** Consumo urbano 15,3 l/100 km, extraurbano 8,7 l/100 km, combinato 11,1 l/100 km; emissioni di CO<sub>2</sub> in ciclo combinato 254 g/km

**911 Turbo Cabriolet:** Consumo urbano 15,2 l/100 km, extraurbano 8,9 l/100 km, combinato 11,3 l/100 km; emissioni di CO<sub>2</sub> in ciclo combinato 257 g/km

Tutti i dati si riferiscono al modello europeo.

I valori di consumo ed emissioni di CO<sub>2</sub> sono stati determinati secondo la nuova procedura di test dei consumi e dei gas di scarico WLTP. Al momento devono essere ancora indicati i valori conformi al Nuovo Ciclo di Guida Europeo (NEDC) su cui si basano. Questi valori non sono equiparabili ai valori rilevati con la procedura NEDC utilizzata finora. Ulteriori informazioni ufficiali sul consumo di carburante e sulle emissioni di CO<sub>2</sub> specifiche per nuove vetture sono disponibili nella "Guida ai consumi di carburante, alle emissioni di CO<sub>2</sub> e al consumo di corrente di nuove vetture", disponibile gratuitamente presso tutti i punti vendita e presso DAT.

---

In evidenza

## **La nuova 911 Turbo e la nuova 911 Turbo Cabriolet**

### **Settima generazione della 911 Turbo con 30 kW (40 CV) in più di potenza.**

Il potente motore da 3.745 cm<sup>3</sup> di cilindrata con due turbocompressori con turbina a geometria variabile eroga ora 427 kW (580 CV).

### **Guida dinamica in ogni situazione.**

Con il cambio PDK a otto rapporti tarato per la versione Turbo, l'accelerazione da 0 a 100 km/h si riduce a 2,8 secondi (0,2 secondi in meno), mentre la velocità massima è sempre di 320 km/h.

### **Carrozzeria larga.**

I parafanghi più larghi di 45 millimetri davanti e la coda più ampia di 20 millimetri rendono la nuova 911 Turbo assieme alla 911 Turbo S la 911 di serie più larga di sempre.

### **Espressione di sportività con nuove opzioni.**

Per la prima volta è possibile ordinare per i modelli 911 Turbo un telaio sportivo PASM più rigido ribassato di 10 millimetri. Per la prima volta su una 911 Turbo è possibile scegliere un impianto di scarico sportivo di nuova concezione dal sound pieno e distintivo.

### **Aerodinamica evoluta.**

Aerodinamica adattiva (PAA) ora con alette dell'aria di raffreddamento regolate davanti, strategia di regolazione estesa e spoiler posteriore più grande, ma più leggero, per una deportanza ancora maggiore. Il PAA funge inoltre da Airbrake in caso di frenata a fondo a velocità elevata.

### **Nuovi vetri in struttura leggera e antirumore.**

Per la 911 Turbo Coupé sono disponibili su richiesta per la prima volta i vetri in struttura leggera e antirumore di nuova concezione che pesano oltre quattro chilogrammi in meno.

---

Coupé e Cabriolet con nuove opzioni e un significativo incremento di potenza

## La nuova Porsche 911 Turbo

Da 45 anni è la quintessenza dell'auto sportiva ad alte prestazioni per tutti i giorni: la Porsche 911 Turbo. Dopo il lancio sul mercato della 911 Turbo S, anche le 911 Turbo Coupé e Cabriolet entrano nella prossima generazione: ancora più potenti, più veloci e più individuali. Grazie ai 427 kW (580 CV), pari a un aumento di 30 kW (40 CV) rispetto al modello precedente, con 2,8 secondi (meno 0,2 s) Coupé e Cabriolet hanno battuto il limite magico nell'accelerazione da 0 a 100 km/h. 750 Nm (più 40 Nm) di coppia, ora senza Overboost limitato nel tempo, rendono le riprese dai regimi intermedi ancora più spontanee e agevoli. Così accelerazione, potenza e coppia della nuova 911 Turbo sono a pari livello della 911 Turbo S di precedente generazione. Anche qui, la forza motrice viene trasmessa dal cambio PDK a 8 rapporti tarato specificamente per la versione Turbo. La velocità massima rimane invariata a 320 km/h. Per la prima volta, con la 911 Turbo sono disponibili anche opzioni come il pacchetto Sport o in struttura leggera, l'assetto sportivo e l'impianto di scarico sportivo. Ciò consente ai clienti di adattare ancora meglio la vettura alle proprie esigenze personali.

Le nuove auto sportive portano una grande eredità: dal lancio sul mercato nel 1975 la 911 Turbo è sinonimo di lusso e prestazioni. Ogni generazione ha perpetuato la reputazione come riferimento mondiale tra le auto sportive ad alte prestazioni. La 911 Turbo coniuga sportività con praticità nell'uso quotidiano, emozionalità con affidabilità e dinamismo con efficienza. L'ultima generazione della 2+2 posti ha una potenza più che doppia rispetto alla prima Turbo a sei cilindri da tre litri con singolo turbocompressore e 260 CV. Sebbene la 911 Turbo sia diventata più veloce, più grande e più confortevole nel corso degli anni, ha sempre mantenuto la sua caratteristica di base.

Il design della nuova 911 Turbo è diventato ancora più muscoloso. Per il nuovo telaio, la carrozzeria è stata allargata a 1.840 millimetri (+ 45 mm) in corrispondenza dell'asse anteriore. Il nuovo cofano anteriore con un rilievo distintivo sottolinea la sportività della vettura. I fari principali a LED di serie con PDLS Plus illuminano la strada. Sull'asse posteriore, la carrozzeria misura ora esattamente 1,90 metri (+ 20 millimetri). Un'ulteriore caratteristica distintiva della nuova 911 Turbo è l'aerodinamica adattiva ulteriormente sviluppata con alette dell'aria di raffreddamento regolate nella parte anteriore,

uno spoiler frontale attivo più grande e uno spoiler posteriore variabile visibilmente accresciuto. La fascia luminosa continua con fari posteriori a LED e la nuova griglia del cofano posteriore a lamelle con modanature argento completano il design del retrotreno.

Con 42 millimetri di carreggiata in più sull'anteriore e nuovi pneumatici da 20 pollici nella misura 255/35, l'asse anteriore sterza in modo ancora più preciso. Adesso la regolazione attiva della trazione integrale PTM è in grado di trasmettere più spinta alle ruote anteriori. Gli pneumatici da 315/30 su ruote da 21 pollici, un pollice in più rispetto all'asse anteriore, e una carreggiata di dieci millimetri più larga incrementano la trazione sull'asse posteriore autosterzante. Ancora più potente è l'impianto frenante aggiornato, riconoscibile dalle pinze fisse rosse di serie. I dischi anteriori in ghisa grigia misurano ora 408 millimetri (+ 28 mm) e hanno uno spessore di 36 millimetri (+ 2 mm). Sull'asse posteriore sono installati dischi da 30 millimetri di spessore con un diametro di 380 millimetri.

Novità per la 911 Turbo è l'impianto di scarico sportivo con due terminali ovali, disponibile a richiesta. Nuove sono anche due diverse varianti di assetto: mentre l'assetto di serie PASM offre un'ampia spaziatura tra sportività e comfort, il telaio sportivo a regolazione elettronica dalla taratura molto più rigida con assetto ribassato di dieci millimetri avvantaggia l'agilità della nuova 911 Turbo. La taratura è specifica per la dinamica di guida e consente una stabilità ancora maggiore nei passaggi ad alta velocità, ad esempio nell'impiego in pista. La compensazione attiva del rollio PDCC idraulica e i freni carboceramici PCCB con pinze fisse a dieci pistoncini all'avantreno offrono un ulteriore perfezionamento dal punto di vista della dinamica di guida.

Con i due nuovi optional, il pacchetto in struttura leggera e il pacchetto Sport, si possono ulteriormente affinare l'aspetto e le prestazioni. Il pacchetto in struttura leggera per la Coupé riduce il peso della vettura di 30 kg. Ciò è reso possibile, tra l'altro, dai leggeri sedili a guscio completo, dall'eliminazione dei sedili posteriori dalla vetratura in struttura leggera e da un isolamento ridotto. Vale a dire che il suono del motore raggiunge l'orecchio del conducente ancora più direttamente. Il pacchetto Sport include il pacchetto Sport Design 911 Turbo e altre applicazioni in nero, elementi in carbonio e luci posteriori Exclusive Design.

Nei loro tratti, gli interni dal carattere moderno assomigliano a quelli dei modelli 911 Carrera con Porsche Advanced Cockpit e Direct Touch Control. Grazie alla nuova architettura, l'ampio Center Screen del PCM ora da 10,9" si può comandare intuitivamente e senza distrazioni. L'equipaggiamento particolarmente ricco e pregiato comprende, tra l'altro, sedili sportivi a 14 vie completamente elettrici, pacchetto Sport Chrono, un volante sportivo GT con paddle, interruttore multifunzione e Mode nonché il potente BOSE® Surround Sound-System. Esistono anche numerosi optional per l'ulteriore personalizzazione, come il Porsche InnoDrive con tempostat di regolazione della distanza, l'assistente al mantenimento di corsia con riconoscimento dei segnali stradali, l'assistente di visione notturna, il Surround View e il Burmester® High-End Surround Sound-System.

---

Motore e trasmissione

## Salto di prestazioni grazie alla tecnologia turbo ulteriormente sviluppata

Il motore boxer a sei cilindri da 3.745 cm<sup>3</sup> della 911 Turbo portato a 580 CV dispone ora di turbocompressori dalla struttura simmetrica con geometria variabile della turbina e valvole di bypass a comando elettrico. Assieme al raffreddamento dell'aria di sovralimentazione di nuova concezione e all'impiego di iniettori piezoelettrici, ciò migliora risposta, potenza, curva di coppia e prontezza nel salire di giri.

L'aria che entra nel nuovo sei cilindri passa forzatamente da un canale di aspirazione quasi del tutto ridisegnato. A tale scopo i precedenti condotti dell'aria di processo e dell'aria di sovralimentazione sono stati invertiti: attraverso le caratteristiche prese d'aria della Turbo sulla parte posteriore delle fiancate viene aspirata una parte dell'aria di processo. Dai filtri dell'aria ora disposti nei parafanghi posteriori altri due flussi d'aria vengono scaricati attraverso la griglia del cofano posteriore. La nuova 911 Turbo è dotata di quattro punti di aspirazione con maggiore sezione totale e minore resistenza, a tutto vantaggio dell'efficienza del motore.

Due turbocompressori speculari con turbina a geometria variabile e maggiori dimensioni sostituiscono quelli finora montati. Le giranti (girante compressore e turbina) ruotano ora in senso contrapposto sul lato destro e sinistro della vettura. Il diametro della girante turbina è salito a 55 millimetri (+5 mm), mentre quello della girante compressore da 59 millimetri è aumentato di tre millimetri. Ciò aumenta la possibile portata d'aria sia sul lato dei gas di scarico che sul lato dell'aria fresca, che a sua volta influenza la coppia e la potenza. Le valvole Wastegate vengono azionate tramite motorini passo-passo elettrici. Il vantaggio: grazie all'apertura attiva e completa delle valvole Wastegate dopo l'avviamento a freddo, i catalizzatori entrano in funzione prima. Inoltre, la regolazione della pressione di sovralimentazione diventa più rapida e precisa. Percorrendo il canale di aspirazione, l'aria compressa fluisce attraverso i due intercooler sistemati in una nuova posizione, le cui dimensioni sono aumentate del 14%. Ora sono posizionati proprio sopra al motore, nel mezzo e al centro sotto la griglia del cofano posteriore.

## **Nuovo impianto di scarico sportivo disponibile a richiesta**

Per la prima volta Porsche offre su richiesta un impianto di scarico sportivo per la 911 Turbo. Come il sistema di serie, questo è dotato di valvole parzializzatrici di scarico a regolazione elettrica continua che hanno permesso di risolvere il conflitto di obiettivi tra emozionalità, comfort acustico interno e requisiti di legge. La specifica canalizzazione interna del flusso dell'impianto di scarico sportivo ha consentito di ottenere un sound decisamente sportivo e tipicamente Turbo. La caratteristica distintiva sono i due terminali di scarico ovali. Il sistema di scarico di serie dispone di due terminali doppi quadrati cromati.

## **Nuovo cambio a doppia frizione a otto rapporti in versione Turbo**

Fino a 750 Nm di coppia e 427 kW (580 CV) richiedono elevati requisiti alla catena cinematica, soprattutto quando si guida in modo estremamente dinamico. Qui la nuova 911 Turbo è ben preparata. Il PDK è basato sul cambio dell'attuale serie 911 Carrera ed è stato adattato all'erogazione di potenza del motore Turbo con lamelle in acciaio e un set di ingranaggi rinforzato. Anche il piacere di guida è ulteriormente aumentato: grazie alle nuove cambiate lampo, la 911 Turbo reagisce in modo ancora più spontaneo e veloce. Queste avvengono soprattutto a regimi e carichi elevati, sia in modalità manuale che con Sport Plus attivato in modalità automatica. Tutte le marce hanno inoltre una nuova rapportatura: la prima è più corta, l'ottava più lunga della precedente settimana. Il PDK a otto rapporti offre complessivamente numerosi miglioramenti rispetto al cambio a sette rapporti precedente. Il conducente lo percepisce subito a livello di comfort, prestazioni ed efficienza.

## **Maggiori prestazioni per la trazione integrale**

Analogamente al cambio PDK, anche la trazione integrale Porsche Traction Management (PTM) è stata adattata all'aumento di potenza. Grazie al raffreddamento ad acqua potenziato e alle lamelle d'acciaio rinforzate, la trasmissione dell'asse anteriore riesce a trasferire alle ruote molta più coppia. Ora il ripartitore di coppia della nuova 911 Turbo distribuisce fino a 500 Nm alle ruote anteriori. La forza motrice viene trasmessa all'avantreno da un nuovo albero di trasmissione più leggero e stabile dotato di un solo giunto cardanico.

## **Pacchetto Sport Chrono con nuova app Porsche Track Precision integrata**

Con il pacchetto Sport Chrono il piacere di guida può ulteriormente aumentare. Il pacchetto comprende la modalità PSM Sport, i supporti motore dinamici, il cronometro e l'app Porsche Track Precision. Tramite il nuovo interruttore Mode con pulsante Sport Response si possono attivare le varie modalità di guida. Anche l'innovativa Wet Mode può essere selezionata dal conducente con l'interruttore Mode.

## **Programma di guida innovativo Wet Mode per una maggiore assistenza su fondi bagnati**

La Porsche 911 è una delle prime vetture a disporre di un sistema innovativo per il riconoscimento delle strade bagnate. Grazie a sensori acustici, il programma di guida Wet è in grado di riconoscere gli spruzzi d'acqua che turbinano nei passaruota anteriori e quindi analizzare le condizioni del manto stradale in merito a evidenti situazioni di bagnato. Differisce del tutto dai sensori pioggia per il comando dei tergicristalli, che reagiscono solo otticamente alle gocce d'acqua sul parabrezza indipendentemente dalle condizioni della strada. Al verificarsi di una condizione di bagnato, viene preconditionata la risposta dei sistemi PSM e PTM. Contemporaneamente il sistema informa il conducente in merito al riconoscimento di strada bagnata e suggerisce di passare manualmente alla Wet Mode. La relativa funzione è integrata nell'interruttore Mode. Se il conducente attiva questa modalità, vengono tarati tra gli altri PSM, PTM, aerodinamica, PTV Plus e comportamento della trasmissione per la migliore stabilità di marcia. Il PTM distribuisce maggiormente sull'asse anteriore la coppia della trazione integrale, al fine di garantire una trazione migliore e aumentare la stabilità della vettura. Lo spoiler posteriore passa in Wet Mode, lo spoiler frontale si chiude, la curva caratteristica dell'acceleratore si appiattisce, il PSM Off o la modalità Sport vengono disattivati.

---

Design e aerodinamica

## **Dinamica al suo meglio**

La Porsche 911 Turbo dimostra la sua maggiore dinamica in modo decisamente evidente. Ora sull'asse posteriore la carrozzeria misura 1.900 millimetri (+20 mm). Davanti, grazie ai parafanghi dalla forma esclusiva, la larghezza è cresciuta di 45 millimetri fino a raggiungere 1.840 millimetri (in precedenza 1.795 mm). Le carreggiate sono aumentate per rispondere alle nuove dimensioni: dietro la distanza tra le ruote è di 1.600 millimetri (+10 mm) e davanti è di 1.583 millimetri (+42 mm).

La nuova sezione frontale con prese d'aria più larghe è contraddistinta nel segno della Turbo dalle doppie luci frontali. Lo spoiler frontale estraibile pneumaticamente dalla nuova forma assicura le massime prestazioni aerodinamiche. La 911 Turbo monta di serie fari principali a LED con PDLS Plus. La nuova coda con terminali di scarico squadrati tipicamente Turbo si integra perfettamente con la fascia luminosa posteriore che contraddistingue l'attuale generazione della 911.

### **Nuova ed esclusiva: vetratura in struttura leggera opzionale**

Come per tutte le 911 Coupé, l'innovativa vetratura in struttura leggera è disponibile come optional anche per la 911 Turbo chiusa. Questo vetro stratificato pesa circa 4 kg in meno dei componenti di serie. Si riduce così il peso della carrozzeria nella zona determinante per la dinamica di guida al di sopra della linea di cintura. Il baricentro si abbassa. Rispetto alla vetratura di serie, la vetratura in struttura leggera è costituita da cristalli esterni più sottili e cristalli interni temprati chimicamente. Questa particolare struttura non è soltanto più leggera, ma è anche più efficace nell'attenuazione del calore e dei rumori.

### **Aerodinamica adattiva con più deportanza, Wet Mode e Airbrake**

L'aerodinamica adattiva è parte integrante dell'aumento prestazionale della nuova 911 Turbo. Grazie alla riprogettazione dello spoiler frontale attivo e dell'ala posteriore il livello di deportanza è aumentato del 15% per avere ancora più stabilità e dinamica di marcia alle velocità più elevate. La deportanza massima in posizione Performance (modalità Sport Plus attivata) è ora di circa 170 kg.

Nuove sono le funzioni Wet Mode e Airbrake. Se i sensori di serie rilevano un fondo stradale bagnato, nella strumentazione appare un avvertimento. Dopodiché, se il conducente attiva la Wet Mode tramite l'interruttore Mode, i sistemi di regolazione dell'aerodinamica spostano il bilanciamento a favore di un maggiore carico aerodinamico sull'asse posteriore, al fine di aumentare la pressione di contatto tra gli pneumatici e la strada.

La 911 Turbo dispone inoltre di una funzione Airbrake. In caso di frenata a fondo ad alte velocità, lo spoiler frontale e posteriore si portano nella posizione Performance. La maggiore resistenza all'avanzamento e il carico aerodinamico più elevato riducono lo spazio di frenata in funzione della velocità iniziale e delle condizioni stradali. Inoltre viene migliorata la stabilità di guida durante la frenata.

---

Telaio e freni

## **Dinamica di guida con ancor più sportività e comfort**

La nuova 911 Turbo beneficia della taratura del telaio completamente nuova, sviluppata e adattata per il modello di punta 911 Turbo S. Porsche ha innalzato il concetto di pneumatici misti a un nuovo livello: gli pneumatici per l'asse anteriore e posteriore non differiscono solo in larghezza ma anche nel diametro. All'anteriore sono montati pneumatici da 20 pollici nella misura 255/35 su cerchi larghi fino a 9,5 pollici. Al posteriore la forza motrice principale è trasmessa da pneumatici da 21 pollici nella misura 315/30 su cerchi larghi fino a 12 pollici. Anche il sistema di sterzo con asse posteriore sterzante presenta una nuova taratura. Una demoltiplicazione più diretta del 6% aumenta la precisione di sterzata rispetto al modello precedente, a favore di una maggiore agilità della vettura, in particolare sui tracciati tortuosi.

### **Nuovo sistema di sospensioni attivo per la prima volta con telaio sportivo**

Il secondo sviluppo significativo è il Porsche Active Suspension Management (PASM) di nuova generazione, dotato di ammortizzatori ancora più rapidi e dalla regolazione più precisa. All'occorrenza, sia in fase di compressione che di rilascio, il nuovo PASM offre un'ammortizzazione molto più morbida e quindi più confortevole rispetto al precedente sistema. Al contempo, il nuovo PASM può consentire agli ammortizzatori di lavorare più rigidamente, il che si traduce in notevoli vantaggi dinamici in termini di stabilità nel rollio, percorrenza su giunzioni stradali, comportamento di sterzo e velocità in curva.

Per la prima volta nella 911 Turbo, gli ammortizzatori a reazione più rapida consentono di avere un telaio sportivo opzionale ribassato di dieci millimetri. Per assicurare il grip ottimale in qualsiasi situazione, sull'asse posteriore sono state montate molle helper supplementari che forniscono un precarico adeguato delle molle principali in caso di estensione completa. La taratura notevolmente più rigida è specifica per la dinamica di guida e consente una stabilità ancora maggiore nei passaggi ad alta velocità, ad esempio nell'impiego in pista.

Nuovo è l'indicatore della temperatura degli pneumatici, abbinato all'indicatore della pressione. Quando la temperatura degli pneumatici è bassa, le barre blu mettono in guardia dalla scarsa aderenza. Quando gli pneumatici si scaldano, l'indicatore passa al colore blu-bianco, per finire al bianco quando si entra nella temperatura di esercizio. Ciò significa massimo grip consentito. Grazie a ciò, il conducente può adattare con maggiore precisione il proprio stile di guida all'aderenza degli pneumatici. Con gli pneumatici invernali il sistema non è attivo e le barre sono disattivate.

### **Impianto frenante più potente con opzione ceramica**

In Porsche, per tradizione, la maggiore potenza del motore è accompagnata da un aumento della potenza frenante. L'impianto frenante in ghisa grigia sull'asse anteriore ha pinze fisse monoblocco in alluminio a sei pistoncini ciascuna. I relativi dischi misurano 408 millimetri (+ 28 millimetri) in diagonale e hanno uno spessore di 36 millimetri (+ 2 millimetri). L'impianto frenante dell'asse posteriore è rimasto invariato con pinze fisse a quattro pistoncini e dischi da 380 mm x 30 mm. Le pinze dei freni sono verniciate in rosso di serie e, come opzione, è ordinabile il colore nero lucido. In questa versione, la scritta "PORSCHE" sulle pinze dei freni è bianca.

Su richiesta, il telaio della nuova 911 Turbo può essere adattato alle esigenze individuali con opzioni aggiuntive: come prima, sono disponibili i freni carboceramici PCCB. Sull'asse anteriore ci pensano le pinze a dieci pistoncini e dischi dei freni con diametro da 420 millimetri a decelerare la vettura. Sull'asse posteriore sono montate pinze a quattro pistoncini e dischi dei freni da 390 millimetri.

Con la compensazione del rollio PDCC opzionale, la stabilità in curva può essere ulteriormente aumentata senza dover compromettere il comfort di guida.

Come prima, una funzione di sollevamento è ancora disponibile a richiesta. Consente di aumentare di circa 40 mm l'altezza da terra della grembialatura anteriore. In un secondo momento sarà ampliata e diventerà Smart Lift. Il sistema sarà quindi in grado di memorizzare le coordinate GPS della posizione corrente premendo un semplice tasto. Se il conducente percorre di nuovo la strada precedente nello stesso senso, la parte anteriore della vettura si solleva automaticamente.

---

Interni ed equipaggiamento

## **Guida sportiva in un ambiente elegante**

Sportivo, chiaro, intuitivo da usare: il cockpit di una Porsche è sempre stato orientato al guidatore e non alla moda. L'attuale generazione 911, e quindi anche la 911 Turbo, perpetua con costanza questo concetto. Gli interni sono caratterizzati dalle accentuate linee rettilinee del cruscotto con il piano strumenti incassato. Accanto al tipico contagiri Porsche, due sottili display free-form senza cornice informano il conducente. L'ampio Center Screen del PCM da 10,9" si può comandare intuitivamente e senza distrazioni. Al di sotto si trova un compatto gruppo di interruttori con cinque tasti per accedere direttamente a importanti funzioni dell'auto. Le funzioni dei cinque tasti tattili cambiano in base alla dotazione. La bocchetta d'aria centrale funge da elemento di unione con la consolle centrale, la cui superficie lucida sensibile al tocco corrisponde al Center Screen. La dotazione di serie comprende gli interni completamente in pelle e sedili sportivi regolabili su 14 posizioni. Gli inserti dei rivestimenti delle porte presentano un'impuntura diagonale in omaggio alla prima 911 Turbo (Typ 930). Le fasce centrali dei sedili sono impunturate trasversalmente. Il volante sportivo GT di serie con paddle e interruttore della modalità Sport Chrono è disponibile in varie versioni.

### **PCM dall'utilizzo intuitivo**

Il Porsche Communication Management (PCM) con navigazione online abbina facilità e intuitività d'uso a numerose offerte di Infotainment. Il sistema è intuitivo nell'uso e può essere ampiamente personalizzato. Il PCM consente anche di ingrandire, ridurre o ruotare la visualizzazione facendo semplicemente scorrere due dita sullo schermo. Inoltre, il display riconosce la scrittura a mano e permette di utilizzare comodamente numerose funzioni tramite comandi vocali.

Il sistema BOSE® Surround Sound di serie garantisce un intrattenimento acustico eccellente. L'amplificatore High-End con dodici altoparlanti e una potenza complessiva di 570 Watt offre un suono estremamente bilanciato e fedele all'originale. L'impianto top rimane il Burmester® High-End Surround Sound System opzionale con 13 altoparlanti e una potenza complessiva pari a 855 Watt.

## **Porsche Track Precision App per training in pista**

Il nuovo modello adotta dalla 911 Turbo S l'ulteriore evoluzione della Track Precision App: tramite Apple CarPlay® il conducente può ora visualizzare e comandare comodamente le funzioni dell'app anche direttamente tramite il PCM. Nel sistema sono memorizzati più di 300 circuiti internazionali e i tempi sul giro possono essere cronometrati in maniera automatica tramite il preciso segnale GPS del PCM. L'app consente la visualizzazione, la registrazione e l'analisi dettagliata dei dati di guida sullo smartphone. Per ottenere altre prospettive della propria guida è possibile controllare anche le telecamere GoPro direttamente tramite l'interfaccia Bluetooth. I video registrati possono essere successivamente sincronizzati con i tempi cronometrati. I dati e i video possono anche essere esportati e condivisi tramite smartphone. L'app per iPad aggiornata permette anche di effettuare analisi dettagliate delle informazioni.

## **Funzioni di climatizzazione ottimizzate con capote aperta**

Come per gli attuali modelli 911 Carrera, anche per la nuova 911 Turbo Cabriolet la climatizzazione a capote aperta è stata notevolmente migliorata. Altre novità sono rappresentate dagli automatismi di adattamento e regolazione del climatizzatore automatico dopo l'apertura della capote. La velocità del ventilatore, la regolazione della temperatura e la distribuzione dell'aria nell'abitacolo vengono adeguate alla rispettiva situazione tenendo conto della temperatura esterna, dell'irraggiamento solare e di tanti altri parametri.

## **Nuove opzioni: pacchetto in struttura leggera e pacchetto Sport.**

Il nuovo pacchetto Sport enfatizza gli attributi dinamici della nuova 911 top di gamma. Deriva dal pacchetto Sport Design, abbinato tra l'altro a gruppi ottici posteriori Exclusive Design e numerosi dettagli della carrozzeria verniciati in nero lucido. Nella Coupé si aggiunge il tetto leggero in carbonio.

Il pacchetto in struttura leggera con un vantaggio in termini di peso di oltre 30 kg è stato sviluppato esclusivamente per la Coupé. Comprende i vetri in struttura leggera e antirumore, i leggeri sedili a guscio completo, l'isolamento ridotto e l'eliminazione dei sedili posteriori. Non mancano anche il nuovo telaio sportivo PASM con assetto ribassato di dieci millimetri e l'impianto di scarico sportivo con terminali neri.