



PORSCHE



La nuova 911 Turbo S

Inarrestabile

911 *Turbo S*

Le vetture raffigurate in queste pagine mostrano gli equipaggiamenti previsti per la Germania. Esse sono parzialmente dotate di equipaggiamenti personalizzati che non fanno parte della dotazione di serie e che vengono forniti con sovrapprezzo. In alcuni Paesi non sono disponibili tutti i modelli e tutti gli equipaggiamenti a causa di vincoli e disposizioni di legge. Per ulteriori informazioni sui modelli e sulla precisa dotazione potete rivolgervi al vostro Centro Porsche. I dati relativi a costruzione, equipaggiamento, forma, prestazione, dimensioni, peso, consumi e costi di manutenzione delle vetture sono aggiornati al momento della stampa (01/2020). Con riserva di modifiche alla costruzione, all'entità della fornitura e degli equipaggiamenti come pure alla tonalità dei colori. Salvo errori e omissioni. All'indirizzo www.porsche.com/disclaimer è disponibile la dichiarazione di non responsabilità in tutte le lingue.

Meraviglioso, se il parametro di riferimento è la nostra stessa famiglia.

8 generazioni della 911 Turbo.

Ogni generazione ha i suoi modelli. Esempi straordinari, che indicano la direzione e stabiliscono gli standard. Quando tali modelli provengono dalla nostra stessa famiglia per noi è un onore e un input.

Nel 1974 venne presentata la prima 911 Turbo al Salone dell'Automobile di Parigi. In tempi di crisi petrolifera e prudenza nel settore automobilistico, Porsche ha compiuto una scelta di base, la più importante: restare fedele a se stessa. E ha lanciato una delle prime vetture sportive di serie dotata di turbocompressore a gas di scarico, che ha lasciato il mondo senza fiato. Ovviamente come accade da allora per ogni nuova 911 Turbo. Siamo sempre rimasti fedeli alla sua forma, al caratteristico spoiler posteriore o all'alettone poste-

riore. Non potremmo però mai ridurre l'indomabile spinta propulsiva. E non vorremmo nemmeno farlo. Di volta in volta e diventata più potente, più intelligente e più orientata al futuro.

46 emozionanti anni e 7 generazioni più tardi, anche l'ultima versione della 911 Turbo si trova nel luogo in cui già si trovavano tutti i modelli precedenti: al posto d'onore. Nella pole position dei cuori.





1ª Generazione
Serie G
930 3.0
1975–1977

2ª Generazione
Serie G
930 3.3
1977–1989

3ª Generazione
964
1991–1994

4ª Generazione
993
1995–1998

5ª Generazione
996
2000–2005

6ª Generazione
997
2006–2012

7ª Generazione
991
2013–2019

8ª Generazione
992
A partire dal 2020

La 911 Turbo.
Da 8 generazioni in anticipo sui tempi.



911 Turbo S

911 Turbo S Cabriolet





**Il portamento è sapersi controllare?
Forse, ma non adesso. Tieniti forte.**

Il concept 911 Turbo S.

911.
Turbo.
S.

Ciascuna di queste tre espressioni, da sola, è sufficiente a far battere il cuore degli appassionati. Tutte e tre insieme, invece, formano il non-plus-ultra. Per questo motivo, i nostri ingegneri definiscono la 911 Turbo S come la sportiva perfetta. Capace di regalare il massimo divertimento al volante. Un modello intramontabile, adatto alla vita di tutti i giorni. Performance, sportività, stile; 911 Turbo S racchiude tutto ciò che Porsche rappresenta. E non scende a compromessi nella fase progettuale. Con passione ma anche concretezza. Con la serietà necessaria, senza però dimenticare l'amore per le emozioni alla guida.

Tutto ciò è dovuto in parte alla nuova e più dinamica generazione di motori, che offre una potenza di 478 kW (650 CV) e una coppia massima di 800 Nm. Senza dimenticare il nuovo cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK) a 8 rapporti, capace di scaricare la potenza del motore sulla strada in modo ancora più efficace.

È questo il nostro approccio: non mollare mai. Non pensare mai: più di così non si può. Perché è sempre possibile ottenere un'oncia di maggiore potenza. Senza accettare limiti. Inarrestabile.

Quando progettiamo qualcosa di inarrestabile, si capisce al primo sguardo.

Esterno.

Rendere l'inconfondibile linguaggio delle forme ancora più straordinario? Un compito impegnativo. Ma troppo stimolante per non affrontarlo. Inarrestabile. E, al contempo, con tutta la nostra passione. Affinché ogni rapporto sia semplicemente perfetto, già al primo sguardo.

Per quanto ci piaccia essere sempre una spanna avanti a tutti, il nostro primo pensiero è dedicato al posteriore. È qui che dal 1963 batte il cuore di ogni 911 e dal 1974 anche il cuore di ogni 911 Turbo: il motore boxer. Conseguentemente anche la sua livrea si presenta possente: una carrozzeria più larga di 20 mm rispetto al modello precedente. I muscolosi parafranghi sono la perfetta espressione del DNA sportivo e il tratto distintivo che contraddistingue la 911 Turbo fin dal primo modello.

Realizzata in un unico elemento, una fascia di raccordo luminosa abbellisce il posteriore collegando visivamente i gruppi ottici posteriori a LED dalla conformazione tridimensionale e viene fregiata dalla scritta «PORSCHE». Verso il basso la vettura viene delimitata in modo non meno vigoroso dal nuovo impianto di scarico a quattro vie, con le 2 mascherine dei terminali di scarico doppi di colore nero in design 911 Turbo.





Con il suo inconfondibile linguaggio delle forme, la zona anteriore racconta la storia Porsche, ma apre al contempo nuove strade. La vettura, infatti, è diventata più larga di ben 45 mm. Insieme all'allargamento della carreggiata è stato così ottenuto un netto miglioramento della stabilità di marcia. Come da tradizione i parafranghi sono più alti del cofano, ribadendo così il tipico DNA del design Porsche. Il cofano, con i suoi caratteristici powerdome laterali si prolunga nel paraurti senza soluzione di continuità, rendendo omaggio ai modelli 911. Altrettanto inconfondibili sono poi le luci diurne a 4 punti e gli anabbaglianti dei nuovi fari principali a LED Matrix, meno inclinati rispetto al passato.

Proteso in avanti come una freccia e impreziosito da airblade neri, il paraurti prescrive al vento di marcia il percorso che deve seguire. Per la precisione: attraverso le prese d'aria laterali e le nuove alette attive per l'aria di raffreddamento, che consentono un convogliamento dei flussi controllato in funzione del fabbisogno. Il risultato: aerodinamica e raffreddamento ottimali. Il paraurti inoltre ospita la telecamera e i sensori dei sistemi comfort e di assistenza alla guida, che qui si integrano perfettamente, risultando pressoché invisibili.

Lo spoiler anteriore variabile, più basso rispetto al modello precedente, può essere estratto, il che ottimizza ulteriormente l'aerodinamica.

Dalla zona posteriore a quella anteriore, passando per la silhouette laterale, questa vettura si lascia ammirare per la sua bellezza al contempo classica e sportiva. Un design senza tempo, che si fa forte del presente, del passato e del futuro.



Il suono del vento. La 911 Turbo S Cabriolet abbina la classica silhouette di una 911 Turbo e la possibilità di ascoltare l'inconfondibile sound del motore turbo senza filtri, con la capote aperta.

La capote in tessuto completamente automatica della 911 Turbo S Cabriolet è dotata di un lunotto in vetro fisso e di 3 elementi portanti in magnesio integrati, che la rendono molto stabile e particolarmente leggera. Si apre e si chiude in circa 12 secondi, fino ad una velocità di 50 km/h. E, se lo desideri, anche tramite telecomando.

Il cielo interno è rivestito in materiale isolante e fonoassorbente. Risultato tangibile: temperatura interna costante e un'efficace riduzione della rumorosità aerodinamica. Ammesso che tu lo voglia.

Un'aletta frangivento a comando elettrico consente di viaggiare con la capote aperta senza eccessive correnti d'aria. Anche in questo caso, con una rumorosità aerodinamica minima. Può essere estratta e fatta rientrare in soli 2 secondi con la semplice pressione di un tasto.






**Solo ciò che deriva dalla più profonda convinzione,
può scatenare le emozioni più forti.**

Interni.

Tipicamente Porsche. Tipicamente 911 Turbo S: il connubio di design classico e tecnologia all'avanguardia. Ciò appare evidente osservando, ad esempio, la strumentazione, nella quale sono presenti un contagiri analogico e 2 display ad alta risoluzione che visualizzano su strumenti virtuali tutte le più importanti informazioni. E, immediatamente accanto, il touchscreen ad alta risoluzione da 10,9 pollici del Porsche Communication Management (PCM), che include la navigazione online. La precisione analogica incontra l'integrazione digitale.

Una novità e, al tempo stesso, un omaggio reso alle precedenti generazioni della 911 è poi il layout marcatamente orizzontale degli interni. Il concept del tunnel centrale ascendente e staccato dal cruscotto, assicura un accesso ottimale a tutte le principali funzioni. Il numero degli elementi di comando è stato significativamente ridotto grazie all'integrazione nella logica di comando Porsche Advanced Cockpit; conseguentemente, ogni elemento d'azionamento si trova direttamente a portata di mano. Si tratta di un'ergonomia tipicamente sportiva, che caratterizza anche il nuovo volante sportivo multifunzione GT con paddle del cambio.

The image shows the interior of a Porsche 911, viewed from the driver's side. The seats are upholstered in a rich red leather with visible stitching. The dashboard and center console are black, with the Porsche logo visible on the dashboard. The steering wheel is black with the Porsche logo in the center. The car's door is open, showing the interior paneling and the door handle. The overall aesthetic is one of luxury and performance.

Le vetture sportive si costruiscono per convinzione. E ciò significa dare il massimo valore a ogni dettaglio. Ovunque guardi o poggi le mani, scoprirai che ogni cosa si trova nella sua posizione ideale ed è di altissima qualità. Si presentano particolarmente raffinati gli interni in pelle bicolore con cuciture a contrasto. Le fasce centrali dei sedili e i pannelli sulle porte sono trapuntati e raccontano la storia della 911: perché erano curati con questa meticolosa accuratezza già gli interni dei primi modelli 911 Turbo. Sono poi presenti anche decorazioni in carbonio opaco. Ancora una volta, la prova che anche le sensazioni tattili hanno bisogno di massime prestazioni.



Bandierina a scacchi in vista? Traguardo raggiunto? Pensi che sia finita? Siamo solo all'inizio.

Performance.

Per i nostri ingegneri, ogni traguardo è solo una sosta sulla strada che conduce a destinazione. E la destinazione è la perenne ricerca di quel grammo in più che possiamo ancora trovare in noi stessi. Il che porta alla straordinaria potenza della 911 Turbo S. Prestazioni che si riflettono in ogni dettaglio.

Vengono perciò utilizzati turbocompressore a gas di scarico più grande e, per la prima volta, iniettori piezoelettrici. Il collettore gas di scarico ripreso dalla 911 GT2 RS migliora la risposta e l'efficienza attraverso condizioni di esercizio ottimizzate. L'intercooler, ossia l'aspirazione dell'aria del motore, è stato completamente riprogettato da zero. Finora, l'aria per il raffreddamento dell'intercooler veniva prelevata attraverso

le prese d'aria laterali nei passaruota posteriori, mentre l'aria del motore giungeva dalla griglia del cofano posteriore. Sulla nuova 911 Turbo S questo principio è stato modificato. Ciò consente di avere un intercooler più efficiente e quindi maggiore potenza.

Il risultato? Estremamente sportivo: il motore boxer biturbo VTG a 6 cilindri da 3,8 litri eroga 478 kW (650 CV). Mentre i valori di accelerazione sono mozzafiato: con Launch Control lo sprint da 0 a 100 km/h richiede solo 2,7 secondi. E poi eccezionale anche l'accelerazione fino a 200 km/h, che richiede solo 8,9 secondi. La velocità massima è di 330 km/h. Una potenza impressionante vero? D'altra parte, lo sai già, i nostri ingegneri sono fatti così.

I dati relativi a consumi, emissioni di CO₂ e classe di efficienza sono consultabili a pagina 55.



Frutto di un lavoro di sviluppo completamente nuovo, il cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK) a 8 rapporti consente cambi marcia molto rapidi, nell'ordine dei millesimi di secondo, senza pressoché interruzione della forza motrice. Rispetto alla generazione precedente, offre la possibilità di differenziare ancora più marcatamente stili di guida, al fine di privilegiare di volta in volta il comfort, le performance o l'efficienza.

La trazione integrale Porsche Traction Management (PTM) ripartisce in modo ottimale la forza motrice tra l'asse posteriore, sempre in trazione, e l'asse anteriore. Il sistema è stato ulteriormente sviluppato. Resistenza e controllo sono stati ottimizzati. Risultato: maggiore precisione e resistenza alle sollecitazioni. Insieme al Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) con bloccaggio trasversale regolato sull'assale posteriore, provvede alla corretta ripartizione della potenza sulle singole ruote in ogni situazione di marcia.

Con i nuovi ammortizzatori e il nuovo sistema di controllo dell'effetto ammortizzante, il Porsche Active Suspension Management (PASM) assicura un adattamento più rapido alle condizioni della strada. Per un'impressionante sportività e un elevato comfort nell'uso quotidiano.

Per la prima volta nella 911 Turbo S: l'impianto di scarico sportivo opzionale con 2 terminali di scarico ovali in colore nero o argento.

1 Terminali di scarico della 911 Turbo S

2 Impianto di scarico sportivo con terminali di scarico in colore nero

3 Impianto di scarico sportivo con terminali di scarico in colore argento

I dati relativi a consumi, emissioni di CO₂ e classe di efficienza sono consultabili a pagina 55.





**A volte si deve cedere.
Altre no.**

Telaio.

Scorza dura ma un cuore... duro. Appunto! «Inarrestabile» non è una promessa fatta a caso. La base fondamentale per addomesticare ogni strada non può che essere un telaio che non ammetta tentennamenti o rollii e che, in più, ti consenta di guidare in tutto relax. A seconda di cosa decidi tu.

Il sistema Porsche Active Suspension Management (PASM) ulteriormente ottimizzato, regola in modo attivo e costante la forza di smorzamento su ogni singola ruota in base alle condizioni della strada e allo stile di guida. Il risultato: minori movimenti della carrozzeria e maggiore comfort all'aumen-

tare del dinamismo. Per la prima volta, la nuova 911 Turbo S è disponibile con telaio sportivo PASM e assetto ribassato di 10 mm (dotazione a richiesta), grazie al quale la vettura viaggia in modo ancora più neutrale ed equilibrato.

I sistemi di regolazione automatici Porsche Stability Management (PSM) e Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) offrono elevata stabilità di guida, trazione e sicurezza nonché straordinaria agilità. Ed enorme divertimento in curva.

**Senza riserve?
Senza compromessi?
Ma anche sicurezza.**

Impianto frenante e cerchi.

Nessun compromesso: questo è ciò che prendiamo sul serio. Naturalmente, soprattutto quando si tratta del lato impegnativo del piacere di guida: la sicurezza. Poiché amiamo le accelerazioni, conosciamo anche l'importanza della decelerazione.

Il Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) testato nel Motorsport dispone di dischi freno in ceramica particolarmente leggeri. Hanno un diametro di 420 mm all'anteriore e 390 mm al posteriore. Insieme alle nuove pinze fisse a 10 pistoncini sull'asse anteriore e alle pinze fisse a 4 pistoncini sull'asse posteriore, garantiscono una potenza frenante estremamente elevata. Caratteristiche sono le pinze fisse verniciate in colore giallo. Su richiesta è possibile anche ottenerle in colore nero. Non meno caratteristiche sono però le loro performance straordinarie, quando si tratta di alternare potenti accelerazioni e potenti decelerazioni.

La nuova 911 Turbo S viene dotata di cerchi forgiati in lega leggera 911 Turbo S da 20/21 pollici. I cerchi si presentano in look Bi-Color (nero) e vengono dotati di serraggio centrale testato nel motorsport.





Per tempi da record. E istanti di vita imbattibili.

Pacchetto Sport Chrono.

Chiunque si sia cimentato nei circuiti da gara, cercherà le massime prestazioni anche su strada. In fondo i nostri record sul giro assomigliano ai nostri istanti di vita migliori. L'espressione più eloquente della nostra storia nel Motorsport è il pacchetto Sport Chrono, che include l'interruttore Mode. Per una messa a punto ancora più sportiva di telaio, motore e cambio.

Grazie all'interruttore Mode con SPORT Response Button sul volante è possibile selezionare una delle 5 modalità guida: «Normal», «SPORT», «SPORT PLUS», «Individual» e, nuova aggiunta, la «modalità WET»¹⁾, che assiste il guidatore in caso di guida su fondi stradali bagnati.

Con la funzione «SPORT Response», mediante la semplice pressione di un pulsante, il motore e il cambio vengono preparati a erogare la massima potenza nel minor tempo possibile. Il risultato: tempi di risposta istantanei e tutto il potenziale di accelerazione per circa 20 secondi.

Il pacchetto Sport Chrono include anche la nuova app Track Precision di Porsche, che ti consente di misurare e gestire i tempi sul giro e i dati di marcia. Affinché tu possa farti un'idea molto precisa di quali siano i tuoi record personali. L'interfaccia utente della app è stata completamente modernizzata e ciò la rende ancora più intuitiva e facile da usare sul tuo smartphone.

¹⁾ Il programma di guida «WET» non può sostituire uno stile di guida misurato e adeguato in base alle condizioni meteorologiche e della strada, ma può, eventualmente, assistere il guidatore.

²⁾ L'utilizzo della app è consentito solo in aree interdette alla normale circolazione stradale. L'impiego del prodotto (con particolare riguardo alle riprese video) può essere vietato dalle disposizioni di legge in determinati mercati e in occasione di determinati eventi sportivi. Prima di utilizzare l'app, verifica che il suo impiego sia consentito dalle disposizioni di legge locali.



Il vento sempre in poppa.

Porsche Active Aerodynamics (PAA).

Non puoi evitare il vento, ma puoi indicargli in quale direzione ti deve guidare. Soprattutto se sei dotato di un'aerodinamica attiva. Ulteriormente sviluppato rispetto ai modelli precedenti, il sistema aerodinamico consente di regolare i modelli 911 Turbo S in modo ancora più variabile in funzione delle varie situazioni di guida. Il Porsche Active Aerodynamics (PAA) garantisce performance di marcia ottimali e vantaggi sul fronte dei consumi e delle emissioni di CO₂.

Un importante dettaglio in tal senso è rappresentato dalle nuove alette per l'aria di raffreddamento integrate nelle prese d'aria anteriori: sono concepite per ridurre i consumi nell'uso quotidiano e ottenere le massime prestazioni nell'impiego sportivo. Le alette si chiudono automaticamente durante la guida riducendo la resistenza aerodinamica e, se necessario, si aprono per assicurare il raffreddamento ottimale del motore.

Si aggiungono poi lo spoiler anteriore variabile a fuoriuscita pneumatica realizzato in flessibile elastomero e l'alettone posteriore. Entrambi fuoriescono e rientrano in modo sincrono in diverse posizioni.

Insieme ai programmi di guida, vengono fornite le seguenti funzioni aerodinamiche: in modalità Normal, sono determinanti efficienza, stabilità di guida e idoneità all'uso quotidiano. In modalità SPORT, emerge la dinamica di guida, equilibrata dal punto di vista sportivo. Nella modalità SPORT PLUS, la vettura può esprimere il suo pieno potenziale di performance, ad esempio sul circuito. La novità è la modalità WET: quando la modalità WET viene attivata, il bilanciamento aerodinamico viene spostato verso l'asse posteriore. Il risultato è una parte posteriore più alta e, quindi, stabilità di guida. Per una maggiore sicurezza sulla carreggiata bagnata ¹⁾

Un'altra novità è rappresentata dalla funzione airbrake. A seconda del programma di guida selezionato, in caso di frenata totale da elevata velocità questa funzione influisce positivamente sullo spazio di arresto tramite un'estrazione automatica (supplementare) dello spoiler anteriore e dell'alettone posteriore a seconda del programma di guida selezionato.

- 1 Alette per l'aria di raffreddamento chiuse
- 2 Alette per l'aria di raffreddamento aperte, spoiler anteriore estratto
- 3 Alettone posteriore in posizione Performance

¹⁾ Il programma di guida «WET» non può sostituire uno stile di guida misurato e adeguato in base alle condizioni meteorologiche e della strada, ma può, eventualmente, assistere il guidatore.



Modalità SPORT PLUS con spoiler anteriore e alettone posteriore estratti





Elevators



Exit

La luce migliore. Letteralmente.

Sistemi d'illuminazione.

Essere ben visibili è importante. Ancora più importante però è poter osservare all'istante tutto quanto avviene sulla strada. Ciò è garantito soprattutto dai fari principali a LED Matrix con accensione automatica degli abbaglianti, incluso Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus). I fari principali Matrix disattivano in modo mirato i segmenti del cono di luce degli abbaglianti permanenti. 84 LED controllati singolarmente vengono disattivati o regolati per adattarsi alla specifica situazione. I conducenti dei veicoli che precedono o che provengono dalla direzione opposta non vengono abbagliati, mentre le aree circostanti vengono perfettamente illuminate.

Per assicurare una migliore visione, le vetture in avvicinamento vengono non solo escluse in modo selettivo, ma viene anche aumentata l'illuminazione a destra dell'area più buia, in modo da indirizzare meglio lo sguardo del guidatore. La disattivazione a segmenti dell'illuminazione di segnali stradali particolarmente riflettenti evita che il guidatore venga abbagliato.

I gruppi ottici posteriori dalla forma tridimensionale in tecnica a LED sono collegati dalla nuova fascia di raccordo luminosa continua.






**È bello talvolta stare soli con se stessi.
Ancora più bello, però, è sapere che non siamo mai davvero soli.**

Sistemi di assistenza.

Perché un giro sulla 911 Turbo S è così appagante? Perché non ti devi concentrare su nient'altro e puoi essere completamente te stesso. Questo viene garantito da numerosi sistemi di assistenza. Ad esempio, l'assistente di segnalazione e frenata. Oppure il sistema adattivo di regolazione della velocità: regola la distanza dalla vettura che precede, in base alla velocità della 911 Turbo S. In aggiunta si ha il nuovo programma di guida in modalità WET¹⁾. Un sistema innovativo che aiuta durante la guida su fondi stradali bagnati. Il ParkAssistant con telecamera posteriore può essere ampliato con l'opzione Surround View che integra la telecamera posteriore con altre 3 telecamere ad alta risoluzione aggiuntive.

Con un'impostazione tipica di una vettura sportiva Porsche InnoDrive²⁾ consente di regolare in modo ottimale la velocità in base ai dati di navigazione e a un sensore radar/video, con il risultato di un aumento del comfort e dell'efficienza, garantendo il piacere di guida tipico di Porsche. La velocità di marcia viene adattata in modo preventivo ai limiti di velocità e alla conformazione della strada (presenza di eventuali salite o curve). Porsche InnoDrive gestisce anche l'accelerazione, la decelerazione e il cambio marcia (incluso il veleggiamento). La capacità predittiva del sistema che raggiunge fino a 3 km e l'ottimizzazione in tempo reale della strategia di marcia assicurano una guida armonica volta al risparmio di carburante.

1) Il programma di guida «WET» non può sostituire uno stile di guida misurato e adeguato in base alle condizioni meteorologiche e della strada, ma può, eventualmente, assistere il guidatore.
2) Porsche InnoDrive fornisce assistenza al guidatore nei limiti delle possibilità del sistema. Il guidatore deve monitorare costantemente il proprio stile di guida e intervenire in caso di dubbio. In qualsiasi momento è possibile bypassare il sistema agendo sul pedale del freno o dell'acceleratore. Disponibile indicativamente a partire da 07/2020.



Adagiarsi? Sì, ma solo per essere più performanti.

Comfort.

Sportività senza compromessi e comfort elevato si escludono a vicenda? Non nella nuova 911 Turbo S: difficilmente esiste un luogo in cui apprezzerai così tanto il dinamismo.

I nuovi sedili sportivi adattivi con regolazione elettrica a 18 vie sono realizzati in pelle liscia e offrono un eccellente sostegno laterale con la loro imbottitura rigida sportiva. Un dettaglio tipico della Turbo: i poggiatesta con scritta «turbo S» goffrata. Le fasce centrali dei sedili e i pannelli porte trapuntati ricordano i primi modelli 911.

Nuova è poi la possibilità di dotare la vettura di ionizzatore, a richiesta. La ionizzazione riduce i batteri e altre sostanze nocive presenti nell'aria e determina un miglioramento della qualità dell'aria all'interno dell'abitacolo e una sensazione di maggiore benessere dei passeggeri.

Il Porsche Communication Management (PCM) è l'unità di comando centrale dei sistemi audio, navigazione e comunicazione, così come di numerosi sistemi di assistenza alla guida. Un touchscreen da 10,9 pollici ad alta risoluzione consente di controllare in modo semplice e comodo le principali funzioni della vettura.

Il BOSE® Surround Sound-System dispone di 12 altoparlanti e altrettanti canali di amplificazione, incluso un subwoofer da 100 watt brevettato e integrato nella scocca per un sound ottimale. Potenza complessiva: ben 570 watt. Il non plus ultra sul fronte delle performance acustiche è offerto poi dal Burmester® High-End Surround Sound-System, dotazione a richiesta.





Sempre connesso, anche lungo la tua strada.

Porsche Connect.

Ogni giorno è fatto per trarne il meglio. Porsche Connect ti aiuta in questo ponendoti nella posizione di partenza ideale, per ogni tuo viaggio on the road e ogni tua meta.

Con i nuovi utili servizi e l'app Porsche Connect. Sincronizza le mete e l'agenda con la tua Porsche tramite lo smartphone, organizza i viaggi con informazioni sul traffico in tempo reale e utilizza i servizi musicali. Lasciati condurre, informare e intrattenere in tempo reale dalla tua Porsche. Il pacchetto Navigazione e Infotainment ti aiuta a raggiungere ancora più velocemente la tua meta grazie al calcolo del percorso con mappe online sempre aggiornate. Tramite il sistema di comandi vocali puoi richiedere informazioni, come ad esempio la situazione meteo nel luogo di destinazione, oppure farti leggere le notizie attuali su economia, politica o sport.



**La tua ispirazione.
La tua passione.**

Porsche Exclusive Manufaktur.

Il nostro bagaglio di esperienze ha origini molto lontane. Fin dai suoi albori, infatti, Porsche si è dedicata a realizzare i desideri dei suoi clienti. Fino al 1986, questa particolare offerta si chiamava «Programma Richieste Speciali», ma fu poi ribattezzata Porsche Exclusive. Oggi è la nostra Porsche Exclusive Manufaktur.

Amiamo ciò che facciamo e il nostro lavoro. Mettiamo la stessa passione in ogni minimo dettaglio, in ogni cucitura o centimetro quadrato di pelle. La nostra esperienza e la nostra passione, assieme alla tua ispirazione, si riflettono sulla vettura, trasformando così i sogni in realtà. Direttamente dalla fabbrica.

Un risultato che si ottiene solo grazie a originalità, entusiasmo e passione per i dettagli, sin dalla fase di consulenza personalizzata. Solo una cosa, infatti, ci sta particolarmente a cuore: realizzare i tuoi desideri, trasformando così «una» Porsche nella «tua» Porsche.

Come realizziamo i tuoi desideri? Grazie ad un lavoro artigianale paziente e accurato e impiegando materiali pregiati come ad esempio pelle, carbonio, legno pregiato o alluminio. Così nasce un prodotto realizzato con dedizione e maestria artigianale. In sostanza, l'equilibrio perfetto tra sportività, comfort, design e il tuo gusto personale. Una Porsche con la tua firma, appunto.

Ti offriamo molteplici opzioni di personalizzazione, estetiche e tecniche, per l'esterno e per gli interni. Da modifiche dei dettagli a interventi di più ampia portata. La tua ispirazione è la nostra passione.

Lasciati ispirare dagli esempi mostrati nelle pagine successive oppure visita il sito www.porsche.com/exclusive-manufaktur per scoprire tutto quello che c'è da sapere per configurare queste vetture straordinarie.





**Esiste una sola strada,
che ti rende inconfondibile: la tua.**

La nuova 911 Turbo S in colore rosso.

Esempio di configurazione della Porsche Exclusive Manufaktur.

- 1 Cerchi da 20/21 pollici 911 Turbo S Exclusive Design verniciati in colore nero (lucido), luci posteriori Exclusive Design, minigonne laterali verniciate nel colore dell'esterno, cristalli Privacy, prese d'aria posteriori verniciate nel colore dell'esterno
- 2 Pacchetto interni verniciato, pacchetto interni supplementare cruscotto/pannelli porte in pelle, alette parasole in pelle, stemma Porsche sui poggiatesta, cinture di sicurezza in colore rosso
- 3 Fari principali a LED Matrix in colore nero incluso Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus)
- 4 Base specchio verniciata in colore nero (lucido), cornici dei cristalli laterali verniciate in colore nero (lucido)
- 5 Quadrante cronometro Sport Chrono in colore rosso





Esempio di configurazione della Porsche Exclusive Manufaktur.

- 1 Interni in pelle Exclusive Manufaktur¹⁾, quadrante cronometro Sport Chrono e contagiri bianco, listelli sottoporta in alluminio spazzolato in colore argento scuro, illuminati
- 2 Scritta «PORSCHE» in colore nero (lucido), denominazione modello e inserti nelle lamelle delle prese d'aria nel cofano posteriore verniciati nel colore dell'esterno
- 3 Cerchi da 20/21 pollici 911 Turbo S Exclusive Design, luci posteriori Exclusive Design, minigonne laterali verniciate nel colore dell'esterno
- 4 Cinture di sicurezza in colore gesso, stemma Porsche sui poggiatesta
- 5 Fari principali a LED Matrix in colore nero incl. Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus), specchi retrovisori e prese d'aria laterali posteriori verniciate nel colore dell'esterno

¹⁾ Pacchetto interni supplementare cruscotto/pannelli porte in pelle, piantone dello sterzo rivestito in pelle, stemma Porsche sui poggiatesta, scritta «Porsche Exclusive Manufaktur» sul coperchio del vano portaoggetti.



**Rendere unico ciò che è già straordinario?
Senza se e senza ma.**

La nuova 911 Turbo S Cabriolet in colore gesso.

Dati tecnici.

| | | |
|--------------------------------------|--|--|
| | 911 Turbo S | 911 Turbo S Cabriolet |
| Motore | | |
| Tipo | B6, motore boxer biturboVTG | B6, motore boxer biturboVTG |
| Numero cilindri | 6 | 6 |
| Cilindrata | 3.745 cm³ | 3.745 cm³ |
| Potenza (DIN) a regime di rotazione | 478 kW (650 CV) 6.750 giri/min | 478 kW (650 CV) 6.750 giri/min |
| Coppia massima a regime di rotazione | 800 Nm 2.500–4.000 giri/min | 800 Nm 2.500–4.000 giri/min |
| Trasmissione | | |
| Trazione | Integrale | Integrale |
| Cambio | Cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK) a 8 rapporti | Cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK) a 8 rapporti |
| Telaio | | |
| Asse anteriore | Gruppo molla-ammortizzatore McPherson | Gruppo molla-ammortizzatore McPherson |
| Asse posteriore | Sospensione posteriore multi link, asse posteriore sterzante | Sospensione posteriore multi link, asse posteriore sterzante |
| Sterzo | Sterzo a pignone e cremagliera | Sterzo a pignone e cremagliera |
| Impianto frenante | Impianto frenante in ceramica (PCCB) con pinze fisse monoblocco in alluminio a 10/4 pistoncini, anteriore/posteriore | Impianto frenante in ceramica (PCCB) con pinze fisse monoblocco in alluminio a 10/4 pistoncini, anteriore/posteriore |
| Cerchi | Ant.: 9 J × 20 ET 41 <p>Post.: 11,5 J × 21 ET 67</p> | Ant.: 9 J × 20 ET 41 <p>Post.: 11,5 J × 21 ET 67</p> |
| Pneumatici | Ant.: 255/35 ZR 20 <p>Post.: 315/30 ZR 21</p> | Ant.: 255/35 ZR 20 <p>Post.: 315/30 ZR 21</p> |
| Peso a vuoto | | |
| DIN | 1.640 kg | 1.710 kg |
| Secondo direttiva CE ¹ | 1.715 kg | 1.785 kg |
| Peso complessivo ammesso | 2.020 kg | 2.080 kg |

| | | |
|---|-------------------------|------------------------------|
| | 911 Turbo S | 911 Turbo S Cabriolet |
| Prestazioni | | |
| Velocità massima | 330 km/h | 330 km/h |
| Accelerazione da 0 a 100 km/h con Launch Control | 2,7 s | 2,8 s |
| Accelerazione da 0 a 200 km/h con Launch Control | 8,9 s | 9,3 s |
| Consumi¹/Emissioni¹ | | |
| Consumo basso (varianti modello) in l/100 km | 21,1–20,7 | 21,2–20,9 |
| Consumo alto (varianti modello) in l/100 km | 10,5–10,2 | 10,8–10,4 |
| Consumo combinato (varianti modello) in l/100 km | 12,3–12,0 | 12,5–12,1 |
| Emissioni CO₂ combinate (varianti modello) in g/km | 278–271 | 284–275 |
| Filtro antiparticolato | sì | sì |
| Norma sui gas di scarico | Euro 6d-ISC-FCM | Euro 6d-ISC-FCM |

| | | |
|--|---|---|
| Dati sull'efficienza energetica per la Germania² | | |
| Classe di efficienza | G | G |

^[1] Dati determinati secondo il metodo di misurazione previsto dalla legge. Dal 1° settembre 2017 alcune auto nuove sono state omologate in conformità alla procedura armonizzata di test dei veicoli leggeri a livello mondiale («WLTP»), una procedura di test più realistica per misurare il consumo di carburante/elettricità e le emissioni di CO₂. Dal 1° settembre 2018 la WLTP sostituisce il nuovo ciclo di guida europeo («NEDC»). A causa delle condizioni di test più realistiche, il consumo di carburante/elettricità e i valori delle emissioni di CO₂ rilevati in base alla procedura WLTP saranno, in molti casi, superiori a quelli determinati in conformità alla procedura NEDC. Ciò potrebbe provocare corrispondenti modifiche della tassazione dei veicoli a partire dal 1° settembre 2018.

^[2] A partire dal 1° gennaio 2019, siamo tenuti a fornire i valori WLTP. Le prestazioni accessorie e i complementi (accessori, modelli di pneumatici, ecc.) possono modificare sostanzialmente i parametri di un veicolo, come il peso, la resistenza al rotolamento e l'aerodinamica e, insieme alle condizioni meteorologiche e del traffico, nonché la gestione individuale, possono influenzare il consumo di carburante/elettricità, il livello delle emissioni di CO₂ e i valori delle prestazioni del veicolo.



^[3] Per maggiori informazioni sulla differenza tra la procedura WLTP e la NEDC, ti invitiamo a visitare www.porsche.com/wltp.

^[4] Valida solo nel Paese indicato.




^[1] Secondo la Normativa CE, il peso a vuoto è riferito a vetture con dotazione di serie. Tale valore aumenta in presenza di eventuali optional. Nel valore indicato sono compresi 75 kg di peso per il guidatore.

Dati tecnici.

| | 911 Turbo S | 911 Turbo S Cabriolet |
|---|---------------------|-----------------------|
| Dimensioni esterne/Coefficiente c_x | | |
| Lunghezza | 4.535 mm | 4.535 mm |
| Larghezza (con specchi retrovisori esterni) | 1.900 mm (2.024 mm) | 1.900 mm (2.024 mm) |
| Altezza | 1.303 mm | 1.301 mm |
| Passo | 2.450 mm | 2.450 mm |
| Volume vano bagagli (anteriore) | 128 l | 128 l |
| Capacità del serbatoio | 67 l | 67 l |
| Coefficiente di resistenza aerodinamica (c _x) | 0,33 | 0,33 |

| Tipologia pneumatici | Dimensioni | Classe di efficienza energetica/ Resistenza al rotolamento | Categoria di aderenza sul bagnato | Rumorosità esterna* Categoria | Rumorosità esterna (dB) |
|----------------------|--------------|--|-----------------------------------|---|-------------------------|
| Pneumatici estivi | 255/35 ZR 20 | E | B–A |  | 72 |
| | 315/30 ZR 21 | E | B–A |  | 73 |

Per ragioni logistiche e di tecnica produttiva, l'ordine di una specifica marca di pneumatici non è possibile.

*  Basso livello di rumore  Medio livello di rumore  Elevato livello di rumore

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2020

Tutti i testi, le immagini e le informazioni contenute in questo catalogo sono soggette a copyright della Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

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

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG sostiene l'utilizzo di carta proveniente da foreste gestite secondo criteri di sostenibilità. La carta utilizzata qui è stata stampata con inchiostri senza olio minerale ed è certificata secondo le rigide direttive del FSC® (Forest Stewardship Council®).

Porsche, lo stemma Porsche, 911, PCCB, PCM, PDK, PSM e altri segni distintivi sono marchi registrati di Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

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

Valido da: 03/2020
Printed in Germany
WSLK2001000140 IT/WW