



PORSCHE



I modelli



Cayenne S Hybrid

Introduzione

Costruiamo vetture sportive. Da sempre. E, sempre, secondo i nostri criteri: piacere di guida ma anche idoneità all'uso quotidiano, tecnologia avanzata ma consolidata. Infine, molteplici possibilità di personalizzazione. Per gli interni e per l'esterno. E per tutti i modelli.

Anche se l'aspetto più importante è, e resta, la potenza. Ma a ridotto impatto ambientale. Ogni nuova evoluzione, ogni nuovo motore ed ogni nuova tecnologia segue sempre un principio: efficienza. Perché la potenza elevata è anche una questione di responsabilità.

Questa è la filosofia Porsche. Un principio generale, coerente, al quale s'ispira ciascuna delle nostre vetture. Da oltre 60 anni. Un principio riconoscibile, oggi, in 31 modelli. In particolare quelli nuovi.

La nuova Cayenne.

Abbiamo cambiato tutto, tranne l'idea. Nuovi modelli con nuovi motori. Più leggeri, dinamici, sicuri, confortevoli e con consumi ulteriormente ridotti. In breve: un nuovo punto di riferimento.

La nuova Panamera.

La tecnica delle auto sportive moltiplicata per quattro. Dotata di un nuovo motore V6. Con trazione integrale o posteriore. Dinamica e confortevole, nell'uso quotidiano e in viaggio.

La Boxster Spyder.

L'idea roadster ridotta all'essenziale. Il risultato: più vigorosa ed energica, quindi più originale, più sportiva e più dinamica che mai.

La 911 Turbo S.

A tutt'oggi l'interpretazione più dinamica dell'idea 911 Turbo. Frutto della passione che spinge a superare costantemente gli obiettivi raggiunti. In versione aperta e chiusa.

Indice

I nuovi modelli Cayenne	6
La nuova Cayenne	8
La nuova Cayenne Diesel	10
La nuova Cayenne S	12
La nuova Cayenne S Hybrid	14
La nuova Cayenne Turbo	16
I modelli Panamera	
La nuova Panamera	18
La nuova Panamera 4	20
La Panamera S	22
La Panamera 4S	24
La Panamera Turbo	26
I modelli 911 Carrera	
La 911 Carrera	28
La 911 Carrera 4	30
La 911 Carrera S	32
La 911 Carrera 4S	34
La 911 Carrera Cabriolet	36
La 911 Carrera 4 Cabriolet	38
La 911 Carrera S Cabriolet	40
La 911 Carrera 4S Cabriolet	42
La 911 Targa 4	44
La 911 Targa 4S	46
I modelli 911 Turbo	
La 911 Turbo	48
La 911 Turbo S	50
La 911 Turbo Cabriolet	52
La 911 Turbo S Cabriolet	54
I modelli 911 GT3	
La 911 GT3	56
La 911 GT3 RS	58
I modelli Cayman	
La Cayman	60
La Cayman S	62
I modelli Boxster	
La Boxster	64
La Boxster S	66
La Boxster Spyder	68
La tecnica	70
Dati tecnici	86





I nuovi modelli Cayenne.

**Nella vita c'è sempre
più di un'alternativa.**

Abbiamo ritoccato tutto, tranne lo stemma. Ed abbiamo perfezionato in modo tangibile l'idea della Cayenne. Ossia: nuovi modelli con nuovi motori. Abbiamo incrementato ulteriormente sportività, idoneità all'uso quotidiano e comfort di guida; eppure, in base al modello, abbiamo ridotto i consumi fino al 23% e le emissioni di CO₂ fino al 26%.^{1,2} Grazie, soprattutto, ad una netta riduzione del peso fino a 185 kg rispetto ai modelli precedenti e all'impiego di tecnologie all'avanguardia come, ad esempio, la funzione automatica Start-Stop (p. 81).

La novità più straordinaria: la nuova Cayenne S Hybrid. Il sistema Full-Hybrid parallelo (p. 70) sfrutta l'interazione delle forze generate dal motore elettrico e da quello a combustione. Il vantaggio: potete scegliere una guida sportiva mantenendo bassi i consumi.

Il motore turbodiesel V6 da 3,0 litri della nuova Cayenne Diesel è potente, efficiente e adatto ai lunghi tragitti. Il Porsche Traction Management (PTM, p. 75) trasferisce la potenza sulla strada.

Maggiore piacere di guida, minori consumi ed emissioni di CO₂. Sia

su strada sia fuori strada: la nuova Cayenne, la nuova Cayenne S e, soprattutto, la nuova Cayenne Turbo rappresentano anche questo: il propulsore da 4,8 litri sviluppa 500 CV e garantisce forti emozioni. Il nuovo Tiptronic S a 8 rapporti (p. 72) converte armoniosamente e con grande efficienza la potenza in trazione. L'efficienza è ulteriormente incrementata anche grazie all'impiego di tecnologie d'avanguardia come l'iniezione diretta (Direct Fuel Injection – DFI, p. 73) o il VarioCam Plus (p. 73). Il nuovo PTV Plus opzionale (p. 81) assicura maggiori dinamica e stabilità di guida. Il Porsche Dynamic Light System (PDLS, p. 78), abbinato ai fari Bi-Xenon e di serie nella nuova Cayenne Turbo, garantisce sicurezza ancora più elevata. Il Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC, p. 76), opzionale, consente una guida ancora più precisa. Anche l'assistente per i cambi di corsia (p. 79) ed il sistema adattivo di regolazione della velocità (p. 78) sono disponibili come optional. Un optional sonoro di prim'ordine: il Burmester® High-End Surround Sound-System (p. 84).

¹ Rispetto al modello precedente.
² I valori dei consumi sono forniti secondo gli standard Euro 5 del NEFZ, vedere pagina 92.



La nuova Cayenne.

Abbiamo mantenuto l'idea, ma l'abbiamo ulteriormente sviluppata fino a renderla un punto di riferimento. Il risultato è una vettura ancora più sportiva, ancora più confortevole e ancora più vicina alla strada.

Equipaggiamento di serie.

Il motore aspirato V6 da 3,6 litri assicura una potenza elevata a fronte di consumi ridotti grazie all'iniezione diretta (Direct Fuel Injection – DFI, p. 73), alla fasatura variabile degli alberi a camme di aspirazione e scarico e ad un impianto di aspirazione a risonanza con collettori a lunghezza variabile. Risultato: coppia massima di 400 Nm, 220 kW (300 CV), velocità massima pari a 230 km/h e accelerazione da 0 a 100 km/h in 7,5 s. I consumi e le emissioni di CO₂ sono ridotti fino al 20%.^{1, 2}

Il Porsche Traction Management (PTM, p. 75) trasferisce la potenza sulla strada tramite un cambio manuale a 6 marce d'impostazione sportiva che garantisce una perfetta sincronizzazione delle marce.

Ed il comfort? Sedili parzialmente in pelle, climatizzatore automatico, sistema audio CDR-31 con schermo touchscreen, Tempostat ed un sistema che accende automaticamente i fari non appena diventa buio. Le luci diurne con tecnologia

LED aumentano la sicurezza di guida diurna rendendovi maggiormente visibili nel traffico circostante.

Principali optional.

- Tiptronic S a 8 rapporti inclusa funzione automatica Start-Stop (p. 72)
- Fari Bi-Xenon incluso Porsche Dynamic Light System (PDLS, p. 78)
- Porsche Communication Management (PCM, p. 83) incluso modulo di navigazione
- BOSE® Surround Sound-System o Burmester® High-End Surround Sound-System (p. 84)
- Sospensioni pneumatiche incluso Porsche Active Suspension Management (PASM, p. 74)
- Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus, p. 81)
- Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC, p. 76)
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, p. 79)
- Assistente per i cambi di corsia (SWA, p. 79)
- Sistema adattivo di regolazione della velocità (ACC, p. 78)
- Cerchi con dimensioni fino a 21 pollici
- Gancio di traino estraibile elettricamente
- Portellone posteriore automatico
- Tetto panoramico

¹ Rispetto al modello precedente.

² I valori dei consumi sono forniti secondo gli standard Euro 5 del NEFZ, vedere pagina 92.

La nuova Cayenne Diesel.

È potente eppure consuma poco, quindi è adatta ai lunghi tragitti: la Cayenne Diesel sviluppa una coppia elevata a fronte di consumi ridotti.¹

Equipaggiamento di serie.

Il motore turbodiesel V6 da 3,0 litri della nuova Cayenne Diesel è potente ed efficiente. Tradotto in cifre: 176 kW (240 CV) assicurano una velocità massima di 218 km/h ed un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 7,8 s. La coppia massima è di 550 Nm. I consumi e le emissioni di CO₂ sono ridotti fino al 20%.^{1, 2}

Il turbocompressore della nuova Cayenne Diesel funziona secondo il principio delle turbine a geometria variabile (VTG, p. 74). Per una potenza elevata ed una coppia straordinaria già ai bassi regimi. L'iniezione diretta del carburante avviene tramite il sistema Common Rail. La pressione d'iniezione raggiunge i 1.800 bar. L'effetto: potenza elevata, emissioni e consumi ridotti. Un filtro antiparticolato per motori diesel depura, inoltre, i gas di scarico dalle particelle sottili.

Il nuovo Tiptronic S a 8 rapporti (p. 72) con tasti di selezione posti sul volante converte armoniosamente in spinta propulsiva l'elevata coppia. La trazione integrale permanente con differenziale centrale autobloccante del Porsche Traction Management (PTM, p. 75) ripartisce

con estrema precisione la forza motrice sulle quattro ruote. La funzione automatica Start-Stop è presente di serie.

Il serbatoio da 100 litri, disponibile come optional, consente un'autonomia di oltre 1.000 km. Un altro vantaggio pratico in viaggio è rappresentato dai sedili comfort con regolazione elettrica a 8 vie.

Principali optional.

- Fari Bi-Xenon incluso Porsche Dynamic Light System (PDLS, p. 78)
- Porsche Communication Management (PCM, p. 83) incluso modulo di navigazione
- BOSE® Surround Sound-System o Burmester® High-End Surround Sound-System (p. 84)
- Sospensioni pneumatiche incluso Porsche Active Suspension Management (PASM, p. 74)
- Telecamera posteriore incluso ParkAssistant anteriore e posteriore
- Assistente per i cambi di corsia (SWA, p. 79)
- Sistema adattivo di regolazione della velocità (ACC, p. 78)
- Cerchi con dimensioni fino a 21 pollici
- Gancio di traino estraibile elettricamente

¹ Rispetto al modello precedente.

² I valori dei consumi sono forniti secondo gli standard Euro 5 del NEFZ, vedere pagina 92.



La nuova Cayenne S.

La sigla «S». Da sempre, in casa Porsche è simbolo, e promessa, di prestazioni e riserve di potenza elevate. Nella nuova Cayenne S sottolinea potenza, sportività ed efficienza.

Equipaggiamento di serie.

Il cuore della Cayenne S: un motore aspirato V8 da 4,8 litri ad iniezione diretta (DFI, p. 73), VarioCam Plus (p. 73) e collettore di aspirazione variabile. Anche qui abbiamo applicato lo stesso principio: riduzione dei valori di consumi ed emissioni a fronte di una maggiore potenza: 294 kW (400 CV), coppia massima di 500 Nm. La velocità massima è di 258 km/h. L'accelerazione da 0 a 100 km/h avviene in soli 5,9 s. Consumi ridotti fino al 23% ed emissioni di CO₂ ridotte fino al 26%.^{1,2} Un risultato ottenuto grazie a un minor peso e alla funzione automatica Start-Stop.

Il Tiptronic S a 8 rapporti (p. 72) con tasti di selezione posti sul volante, converte armoniosamente la potenza della nuova Cayenne S in trazione. Il risultato: lo sfruttamento ottimale ed efficiente delle elevate riserve di potenza della nuova Cayenne S. Il Porsche Traction Management (PTM, p. 75) assicura il controllo costante di questa enorme potenza. In accordo con il Porsche Stability Management (PSM, p. 80), ulteriormente svilup-

pato, il PTM gestisce la ripartizione ottimale della forza motrice in ogni situazione di guida. Su strada e fuori strada. Sia in caso di uno stile di guida dinamico sia più rilassato o in caso di traini pesanti.

Segni distintivi: le lamelle in colore nero, i cerchi da 18 pollici Cayenne S III e le pinze dei freni in colore argento.

Principali optional.

- Porsche Communication Management (PCM, p. 83) incluso modulo di navigazione
- BOSE® Surround Sound-System o Burmester® High-End Surround Sound-System (p. 84)
- Sospensioni pneumatiche incluso Porsche Active Suspension Management (PASM, p. 74)
- Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus, p. 81)
- Telecamera posteriore incluso ParkAssistant anteriore e posteriore
- Assistente per i cambi di corsia (SWA, p. 79)
- Sistema adattivo di regolazione della velocità (ACC, p. 78)
- Cerchi con dimensioni fino a 21 pollici
- Gancio di traino estraibile elettricamente
- Portellone posteriore automatico
- Impianto di scarico sportivo

¹ Rispetto al modello precedente.

² I valori dei consumi sono forniti secondo gli standard Euro 5 del NEFZ, vedere pagina 92.





La nuova Cayenne S Hybrid.

Abbiamo scelto un progetto molto ambizioso dal punto di vista tecnico che incarna i tipici valori Porsche: performance ed efficienza.

Equipaggiamento di serie.

Nel nuovo sistema Full-Hybrid parallelo (p. 70) il motore V6 con compressore volumetrico da 3,0 litri viene assistito da un motore elettrico. Per una maggiore efficienza. Raggiunge valori di accelerazione simili a quelli di un propulsore V8. Ma con consumi ed emissioni di CO₂ decisamente ridotti.¹ Tradotto in cifre: il motore a combustione sviluppa 245 kW (333 CV), il motore elettrico 34 kW (47 CV). La velocità massima è: 242 km/h. L'accelerazione da 0 a 100 km/h avviene in 6,5 s, con una coppia massima di 580 Nm.

Il motore elettrico è direttamente integrato nella catena cinematica, con numerosi vantaggi, sia per il guidatore sia per l'ambiente: a velocità bassa e moderata il motore elettrico può spingere la vettura in modo autonomo, ad esempio per circolare in una zona residenziale. Inoltre, il motore elettrico può assistere quello a combustione fornendo ulteriore spinta. Per un'accelerazione ancora più sportiva. Una funzione particolare è il cosiddetto «veleggiare», cioè la possibilità di percorrere alcuni tragitti con il motore termico disattivato

apparentemente senza sforzo. Tramite il motore elettrico che funge da generatore è possibile sfruttare l'energia recuperata in fase di frenata (recupero p. 71) per alimentare la batteria. Assieme alla funzione automatica Start-Stop (p. 81) il sistema Full-Hybrid parallelo garantisce prestazioni straordinarie ed efficienza elevata.

Il nuovo Tiptronic S a 8 rapporti (p. 72) e la trazione integrale permanente con differenziale centrale autobloccante del Porsche Traction Management (PTM, p. 75) trasferiscono dinamicamente la potenza sulla strada. O in fuoristrada.

Principali optional.

- Porsche Communication Management (PCM, p. 83) incluso modulo di navigazione
- BOSE® Surround Sound-System o Burmester® High-End Surround Sound-System (p. 84)
- Sospensioni pneumatiche incluso Porsche Active Suspension Management (PASM, p. 74)
- Telecamera posteriore incluso ParkAssistant anteriore e posteriore
- Cerchi con dimensioni fino a 21 pollici
- Portellone posteriore automatico

¹ I valori dei consumi sono forniti secondo gli standard Euro 5 del NEFZ, vedere pagina 92.

La nuova Cayenne Turbo.

Affermazioni schematiche ma esaurienti: consumi ridotti, valori di accelerazione ottimizzati. Senza darci troppo peso. Turbo, appunto.

Equipaggiamento di serie.

Concetti chiari: il sound emesso dai 2 doppi terminali di scarico prodotto dai 368 kW (500 CV) del motore V8 biturbo da 4,8 litri ad iniezione diretta (DFI, p. 73), velocità massima 278 km/h, accelerazione da 0 a 100 km/h in 4,7 s. Coppia massima di 700 Nm. Riduzione dei consumi del 23% e delle emissioni di CO₂ del 25%.^{1,2} Grazie anche alla funzione automatica Start-Stop (p. 81).

Le sospensioni pneumatiche con regolazione dell'assetto incluso Porsche Active Suspension Management (PASM, p. 74) per una maggiore stabilità, sicurezza e comfort di guida. Il Porsche Traction Management (PTM, p. 75) garantisce ulteriore trazione e sicurezza di guida. Il nuovo Tiptronic S a 8 rapporti (p. 72) converte efficientemente l'elevata potenza in spinta propulsiva. I nuovi cerchi da 19 pollici Cayenne Turbo assicurano il giusto contatto con la strada. Per adeguarsi alla maggiore potenza i dischi dei freni sono più grandi: 390 mm anteriormente e 358 mm posteriormente. Le pinze dei freni sono in colore rosso.

Comfort di guida anche nell'abitacolo: equipaggiamento in pelle liscia e cielo interno in Alcantara, sedili sportivi adattivi con pacchetto Memory Comfort (a 18 vie), accensione automatica fari e specchi retrovisori esterni ed interno con dispositivo antiabbagliante automatico. BOSE® Surround Sound-System (p. 84) nonché Porsche Communication Management (PCM, p. 83) incluso modulo di navigazione.

Il design è incisivo. Il frontale è dominato da un powerdome molto pronunciato e da grandi prese d'aria. Completano l'insieme i fari Bi-Xenon incluso Porsche Dynamic Light System (PDLS, p. 78).

Principali optional.

- Burmester® High-End Surround Sound-System (p. 84)
- Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus, p. 81)
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, p. 79)
- Telecamera posteriore incluso ParkAssistant anteriore e posteriore
- Assistente per i cambi di corsia (SWA, p. 79)
- Sistema adattivo di regolazione della velocità (ACC, p. 78)
- Cerchi con dimensioni fino a 21 pollici

¹ Rispetto al modello precedente.

² I valori dei consumi sono forniti secondo gli standard Euro 5 del NEFZ, vedere pagina 92.





La nuova Panamera.

Unisce sportività ed efficienza. Cuore e ragione. Potenza elevata e consumi relativamente ridotti. Idoneità all'uso quotidiano e ai lunghi viaggi. Per quattro passeggeri.

Equipaggiamento di serie.

Il nuovo motore aspirato V6 da 3,6 litri della nuova Panamera è efficiente e sportivo. Con 220 kW (300 CV) sviluppa una coppia di 400 Nm. Trasmette la sua potenza all'asse posteriore tramite un cambio manuale a 6 marce. Accelera da 0 a 100 km/h in 6,8 s. e raggiunge una velocità massima di 261 km/h. Il principio: più potenza, consumi ridotti. Grazie al VarioCam Plus (p. 73) e all'iniezione diretta (DFI, p. 73). Tipico di una vettura sportiva: il Porsche Stability Management (PSM, p. 80), un sistema di regolazione che stabilizza la vettura in qualsiasi situazione.

Esteriormente la vettura si riconosce dai cerchi da 18 pollici Panamera e dalle finiture nere come: le pinze dei freni, le doppie lamelle nelle prese d'aria laterali del frontale, le cornici dei cristalli laterali (opaco) e la parte inferiore del paraurti posteriore.

L'abitacolo offre ampio spazio per quattro passeggeri. Grazie all'impiego di materiali pregiati e ad una straordinaria ergonomia. La seduta

e la fascia interna degli schienali, le maniglie e i braccioli nelle porte sono rivestiti in pelle stampata, il volante e la leva del cambio sono in pelle liscia. I sedili posteriori sono ribaltabili separatamente e consentono di raggiungere un volume del vano bagagli pari a ben 1.263 litri. Il sistema audio CDR-31 è dotato di schermo touchscreen a colori da 7 pollici. Egualmente di serie: climatizzatore automatico, Tempostat e sedili comfort con regolazione elettrica a 8 vie.

Principali optional.

- Cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK, p. 72) inclusa funzione automatica Start-Stop (p. 81)
- Fari Bi-Xenon neri
- Porsche Communication Management (PCM, p. 83) incluso modulo di navigazione
- BOSE® Surround Sound-System o Burmester® High-End Surround Sound-System (p. 84)
- Sedili ventilati anteriori e posteriori
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, p. 79)
- Porsche Active Suspension Management (PASM, p. 74)
- Sospensioni pneumatiche adattive
- Sistema adattivo di regolazione della velocità (ACC, p. 78)



La nuova Panamera 4.

La sportiva tra le berline. Con la dinamica di una vettura a trazione integrale, l'efficienza di un propulsore V6 e l'idoneità ai lunghi tragitti di una Panamera.

Equipaggiamento di serie.

Parliamo di efficienza: la nuova Panamera 4 è alimentata da un motore aspirato V6 da 3,6 litri con una potenza di 220 kW (300 CV) ed una coppia di 400 Nm. Velocità massima: 257 km/h, da 0 a 100 km/h in 6,1 s. Parliamo di dinamica: cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung a 7 rapporti (PDK – p. 72) in combinazione con funzione automatica Start-Stop (p. 81), iniezione diretta (DFI – p. 73) e VarioCam Plus (p. 73). Per ottenere performance più elevate e consumi ridotti. Il PDK (p. 72) trasferisce la forza motrice alla trazione integrale attiva del Porsche Traction Management (PTM, p. 75), per una trazione ed una stabilità ottimali.

L'esterno: cerchi da 18 pollici Panamera con pinze dei freni in colore nero, doppie lamelle in colore titanio nelle prese d'aria laterali del frontale, bordo inferiore del paraurti posteriore in Diffusor-look e cornici dei cristalli laterali in colore nero (opaco).

L'abitacolo offre ampio spazio per quattro passeggeri. Con due sedili singoli posteriori, completamente

ribaltabili, ed un vano di carico che può raggiungere i 1.263 litri. Ampia scelta di materiali, finiture e colori per gli equipaggiamenti interni: pelle stampata in 3 colori degli interni, fasce interne in colore nero lucido. Il sistema audio CDR-31 con schermo touchscreen a colori da 7 pollici assicura un suono ottimale. Riassumendo: dotazioni confortevoli, motore efficiente, guida sportiva.

Principali optional.

- Porsche Communication Management (PCM, p. 83) incluso modulo di navigazione
- Fari Bi-Xenon neri
- BOSE® Surround Sound-System o Burmester® High-End Surround Sound-System (p. 84)
- Sedili ventilati anteriori e posteriori
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, p. 79)
- Porsche Active Suspension Management (PASM, p. 74)
- Sospensioni pneumatiche adattive
- Sistema adattivo di regolazione della velocità (ACC, p. 78)
- Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC, p. 76) incluso Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus, p. 81)
- Gancio di traino estraibile elettricamente
- Sedili sportivi adattivi con pacchetto Memory Comfort (18 vie)
- Pacchetto Sport Chrono Plus (p. 82)



La Panamera S.

Una Gran Turismo costruita per regalare la pura sensazione di guida. Vicina alla strada. Quindi, decisamente Porsche. Con trazione posteriore e cambio manuale. In sostanza: è intrinsecamente sportiva, in ogni dettaglio. Del resto porta lo scudo Porsche. Seguito da una «S».

Equipaggiamento di serie.

Il motore aspirato V8 da 4,8 litri sviluppa 294 kW (400 CV) e raggiunge una velocità massima di 285 km/h. Il cambio manuale a 6 marce consente alla Panamera S di passare da 0 a 100 km/h in 5,6 s. Il VarioCam Plus (p. 73) e l'iniezione diretta (DFI, p. 73) assicurano elevata potenza e consumi ridotti. Il Porsche Active Suspension Management (PASM p. 74) consente una guida decisamente dinamica.

Caratteristici due doppi terminali di scarico circolari, i cerchi da 18 pollici Panamera S, le pinze dei freni in colore argento dell'impianto frenante ad elevate prestazioni e le cornici dei cristalli laterali in look Chromo. Inoltre i fari Bi-Xenon con regolazione automatica della profondità d'illuminazione.

La Panamera S è dotata di sedili anteriori riscaldabili, climatizzatore automatico ed equipaggiamento parzialmente in pelle. Il Tempostat consente una guida rilassata nei

lunghi tragitti. Il vano bagagli ha una capienza complessiva di 445 litri, che possono aumentare fino a 1.263 l con i sedili posteriori ribaltati. Il sistema audio CDR 31 con schermo touchscreen a colori da 7 pollici offre un sound piacevole.

Principali optional.

- Cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK, p. 72) inclusa funzione automatica Start-Stop (p. 81)
- Porsche Dynamic Light System (PDLS, p. 78)
- Porsche Communication Management (PCM, p. 83) incluso modulo di navigazione
- BOSE® Surround Sound-System o Burmester® High-End Surround Sound-System (p. 84)
- Sedili ventilati anteriori e posteriori
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, p. 79)
- Sospensioni pneumatiche adattive
- Sistema adattivo di regolazione della velocità (ACC, p. 78)
- Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC, p. 76) incluso Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus, p. 81)
- Gancio di traino estraibile elettricamente
- Sedili sportivi adattivi incluso Pacchetto Memory Comfort
- Impianto di scarico sportivo
- Pacchetto Sport Chrono Plus (p. 82)



La Panamera 4S.

Una quattro posti a trazione integrale, spazio in abbondanza e prestazioni da vera vettura sportiva.

Equipaggiamento di serie.

Motore aspirato V8 da 4,8 litri con iniezione diretta (DFI, p. 73) e VarioCam Plus (p. 73). La potenza è di 294 kW (400 CV). L'accelerazione da 0 a 100 km/h avviene in soli 5 secondi. La velocità massima è di 282 km/h. Il cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK) a 7 rapporti (p. 72) consente cambiate estremamente veloci senza interruzione della forza motrice.

Il telaio Porsche Active Suspension Management (PASM, p. 74) regola la forza di smorzamento su ogni singola ruota assicurando stabilità di guida e agilità. La trazione integrale del Porsche Traction Management (PTM, p. 75) assicura trazione elevata e sicurezza di guida.

Particolarmente efficiente: la funzione automatica Star-Stop (p. 81) per consumi ridotti. Il serbatoio da 100 litri consente un'ampia autonomia.

Gli interni: quattro sedili singoli e molto comfort, rivestimento parzialmente in pelle stampata, climatizzatore automatico, sedili anteriori riscaldabili e sistema audio CDR-31. Inconfondibile: la leva selettiva del cambio a doppia

frizione Porsche Doppelkupplung (PDK) e i tasti di selezione delle marce posti sul volante.

L'esterno convince grazie a cerchi da 18 pollici Panamera S, pinze dei freni in colore argento, 2 doppi terminali di scarico e telai dei finestrini laterali in look cromo.

Principali optional.

- Porsche Dynamic Light System (PDLS, p. 78)
- Porsche Communication Management (PCM, p. 83) incluso modulo di navigazione
- BOSE® Surround Sound-System o Burmester® High-End Surround Sound-System (p. 84)
- Sedili ventilati anteriori e posteriori
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, p. 79)
- Sospensioni pneumatiche adattive
- Sistema adattivo di regolazione della velocità (ACC, p. 78)
- Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC, p. 76) incluso Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus, p. 81)
- Gancio di traino estraibile elettricamente
- Sedili sportivi adattivi incluso pacchetto Memory Comfort
- Impianto di scarico sportivo
- Pacchetto Sport Chrono Plus (p. 82)

La Panamera Turbo.

La punta di diamante della serie: la Panamera Turbo. Non solo riprende la caratteristica sportività Porsche, ma si distingue anche per la ricca dotazione di serie e i tipici equipaggiamenti Turbo.

Equipaggiamento di serie.

Motore biturbo V8 da 4,8 litri che sviluppa 368 kW (500 CV) ed una coppia di 700 Nm. L'accelerazione da 0 a 100 km/h avviene in 4,2 secondi. La velocità massima è di 303 km/h. Valori difficili da trovare nel segmento delle berline di lusso. La potenza viene trasmessa attraverso il cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung a 7 rapporti (PDK, p. 72). Il telaio, grazie ad innovative sospensioni pneumatiche adattive con funzione auto-livellante e regolazione dell'altezza, incluso Porsche Active Suspension Management (PASM, p. 74) assicura un piacere di guida completamente nuovo. La trazione integrale attiva Porsche Traction Management (PTM, p. 75) garantisce trazione e sicurezza di guida superiori.

L'abitacolo presenta sedili comfort anteriori regolabili elettricamente, incluso pacchetto Memory Comfort, sedili riscaldabili anteriori e posteriori ed un ampio allestimento in pelle e radica di noce. Il cielo è rivestito in Alcantara. La comunicazione e l'intrattenimento sono garantiti dal Porsche Communication

Management (PCM, p. 83) e dal BOSE® Surround Sound-System.

Il Porsche Dynamic Light System (PDLS, p. 78) con il sistema di illuminazione adattivo in funzione della visibilità e la regolazione statica e dinamica della luce in curva garantiscono una maggiore sicurezza. Le luci diurne con tecnologia LED completano il sistema di illuminazione. Un tratto incisivo: le luci LED intorno agli indicatori di direzione e le prese d'aria cromate poste nel passaruota dietro alle ruote anteriori, i cerchi da 19 pollici Panamera Turbo e le pinze dei freni rosse. Nella parte posteriore dominano i due doppi terminali di scarico nel tipico design Turbo. Un altro dettaglio inconfondibile è il bordo inferiore del paraurti posteriore in color titanio e lo spoiler posteriore integrato. Rispetto agli altri modelli, nella Panamera Turbo lo spoiler si divide in due profili che lo allargano sensibilmente.

Principali optional.

- Burmester® High-End Surround Sound-System (p. 84)
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, p. 79)
- Sistema adattivo di regolazione della velocità (ACC, p. 78)
- Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC, p. 76) incluso Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus, p. 81)





La 911 Carrera.

911. Un numero? Piuttosto un'esplicita dichiarazione per una vettura sportiva che dal 1963 continua ad entusiasmare intere generazioni. Il motore: posteriore, posizionato a sbalzo. Il design: inconfondibile. La silhouette: indimenticabile. Esattamente come la sensazione di guida.

Equipaggiamento di serie.

Il motore: boxer 6 cilindri da 3,6 litri con iniezione diretta (DFI, p. 73) e VarioCam Plus (p. 73). Le prestazioni: 254 kW (345 CV) a 6.500 giri/min. Per una dinamica di guida straordinaria, efficienza elevata e consumi sorprendentemente ridotti. I valori: da 0 a 100 km/h in 4,9 secondi e velocità massima di 289 km/h. Il cambio è manuale a 6 marce.

La 911 Carrera è dotata di impianto frenante con pinze fisse monoblocco a 4 pistoncini in alluminio in colore nero. Il design dei cerchi da 18 pollici Carrera IV lascia intravedere la tecnologia.

La sicurezza: nei modelli 911 oltre agli ampi airbag per guidatore e passeggero, è fornito di serie anche il Porsche Side Impact Protection System (POSIP, p. 77). I fari Bi-Xenon assicurano una luminosità elevata e costante. Le luci frontali, gli indicatori di direzione posteriori, le luci di retromarcia e la luce stop impiegano la tecnologia LED.

La comunicazione avviene tramite il Porsche Communication Management (PCM, p. 83) con grande schermo touchscreen da 6,5 pollici che conquista per il suo utilizzo intuitivo. Il Sound Package Plus crea lo scenario acustico ideale.

Il design: tanto funzionale quanto entusiasmante. Il coefficiente di resistenza aerodinamica: 0,29. Caratteristici lo spoiler posteriore estraibile e i due terminali di scarico in acciaio.

Principali optional.

- Regolazione dinamica della luce in curva
- Cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung a 7 rapporti (PDK, p. 72)
- Pacchetto Sport Chrono Plus (p. 82)
- Cerchi da 19 pollici in diverse versioni
- Differenziale posteriore autobloccante meccanico
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, p. 79)
- Porsche Active Suspension Management (PASM, p. 74) incluso assetto ribassato di 10 o 20 mm
- Interni in pelle in diversi colori e dotazioni
- Modulo di navigazione (p. 83)
- BOSE® Surround Sound-System (p. 84)



La 911 Carrera 4.

Dinamica di guida e trazione straordinaria grazie alla trazione integrale, assicurate dall'interazione di tecnologie all'avanguardia. Riconoscibili nella 911 Carrera 4.

Equipaggiamento di serie.

Il motore sviluppa 254 kW (345 CV). Con il cambio manuale a 6 marce, di serie, la vettura accelera da 0 a 100 km/h in soli 5 secondi. La velocità massima è di 284 km/h. Il propulsore convince per l'elevata efficienza che consente consumi ridotti del 6% ed emissioni di CO₂ ridotte dell'8%.^{1, 2}

La 911 Carrera 4 dispone della trazione integrale attiva Porsche Traction Management (PTM, p. 75) con frizione lamellare a comando elettronico. Per aumentare ulteriormente la dinamica di guida. A ciò contribuisce anche il differenziale posteriore autobloccante meccanico, di serie. In combinazione con il sistema di stabilizzazione della guida Porsche Stability Management (PSM, p. 80), la trazione del PTM offre livelli di sicurezza elevati, soprattutto in caso di pioggia o neve. I cerchi da 18 pollici Carrera IV forniscono l'aderenza necessaria.

Nell'abitacolo il comfort è abbinato alla tecnologia più avanzata tramite il Porsche Communication Management (PCM, p. 83) con grande schermo touchscreen da 6,5 pollici,

il Sound Package Plus o il climatizzatore automatico.

La 911 Carrera 4 si riconosce al primo sguardo. Dalle griglie delle prese d'aria e le lamelle anteriori verniciate in color titanio. Dalla carrozzeria maggiorata più larga di 44 mm all'asse posteriore. Dalla carreggiata e dai cerchi posteriori più larghi. La fascia di raccordo fra gli elementi luminosi della parte posteriore accentua il design marcato evidenziando il possente posteriore.

Principali optional.

- Regolazione dinamica della luce in curva
- Cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung a 7 rapporti (PDK, p. 72)
- Pacchetto Sport Chrono Plus (p. 82)
- Cerchi da 19 pollici in diverse versioni
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, p. 79)
- Porsche Active Suspension Management (PASM, p. 74) incluso assetto ribassato di 10 o 20 mm
- Interni in pelle in diversi colori e dotazioni
- Modulo di navigazione (p. 83)
- BOSE® Surround Sound-System (p. 84)

¹ Rispetto al modello precedente.

² I valori dei consumi sono forniti secondo gli standard Euro 5 del NEFZ, vedere pagina 92.

La 911 Carrera S.

La sigla «S». Molto più di una semplice lettera posta sulla parte posteriore della vettura. La prima pressione sul pedale dell'acceleratore chiarisce che è una questione di trazione, di performance e di dinamica di guida. In sostanza: di un chiaro vantaggio in termini di potenza.

Equipaggiamento di serie.

Motore boxer da 3,8 litri con iniezione diretta (DFI, p. 73) e VarioCam Plus (p. 73) che sviluppa 283 kW (385 CV) a 6.500 giri/min. L'accelerazione da 0 a 100 km/h avviene in soli 4,7 secondi. La velocità massima è di 302 km/h.

La trasmissione della potenza: manuale e sulle ruote posteriori. Tramite un cambio a 6 marce con corse ridotte. Il Porsche Active Suspension Management (PASM, p. 74) assicura una perfetta aderenza alla strada, abbassando la carrozzeria di 10 mm.

Sportiva anche negli interni. I quadranti della strumentazione sono in colore alluminio, varie parti degli interni sono verniciate in Alu-Look. Il volante sportivo a tre razze offre un'ottima presa anche nelle manovre veloci. La tecnica è garantita dal Porsche Communication Management (PCM, p. 83) con grande schermo touchscreen da 6,5 pollici e dal Sound Package

Plus. Il climatizzatore automatico aiuta a mantenere i riflessi pronti.

Esempi dell'equipaggiamento per la sicurezza: il Porsche Stability Management (PSM, p. 80), i fari Bi-Xenon e il Porsche Side Impact Protection System (POSIP, p. 77) che offrono sicurezza per guidatore e passeggero.

La 911 Carrera S monta cerchi da 19 pollici Carrera S II. Al design sportivo s'ispirano anche i due doppi terminali di scarico in acciaio legato o le pinze fisse a 4 pistoncini in alluminio e struttura monoblocco verniciate in colore rosso dell'impianto frenante potenziato.

Principali optional.

- Regolazione dinamica della luce in curva
- Cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung a 7 rapporti (PDK, p. 72)
- Pacchetto Sport Chrono Plus (p. 82)
- Telaio sportivo PASM incluso assetto ribassato di 20 mm e differenziale posteriore autobloccante meccanico
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, p. 79)
- Interni in pelle in diversi colori e dotazioni
- Modulo di navigazione (p. 83)
- BOSE® Surround Sound-System (p. 84)





La 911 Carrera 4S.

Potenza. Ed una trazione straordinaria trasferita sulla strada dalla trazione integrale. Questa è l'ambizione della 911 Carrera 4S.

Equipaggiamento di serie.

Il motore boxer 6 cilindri da 3,8 litri, posizionato a sbalzo, eroga una potenza di 283 kW (385 CV) a 6.500 g/min. L'accelerazione da 0 a 100 km/h avviene in 4,7 secondi. La velocità massima è di 297 km/h. Il cambio è manuale a 6 marce. Le soluzioni tecnologiche, come l'iniezione diretta (DFI, p. 73) e il VarioCam Plus (p. 73), riducono i consumi e le emissioni di CO₂.

La trazione adeguata è garantita dalla trazione integrale attiva Porsche Traction Management (PTM, p. 75) e dal differenziale posteriore autobloccante meccanico. La dinamica corretta, invece, è assicurata dal sistema di regolazione del telaio Porsche Active Suspension Management (PASM, p. 74) con la carrozzeria abbassata di 10 mm. Questo sistema di regolazione elettronica applicato agli ammortizzatori regola in modo attivo e costante la forza di smorzamento per ogni singola ruota.

Il guidatore può scegliere fra due modalità: Normale e Sport.

Responsabili della sicurezza: il Porsche Stability Management (PSM, p. 80), il Porsche Side Impact

Protection System (POSIP, p. 77) e i fari Bi-Xenon.

La configurazione degli interni è ergonomica. Il Porsche Communication Management (PCM, p. 83) è semplice da utilizzare grazie allo schermo touchscreen da 6,5 pollici.

I cerchi da 19 pollici Carrera S II con pneumatici anteriori da 235/35 ZR 19 e posteriori da 305/30 ZR 19 generano un look efficace.

Caratteristici: la fascia continua fra le luci posteriori e i due doppi terminali di scarico.

Principali optional.

- Regolazione dinamica della luce in curva
- Cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung a 7 rapporti (PDK, p. 72)
- Pacchetto Sport Chrono Plus (p. 82)
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, p. 79)
- Telaio sportivo PASM incluso assetto ribassato di 20 mm
- Interni in pelle in diversi colori e dotazioni
- Modulo di navigazione (p. 83)
- BOSE® Surround Sound-System (p. 84)



La 911 Carrera Cabriolet.

Più vicini alla strada. E al guidatore. Caratteristiche comuni a tutti i modelli 911. La 911 Carrera Cabriolet aggiunge il contatto con la natura.

Equipaggiamento di serie.

Il cuore della 911 Carrera S Cabriolet: il motore da 254 kW (345 CV) e 3,6 litri di cilindrata. Per un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 5,1 s. La velocità massima è di 289 km/h. Il cambio manuale a 6 marce trasferisce la potenza sulla strada. Iniezione diretta (DFI, p. 73) e VarioCam Plus (p. 73) garantiscono ottime prestazioni di guida e valori di consumi ed emissioni sorprendentemente ridotti.

La 911 Carrera Cabriolet è una cabriolet in senso classico: dispone di capote in tessuto leggero. Per ridurre il peso nel punto giusto ed abbassare il baricentro. Il telaio del tetto è in costruzione leggera, come in tutti i modelli 911. Per offrire un piacere di guida smisurato. Contrariamente ai consumi.

La struttura stabile del tetto si piega a «Z», proteggendo in questo modo perfettamente la parte interna. Il lunotto in vetro è riscaldabile e antigraffio. Il cielo interno è in tessuto termoisolante e fonoassorbente. La silenziosità è paragonabile a quella di una coupé.

L'azionamento è elettrico premendo un pulsante oppure tramite la chiave della vettura. Si apre o si chiude in circa 20 secondi, anche fino ad una velocità di 50 km/h. L'aletta frangivento è di serie.

E la sicurezza? Ovviamente, elevata. 911, appunto. Airbag full-size per guidatore e passeggero sono di serie in tutti i modelli 911. Come il Porsche Side Impact Protection System (POSIP, p. 77). La dotazione per la sicurezza è completata da un efficace sistema di roll-bar.

Principali optional.

- Regolazione dinamica della luce in curva
- Cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung a 7 rapporti (PDK, p. 72)
- Pacchetto Sport Chrono Plus (p. 82)
- Cerchi da 19 pollici in diverse versioni
- Differenziale posteriore autobloccante meccanico
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, p. 79)
- Porsche Active Suspension Management (PASM, p. 74) incluso assetto ribassato di 10 mm
- Interni in pelle in diversi colori e dotazioni
- Modulo di navigazione (p. 83)
- BOSE® Surround Sound-System (p. 84)

La 911 Carrera 4 Cabriolet.

Guida all'aria aperta. Quando e dove volete. Accompagnati dall'impressionante potenza sprigionata da una 911. E dalla precisione di una trazione integrale attiva.

Equipaggiamento di serie.

Il motore da 3,6 litri eroga 254 kW (345 CV). In 5,2 secondi si raggiunge la velocità di 100 km/h. La velocità massima è di 284 km/h. Il cambio manuale a 6 marce convince per la precisione d'innesto.

La trazione integrale Porsche Traction Management (PTM, p. 75) è concepita esplicitamente per offrire una guida dinamica, garantendo un'elevata sicurezza.

I bassi valori dei consumi e delle emissioni di CO₂ sono garantiti, dall'iniezione diretta (DFI, p. 73), dal VarioCam Plus (p. 73) e dalla riduzione dell'attrito meccanico del motore.

Ad una gestione efficiente del carburante contribuisce anche l'aerodinamica. A capote chiusa si crea un collegamento armonioso con la parte posteriore della vettura. In questo modo il c_x è uguale a quello della versione Coupé, ovvero pari a solo 0,30. Un altro effetto piacevole: nell'abitacolo, la rumorosità causata dal vento è ridotta al minimo. L'aletta frangivento in dota-

zione elimina il disagio provocato dalle turbolenze.

Gli interni convincono per il comfort straordinario e le soluzioni tecniche progettate nei minimi dettagli. Primo fra tutti il Porsche Communication Management (PCM, p. 83) con schermo touchscreen da 6,5 pollici.

Tipiche dei modelli 911 a trazione integrale, le griglie per prese d'aria anteriori con lamelle verniciate in color titanio, la carrozzeria maggiorata di 44 mm all'altezza dei passaruota posteriori e la particolare fascia di raccordo fra gli elementi luminosi posteriori.

Principali optional.

- Regolazione dinamica della luce in curva
- Cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung a 7 rapporti (PDK, p. 72)
- Pacchetto Sport Chrono Plus (p. 82)
- Cerchi da 19 pollici in diverse versioni
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, p. 79)
- Porsche Active Suspension Management (PASM, p. 74) incluso assetto ribassato di 10 mm
- Interni in pelle in diversi colori e dotazioni
- Modulo di navigazione (p. 83)





La 911 Carrera S Cabriolet.

I vantaggi di una Cabriolet abbinati ad una potenza enorme. Una combinazione che assicura, soprattutto, il puro piacere di guida all'aria aperta.

Equipaggiamento di serie.

La velocità massima è di 302 km/h. L'accelerazione da 0 a 100 km/h avviene in 4,9 s. Grazie al motore boxer da 3,8 litri che sviluppa 283 kW (385 CV). Iniezione diretta (DFI, p. 73) e VarioCam Plus (p. 73) riducono i consumi.

Grazie al Porsche Active Suspension Management (PASM, p. 74) la carrozzeria è ribassata di 10 mm. Il guidatore può scegliere fra due modalità: Normale e Sport. Può chiudere o aprire il tetto premendo un pulsante o tramite la chiave della vettura.

Una caratteristica di sicurezza comune a tutti i modelli 911: l'utilizzo di tecnologia LED all'avanguardia per le luci diurne e di posizione, gli indicatori di direzione posteriori, le luci posteriori e di stop. Gli airbag lato guidatore e passeggero, la protezione contro l'impatto laterale, il Porsche Side Impact Protection System (POSIP p. 77) e, ovviamente, il sistema speciale di rollbar. Esattamente come l'adeguato design sportivo. La 911 Carrera S Cabriolet è chiaramente identificabile come modello S. Grazie ai

cerchi da 19 pollici Carrera S II e le pinze fisse monoblocco in alluminio a 4 pistoncini di colore rosso dell'impianto frenante potenziato. Completano l'insieme i due doppi terminali di scarico in acciaio legato.

Gli interni: tipicamente 911. Pregiati. Concepiti in funzione del guidatore. E con molte soluzioni tecniche. Alcuni esempi: il Porsche Communication Management (PCM, p. 83) con schermo touchscreen da 6,5 pollici, il Sound Package Plus o il climatizzatore automatico.

Principali optional.

- Regolazione dinamica della luce in curva
- Cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung a 7 rapporti (PDK, p. 72)
- Pacchetto Sport Chrono Plus (p. 82)
- Differenziale posteriore autobloccante meccanico
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, p. 79)
- Interni in pelle in diversi colori e dotazioni
- Modulo di navigazione (p. 83)
- BOSE® Surround Sound-System (p. 84)



La 911 Carrera 4S Cabriolet.

Una vettura sportiva che associa i vantaggi di una cabriolet. Potenza che può essere sprigionata in qualsiasi momento grazie alla trazione elevata della trazione integrale. Ed un'estetica inconfondibilmente 911.

Equipaggiamento di serie.

La 911 Carrera 4S Cabriolet è dotata di un motore boxer 6 cilindri da 3,8 litri che sviluppa 283 kW (385 CV) a 6.500 giri/min. La velocità massima è di 297 km/h. L'accelerazione da 0 a 100 km/h avviene in 4,9 s. La trasmissione è affidata ad un cambio manuale a 6 marce sportivo offerto di serie. Soluzioni tecnologiche, come l'iniezione diretta (DFI, p. 73) e il VarioCam Plus (p. 73), assicurano consumi moderati.

Dinamica di guida straordinaria grazie al sistema di regolazione dell'elettronica degli ammortizzatori Porsche Active Suspension Management (PASM, p. 74). La trazione è garantita dalla trazione integrale Porsche Traction Management (PTM, p. 75) e dal differenziale posteriore autobloccante meccanico.

La sicurezza passiva è garantita da airbag full-size per guidatore e passeggero e dalla protezione contro gli impatti laterali Porsche Side Impact Protection System (POSIP,

p. 77) completato da un efficiente sistema di roll-bar.

La classica capote in tessuto convince per la ridotta rumorosità. L'azionamento è elettrico, premendo un pulsante o tramite la chiave.

Sempre convincenti: gli interni. Il Porsche Communication Management (PCM, p. 83) con schermo touchscreen da 6,5 pollici consente una gestione semplice ed intuitiva.

La 911 Carrera 4S Cabriolet monta cerchi da 19 pollici Carrera S II. La carrozzeria maggiorata di 44 mm all'asse posteriore e la fascia di raccordo fra le luci posteriori creano un design potente ed inconfondibile.

Principali optional.

- Regolazione dinamica della luce in curva
- Cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung a 7 rapporti (PDK, p. 72)
- Pacchetto Sport Chrono Plus (p. 82)
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, p. 79)
- Porsche Active Suspension Management (PASM, p. 74) incluso assetto ribassato di 10 mm
- Interni in pelle in diversi colori e dotazioni
- Modulo di navigazione (p. 83)
- BOSE® Surround Sound-System (p. 84)

La 911 Targa 4.

Coupé o cabriolet? Abbiamo risposto a questa domanda già nel 1965: entrambe. Da allora abbiamo continuato a migliorare la 911 Targa, per aumentare il piacere di guida, indipendentemente dalle condizioni meteorologiche.

Equipaggiamento di serie.

La trazione è garantita da un motore boxer da 3,6 litri con iniezione diretta (DFI, p. 73) e VarioCam Plus (p. 73). Potenza: 254 kW (345 CV). Raggiunge i 100 km/h in 5,2 secondi. La velocità massima è di 284 km/h.

La trasmissione della forza è affidata ad un cambio manuale a 6 marce funzionale all'impostazione sportiva della vettura. Il Porsche Traction Management (PTM, p. 75) fornisce la trazione necessaria aumentando la sicurezza. Proprio come gli airbag, il Porsche Side Impact Protection System (POSIP, p. 77) o il potente impianto frenante.

Il tetto in vetro, azionabile elettricamente, è completamente integrato nella carrozzeria e regala una piacevole sensazione di spaziosità, sia aperto sia chiuso. La protezione antivento estraibile automaticamente riduce le turbolenze e i rumori causati dal vento. Una modanatura in alluminio anodizzato lucido accentua le linee eleganti del tetto.

Soluzioni tecniche straordinarie anche negli interni. Ad esempio grazie al Porsche Communication Management (PCM, p. 83) con schermo touchscreen da 6,5 pollici o al Sound Package Plus con 9 altoparlanti ed una potenza complessiva di 235 Watt.

La 911 Targa 4 è dotata di carrozzeria e di carreggiata maggiorate all'asse posteriore nonché del differenziale posteriore autobloccante meccanico, come i modelli 911 Carrera 4. Per un'accelerazione trasversale in curva ancora più elevata.

Principali optional.

- Regolazione dinamica della luce in curva
- Cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung a 7 rapporti (PDK, p. 72)
- Pacchetto Sport Chrono Plus (p. 82)
- Cerchi da 19 pollici in diverse versioni
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, p. 79)
- Porsche Active Suspension Management (PASM, p. 74) incluso assetto ribassato di 10 mm
- Interni in pelle in diversi colori e dotazioni
- Modulo di navigazione (p. 83)
- BOSE® Surround Sound-System (p. 84)





La 911 Targa 4S.

Individualità abbinata alla funzionalità e alle caratteristiche tipiche della 911. Ed una risposta precisa alla richiesta di potenza. La 911 Targa 4S.

Equipaggiamento di serie.

Il motore da 3,8 litri ad iniezione diretta (Direct Fuel Injection, DFI – p. 73) e Vario Cam Plus (p. 73) sviluppa 283 kW (385 CV). L'accelerazione da 0 a 100 km/h avviene in 4,9 secondi, la velocità massima è di 297 km/h. Un preciso cambio manuale a 6 marce trasferisce la potenza sulla strada. Il Porsche Active Suspension Management (PASM, p. 74) con carrozzeria ribassata di 10 mm garantisce un'elevata dinamica di guida.

Il Porsche Traction Management (PTM), con differenziale posteriore autobloccante meccanico, garantisce la giusta distribuzione della potenza in qualsiasi situazione di guida. Per una trazione straordinaria, soprattutto in caso di pioggia o neve.

Gli interni: impeccabili. E dotati di numerose soluzioni tecniche. Come il Porsche Communication Management (PCM, p. 83) con schermo touchscreen da 6,5 pollici.

Il tetto in vetro può essere aperto e chiuso a qualsiasi velocità e può scorrere indietro, con un movi-

mento continuo, fino alla posizione desiderata. Il tetto è in vetro di sicurezza stratificato e brunito. In combinazione con il tendalino estraibile elettricamente offre un'ottima protezione sia dall'eccessiva irradiazione sia dal freddo intenso. Il climatizzatore automatico garantisce una temperatura piacevole. Il Sound Package Plus con potenza nominale di 235 Watt offre un'esperienza acustica straordinaria.

I modelli della 911 Targa 4 sono straordinari anche per il concetto di carico. Il lunotto in vetro è apribile per facilitare le operazioni di carico nel vano bagagli della zona posteriore. Può essere richiuso altrettanto agevolmente tramite un dispositivo di chiusura elettrico.

Principali optional.

- Regolazione dinamica della luce in curva
- Cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung a 7 rapporti (PDK, p. 72)
- Pacchetto Sport Chrono Plus (p. 82)
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, p. 79)
- Interni in pelle in diversi colori e dotazioni
- Modulo di navigazione (p. 83)
- BOSE® Surround Sound-System (p. 84)

La 911 Turbo.

1974. L'anno di nascita della vettura tecnologica 911 Turbo. Il suo principio: efficienza e performance di guida. Oggi possibile grazie a tecnologie come l'iniezione diretta di serie (DFI, p. 73) per ridurre i consumi fino al 16% e le emissioni di CO₂ fino al 18%,^{1,2} in tutti i modelli. Oppure l'impianto di aspirazione ad espansione (p. 74) o gli optional come il cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK, p. 72), il Porsche Torque Vectoring (PTV, p. 81) e il pacchetto Sport Chrono Turbo (p. 82) incluso il sistema supporti motore attivi (p. 75) e l'overboost (p. 82).

Equipaggiamento di serie.

Il motore boxer 6 cilindri potenziato con cilindrata 3,8 litri ora eroga 368 kW (500 CV) a 6.000 – 6.500 giri/min e raggiunge una coppia di 650 Nm. Accelerazione da 0 a 100 km/h in 3,7 s, velocità massima di 312 km/h. La trasmissione avviene tramite un cambio manuale a 6 marce. Potenza ed efficienza elevate sono possibili grazie ai due turbocompressori a gas di scarico con turbine a geometria variabile (VTG, p. 74) e alla tecnologia impiegata come il VarioCam Plus (p. 73). La trazione ottimale è garantita dalla trazione integrale attiva Porsche Traction Management (PTM, p. 75) e la dinamica di guida elevata dal Porsche

Active Suspension Management (PASM, p. 74). Il potente impianto frenante e il Porsche Side Impact Protection System (POSIP, p. 77) offrono sicurezza elevata. L'abitacolo vi accoglie con un equipaggiamento in pelle, sedili comfort inclusa funzione Memory lato guidatore, Porsche Communication Management (PCM, p. 83) con schermo touchscreen da 6,5 pollici e modulo di navigazione nonché BOSE® Surround Sound-System.

Inconfondibile la carrozzeria spiccatamente sportiva, gli originali cerchi da 19 pollici Turbo II e le luci posteriori, i fari Bi-Xenon e le luci diurne tutti con tecnologia LED.

Principali optional.

- Regolazione dinamica della luce in curva
- Cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung a 7 rapporti (PDK, p. 72)
- Pacchetto Sport Chrono Turbo (p. 82) incluso sistema supporti motore attivi (p. 75) e overboost
- Porsche Torque Vectoring (PTV, p. 81)
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, p. 79)
- Cerchi da 19 pollici RS Spyder con serraggio centrale

¹ Rispetto al modello precedente.

² I valori dei consumi sono forniti secondo gli standard Euro 5 del NEFZ, vedere pagina 93.



La 911 Turbo S.

Accontentarsi è un concetto che non appartiene al nostro atteggiamento. Fermarsi è inconcepibile. Proseguire. Volere di più. Non irrigidirsi mai. E, ovviamente, volgere sempre lo sguardo al futuro.

Equipaggiamento di serie.

Grazie ad un comando valvole orientato alla potenza e all'aumento della pressione massima di alimentazione fino a 1,2 bar, il propulsore boxer da 3,8 litri eroga 390 kW (530 CV) raggiungibili tra 6.250 e 6.750 giri/min. Coppia massima: 700 Nm tra 2.100 e 4.250 giri/min. Ovvero: 30 CV e 50 Nm in più rispetto alla 911 Turbo. Grazie a tecnologie efficienti come DFI (p. 73), le turbine a geometria variabile (VTG, p. 74), VarioCam Plus (p. 73) e l'impianto di aspirazione ad espansione (p. 74) i consumi e le emissioni di CO₂ si mantengono relativamente bassi, in base alle richieste di potenza.

Grazie alla combinazione di serie tra cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK, p. 72) e pacchetto Sport Chrono Turbo, incluso sistema supporti motore attivi (p. 75) la 911 Turbo S raggiunge i 100-km/h da ferma in soli 3,3 secondi, il valore più alto che una vettura di serie Porsche abbia mai ottenuto. Da 0 a 200 km/h: 10,8 secondi. Velocità massima: 315 km/h. Abbiamo anche

umentato la dinamica di guida, grazie, tra gli altri, al Porsche Torque Vectoring (PTV, p. 81) incluso differenziale posteriore autobloccante meccanico.

Maggiore potenza richiede maggiore sicurezza: con il Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, p. 79), ad esempio, e la regolazione dinamica della luce in curva.

Di serie anche i cerchi in lega leggera fucinati da 19 pollici RS Spyder con serraggio centrale ripreso dal Motorsport.

Anche gli interni sono equipaggiati in funzione della potenza elevata: volante sportivo a 3 razze con paddles. Sedili sportivi adattivi, cambia CD/DVD per sei CD/DVD integrato nel PCM, Tempostat, equipaggiamento in pelle bi-color nella combinazione nero/crema o nero/blu titanio e fascia scura nel parabrezza.

Principali optional.

- ParkAssistant
- HomeLink® (apriporta garage programmabile)
- Tettuccio elettrico scorrevole/inclinabile
- Interni in pelle in diversi colori e dotazioni
- Sedili riscaldabili
- Sedili ventilati





La 911 Turbo Cabriolet.

Il principio 911 Turbo può essere interpretato in diversi modi. Ma nella sostanza è sempre lo stesso: efficienza. In questo caso, associata all'esperienza intensa della guida all'aria aperta.

Equipaggiamento di serie.

Motore boxer 6 cilindri, ora con una cilindrata di 3,8 litri, che sviluppa 368 kW (500 CV) a 6.000 – 6.500 giri/min. Coppia massima: 650 Nm. Risultato: maggiore potenza a fronte di una riduzione fino al 16% dei consumi e fino al 18% delle emissioni di CO₂.^{1, 2} Grazie a tecnologie come l'iniezione diretta (DFI, p. 73), il VarioCam Plus (p. 73), le turbine a geometria variabile (VTG, p. 74) o l'impianto di aspirazione ad espansione (p. 74). Con il cambio manuale a 6 marce la 911 Turbo Cabriolet impiega solo 3,8 secondi per passare da 0 a 100 km/h. La velocità massima è di 312 km/h. La trazione integrale Porsche Traction Management (PTM, p. 75) fornisce la trazione necessaria. Il Porsche Active Suspension Management (PASM, p. 74) con assetto ribassato di 10 mm rispetto alla 911 Carrera Cabriolet, assicura una dinamica di guida elevata.

La sicurezza: rigidità e resistenza alla torsione della carrozzeria sono straordinarie. La 911 Turbo Cabriolet dispone di airbag full-size

per guidatore e passeggero e protezione contro gli impatti laterali Porsche Side Impact Protection System (POSIP, p. 77). Ed è equipaggiata con il Porsche Stability Management (PSM, p. 80) ed un sistema efficiente di roll-bar.

La capote in tessuto riduce il peso e mantiene basso il baricentro. L'azionamento è elettrico, premendo semplicemente un pulsante posto sul tunnel centrale o sulla chiave della vettura. Si apre o si chiude in circa 20 secondi, anche fino ad una velocità di 50 km/h.

Ampio spazio è riservato anche al comfort. Ad esempio con gli equipaggiamenti in pelle, i sedili comfort con funzione Memory lato guidatore o il Porsche Communication Management (PCM, p. 83) con schermo touchscreen da 6,5 pollici e modulo di navigazione.

Principali optional.

- Regolazione dinamica della luce in curva
- Cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung a 7 rapporti (PDK, p. 72)
- Pacchetto Sport Chrono Turbo (p. 82) incluso sistema supporti motore attivi (p. 75) e overboost
- Porsche Torque Vectoring (PTV, p. 81)

¹ Rispetto al modello precedente.
² I valori dei consumi sono forniti secondo gli standard Euro 5 del NEFZ, vedere pagina 93.



La 911 Turbo S Cabriolet.

Col brutto tempo si cerca istintivamente un riparo sicuro. Ma questo non significa necessariamente fuggire il mondo, chiudersi in casa o rinunciare all'aria aperta.

Equipaggiamento di serie.

Il propulsore: motore boxer da 3,8 litri e 390 kW (530 CV). Con PDK (p. 72) e pacchetto Sport Chrono Turbo, incluso sistema supporti motore attivi (p. 75), alla 911 Turbo S Cabriolet bastano solo 3,4 secondi per passare da 0 a 100 km/h. La velocità massima è di 315 km/h. La trazione integrale attiva Porsche Traction Management (PTM, p. 75) garantisce trazione e dinamica di guida straordinarie. Il Porsche Torque Vectoring (PTV, p. 81) aumenta ulteriormente la dinamica. Il sistema, inoltre, gestisce la ripartizione variabile della coppia motrice alle ruote posteriori. I cerchi da 19 pollici RS Spyder, fucinati e con serraggio centrale, riducono le masse non sospese.

Il Porsche Stability Management (PSM, p. 80) ed il Porsche Active Suspension Management (PASM, p. 74) assicurano stabilità e sicurezza di guida. Garantite anche dalla forza frenante del Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, p. 79).

Airbag full-size per guidatore e passeggero e la protezione contro gli impatti laterali Porsche Side Impact Protection System (POSIP, p. 77) assicurano una protezione adeguata. Un efficace sistema di roll-bar e i rinforzi nei montanti anteriori completano il pacchetto sicurezza.

La capote ad azionamento automatico è leggera e stabile. Il lunotto in vetro, antigraffio e riscaldabile, garantisce una buona visuale posteriore.

Garanzia di comfort e sound ottimali: il Porsche Communication Management (PCM, p. 83) incluso cambia CD/DVD per sei CD/DVD, modulo di navigazione e schermo touchscreen da 6,5 pollici nonché BOSE® Surround Sound System, sedili sportivi adattivi e Tempostat.

Principali optional.

- ParkAssistant
- HomeLink® (apriporta garage programmabile)
- Hardtop
- Interni in pelle in diversi colori e dotazioni
- Sedili riscaldabili
- Sedili ventilati

La 911 GT3.

Sviluppata dagli ingegneri del reparto Motorsport. Con dedizione. E passione per la tecnologia. Il VarioCam perfezionato (p. 73) e i cerchi in lega leggera con serraggio centrale, per la prima volta di serie. Non mancano optional innovativi come il sistema supporti motore attivi (p. 75) o il sistema di sollevamento dell'asse anteriore (p. 76).

Equipaggiamento di serie.

Il motore: boxer 6 cilindri con cilindrata di 3,8 litri e VarioCam ottimizzato. Per valori di potenza e coppia ancora più elevati, mantenendo gli stessi consumi del modello precedente. Il risultato: 320 kW (435 CV) a 7.600 giri/min. Regime massimo di 8.500 giri/min. Coppia massima: di 430 Nm raggiungibile a 6.250 giri/min. Il cambio manuale a 6 marce trasferisce la potenza sulla strada. Le prestazioni: per l'accelerazione da 0 a 100 km/h bastano 4,1 secondi. La velocità massima raggiunge i 312 km/h. Il Porsche Active Suspension Management (PASM, p. 74) è funzionale alla sportività della vettura. La carrozzeria è ribassata di 30 mm rispetto ai modelli 911 Carrera.

La 911 GT3 monta cerchi da 19 pollici GT3 con serraggio centrale. I pneumatici sportivi omologati per la circolazione su strada¹ garanti-

scono l'aderenza necessaria. La 911 GT3 è completamente in costruzione leggera come dimostra il rapporto peso/potenza specifico pari a soli 3,2 kg/CV.

Nessun compromesso anche in tema di sicurezza. I freni potenti offrono ottimi valori di decelerazione anche in caso di uso intenso. Gli interni sono concepiti in funzione del guidatore. Tutte le funzioni sono esattamente dove il guidatore si aspetta di trovarle. La corona dello sterzo, l'impugnatura della leva del cambio e del freno a mano nonché la fascia centrale dei due sedili sportivi sono rivestite in Alcantara. I sedili sportivi offrono un buon contenimento laterale anche in caso di velocità elevate in curva. Il climatizzatore automatico e il sistema audio CDR-30 completano la dotazione.

Principali optional.

- Pacchetto Clubsport (p. 83)
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, p. 79)
- Sistema supporti motore attivi (p. 75)
- Sistema di sollevamento asse anteriore (p. 76)
- Serbatoio da 90 l
- Batteria agli ioni di litio dal peso ridotto
- Sedili sportivi a guscio e sedili a guscio in costruzione leggera

¹ Il profilo del battistrada ridotto può presentare il rischio di «aquaplaning» su fondo stradale bagnato.





La 911 GT3 RS.

Il concetto: avvicinare ulteriormente la 911 GT3 ai circuiti di gara. Il risultato: tempi in pista che stupiscono anche i nostri ingegneri.

Equipaggiamento di serie.

Il principio: un propulsore derivato dal Motorsport. Il motore boxer 6 cilindri, ora con cilindrata pari a 3,8 litri e un silenziatore del terminale di scarico in titanio.

I dati: 331 kW (450 CV) a 7.900 g/min. Coppia massima: 430 Nm a 6.750 g/min. Limitatore : entra a 8.500 g/min. La trasmissione manuale, a 6 marce, con corse ridotte ed innesto preciso. L'accelerazione da 0 a 100 km/h con la 911 GT3 RS avviene in soli 4,0 s. La velocità massima è di 310 km/h.

La 911 GT3 RS è dotata della regolazione attiva del telaio Porsche Active Suspension Management (PASM, p. 74), del sistema supporti motore attivi (p. 75) e del sistema di stabilizzazione di guida Porsche Stability Management (PSM, p. 80).

Altezza, inclinazione, carreggiata e barre stabilizzatrici degli assi anteriori e posteriori sono regolabili separatamente per l'impiego in pista. I bracci trasversali dell'asse posteriore sono separati. Così è possibile regolare con maggiore precisione l'inclinazione in funzione delle esigenze dettate dall'uso in

pista. Una dinamica di guida straordinaria grazie ai cerchi da 19 pollici GT3 con serraggio centrale e pneumatici sportivi.¹

Negli interni domina l'atmosfera del Motorsport. Grazie al pacchetto Clubsport inclusi gabbia di sicurezza composta da roll-bar, sedili sportivi a guscio in costruzione leggera e porte con maniglie ad archetto.

Rispetto alla 911 GT3, la carrozzeria della 911 GT3 RS è allargata di 44 mm all'asse posteriore e di 26 mm all'asse anteriore. La carreggiata più larga nella parte anteriore migliora le manovre di sterzata. Il tratto distintivo della 911 GT3 RS: la combinazione cromatica originale. E lo spoiler posteriore fisso in carbonio a vista. Per stabilità di guida e deportanza elevate.

Principali optional.

- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, p. 79)
- Sistema di sollevamento asse anteriore (p. 76)
- Serbatoio da 90 l
- Batteria agli ioni di litio dal peso ridotto
- Regolazione dinamica della luce in curva

¹ Il profilo del battistrada ridotto può presentare il rischio di «aquaplaning» su fondo stradale bagnato.



La Cayman.

Una vettura sportiva coerente. Energica. Senza compromessi. Conosce una sola strada: la propria. E la percorre più risoluta che mai.

Equipaggiamento di serie.

La trazione è affidata ad un motore boxer da 2,9 litri e 195 kW (265 CV) raggiungibili a 7.200 g/min. Il motore è centrale, 30 cm dietro al guidatore, poco sopra la strada. Il baricentro ribassato garantisce, inoltre, agilità e dinamica in curva elevate. Rispetto al modello precedente, con il cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK) opzionale è stato possibile ridurre i consumi fino al 10% e le emissioni di CO₂ fino al 12%.¹

Le prestazioni: in 5,8 secondi la vettura passa da 0 a 100 km/h. La velocità massima è di 265 km/h. Il cambio marcia avviene tramite un cambio manuale a 6 marce. Il Porsche Stability Management (PSM, p. 80) garantisce maggiore piacere di guida. Per una sicurezza passiva elevata: provvedono l'airbag lato guidatore e passeggero e il Porsche Side Impact Protection System (POSIP, p. 77).

Adatto al carattere sportivo non convenzionale: il design. La Cayman è dotata di fari alogeni con luci di posizione con tecnologia LED. Tipicamente Coupé: l'eliminazione del montante centrale. Le luci

posteriori con tecnologia LED si integrano perfettamente nel design marcatamente dinamico. L'istintiva sportività senza compromessi si percepisce non appena si osservano gli interni. Tutte le principali funzioni possono essere comandate facilmente. Primo fra tutte: il sistema audio CDR-30. Idoneità all'uso quotidiano senza compromessi. I due vani bagagli hanno una capacità di carico complessiva di 410 Litri. Il grande portellone posteriore facilita le manovre di carico.

Principali optional.

- Fari Bi-Xenon con regolazione dinamica della luce in curva e luci diurne a LED
- Cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung a 7 rapporti (PDK, p. 72)
- Pacchetto Sport Chrono e pacchetto Sport Chrono Plus (p. 82)
- Cerchi di dimensioni fino a 19 pollici
- Differenziale posteriore autobloccante meccanico
- Porsche Active Suspension Management (PASM) incluso assetto ribassato di 10 mm (p. 74)
- Climatizzatore automatico
- Interni in pelle in diversi colori e dotazioni

¹ I valori dei consumi sono forniti secondo gli standard Euro 5 del NEFZ, vedere pagina 93.



La Cayman S.

Segue la propria strada in modo ancora più coerente. Il suo carattere impetuoso segue il desiderio irrefrenabile di potenza.

Equipaggiamento di serie.

La trazione adatta viene fornita dal motore centrale boxer a 6 cilindri con cilindrata pari a 3,4 litri ad iniezione diretta (DFI, p. 73) e VarioCam Plus (p. 73) che consente di aumentare la coppia massima a bassi regimi e aumentare la potenza ai regimi elevati. Il risultato: 235 kW (320 CV). Coppia massima: 370 Nm. Con il PDK opzionale i consumi sono stati ridotti fino al 15% e le emissioni di CO₂ fino al 16%.¹

Il risultato: la Cayman S accelera fino ai 100 km/h in soli 5,2 s. La velocità massima raggiunge i 277 km/h. La potenza viene trasmessa sulla strada grazie ad un preciso cambio manuale a 6 marce.

Ma, una simile forza istintiva deve essere anche controllata. A questo provvede l'impianto frenante perfezionato con pinze fisse monoblocco in alluminio a 4 pistoncini verniciate in colore rosso e cerchi da 18 pollici dal design sportivo. Ovviamente, sono presenti airbag lato guidatore e passeggero e il Porsche Side Impact Protection System (POSIP, p. 77) con airbag per la testa e per il torace.

Un'ulteriore sicurezza è offerta anche dal sistema di stabilizzazione della guida Porsche Stability Management (PSM, p. 80).

La Cayman S si contraddistingue anche per lo spoiler frontale inferiore verniciato nel colore della vettura e il doppio terminale di scarico in acciaio legato.

Principali optional.

- Fari Bi-Xenon con regolazione dinamica della luce in curva e luci diurne a LED
- Cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung a 7 rapporti (PDK, p. 72)
- Pacchetto Sport Chrono e Pacchetto Sport Chrono Plus (p. 82)
- Cerchi di dimensioni fino a 19 pollici
- Differenziale posteriore autobloccante meccanico
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, p. 79)
- Porsche Active Suspension Management (PASM) incluso assetto ribassato di 10 mm (p. 74)
- Climatizzatore automatico
- Interni in pelle in diversi colori e dotazioni
- Porsche Communication Management (PCM, p. 83) incl. modulo di navigazione
- BOSE® Surround Sound-System (p. 84)

¹ I valori dei consumi sono forniti secondo gli standard Euro 5 del NEFZ, vedere pagina 93.



La Boxster.

Una roadster allo stato puro. Sportività. Costruzione leggera. Agilità. Valori trasmessi in ogni minimo dettaglio. Piacere di guida autentico: sia aperta sia chiusa.

Equipaggiamento di serie.

La Boxster è spinta da un motore boxer a 6 cilindri con cilindrata pari a 2,9 litri posizionato al centro. La potenza è di 188 kW (255 CV) a 6.400 giri/min. Coppia massima: 290 Nm. Per una guida dinamica a fronte di consumi sorprendentemente contenuti. Il cambio manuale a 6 marce è funzionale all'elevata potenza del motore. La nuova Boxster accelera da 0 a 100 km/h in soli 5,9 secondi. Raggiunge la velocità massima di 263 km/h.

L'elevata sicurezza è affidata al sistema di stabilizzazione della guida Porsche Stability Management (PSM, p. 80), al Porsche Side Impact Protection System (POSIP, p. 77) con airbag per la testa e per il torace e al sistema integrato di roll-bar in due parti.

Gli interni sono decisamente orientati al guidatore. I materiali utilizzati sono pregiati. Proprio come il sistema audio CDR-30 o il climatizzatore.

Incisivi: i fari alogeni con luci di posizione con tecnologia LED.

Per un look inconfondibile. Le luci dotate di tecnologia LED si integrano armoniosamente nel design incisivo della parte posteriore. Il terminale in acciaio legato e i diffusori in colore nero completano, accentuandola, l'immagine sportiva.

Un sistema intelligente di vani portaoggetti e due vani bagagli combinano la sportività della Boxster all'idoneità all'uso quotidiano.

Principali optional.

- Fari Bi-Xenon con regolazione dinamica della luce in curva e luci diurne a LED
- Cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung a 7 rapporti (PDK, p. 72)
- Pacchetto Sport Chrono e Pacchetto Sport Chrono Plus (p. 82)
- Cerchi di dimensioni fino a 19 pollici
- Differenziale posteriore autobloccante meccanico
- Porsche Active Suspension Management (PASM) incluso assetto ribassato di 10 mm (p. 74)
- Climatizzatore automatico
- Interni in pelle in diversi colori e dotazioni
- Porsche Communication Management (PCM, p. 83) incl. modulo di navigazione
- BOSE® Surround Sound-System (p. 84)

La Boxster S.

Interpreta il concetto roadster in modo ancora più atletico, intenso ed efficiente.

Equipaggiamento di serie.

Spinta prorompente grazie al motore centrale boxer a 6 cilindri da 3,4 litri. Potenza: 228 kW (310 CV) a 6.400 giri/min. La coppia massima è di 360 Nm giri/min. La Boxster S effettua l'accelerazione da 0 a 100 km/h in soli 5,3 s. La velocità massima è di 274 km/h. Il motore è dotato di iniezione diretta (DFI, p. 73). Per potenza e coppia più elevate. I consumi, ad esempio, sono stati ridotti, in combinazione con il PDK opzionale, fino al 15% e le emissioni di CO₂ sono state ridotte fino al 16%.¹ L'assetto è nettamente sportivo. Il cambio manuale a 6 marce trasferisce la potenza sulla strada.

Responsabili della sicurezza: il sistema di stabilizzazione di guida Porsche Stability Management (PSM, p. 80) il Porsche Side Impact Protection System (POSIP, p. 77) o il sistema di roll-bar in due parti posizionato dietro ai passeggeri.

All'interno ogni funzione è posizionata esattamente dove ci si aspetta. La semplicità dei comandi è esemplare. Come il climatizzatore o il sistema audio CDR-30. La Boxster S monta cerchi da 18 pollici. Tratto inconfondibile:

il design delle luci composte da fari alogeni e luci di posizione e posteriori con tecnologia LED. Altrettanto incisivi: le prese d'aria in colore nero poste sulla parte frontale, il diffusore nella parte posteriore e le pinze verniciate in colore rosso del potente impianto frenante. Oltre al doppio terminale di scarico centrale.

Principali optional.

- Fari Bi-Xenon con regolazione dinamica della luce in curva e luci diurne a LED
- Cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung a 7 rapporti (PDK, p. 72)
- Pacchetto Sport Chrono e pacchetto Sport Chrono Plus (p. 82)
- Cerchi di dimensioni fino a 19 pollici
- Differenziale posteriore autobloccante meccanico
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, p. 79)
- Porsche Active Suspension Management (PASM) incluso assetto ribassato di 10 mm (p. 74)
- Climatizzatore automatico
- Interni in pelle in diversi colori e dotazioni
- Porsche Communication Management (PCM, p. 83) incl. modulo di navigazione
- BOSE® Surround Sound-System (p. 84)

¹ I valori dei consumi sono forniti secondo gli standard Euro 5 del NEFZ, vedere pagina 93.



La Boxster Spyder.

La quintessenza di una roadster: l'esperienza di guida allo stato puro. Genuina. Concentrata sulla strada e sulle esigenze sportive del guidatore. In altre parole: una roadster libera.

Equipaggiamento di serie.

Il motore boxer da 3,4 litri, più potente, è in grado di superare, addirittura di ulteriori 10 CV, i valori impressionanti del motore della Boxster S. 235 kW (320 CV) a 7.200 giri/min sviluppano una spinta propulsiva illimitata. La coppia massima è di 370 Nm a 4.750 giri/min. L'iniezione diretta (DFI, p. 73) assicura efficienza e performance ancora maggiori. La Boxster Spyder accelera da 0 a 100 km/h in 5,1 secondi. La velocità massima è di 267 km/h, con la capote aperta e di 200 km/h con la capote chiusa.

La trasmissione della potenza è affidata ad un preciso cambio manuale a 6 marce. Il telaio sportivo ha un'impostazione rigida. Rispetto alla Boxster S, la carrozzeria è ribassata di 20 mm all'asse anteriore e posteriore. Il differenziale posteriore autobloccante, disponibile di serie, migliora la trazione su carreggiate con differenti coefficienti di attrito e in fase di accelerazione all'uscita da curve strette.

Inconfondibile: la capote ad azionamento manuale. Una doppia combinazione che vi protegge dal sole e dal maltempo. Riducendo il peso della vettura. Esattamente come le porte in alluminio o l'abitacolo ridimensionato. Complessivamente abbiamo ridotto il peso di circa 80 kg, ottenendo un rapporto peso/potenza di appena 4,0 kg/CV. A ciò contribuiscono anche i leggeri sedili sportivi a guscio.

Inconfondibile: la parte posteriore molto sportiva con due curve convesse.

Principali optional.

- Fari Bi-Xenon con regolazione dinamica della luce in curva e luci diurne con tecnologia LED
- Cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK) a 7 rapporti (PDK, p. 72)
- Pacchetto Sport Chrono o Sport Chrono Plus (p. 82)
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, p. 79)
- Climatizzatore automatico
- Interni in pelle in diversi colori e dotazioni
- Sistema audio CDR-30
- Porsche Communication Management (PCM, p. 83) incluso modulo di navigazione.
- Sound Package Plus





La tecnica.

Motore della Cayenne S Hybrid

Il sistema Full-Hybrid parallelo.

Nel nuovo sistema Full-Hybrid parallelo della nuova Cayenne S Hybrid un motore elettrico sincrono assiste il motore V6 con compressore volumetrico da 3,0 litri.

Il motore a combustione con compressore volumetrico garantisce una coppia elevata già ai bassi regimi. La potenza in cifre: 245 kW (333 CV). L'elevata coppia di 440 Nm è raggiungibile tra 3.000 e 5.250 giri/min e consente uno stile di guida a basso regime, con consumi ridotti, ma con straordina-

rie riserve di potenza. Il motore elettrico sviluppa con 288 Volt una potenza massima di 34 kW (47 CV). I vantaggi del motore sincrono: dimensioni estremamente compatte e rendimento elevato. Inoltre funge da starter e da generatore.

Nel sistema Full-Hybrid parallelo il motore sincrono è integrato direttamente nella catena cinematica. Il modulo ibrido si colloca tra cambio e motore a combustione. Il motore a combustione viene escluso dalla catena cinematica

o collegato ad essa tramite una frizione sviluppata appositamente.

La complessa interazione tra motore a combustione, frizione, motore elettrico e batteria è regolata dalla gestione elettronica del motore, che riceve tutte le informazioni energetiche e di guida e controlla con precisione i due motori in ogni situazione di guida.

Il motore elettrico può spingere la vettura in modo autonomo a velocità bassa o moderata. Ad esempio per circolare in una zona residenziale quasi senza fare rumore. Può

inoltre assistere il motore a combustione fornendo ulteriore spinta. Per un'accelerazione più sportiva, specialmente in partenza.

Con la funzione di generatore del motore elettrico, inoltre, è possibile sfruttare l'energia prodotta in fase di frenata per alimentare la batteria (recupero). Per ridurre ulteriormente i consumi è possibile avanzare sulla strada col motore a combustione disattivato: il cosiddetto «veleggiare». In questo modo la propulsione ibrida può garantire i propri vantaggi anche fuori dal traffico cittadino, percorrendo molti tragitti a motore spento.

Il sistema Full-Hybrid parallelo assieme alla funzione automatica Start-Stop assicurano prestazioni straordinarie ed efficienza elevata.

La batteria NiMH (nichel-metalidrato) ad alta tensione del sistema è composta da 240 celle. Assicura la corrente necessaria al motore sincrono e consente di guidare con alimentazione puramente elettrica per brevi distanze. Ha dimensioni compatte ed è alloggiata sotto il ripiano del vano bagagli. Dimensioni: 426 x 925 x 286 mm. Peso: circa 80 kg. La batteria non necessita di manutenzione per tutta la durata di funzionamento. Uno speciale sistema di gestione della batteria, dotato di raffreddamento, ne

mantiene costante la temperatura evitando che si surriscaldi. Inoltre, i cicli di carica-scarica vengono monitorati. Risultato: la batteria non si rovina, l'idoneità all'uso quotidiano è garantita. Il risparmio energetico è elevato: 1,7 kWh.

I sistemi che normalmente dipendono dalla forza motrice del motore a combustione come climatizza-

tore automatico, servosterzo e assistente alla frenata d'emergenza, nella nuova Cayenne S Hybrid sono alimentati elettricamente. Le funzioni sono quindi indipendenti dalla potenza del motore a combustione e sono disponibili anche in caso di alimentazione completamente elettrica della vettura o di guida con motore a combustione spento.



Full-Hybrid parallelo



1. Frizione di disaccoppiamento
2. Alloggiamento motore elettrico
3. Motore elettrico

Modulo ibrido

Cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK).

Il cambio PDK consente cambi marcia in pochi millisecondi senza interruzione della forza motrice. Il PDK dispone complessivamente di 7 marce. Dalla 1ª alla 6ª marcia il rapporto di trasmissione ha un'impostazione sportiva, la velocità massima si raggiunge con la 6ª marcia. La 7ª marcia è una marcia di riposo e riduce ulteriormente i consumi. Il PDK è composto da due cambi integrati in un'unica scatola. Due cambi richiedono due frizioni che, in questo caso, sono in bagno d'olio.

Questa doppia frizione accoppia i due cambi al motore tramite due alberi motore separati (l'albero motore 1 ruota all'interno dell'albero

motore 2 forato e cavo). La forza motrice agisce solo tramite un cambio ed una frizione, mentre la marcia successiva è già inserita nel secondo cambio. Nel cambio marcia non avviene un cambio completo, ma solo l'apertura di una frizione e, contemporaneamente, la chiusura dell'altra.

I vantaggi: valori di accelerazione migliori pur mantenendo un elevato comfort di guida. Ed una netta riduzione dei consumi.

Tiptronic S a 8 rapporti.

Per i nuovi modelli Cayenne è disponibile il cambio automatico Tiptronic S a 8 rapporti. La caratteristica principale: una notevole ampiezza di rapportatura. La 1ª

marcia assicura una buona accelerazione in partenza oltre ad una notevole potenza in salita e in fase di traino su percorsi fuoristrada. La velocità massima si raggiunge in 6ª marcia. Le due marce successive servono a ridurre il numero di giri a velocità elevate a vantaggio dei consumi e del comfort. Proprio sui tratti autostradali, infatti, i bassi regimi riducono il livello di rumorosità nell'abitacolo.

Il guidatore può gestire le cambiate del Tiptronic S in modalità di funzionamento automatico mediante i pedali dell'acceleratore e del freno. Uno stile di guida più dinamico induce cambiate più sportive, mentre uno stile più orientato al comfort consente l'uso del Tiptronic S per cambiate più economiche. Se, rallentando, è necessario freno

motore, il Tiptronic S reagisce di conseguenza: in caso di brusca frenata il Tiptronic S scala con decisione. Per assicurare una pressione dell'olio sufficiente al regime d'esercizio, come ad esempio quella necessaria alla trasmissione degli elevati valori di coppia ai bassi regimi, viene impiegata una pompa dell'olio elettrica supplementare.

Iniezione diretta (Direct Fuel Injection, DFI).

Diretta, precisa al millisecondo, esatta e con una pressione da 120 a 140 bar: il principio dell'iniezione diretta (Direct Fuel Injection – DFI). Per un'ottima formazione della miscela e della combustione direttamente nella camera di scoppio. La miscela viene polverizzata più finemente, mescolandosi meglio con l'aria.

La DFI migliora il raffreddamento interno della camera di combustione grazie alla formazione della miscela direttamente nel cilindro. Il rapporto di compressione più alto, conseguente, apporta maggiore potenza, migliorando il grado di efficienza dei motori. Grazie alla pressione d'iniezione e all'istante in cui avviene, è possibile, infatti, convogliare esattamente la quantità di benzina necessaria. Il risultato: potenza e coppia elevate.

Minori consumi ed emissioni di CO₂ rispetto ai modelli precedenti. E la dimostrazione che anche le vetture potenti possono raggiungere moderati valori di emissioni delle sostanze nocive.

VarioCam/VarioCam Plus.

Il VarioCam Plus regola gli alberi a camme di aspirazione in funzione del carico e dei giri (VarioCam) e controlla l'alzata delle valvole di aspirazione (VarioCam Plus). Per garantire un'eccezionale qualità di marcia, consumi contenuti e ridotte emissioni di sostanze nocive.

Non senza offrire elevati valori di potenza e coppia. Il concetto di motore «2 in 1» opera in base all'effettiva richiesta di potenza. La commutazione avviene in modo impercettibile. Il risultato: accelerazione immediata e silenziosità di marcia eccezionale.

Il motore dei modelli 911 GT3 è dotato del VarioCam ulteriormente sviluppato. Il sistema non regola più soltanto i tempi di comando degli alberi a camme di aspirazione in funzione dei giri e del carico, ma anche quelli degli alberi a camme di scarico. Per potenza e coppia più elevate.



Iniezione diretta di benzina (Direct Fuel Injection – DFI)



VarioCam Plus

Turbine a geometria variabile (VTG).

Una tecnologia utilizzata da Porsche per la prima volta di serie nel motore a benzina della 911 Turbo (Tipo 997). A differenza dei turbocompressori tradizionali, il gas di scarico che affluisce viene deviato alla ruota della turbina tramite palette mobili a comando elettronico. Le palette mobili possono essere regolate in modo da modificare velocità del flusso del gas di scarico e l'impulso alla ruota della turbina. Questo principio permette, già a bassi regimi e con un flusso del gas di scarico ridotto, di ottenere un elevato numero di giri

della turbina ed un'elevata pressione di alimentazione per un migliore riempimento del motore.

La curva di coppia raggiunge prima, mantenendolo, un livello elevato. Il risultato: sensibilità di risposta straordinaria ed una trazione possente. Il cosiddetto «turbo lag» del turbo scompare.

Impianto di aspirazione ad espansione.

Nel tradizionale impianto di aspirazione a risonanza vale il principio: più aria, più potenza. L'impianto di aspirazione ad espansione ribalta

completamente questo funzionamento. Invece della fase di compressione si utilizza la fase di espansione, poiché l'aria, espandendosi, si raffredda. Il risultato: la miscela nella camera di combustione è più fredda e può essere accesa in maniera più efficace. Ma l'espansione fa confluire meno aria ai cilindri. Un leggero innalzamento della pressione di sovralimentazione compensa questo effetto.

La potenza superiore non è assicurata da una maggiore quantità d'aria, ma da aria più fredda. Si ottiene così un rendimento del motore sensibilmente migliore e una potenza più elevata. Ma anche consumi ridotti con carichi e regimi elevati.

Porsche Active Suspension Management (PASM).

Il PASM è un sistema di regolazione elettronica applicato agli ammortizzatori che regola in modo attivo e costante la forza di smorzamento in funzione delle condizioni della carreggiata e del tipo di guida per ogni singola ruota.

Premendo un tasto, il guidatore può scegliere fra due modalità, Normale e Sport. Nei modelli Panamera Comfort, Sport o Sport Plus e nei modelli Cayenne addirittura

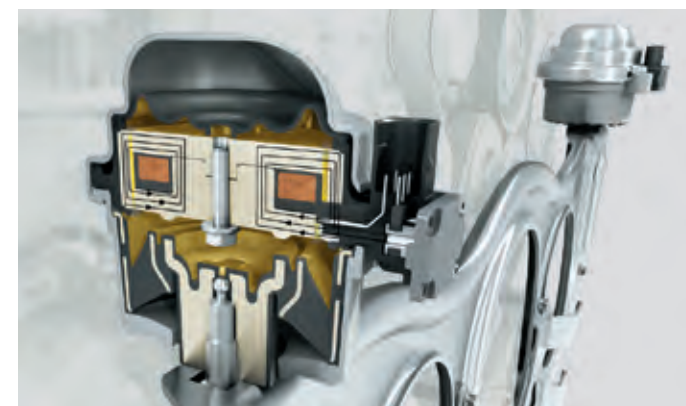
fra tre modalità Comfort, Normale oppure Sport. In base alla modalità impostata e alle condizioni di guida individuate, il sistema seleziona automaticamente la rigidità ottimale per gli ammortizzatori tra due campi caratteristici.

Porsche Traction Management (PTM).

La trazione integrale attiva PTM garantisce una trazione elevata ed una dinamica di guida straordinaria. Nella Panamera 4, 4S e Turbo, nei modelli 911 Carrera 4 e 911 Turbo così come nella Cayenne, Cayenne S e Cayenne Turbo regola la ripartizione della forza motrice all'asse anteriore tramite una frizione lamellare a comando elettronico.

Grazie al controllo costante delle condizioni di marcia il PTM può intervenire in qualsiasi situazione di guida per garantire la migliore distribuzione della potenza. Per una trazione ottimale sui lunghi rettilinei, nelle curve strette e su fondo stradale bagnato o sulla neve.

La nuova Cayenne S Hybrid e la nuova Cayenne Diesel dispongono di una trazione integrale permanente con differenziale centrale autobloccante che, normalmente, ripartisce la forza motrice per il 60%



Sistema supporti motore attivi

sull'asse posteriore e per il 40% sull'asse anteriore. Se la ruota di un asse rischia di slittare, il differenziale centrale autobloccante ripartisce la forza motrice autonomamente sull'asse con la migliore trazione.

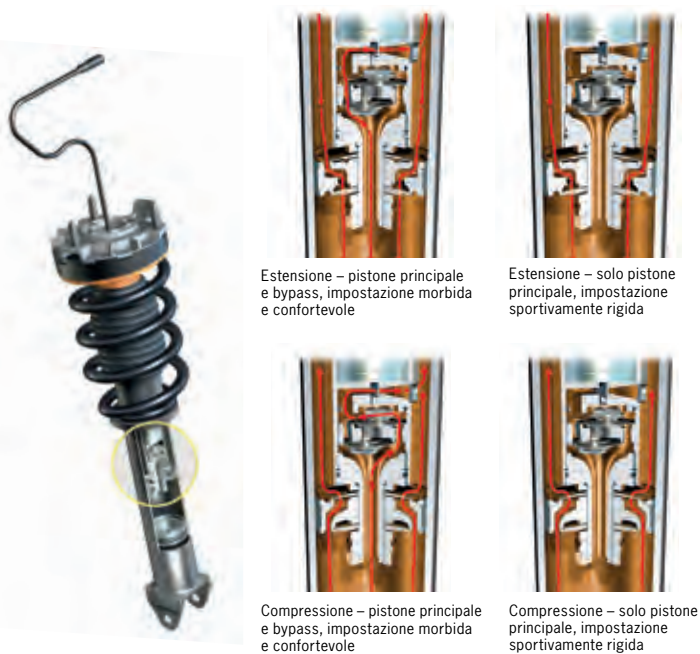
Nella Cayenne Diesel e nella Cayenne S Hybrid, il PTM dispone, inoltre, di una ripartizione variabile della coppia all'asse posteriore. Per ottimizzare la precisione di sterzata e la dinamica di guida. Con uno stile di guida dinamico, in fase di sterzata la ruota interna alla curva subisce una leggera frenata, agevolando il momento d'imbardata in direzione della curva. Risultato: sterzate più dirette e dinamiche.

Le altre funzioni importanti del PTM sono costituite dal differenziale frenante automatico (ABD) e dal dispositivo antipattinamento (ASR).

Sistema supporti motore attivi.

Il sistema supporti motore attivi è disponibile come optional nei modelli 911 Turbo e 911 GT3 ed è offerto di serie nei modelli 911 Turbo S e nella 911 GT3 RS. Rappresenta una specifica evoluzione di Porsche. Si tratta di un sistema a controllo elettronico che riduce al minimo le oscillazioni e le vibrazioni dell'intero sistema di trazione, in particolare del motore.

Nei modelli 911, il motore è fissato posteriormente alla carrozzeria mediante due supporti. Se, con la vostra Porsche, affrontate dinamicamente una curva la vettura seguirà il movimento di sterzata. Ma la massa del motore, inizialmente, no. L'effetto: quando affrontate la curva, per colpa della forza d'inerzia della massa motore, la parte posteriore della vettura verrà spostata verso l'esterno sull'asse posteriore.



Estensione – pistone principale e bypass, impostazione morbida e confortevole

Estensione – solo pistone principale, impostazione sportivamente rigida

Compressione – pistone principale e bypass, impostazione morbida e confortevole

Compressione – solo pistone principale, impostazione sportivamente rigida

Porsche Active Suspension Management (PASM) nella Porsche 911 Carrera

Il sistema supporti motore attivi riduce al minimo questo effetto: l'angolo di sterzata, i valori di accelerazione longitudinale e trasversale vengono costantemente registrati da sensori. In base al tipo di guida e alle condizioni della carreggiata, le caratteristiche dei due supporti motore vengono regolate automaticamente mediante l'utilizzo di un fluido magnetizzabile (magnetoreologico) ed un campo magnetico creato elettricamente.

Le microparticelle si magnetizzano. La viscosità del fluido cambia. Come pure la rigidità e lo smorzamento dei supporti motore: più morbidi per maggiore comfort e minori vibrazioni in caso di guida normale. Più rigidi per un'esperienza di guida più immediata in caso di guida sportiva.

Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC).

Con il sistema di regolazione del telaio Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) è possibile ottimizzare ulteriormente la tenuta di strada e la performance di guida.

Il PDCC è un sistema di stabilizzazione attiva dei movimenti di rollio che registra in tempo reale le inclinazioni laterali della vettura in curva, riducendole al minimo e limitando le oscillazioni della vettura su terreni irregolari. Barre stabilizzatrici attive su entrambi gli assi reagiscono miratamente ad ogni sterzata ed accelerazione trasversale, opponendo forze contrarie all'inclinazione laterale della vettura.

In sostanza, il PDCC assicura la massima agilità ad ogni velocità, movimenti di sterzata ottimali e variazioni di carico equilibrate. Trazione, performance e comfort di guida migliorano ulteriormente incrementando il piacere di guida.

Sistema di sollevamento dell'asse anteriore.

Cordoli, rampe, ingressi ai garage costituivano, finora, sfide difficili per le vetture sportive come i modelli 911 GT3 con assetto ribassato.

Finora, appunto. I nostri ingegneri hanno sviluppato appositamente un sistema di sollevamento dell'asse anteriore che, in caso di possibile contatto con il terreno, consente di sollevare la vettura di 30 mm. Un compressore produce aria compressa che solleva gli ammortizzatori anteriori del PASM (p. 74).

Il sistema di sollevamento viene attivato e disattivato mediante un tasto inserito nel tunnel centrale.¹ Da fermo oppure in marcia fino ad una velocità approssimativa di 50 km/h.

Sicurezza attiva e passiva.

La scocca rinforzata offre un'elevata protezione in caso d'impatto ed una cellula abitativa estrema-

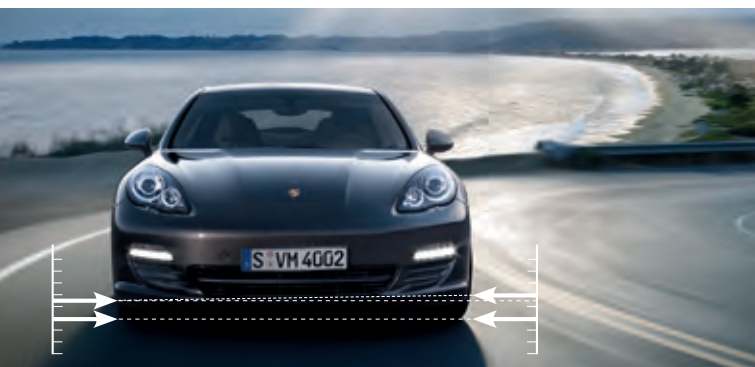
mente resistente, nonostante la costruzione leggera.

Tutti i modelli sono dotati di tecnologia airbag molto efficiente: airbag full-size per guidatore e passeggero, con possibilità di attivazione in base alla gravità e al tipo di impatto (ad es. frontale o diagonale anteriore). Una peculiarità dei modelli Panamera: gli airbag per le ginocchia per guidatore e passeggero.

Sempre di serie in tutti i modelli Porsche: il Porsche Side Impact Protection System (POSIP), la protezione contro l'impatto laterale integrata nelle porte, un airbag per la protezione del torace integrato nei fianchi dei sedili e uno per la protezione della testa nei pannelli porta. Nel POSIP dei modelli Cayenne e dei modelli Panamera

la funzione dell'airbag per la testa viene svolta da airbag a tendina che vanno dal montante anteriore a quello posteriore. Nei modelli Panamera invece degli airbag per il torace sono previsti degli airbag laterali a doppia camera per la protezione del bacino e del torace. Nella Panamera e nei nuovi modelli Cayenne sono disponibili come optional gli airbag laterali per la zona dei sedili posteriori. Quindi, il POSIP offre un potenziale di protezione elevato in caso d'impatto laterale.

¹ A vettura spenta il sistema di sollevamento va riportato in posizione abbassata, poiché l'aria può essere mantenuta compressa solo per un tempo determinato.



Curva veloce con la Panamera S senza PDCC (simulazione)



Curva veloce con la Panamera Turbo con PDCC (simulazione)



Gruppi ottici principali Bi-Xenon incluso Porsche Dynamic Light System (PDLS).

I fari Bi-Xenon con abbaglianti supplementari a luce alogena, impianti lavafari e regolazione dinamica della profondità d'illuminazione, offrono un'illuminazione uniforme della carreggiata sia con luci anabbaglianti che abbaglianti. La regolazione dinamica della luce in curva orienta i gruppi ottici principali in base all'angolo di sterzata e alla velocità della vettura in curva. La luce statica in curva attiva i fari supplementari per illuminare meglio l'uscita da curve strette o durante le manovre di svolta. Entrate in curva e la luce vi precede. Il PDLS, inoltre, adegua la distribuzione del

fascio di luce alla velocità della vettura. Il sistema adattivo di regolazione dinamica delle luci in funzione della visibilità si attiva accendendo i fendinebbia posteriori. Risultato: maggiore sicurezza, non solo di notte e nelle curve.

Sistema adattivo di regolazione della velocità (ACC).

Disponibile su richiesta per i modelli Panamera e Cayenne, regola la velocità in funzione della distanza dal veicolo che vi precede. Come? Un sensore radar integrato nella presa d'aria centrale anteriore controlla l'area della carreggiata fino a 200 m dalla vostra vettura. Se avete impostato una velocità e

vi avvicinate ad un veicolo che procede più lentamente davanti a voi, il sensore radar rileva la presenza della vettura.

A questo punto il sistema riduce la velocità della vostra vettura, decelerando o frenando dolcemente, con un rallentamento massimo di $3,5 \text{ m/s}^2$ per raggiungere una distanza che può essere precedentemente impostata. Il guidatore interviene per frenate più decise. La vostra vettura ora segue il veicolo che la precede a velocità ridotta. Se quest'ultimo rallenta ancora, anche il sistema adattivo di regolazione della velocità (ACC) riduce ulteriormente la velocità, in caso, fino al totale arresto. Per partire dopo un arresto automatico, azionate la leva di comando o accelerate.

Se la carreggiata è nuovamente libera, la vostra vettura accelera nuovamente fino a raggiungere la velocità impostata all'inizio.

Per maggiore sicurezza, inoltre, il sistema aumenta la reattività dei freni se rileva una riduzione della distanza dal veicolo che vi precede. Il gioco d'insieme tra ACC e PSM consente di precaricare l'impianto frenante.

Assistente per i cambi di corsia (SWA).

L'assistente per i cambi di corsia (SWA) per i modelli Cayenne controlla, tramite sensori radar, la zona laterale posteriore della vettura compreso l'angolo cieco. Da una velocità di 30 km/h il sistema segnala al guidatore, tramite una spia luminosa posta negli specchi retrovisori esterni, la presenza di eventuali vetture che si avvicinano velocemente da dietro o che si trovano nell'angolo cieco della vettura. Il sistema è particolarmente utile e confortevole proprio in autostrada. Tuttavia, non influisce nella gestione della vettura e può essere disattivato in qualsiasi momento.

Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

L'impianto frenante in carboceramica PCCB, già testato nel Motorsport, è dotato di dischi dei freni maggiorati per garantire un'elevata potenza frenante. Il vantaggio decisivo è il peso ridotto del 50% circa rispetto ai dischi simili in fusione di ghisa grigia. Ciò comporta una riduzione delle masse rotanti non sospese. Quindi aderenza al terreno, prestazione frenante e agilità migliori. Inoltre, il PCCB offre buona stabilità al fading grazie a valori d'attrito costantemente elevati.



Assistente per i cambi di corsia nella nuova Cayenne



Fari Bi-Xenon incluso Porsche Dynamic Light System (PDLS) nella nuova Cayenne Turbo



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) nella Panamera 4S

Porsche Stability Management (PSM).

Il PSM è un sistema di regolazione automatica per stabilizzare la vettura in condizioni limite di guida dinamica. I sensori rilevano costantemente direzione, velocità, velocità d'imbardata e accelerazione trasversale. Da questi valori, il PSM calcola l'effettiva direzione di marcia. Se questa si discosta dalla traiettoria ottimale, il PSM interviene, ad esempio, con azioni mirate frenando le singole ruote.

In caso di accelerazioni su fondi stradali a diverso coefficiente di attrito, il PSM migliora la trazione grazie alle funzioni integrate ABD (differenziale frenante automatico) e ASR (dispositivo antipattinamento). Per una guida spiccatamente dinamica, il PSM può essere disattivato ma le funzioni ABS e ABD restano costantemente attive.

Due ulteriori funzioni del PSM (esclusi i modelli 911 GT3): il pre-ricaricamento dell'impianto frenante, per raggiungere più rapidamente la massima potenza frenante. E l'assistente alla frenata di emergenza, per la massima decelerazione in caso di frenata d'emergenza.

Il PSM nei modelli Panamera e Cayenne garantisce una stabilizzazione della vettura e del rimorchio.

Nei modelli 911 GT3, oltre al sistema antibloccaggio (ABS) il PSM dispone anche di sistemi di regolazione automatici: Stability Control (SC) e Traction Control (TC). La particolarità del PSM dei modelli 911 GT3: gli interventi di regolazione di entrambi i sistemi avvengono relativamente in ritardo e possono essere completamente disattivati in due fasi, per una maggiore maneggevolezza sportiva, ad esempio in pista.

Porsche Torque Vectoring (PTV) Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus).

Il PTV con differenziale posteriore meccanico ed il PTV Plus con differenziale posteriore a controllo elettronico e ripartizione variabile della coppia alle ruote posteriori, sono due sistemi che aumentano la dinamica e la stabilità di guida. Il PTV è disponibile come optional nei modelli 911 Turbo (di serie nei modelli 911 Turbo S), il PTV Plus nella Cayenne, Cayenne S e Cayenne Turbo e nei modelli Panamera. In base all'angolo e alla velocità di sterzata, alla posizione dell'acceleratore nonché al momento d'imbardata e alla velocità, il PTV e il PTV Plus migliorano le manovre e la precisione di sterzata con un intervento mirato del freno della ruota posteriore destra o sinistra. Più precisamente: affrontando dinamicamente una curva, la ruota posteriore interna alla curva subisce una leggera frenata già nell'angolo di sterzata. In questo modo la ruota posteriore esterna alla curva acquista una maggiore forza motrice e favorisce un movimento

rotatorio aggiuntivo nella direzione impostata. Il risultato: sterzate più dirette e dinamiche in curva.

In tal modo, alle basse e medie velocità l'agilità e la precisione di sterzata aumentano considerevolmente. A velocità elevate, in caso di guida veloce in curva e di pattinamento delle ruote, il differenziale posteriore autobloccante meccanico ed elettrico assicura maggiore stabilità di guida.

Anche su terreni irregolari, sul bagnato e sulla neve il sistema, unitamente al Porsche Traction Management (PTM) e al Porsche Stability Management (PSM), esprime i suoi punti di forza in tema di stabilità di guida.

In caso di impiego off-road della Cayenne, Cayenne S e della Cayenne Turbo, il PTV Plus riduce il rischio di pattinamento delle ruote posteriori, anche in caso di rimorchio al traino. Premendo il pulsante a bilancino Off-road, posto sulla consolle centrale, è possibile bloccare fino al 100% il differenziale posteriore a controllo elettronico.

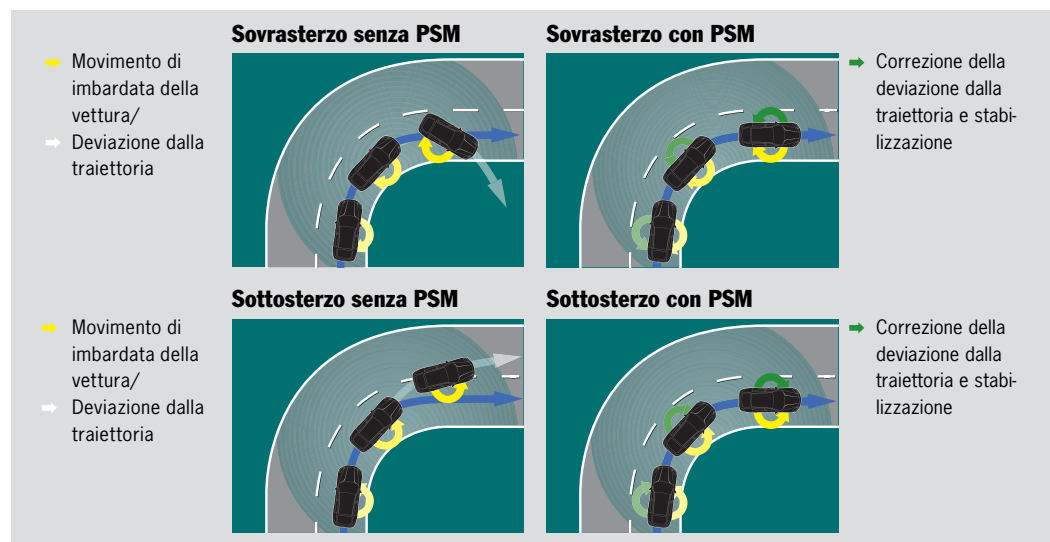
Funzione automatica Start-Stop.

Tutti i modelli Panamera con PDK e tutti i modelli Cayenne con Tiptronic S a 8 rapporti dispongono di una funzione automatica Start-Stop. Se siete fermi ad un semaforo con il piede sul pedale del freno, la funzione automatica Start-Stop spegne automaticamente il motore. Rilasciando il freno, il sistema lo riaccende. Ciò consente un risparmio di carburante.

I sistemi audio e di comunicazione continuano a funzionare anche a motore spento, il climatizzatore garantisce il mantenimento della temperatura impostata.

La funzione automatica Start-Stop si disattiva e riattiva premendo un tasto. L'avviamento è calibrato in funzione degli elevati requisiti della vettura: la carica e lo stato della batteria sono monitorati costantemente.¹

Nella Cayenne S Hybrid questa funzione è integrata nel sistema Full-Hybrid parallelo.



Porsche Stability Management (PSM)

¹ L'avviamento e la batteria sono soggetti ad usura soprattutto se il motore viene spento di frequente.

Pacchetti Sport Chrono.

Il pacchetto Sport Chrono che, in combinazione con il PCM diventa pacchetto Sport Chrono Plus, garantisce una sintonia ancora più dinamica tra telaio e motore. Nella modalità Sport o Sport Plus si attivano, in base ai modelli, le seguenti funzioni: reazione ancora più veloce dell'acceleratore, il limite del fuorigiri diventa più rigido, la gestione elettronica del motore rende il motore più grintoso. Il PSM (p. 80) interviene in ritardo, nella modalità sportiva, per una maggiore dinamica longitudinale e trasversale. I sistemi di regolazione del telaio PASM e PDCC passano alla modalità sportiva. Le sospensioni pneumatiche, disponibili per i modelli Panamera, nella modalità «Sport Plus» impostano l'assetto ribassato della vettura ed aumen-

tano la rigidità degli ammortizzatori. Per una guida più sportiva, sterzate dirette e grande agilità. La modalità sportiva rende la vettura ancora più agile se il PSM è disattivato.

In combinazione col PDK in modalità automatica, i punti di cambiata si spostano a regimi più alti e sportivi. I tempi di cambiata si accorciano, le cambiate diventano più sportive. In ritardo, manuale le cambiate sono più veloci e dinamiche. Un'altra peculiarità in combinazione con il PDK: il «Launch Control», per la massima accelerazione in partenza da fermo. E, nei modelli Boxster, Cayman e 911, la modalità «pista» del cambio. Il PDK è ora impostato per ottenere tempi di cambiata più brevi possibile e punti di cambiata ottimali per la massima accelerazione.

Riservato alla 911 Turbo e alla Panamera Turbo: il pacchetto Sport Chrono Turbo opzionale. Nella 911 Turbo è incluso anche il sistema dei supporti motore attivi. La funzione «overboost», disponibile per entrambi i modelli, aumenta la pressione di sovralimentazione incrementando in questo modo, temporaneamente, anche la coppia massima (fino a 700 Nm nella 911 Turbo e fino a 770 Nm nella Panamera Turbo).

Nei modelli Panamera e Cayenne è previsto un tasto SPORT di serie. Vi consente di scegliere in qualsiasi momento tra un'impostazione sportiva ed un'impostazione confortevole della vettura.

Pacchetto Clubsport.

Il pacchetto Clubsport è disponibile senza sovrapprezzo per la 911 GT3 (solo in combinazione con i sedili in costruzione leggera o i sedili sportivi a guscio opzionali) e di serie nella 911 GT3 RS.

Comprende una gabbia di protezione composta da roll-bar fissati con viti alla carrozzeria e alloggiati dietro i sedili anteriori, una cintura a 6 punti in colore rosso lato guidatore, un estintore con supporto e la predisposizione per l'interruttore di stacco della batteria.

Si ordina separatamente al reparto Porsche Motorsport, così come i roll-bar anteriori.

In combinazione con il pacchetto Clubsport i sedili sono rivestiti con materiale altamente ignifugo. Per aumentare la sicurezza.



Porsche Communication Management (PCM) nella Panamera Turbo

Porsche Communication Management (PCM).

Il PCM con schermo touchscreen da 6,5 pollici (7 pollici nei modelli Panamera e Cayenne) consente un utilizzo semplice ed intuitivo. Ed offre una serie di opzioni tecniche: il modulo di navigazione (in dotazione con il pacchetto di personalizzazione PCM per Panamera, Cayenne, Boxster, Cayman e 911 GT3 e di serie nei modelli Turbo), il cambia CD/DVD integrato per 6 CD/DVD, l'interfaccia audio universale, il sintonizzatore TV,

il modulo telefono Bluetooth® o il sistema di comandi vocali con pronuncia di parole intere. Anche l'acustica trova spazio. In particolare nella riproduzione audio con Discrete 5.1 Surround Sound in combinazione con il BOSE® Surround Sound-System o il Burmester® High-End Surround Sound-System disponibile per i modelli Panamera e Cayenne.



Pacchetto Sport Chrono nella Panamera Turbo

BOSE® Surround Sound-System.

Il BOSE® Surround Sound-System è stato sviluppato appositamente da Porsche e adattato perfettamente all'acustica specifica di ogni abitacolo. Fino a quattordici altoparlanti inclusi subwoofer attivo e center-speaker, un amplificatore a più canali con una potenza complessiva di 385-585 Watt, in base alla vettura, garantiscono un'esperienza acustica straordinaria in ogni modello Porsche.

Per la riproduzione musicale di DVD audio o video, il sistema, in combinazione con il PCM, sfrutta l'impressionante spettro sonoro delle registrazioni digitali 5.1. Ovviamente potete ascoltare anche i CD tradizionali. Sia in modalità

stereo sia in modalità surround, generata dalla tecnologia brevettata BOSE® Centerpoint®.

Burmester® High-End Surround Sound-System.

Esclusivo per la Panamera e la Cayenne: il Burmester® High-End Surround Sound-System, uno dei sistemi High-End più rinomati fra gli estimatori di tutto il mondo. Le tecnologie impiegate si collocano ai massimi livelli dei sistemi home-audio High-End di qualità superiore firmati Burmester®. Avanguardia tecnologica impiegata per la prima volta in una vettura. Gestione: senza compromessi. Lavorazione: eccellente. Sound: fenomenale. La superiorità del sistema emerge

da innumerevoli dettagli e da un unico obiettivo: il suono perfetto.

Riprodotta in cifre: 16 canali di amplificazione con potenza complessiva superiore ai 1.000 Watt, 16 altoparlanti incluso subwoofer attivo con amplificatore di classe D da 300 Watt, membrane di riproduzione per oltre 2.400 cm² complessivi, frequenze riproducibili da 30 kHz a 20 kHz.



Interni della nuova Cayenne



Interni della 911 Carrera 4S Cabriolet



BOSE® Surround Sound-System nella Panamera 4S



Burmester® High-End Surround Sound-System nella Panamera Turbo



Interni della Cayman S

Dati tecnici.

	Numero cilindri	Cilindrata	Potenza	a	Coppia massima
La nuova Cayenne	6	3.598 cm ³	220 kW (300 CV)	6.300 giri/min	400 Nm
La nuova Cayenne Diesel	6	2.967 cm ³	176 kW (240 CV)	4.000–4.400 giri/min	550 Nm
La nuova Cayenne S	8	4.806 cm ³	294 kW (400 CV)	6.500 giri/min	500 Nm
La nuova Cayenne S Hybrid Potenza complessiva di tutti i propulsori Motore a combustione Motore elettrico	6	2.995 cm ³	279 kW (380 CV) 245 kW (333 CV) 34 kW (47 CV)	5.500 giri/min 5.500–6.500 giri/min da 1.150 giri/min	580 Nm 440 Nm 300 Nm
La nuova Cayenne Turbo	8	4.806 cm ³	368 kW (500 CV)	6.000 giri/min	700 Nm
La nuova Panamera	6	3.605 cm ³	220 kW (300 CV)	6.200 giri/min	400 Nm
La nuova Panamera 4	6	3.605 cm ³	220 kW (300 CV)	6.200 giri/min	400 Nm
La Panamera S	8	4.806 cm ³	294 kW (400 CV)	6.500 giri/min	500 Nm
La Panamera 4S	8	4.806 cm ³	294 kW (400 CV)	6.500 giri/min	500 Nm
La Panamera Turbo	8	4.806 cm ³	368 kW (500 CV)	6.000 giri/min	700 Nm (770 Nm) ¹

a	Cambio	Velocità massima	Accelerazione 0–100 km/h	Accelerazione 0–160 km/h	Ripresa/ Accelerazione intermedia (80–120 km/h)
3.000 giri/min	Cambio manuale a 6 marce/ Tiptronic S a 8 rapporti (opzionale)	230 km/h/ 230 km/h	7,5 s/ 7,8 s	19,0 s/ 19,7 s	9,6 s (V marcia)/ 5,4 s
2.000–2.250 giri/min	Tiptronic S a 8 rapporti	218 km/h	7,8 s	20,2 s	5,3 s
3.500 giri/min	Tiptronic S a 8 rapporti	258 km/h	5,9 s	13,9 s	4,0 s
1.000 giri/min 3.000–5.250 giri/min fino a 1.150 giri/min	Tiptronic S a 8 rapporti	242 km/h	6,5 s	16,5 s	4,6 s
2.250–4.500 giri/min	Tiptronic S a 8 rapporti	278 km/h	4,7 s	10,5 s	3,1 s
3.750 giri/min	Cambio manuale a 6 marce/ PDK a 7 rapporti (opzionale)/ PDK e pacchetto Sport Chrono Plus (opzionale)	261 km/h/ 259 km/h	6,8 s/ 6,3 s/ 6,1 s	15,6 s/ 15,0 s/ 14,8 s	8,4 s (V marcia)/ 4,3 s
3.750 giri/min	PDK a 7 rapporti/ PDK e pacchetto Sport Chrono Plus (opzionale)	257 km/h	6,1 s/ 5,9 s	15,2 s/ 15,0 s	4,4 s
3.500–5.000 giri/min	Cambio manuale a 6 marce/ PDK a 7 rapporti (opzionale)/ PDK e pacchetto Sport Chrono Plus (opzionale)	285 km/h/ 283 km/h	5,6 s/ 5,4 s/ 5,2 s	12,1 s/ 11,7 s/ 11,5 s	7,0 s (V marcia)/ 3,2 s
3.500–5.000 giri/min	PDK a 7 rapporti/ PDK e pacchetto Sport Chrono Plus (opzionale)	282 km/h	5,0 s/ 4,8 s	11,5 s/ 11,3 s	3,3 s
2.250–4.500 giri/min (3.000–4.000 giri/min) ¹	PDK a 7 rapporti/ PDK e pacchetto Sport Chrono Turbo (opzionale)	303 km/h	4,2 s/ 4,0 s	9,0 s/ 8,8 s	2,7 s

I dati relativi a equipaggiamenti, forma, prestazioni, dimensioni, pesi, consumi e costi di manutenzione delle vetture sono aggiornati al momento della stampa. Con riserva di modifiche. I dati ufficiali definitivi sono disponibili presso il vostro Centro Porsche.

¹ Con funzione overboost.

	Numero cilindri	Cilindrata	Potenza	a	Coppia massima
La 911 Carrera	6	3.614 cm ³	254 kW (345 CV)	6.500 giri/min	390 Nm
La 911 Carrera 4	6	3.614 cm ³	254 kW (345 CV)	6.500 giri/min	390 Nm
La 911 Carrera S	6	3.800 cm ³	283 kW (385 CV)	6.500 giri/min	420 Nm
La 911 Carrera 4S	6	3.800 cm ³	283 kW (385 CV)	6.500 giri/min	420 Nm
La 911 Carrera Cabriolet	6	3.614 cm ³	254 kW (345 CV)	6.500 giri/min	390 Nm
La 911 Carrera 4 Cabriolet	6	3.614 cm ³	254 kW (345 CV)	6.500 giri/min	390 Nm
La 911 Carrera S Cabriolet	6	3.800 cm ³	283 kW (385 CV)	6.500 giri/min	420 Nm
La 911 Carrera 4S Cabriolet	6	3.800 cm ³	283 kW (385 CV)	6.500 giri/min	420 Nm
La 911 Targa 4	6	3.614 cm ³	254 kW (345 CV)	6.500 giri/min	390 Nm
La 911 Targa 4S	6	3.800 cm ³	283 kW (385 CV)	6.500 giri/min	420 Nm
La 911 Turbo	6	3.800 cm ³	368 kW (500 CV)	6.000–6.500 giri/min	650 Nm (700 Nm) ¹
La 911 Turbo S	6	3.800 cm ³	390 kW (530 CV)	6.250–6.750 giri/min	700 Nm

a	Cambio	Velocità massima	Accelerazione 0–100 km/h	Accelerazione 0–160 km/h	Ripresa/Accelerazione intermedia (80–120 km/h)
4.400 giri/min	Cambio manuale a 6 marce/PDK a 7 rapporti (opzionale)/PDK e pacchetto Sport Chrono Plus (opzionale)	289 km/h/287 km/h	4,9 s/ 4,7 s/ 4,5 s	10,7 s/ 10,4 s/ 10,1 s	6,3 s (V marcia)/ 2,9 s
4.400 giri/min	Cambio manuale a 6 marce/PDK a 7 rapporti (opzionale)/PDK e pacchetto Sport Chrono Plus (opzionale)	284 km/h/282 km/h	5,0 s/ 4,8 s/ 4,6 s	10,9 s/ 10,6 s/ 10,3 s	6,4 s (V marcia)/ 3,0 s
4.400 giri/min	Cambio manuale a 6 marce/PDK a 7 rapporti (opzionale)/PDK e pacchetto Sport Chrono Plus (opzionale)	302 km/h/300 km/h	4,7 s/ 4,5 s/ 4,3 s	9,9 s/ 9,6 s/ 9,3 s	5,9 s (V marcia)/ 2,7 s
4.400 giri/min	Cambio manuale a 6 marce/PDK a 7 rapporti (opzionale)/PDK e pacchetto Sport Chrono Plus (opzionale)	297 km/h/295 km/h	4,7 s/ 4,5 s/ 4,3 s	10,0 s/ 9,7 s/ 9,4 s	6,0 s (V marcia)/ 2,8 s
4.400 giri/min	Cambio manuale a 6 marce/PDK a 7 rapporti (opzionale)/PDK e pacchetto Sport Chrono Plus (opzionale)	289 km/h/287 km/h	5,1 s/ 4,9 s/ 4,7 s	11,1 s/ 10,8 s/ 10,5 s	6,6 s (V marcia)/ 3,1 s
4.400 giri/min	Cambio manuale a 6 marce/PDK a 7 rapporti (opzionale)/PDK e pacchetto Sport Chrono Plus (opzionale)	284 km/h/282 km/h	5,2 s/ 5,0 s/ 4,8 s	11,3 s/ 11,0 s/ 10,7 s	6,7 s (V marcia)/ 3,2 s
4.400 giri/min	Cambio manuale a 6 marce/PDK a 7 rapporti (opzionale)/PDK e pacchetto Sport Chrono Plus (opzionale)	302 km/h/300 km/h	4,9 s/ 4,7 s/ 4,5 s	10,3 s/ 10,0 s/ 9,7 s	6,2 s (V marcia)/ 2,9 s
4.400 giri/min	Cambio manuale a 6 marce/PDK a 7 rapporti (opzionale)/PDK e pacchetto Sport Chrono Plus (opzionale)	297 km/h/295 km/h	4,9 s/ 4,7 s/ 4,5 s	10,4 s/ 10,1 s/ 9,8 s	6,3 s (V marcia)/ 3,0 s
4.400 giri/min	Cambio manuale a 6 marce/PDK a 7 rapporti (opzionale)/PDK e pacchetto Sport Chrono Plus (opzionale)	284 km/h/282 km/h	5,2 s/ 5,0 s/ 4,8 s	11,3 s/ 11,0 s/ 10,7 s	6,7 s (V marcia)/ 3,2 s
4.400 giri/min	Cambio manuale a 6 marce/PDK a 7 rapporti (opzionale)/PDK e pacchetto Sport Chrono Plus (opzionale)	297 km/h/295 km/h	4,9 s/ 4,7 s/ 4,5 s	10,4 s/ 10,1 s/ 9,8 s	6,3 s (V marcia)/ 3,0 s
1.950–5.000 giri/min (2.100–4.000 giri/min) ¹	Cambio manuale a 6 marce/PDK a 7 rapporti (opzionale)/PDK e pacchetto Sport Chrono Turbo (opzionale)	312 km/h/312 km/h	3,7 s/ 3,6 s/ 3,4 s	7,8 s/ 7,7 s/ 7,4 s	3,7 s (V marcia)/ 2,1 s
2.100–4.250 giri/min	PDK a 7 rapporti e Sport Chrono Paket Turbo	315 km/h	3,3 s	7,1 s	2,0 s

I dati relativi a equipaggiamenti, forma, prestazioni, dimensioni, pesi, consumi e costi di manutenzione delle vetture sono aggiornati al momento della stampa. Con riserva di modifiche. I dati ufficiali definitivi sono disponibili presso il vostro Centro Porsche.

¹ Con funzione overboost.

	Numero cilindri	Cilindrata	Potenza	a	Coppia massima
La 911 Turbo Cabriolet	6	3.800 cm ³	368 kW (500 CV)	6.000–6.500 giri/min	650 Nm (700 Nm) ¹
La 911 Turbo S Cabriolet	6	3.800 cm ³	390 kW (530 CV)	6.250–6.750 giri/min	700 Nm
La 911 GT3	6	3.797 cm ³	320 kW (435 CV)	7.600 giri/min	430 Nm
La 911 GT3 RS	6	3.797 cm ³	331 kW (450 CV)	7.900 giri/min	430 Nm
La Cayman	6	2.893 cm ³	195 kW (265 CV)	7.200 giri/min	300 Nm
La Cayman S	6	3.436 cm ³	235 kW (320 CV)	7.200 giri/min	370 Nm
La Boxster	6	2.893 cm ³	188 kW (255 CV)	6.400 giri/min	290 Nm
La Boxster S	6	3.436 cm ³	228 kW (310 CV)	6.400 giri/min	360 Nm
La Boxster Spyder	6	3.436 cm ³	235 kW (320 CV)	7.200 giri/min	370 Nm

a	Cambio	Velocità massima	Accelerazione 0–100 km/h	Accelerazione 0–160 km/h	Ripresa/Accelerazione intermedia (80–120 km/h)
1.950–5.000 giri/min (2.100–4.000 giri/min) ¹	Cambio manuale a 6 marce/PDK a 7 rapporti (opzionale)/PDK e pacchetto Sport Chrono Turbo (opzionale)	312 km/h/ 312 km/h	3,8 s/ 3,7 s/ 3,5 s	8,1 s/ 8,0 s/ 7,7 s	3,8 s (V marcia)/ 2,2 s
2.100–4.250 giri/min	PDK a 7 rapporti e pacchetto Sport Chrono Turbo	315 km/h/	3,4 s	7,4 s	2,1 s
6.250 giri/min	Cambio manuale a 6 marce	312 km/h	4,1 s	8,2 s	5,8 s (V marcia)
6.750 giri/min	Cambio manuale a 6 marce-	310 km/h	4,0 s	8,1 s	5,3 s (V marcia)
4.400–6.000 giri/min	Cambio manuale a 6 marce/PDK a 7 rapporti (opzionale)/PDK e pacchetto Sport Chrono Plus (opzionale)	265 km/h/ 263 km/h	5,8 s/ 5,7 s/ 5,5 s	13,4 s/ 13,2 s/ 12,9 s	7,6 s (V marcia)/ 3,7 s
4.750 giri/min	Cambio manuale a 6 marce/PDK a 7 rapporti (opzionale)/PDK e pacchetto Sport Chrono Plus (opzionale)	277 km/h/ 275 km/h	5,2 s/ 5,1 s/ 4,9 s	11,4 s/ 11,2 s/ 10,9 s	6,5 s (V marcia)/ 3,1 s
4.400–6.000 giri/min	Cambio manuale a 6 marce/PDK a 7 rapporti (opzionale)/PDK e pacchetto Sport Chrono Plus (opzionale)	263 km/h/ 261 km/h	5,9 s/ 5,8 s/ 5,6 s	13,6 s/ 13,4 s/ 13,1 s	7,6 s (V marcia)/ 3,8 s
4.400–5.500 giri/min	Cambio manuale a 6 marce/PDK a 7 rapporti (opzionale)/PDK e pacchetto Sport Chrono Plus (opzionale)	274 km/h/ 272 km/h	5,3 s/ 5,2 s/ 5,0 s	11,6 s/ 11,4 s/ 11,1 s	6,5 s (V marcia)/ 3,2 s
4.750 giri/min	Cambio manuale a 6 marce/PDK a 7 rapporti (opzionale)/PDK e pacchetto Sport Chrono Plus (opzionale)	267 km/h/ 265 km/h	5,1 s/ 5,0 s/ 4,8 s	10,8 s/ 10,6 s/ 10,3 s	6,1 s (V marcia)/ 3,0 s

I dati relativi a equipaggiamenti, forma, prestazioni, dimensioni, pesi, consumi e costi di manutenzione delle vetture sono aggiornati al momento della stampa. Con riserva di modifiche. I dati ufficiali definitivi sono disponibili presso il vostro Centro Porsche.

¹ Con funzione overboost.

		Carburante	Consumo (l/100 km) ^{1, 2}			Emissioni di CO ₂ in g/km ²
			Ciclo urbano	Ciclo extraurbano	Totale	
La nuova Cayenne	Cambio manuale/ Tiptronic S	Super Plus senza piombo (ROZ 98)	15,9/ 13,2	8,5/ 8,0	11,2/ 9,9	263/ 236
La nuova Cayenne Diesel	Tiptronic S	Diesel	8,8	6,5	7,4	195
La nuova Cayenne S	Tiptronic S	Super Plus senza piombo (ROZ 98)	14,4	8,2	10,5	245
La nuova Cayenne S Hybrid	Tiptronic S	Super senza piombo (ROZ 95)	8,7	7,9	8,2	193
La nuova Cayenne Turbo	Tiptronic S	Super Plus senza piombo (ROZ 98)	15,8	8,4	11,5	270
La nuova Panamera	Cambio manuale/ PDK	Super Plus senza piombo (ROZ 98)	16,4/12,7 (16,1/12,5) ³	7,8/6,9 (7,6/6,8) ³	11,3/9,3 (11,1/9,1) ³	265/218 (260/213) ³
La nuova Panamera 4	PDK	Super Plus senza piombo (ROZ 98)	12,8 (12,7) ³	7,2 (6,9) ³	9,6 (9,4) ³	225 (220) ³
La Panamera S	Cambio manuale/ PDK	Super Plus senza piombo (ROZ 98)	18,8/15,5 (18,5/15,2) ³	8,9/7,6 (8,7/7,5) ³	12,5/10,5 (12,3/10,3) ³	293/247 (288/242) ³
La Panamera 4S	PDK	Super Plus senza piombo (ROZ 98)	16,0 (15,7) ³	7,9 (7,7) ³	10,8 (10,6) ³	254 (249) ³
La Panamera Turbo	PDK	Super Plus senza piombo (ROZ 98)	17,0 (16,7) ³	8,4 (8,2) ³	11,5 (11,3) ³	270 (265) ³
La 911 Carrera	Cambio manuale/ PDK	Super Plus senza piombo (ROZ 98)	15,5/ 14,7	7,4/ 7,0	10,3/ 9,8	242/ 230
La 911 Carrera 4	Cambio manuale/ PDK	Super Plus senza piombo (ROZ 98)	15,9/ 15,2	7,7/ 7,2	10,6/ 10,1	249/ 237
La 911 Carrera S	Cambio manuale/ PDK	Super Plus senza piombo (ROZ 98)	15,9/ 15,3	7,6/ 7,2	10,6/ 10,2	250/ 240
La 911 Carrera 4S	Cambio manuale/ PDK	Super Plus senza piombo (ROZ 98)	16,5/ 15,8	7,9/ 7,5	11,0/ 10,5	259/ 247
La 911 Carrera Cabriolet	Cambio manuale/ PDK	Super Plus senza piombo (ROZ 98)	15,6/ 14,9	7,5/ 7,0	10,4/ 9,9	245/ 233
La 911 Carrera 4 Cabriolet	Cambio manuale/ PDK	Super Plus senza piombo (ROZ 98)	16,2/ 15,5	7,8/ 7,4	10,8/ 10,3	254/ 242

I dati relativi a equipaggiamenti, forma, prestazioni, dimensioni, pesi, consumi e costi di manutenzione delle vetture sono aggiornati al momento della stampa. Con riserva di modifiche. I dati ufficiali definitivi sono disponibili presso il vostro Centro Porsche.
¹ Gli attuali modelli Porsche sono già predisposti per essere alimentati con una percentuale di etanolo fino al 10%. In tal modo si riducono in pari misura anche le emissioni di CO₂, poiché l'etanolo è un biocarburante derivato dalle piante che, per la loro crescita, trasformano l'anidride carbonica presente in atmosfera.

		Carburante	Consumo (l/100 km) ^{1, 2}			Emissioni di CO ₂ in g/km ²
			Ciclo urbano	Ciclo extraurbano	Totale	
La 911 Carrera S Cabriolet	Cambio manuale/ PDK	Super Plus senza piombo (ROZ 98)	16,2/ 15,5	7,7/ 7,3	10,8/ 10,3	254/ 242
La 911 Carrera 4S Cabriolet	Cambio manuale/ PDK	Super Plus senza piombo (ROZ 98)	16,8/ 16,1	8,0/ 7,7	11,2/ 10,7	263/ 251
La 911 Targa 4	Cambio manuale/ PDK	Super Plus senza piombo (ROZ 98)	15,9/ 15,5	7,7/ 7,4	10,6/ 10,3	249/ 242
La 911 Targa 4S	Cambio manuale/ PDK	Super Plus senza piombo (ROZ 98)	16,5/ 15,8	7,9/ 7,7	11,0/ 10,7	259/ 251
La 911 Turbo	Cambio manuale/ PDK	Super Plus senza piombo (ROZ 98)	16,5/ 16,5	8,3/ 8,1	11,6/ 11,4	272/ 268
La 911 Turbo S	PDK	Super Plus senza piombo (ROZ 98)	16,5	8,1	11,4	268
La 911 Turbo Cabriolet	Cambio manuale/ PDK	Super Plus senza piombo (ROZ 98)	16,7/ 16,7	8,4/ 8,2	11,7/ 11,5	275/ 270
La 911 Turbo S Cabriolet	PDK	Super Plus senza piombo (ROZ 98)	16,7	8,2	11,5	270
La 911 GT3	Cambio manuale	Super Plus senza piombo (ROZ 98)	19,2	9,0	12,6	298
La 911 GT3 RS	Cambio manuale	Super Plus senza piombo (ROZ 98)	19,4	9,6	13,2	309
La Cayman	Cambio manuale/ PDK	Super Plus senza piombo (ROZ 98)	13,8/ 13,6	6,9/ 6,5	9,4/ 9,1	221/ 214
La Cayman S	Cambio manuale/ PDK	Super Plus senza piombo (ROZ 98)	14,4/ 14,1	7,2/ 6,6	9,8/ 9,4	230/ 221
La Boxster	Cambio manuale/ PDK	Super Plus senza piombo (ROZ 98)	13,8/ 13,6	6,9/ 6,5	9,4/ 9,1	221/ 214
La Boxster S	Cambio manuale/ PDK	Super Plus senza piombo (ROZ 98)	14,4/ 14,1	7,2/ 6,6	9,8/ 9,4	230/ 221
La Boxster Spyder	Cambio manuale/ PDK	Super Plus senza piombo (ROZ 98)	14,2/ 14,0	7,1/ 6,6	9,7/ 9,3	228/ 218

² I valori dei consumi si riferiscono a vetture con equipaggiamento di serie. Gli equipaggiamenti speciali possono influire sui consumi e sulle prestazioni. I valori sono forniti secondo gli standard Euro 5 (715/2007/CE e 692/2008/CE) del NEFZ (Nuovo ciclo di guida europeo) per vetture con dotazione di serie. I valori indicati non si riferiscono ad una singola vettura, e non sono inclusi nell'offerta, ma servono a fornire semplicemente un confronto fra diversi tipi di vetture. Maggiori informazioni sulle singole vetture e le specifiche disposizioni nazionali sono disponibili presso il vostro Centro Porsche.

³ In combinazione con pneumatici All-Season (ottimizzati in funzione della resistenza al rotolamento) su cerchi da 19 pollici.



Partner Porsche

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

Porsche Assistance

Un esclusivo servizio di assistenza alla mobilità fornito all'acquisto di ogni Porsche nuova o con garanzia usato Porsche Approved.

Porsche Financial Services

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

Porsche Exclusive

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

Porsche Tequipment

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

Porsche Design Driver's Selection

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

Assistenza

Programma Usato

Porsche Approved

Porsche Approved vi offre vetture usate di ottima qualità a livello mondiale ed un'ampia garanzia. Oltre ad un piacere di guida che potete provare solo a bordo di una Porsche.

Porsche Classic

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

«Christophorus»

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



Porsche in Internet

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



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



Le vetture riprodotte 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 specifici vincoli e disposizioni di legge.

Per ulteriori informazioni sui modelli e sulla precisa dotazione

potete rivolgervi al vostro Centro Porsche o all'Importatore.

Con riserva di modifiche alla costruzione, alla forma e all'entità degli equipaggiamenti come pure alla tonalità dei colori.

I dati tecnici sono aggiornati al momento della stampa. Salvo errori ed omissioni.

Porsche, lo scudo Porsche, 911, Boxster, Carrera, Cayenne, Cayman, Panamera, Spyder, Targa, PCCB, PCM, PDK, PSM

Tequipment e Tiptronic sono marchi registrati della Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG Porscheplatz 1 70435 Stuttgart, Germany www.porsche.com

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2010
Aggiornato a: 05/10
Printed in Germany
WSLU1101000240 IT/WW