



PORSCHE

Informazione stampa

Salone Internazionale dell'Automobile 2015, Francoforte

Indice

Tradizione e futuro	La concept car Porsche Mission E Debutto della nuova 911 Carrera	1
Prima mondiale della concept car a quattro posti, con trazione a batteria, di Porsche	Porsche Mission E: 600 CV, 500 km di autonomia, 15 minuti di tempo di carica	3
Maggiore divertimento, performance ed efficienza	La nuova Porsche 911 Carrera	8
Dati tecnici	Porsche 911 Carrera	13
	Porsche 911 Carrera S	17
	Porsche 911 Carrera Cabriolet	21
	Porsche 911 Carrera S Cabriolet	25

Settembre 2015

Tradizione e futuro

La concept car Porsche Mission E Debutto della nuova 911 Carrera

Ecco come potrebbe essere la Porsche di domani: unitamente alla nuova 911 Carrera, al Salone Internazionale dell'Automobile di Francoforte che si terrà dal 17 al 27 settembre, Porsche presenta la concept car "Mission E". Questo concept è lo sviluppo di una sportiva coerente con trazione elettrica e tutte le caratteristiche che la rendono una Porsche. Potenza ed efficienza sperimentano nella Mission E una sinergia totalmente nuova, completata dal concetto futuristico della strumentazione e dei comandi. La prima congiunta con la nuova generazione della 911 Carrera ha una motivazione simbolica: la prima Porsche quattro posti a trazione esclusivamente elettrica del 21esimo secolo è il futuro del concetto che per oltre 50 anni ha reso la 911 la sportiva di maggior successo di tutti i tempi.

911 Carrera e Mission E sono unite da una chiara promessa comune: prestazioni sportive di eccellenza con la massima efficienza: i tradizionali valori di Porsche. Per la nuova generazione della classica fra le sportive, la 911 Carrera, sono stati previsti dei motori turbo innovativi. Il messaggio della concept car è E-Performance. Ciò significa che anche una Porsche a trazione elettrica adempie naturalmente a tutte le esigenze in termini di prestazioni di guida, autonomia e dinamica di guida.

La concept car Mission E mostra come Porsche immagina il futuro della E-sportiva. Il design affascinante della quattro porte con quattro posti mostra numerose citazioni della 911 e rende riconoscibile fin dal primo sguardo la Mission E come Porsche. La sportiva con design emozionale e trazione integrale sviluppa una potenza totale di oltre 600 CV, trasformabili direttamente nella dinamica di guida tipica di Porsche. L'autonomia della Mission E è di oltre 500 km e grazie all'innovativo "Porsche Turbo Charging" da 800 Volt, la ricarica dura appena poco più del tempo di un pieno di benzina. Alla colonna di carica rapida basta poco più di un quarto d'ora per avere disponibile l'80 percento di autonomia. Gli interni puri comprendono un concetto estremamente intuitivo di comando e visualizzazione, con comandi visivi e a gesti, nonché funzioni innovative.

La nuova generazione della 911 Carrera debutta all'IAA con nuovi motori turbo, telaio ottimizzato e un Porsche Communication Management completamente nuovo, con navigazione online. Nella 911 Carrera Il motore boxer da tre litri eroga 370 CV (272 kW) mentre nella 911 Carrera S, fra l'altro con turbocompressore modificato, arriva a 420 CV (309 kW).

Il notevole aumento della coppia è sorprendente, ottenuto con una contemporanea riduzione dei consumi fino a quasi il 12 percento. 450 Nm per la 911 Carrera e addirittura 500 Nm per la 911 Carrera S sono disponibili già a partire da 1700 g/min, praticamente per l'intera gamma di numeri di giri. Nello stesso tempo, i nuovi motori con un regime massimo di 7500 g/min restano come sempre esuberanti ed emozionali.

Prima mondiale della concept car a quattro posti, con trazione a batteria, di Porsche

Porsche Mission E: 600 CV, 500 km di autonomia, 15 minuti di tempo di carica

Con la Mission E Porsche presenta all'IAA di Francoforte la prima sportiva a quattro posti a trazione esclusivamente elettrica della storia dell'umanità. Questa concept car riunisce in sé l'inconfondibile design emozionale di una Porsche, prestazioni di guida impareggiabili e l'avveniristica idoneità alla vita quotidiana di una trazione a 800 Volt. Dati principali di questa affascinante sportiva: quattro porte e quattro sedili singoli, oltre 600 CV (440 kW) di potenza di sistema e oltre 500 km di autonomia. Trazione e sterzo sulle quattro ruote, accelerazione in meno di 3,5 secondi da zero a 100 km/h e tempo di carica di circa 15 minuti per l'80 percento di energia elettrica. Gli strumenti vengono comandati con lo sguardo e con gesti, talvolta addirittura tramite ologrammi, in modo intuitivo e con il massimo orientamento al conducente, ad esempio con l'impostazione automatica della sua posizione personale.

Trazione: oltre 600 CV con tecnologie prese dal mondo delle corse

La trazione della Mission E è completamente nuova e tuttavia tipica di Porsche: sperimentata nelle corse. Due motori sincroni ad eccitazione permanente (PSM), simili a quelli utilizzati nella 919 Hybrid che quest'anno ha vinto a Le Mans, sono il cuore di questa sportiva e recuperano energia in frenata. 24 ore di prestazioni al top in corsa e una doppia vittoria sono il miglior biglietto da visita per una Porsche. Insieme erogano oltre 600 CV, catapultando la Mission E a 100 km/h in meno di 3,5 secondi e a 200 km/h in meno di dodici secondi. Oltre alla loro elevata efficacia, alla notevole densità di potenza e all'erogazione costante della forza troviamo un ulteriore vantaggio: a differenza di altri motori elettrici odierni, questi motori sviluppano la loro piena potenza anche in caso di più accelerazioni a brevi distanze. La trazione integrale, inserita quando serve con Porsche Torque Vectoring, vale a dire la distribuzione automatica della coppia sulle singole ruote, porta la potenza sulla strada mentre lo sterzo sulle quattro ruote esegue con precisione sportiva la direzione desiderata. Quindi la Mission E è adatta ai circuiti, percorrendo la Nürburgring-Nordschleife in meno di otto minuti.

Idoneità alla vita quotidiana: carica comoda e veloce, oltre 500 km di autonomia

Con Porsche non si intende solo sportività emozionale, ma anche grande idoneità alla vita quotidiana. Ecco perché la Mission E può percorrere oltre 500 km con una carica di batteria e ricaricarsi in meno di un quarto d'ora con energia sufficiente per 400 km. Il motivo: Porsche è il pioniere che impiega per la prima volta la tecnica degli 800 Volt. Il raddoppio della tensione rispetto ai veicoli elettrici contemporanei da 400 Volt comporta numerosi vantaggi: tempi di carica più brevi e meno peso, poiché per il trasporto dell'energia bastano dei cavi in rame più leggeri a sezione ridotta. Un segmento spostabile nel parafanghi anteriore sinistro davanti alla portiera del conducente consente di accedere al collegamento di carica dell'innovativo "Porsche Turbo Charging": Tramite il collegamento a 800 Volt la batteria si ricarica in circa 15 minuti per circa l'80 percento della sua capacità: un record per veicoli elettrici. In alternativa la batteria può essere ricaricata anche da una normale stazione di carica rapida da 400 Volt, oppure comodamente nel proprio garage in maniera induttiva. A tale scopo è sufficiente parcheggiare su una bobina lasciata sul pavimento, che trasferisce direttamente l'energia, senza usare alcun cavo, alla sua controparte situata sul fondo dell'auto.

Baricentro più basso per un'eccellente dinamica di guida

C'è ancora una cosa che identifica una sportiva Porsche: il concetto di leggerezza, con una divisione ottimale dei pesi e un baricentro ribassato. Le batterie situate sul pavimento dell'auto, funzionanti con la più moderna tecnologia agli ioni di litio, si estendono per tutta la lunghezza fra asse anteriore e asse posteriore. In questo modo il peso si distribuisce uniformemente su entrambi gli assi di trazione e garantisce un equilibrio bilanciato. Oltre a ciò, il baricentro della sportiva si abbassa ulteriormente. Entrambi aumentano significativamente le prestazioni e la sensazione di sportività. Nell'insieme, la carrozzeria è composta da una miscela funzionale di alluminio, acciaio e plastica, rinforzata con fibre di carbonio. Anche le ruote sono in carbonio: le gomme anteriori della Mission E sono da 21 pollici, quelle posteriori da 22.

Il Design: una sportiva affascinante con il DNA Porsche

Ogni centimetro quadrato, ogni angolo, ogni raggio della Mission E rispecchiano principalmente una cosa: sportività emozionale nella miglior tradizione Porsche Design. Il punto di partenza è dato da una vera e propria scultura di una limousine sportiva, alta solo 130 cm, con gli attributi della classica sportiva di Zuffenhausen. Le innovazioni sono visibili, quali ad esempio quelle dell'aerodinamica. Prese di ingresso e uscita aria ben visibili sul davanti, sui lati e sul retro, contrassegnano la carrozzeria altamente aerodinamica, con conseguente aumento di efficienza e prestazioni. Le guide per l'aria integrate migliorano il flusso dell'aria delle ruote mentre le uscite sui lati riducono la sovrapressione nei passaruota riducendo di conseguenza l'attrito.

La parte anteriore molto ridotta è modellata in modo da mostrare la classica punta Porsche e collega la concept alla 918 Spyder e alle Porsche da corsa. Proiettori a matrice di LED di nuova concezione, nel tipico design a quattro punti, attirano l'attenzione. Integrati a sospensione nelle prese d'aria, conferiscono alla parte anteriore un look futurista. Le quattro unità a LED si raggruppano attorno a un sensore per i sistemi di assistenza, il cui bordo funge da lampeggiatore. Parafanghi anteriori ben marcati e il taglio estremamente piatto del cofano ricordano il design della 911. Come per la 911 GT3 RS, un ampio avallamento ben marcato va dal cofano anteriore, largo e steso, fin oltre il tetto. Anche la linea laterale dei fine-strini ricorda la 911, con una differenza sostanziale: due porte con apertura contraria al senso di marcia consentono di salire comodamente, senza colonna B. Una ulteriore differenza è che invece del classico specchietto esterno, sui fianchi troviamo videocamere poco appariscenti, elementi sostanziali dell'eccellente aerodinamica.

Il design della parte posteriore sottolinea l'architettura tipica delle sportive. Lo snello abitacolo con il lunotto posteriore tirato all'indietro crea spazio per quei parafanghi posteriori ben marcati e formati, che solo una Porsche può avere. La scritta "PORSCHE" tridimensionale illuminata dall'interno è sospesa sotto il fascio luminoso che corre per l'intera larghezza dell'auto, contenuta in un elemento in vetro nero.

Interni: leggeri e aperti con quattro sedili singoli

L'interno della Mission E trasferisce nel futuro tutti i principi di creazione tradizionali di Porsche: apertura, purezza, architettura chiara, orientamento del conducente e idoneità alla vita quotidiana. Il concetto di trazione completamente elettrico ha consentito di attuare un'interpretazione assolutamente nuova. L'assenza del tunnel della distribuzione ha aperto lo spazio, lasciando che tutto risulti più leggero e arioso. I sedili da corsa sono stati i predecessori dei quattro sedili singoli, la loro struttura leggera consente di risparmiare peso fornendo agli occupanti una tenuta laterale più sicura in caso di guida dinamica. Fra i sedili anteriori troviamo la console centrale connessa al quadro strumenti, sospesa elegantemente come un ponte e pertanto vuota sotto.

Il concetto di strumentazione e comandi: intuitivo, veloce e senza equivoci

Al conducente si apre un nuovo mondo, dato da un concetto innovativo di visualizzazione e comando: intuitivo, veloce, senza equivoci: creato per una sportiva di domani. Il display in filigrana del conducente è curvo, sottile e autoportante. Lo strumento multifunzione presenta cinque strumenti rotondi, tipici di Porsche ma raffigurati virtualmente in tecnologia OLED, vale a dire tramite diodi luminosi organici. Ciascuno di essi è abbinato a una funzione che interessa il conducente: Connected Car, Performance, Drive, energia e Sport Chrono. Altrettanto innovativo è il comando: tramite una telecamera, un sistema di Eye-Tracking riconosce a quale strumento sta guardando il conducente. Questi attiva il menu corrispondente tramite un tasto situato sul volante e può navigare in esso, con il contributo del riconoscimento dello sguardo e della conferma manuale. E, come se non bastasse, in un cosiddetto effetto parallasse il display segue la posizione del sedile e la postura corporea del conducente. Se si siede in profondità, in alto o si inclina da un lato, la raffigurazione 3D della strumentazione reagisce e si sposta con lui. In questo modo resta escluso ad esempio il fatto che il volante possa parzialmente coprire delle informazioni importanti. Tutte le informazioni pertinenti, quali la velocità, seguono sempre l'angolo di visuale del conducente.

E la Mission E è in grado di raffigurare anche il piacere di guida: una telecamera situata nello specchietto interno rileva il buon umore e lo riproduce con un emoticon nella strumentazione. Il fattore divertimento è memorizzabile, come ogni altra informazione quale itinerario o velocità, e condivisibile con gli amici tramite collegamento a vari siti social.

Display olografico con comandi gestuali senza contatto

L'intero cruscotto è pieno di nuove idee. La suddivisione in due strati tridimensionali da strutturare rafforza l'impressione di leggerezza e completezza della visione. Lo strato superiore contiene il display conducente, fra i livelli ha sede un display olografico che si estende fino al lato del passeggero. Esso mostra delle app a scelta, che generano un effetto di profondità se messe in sequenza nello spazio e ordinate per priorità. Con tali app il conducente o il passeggero comanda le funzioni primarie: media, navigazione, clima, contatti e veicolo, il tutto senza contatto. Il simbolo desiderato viene attivato solo dai gesti, riconosciuti dai sensori. La selezione avviene col gesto di presa, il comando con una trazione. A completamento di ciò, un display di tipo touch nella console centrale comanda funzioni secondarie, ad esempio menu dettagliati di funzioni.

Con Porsche Car Connect è possibile configurare questa concept car anche da fuori con il tablet. I servizi "Over The Air" e "Remote Services" consentono di espandere l'ambito funzionale del veicolo addirittura in poche ore. Per il sistema di mappe o per altre funzioni per telaio, motore o sistema di infotainment basta un semplice aggiornamento tramite il modulo dati integrato ad alta velocità. Il conducente può avviare gli aggiornamenti con uno smartphone o un tablet tramite Porsche Connect Store. Oltre a ciò, Porsche Connect consente il contatto diretto a un Centro Porsche, per una diagnosi da remoto o per fissare un appuntamento. Un'ulteriore funzione dei Remote Services integrati è la chiave digitale, inviabile tramite il Porsche Connect Portal. In questo modo non sarà solo il proprietario a poter aprire l'auto, ma anche ad esempio amici o famigliari. Dopo l'esecuzione dell'autenticazione, sarà possibile utilizzare la chiave in un ambito delimitato in termini di tempo e luogo.

Gli specchietti esterni servono letteralmente da richiamo: gli angoli inferiori del parabrezza anteriore rispecchiano le immagini delle telecamere esterne situate nei parafanghi anteriori. Il vantaggio di ciò è che il conducente vede meglio le immagini e l'ambiente circostante. Infine, è possibile visualizzare attivamente in essi anche informazioni di sicurezza.

Maggiore divertimento, performance ed efficienza

La nuova Porsche 911 Carrera

Da decenni la 911 Carrera è l'auto sportiva più venduta nel mondo. La nuova generazione nasce per portare ulteriormente avanti questo vantaggio. Con innovativi motori boxer turbo, telaio ulteriormente sviluppato e una sinergia ancora maggiore fra prestazioni e comfort nonché un nuovo sistema di infotainment, è allestita al meglio per riuscirci. Grazie a un'esperienza di più di quattro decenni in motori turbo, maturata sia nelle auto da corsa che nelle sportive di serie, i gruppi di nuovo sviluppo della nuova 911 Carrera raggiungono i migliori valori in riferimento a prestazioni, piacere di guida ed efficienza. Lo sterzo sull'asse posteriore offerto per la prima volta come optional per i modelli Carrera amplia notevolmente, su richiesta, la gamma di dinamicità della guida.

Esternamente la 911 Carrera si presenta con molti raffinamenti ottici: dai nuovi proiettori con luce diurna a quattro punti alle maniglie delle portiere senza incavo, fino portellone posteriore di nuova creazione con lamelle verticali e nuovi fari, fra l'altro con le caratteristiche luci di stop a quattro punti. All'interno, il nuovo sistema di serie Porsche Communication Management con monitor multitouch offre una gamma di funzioni dichiaratamente ampliata e una operatività sostanzialmente semplificata.

Nuovi motori turbo: 20 CV in più di potenza con un minor consumo

La generazione di motori completamente nuova con sovralimentazione biturbo incrementa il piacere di guida emotionale della nuova 911 Carrera trasformandolo in una esperienza ancora più intensa: 370 CV (272 kW) nascosti nella 911 Carrera attendono di essere risvegliati e resi sportivi. Ora il propulsore della 911 Carrera S eroga 420 CV (309 kW). In entrambi i casi si ha un aumento di potenza di 20 CV (15 kW). Entrambi i motori hanno tre litri di cilindrata. La potenza massima della 911 Carrera S proviene da impianti turbo con compressori modificati, un impianto specifico per i gas di scarico e un comando motore ben messo a punto.

Un elemento caratteristico dei nuovi motori Porsche è la coppia significativamente aumentata di 60 Nm, che raggiunge rispettivamente un massimo di 450 Nm o 500 Nm in entrambi i casi già da 1.700 giri/min in modo costante fino a 5.000 giri/min e che garantisce una eccellente guidabilità. Nel contempo la nuova generazione di motori supera enormemente, con un regime massimo di 7.500 giri/min, i regimi consueti dei motori turbo, e tale regime è supportato dal consueto rumore sonoro tipico del motore Porsche.

Oltre a ciò, ogni nuova generazione 911 convince anche in termini di aumento delle prestazioni e dell'efficienza, se confrontata con la generazione che l'ha preceduta: infatti la nuova generazione del motore funziona con un risparmio nei consumi anche del dodici per cento, a seconda della variante del modello, e il consumo scende anche di un litro per 100 km. La 911 Carrera con cambio PDK si accontenta ora di soli 7,4 litri di carburante per 100 km (meno 0,8 l/100 km), mentre la 911 Carrera S con PDK si aggira sui 7,7 l/100 km (meno 1,0 l/100 km).

Anche le prestazioni di giuda della nuova 911 sono convincenti: la 911 Carrera Coupé con cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK) e pacchetto Sport Chrono va da zero a 100 km/h in 4,2 secondi, confermandosi di due decimi di secondo più veloce del suo predecessore. La 911 Carrera S con PDK e pacchetto Sport Chrono fa lo stesso in soli 3,9 secondi (anche in questo caso, meno 0,2 s). Ed è la prima 911 della famiglia Carrera a infrangere la magica asticella dei quattro secondi. Anche le velocità massime di entrambi i modelli sono ulteriormente cresciute: il picco massimo della 911 Carrera è ora di 295 km/h (sei km/h in più), mentre la 911 Carrera S raggiunge ora addirittura i 308 km/h (quattro km/h in più).

Unitamente al pacchetto opzionale Sport Chrono, la 911 Carrera dispone per la prima volta di un interruttore di modalità integrato nel volante, un discendente dell'interruttore di modalità ibrida della 918 Spyder. L'interruttore di modalità è composto da un anello girevole su quattro posizioni per i programmi di guida "Normale", "Sport", "Sport Plus" e "Individual". Quest'ultima impostazione consente al conducente di configurare il proprio veicolo, a seconda delle dotazioni, in modo completamente personalizzato, ad esempio con il PASM, i supporti motore attivi, la strategia di cambio PDK e l'impianto di scarico sportivo dei gas.

In combinazione con il cambio PDK, l'interruttore di modalità contiene un pulsante addizionale, il cosiddetto "Sport Response Button". Attivandolo, il gruppo propulsore viene preparato per 20 secondi per la migliore accelerazione, ad esempio in preparazione di un sorpasso. A tale scopo viene inserita la marcia ottimale, mentre il comando motore viene adeguato rapidamente per una risposta ancora più spontanea

Di serie: telaio PASM rielaborato con ribassamento di dieci millimetri

La 911 Carrera è il punto di riferimento per la dinamica di guida delle altre sportive. Generazione dopo generazione, Porsche ha creato una sinergia fra comfort nella vita di tutti i giorni e prestazioni per i lunghi percorsi. Il telaio PASM (Porsche Active Suspension Management) recentemente ribassato di dieci millimetri viene montato per la prima volta di serie su tutti i modelli Carrera. Ciò aumenta considerevolmente la stabilità durante l'approccio veloce alle curve. Nel contempo la nuova generazione di ammortizzatori con curve caratteristiche ulteriormente allargate incrementa da un lato il comfort grazie alla risposta ancora più sensibile, supportando dall'altro l'unione fra telaio e carrozzeria in presenza di una guida dinamica. Nuove ruote di serie con cinque doppi raggi sottili montano pneumatici con ridotta resistenza al rotolamento e maggiori prestazioni. Per tutte le varianti, la larghezza del cerchio posteriore aumenta di 0,5 pollici, portandosi a 11,5 pollici, mentre le ruote posteriori della 911 Carrera S misurano ora 305 millimetri invece di 295.

Con lo sterzo attivo sull'asse posteriore, optional per la 911 Carrera S, la tecnologia del telaio proviene dalla 911 Turbo e dalla 911 GT3. Con esso, al momento della sterzata la 911 guadagna ancora più agilità. A regimi elevati e in caso di cambio corsia, si fa notare per la grande stabilità che fornisce alla guida. Lo sterzo attivo sull'asse posteriore convince anche nel traffico cittadino, grazie a una maggiore maneggevolezza dovuta al raggio di curvatura ridotto di 0,4 m. Il conducente avverte il miglioramento della maneggevolezza tramite il volante di nuova generazione, il cui design si ispira a quello della 918 Spyder. Il volante di base ha un diametro di 375 mm, quello sportivo opzionale GT si ferma a 360 mm. A supporto di una grande idoneità alla vita quotidiana, Porsche offre un sistema di sollevamento idraulico con cilindri integrati negli ammortizzatori dell'asse anteriore. Con la pressione di un solo tasto, in cinque secondi l'altezza dal suolo aumenta di 40 mm sotto il musetto, impedendo l'impatto del veicolo anche su ripide salite quali le uscite dai garage.

Nuovo Porsche Communication Management comprensivo di navigazione Online

Nei nuovi modelli 911 Carrera è di serie il nuovo sistema Porsche Communication Management (PCM) comprensivo del modulo di navigazione online e con comandi vocali. Il PCM viene comandato come uno smartphone con gesti multitouch sul suo schermo da sette pollici. Quindi è in grado di elaborare anche ordini scritti a mano. I cellulari e gli smartphone sono collegabili ora anche tramite WLAN. Il vano di appoggio per smartphone, integrato per la prima volta nel bracciolo centrale, consente anche di ricaricare la batteria e permette la ricezione cellulare. Di nuovo c'è anche la possibilità di collegare un iPhone tramite PCM per l'utilizzo di Apple CarPlay.

Per una navigazione enormemente migliorata sono disponibili informazioni sul traffico in tempo reale, che garantiscono al conducente una panoramica sulla situazione del traffico e un adeguamento dinamico del percorso. E per un orientamento ancora migliore sono disponibili, anch'essi per la prima volta, i servizi Google Earth e Google Street View. Altri componenti del PCM sono Porsche Car Connect e l'app Porsche Connect, fra l'altro per il comando a distanza delle funzioni del veicolo, per il trasferimento di destinazioni al PCM per la navigazione nonché per l'uso di servizi di musica in streaming da terzi tramite PCM.

Sistemi di assistenza opzionali, nuovi e ampliati

Con ulteriori nuovi sistemi di assistenza migliorati, la 911 Carrera si adegua in modo ancora più personalizzabile alle singole esigenze: il tempostat, disponibile come optional, può ora anche frenare delicatamente, qualora la velocità impostata venga superata, ad esempio in una discesa. Il tempostat di regolazione della distanza ACC (optional) dispone anche di una funzione veleggio, utilizzabile unitamente al cambio PDK. In caso di traffico incolonnato, il sistema apre le frizioni, facendo risparmiare carburante avanzando senza motore. L'assistente al cambio di corsia (optional) sorveglia tramite un radar il traffico in direzione contraria e segnala con spie a LED a destra e a sinistra nel triangolo degli specchietti eventuali veicoli in avvicinamento situati nell'angolo cieco. Oltre a ciò, Porsche aumenta la sicurezza attiva della vettura con il freno multicollisione di serie.

40 anni di esperienza nel turbo, sia da corsa che di serie

Innovazioni e sviluppi collaudati da Porsche in condizioni di corsa estreme si sono rivelati molto utili anche per i modelli di serie. Proprio la prova effettuata nel mondo delle corse garantisce la potenza e caricabilità di nuovi motori per le auto sportive di serie. Nello sviluppo di motori boxer turbocompressi a sei cilindri, Porsche può fare affidamento su oltre 40 anni di solida esperienza. Ad esempio, la turbocompressione con valvola di bypass del 1972 fu impiegata per la prima volta nel modello da corsa 917/10, e vi rimase due anni prima di entrare nei modelli di serie del 1974, con la prima 911 Turbo. E nel 1974 il modello 917/10 fu il capostipite del raffreddamento dell'aria compressa. Nel 1977 questa tecnologia festeggiò la propria prima apparizione nella 911 Turbo 3.3. Altre pietre miliari nello sviluppo dei motori turbo sono la compressione sequenziale con due turbocompressori montati in serie (comparsi per la prima volta nella supersportiva 959), la sovralimentazione biturbo con due turbocompressori montati in parallelo (prima apparizione nella 911 Turbo, tipo 993) e le valvole di ingresso regolabili (apparse nella 911 Turbo, tipo 996).

Dati tecnici Porsche 911 Carrera*

Carrozzeria:	Coupé a due-più-due posti; carrozzeria leggera realizzata in costruzione di alluminio-acciaio, portiere, bagagliaio e portellone posteriore in alluminio; airbag conducente e passeggero a due livelli; airbag laterali e per la testa per conducente e passeggero.	
Aerodinamica:	Coefficiente di resistenza aerodinamica c_w : 0,29 Superficie frontale A: 2,02 m ² $c_w \times A$: 0,59	
Motore:	Motore boxer a sei cilindri raffreddato ad acqua; blocco motore e testate cilindri in alluminio; quattro alberi a camme in testa; quattro valvole per cilindro; fasatura variabile lato aspirazione e scarico; sistema di commutazione dell'alzata delle valvole lato aspirazione (VarioCam Plus); compensazione idraulica del gioco valvole; iniezione diretta della benzina; sovralimentazione biturbo, un catalizzatore a tre vie per bancata del motore rispettivamente con due sonde lambda; quantità olio motore 13,1 litri (riempimento successivo 8,0 litri); accensione elettronica con distribuzione statica dell'iniezione (sei moduli di accensione); Termo-management per circuito di raffreddamento; funzione start/stop.	
	Alesaggio	91,0 mm
	Corsa	76,4 mm
	Cilindrata	2.981 cm ³
	Compressione	10:1
	Potenza motore	370 CV (272 kW) a 6.500 g/min
	Coppia max.	450 Nm a 1.700–5.000 g/min
	Potenza per litro	124,1 CV/l (91,2 kW/l)
	Regime massimo	7.500 g/min
	Tipo di carburante	Super Plus
Impianto elettrico:	12 volt; generatore trifase 2.450 W; batteria 80 Ah, recupero energetico per la rete di bordo.	

* I dati tecnici possono variare a seconda del paese

Aggiornamento: Settembre 2015

Trasmissione:

Motore e cambio collegati insieme in un'unica unità; trazione sulle ruote posteriori; cambio manuale a sette marce con frizione a due dischi; cambio opzionale a sette marce a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK).

Rapporti di moltiplicazione	Cambio manuale	PDK
1 ^a Marcia	3,91	3,91
2 ^a Marcia	2,29	2,29
3 ^a Marcia	1,58	1,58
4 ^a Marcia	1,18	1,18
5 ^a Marcia	0,94	0,94
6 ^a Marcia	0,79	0,79
7 ^a Marcia	0,62	0,62
Retromarcia	3,55	3,55
Costante retroreno	1,11	1,11
Moltiplicazione		
totale retroreno	3,44	3,44
Diametro frizione	228 mm	202/153 mm

Telaio:

Avantreno: Asse ammortizzatore (tipo McPherson, ottimizzato Porsche) con ruote applicate singolarmente a bracci trasversali, bracci longitudinali e ammortizzatori; molle elicoidali cilindriche con ammortizzatori all'interno; servosterzo elettromeccanico; sistema di sollevamento opzionale dell'asse anteriore.

Retroreno: Asse multilink a sospensioni indipendenti a 5 bracci oscillanti, molle elicoidali cilindriche con ammortizzatori coassiali all'interno.

Porsche Active Suspension Management (PASM) con ammortizzatori regolati elettronicamente; due programmi di ammortizzazione selezionabili in modo manuale.

Freni:

Impianto frenante a due circuiti con ripartizione sugli assi; Porsche Stability Management (PSM); amplificatore della forza frenante a depressione; assistente di frenata; freno di stazionamento elettrico Duo-Servo; funzione Auto-Hold; freno multicollisione.

Avantreno: Pinze monoblocco in alluminio a quattro pompanti, forati e con ventilazione interna con diametro di 330 mm e spessore di 34 mm.

Retroreno: Pinze monoblocco in alluminio a quattro pompanti, forati e con ventilazione interna con diametro di 330 mm e spessore di 28 mm.

Ruote e pneumatici:	anteriori	8,5 J x 19	con	235/40 ZR 19
	posteriori	11,5 J x 19	con	295/35 ZR 19

Pesi:	Peso a vuoto DIN	1.430 (1.450) kg
	Peso totale consentito	1.875 (1.890) kg

Dimensioni:	Lunghezza	4.499 mm
	Larghezza	1.808 mm
	Larghezza con specchietti esterni	1.978 mm
	Altezza	1.303 mm
	Passo	2.450 mm

Carreggiate	anteriore	1.541 mm
	posteriore	1.518 mm

Volume bagagliaio	anteriore	145 l
	posteriore	260 l

Capacità serbatoio	64 l
--------------------	------

I valori fra parentesi si riferiscono a veicoli con cambio PDK

Prestazioni:	Velocità massima	295 (293) km/h
Accelerazione		
0 – 100 km/h	4,6 (4,4) s	
con Sport Plus e PDK	4,2 s	
0 – 200 km/h	15,3 (14,8) s	
con Sport Plus e PDK	14,5 s	
0 – 60 mph	4,4 (4,2) s	
con Sport Plus e PDK	4,0 s	
1/4 miglio (400 m)	12,8 (12,6) s	
con Sport Plus e PDK	12,3 s	
Consumo (NCPE):		
combinato	8,3 (7,4) l/100 km	
urbano	11,7 (9,9) l/100 km	
extra-urbano	6,3 (6,0) l/100 km	
Emissioni CO₂:	combinato	190 (169) g/km
Classe sostanze nocive:		Euro 6

I valori fra parentesi si riferiscono a veicoli con cambio PDK

Dati tecnici Porsche 911 Carrera S*

Carrozzeria:	Coupé a due-più-due posti; carrozzeria leggera realizzata in costruzione di alluminio-acciaio, portiere, bagagliaio e portellone posteriore in alluminio; airbag conducente e passeggero a due livelli; airbag laterali e per la testa per conducente e passeggero.	
Aerodinamica:	Coefficiente di resistenza aerodinamica c_w : 0,30 Superficie frontale A: 2,02 m ² $c_w \times A$: 0,61	
Motore:	Motore boxer a sei cilindri raffreddato ad acqua; blocco motore e testate cilindri in alluminio; quattro alberi a camme in testa; quattro valvole per cilindro; fasatura variabile lato aspirazione e scarico; sistema di commutazione dell'alzata delle valvole lato aspirazione (VarioCam Plus); compensazione idraulica del gioco valvole; iniezione diretta della benzina; sovralimentazione biturbo, un catalizzatore a tre vie per bancata del motore rispettivamente con due sonde lambda; quantità olio motore 13,1 litri (riempimento successivo 8,0 litri); accensione elettronica con distribuzione statica dell'iniezione (sei moduli di accensione); Termo-management per circuito di raffreddamento; funzione start/stop.	
	Alesaggio	91,0 mm
	Corsa	76,4 mm
	Cilindrata	2.981 cm ³
	Compressione	10:1
	Potenza motore	420 CV (309 kW) a 6.500 g/min
	Coppia max.	500 Nm a 1.700–5.000 g/min
	Potenza per litro	140,9 CV/l (103,7 kW/l)
	Regime massimo	7.500 g/min
	Tipo di carburante	Super Plus
Impianto elettrico:	12 volt; generatore trifase 2.940 W; batteria 80 Ah, recupero energetico per la rete di bordo.	

* I dati tecnici possono variare a seconda del paese

Aggiornamento: Settembre 2015

Trasmissione:

Motore e cambio collegati insieme in un'unica unità; trazione sulle ruote posteriori; cambio manuale a sette marce con frizione a due dischi; blocco meccanico dell'asse posteriore e Porsche Torque Vectoring (PTV); cambio opzionale a sette marce a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK) con differenziale auto-bloccante trasversale sull'asse posteriore regolato e PTV Plus.

Rapporti di moltiplicazione	Cambio manuale	PDK
1 ^a Marcia	3,91	3,91
2 ^a Marcia	2,29	2,29
3 ^a Marcia	1,58	1,58
4 ^a Marcia	1,18	1,18
5 ^a Marcia	0,94	0,94
6 ^a Marcia	0,79	0,79
7 ^a Marcia	0,62	0,62
Retromarcia	3,55	3,55
Costante retroreno	1,16	1,16
Moltiplicazione totale retroreno	3,59	3,59
Diametro frizione	228 mm	202/153 mm

Telaio:

Avantreno: Asse ammortizzatore (tipo McPherson, ottimizzato Porsche) con ruote applicate singolarmente a bracci trasversali, bracci longitudinali e ammortizzatori; molle elicoidali cilindriche con ammortizzatori all'interno; servosterzo elettromeccanico; sistema di sollevamento opzionale dell'asse anteriore.

Retroreno: Asse multilink a sospensioni indipendenti a 5 bracci oscillanti; molle elicoidali cilindriche con ammortizzatori coassiali all'interno, sterzo asse posteriore come optional.

Porsche Active Suspension Management (PASM) con ammortizzatori regolati elettronicamente; due programmi di ammortizzazione selezionabili in modo manuale.

Freni:

Impianto frenante a due circuiti con ripartizione sugli assi; Porsche Stability Management (PSM); amplificatore della forza frenante a depressione; assistente di frenata; freno di stazionamento elettrico Duo-Servo; funzione Auto-Hold; freno multicollisione.

Avantreno: Pinze monoblocco in alluminio a sei pompanti, freni a disco forati e con ventilazione interna con diametro di 350 mm e spessore di 34 mm.

Retroreno: Pinze monoblocco in alluminio a quattro pompanti, forati e con ventilazione interna con diametro di 330 mm e spessore di 28 mm.

Ruote e pneumatici:	anteriori	8,5 J x 20	con	245/35 ZR 20
	posteriori	11,5 J x 20	con	305/30 ZR 20

Pesi:	Peso a vuoto DIN	1.440 (1.460) kg
	Peso totale consentito	1.900 (1.915) kg

Dimensioni:	Lunghezza	4.499 mm
	Larghezza	1.808 mm
	Larghezza con specchietti esterni	1.978 mm
	Altezza	1.302 mm
	Passo	2.450 mm

Carreggiate	anteriore	1.543 mm
	posteriore	1.518 mm

Volume bagagliaio	anteriore	145 l
	posteriore	260 l

Capacità serbatoio	64 l
--------------------	------

I valori fra parentesi si riferiscono a veicoli con cambio PDK

Prestazioni:	Velocità massima	308 (306) km/h
Accelerazione		
0 – 100 km/h	4,3 (4,1) s	
con Sport Plus e PDK	3,9 s	
0 – 200 km/h	13,7 (13,2) s	
con Sport Plus e PDK	12,9 s)	
0 – 60 mph	4,1 (3,9) s	
con Sport Plus e PDK	3,7 s	
1/4 miglio (400 m)	12,5 (12,3) s	
con Sport Plus e PDK	12,0	
Consumo (NCPE):		
combinato	8,7 (7,7) l/100 km	
urban	12,2 (10,1) l/100 km	
extra-urbano	6,6 (6,4) l/100 km	
Emissioni CO₂:	combinato	199 (174) g/km
Classe sostanze nocive:		Euro 6

I valori fra parentesi si riferiscono a veicoli con cambio PDK

Dati tecnici Porsche 911 Carrera Cabriolet*

Carrozzeria:	Cabriolet a due-più-due posti; carrozzeria leggera realizzata in costruzione di alluminio-acciaio, portiere e portellone anteriore e posteriore in alluminio; copritettuccio completamente automatico; airbag conducente e passeggero a due livelli; airbag laterali e per la testa per conducente e passeggero.	
Aerodinamica:	Coefficiente di resistenza aerodinamica c_w : 0,30 Superficie frontale A: 2,0 m^2 $c_w \times A$: 0,61	
Motore:	Motore boxer a sei cilindri raffreddato ad acqua; blocco motore e testate cilindri in alluminio; quattro alberi a camme in testa; quattro valvole per cilindro; fasatura variabile lato aspirazione e scarico; sistema di commutazione dell'alzata delle valvole lato aspirazione (VarioCam Plus); compensazione idraulica del gioco valvole; iniezione diretta della benzina; sovralimentazione biturbo, un catalizzatore a tre vie per bancata del motore rispettivamente con due sonde lambda; quantità olio motore 13,1 litri (riempimento successivo 8,0 litri); accensione elettronica con distribuzione statica dell'iniezione (sei moduli di accensione); Termo-management per circuito di raffreddamento; funzione start/stop.	
	Alesaggio	91,0 mm
	Corsa	76,4 mm
	Cilindrata	2.981 cm^3
	Compressione	10:1
	Potenza motore	370 CV (272 kW) a 6.500 g/min
	Coppia max.	450 Nm a 1.700–5.000 g/min
	Potenza per litro	124,1 CV/l (91,2 kW/l)
	Regime massimo	7.500 g/min
	Tipo di carburante	Super Plus
Impianto elettrico:	12 volt; generatore trifase 2.450 W; batteria 80 Ah, recupero energetico per la rete di bordo.	

* I dati tecnici possono variare a seconda del paese

Aggiornamento: Settembre 2015

Trasmissione:

Motore e cambio collegati insieme in un'unica unità; trazione sulle ruote posteriori; cambio manuale a sette marce con frizione a due dischi; cambio opzionale a sette marce a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK).

Rapporti di moltiplicazione	Cambio manuale	PDK
1 ^a Marcia	3,91	3,91
2 ^a Marcia	2,29	2,29
3 ^a Marcia	1,58	1,58
4 ^a Marcia	1,18	1,18
5 ^a Marcia	0,94	0,94
6 ^a Marcia	0,79	0,79
7 ^a Marcia	0,62	0,62
Retromarcia	3,55	3,55
Costante retroreno	1,11	1,11
Moltiplicazione totale retroreno	3,44	3,44
Diametro frizione	228 mm	202/153 mm

Telaio:

Avantreno: Asse ammortizzatore (tipo McPherson, ottimizzato Porsche) con ruote applicate singolarmente a bracci trasversali, bracci longitudinali e ammortizzatori; molle elicoidali cilindriche con ammortizzatori all'interno; servosterzo elettromeccanico; sistema di sollevamento opzionale dell'asse anteriore.

Retroreno: Asse multilink a sospensioni indipendenti a 5 bracci oscillanti, molle elicoidali cilindriche con ammortizzatori coassiali all'interno.

Porsche Active Suspension Management (PASM) con ammortizzatori regolati elettronicamente; due programmi di ammortizzazione selezionabili in modo manuale.

Freni:	Impianto frenante a due circuiti con ripartizione sugli assi; Porsche Stability Management (PSM); amplificatore della forza frenante a depressione; assistente di frenata, freno di stazionamento elettrico Duo-Servo; funzione Auto-Hold; freno multicollisione.					
Avantreno: Pinze monoblocco in alluminio a quattro pompanti, forati e con ventilazione interna con diametro di 330 mm e spessore di 34 mm.						
Retroreno: Pinze monoblocco in alluminio a quattro pompanti, forati e con ventilazione interna con diametro di 330 mm e spessore di 28 mm.						
Ruote e pneumatici:	anteriori	8,5 J x 19	con 235/40 ZR 19			
	posteriori	11,5 J x 19	con 295/35 ZR 19			
Pesi:	Peso a vuoto DIN	1.500 (1.520) kg				
	Peso totale consentito	1.925 (1.940) kg				
Dimensioni:	Lunghezza	4.499 mm				
	Larghezza	1.808 mm				
	Larghezza con specchietti esterni	1.978 mm				
	Altezza	1.297 mm				
	Passo	2.450 mm				
	Carreggiate	anteriore	1.541 mm			
		posteriore	1.518 mm			
	Volume bagagliaio	anteriore	145 l			
		posteriore	160 l			
	Capacità serbatoio	64 l				

I valori fra parentesi si riferiscono a veicoli con cambio PDK

Prestazioni:	Velocità massima	292 (290) km/h
Accelerazione		
0 – 100 km/h	4,8 (4,6) s	
con Sport Plus e PDK	4,4 s	
0 – 200 km/h	16,0 (15,5) s	
con Sport Plus e PDK	15,2 s	
0 – 60 mph	4,6 (4,4) s	
con Sport Plus e PDK	4,2 s	
1/4 miglio (400 m)	13,0 (12,8) s	
con Sport Plus e PDK	12,5 s	
Consumo (NCPE):		
combinato	8,5 (7,5) l/100 km	
urban	11,9 (9,9) l/100 km	
extra-urbano	6,5 (6,2) l/100 km	
Emissioni CO₂:	combinato	195 (172) g/km
Classe sostanze nocive:		Euro 6

I valori fra parentesi si riferiscono a veicoli con cambio PDK

Dati tecnici Porsche 911 Carrera S Cabriolet*

Carrozzeria:	Cabriolet a due-più-due posti; carrozzeria leggera realizzata in costruzione di alluminio-acciaio, portiere e portellone anteriore e posteriore in alluminio; copritettuccio completamente automatico; airbag conducente e passeggero a due livelli; airbag laterali e per la testa per conducente e passeggero.	
Aerodinamica:	Coefficiente di resistenza aerodinamica c_w : 0,30 Superficie frontale A: 2,02 m ² $c_w \times A$: 0,61	
Motore:	Motore boxer a sei cilindri raffreddato ad acqua; blocco motore e testate cilindri in alluminio; quattro alberi a camme in testa; quattro valvole per cilindro; fasatura variabile lato aspirazione e scarico; sistema di commutazione dell'alzata delle valvole lato aspirazione (VarioCam Plus); compensazione idraulica del gioco valvole; iniezione diretta della benzina; sovralimentazione biturbo, un catalizzatore a tre vie per bancata del motore rispettivamente con due sonde lambda; quantità olio motore 13,1 litri (riempimento successivo 8,0 litri); accensione elettronica con distribuzione statica dell'iniezione (sei moduli di accensione); Termo-management per circuito di raffreddamento; funzione start/stop.	
	Alesaggio	91,0 mm
	Corsa	76,4 mm
	Cilindrata	2.981 cm ³
	Compressione	10:1
	Potenza motore	420 CV (309 kW) a 6.500 g/min
	Coppia max.	500 Nm a 1.700–5.000 g/min
	Potenza per litro	140,9 CV/l (103,7 kW/l)
	Regime massimo	7.500 g/min
	Tipo di carburante	Super Plus
Impianto elettrico:	12 volt; generatore trifase 2.940 W; batteria 80 Ah, recupero energetico per la rete di bordo.	

* I dati tecnici possono variare a seconda del paese

Aggiornamento: Settembre 2015

Trasmissione:

Motore e cambio collegati insieme in un'unica unità; trazione sulle ruote posteriori; cambio manuale a sette marce con frizione a due dischi; blocco meccanico dell'asse posteriore e Porsche Torque Vectoring (PTV); cambio opzionale a sette marce a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK) con differenziale auto-bloccante trasversale sull'asse posteriore regolato e PTV Plus.

Rapporti di moltiplicazione	Cambio manuale	PDK
1 ^a Marcia	3,91	3,91
2 ^a Marcia	2,29	2,29
3 ^a Marcia	1,58	1,58
4 ^a Marcia	1,18	1,18
5 ^a Marcia	0,94	0,94
6 ^a Marcia	0,79	0,79
7 ^a Marcia	0,62	0,62
Retromarcia	3,55	3,55
Costante retroreno	1,16	1,16
Rapporto di trasmissione sull'asse	3,59	3,59
Diametro frizione	228 mm	202/153 mm

Telaio:

Avantreno: Asse ammortizzatore (tipo McPherson, ottimizzato Porsche) con ruote applicate singolarmente a bracci trasversali, bracci longitudinali e ammortizzatori; molle elicoidali cilindriche con ammortizzatori all'interno; servosterzo elettromeccanico; sistema di sollevamento opzionale dell'asse anteriore.

Retroreno: Asse multilink a sospensioni indipendenti a 5 bracci oscillanti; molle elicoidali cilindriche con ammortizzatori coassiali all'interno, sterzo asse posteriore come optional.

Porsche Active Suspension Management (PASM) con ammortizzatori regolati elettronicamente; due programmi di ammortizzazione selezionabili in modo manuale.

Freni:	Impianto frenante a due circuiti con ripartizione sugli assi; Porsche Stability Management (PSM); amplificatore della forza frenante a depressione; assistente di frenata, freno di stazionamento elettrico Duo-Servo; funzione Auto-Hold; freno multicollisione.					
Avantreno: Pinze monoblocco in alluminio a sei pompanti, freni a disco forati e con ventilazione interna con diametro di 350 mm e spessore di 34 mm.						
Retroreno: Pinze monoblocco in alluminio a quattro pompanti, forati e con ventilazione interna con diametro di 330 mm e spessore di 28 mm.						
Ruote e pneumatici:	anteriori	8,5 J x 20	con 245/35 ZR 20			
	posteriori	11,5 J x 20	con 305/30 ZR 20			
Pesi:	Peso a vuoto DIN	1.510 (1.530) kg				
	Peso totale consentito	1.950 (1.965) kg				
Dimensioni:	Lunghezza	4.499 mm				
	Larghezza	1.808 mm				
	Larghezza con specchietti esterni	1.978 mm				
	Altezza	1.298 mm				
	Passo	2.450 mm				
	Carreggiate	anteriore	1.543 mm			
		posteriore	1.518 mm			
	Volume bagagliaio	anteriore	145 l			
		posteriore	160 l			
	Capacità serbatoio	64 l				

I valori fra parentesi si riferiscono a veicoli con cambio PDK

Prestazioni:	Velocità massima	306 (304) km/h
Accelerazione		
0 – 100 km/h	4,5 (4,3) s	
con Sport Plus e PDK	4,1 s	
0 – 200 km/h	14,4 (13,9) s	
con Sport Plus e PDK	13,6 s	
0 – 60 mph	4,3 (4,1) s	
con Sport Plus e PDK	3,9 s	
1/4 miglio (400 m)	12,7 (12,5) s	
con Sport Plus e PDK	12,2 s	
Consumo (NCPE):		
combinato	8,8 (7,8) l/100 km	
urban	12,3 (10,2) l/100 km	
extra-urbano	6,7 (6,5) l/100 km	
Emissioni CO₂:	combinato	202 (178) g/km
Classe sostanze nocive:		Euro 6

I valori fra parentesi si riferiscono a veicoli con cambio PDK