**I nuovi modelli 911 GTS**

**Sommario**

Riepilogo: Prestazioni superiori, design inconfondibile e sound sportivo 2

La nuova generazione sportiva della famiglia 911 di Porsche: cinque GTS,

cinque espressioni di potenza 5

Prestazioni e motore: maggiore potenza grazie al nuovo turbocompressore 5

Il telaio: ulteriormente ribassato, più sportivo e, su richiesta,

con asse posterio-re sterzante 8

Design e aerodinamica: design ancora più aggressivo e maggiore deportanza 11

Porsche Communication Management: infotainment dal funzionamento intuitivo 13

Sistemi di assistenza opzionali: maggiore sicurezza per prestazioni più elevate 15

Dati sui consumi 16

Riepilogo

**Prestazioni superiori, design inconfondibile e sound sportivo**

I nuovi modelli Porsche 911 GTS offrono prestazioni ed efficienza superiori. È possibile scegliere tra 5 varianti in totale: 911 Carrera GTS con trazione posteriore, 911 Carrera 4 GTS con trazione integrale, in versione Coupé e Cabriolet, e 911 Targa 4 GTS. I turbocompressori riprogettati per il motore boxer biturbo a 6 cilindri da 3 litri garantiscono alle vetture sportive un aumento di potenza di 22 kW (30 CV) rispetto agli attuali modelli 911 Carrera S; invece, rispetto ai precedenti modelli GTS con motore aspirato erogano 15 kW (20 CV) in più. Tutti i modelli sono disponibili con cambio manuale a sette rapporti o cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK) opzionale.

**Motore** Il motore boxer biturbo a 6 cilindri da 3 litri con turbocompressore riprogettato eroga una potenza di 331 kW (450 CV), La coppia massima di 550 Nm è disponibile da 2.150 a 5.000 giri/min.

**Prestazioni** La nuova 911 Carrera 4 GTS Coupé con cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK) e pacchetto Sport Chrono accelera da 0 a 100 km/h in soli 3,6 secondi. Per la 911 Carrera GTS Coupé con trazione posteriore e cambio manuale, la velocità massima è di 312 km/h. Il consumo si riduce fino a 0,6 l/100 km rispetto ai modelli precedenti con motore aspirato.

**Telaio** Con la carrozzeria più ampia della Carrera 4 i modelli GTS guadagnano una carreggiata più larga. Ciò comporta un rollio ridotto e una maggiore stabilità in curva. La gamma GTS è dotata di serie di cerchi da 20 pollici verniciati in nero satinato lucido con chiusura centrale, derivati dalla Turbo S. Il telaio sportivo attivo con Porsche Active Suspension Management (PASM) abbassa la carrozzeria delle GTS Coupé di 10 millimetri rispetto alla 911 Carrera S. Il pacchetto Sport Chrono per la gamma GTS è di serie. Su richiesta, l'asse posteriore sterzante migliora l'handling e regala maggiore stabilità a velocità più elevate.

**Design e**

**aerodinamica** Il nuovo scudo paraurti dal design sportivo contraddistingue l'estetica della gamma GTS dagli altri modelli Carrera e Targa. Il frontale aerodinamico ottimizzato con profondo spoiler anteriore e la maggiore altezza dello spoiler posteriore estraibile riducono il coefficiente di portanza sull'asse anteriore e su quello posteriore. Sulla parte posteriore della GTS sono riconoscibili le seguenti modifiche: fari posteriori oscurati, scritte in colore nero, griglie d'areazione e terminali centrali in colore nero. I modelli con trazione posteriore si contraddistinguono visivamente grazie alla modanatura in colore nero tra i fari posteriori che sostituisce la banda luminosa. Gli specchietti retrovisori esterni dal design sportivo e i cerchi verniciati in colore nero satinato lucido con chiusura centrale completano la vista laterale. Inoltre, la 911 Targa 4 GTS dispone di serie per la prima volta dell'arco tipico in colore nero.

**Sound** Un impianto di scarico sportivo di serie e l'impiego ridotto dei materiali di isolamento producono il tipico sound della GTS.

**Interni** Abitacolo dall'essenza sportiva: i passeggeri della GTS prendono posto su sedili sportivi in Alcantara con un nuovo disegno delle cuciture. Le modanature sono in alluminio spazzolato e anodizzato in colore nero. La corona del volante, il bracciolo centrale e i poggiabraccia sono rivestiti in Alcantara. Su richiesta, è possibile eliminare i sedili posteriori per rendere la vettura più leggera.

**Infotainment** Il Porsche Communication Management (PCM) con touch screen ha comandi intuitivi ed è facile da utilizzare, proprio come uno smartphone. Nuova è l'app Porsche Track Precision di serie, che è possibile utilizzare per la prima volta in tutti i modelli GTS. Grazie all'ulteriore sviluppo derivante dagli sport motoristici, questa app consente la registrazione automatica, la visualizzazione e l'analisi dettagliata dei dati di guida sullo smartphone.

La gamma più sportiva della famiglia 911 di Porsche

Cinque GTS, cinque espressioni di potenza

I cinque nuovi modelli GTS incarnano il carattere più sportivo e più emozionante della gamma 911 Carrera e 911 Targa. Si rivolgono soprattutto ai guidatori con ambizioni sportive che, al contempo, apprezzano un'elevata idoneità all'uso quotidiano. Oltre alle caratteristiche orientate alle prestazioni, l'allestimento di base dei modelli GTS si presenta immediatamente come una dotazione di livello superiore.

Già nel 1963, in quanto versione stradale di una vettura sportiva, la 904 Carrera GTS aveva portato la tecnologia delle gare automobilistiche al di fuori dei circuiti. Negli anni '80 e '90, i modelli 924 GTS e 928 GTS seguirono e svilupparono ulteriormente tale principio. Nel 2010, l'idea di una vettura sportiva adatta all'impiego su strada ha celebrato la sua rinascita con la 911 Carrera GTS (tipo 997). Da allora, sono stati venduti 15.334 modelli GTS dell'iconica sportiva 911.

**Prestazioni e motore: maggiore potenza grazie al nuovo turbocompressore**

Il cuore di ogni Porsche è il suo motore. La parte posteriore dei nuovi modelli 911 GTS racchiude un motore boxer biturbo a 6 cilindri da 3 litri che eroga una potenza di 331 kW (450 CV). La coppia massima di 550 Nm è disponibile da 2.150 a 5.000 giri/min. Il propulsore sviluppa 22 kW (30 CV) in più rispetto alla 911 Carrera S e 15 kW (20 CV) in più rispetto al modello GTS precedente rispettivo con motore aspirato. Questo incremento di potenza è stato possibile grazie al turbocompressore riprogettato e ad un aumento della pressione di sovralimentazione. I risultati: migliore capacità di ripresa, maggiore accelerazione e velocità massima superiore. Rispetto agli attuali modelli S, tutti i modelli 911 GTS accelerano da 0 a 100 km/h in 0,2 secondi in meno. La vettura che detiene il primato è la 911 Carrera 4 GTS Coupé con PDK nella modalità Sport Plus: l'accelerazione standard in partenza da fermo avviene in soli 3,6 secondi. La velocità massima dei modelli GTS si lascia alle spalle la tacca dei 300 km/h. Il modello Coupé con cambio automatico e trazione posteriore raggiunge la velocità massima più elevata della gamma, che si attesta a 312 km/h (4 km/h in più rispetto ai modelli S simili).

Ma non è finita qui: la gamma GTS coniuga elevata potenza in accelerazione con eccellente dinamica trasversale. La 911 Carrera GTS con pneumatici di serie percorre l'anello nord del Nürburgring, con le sue 73 curve e un tracciato lungo 20,83 chilometri, in soli 7:26 minuti. Di conseguenza, questa vettura è 12 secondi più veloce rispetto al modello precedente e 4 secondi più veloce rispetto all'attuale 911 Carrera S.

Inoltre, con l'introduzione dei modelli GTS, Porsche propone i nuovi pneumatici sportivi UHP (Ultra High Performance) omologati per la guida su strada. Per gli attuali modelli 911 questi pneumatici sono disponibili nei centri Porsche e le loro caratteristiche principali, ossia la mescola, il profilo e la profondità delle scanalature del battistrada, sono state progettate appositamente per garantire maggiori prestazioni. Gli pneumatici UHP consentono di registrare tempi sul giro costantemente veloci, più a lungo. Così equipaggiata, la GTS impiega 4 secondi in meno per completare l'anello nord del Nürburgring. Nel formato da 20 pollici, gli pneumatici dell'asse anteriore misurano 245/35 e quelli dell'asse posteriore 305/30.

Alle prestazioni di una GTS non contribuisce soltanto la mera potenza, ma anche il sound del motore. L'impianto di scarico sportivo, con terminali centrali verniciati in nero, conferisce al motore boxer un sound accattivante e inimitabile. Un sound dal timbro rauco in fase di accelerazione al numero massimo di giri e i brevi colpi di gas della funzione di accelerazione intermedia automatica inclusa nelle modalità Sport e Sport Plus producono il tipico sound della 911. Tramite l'interazione appositamente concepita tra motore e controllo delle valvole di scarico nonché l'impiego ridotto dei materiali di isolamento, i modelli GTS hanno un sound ancora più emozionante. Questo sound tipico accentua ulteriormente il carattere sportivo della vettura.

Ciononostante, la gamma GTS continua a essere caratterizzata dai bassi consumi: a fronte dell'elevata potenza, la 911 Carrera GTS con PDK, ad esempio, consuma solo 8,3 l/100 km secondo il NEDC. Tale valore garantisce emissioni di CO2 pari a soli 188 g/km.

In tutti i modelli 911 GTS la potenza viene trasmessa all'asse posteriore tramite il cambio a sette rapporti di serie. Come optional è disponibile il cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK) a sette rapporti. Il PDK combina l'elevata efficienza meccanica di un cambio manuale con il comfort di un cambio automatico. I rapidi cambi di marcia senza interruzione della forza di trazione, insieme a un leggero eccesso di coppia nei programmi sportivi, migliorano i valori dell'accelerazione e consentono tempi sul giro ancora più veloci. Contemporaneamente, la differenziazione ottimale e la strategia di cambiata migliorano l'efficienza.

Pratico e di serie per i modelli GTS, l'interruttore Mode integrato sul volante del Pacchetto Sport Chrono consente di selezionare i diversi programmi di guida: Normal, Sport, Sport Plus e Individual. Se nella vettura si attiva la modalità Sport, la risposta del motore è ancora più immediata. In questo programma di guida, il PDK è impostato per fornire tempi di innesto molto brevi e punti di cambiata ottimali per la massima accelerazione. Il cambio scala prima nella marcia inferiore e raggiunge un regime più elevato in tale marcia. Al passaggio a una marcia inferiore si attiva automaticamente un'accelerata intermedia. Nella modalità Sport Plus queste caratteristiche sono ancora più marcate e orientate a raggiungere le massime prestazioni. In questa modalità la funzione Launch Control consente partenze degne di una vettura da corsa. Nelle vetture dotate di PDK, è possibile attivare la funzione "Sport Response" tramite l'apposito pulsante. Il motore e il cambio vengono predisposti per una fulminea erogazione di potenza, ovvero a una risposta massima per circa 20 secondi.

**Il telaio: ulteriormente ribassato, più sportivo e, su richiesta, con asse posteriore sterzante**

Potenza e massima accelerazione da una parte. Elevate velocità in curva e massima precisione di guida dall'altra. Durante la messa a punto dei modelli GTS, i progettisti hanno cercato, innanzitutto, di conferire un look più sportivo ai componenti del telaio. Fulcro dell'operazione è la carreggiata più larga rispetto a quella della Carrera S che, anche nei modelli dotati di trazione posteriore, misura 1.544 millimetri sull'asse posteriore. I principali vantaggi sono il ridotto movimento di rollio e una maggiore stabilità in curva.

Nelle Cabriolet GTS e nella GTS Targa il sistema di ammortizzatori adattivo Porsche Active Suspension Management (PASM) di serie migliora l'aderenza al suolo e il comportamento della sterzata. Le GTS Coupé sono dotate in esclusiva del telaio sportivo PASM che abbassa la carrozzeria di altri 10 millimetri. Inoltre, altri sistemi di serie migliorano il comportamento e la precisione della sterzata nonché l'agilità dei modelli GTS: nei modelli dotati di cambio automatico vi sono, ad esempio, il Porsche Torque Vectoring (PTV) e il differenziale posteriore autobloccante meccanico; nei modelli GTS con PDK vi sono il Porsche Torque Vectoring Plus (PTV+) e il differenziale posteriore autobloccante a controllo elettronico. Entrambi i sistemi assicurano frenate mirate sulla ruota posteriore interna alla curva e favoriscono la trazione in situazioni di forte accelerazione, dopo aver superato curve strette. Il sistema di stabilizzazione attiva del rollio Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) è disponibile come optional ed è stato adattato per fornire una risposta adeguata alla maggiore potenza dei modelli GTS.

Il telaio della gamma GTS convince per l'elevata stabilità di marcia, la risposta più precisa e il comportamento neutrale dello sterzo. Inoltre, nei modelli GTS sono applicate pastiglie dei freni più grandi del 16% rispetto a quelle in dotazione alla 911 Turbo, in combinazione con dischi dei freni dell'asse anteriore dal diametro ampliato di 10 millimetri e che ora misurano 350 x 34 millimetri. Questi ultimi vengono trattenuti da nuove pinze dei freni in alluminio, che riducono le masse non sospese e contribuiscono a una migliore dinamica di guida.

I freni dotati di dischi autoventilanti ottimizzati e pinze verniciate in colore rosso assicurano valori di decelerazione eccellenti, anche in situazioni di maggiore sollecitazione termica in pista. I modelli GTS dispongono di cerchi da 20 pollici di colore nero con chiusura centrale di serie. I cerchi con chiusura centrale sono più ampi di mezzo pollice rispetto a quelli presenti sulla 911 Carrera S sia sull'asse anteriore che su quello posteriore; infatti, misurano 9 pollici sull'asse anteriore e 12 pollici su quello posteriore. La superficie vincolata degli pneumatici è stata ampliata al fine di migliorare la tenuta su strada.

Per la prima volta, in tutti i modelli GTS è disponibile come optional l'asse posteriore sterzante. A velocità ridotte, fino a circa 50 km/h, il sistema dirige le ruote posteriori in direzione contraria rispetto a quella delle ruote anteriori. Il risultato: una riduzione virtuale del passo. Pertanto, il raggio di sterzata è minore, il comportamento dello sterzo in curva diventa nettamente più dinamico e le operazioni di manovra più semplici.

Alle velocità superiori a 80 km/h, il sistema dirige le ruote posteriori nella stessa direzione di quelle anteriori. Il risultato: allungamento virtuale del passo e maggiore stabilità di guida, ad esempio durante veloci cambi di corsia in autostrada. Inoltre, la sterzata viene trasmessa all'asse anteriore in modo più diretto del 10%.

In particolare, la combinazione di PASM e supporti dinamici del motore del pacchetto Sport Chrono assicura una guida ancora più dinamica. Il sistema a regolazione elettronica riduce le vibrazioni del gruppo propulsore, nonché i movimenti che influenzano la dinamica di guida a causa della massa complessiva del gruppo stesso. Unisce così i vantaggi dei supporti motore duri e morbidi: nelle variazioni di carico e in curve veloci il comportamento di marcia diventa notevolmente più stabile. Sulle carreggiate non livellate, di contro, il comfort di guida resta invariato. Ciò vale per tutti i modelli GTS, che combinano un'elevata potenza del motore con il preciso comportamento di marcia tipico delle vetture sportive.

Il Porsche Stability Management (PSM), che regola automaticamente la stabilizzazione della dinamica di guida nelle situazioni limite, rileva costantemente direzione e velocità di marcia, velocità d'imbardata e accelerazione trasversale della vettura. In situazioni di accelerazione su superfici diverse, il PSM ottimizza la trazione. La nuova modalità PSM Sport è diventata parte integrante del pacchetto Sport Chrono di serie. Questa consente ai guidatori con ambizioni sportive di mettersi ancor di più alla prova e di testare i limiti della 911, ad esempio in pista o durante i test invernali. In confronto al PSM On, questa funzione permette movimenti di imbardata maggiori attorno all'asse verticale e un maggiore slittamento delle ruote motrici.

Design e aerodinamica: design ancora più aggressivo e maggiore deportanza

I nuovi modelli GTS si distinguono dagli altri modelli 911 non solo da un punto di vista tecnico, ma anche estetico. Tutte le vetture GTS sono equipaggiate con la carrozzeria della 911 Carrera 4, con passaruota esposti più ampi di 44 millimetri sull'asse posteriore. Inoltre, hanno la carreggiata più larga, come quella della 911 a trazione integrale.

Il nuovo scudo paraurti dal design sportivo con spoilerino di colore nero e prese d'aria ampliate rappresenta il marchio di fabbrica dei modelli GTS. Il frontale con un profondo spoiler è stato ottimizzato per garantire un'elevata efficienza aerodinamica. In combinazione con lo spoiler estraibile che ora raggiunge un'altezza superiore, lo spoiler anteriore riduce ulteriormente il coefficiente di portanza sull'asse anteriore e su quello posteriore. Inoltre, le prese d'aria ampliate aumentano la capacità di raffreddamento. Ciò torna a vantaggio della dinamica di guida e, di conseguenza, delle prestazioni su pista. I fari principali Bi-Xenon con Porsche Dynamic Light System (PDLS) e i cappucci verniciati in colore nero dell'impianto lavafari completano il design del frontale della gamma GTS. Sono disponibili come optional i fari a LED oscurati.

Alla vista laterale, la gamma GTS è riconoscibile per gli specchietti retrovisori esterni dal design sportivo, con base e scritta GTS in colore nero. La vettura 911 Targa 4 GTS è caratterizzata anche dall'arco tipico del modello Targa, realizzato per la prima volta in colore nero. Tutti i modelli GTS sono dotati di cerchi da 20 pollici con chiusura centrale. Questi cerchi erano finora una prerogativa dei modelli 911 Turbo. In esclusiva per i modelli GTS, i cerchi sono stati verniciati in colore nero opaco.

Nella parte posteriore, la gamma GTS si distingue per i fari posteriori oscurati e per i terminali in colore nero. Inoltre, le modanature sulle griglie di areazione verniciate in colore nero e la scritta GTS sul paraurti posteriore regalano un nuovo accento alla vettura. Nelle vetture con trazione posteriore, una modanatura in colore nero sostituisce la fascia luminosa presente sui modelli a trazione integrale. Il discreto spoiler posteriore del pacchetto Sport Design conferisce un aspetto ancora più sportivo.

Anche l'abitacolo regala un'esperienza sportiva intensa. I sedili sportivi Plus di serie (a 4 vie con regolazione elettrica), nonostante avvicinino guidatore e passeggero, offrono un comfort notevole. La fascia centrale dei sedili presenta rivestimenti in Alcantara, come in tutti i modelli GTS. Il nuovo disegno delle cuciture dei sedili distingue la gamma GTS dai modelli Carrera e Carrera S. L'allestimento di serie comprende il volante sportivo GT dal diametro di 360 millimetri con rivestimento in Alcantara. Nel pacchetto interni della GTS vengono offerti come optional cuciture decorative e contagiri analogico in colore a contrasto.

Le modanature in alluminio spazzolato e anodizzato in colore nero del cockpit fanno della GTS una vera sportiva da racing. Le modanature d'ingresso presentano la scritta GTS in colore nero. È possibile trovare questa scritta anche sul contagiri analogico e sui poggiatesta. Eliminando i sedili posteriori nella Coupé si noterà un'altra scritta GTS sul tappeto del tunnel centrale. Anche il display TFT all'avvio saluta i passeggeri con la scritta GTS.

Il pacchetto interni GTS è disponibile come optional e prevede le fasce delle cinture, le scritte ricamate sui poggiatesta e le cuciture sui sedili e sui tappetini nei colori a contrasto rosso carminio oppure argento rodio. Allo stesso modo, il contagiri analogico è verniciato nel colore selezionato. Le modanature possono essere realizzate anche in carbonio.

## Porsche Communication Management – infotainment dal funzionamento intuitivo

Nei nuovi modelli 911 Carrera GTS il Porsche Communication Management (PCM) comprende di serie il modulo di navigazione online, il comando vocale e l'integrazione di Porsche Connect. Il PCM può essere azionato mediante gesti multitouch dal display da 7 pollici, come nel caso degli smartphone. È inoltre possibile la scrittura a mano. Telefoni cellulari e smartphone possono essere collegati alla vettura tramite la rete WLAN. Il vano per smartphone integrato nel bracciolo centrale garantisce una ricezione ottimale della rete mobile.

Le informazioni sul traffico in tempo reale rendono il navigatore veloce e affidabile. Questo fornisce al guidatore una rapida panoramica sulla situazione del traffico e un adeguamento dinamico del percorso. Oltre a questa funzione, il sistema mette a disposizione un'ampia gamma di servizi Porsche Connect. È possibile visualizzare una panoramica dettagliata dei servizi Connect disponibili per ciascun Paese e per ciascuna vettura all'indirizzo www.porsche.com/connect.

Nell'allestimento di serie è incluso anche il pacchetto Sport Chrono, che integra nel PCM un indicatore di performance che va ad aggiungersi al cronometro analogico sul cruscotto e al cronometro digitale nella strumentazione. Per la prima volta, per i nuovi modelli GTS è disponibile l'app Porsche Track Precision, che è stata ulteriormente sviluppata. Questa app per smartphone ha origine dall'ambiente degli sport motoristici e consente la registrazione automatica, la visualizzazione e l'analisi dettagliata dei dati relativi alla guida su circuito tramite il collegamento diretto ai sistemi della vettura. Su 130 circuiti predefiniti di tutto il mondo l'app attiva la misurazione e la registrazione dei tempi sul giro. Qualora non dovesse essere disponibile il circuito desiderato, l'app consente di aggiungere il proprio circuito.

Nell'impiego su circuito, l'app visualizza la dinamica di guida sullo smarthphone. Oltre ai tempi di settore e di giro, l'app mostra in una sequenza animata le differenze rispetto a un giro di riferimento. L'app sfrutta i dati della vettura molto precisi in combinazione con il GPS, traendoli direttamente dal PCM. Le analisi grafiche dei dati di guida e l'analisi video aiutano il guidatore a migliorare costantemente le prestazioni di guida. Per l'analisi video viene utilizzata la fotocamera dello smartphone, coadiuvata da dati di guida mostrati in una sequenza animata. Per avere un'ulteriore prospettiva durante la guida, è possibile avvalersi di un video realizzato da una seconda videocamera esterna. Le analisi dei dati di guida e il confronto con altri tragitti consentono di ottimizzare velocemente i punti di frenata e le traiettorie ideali. Inoltre, l'app segnala acusticamente il tempo sul giro e consente di condividere con gli amici sui social network le proprie registrazioni. Possono essere esportati anche l'analisi video registrata e i dati del viaggio. Un'analisi dettagliata può essere eseguita sul PC con un altro software. Chi possiede un Apple Watch può controllarne alcune funzioni tramite l'app. Durante la guida è possibile, ad esempio, misurare la frequenza cardiaca e registrarla per ulteriori analisi.

Sistemi di assistenza opzionali: maggiore sicurezza per prestazioni più elevate

Grazie all'ampia offerta di sistemi di assistenza, è possibile configurare i modelli 911 GTS per soddisfare qualsiasi esigenza personale: il Tempostat, disponibile come optional, frena moderatamente quando la vettura supera la velocità impostata in discesa. Il sistema adattivo di regolazione della velocità ACC (opzionale) offre una funzione "veleggiamento" in combinazione con il PDK. In situazioni di incolonnamento del traffico, le frizioni vengono disinnestate, consentendo di risparmiare carburante grazie all'assenza di trazione.

Nei modelli GTS l'assistente di cambio corsia aumenta la sicurezza sulle superstrade a più corsie. Tramite i sensori il sistema controlla la parte posteriore della vettura e l'angolo cieco. Nell'intervallo di velocità compreso tra 30 e 250 km/h, l'assistente informa il guidatore circa la presenza di vetture in rapido avvicinamento da dietro o che viaggiano nell'angolo cieco tramite una luce di avvertimento nel triangolo di supporto ottico del retrovisore. Se, nel frattempo, il guidatore inserisce gli indicatori di direzione oppure il sistema rileva un cambio di corsia, il segnale di avvertimento lampeggia quattro volte. In autostrada, l'assistente di cambio corsia aumenta il comfort e la sicurezza. Tuttavia, non influisce sulla guida e può essere disattivato in qualsiasi momento.

**Dati sui consumi**

**911 Carrera GTS:** consumo carburante combinato 9,4 – 8,3 l/100 km; su strade urbane 12,9 – 10,7 l/100 km; su strade extraurbane 7,3 – 6,9 l/100 km; emissioni di CO2 214 – 188 g/km

**911 Carrera 4 GTS:** consumo carburante combinato 9,7 – 8,5 l/100 km; su strade urbane 13,3 – 10,9 l/100 km; su strade extraurbane 7,6 – 7,1 l/100 km; emissioni di CO2 220 – 192 g/km

**911 Targa 4 GTS:** consumo carburante combinato 9,7 – 8,7 l/100 km; su strade urbane 13,3 – 11,2 l/100 km; su strade extraurbane 7,6 – 7,3 l/100 km; emissioni di CO2 220 – 196 g/km