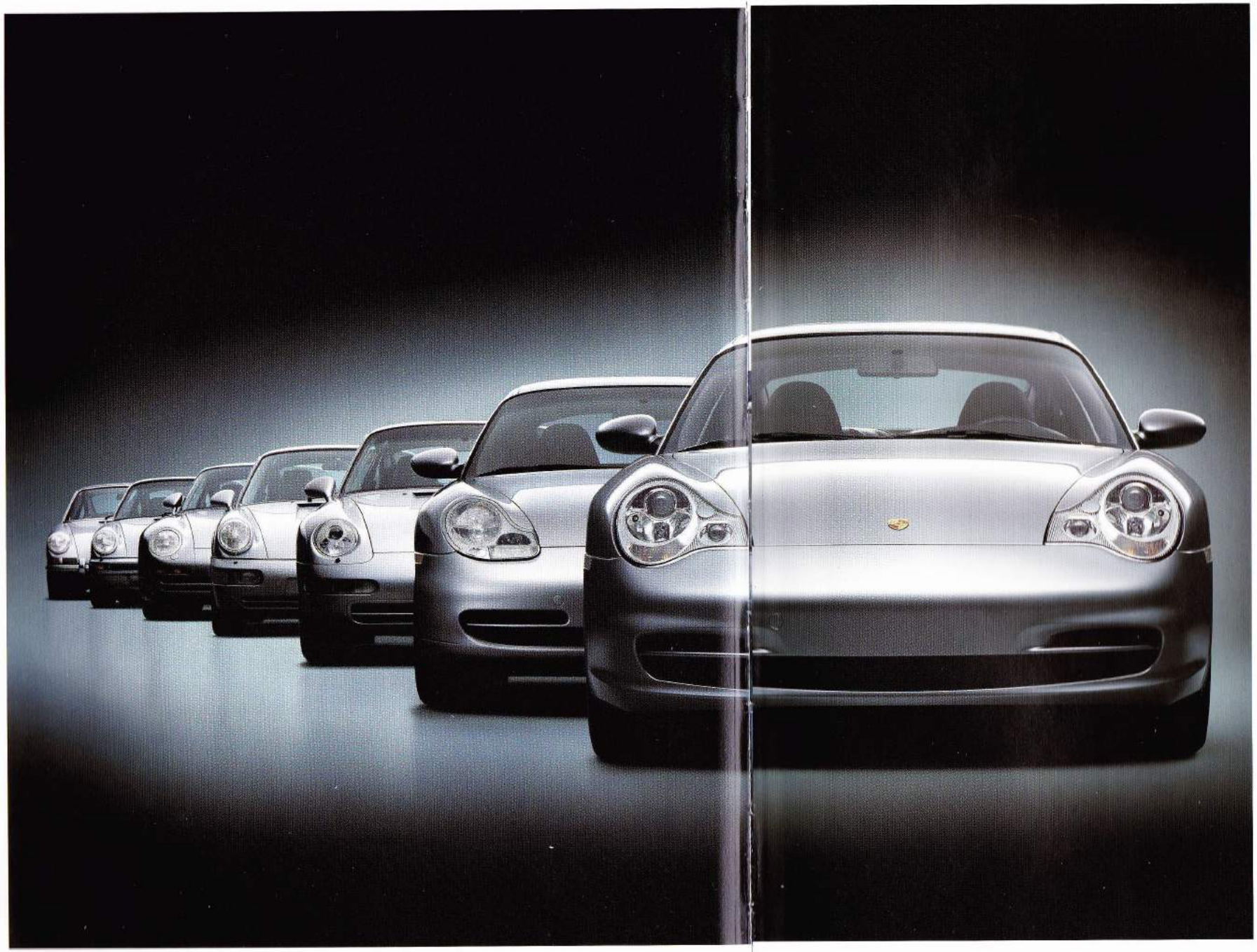
PORSCHE



Passion 911



La 911	6
Les Modèles	16
Transmission et châssis	42
Sécurité	72
Confort	82
Environnement	100
Compétition	106
Personnalisation	110
Enlèvement à l'usine	138
Services	140
Conclusion	142
Caractéristiques techniques	144
Index	152

La 911

Nos attentes engendrent la créativité, font germer les idées et donnent naissance à de nouveaux concepts modernes, parfois éphémères.

Et il y en a beaucoup.

Puis, il y a les concepts intemporels et durables qui ont la force de faire bouger les choses. Ces concepts traduisent nos attentes et nous ouvrent la voie vers l'inconnu.

Ils sont rares.

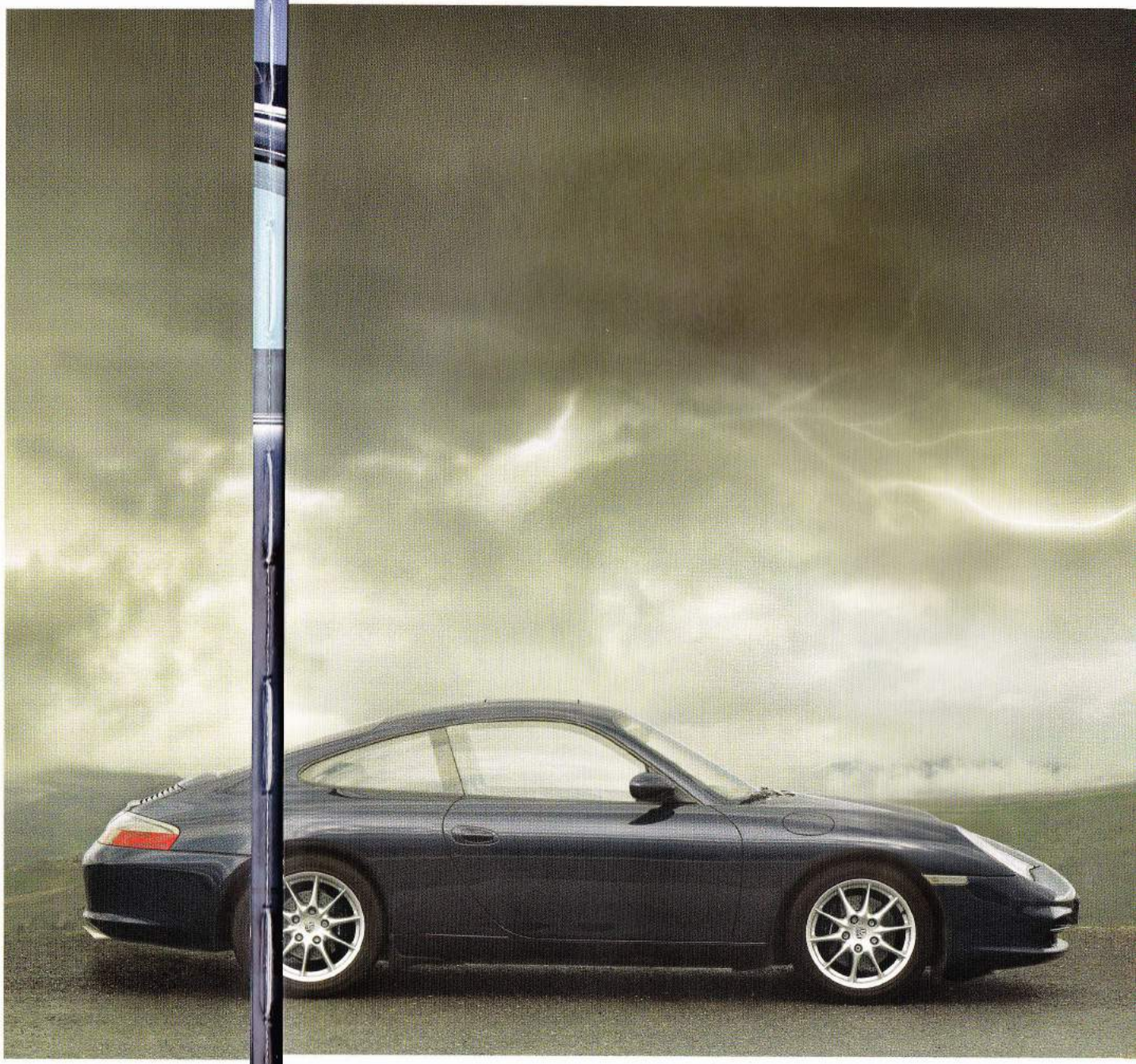
La 911 qui entre dans cette dernière catégorie, est une voiture de sport intemporelle. Comme aucune autre voiture, elle allie la performance à l'utilisation au quotidien. Deux disciplines qu'elle maîtrise parfaitement. Cela depuis plus de 40 ans.

Signe caractéristique de cette pérennité : sa silhouette qui n'a guère changé pendant toutes ces années.

Toujours aussi fascinante, la 911 est devenue la voiture de sport la plus convoitée.

Une chose est sûre : la 911 est avant tout une affaire très personnelle, un rêve d'enfant qui est devenu réalité.

Il n'y a pas de raison que cela change pour les 40 années à venir.







Les voitures de sport se succèdent. Les légendes continuent.

La gamme 911.

Aujourd'hui, il est rare d'être encore surpris lorsque l'on est déjà comblé, voire se laisser captiver et fasciner au-delà du raisonnable.

La fascination de la 911 dure depuis ses débuts en 1963, date de sa première apparition publique à l'occasion du salon IAA. Nos recherches continues ont permis de la faire évoluer au fur et à mesure des années en lui préservant son dynamisme des premiers jours.

Avec la naissance de la Porsche 911, Porsche a créé un véhicule qui fascine toujours autant par son concept global, sous tous ses aspects.

La Porsche 911 est un mariage parfait de caractéristiques tels la sportivité et le confort, la technologie et le design, l'agilité et la sécurité, des caractéristiques qui, à première vue, semblent en opposition.

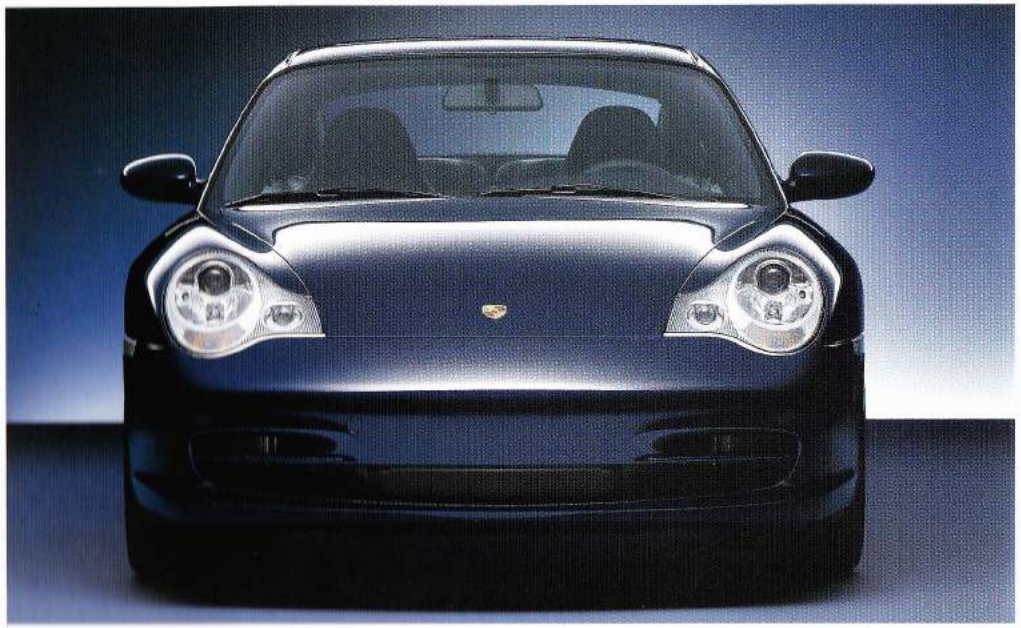
Une formule qui a fait ses preuves.



Des valeurs exceptionnelles.
Tant à l'intérieur qu'à l'extérieur.

Les caractéristiques techniques de la 911 ne laissent planer aucun doute sur les performances exceptionnelles de cette voiture. Avec son moteur 6 cylindres à plat développant 320 ch (235 kW) et une cylindrée de 3 596 cm^3, la 911 procure des sensations de conduite qui vous donnent la chair de poule. Et cependant, cette motorisation se conforme à toutes les attentes en termes d'émission, de consommation et de nuisance sonore. Elle se caractérise par un fonctionnement silencieux et une puissance augmentée toujours disponible.

Sa conception de châssis lui confère une agilité extrême, un confort de conduite inégalé et une sécurité optimale. Doté d'un freinage hors pair, parmi les meilleurs jamais montés sur un véhicule de série, la 911 atteint des valeurs élevées de décélération, de résistance et de tenue de cap.





Les modèles

Notre objectif : vous offrir des voitures exceptionnelles qui vous fascinent. Des voitures aux valeurs rares, tant sur un plan extérieur qu'intérieur.

Un hommage qui s'adresse à des hommes et des femmes pour qui les émotions comptent plus que les conventions. Des hommes et des femmes dont les attentes diffèrent mais qui sont unanimes :

La 911 est un concentré de passion et d'émotion.

Elle est déclinée dans les versions :

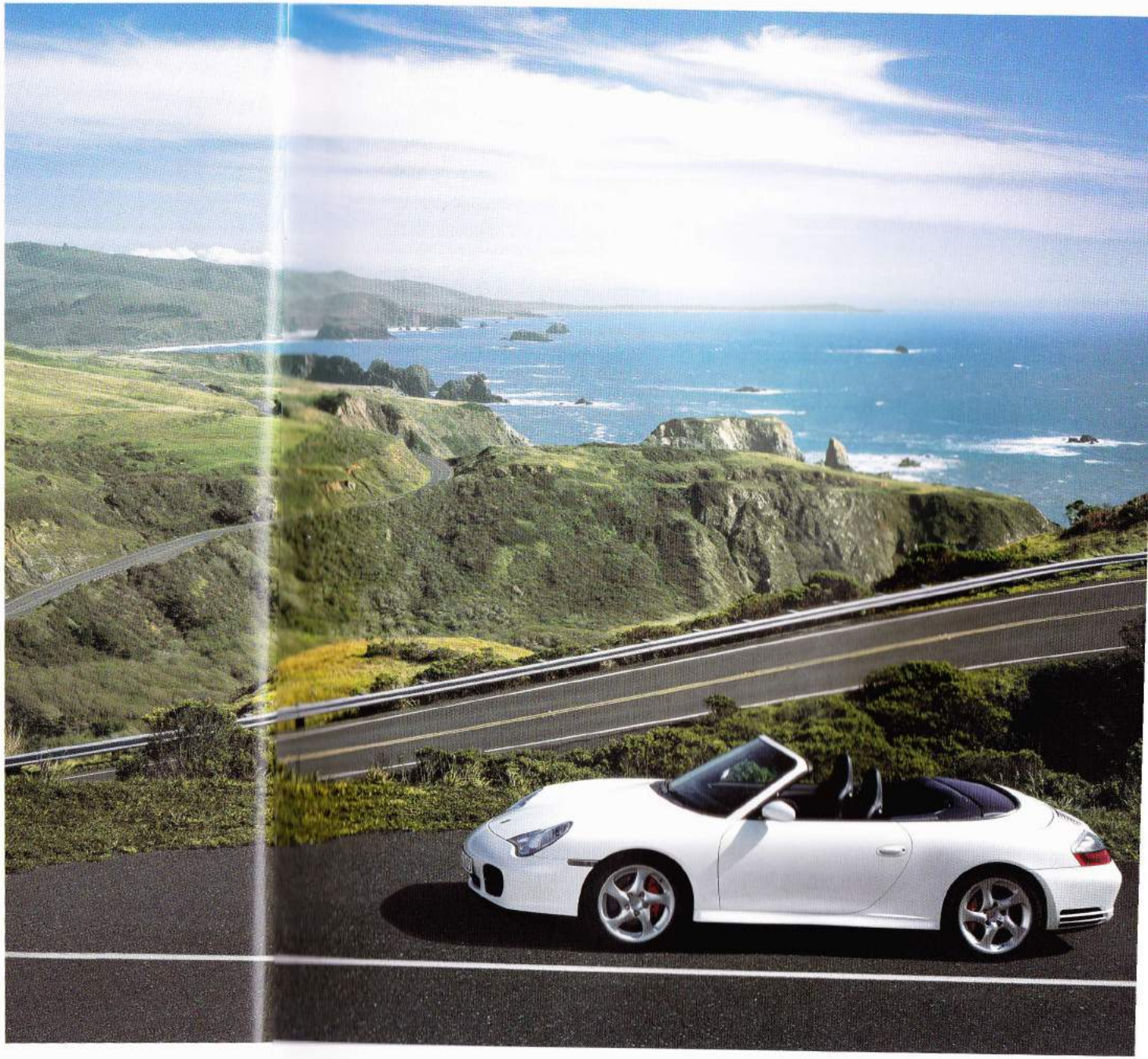
- 911 Carrera Coupé
- 911 Carrera Cabriolet
- 911 Targa
- 911 Carrera 4 Coupé
- 911 Carrera 4 Cabriolet
- 911 Carrera 4S
- 911 Turbo

Les dernières en date :

- La nouvelle 911 Carrera 4S Cabriolet
- La nouvelle 911 Turbo Cabriolet
- La nouvelle 911 GT3
- La nouvelle 911 GT2

Les modèles 911 Turbo (Coupé et Cabriolet), 911 GT2 et 911 GT3 sont présentées dans des brochures spécifiques, disponibles dans votre Centre Porsche.

Quelle que soit votre passion, la 911 la partagera avec vous.



**Tant qu'il y aura Porsche,
l'évolution des voitures de sport
ne s'arrêtera pas.**

La 911 Carrera.









Aucune autre voiture ne peut se prévaloir d'une tradition comparable à celle de la Porsche 911.

Quarante années de recherche continue nous ont permis de faire évoluer une voiture 100% sportive en une voiture confortable, fiable et sûre, sans qu'elle perde une once de son caractère sportif.

Au fil des ans, nous avons rompu avec de nombreuses conventions, mais jamais avec nos principes.

La preuve : le design de la 911 et ses caractéristiques techniques qui témoignent de notre goût pour la perfection.

Le moteur à plat 3,6 litres délivre une puissance de 320 ch (235 kW) à 6 800 tr/min. La 911 bénéficie de série du système VarioCam Plus. Ce système de calage variable de l'admission et de la levée des soupapes permet d'optimiser la puissance, le couple et la consommation.

Le réglage du châssis à la fois sportif et confortable se caractérise par un comportement routier irréprochable et un confort hors pair pour vivre des sensations franches. Le Porsche Stability Management (PSM) disponible en option* vous offre une sécurité accrue tout comme le système de freinage qui figure parmi les meilleurs au monde.

La sécurité élevée fait partie des dotations d'origine : Airbags grand volume pour le conducteur et le passager et Porsche Side Impact Protection System (POSIP).

La nouvelle 911 est un concentré de haute technologie qui s'adresse aux conducteurs sensibles et responsables : une voiture bien plus efficace, fiable, civilisée et sportive que ses concurrentes.

* De série sur les modèles 911 Carrera 4.



Déjà belle de nature.
Peut-on encore faire mieux ?

La 911 Cabriolet.

Indiscutablement 911. Avec ses lignes élégantes, pures et harmonieuses, la 911 Cabriolet n'a rien perdu de son tempérament sportif.

Lorsque la capote est fermée, la ligne générale de l'avant à l'arrière reste intemporelle et inspire le dynamisme de la voiture.

Possédant les mêmes valeurs de Cx et de portance que la 911 Coupé, la 911 Cabriolet est ainsi le cabriolet le mieux profilé du monde.

Ces valeurs se traduisent par d'excellentes performances, un comportement sûr même à vitesse élevée, un faible niveau sonore et une consommation sobre.

Se montrer sans dire un mot.

Il suffit d'appuyer simplement sur un bouton placé sur la console centrale (ou sur la clé de contact) et les vitres s'abaissent simultanément pour disparaître complètement, le couvercle du bac s'ouvre et la capote se replie à l'intérieur. Le tout entièrement automatique.

Articulé en Z, la capote s'ouvre et se ferme en 20 secondes à peine, à l'arrêt ou en roulant jusqu'à une vitesse de 50 Km/h environ. La face extérieure de la capote se trouve toujours sur le dessus, la face intérieure demeure ainsi protégée.

La capote de la 911 Cabriolet intègre une lunette arrière chauffante en verre. Moins fragile aux facteurs extérieurs, elle se remplace facilement. Elle offre une excellente visibilité.



Le ciel de toit de la capote en matière textile insonorisante recouvre le mécanisme.

Une conception qui renforce l'isolation thermique et optimise le niveau sonore de la 911 Cabriolet.

Vous n'entendrez plus que le on typique de la Porsche.

Plus que parfait.

Le hardtop, fourni en série, en aluminium ultra rigide, pèse à peine 33 Kg. Il se monte très facilement. Sa face intérieure est revêtue d'un tissu insonorisant et tous les habillages sont assortis à l'habitacle.

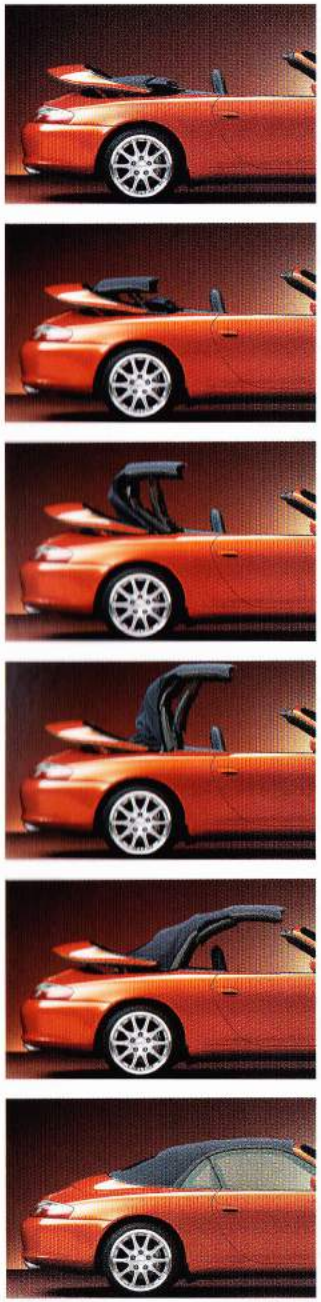


Disponible également en version 911 Carrera 4 Cabriolet et 911 Carrera 4S Cabriolet.

La 911 Carrera Cabriolet est également disponible en version 911 Carrera 4 Cabriolet et 911 Carrera 4S Cabriolet avec transmission intégrale et système PSM (Porsche Stability Management) de série (cf. page 34 « Transmission intégrale » et page 40 « 911 Carrera 4S Cabriolet »).

Le saute-vent.

Le saute-vent peut être livré en option (équipement standard sur la 911 Carrera 4S Cabriolet). Testé en soufflerie, il permet de réduire les incidences du vent. Il se monte facilement, se plie après démontage et se range dans le coffre (cf. page 118 « personnalisation »).



Pour nous, la sécurité n'est pas un tabou.



Construire des voitures d'avant-garde, signifie devancer les paramètres futurs et les intégrer dès la conception. Comme Porsche.

Les modèles 911 Cabriolet en sont un bon exemple. En construisant la 911 Coupé, nous avons déjà intégré les critères spécifiques de la 911 Cabriolet. Malgré un poids plus faible, ce cabriolet 2+2 places possède une rigidité exemplaire avec des marges de déformation minimale sur chaussée déformée.

Sur les modèles 911 Cabriolet, la protection des occupants en cas de tonneau est assurée par des montants de pavillon renforcés et un système de protection télescopique qui se déclenche automatiquement. Il se compose de deux arceaux rigides en acier haute résistance, mus par des ressorts et dissimulés dans un boîtier derrière les sièges arrière. Un capteur central contrôle en permanence l'inclinaison de la carrosserie, l'accélération et l'adhérence. En cas d'urgence, il libère les arceaux capitonnés en une fraction de seconde.

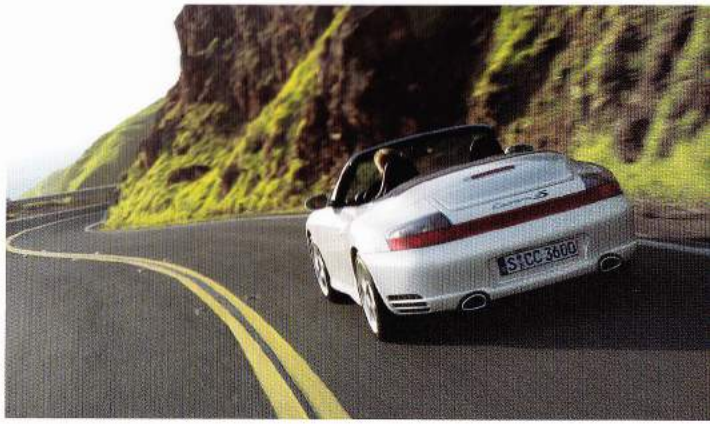


Le système POSIP avec des Airbags latéraux et contre-portes pour absorber l'énergie, est fourni en série sur les modèles 911 Cabriolet. Grâce à son grand volume de 30 L, l'Airbag latéral assure une meilleure protection non seulement du thorax mais aussi de la tête, même lorsque les vitres sont entièrement ouvertes.

Bénéficiant d'un tel équipement de sécurité, vous pouvez voyager en toute tranquillité et laisser libre cours à votre plaisir de rouler en 911 Cabriolet, décapotée ou capotée.







Ouverte ? Fermée ?
Ou les deux à la fois.

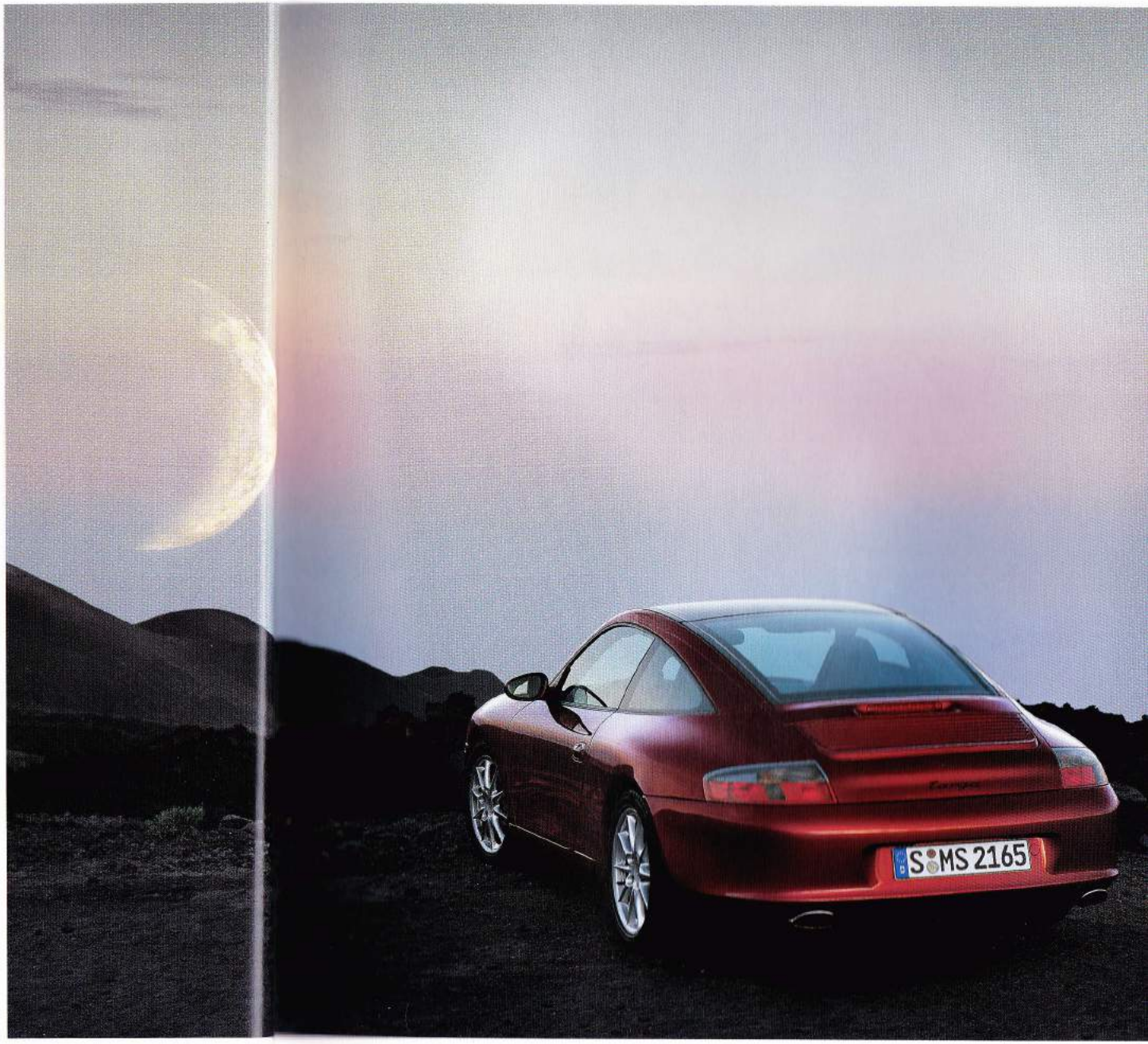
La 911 Targa.

Ouverte et fermée à la fois, elle est une interprétation nouvelle de la liberté individuelle comme seule la 911 peut la traduire.

Son toit en verre révolutionnaire s'abaisse, puis, selon vos envies de liberté du moment, coulisse en arrière ; ouverture partielle ou complète, par simple pression sur un bouton, quelle que soit la vitesse à laquelle vous roulez.

Même fermé, le toit ouvrant en verre vous permet de voyager à ciel ouvert. Lorsque vous roulez toit ouvert, un déflecteur rétractable automatique vous protège des turbulences et minimise les bruits. Teinté et équipé d'un rideau coulissant électrique pour vous protéger contre le froid et les rayons du soleil, le toit vitré s'intègre entièrement dans les lignes de la carrosserie. Cette conception a permis de préserver à la fois les lignes typiques de la 911 et d'accentuer la silhouette caractéristique de la 911 Targa.

Mariant beauté et fonctionnalité, la 911 Targa possède une lunette arrière en verre ouvrante à commande électrique, qui facilite l'accès à la plage arrière. Pour plus de confort, elle comporte également un dispositif de fermeture.



Un toit sur la tête.
Grande ouverture ou petite ouverture.

L'ouverture du toit en verre est commandée par simple pression sur un bouton logé sur la console centrale.

Dans un premier temps, le toit est abaissé pour coulisser par la suite progressivement dans la position de votre choix.

Comme le toit en verre, la lunette arrière rabattable est commandée de l'intérieur ou avec la télécommande de la voiture.



Pour des raisons de sécurité, la lunette arrière ne peut s'ouvrir que si le toit est fermé. A l'inverse, le toit s'ouvre seulement lorsque la lunette arrière est fermée. En position relevée, la lunette arrière commande deux éclairages intérieurs automatiques. Elle se ferme à l'aide d'un dispositif électrique.



Globalement, le toit offre une très grande fluidité visuelle de l'ensemble, du nez à la poupe. Une fluidité soulignée encore par le déflecteur entre le pare-brise et le toit en verre ainsi que les déflecteurs de toit latéraux, peints en laque brillante noire, indépendamment de la teinte de la carrosserie de votre 911 Targa.



La 911 Targa.
Un phénomène exceptionnel.
Mais 100 % 911.



Toujours droit devant.
Dans la vie comme sur la route.

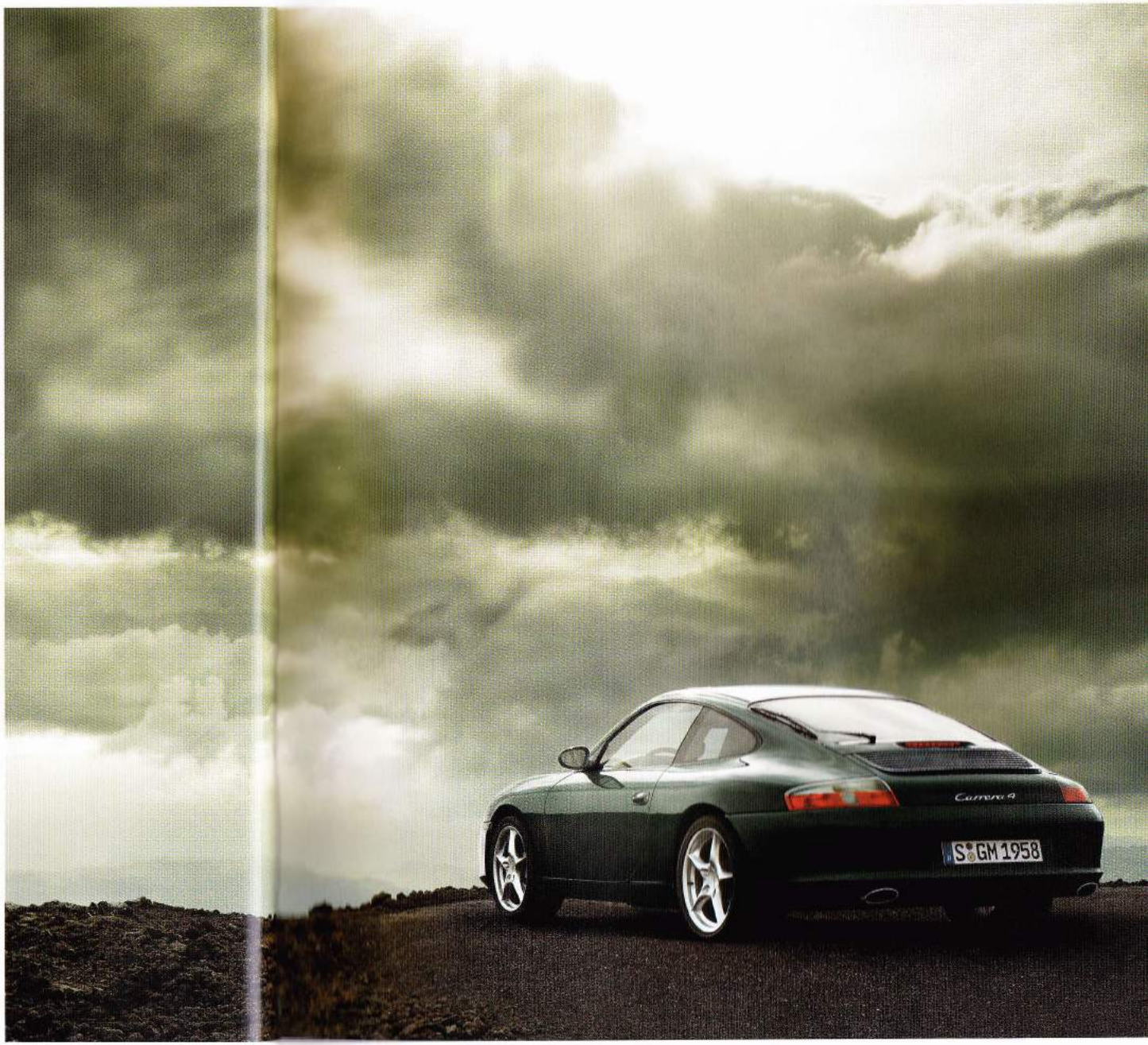
La 911 Carrera 4.

Vos attentes sont parfaitement claires. Vous demandez à une voiture de sport d'être sportive et dynamique et de vous procurer une sécurité optimale.

La 911 Carrera 4 propose les deux. Une extrême précision de trajectoire et une stabilité arrière optimisée pour vous assurer une sécurité maximale. En accélération, sa motricité la maintient sur le droit chemin.

Pour parler dans des termes simples : vous tournez la clé de contact, vous accélérez et vous ressentez aussitôt une sensation de sécurité et de sérénité, à vitesse élevée, en courbe serrée, sur route mouillée comme sur route sèche.

La 911 Carrera 4 vous offre agilité et précision. Bref, un plaisir comme on le vit seulement à bord d'une Porsche.



Jamais la puissance n'a été aussi sensée.







La transmission intégrale dynamique transfert la motricité sur les roues qui en ont le plus besoin. Elle garantit ainsi une meilleure motricité au démarrage sur route mouillée ou glissante et une meilleure maîtrise en courbe. Le conducteur est plus détendu, plus serein.

Le Porsche Stability Management (PSM), disponible de série, accroît la stabilité au freinage et dans les situations extrêmes. Il agit sur les freins et sur la gestion électronique du moteur. (Vous trouverez plus de détails en page 70.)



Malgré cette intrusion de la technique dans les rapports pilote/véhicule, vous ne ressentez pratiquement aucune différence entre la 911 Carrera et la 911 Carrera 4. Elles sont aussi agiles et maniables, en Coupé comme en Cabriolet.

Pas de distraction. La Tiptronic S.

En option, la 911 Carrera 4 peut recevoir la boîte Tiptronic S. La transmission intégrale et le PSM assurent la sécurité et la boîte Tiptronic S le passage des rapports. Ainsi, vous vous concentrez entièrement sur la conduite et le plaisir qu'elle procure.

100 % 911 Carrera 4.

La 911 Carrera 4 se distingue de la 911 Carrera par ses étriers de freins et la signature sur le capot de couleur titane.

Elle est chaussée de jantes Carrera II 17 pouces avec l'inscription « Carrera 4 » sur le moyeu de jante.

A l'ouverture des portes, vous apercevrez une dernière fois la signature « Carrera 4 » sur les baguettes de seuil.

La transmission intégrale. Sensible et intelligente.









Les conducteurs soucieux d'optimiser le dynamisme et la tenue de route de leur voiture tout en conservant un maximum de motricité, opteront pour la transmission intégrale dynamique avec PSM (Porsche Stability Management) de nos modèles 911 Carrera 4 ou 911 Carrera 4S, en version Coupé ou Cabriolet.

Ce système répartit automatiquement la puissance entre les trains avant et arrière selon les besoins, en condition normale ou extrême, comme sur route mouillée ou sur revêtement irrégulier et brusque variation de charge en virage, etc.

Sans effets secondaires et sans altérer l'agilité ou la maniabilité de la voiture.

Vous allez faire la différence par rapport à une propulsion : la route devient encore plus sûre et vous roulez plus détendu. Quelle que soit la situation.

Tout bouge.
Tout est fonctionnel.

La répartition de la puissance entre les essieux avant et arrière est assurée par un viscocoupleur à lamelles. Il transmet le couple moteur et compense les variations de vitesse entre les deux essieux. Les lamelles externes sont solidaires du carter, les lamelles internes du moyeu. Entre les deux circule une huile de silicone.

Au moindre écart de vitesse de rotation entre les essieux, le système transfère du couple des lamelles qui tournent plus vite sur celles qui tournent moins vite. C'est l'huile plus ou moins visqueuse selon la vitesse des lamelles qui assure ce transfert.

Le système attribue toujours au moins 5% de la puissance au train avant et jusqu'à 40% dans les conditions extrêmes.

La sensibilité de ce viscocoupleur à lamelles associé au Porsche Stability Management offre une maniabilité optimale et une stabilité élevée. La transmission intégrale de nos modèles 911 quatre roues motrices procure un sentiment de parfaite sécurité. A tout moment.



Transmission intégrale avec viscocoupleur à lamelles et PSM

L'homme poursuit son éternelle recherche.
Objectif courbes.

La 911 Carrera 4S.

Sacré défi que celui de vouloir associer le puissant moteur atmosphérique de la 911 Carrera et les lignes de la carrosserie 911 Turbo. Le résultat dépasse toutes les attentes.

La 911 Carrera 4S, une alliance de sécurité élevée et de dynamisme exceptionnel se caractérise par une motricité remarquable. Le summum de la 911 avec un moteur à aspiration qui promet des sensations 911 fortes et directes. Une émotion pure et franche. C'est le modèle phare de la gamme 911 avec moteur atmosphérique. La 911 Carrera 4S.

Equipée de quatre roues motrices (cf. pages 34 et 35), elle colle à la route. Abaissée de 10 mm par rapport à la 911 Coupé et dotée au départ de l'usine du système PSM (Porsche Stability Management), elle prouve que les critères agilité, sportivité et stabilité ne s'opposent pas mais sont parfaitement compatibles.

Cette harmonie, vous la ressentez nettement quand vous négociez une courbe après une longue ligne droite. Sur la 911 Carrera 4S, les flux d'air ont été optimisés. Proches de celles de la 911 Turbo, ses valeurs aérodynamiques sont parmi les meilleures jamais atteintes au niveau mondial.

Le spoiler avant avec sa lèvre centrale équilibre les effets de portance pour une meilleure stabilité de la voiture.

La 911 Carrera 4S a une tenue de route irréprochable. Même à vitesse élevée sur circuit et en changement spontané de la trajectoire.



En dépit des courbes.
Une passion tout à fait raisonnable.





La face avant de la 911 Carrera 4S et son bloc optique signalent un plaisir de conduire pur. La carrosserie large (60 mm de plus que la 911 Coupé) et la poupe arrière avec spoiler intégré dégagent une puissance prodigieuse. La dynamique de la face arrière est accentuée par une bande lumineuse rouge continue. Un détail graphique qui marque la personnalité de la 911 Carrera 4S.

La 911 Carrera 4S adopte le système de freinage renforcé de la 911 Turbo : disque de freins ventilés et ajourés avec des étriers peints en rouge. Elle est chaussée de jantes larges Turbo Look II 18 pouces avec écrous antivol.

Son châssis hautes performances est parfaitement confortable. Un autre argument très raisonnable, non ?

Si vous le souhaitez, la 911 Carrera 4S peut recevoir la boîte de vitesse Tiptronic S, toute aussi sportive que confortable.

La peinture métallisée, l'équipement cuir, les siéges entièrement



électriques et le Pack Audio font partie de la dotation de série.

Signes particuliers.

Signature couleur titane « Carrera 4S » sur le couvercle de coffre arrière et sigle « 4S » très discret sur les enjoliveurs. Mais même sans ces signes particuliers, vous reconnaîtrez : sans doute la 911 Carrera 4S.

Porsche Ceramic Composite Brake.

Pour la première fois, la 911 Carrera 4S et la 911 Carrera 4S Cabriolet pourront recevoir en option le système de freinage en céramique, le Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Cette technologie utilise des disques de freins en céramique ajourés et ventilés intérieurement qui pèsent 50 % de moins que les freins en fonte grise conventionnels. Les freins PCCB développent un excellent coefficient de frottement avec des valeurs constantes, même en sollicitation intense. Autre avantage des freins PCCB : leur durée de vie exceptionnelle comparée aux disques de freins conventionnels. Mais l'usure dépendra toujours du style de conduite, une garantie kilométrique ne peut par conséquent être offerte.



Néanmoins, l'usure des disques et surtout des plaquettes augmente considérablement en utilisation sur circuit ou en conduite forcée. Après un week-end sur circuit, les disques de freins PCCB, tout comme les disques conventionnels en acier, doivent subir un contrôle approfondi avec remplacement des composants, si besoin.

Difficile de résister à sa force.
L'envie de soleil se chargera du reste.

La nouvelle 911 Carrera 4S Cabriolet.

La passion est une force extraordinaire. Elle nous donne l'énergie pour entreprendre et changer fondamentalement les choses. Animé par cette même passion, Porsche construit des voitures de sport pour les hommes et les femmes attachés aux valeurs fondamentales. Des hommes et des femmes fascinés par la performance. Une performance qui exprime leur passion pour la mobilité. Et la nôtre.

Pour nous, il est donc tout naturel de proposer la 911 Carrera 4S – le modèle phare de la gamme 911 avec moteur atmosphérique – en version cabriolet. Résultat : une voiture qui allie le potentiel dynamique de la 911 Carrera 4S aux plaisirs d'une conduite à ciel ouvert.

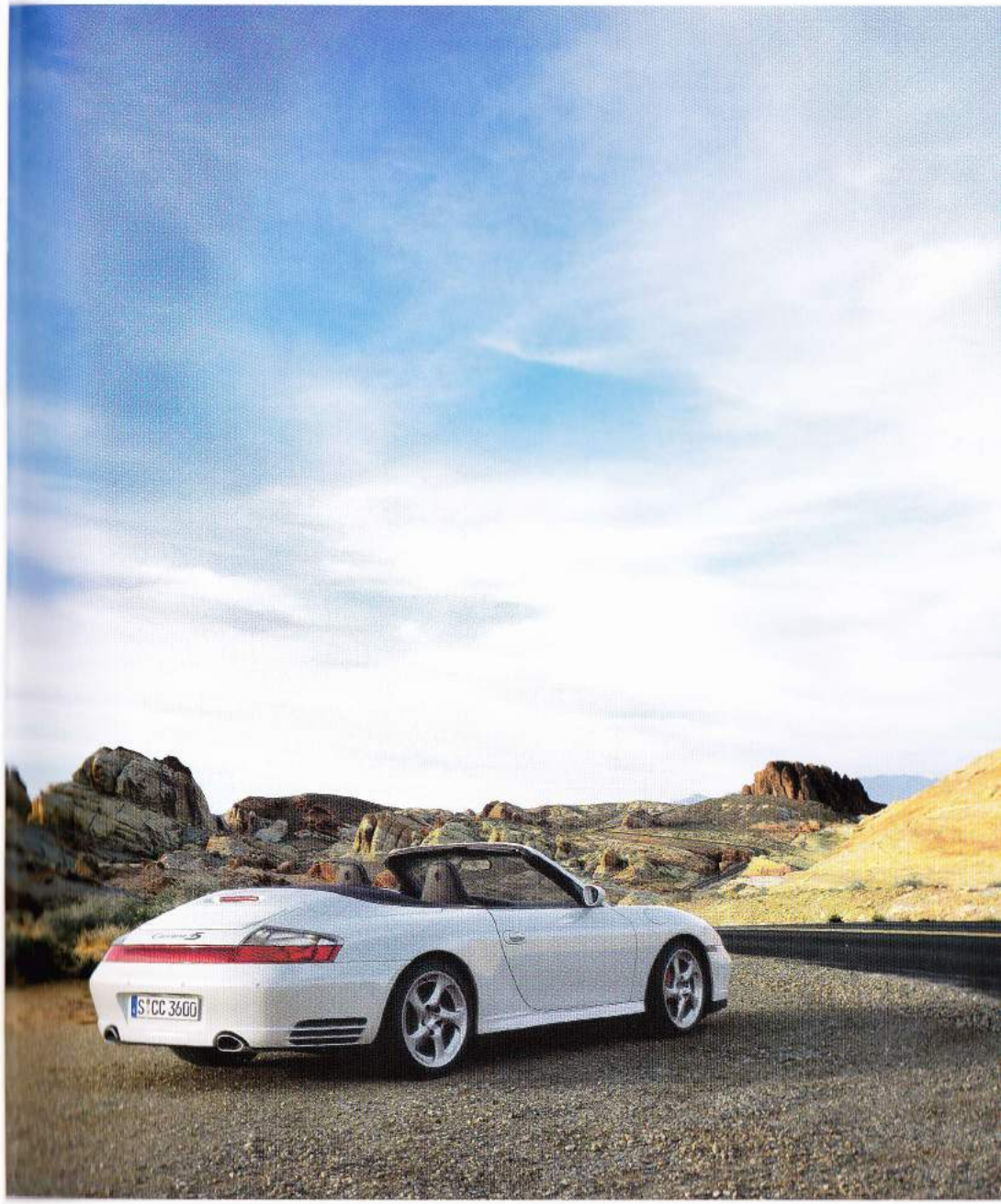
Equipée d'une transmission intégrale permanente (cf. page 34), du Porsche Stability Management (PSM) et d'un châssis sport surbaissé de 10 mm, elle affiche des caractéristiques routières remarquables. Avec sa poupe plus large de 60 mm, la 911 Carrera 4S Cabriolet séduit par sa force et son dynamisme.

En terme de sécurité, elle bénéficie des mêmes équipements que les autres modèles 911 Cabriolet (cf. page 24).

Articulée en Z, la capote de la 911 Carrera 4S Cabriolet intègre une lunette arrière en verre chauffante. Le tout s'ouvre et se ferme en 20 secondes à peine, à l'arrêt ou en roulant à une vitesse inférieure à 50 Km/h environ.

Les flux d'air ont été optimisés pour vous mettre à l'abri des turbulences. Ainsi, en roulant décapoté, même à vitesse élevée, vous apprécierez cette légère brise très agréable. Le pare-brise teinté dégradé, une dotation de série, adoucit la luminosité du soleil et optimise la visibilité. Parmi les autres équipements standard de la 911 Carrera 4S Cabriolet : le saute-vent, facile à monter et qui se range dans le coffre, le hardtop en aluminium haute résistance, le pack audio, les sièges entièrement électriques et le Pack Cuir.

En bref : la 911 Carrera 4S Cabriolet vous fera découvrir un plaisir de conduire à ciel ouvert d'une nouvelle dimension. Un plaisir sans limite. Mais attention : capote fermée, les sensations seront aussi fortes.



Transmission et châssis

Chez Porsche, de la voiture de course à la voiture de sport, il n'y a qu'un pas que nos ingénieurs ont franchi. C'est ça la passion.

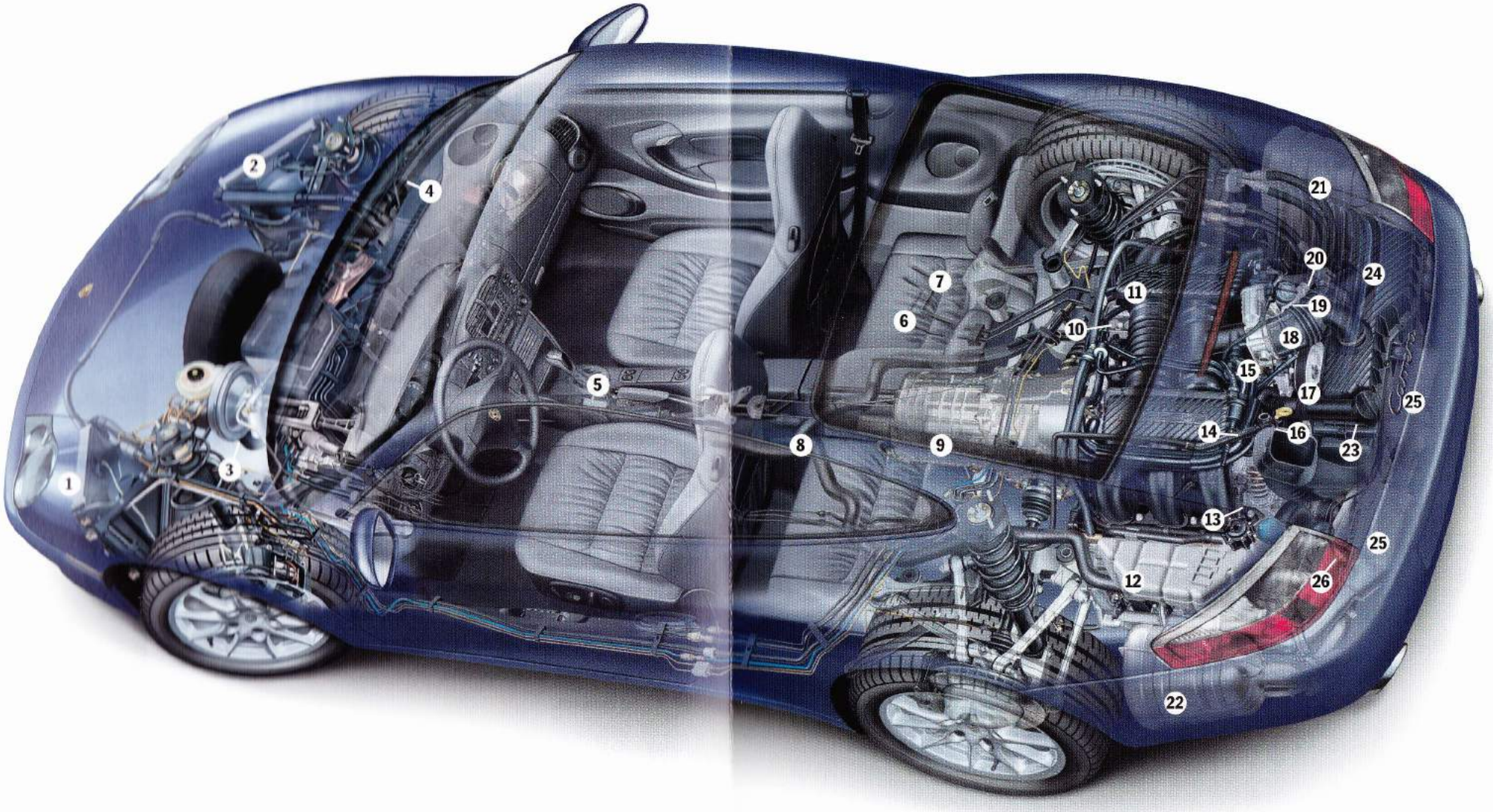
Le moteur, la transmission et le châssis de la 911 ont été conçus pour être adaptés à la fois aux performances sportives de haut niveau et à l'utilisation de tous les jours. Ils offrent au conducteur une agilité et une dynamique exceptionnelle, à tout moment.

La 911, un nouveau pas dans l'évolution 911. Elle fait évoluer les caractéristiques de ses devancières tout en demeurant la 911 que vous connaissez depuis si longtemps.

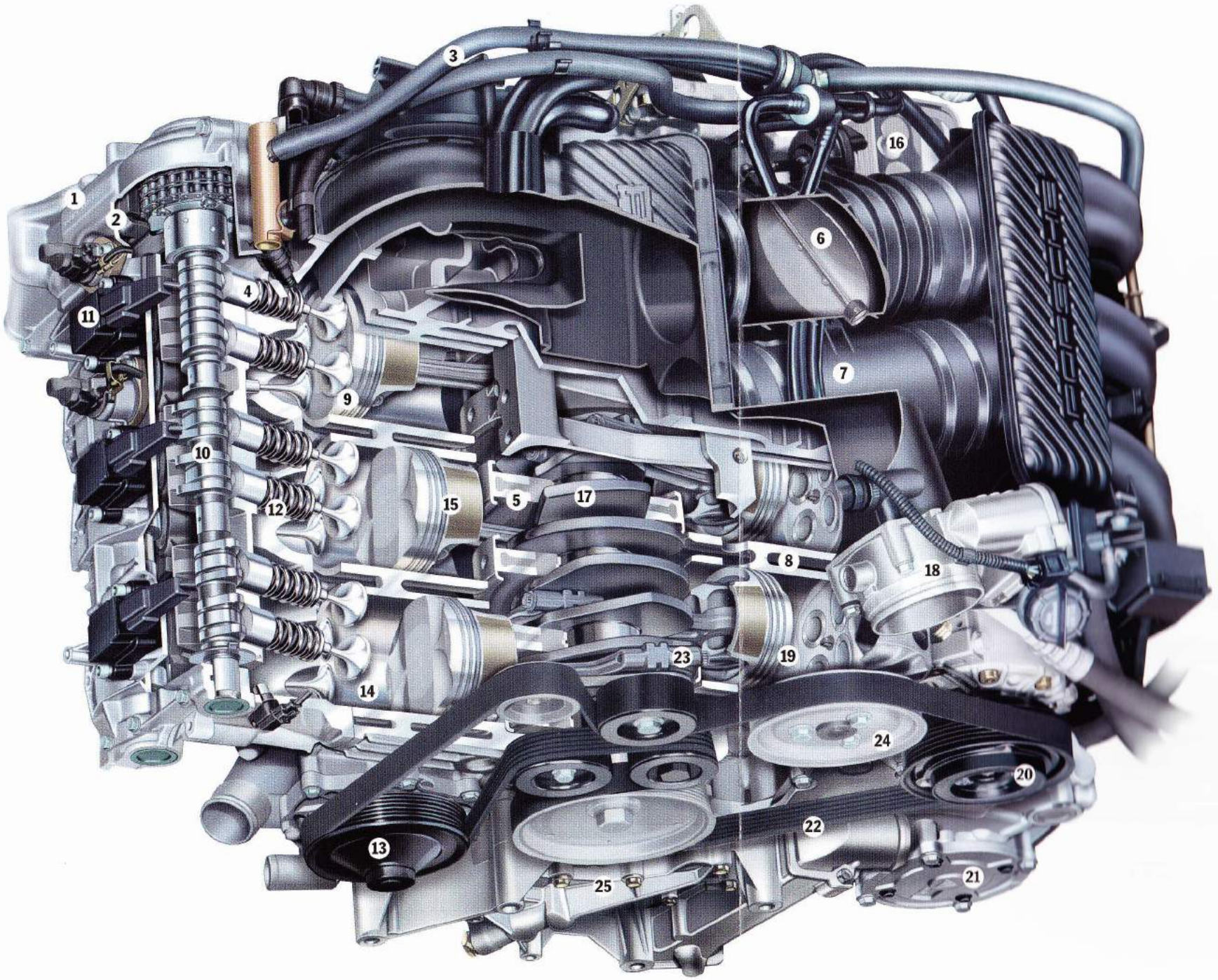
La 911 réagit à la moindre pression sur l'accélérateur avec une spontanéité exceptionnelle.







1. Radiateur, module gauche
2. Radiateur, module droit
3. Evaporateur (climatisation)
4. Valve d'expansion avec évaporateur (climatisation)
5. Console de commande/ console de sélection
6. Conduite haute pression (climatisation)
7. Conduite d'admission (climatisation)
8. Conduites liquide de refroidissement
9. Boîte mécanique à 6 rapports ou boîte Tiptronic S à 5 rapports
10. Echangeur huile-eau
11. Système d'admission à résonance
12. Vase d'expansion liquide de refroidissement
13. Alternateur
14. Soupape de ventilation du réservoir
15. Corps de papillon des gaz (accélérateur électronique)
16. Jauge d'huile
17. Pompe d'assistance
18. Elément de liaison
19. Compresseur de la climatisation
20. Débitmètre d'air massique
21. Pot d'échappement droit
22. Pot d'échappement gauche
23. Orifice de remplissage d'huile
24. Filtre à air
25. Pots catalytiques
26. Sonde lambda



1. Pompe d'aspiration d'huile
2. VarioCam Plus
3. Collecteur de vapeurs d'huile
4. Poussoirs de soupapes hydrauliques
5. Paliers de vilebrequin
6. Clapet de résonance
7. Système d'admission à résonance
8. Conduit d'eau
9. Soupapes d'admission
10. Arbre à cames d'admission
11. Bobines d'allumage
12. Ressort de soupape
13. Pompe à eau
14. Parois recouvertes de « Lokasill »
15. Pistons en aluminium
16. Echangeur huile-eau
17. Vilebrequin
18. Corps de papillon des gaz (accélérateur électronique)
19. Chambre de combustion
20. Compresseur de la climatisation
21. Pompe d'aspiration d'huile
22. Courroie
23. Bielle forgée
24. Pompe d'assistance
25. Pompe à huile à haute pression (logée derrière)

Le moteur de la 911.
Plus que jamais sans compromis.



Le moteur six cylindres à plat typiquement 911 se caractérise par un cycle de charge optimal et un parfait équilibre des masses, se traduisant par d'excellentes valeurs de couple et un minimum de vibrations. Grâce à la disposition des cylindres par deux rangées de trois, le moteur est plus plat et plus court qu'un moteur en ligne. Le centre de gravité abaissé optimise l'aérodynamique et la tenue de route. La forme intemporelle de la 911 découle de cette architecture unique.

La disposition du moteur à l'arrière augmente le poids sur les roues motrices et améliore ainsi la motricité dans toutes les situations.

Ses performances méritent une mention spéciale.

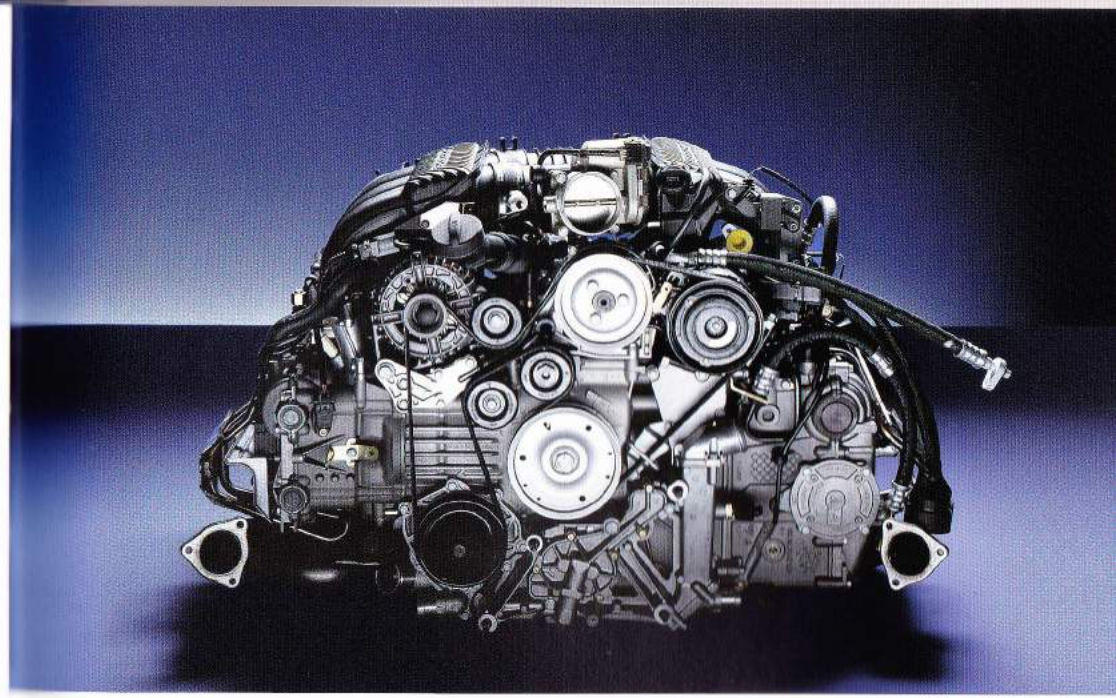
La 911 développe une puissance de 320 ch (235 kW) à 6 800 tr/min pour une cylindrée de 3 596 cm³. Elle bénéficie d'un couple maxi de 370 Nm à 4 250 tr/min. Le moteur se montre encore plus dynamique dès les bas régimes et répond spontanément à la moindre sollicitation de la pédale d'accélérateur.

La sonorité. Typiquement Porsche.

A vrai dire, cette sonorité ne se décrit pas. Elle s'apprécie en mélomane averti.

Le refroidissement par eau. Valeurs faibles et performances élevées.

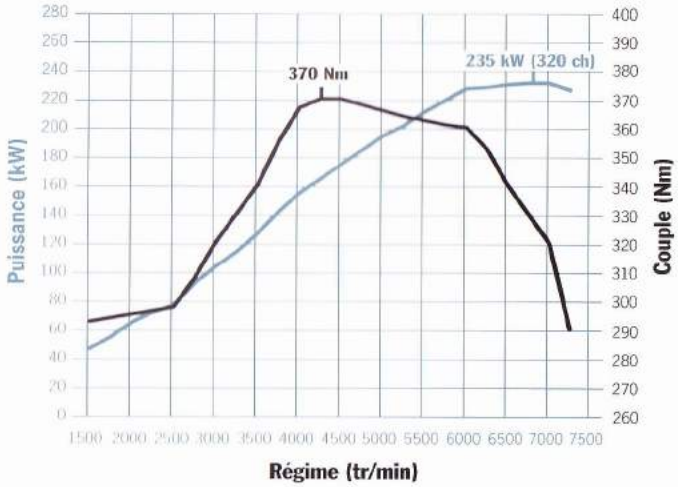
Porsche demande à ses moteurs de présenter des valeurs très faibles en termes de pollution, de consommation et de niveau sonore tout en générant une performance élevée. Pari gagné grâce à la conception moteur quatre soupapes par cylindre associée au système VarioCam Plus et le refroidissement par eau.



Moteur 911 Carrera

Le refroidissement par flux transversal. Cible atteinte.

Porsche utilise le refroidissement par flux transversal avec alimentation entièrement intégrée. Tous les conduits de refroidissement sont intégrés dans le bloc moteur, sans flexibles ou conduites extérieures pouvant créer des dysfonctionnements.



911 Carrera : 370 Nm à 4 250 tr/min, 320 ch (235 kW) à 6 800 tr/min

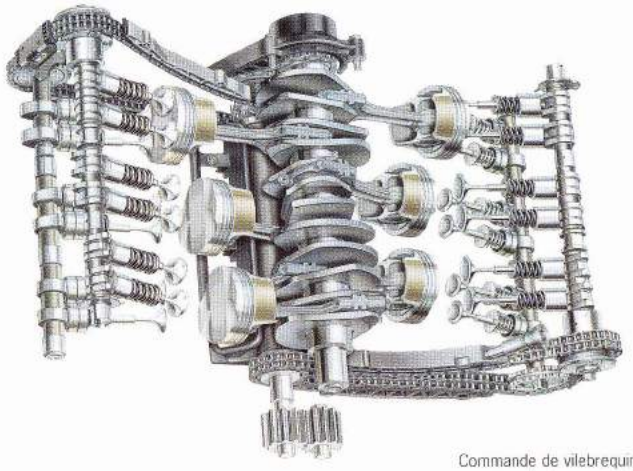
Le refroidissement par flux transversal alimente individuellement chaque cylindre. Ainsi, il n'y a aucun risque d'alimenter un cylindre par un liquide déjà réchauffé par un autre. Ce principe garantit un maximum de fiabilité et un minimum d'entretien.

Les avantages de l'alliage léger : encore plus Porsche.

Un moteur en alliage léger a des avantages et des inconvénients. L'avantage c'est le poids. Son inconvénient réside dans la forte dilatation du matériau à haute température, en règle générale.

La 911 est équipée d'un pont de paliers de vilebrequin en aluminium avec des composants coulés en fonte grise dans la zone des paliers. Les variations thermiques des jeux de palier se trouvent ainsi réduites au minimum. Le moteur est plus silencieux et ne nécessite aucun capsulage. Le problème a été traité directement à la source.

Ce moteur consomme également moins d'huile, ce qui permet le montage de pompes à huile plus compactes. D'où un nouveau gain de poids et de carburant générant une augmentation de la puissance moteur.



Commande de vilebrequin avec commande de soupapes

Le système de lubrification à carter sec. Une lubrification fiable.

Le système de lubrification à carter sec permet une lubrification fiable, même en conduite sportive, et assume des fonctions de refroidissement complémentaires.

L'adoption du refroidissement par eau réduit sensiblement la quantité d'huile nécessaire. Le réservoir d'huile est logé à l'intérieur du moteur, rendant inutile le montage d'un réservoir extérieur.

Deux pompes aspirent l'huile dans les culasses et la ramènent directement au carter d'huile. Une troisième pompe dans le carter d'huile alimente directement les points de lubrification du moteur.

L'huile passe au préalable par des centrifugeurs d'huile (Swirlpots) qui la débarrassent de sa mousse pour qu'elle retrouve tout son pouvoir lubrificateur. Cette technique permet également de maintenir constamment une pression d'huile suffisante pour un bon fonctionnement des soupapes hydrauliques, un facteur important pour les performances et le niveau de pollution du moteur.







Des gicleurs à double jet refroidissent les jupes des pistons avec l'huile du circuit de lubrification, optimisant ainsi la température du moteur.

Le but recherché est une lubrification fiable et régulière des deux rangées de cylindres, même en cas de sollicitation extrême comme une très forte accélération longitudinale ou transversale. Pour vous, cela signifie que le moteur fonctionne parfaitement bien, sur route comme sur circuit.

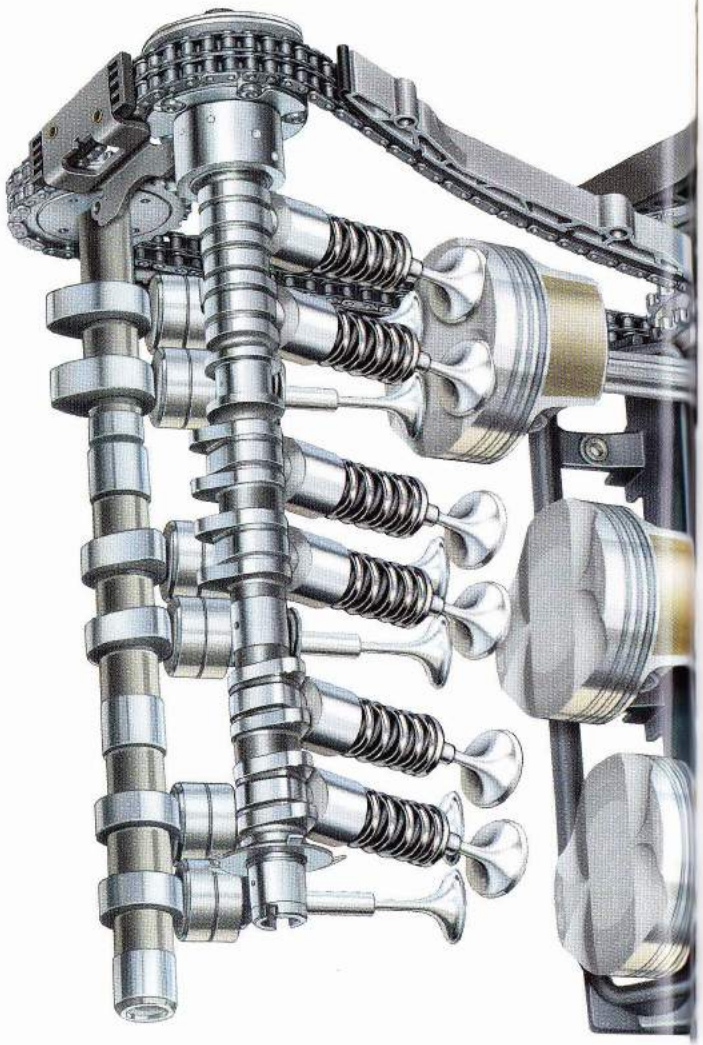
Le niveau d'huile est affiché sur le tableau de bord. La mesure électronique est complétée par la traditionnelle jauge à huile dans le compartiment moteur.

VarioCam Plus.
Davantage de puissance. Davantage de couple.

VarioCam Plus, une évolution du système VarioCam, un système de calage variable de l'admission et de la levée des soupapes, régule le fonctionnement moteur, réduit la consommation tout en diminuant les émissions avec des valeurs élevées de puissance et de couple.

VarioCam Plus est un concept moteur « 2 en 1 » qui réagit en fonction de la charge et du régime, cycle urbain ou cycle routier. Assuré par un calculateur, le changement est imperceptible. Résultat : une accélération spontanée, une consommation optimale et un niveau sonore très faible.

Le système de réglage du jeu des soupapes se compose de poussoirs à clapet commandés par une soupape de commande électro-hydraulique. Les deux poussoirs s'imbriquent l'un dans l'autre et peuvent être verrouillés par un axe. Le poussoir intérieur agit sur les soupapes d'admission par l'intermédiaire d'une petite came de l'arbre, le poussoir extérieur agit par une grande came. La régulation de l'épure de distribution s'effectue progressivement par un régulateur logé sur la face frontale de l'arbre à cames et une pompe à cellules semi-rotative – le tout par commande électrohydraulique.



Système VarioCam Plus

Pour optimiser l'admission des gaz durant la phase de réchauffement à basse température, VarioCam Plus augmente la course des soupapes et retarde la distribution. A régime intermédiaire et à faible charge, le système réduit la course des soupapes et avance la distribution pour diminuer la consommation et les émissions de gaz d'échappement.

Pour réaliser des couples élevés et optimiser la puissance, le système augmente la course des soupapes et avance la distribution.

Le système de diagnostic embarqué (livré de série sur tous les modèles) conforme aux standards européens, permet de détecter les défauts et les dysfonctionnements survenant sur le système d'échappement et d'alimentation. Les défauts sont affichés sur le tableau de bord pour éviter tout risque de surconsommation ou d'augmentation des émissions.



Le système d'admission.
D'avantage d'air, d'avantage de couple.

Le système d'admission à résonance à double niveau utilise les vibrations de la masse d'air pour obtenir une meilleure respiration du moteur. Le collecteur d'admission est équipé d'un clapet (voir photo) qui se ferme à 2 700 tr/min et qui s'ouvre à nouveau à 5 100 tr/min. La masse d'air d'admission augmente d'autant.



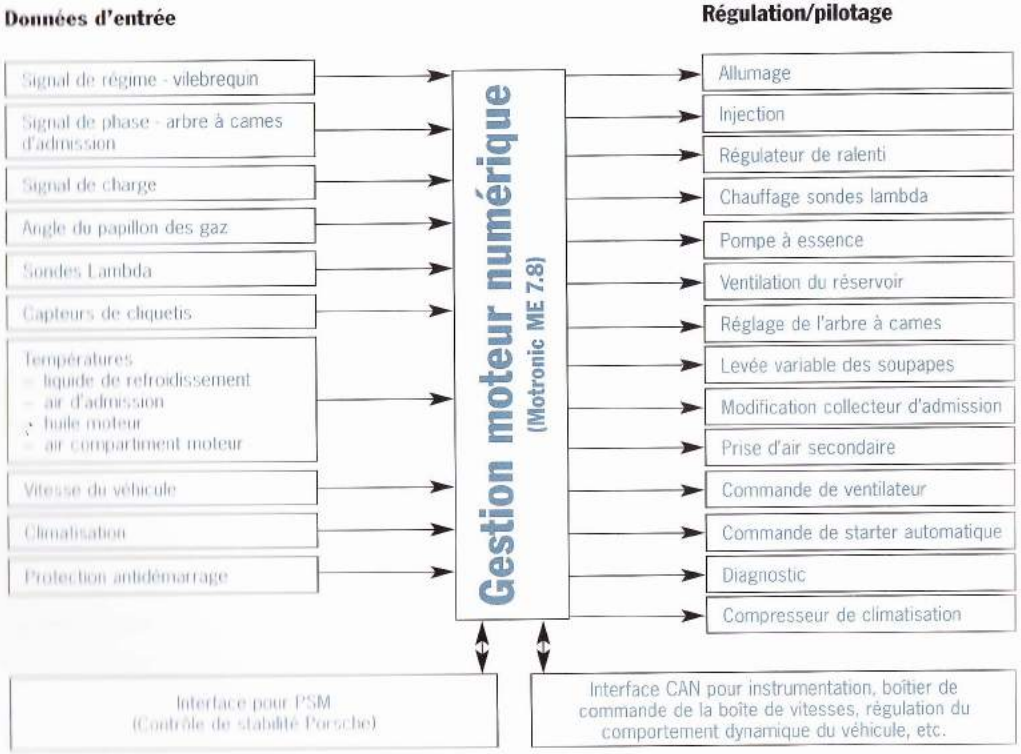
Clapet de réglage dans le système d'admission

Avantages : un couple plus élevé à faible régime et une courbe de couple plus régulière. De plus, le système à résonance contribue à produire cette sonorité typiquement 911.

La question n'est pas de savoir comment il conduit, mais pourquoi.

L'alimentation en carburant.
Au millilitre près.

L'alimentation des différentes chambres de combustion fonctionne selon le principe de l'injection séquentielle. Le système Motronic règle séparément pour chaque cylindre le point d'injection et le débit des injecteurs en fonction des différentes valeurs comme le point d'allumage, la température du liquide de refroidissement, la position de la pédale d'accélérateur, la composition des gaz d'échappement, le régime, etc., optimisant ainsi la combustion et la consommation. Un système de mesure des masses d'air à film chaud enregistre la densité de l'air pour que le mélange qui arrive dans les cylindres soit toujours idéal, indépendamment du temps et de l'altitude.



La gestion électronique.
Le moteur qui pense.

Pour assurer un fonctionnement parfait, quelles que soient les conditions, le moteur dispose d'un système de gestion électronique, commandé sur tous les modèles 911 par la fonction Motronic ME7.8. Elle commande notamment la position du papillon des gaz (accélérateur électronique). La gestion moteur électronique est indispensable à la fonction PSM (Porsche Stability Management), disponible de série sur la 911 Carrera 4 et 911 Carrera 4S et en option sur la 911 Carrera et la 911 Targa.

La gestion Motronic régule l'ensemble des fonctions et des modules affectés au moteur (voir diagramme). Toutes les fonctions Motronic sont commandées électroniquement en fonction des données d'entrée, mesurées et contrôlées en permanence.

Résultat : des valeurs optimales de consommation, de puissance et de couple en toutes circonstances. Parmi les fonctions essentielles de la gestion Motronic figure également la régulation du cliquetis, cylindre par cylindre. Comme les six cylindres ne travaillent jamais dans les mêmes conditions, leur cliquetis est contrôlé individuellement pour corriger, si nécessaire, le point d'allumage. Ceci évite d'endommager un cylindre ou un piston à régime élevé.

L'allumage.
Typiquement Porsche.

La 911 possède un système d'allumage à distribution statique haute tension. Des bobines séparées à proximité immédiate des bougies garantissent une sécurité maximale. La gestion Motronic ME7.8 assume également le rôle de distributeur et commande directement les bobines séparées. Son temps de réaction est d'une fraction de seconde. Ainsi, lorsque la boîte Tiptronic S souhaite amortir les réactions de la boîte au rétrogradage, le système réagit instantanément avec une précision extrême. Elle modifie l'allumage pour que les rapports passent en douceur.

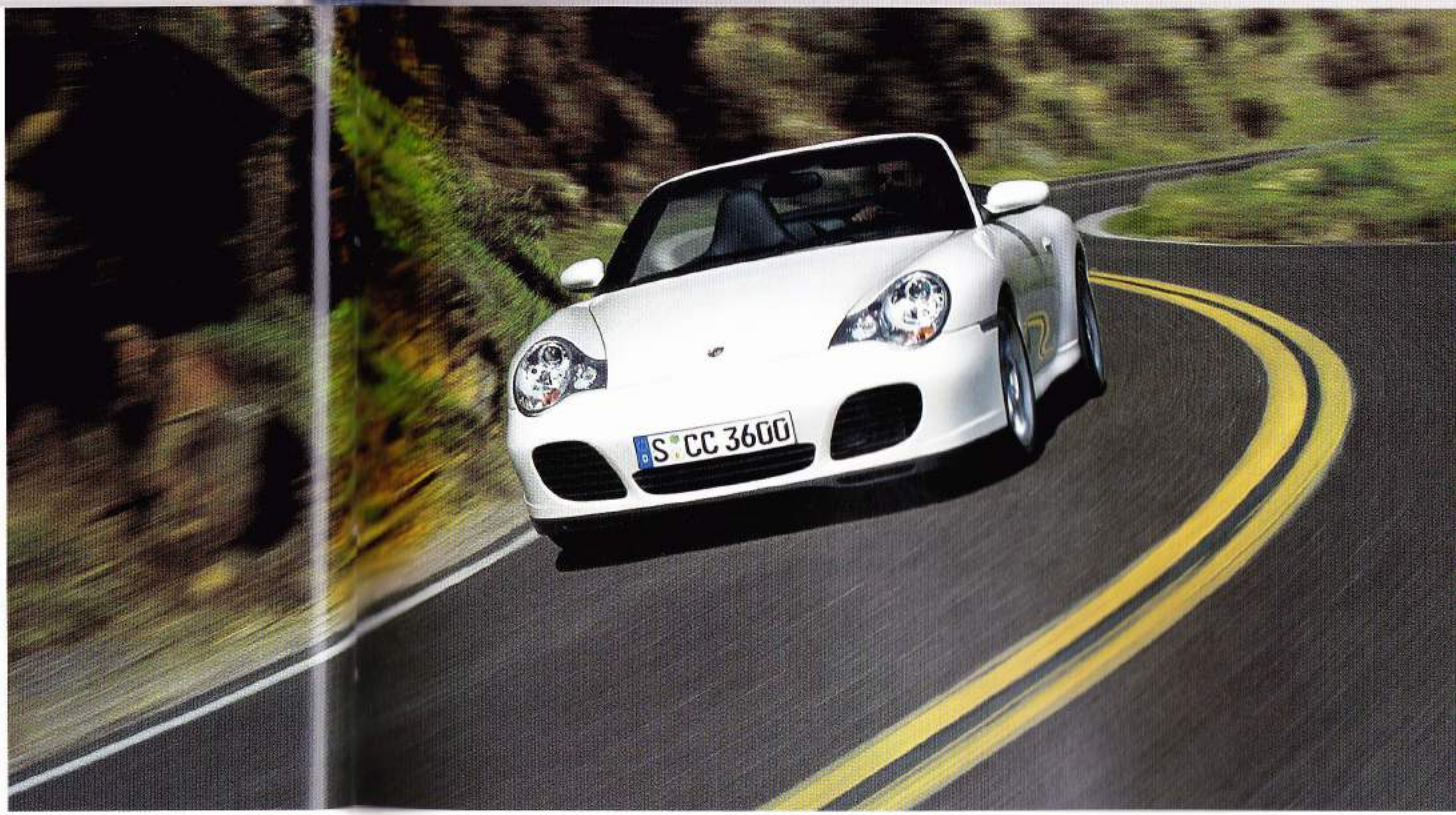
Conséquence : l'allumage assure une puissance optimale, minimise les émissions polluantes et réduit la consommation.

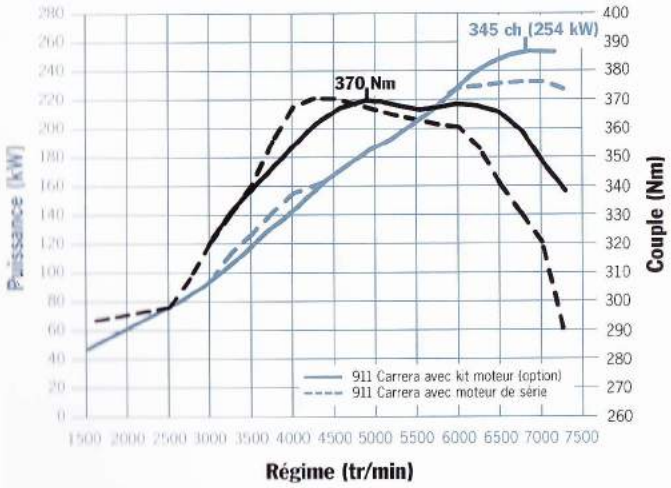


Mise à niveau pour sportifs de haut niveau.

Pour nous, la puissance n'est pas une fin en soi. Elle est réservée aux hommes et aux femmes désireux de décider eux-mêmes de leur liberté individuelle.

En choisissant une 911, vous êtes sûr de garder la maîtrise de la puissance. Animée par un moteur hyper puissant, chaque 911 développe une performance élevée, mais qui peut encore être optimisée.





Pour réaliser cette puissance phénoménale de 345 ch (254 kW), les flux d'air de la 911 Carrera ont été optimisés au niveau de l'admission et de l'échappement. L'augmentation de la puissance a été obtenue notamment par un redimensionnement des conduits d'admission des cylindres et la mise en place de nouveaux collecteurs d'admission en aluminium ainsi que de nouveaux collecteurs d'échappement de sections plus importantes. Une modification des arbres à cames d'admission pour maximiser l'ouverture et la levée des soupapes optimise le remplissage des chambres de combustion.

L'augmentation de la puissance maximise le rendement dans la plage de régime supérieure qui se traduit par une dynamique accrue. Résultat : vous profitez encore mieux de votre Porsche.

Grâce à cette modification, la 911 Carrera Coupé gagne une seconde et abat le zéro à 200 Km/h en 16,5 secondes.

Pour donner encore plus de voix à votre 911 Carrera, elle peut recevoir en option un échappement sport.

Le kit moteur modifie les valeurs de consommation et d'émission de la 911 Carrera (se reporter aux caractéristiques techniques énumérées en page 151) et s'utilise uniquement en combinaison avec la boîte mécanique.

Porsche préserve votre environnement.



Le système d'échappement.
Dépollution rapide.

Le rendement d'un système d'échappement se mesure par son efficacité de dépollution. La 911 est équipée de deux systèmes d'échappement séparés, soit un par rangée de cylindres. Les supports des pots catalytiques résistent mieux aux températures élevées, sont moins sensibles aux vibrations et présentent une très bonne conductivité thermique pour un échauffement rapide et un traitement plus efficace des émissions.

La régulation lambda stéréo pilote et contrôle séparément les deux rangées de cylindres. Deux sondes lambda travaillant en correspondance régulent séparément la composition des gaz d'échappement pour chaque ligne d'échappement. Une troisième sonde lambda par rangée de cylindres contrôle la dépollution dans chaque catalyseur.*

L'entretien.
Réduit au minimum.

Grâce aux mesures prises dès la construction, l'entretien est réduit au minimum, et ce pendant toute la durée de vie du véhicule. Une Porsche est faite pour la route, pas pour l'atelier. Pour vous cela signifie : très peu de maintenance, donc pas de perte de temps et un gain de coût.

*Excepté les pays avec de l'essence au plomb.

Quelques exemples :

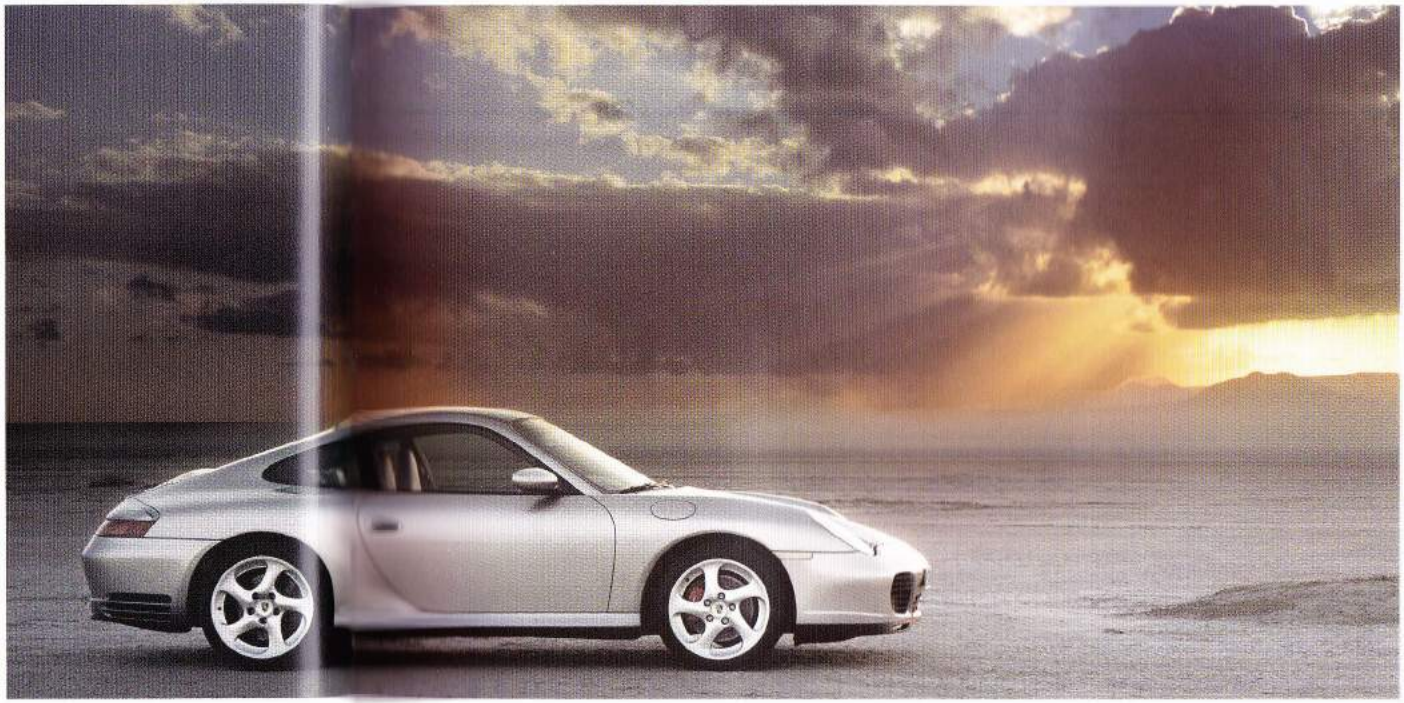
L'alternateur, la pompe de la direction assistée et la climatisation sont entraînés par une seule courroie autoréglable qui ne se change que tous les 80 000 Km.

Les bobines d'allumage séparées suppriment l'entretien de l'allumage, les bougies ne se changent que tous les 80 000 Km ou tous les 4 ans.

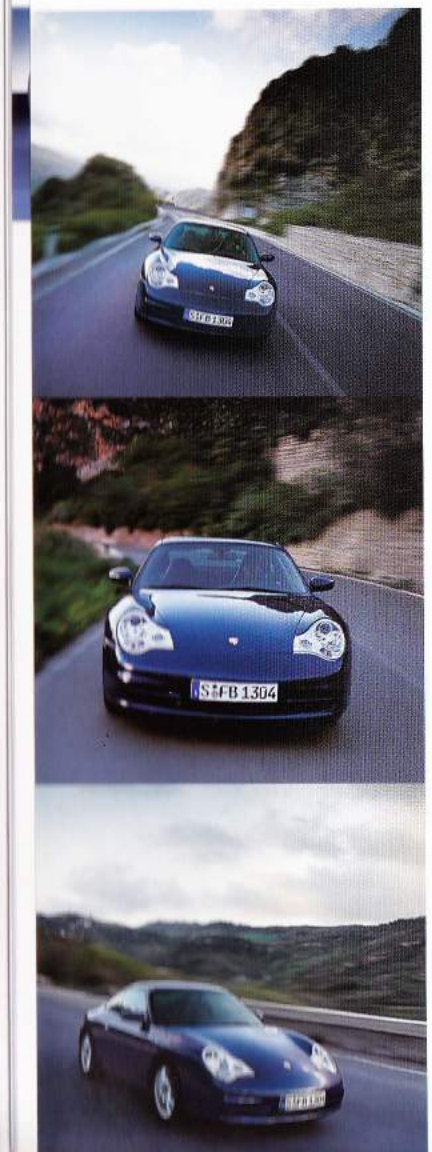
Pendant toute la durée de vie de votre Porsche, les chaînes d'entraînement des arbres à cames et des arbres intermédiaires ne demandent ni entretien ni remplacement.

Les poussoirs de soupapes hydrauliques rendent superflus tout réglage du jeu des soupapes.
La composition de l'eau de refroidissement avec ses propriétés antigel protège votre voiture pendant toute sa durée de vie sans devoir la remplacer.
Toutes ces mesures ont permis de réduire les intervalles de maintenance de la 911 : un entretien tous les 20 000 Km ou tous les deux ans et un entretien plus approfondi (« la grande révision ») tous les 40 000 Km.

Comparés aux valeurs de la première 911, ces chiffres témoignent d'une évolution étonnante. Alors que la première 911 nécessitait encore 11 révisions pour 100 000 Km, ce chiffre est tombé à 5 pour la 911 actuelle. Mieux encore : aujourd'hui, une maintenance ne représente plus que le tiers du temps passé autrefois.



Harmonie parfaite.



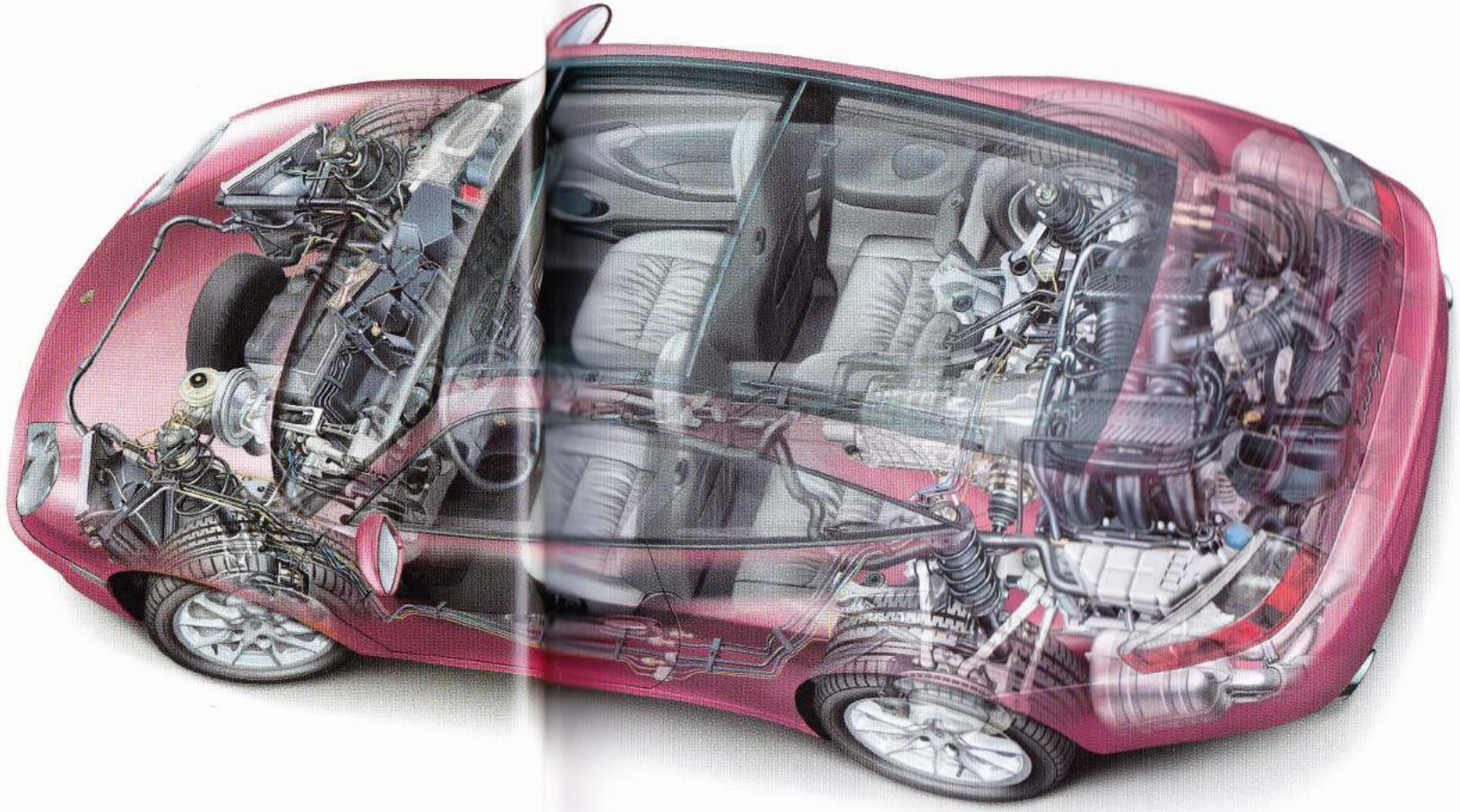
La transmission : douce et précise.

La transmission d'une voiture doit tenir ce que promet son moteur. Ce qui compte : un étagement précis et sportif associé au confort d'utilisation.

Les six rapports de la boîte mécanique comme les cinq rapports de la boîte Tiptronic S sont harmonieusement étagés et exploitent idéalement le couple moteur pour laisser place à une symbiose étroite entre le conducteur et la technique.

La boîte mécanique. 100 % sport, 100 % confort.

Le réglage sportif de la boîte vous fait sentir l'étagement optimal des différents rapports, notamment lors du passage des vitesses en accélération. Associée à un volant moteur bimasse pour minimiser les bruits du moteur, cette boîte procure un confort optimal. La commande par câble empêche la transmission des vibrations moteur sur le levier de commande ou dans l'habitacle.



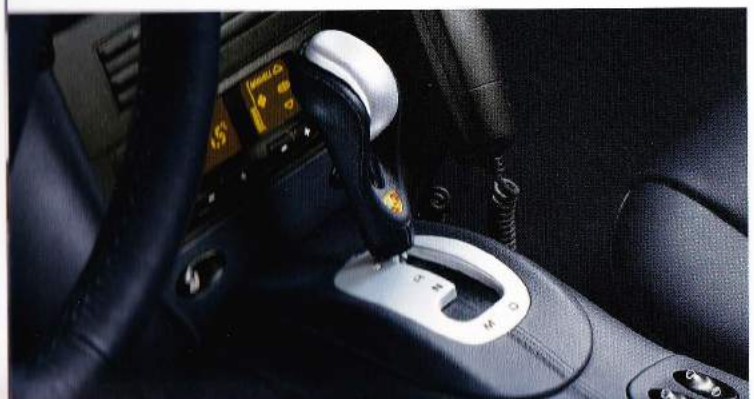
Prendre une décision tous les jours.

Tiptronic S.
A vous de choisir.

Boîte de vitesse automatique ou mécanique ? Avec la boîte Tiptronic S à cinq rapports, Porsche vous facilite la décision. Votre choix ne se fera plus à l'achat mais en conduite. Choisissez simplement entre la boîte automatique et les deux touches sur le volant.

Soit entièrement automatique...

En mode automatique, la Tiptronic S propose 5 programmes avec différents profils de conduite, de détendu à très sportif. En fonction de la conduite et du profil de la route, la boîte Tiptronic S choisit le programme adapté et passe les rapports comme vous le feriez sans doute vous-même. Après une courte période d'adaptation, vous commandez vous-même le passage des rapports à l'aide simplement de la pédale d'accélérateur.



La boîte cinq rapports s'avère particulièrement performante en conduite sportive même sur circuit. Les rapports s'enchaînent rapidement sans coupure de puissance, ce qui favorise la vivacité.

Un convertisseur de couple dynamique assure un maximum de confort. L'intervention de la gestion Motronic sur l'allumage optimise le passage des rapports en une fraction de seconde, améliorant considérablement le comportement de la voiture en accélération et en variation de charge. Les réactions sont comparables à celles d'une boîte mécanique.

En plus des cinq profils, la boîte Tiptronic S propose d'autres fonctions intelligentes.

Un programme spécial assure un régime plus élevé lors de la montée en température, donc un réchauffement plus rapide des pots catalytiques.

En accélération énergique, une commande active bascule sur le programme dynamique sans avoir recours au « Kickdown ».

Contrairement à la plupart des boîtes automatiques, une fonction de sécurité empêche tout passage de rapport supérieur en décélération. La boîte s'interdit de monter le rapport à l'entrée du virage ou de rétrograder à la sortie.

Une fonction de blocage de rapport augmente la sécurité en courbe, empêche toute perturbation due au changement des rapports et optimise la stabilité de la voiture.

En freinage vigoureux, la fonction de rétrogradage passe automatiquement sur le rapport inférieur pour augmenter l'effet du frein moteur.



Tiptronic S, basculeur sur le volant

L'identification de parcours montagneux optimise l'accélération en côte et utilise le couple du frein moteur en descente pour soulager les freins.

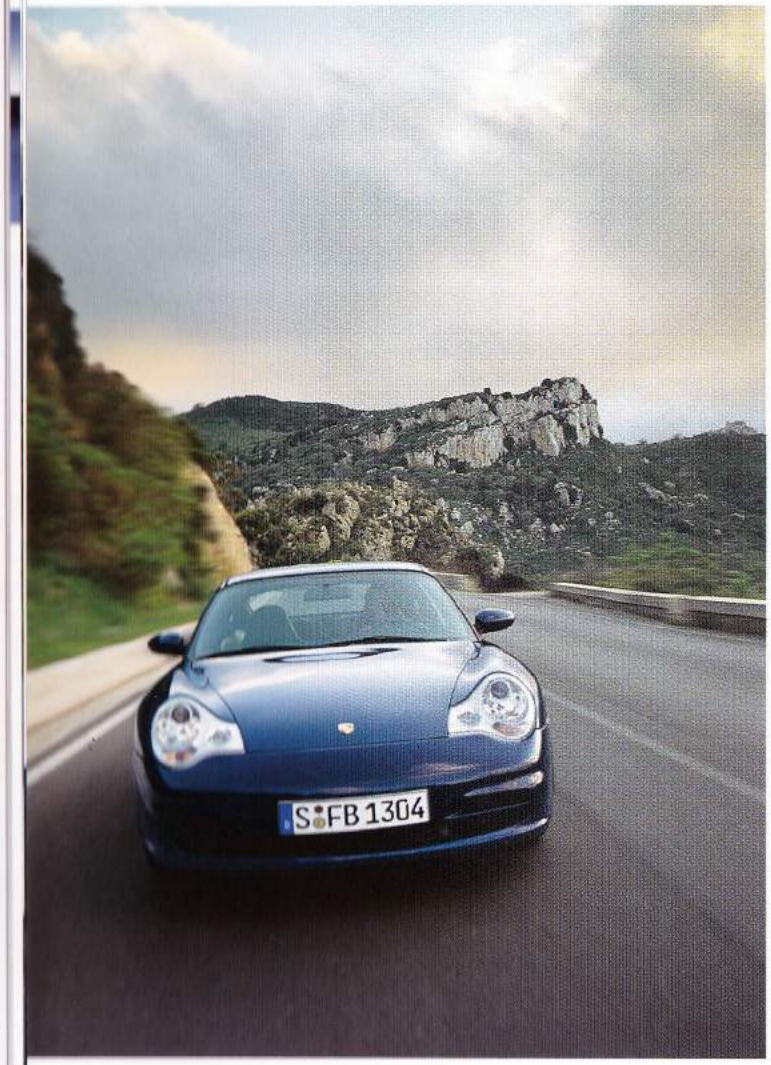
En décélération sur route glissante (pluie, neige), une fonction spéciale améliore le guidage latéral des roues motrices pour augmenter la stabilité.

... soit en mode manuel.

Pour passer en mode manuel, il suffit de basculer les touches sur le volant. Une impulsion vers le haut pour passer le rapport supérieur, une impulsion vers le bas pour rétrograder. Le passage des rapports demande tout juste 0,2 secondes. La boîte réagit sans coupure de puissance. Le contrôle électronique exclut toute erreur.

Avec la boîte Tiptronic S vous pouvez passer les rapports manuellement avec les basculeurs, même lorsque le levier est en position automatique. Cet avantage est particulièrement appréciable en accélération intermédiaire ou au freinage. Au bout de huit secondes, le système repasse en mode automatique. Un affichage utilisant les mêmes symboles que ceux figurant sur la coulisse de levier vous informe en permanence du mode sélectionné et du rapport actif.

Le châssis 911.
Performance de haut niveau sans compromis.



Le châssis de la 911 a été conçu pour offrir un maximum d'agilité, un grand confort de conduite et une sécurité élevée.

La construction légère a permis d'optimiser le poids total et le poids des masses non suspendues. Résultat : une sécurité optimale indépendamment de la charge et une parfaite maîtrise des réactions en variation de charge en courbe.

Les changements de trajectoire sont parfaitement contrôlés, même à grande vitesse sur circuit. La carrosserie ne manifeste qu'un minimum de cabrage et de plongée au démarrage et au freinage ou de tangage dans les virages négociés sportivement. Vous ne ressentez pratiquement pas de bruits de roulement ou de vibrations.

En dépit d'un angle de volant et d'un rayon de braquage réduit, la direction est précise, directe et spontanée. Elle offre un excellent contact avec la route et facilite les manœuvres de parking.



La 911 se caractérise par une stabilité particulièrement élevée, une suspension aux réactions parfaites et une tendance extrêmement faible à la plongée. Ce châssis est sans doute le plus sportif et le plus confortable jamais construit pour la production par Porsche.

Sur la 911 Carrera 4S, le châssis est abaissé de 10 mm au départ de l'usine. Sur les autres modèles, exceptée la 911 Targa, le châssis surbaissé est en option. Les ressorts sont plus courts et plus fermes. Le diamètre des barres stabilisatrices transversales a été augmenté afin de réduire encore le tangage latéral en courbe. Le réglage plus ferme permet des sensations encore plus directes et plus sportives.

En option, la 911 Carrera Coupé et la 911 Carrera 4 Coupé sont disponibles avec un châssis sport encore plus ferme et une carrosserie surbaissée de 30 mm et de 20 mm pour la 911 Carrera 4S Coupé. (Vous trouverez des informations complémentaires dans le chapitre personnalisation en page 117.)

Le concept d'essieu. Aucun compromis. Un dû.

Des amortisseurs à gaz sur les deux essieux offrent un compromis idéal entre sportivité, sécurité et confort. Sans doute, le seul compromis consenti sur tout le véhicule. La suspension réagit toujours de façon optimale grâce au faible poids des masses non suspendues.

Les deux trains possèdent des barres stabilisatrices tubulaires à rapport direct. Le gain de poids a été déterminant pour le choix des matériaux. De nouveaux processus de fabrication comme l'aluminium coulé sous pression à vide garantissent une solidité extrême à l'ensemble des composants.

Regardez-la bien.

Coup d'œil sur l'avant.

L'essieu avant est équipé d'une jambe de force avec bras de guidage en aluminium usiné. Le bras longitudinal et le bras transversal complémentaire sont reliés par un palier élastique. Ils guident la roue avec une précision absolue et assurent une parfaite maniabilité, quelle que soit la situation.

L'essieu à jambe de force constitue une unité avec le triangle avant, la barre stabilisatrice et le mécanisme de direction. Le concept de jambe de force améliore la précision de guidage et la suspension pour un meilleur confort.

Le train avant étant particulièrement exposé à de fortes contraintes en cas d'accident, il doit satisfaire aux normes de sécurité les plus élevées. Pour cette raison, le triangle avant en aluminium a été intégré dans le concept de sécurité.

Coup d'œil à l'arrière.

Le train arrière de conception allégée LSA (Légèreté – Stabilité – Agilité) a permis d'optimiser le poids et d'augmenter les qualités dynamiques de la voiture.

L'essieu arrière LSA est un essieu à bras multiple avec cadre auxiliaire qui a fait ses preuves en compétition. Il supporte facilement une accélération transversale supérieure à 1 g et permet de négocier les virages en souplesse. L'ensemble du véhicule profite largement de cette architecture.

Le cadre auxiliaire repose sur la base d'une structure en aluminium. Il réduit les bruits de roulement, rigidifie la carrosserie et assure l'équilibre des contraintes en cas de collision arrière.

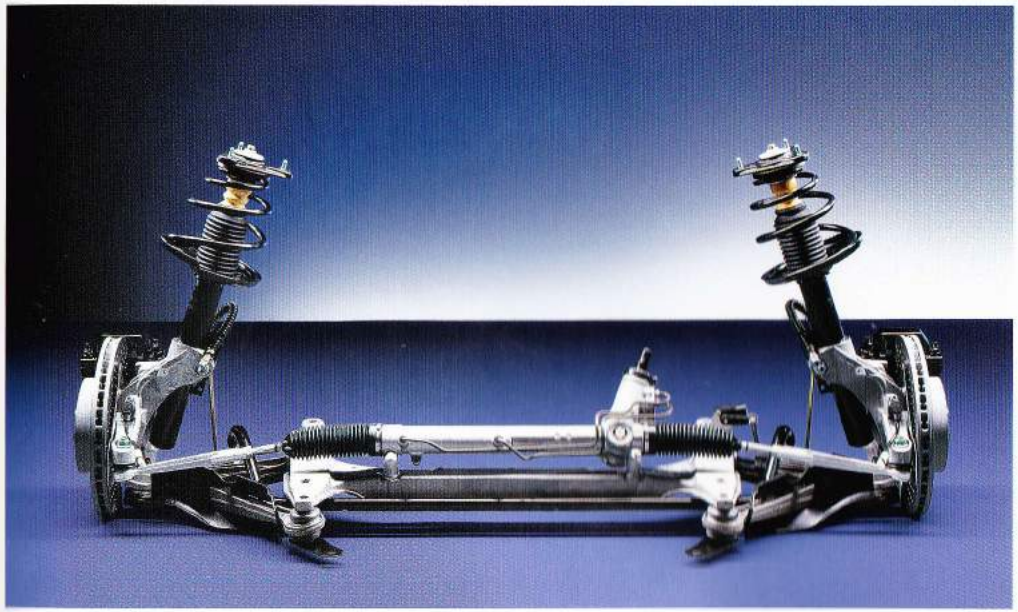
Coup d'œil sur les roues.

La 911 Carrera, 911 Carrera Cabriolet, la 911 Targa, la 911 Carrera 4 ainsi que la 911 Carrera 4 Cabriolet sont chaussées en équipement standard de jantes 17 pouces Carrera II. En option, notre programme de personnalisation vous propose des jantes 18 pouces. (Vous trouverez des informations complémentaires en page 122.)

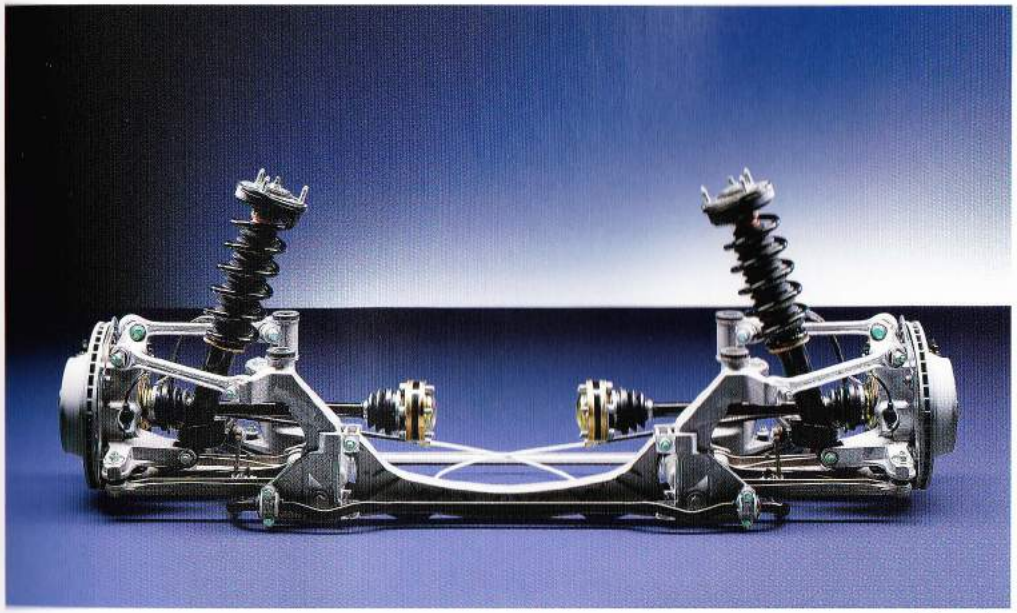
En équipement de série, les modèles 911 Carrera 4S campent sur des jantes 18 pouces au design Turbo Look II avec écrous antivol.



Jante Carrera II 17 pouces

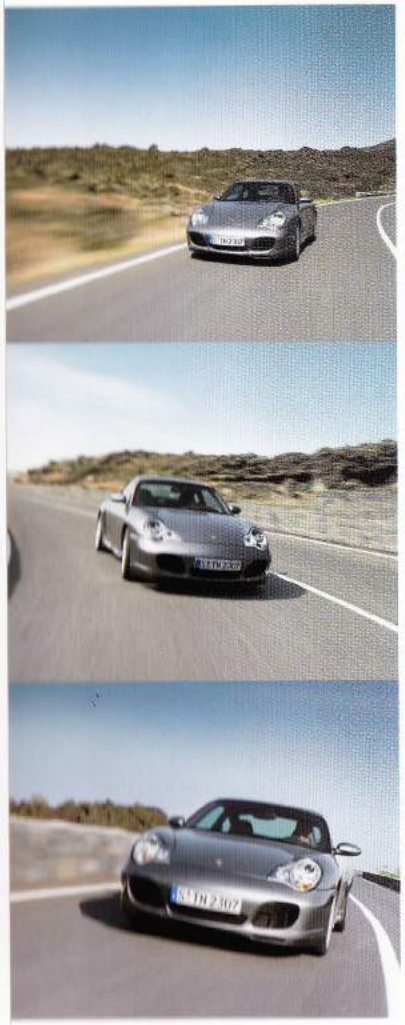


Essieu avant



Essieu arrière

La direction.
Nous avons pensé à tout.



Comme il est de règle chez Porsche, nous avons opté pour la direction à crémaillère aux réactions sensibles et sûres. Produit d'une évolution permanente, la direction gagne encore en confort et en précision. Toutes les 911 sont équipées au départ de l'usine du volant à trois branches avec Airbag « Full-Size » (grand volume) et écusson Porsche en couleur.

Prolongement du volant, la colonne de direction joue un rôle essentiel dans la sécurité passive de la 911. En cas de collision frontale, elle offre une marge de déformation de 100 mm. Pour gagner du poids, l'arbre intermédiaire est en aluminium, le tube de protection et le carter de boîtier sont en magnésium coulé sous pression.

En dépit de pneus larges et un empattement généreux, le faible diamètre de braquage de 10,6 m est réellement exceptionnel pour une voiture de sport. Un gage de maniabilité.

Le volant se règle en profondeur jusqu'à 40 mm. Allié aux réglages en hauteur et en profondeur du siège conducteur, il vous assure une position de conduite idéale.

L'aérodynamique.
Toute résistance est inutile.

Les lignes de la 911 répondent parfaitement à tous les critères aérodynamiques sans négliger pour autant le facteur esthétique. Porsche oblige.



La minimisation des effets de portance sur les essieux avant et arrière a permis de diminuer la charge sur les roues. Cet équilibre joue favorablement sur la stabilité de conduite. La 911 conserve sa position de leader en matière de Cx.

Les composants de conception spécifique testés en soufflerie optimisent le flux d'air à l'avant. Les prises d'air modifiées associées aux admissions d'air favorisent la circulation d'air pour refroidir le moteur.

L'aileron arrière télescopique réduit la résistance à l'air et la portance sur l'essieu arrière. Il se déploie à partir de 120 Km/h et se replie à 60 Km/h. Grâce à un minutieux travail en soufflerie, cet aileron est aussi discret que possible.

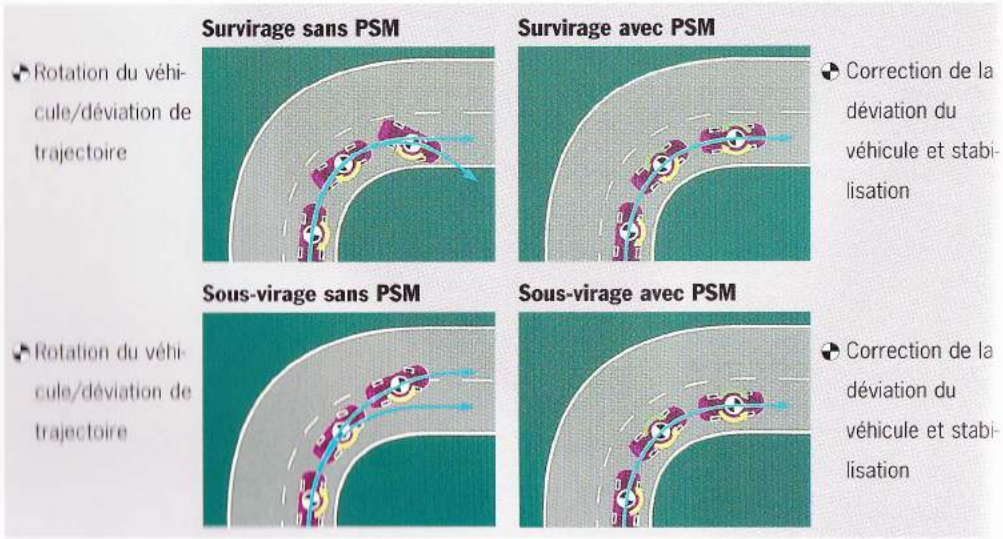
Autre caractéristique directement empruntée à la compétition : le dessin du plancher qui produit ce fameux « effet de sol ». Cette technique a été utilisée pour la première fois en production sur la 959, un vecteur de technologie. L'air circulant entre le plancher et la route est utilisé pour réduire la portance et améliorer le Cx. Le véhicule est littéralement « plaqué » au sol pour renforcer son adhérence. Le carénage en plusieurs modules protège le plancher et canalise l'air.

Le Porsche Stability Management (PSM). L'intuition en plus.

Le système PSM est un système de régulation automatique de la stabilité dynamique du véhicule.

Il est proposé en série sur la 911 Carrera 4 et la 911 Carrera 4S et en option sur les autres modèles. Accouplés aux fonctions ABS, ASR (antipatinage) et ABD (différentiel automatique de freinage), des capteurs évaluent de façon permanente la direction, la vitesse, la vitesse de lacet (vitesse de rotation autour de l'axe vertical) ainsi que l'accélération transversale du véhicule. Sur la base de ces valeurs, le PSM calcule la trajectoire réelle du véhicule. Au moindre écart en survirage ou en sous-virage, le PSM réagit par un freinage individuel des roues pour maintenir le cap.

Si le freinage ne permet pas de stabiliser le véhicule, le PSM intervient également dans la gestion moteur via la fonction MSR (régulation moteur du couple de puissance). La gestion moteur numérique modifie l'allumage, l'injection et la position du papillon des gaz de façon à stabiliser le véhicule à sa vitesse optimale.





Le PSM permet de compenser les variations de charge en décélération ou au freinage partiel en virage jusqu'à l'accélération transversale maximale. Il améliore également la motricité et la tenue de route en accélération sur revêtement irrégulier.

L'activation du PSM est affichée par un témoin de contrôle sur le tableau de bord. Pour les conducteurs en quête de sensations fortes, la fonction PSM peut être désactivée (mais la fonction ABD est alors maintenue).

Conclusion : le PSM n'altère en rien l'agilité de la 911. Il assiste le conducteur au moment décisif et augmente les marges de sécurité dans les situations critiques. Ces quelques centimètres peuvent être déterminants.

Transmission intégrale plus PSM plus Tiptronic S. Plus aucun souci.

L'association de la transmission intégrale et de la boîte Tiptronic S permet de décharger au maximum le conducteur. En cas de besoin, le PSM peut même intervenir discrètement sur les paramètres de la boîte pour stabiliser le véhicule. Pour une plus grande sécurité dans les situations extrêmes.

Sécurité

L'intelligence d'une voiture de sport ne se mesure pas seulement par rapport à ses performances mais également par rapport à la sécurité qu'elle offre.

Pour Porsche, performance et sécurité vont de pair. Chacune de ses voitures doit être un exemple de sécurité active et passive. Pour nous, la sécurité est bien plus qu'un facteur purement technique. C'est aussi un facteur émotionnel. Ce sentiment de sécurité que vous ressentez au volant de la 911.

Chaque Porsche a été construite avec des composants conçus initialement pour la compétition, testés dans les conditions les plus dures avec une résistance exceptionnelle aux contraintes. Des contraintes que vous ne rencontrerez pratiquement jamais dans le quotidien. Ces réserves de sécurité peuvent s'avérer décisives.

Avec la 911, vous restez souverain. Quelle que soit la situation.



Sécurité active.
Le système de freinage : un investissement personnel.

Le système de freinage de la 911 bat des records en terme de décélération, de résistance et de tenue de route. Il figure parmi les meilleurs systèmes de freinage jamais rencontré sur un modèle de série. Parfaitement adapté à la compétition.

Le principe des étriers fixes à quatre pistons en aluminium a fait ses preuves. Sa construction monobloc le rend unique. Ce concept, développé et breveté par Porsche pour la compétition, est aujourd'hui un standard en Formule 1 et en série sur la 911.

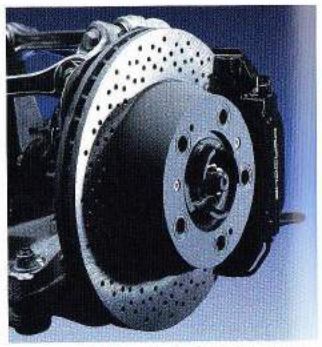
La conception monobloc qui utilise des étriers de freins en une seule pièce présente l'avantage d'une plus grande rigidité et d'une meilleure résistance à la pression, même en sollicitation extrême.

Les freins réagissent plus vite au serrage et au desserrage. La course de la pédale est réduite, son dosage plus précis. Le poids allégé des étriers de freins diminue le poids des masses non suspendues pour un meilleur confort de roulage. La pédale de frein et l'axe qui la relie au servofrein sont en aluminium, le levier de frein à main est en magnésium.

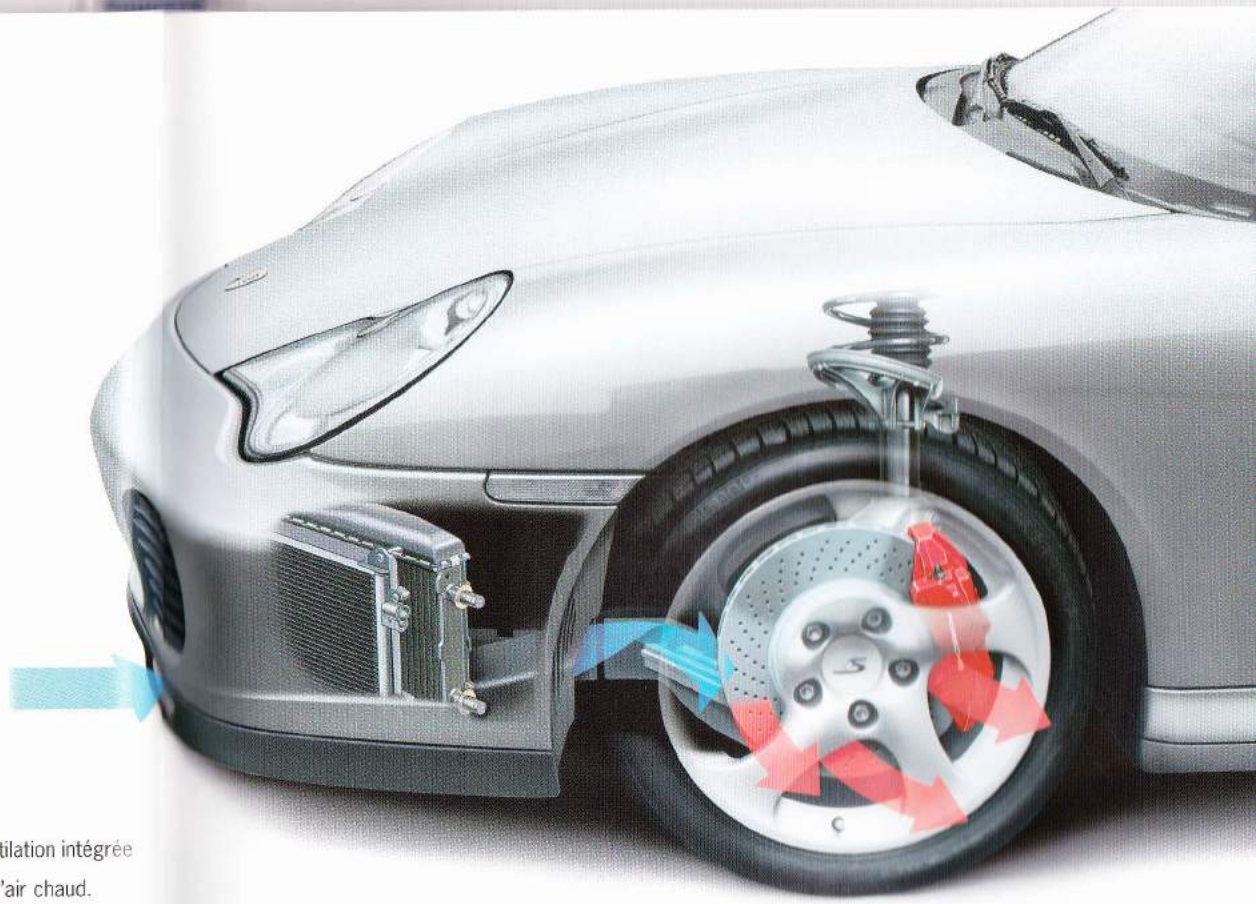
Petit détail : les étriers de la 911 Carrera et de la 911 Targa sont peints en noir, ceux de la 911 Carrera 4 en couleur titane.

La 911 Carrera 4S a adopté le système de freinage renforcé de la 911 Turbo avec les étriers rouges.

Les disques de freins de la gamme 911 sont perforés pour assurer un freinage optimal sur route mouillée. La vapeur d'eau s'évacue plus rapidement et le temps de réponse est plus court. Les disques de freins bénéficient d'une ventilation intégrée pour mieux évacuer l'air chaud. L'ABS génération 5.7 à 4 canaux avec de nouveaux paramètres de régulation est proposé en série.



Système de freinage 911 de série



La courbe de décélération est plus régulière, pratiquement sans à-coups dans la pédale. Vous obtiendrez un freinage mieux dosé et plus efficace.

Une admission d'air sous le plancher dirige l'air là où le besoin est important. Des prises sous le plancher avant et un spoiler de dérivation acheminent l'air directement sur les disques de freins.

Les étriers de freins logés derrière le moyeu permettent au flux d'air de refroidir efficacement les disques. Résultat : une plus grande résistance notamment en usage intensif.

L'évacuation de la chaleur se fait par l'intermédiaire des jantes en alliage. A vitesse réduite, l'alliage dissipe la chaleur.

Résultat : toutes ces mesures ont permis de quadrupler la puissance de freinage de la 911 par rapport à sa puissance moteur.

En option, la 911 Carrera 4S et la 911 Carrera 4S Cabriolet sont disponibles avec le système de freinage en céramique, le Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). (Vous trouverez des informations complémentaires sur le PCCB en page 39.)

Sécurité active.
Les points essentiels.

Vous profitez aujourd'hui des expériences acquises depuis plus de 50 années de compétition. A commencer par la sécurité active.

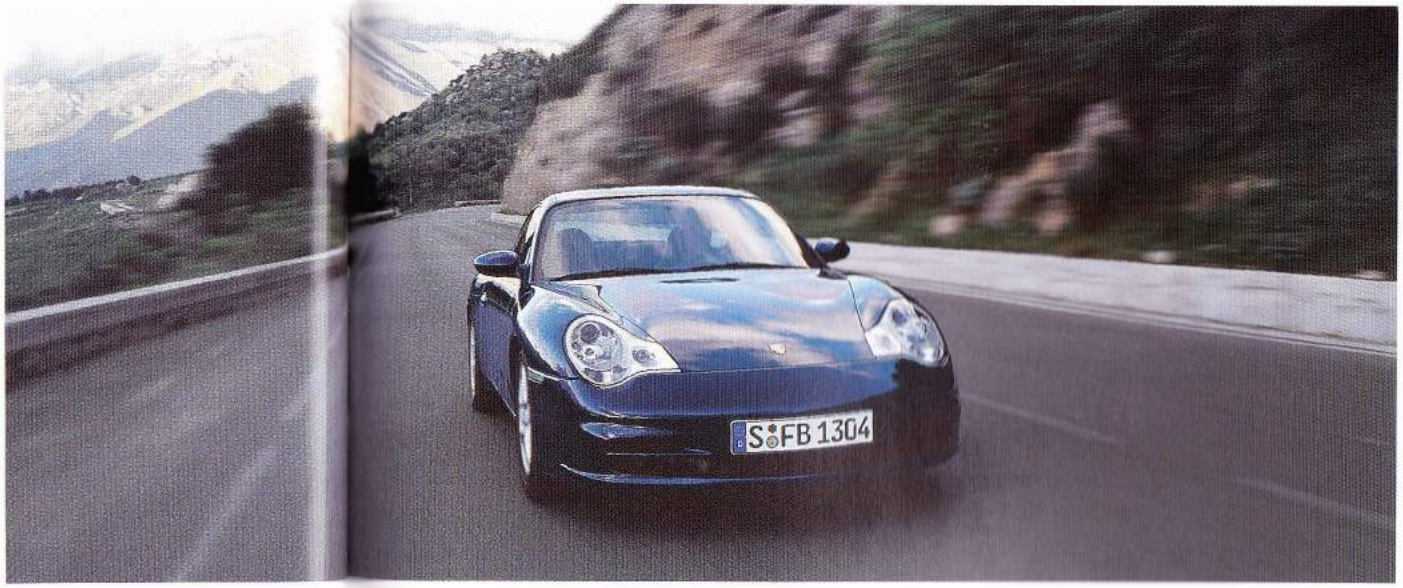
Le réglage équilibré du châssis, son comportement réputé sain et sa rigueur vous assurent la plus grande sérénité, en toute circonstance. Les changements de trajectoire s'effectuent en toute sécurité, la conduite sportive est le terrain de jeu de la 911.

La souplesse du moteur et son couple sont également des facteurs de sécurité. La 911 est parfaitement disciplinée, vous maîtrisez toutes les situations.

Les faibles valeurs de portance assurent à la 911 d'excellentes qualités routières, quelle que soit la vitesse. Les nouveaux blocs optiques à halogène ont une portée optimale et offrent un éclairage remarquable, parfaitement adapté aux performances de la voiture. En option, la 911 peut recevoir des phares Bi-Xénon utilisant les avantages de la lampe à décharge avec réglage dynamique du site des phares. La clarté de ce type d'éclairage est deux fois plus forte que celle de la lampe halogène, assure une meilleure visibilité et un éclairage plus régulier, et la conduite est plus reposante.



Phares à halogène



Les phares Bi-Xénon intègrent les lave-phares.

Afin de sécuriser et rendre encore plus confortable l'accès à bord de la 911, elle est équipée de feux de portières. Ils éclairent le seuil d'accès et signalent l'ouverture de la portière.

Le troisième feu stop est intégré dans le couvercle de coffre. Comme il est caché par le spoiler lorsqu'il est déployé, celui-ci comprend également un feu stop.



Feu de sécurité



Troisième feu stop

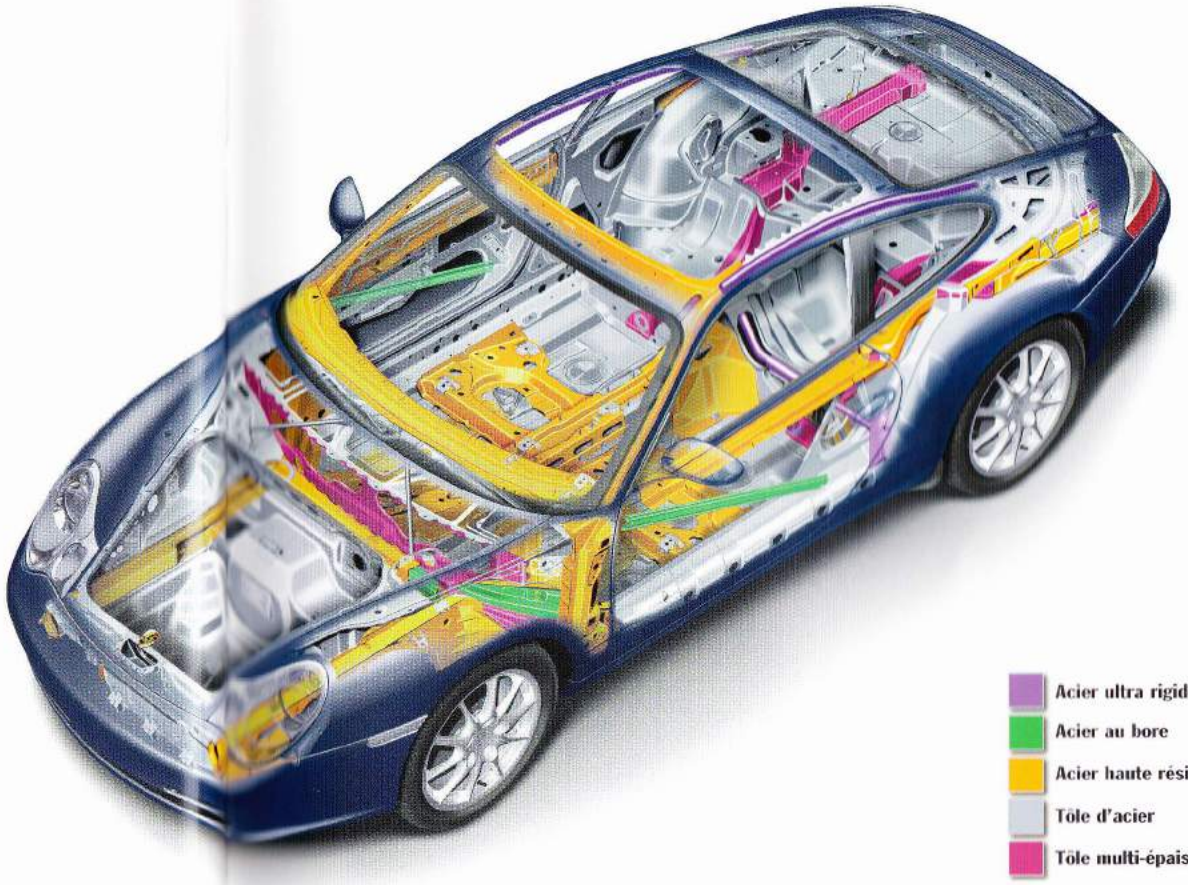
Sécurité passive.
La construction.

La 911 satisfait toutes les normes de sécurité connues à l'heure actuelle en matière de protection des occupants. Ceci, dans tous les cas de figure : collision frontale, latérale, décalée ou arrière, et même en cas de tonneau.

Une voiture comme la 911 doit être un modèle de sécurité passive, à la mesure de ses performances.

La structure de la carrosserie de la 911 a été bâtie autour d'un habitacle hyper rigide offrant une protection maximale en cas de collision. L'avant est équipé d'une structure de longerons et de traverses brevetée Porsche. Cette ossature assure une évolution calculée de l'onde de choc en cas de collision. Trois niveaux superposés se déforment en absorbant l'énergie, répartissant les forces et minimisant ainsi la déformation de l'habitacle. L'emplacement du réservoir derrière la zone de déformation avant le met à l'abri des chocs et les tubulures d'essence se trouvent en dehors de la zone de déformation.





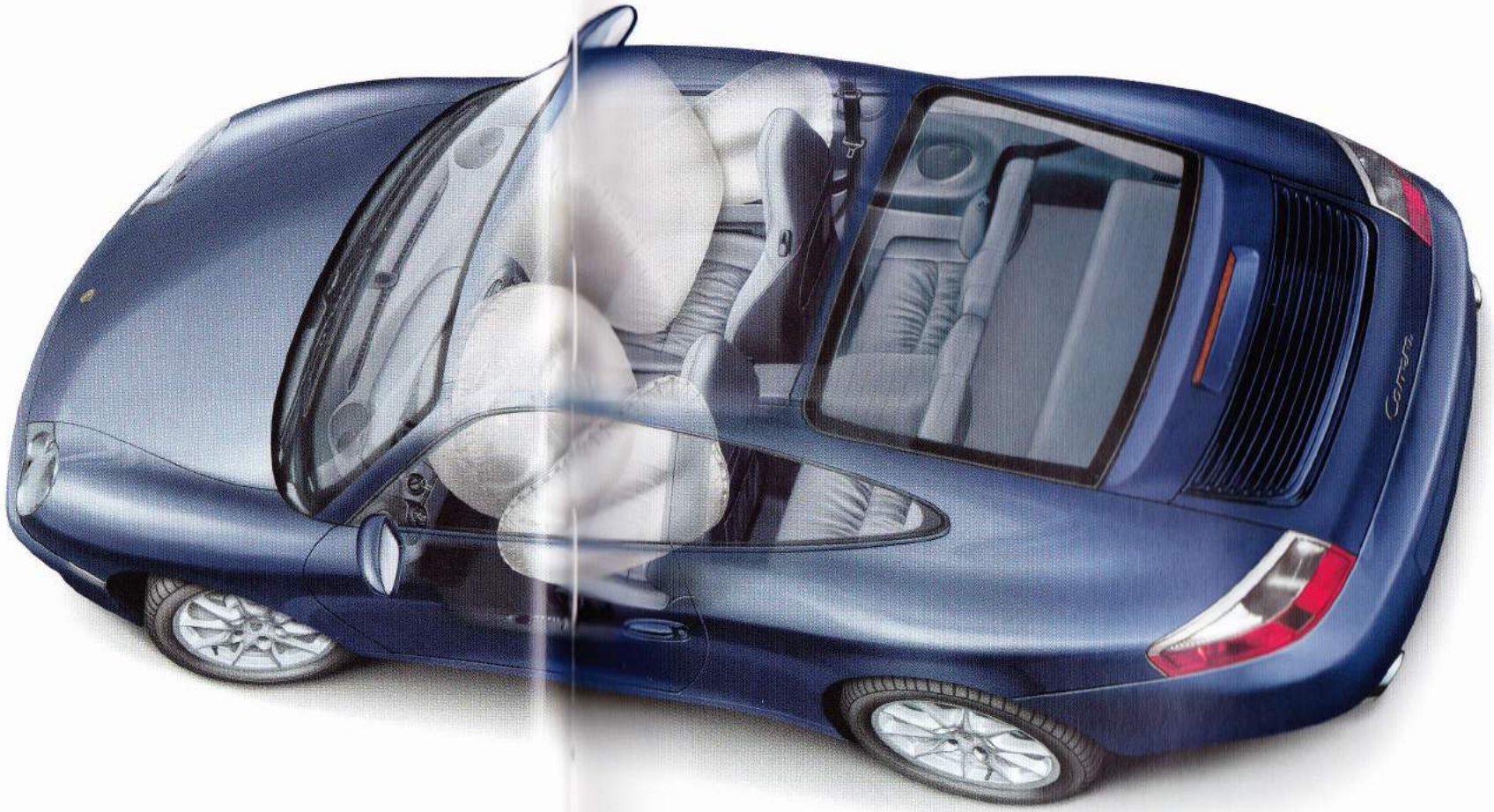
Grâce à une architecture ingénieuse et l'utilisation de matériaux ultramodernes, la rigidité de la carrosserie a été nettement augmentée.

Depuis 1985, toutes les Porsche bénéficient d'une protection anti-encastrement latérale en acier haute résistance, par une barre intégrée dans la portière (acier au bore). Le moteur logé à l'arrière contribue lui aussi à la sécurité passive : en cas de choc frontal, il n'y a aucun risque qu'il pénètre dans l'habitacle.

La carrosserie toute entière possède une protection inégalée à ce jour. Il y a 20 ans, Porsche a été le premier constructeur automobile au monde à fabriquer ses carrosseries en tôle d'acier galvanisé à chaud double face. Aujourd'hui encore, cette mesure contribue à la légendaire longévité de nos voitures. Ce matériau présente une très bonne protection anticorrosion avec une résistance élevée et assure, même après des années, une protection optimale en cas de collision.

Les conséquence sont inscrites noir sur blanc dans nos garanties : 10 ans contre la corrosion, 3 ans pour la peinture et 2 ans pour l'ensemble du véhicule. Comme vous pouvez le constater, les performances d'une Porsche vont au-delà de sa puissance.

Sécurité passive.
Protection totale.



Pour nous, la sécurité des occupants est un facteur primordial. Porsche a été le premier constructeur allemand à équiper ses voitures en série d'Airbags conducteur et passager « grand volume » d'une technologie révolutionnaire : les Airbags nouvelle génération sans gaz, alimentés par une matière organique. Plus compact et plus léger, l'Airbag conducteur se recycle facilement.

L'Airbag passager comporte un générateur de gaz neutre. Un pas décisif en matière de recyclage et de protection de l'environnement. Sur la 911, les Airbags latéraux font partie des équipements standards.

Le système « Porsche Side Impact Protection System » (POSIP) s'appuie sur un Airbag latéral et une contre-porte absorbant l'énergie. Il protège non seulement la cage thoracique mais aussi la tête. Porsche a été le premier constructeur au monde à doter ses véhicules de ce système. L'Airbag à la forme d'un coussin plat est placé entre l'occupant et la contre-porte. Grâce à son volume de 30 L, il présente une protection efficace, quelle que soit la position du siège. Les appuis-tête Porsche, une dotation de série sur toutes les Porsche, sont intégrés aux dossiers des sièges, leur réglage est toujours optimal.

Parmi les autres équipements standards : la colonne de direction de sécurité, les ceintures à trois points d'ancrage réglables en hauteur (Coupé uniquement), les prétensionneurs de ceinture et les limiteurs d'effort à l'avant, les bords arrondis et l'utilisation de matériaux ininflammables dans l'habitacle.

Le cabriolet bénéficie également d'un système de sécurité qui se met automatiquement en place en cas de tonneau (cf. page 24).

Confort

La 911 fait preuve d'une maîtrise parfaite et prouve que la performance ne signifie pas forcément renoncer au confort, bien au contraire.

Le courant passe aussitôt que vous ouvrez la portière. L'odeur du cuir témoigne du travail fait main. Les sièges sont fermes, le volant sport se prend bien en main. La conception ergonomique offre une vue imprenable sur l'instrumentation.

Votre main se dirige vers la gauche, vous tournez la clé de contact – la 911 s'éveille, et votre passion aussi.

Pas de place pour le superflu : chaque commande est à portée de la main, exactement là où il le faut. La 911 se concentre sur l'essentiel, et l'essentiel c'est vous.

Vous n'avez jamais été autant désiré.



L'habitacle.
Il est plus facile de monter que de descendre.

La générosité de l'habitacle vous surprendra agréablement. L'intérieur de la 911 est moderne et confortable. Tout est en parfaite harmonie. Les commandes sont peintes en noir mat. Le ciel de toit des 911 Coupés est en Alcantara. L'habitacle est agrémenté par des baguettes Alu-Design.

Tous les modèles bénéficient en version standard du volant sport à 3 branches avec écusson Porsche en couleur et de l'Airbag conducteur « grand volume », avec profondeur réglable jusqu'à 40 mm.

Le pare-brise athermique offre une visibilité généreuse. Les vitres latérales électriques sont activées par des touches à impulsion avec une sécurité anti-pincement. Lors de l'ouverture et de la fermeture des portes, cette fonction abaisse les vitres de quelques millimètres et les remonte aussitôt. La vitre glisse mieux, protège les joints et réduit les bruits du vent. Les deux rétroviseurs extérieurs chauffants à réglage électrique sont commandés de l'intérieur.



Levier de commande standard



L'instrumentation.
Toutes vos informations.

La 911 arbore des instruments ronds classiques. Le champ d'information de la partie inférieure du compte-tours central a été agrandi pour optimiser l'information. Le conducteur peut connaître le kilométrage total ou journalier et consulter les informations de l'ordinateur de bord, disponible de série sur tous les modèles. L'affichage peut être personnalisé et la conception matricielle de l'écran assure une lecture précise et claire des chiffres et des lettres.





Toutes les informations de l'ordinateur de bord ainsi que les différentes fonctions de l'autoradio CDR-23 et du PCM, équipement optionnel, peuvent être affichées au choix sur 3 champs.

A droite du compte-tours s'affiche la température du liquide de refroidissement, le niveau du réservoir et, si la voiture est équipée de la boîte Tiptronic S, le rapport engagé. Le contrôle numérique du niveau d'huile est indiqué sur l'écran en dessous du compte-tours central. A droite, l'affichage de la pression d'huile, à gauche, l'affichage de la batterie.

Les témoins de contrôle des feux de route et des clignotants se situent, comme sur toutes les Porsche, dans la zone du compte-tours. Tous les autres témoins sont regroupés dans une barre située dans la partie inférieure de l'instrumentation.

La luminosité et le contraste des instruments numériques s'adaptent automatiquement à l'ambiance de l'habitacle.

L'inclinaison de la vitre des instruments analogiques empêche les reflets gênants, tous les instruments sont ainsi parfaitement lisibles.

Dès la tombée de la nuit, les lumières d'orientation au niveau de la serrure de contact, du levier de vitesse, du tableau de bord, de la console centrale et des ouvertures de portes vous permettent de retrouver facilement vos repères sans hésiter.

Le tableau de bord.
Des commandes au top.

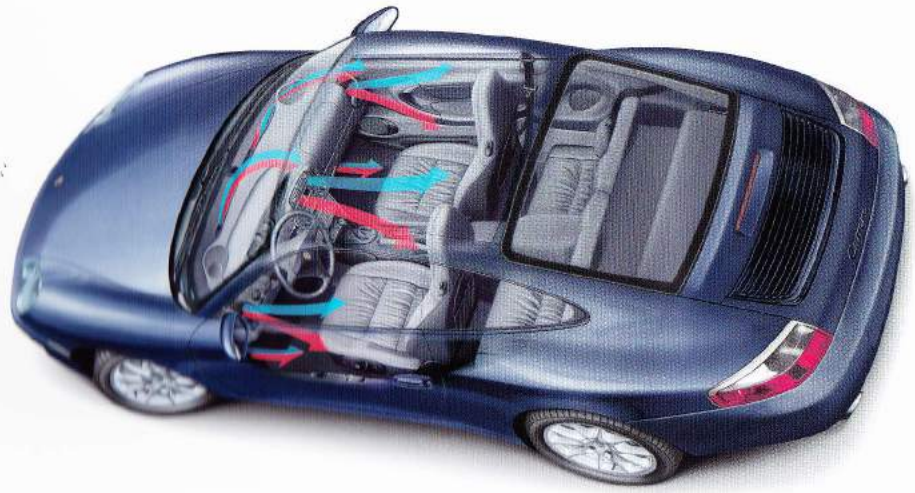
Dans la 911, vous ne manquerez de rien. Le tableau de bord, gainé de cuir dans la 911 Carrera 4S (en option sur les autres modèles) se charge de tout.



Commande de la climatisation

Une boîte à gants fermant à clé logée directement sous l'Airbag passager peut contenir différents objets de la taille d'un atlas routier. Si vous oubliez de la fermer en quittant la voiture, un signal sonore vous rappelle à l'ordre.

Le porte-gobelets intégré, placé sous la buse centrale, peut contenir deux gobelets.





La climatisation.

La 911 est munie d'une climatisation entièrement automatique avec filtre à charbon actif. Ce système parfaitement étudié vous assure une température idéale en été comme en hiver. La touche de recyclage d'air vous protège des mauvaises odeurs et un filtre retient les poussières et autres particules.

Après un démarrage à froid, un circuit d'eau séparé alimente en continu l'échangeur thermique en eau chaude pour obtenir rapidement les températures souhaitées.

La régulation électronique permet d'adapter la température intérieure aux conditions climatiques extérieures. La commande « Defrost » dégivre les vitres en un temps record.

Jusqu'ici, se sentir bien, être à l'aise, cela ne faisait pas très sport.

Les sièges avant.

Les sièges Porsche offrent une grande ergonomie, assurant un maximum de confort au conducteur. La retenue latérale des sièges offre un excellent maintien qui épouse le corps sans limiter pour autant la liberté de mouvement.

Les différents réglages des sièges s'adaptent à la morphologie du conducteur et assurent une assise optimale. Les appuie-tête intégrés sont parmi les plus sûrs du marché et conviennent à toutes les tailles. La boucle de ceinture intégrée au siège offre une course idéale, quelle que soit la position du siège. Les ceintures de sécurité sont réglables en hauteur, un pas supplémentaire vers la sécurité passive. La sellerie cuir fait partie des équipements de série.



Siège sport avec écusson Porsche en relief

Le réglage en hauteur et en profondeur est mécanique, l'inclinaison du dossier équipé de crochets porte-vêtements est électrique.



Siège standard

Parmi les dotations de série de la 911 Carrera 4S figurent également les sièges entièrement électriques. Le siège conducteur comporte une fonction qui permet de mémoriser différentes positions d'assise et le réglage des rétroviseurs. Les commandes 1 et 2 logées dans les seuils d'accès de l'habitacle permettent de commander deux réglages personnalisés. Vous pouvez également mémoriser deux positions supplémentaires dans la mémoire des clés de contact. La fonction « ouverture de la porte » de la télécommande règle le siège conducteur automatiquement dans la position souhaitée. Pour trouver rapidement la bonne position, les commandes de réglage sont placées sur le flanc de l'assise. La forme des commandes correspond à celles des sièges. En option, les deux sièges peuvent recevoir un chauffage à deux niveaux pour l'assise et le dossier.

Les sièges sport.

Le maintien latéral des sièges sport a encore été optimisé, tout en conservant les dossiers rabattables. La coque du dossier est peinte en vernis souple noir, les sièges sont garnis de cuir, réglables manuellement en profondeur et en hauteur, l'inclinaison du dossier est électrique. Enfin, ces sièges sport sont disponibles en option.

Les sièges arrière.

Les sièges arrière de la 911 offrent une bonne hauteur sous pavillon et un accès confortable. Les dossiers sont rabattables et offrent un espace de rangement de 65 L. Lorsque les dossiers sont rabattus, l'arrière de la 911 laisse une large place aux bagages avec respectivement un volume de 200 L et 210 L pour les modèles Coupé et Cabriolet. Ce volume est porté à 230 L sur la 911 Targa où il est facilement accessible par la lunette arrière ouvrante.





Les rangements.

La boîte à gants fermant à clé est logée sous l'Airbag passager. Entre les sièges, vous disposez d'un autre coffre de rangement verrouillable ainsi que de vides poches (non verrouillables) dans chaque portière et de petits rangements dans le tableau de bord et dans la zone d'accès côté passager.



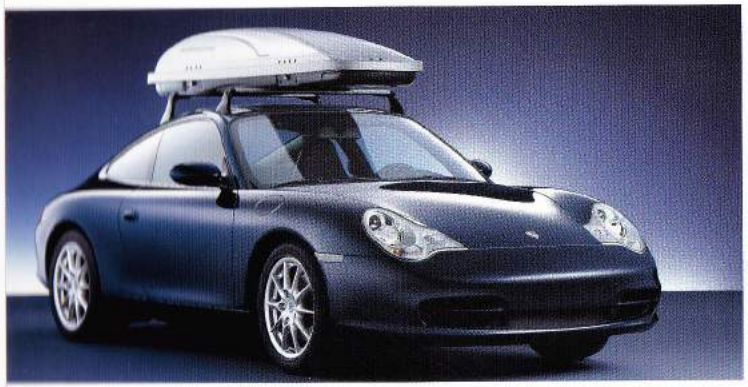
Le toit ouvrant coulissant.

Le toit ouvrant coulissant/relevable à commande électrique est livré en option sur tous les modèles 911, (excepté pour la 911 Targa et les versions 911 Cabriolet). La position relevable permet une meilleure ventilation de l'habitacle, même à vitesse élevée.

Les sièges enfant.

Pour le transport d'un enfant sur le siège passager, Porsche vous propose la fonction de désactivation de l'Airbag. Vous trouverez la gamme complète des sièges enfant dans le catalogue d'accessoires Porsche Tequipment.

La vraie grandeur se perçoit dans le détail. Et dans la Porsche 911.



Le volume du coffre avant est de 130 L (100 L sur les 911 Carrera 4 et Carrera 4S en raison de la transmission intégrale). La banquette arrière modulable permet d'augmenter encore le volume de rangement. Les dossiers des sièges rabattus, les bagages peuvent être rangés à l'arrière de l'habitacle, le volume total est alors de 200 L sur le coupé comme sur le cabriolet, capote fermée. Même lorsque la banquette arrière est occupée, l'arrière offre toujours un volume de rangement d'environ 65 L.

Sur la 911 Targa, la lunette arrière ouvrante facilite le chargement du véhicule. Ce volume peut atteindre 230 L.

Le système de transport sur toit.

Cette option disponible pour tous les modèles 911 à l'exception de la 911 Carrera 4S Cabriolet, s'intègre dans les lignes pour optimiser l'aérodynamique. Il s'adapte également sur la 911 Cabriolet, capote ouverte ou fermée ou encore équipée du hardtop.



Coffre avant



Coffre avant avec valise

Réalisé en aluminium et très léger, le système de transport sur toit s'installe sans difficulté. Le système de base peut recevoir diverses fixations pour différents types de supports et supporte des charges de toit pouvant aller jusqu'à 75 Kg.

L'essuie-glace.



Seule une parfaite adéquation entre la vitre et l'essuie-glace assure un maximum d'efficacité. Le dessin de la 911 a permis d'implanter les essuie-glaces en dehors du champ visuel. Ils sont alimentés en eau par deux doubles buses chauffantes.

Un essuie-glace arrière peut être commandé en option (sur Coupé et Targa) ainsi que des rétroviseurs intérieurs et extérieurs anti-éblouissement avec capteur de pluie intégré.

Le régulateur de vitesse.

Le régulateur automatique de vitesse Tempostat proposé en option est activé par une commande spécifique.

La protection contre le vol.

La 911 comporte de série un système antivol combiné comprenant le verrouillage centralisé, le système d'alarme et le dispositif antidémarrage. Ce système extrêmement efficace répond aux normes les plus sévères des compagnies d'assurance.

La radiocommande à distance intégrée à la clé de contact commande simultanément les deux portières, la trappe à essence et le coffre, ainsi que la lunette arrière sur la 911 Targa. Le couvercle de coffre et le capot du compartiment moteur peuvent également être commandés électriquement depuis l'intérieur par les boutons de déverrouillage. Le verrouillage centralisé possède deux niveaux de sécurité :

Niveau 1 : vous appuyez une seule fois sur la télécommande de la clé : les leviers de porte sont déconnectés et ne s'ouvrent plus de l'intérieur mais seulement avec la télécommande.
Niveau 2: vous appuyez deux fois sur la télécommande de la clé : la 911 n'est plus accessible de l'extérieur mais seulement de l'intérieur.

Une commande intérieure permet de condamner tout accès de l'extérieur. Le verrouillage de la voiture ferme automatiquement les vitres, le toit ouvrant coulissant, le toit en verre de la 911 Targa ainsi que la capote du cabriolet. Afin de faciliter l'accès des secours en cas d'accident, le déclenchement d'un Airbag entraîne automatiquement le déverrouillage des serrures.

Tant que la clé de contact n'est pas engagée, la protection antidémarrage électronique est toujours activée. Votre clé possède un codage individuel qui désactive l'antidémarrage dès l'introduction de la clé dans le contact.

L'alarme à infrarouge installée de série surveille à la fois l'extérieur et l'intérieur de la voiture. Sur les 911 Cabriolet, elle ne fonctionne que lorsque la capote est fermée ou avec la mise en place du hardtop.

L'assistance parking.

Dès que vous enclenchez la marche arrière, ce systeme (en option sur tous les modèles) est activée. Lorsque vous approchez d'un obstacle, un bip sonore vous prévient. Plus vous vous rapprochez, plus le signal s'intensifie. Les capteurs de la fonction « assistance parking » sont discrètement intégrés dans le bouclier arrière.

Le son Porsche. Toujours optimal, à l'intérieur comme à l'extérieur.



Le système audio Porsche.

Chez Porsche, la conception de l'habitacle commence dès les premières phases de développement de la voiture. Un processus qui, au fil des ans, a donné naissance à de nombreux concepts novateurs. Des technologies futuristes qui vous font ouvrir grand vos oreilles pour découvrir des sons inouïs, qui, exceptionnellement, n'ont aucun rapport avec le son typique du moteur de la 911.

Système audio CDR-23.

L'autoradio Porsche CDR-23 proposé en série sur les modèles 911 comporte 4 haut-parleurs à bande large (4 x 18 Watts), un lecteur CD nouvelle génération et un double tuner FM avec fonction RDS-Diversity (recherche automatique de la fréquence optimale de la station sélectionnée) qui vous offrent toujours une réception parfaite. Il permet de mémoriser 20 stations FM et 10 stations PO, possède la fonction Autostore dynamique (présélection directe des 9 stations les plus puissantes) et une fonction de recherche permanente d'une station qui diffuse les informations routières avec possibilité d'insertion automatique, que vous écoutiez la radio ou un CD. Ce modèle bénéficie également d'une fonction de réglage du volume asservi à la vitesse. L'écran au design optimisé assure une parfaite lisibilité de nuit.

Pré-équipement pour téléphone portable.

Un pré-équipement pour téléphone mobile GSM est disponible en option. Cette option comprend une antenne intégrée dans le compartiment avant, le câblage, le micro ainsi qu'une console de fixation pour votre support de téléphone. Cet équipement spécial, installé par votre Centre Porsche et raccordé par une fiche homologuée VDA, vous permettra de téléphoner en mains libres via les haut-parleurs. Le pré-équipement téléphone est uniquement disponible en association avec l'autoradio CDR-23.

Le système MOST®-BUS.

Pour l'échange des données multimédia (pack audio, téléphone PCM, chargeur CD, etc.), la 911 utilise une nouvelle technologie par bus de données MOST® (Media Orientated System Transport). Il s'agit d'un processus de transmission des données à haute vitesse par fibres optiques. Cette nouvelle technologie multimédia appliquée à l'automobile pilote le chargeur CD, l'amplificateur du pack audio, le module téléphone du PCM par bus MOST® pour vous offrir une qualité de son exceptionnelle.

Le Pack Audio Porsche digital.

Livré en option et de série dans les modèles 911 Carrera 4S, ce pack permet d'optimiser la restitution du son. Il est composé de haut-parleurs spécifiques adaptés à l'habitacle et d'un amplificateur numérique à 6 canaux d'une puissance de 4 x 40 et 2 x 70 Watts, relié à un bus de données MOST®, intégrés dans le tableau de bord et les portières. Ce système offre un bien meilleur son que les haut-parleurs à bande large, remplacés dans le pack par deux enceintes pour les sons moyens et les sons aigus de 40 Watts. Il est complété par deux modules bass-reflex 5 L de 70 Watts réparties dans les portières.

Le chargeur CD Porsche CDC-4.

Le chargeur CD est équipé d'une mémoire numérique intégrée qui durant l'écoute emmagasine suffisamment de musique pour éviter les coupures d'écoute en cas de chocs ou de vibrations. Ce chargeur 6 CD peut être raccordé au CDR-23 et au PCM. Très compact, il est logé dans une niche du coffre et commandé depuis l'autoradio ou le PCM.







Porsche et BOSE®.
Unis par un son de haut niveau.

Equipement optionnel, le BOSE® Sound-System enchante l'habitacle de votre Porsche par un son très pur d'une qualité exceptionnelle, quelle que soit votre position d'assise. Obtenir une telle sonorité dans un habitacle de voiture qui n'a rien d'une salle acoustique, est une véritable prouesse.

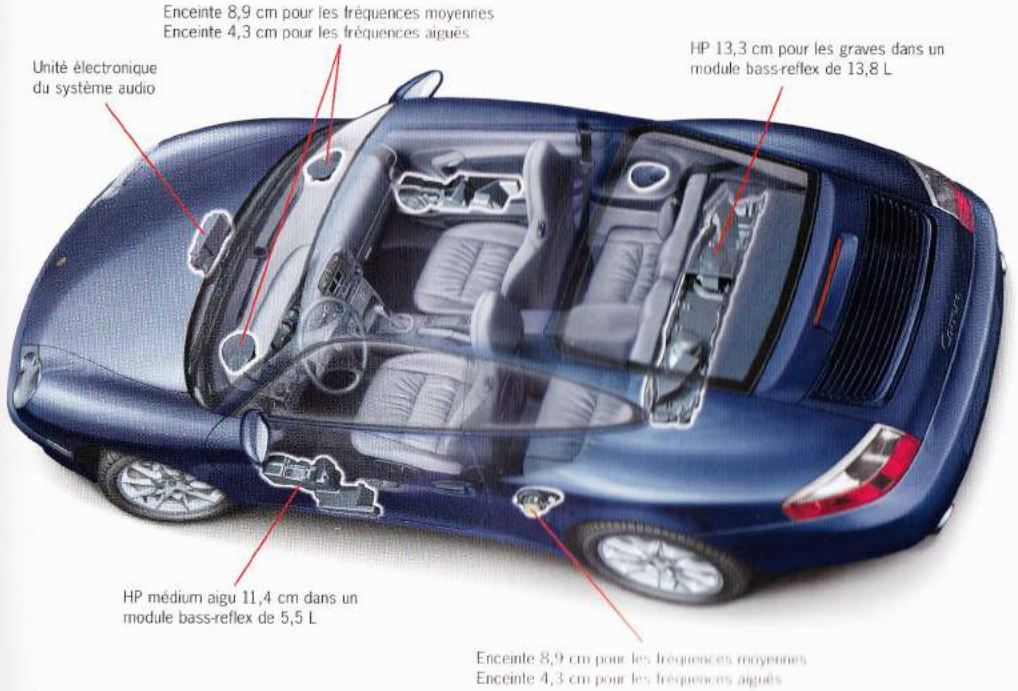
Nous avons développé un logiciel spécifique pour concevoir les haut-parleurs et définir leur emplacement exact en fonction de la position d'assise des occupants. Un processus intégré dès le départ dans la conception de la 911 et du BOSE® Sound-System qui sont ainsi développés ensemble.



Module bass-reflex pour les fréquences moyennes et aiguës dans la portière

Le BOSE® Sound-System avec bus de données MOST® intégré, amplificateur de 100 Watts et 5 sorties pré-ampli linéaires 5 x 25 Watts, promet des émotions fortes qui n'ont rien à envier aux émotions de conduite.

L'Audiopilote™ – un micro intégré dans le tableau de bord – mesure tous les bruits dans l'habitacle pour adapter et restituer automatiquement un son optimal. Il est relié au bus MOST®, offrant ainsi à l'auditeur un niveau de son homogène sans bruit ni parasites. Comme pour la musique classique, le traitement du signal intégré dans l'amplificateur via le bus MOST®, hausse les passages doux et renforce les graves. L'égaliseur actif intégré dès la conception du véhicule et spécialement adapté à l'habitacle, vous garantit un équilibre de son sur toute la plage de fréquence. Le compresseur actif, également piloté par l'Audiopilote™, empêche la distorsion acoustique lorsque le son monte très fort. Il fait partie intégrante du traitement de signal intégré. Vous êtes dans la salle de concert la plus rapide du monde.



Dans la 911 Coupé, douze haut-parleurs (onze dans la 911 Targa et les 911 Cabriolet) restituent un son authentique et très pur : deux à l'avant pour les fréquences moyennes et aiguës, épaulés par un haut-parleur médium graves dans chaque contre-porte logé dans un module bass-reflex de 5,5 L, ainsi que deux autres subwoofer dans un module bass-reflex de 13,8 L derrière les sièges arrière du Coupé pour empêcher les vibrations. Dans la 911 Targa et la 911 Cabriolet, le module bass-reflex, logé au niveau de la zone d'accès passager, est complété par deux haut-parleurs médiums et aigus à l'arrière. Vous serez séduit par la puissance de ces graves sur mesure et le son grandeur nature qui pose de nouvelles références dans l'habitacle de votre 911.

Le BOSE® Sound-System peut être combiné à l'autoradio CDR-23 et le PCM.

La communication avant tout. Le Porsche Communication Management (PCM).

En équipement optionnel, vous pouvez commander votre 911 avec le nouveau PCM, le système de communication de nouvelle génération encore plus convivial.

L'écran couleur 16:9 de 5,8 pouces extrêmement performant intègre un lecteur CD-ROM et une unité de navigation de conception novatrice.



L'unité de commande.

L'écran affiche le nom de la station de radio ou le titre du CD en cours d'écoute. Le programme de navigation vous indique par une flèche les changements de direction et vous communique toutes les données de votre correspondant comme son nom et son numéro de téléphone (uniquement avec le module téléphone optionnel du PCM).

Les commandes du terminal PCM sont bien structurées et offrent un confort optimal. L'écran couleur restitue une image de qualité. Le conducteur dispose d'un sélecteur ON/OFF pour régler le son et d'un bouton multifonctions avec touche de confirmation pour naviguer dans le menu. L'option téléphone GSM est commandée par un nouveau clavier à douze touches.

Le lecteur CD et CD-ROM intégré est placé au centre, en amont de l'écran.

Le système audio.

Dorénavant, le PCM possède un lecteur CD-ROM intégré pour lire les CD-ROM de navigation. Son plus : aussitôt qu'il a enregistré les données de navigation pour votre parcours, vous pouvez le remplacer par un CD audio. Aux adeptes de la radio, il offre



20 mémoires FM et PO, un double tuner FM avec les fonctions RDS-Diversity, Autostore dynamique, etc. En option, le PCM peut être combiné avec le Pack Audio Porsche digital, le chargeur 6 CD ou le BOSE® Sound-System.

Le système de navigation GPS.

Le système de navigation GPS par satellite avec antenne intégrée constitue le cœur du PCM. Il suffit d'introduire dans le lecteur le CD-ROM choisi et d'indiquer votre adresse ou votre destination : le système localise votre position via satellite et enregistre la route et les itinéraires de délestage. Après avoir enregistré l'itinéraire, vous pouvez retirer le CD de navigation, le placer dans le range-CD intégré du PCM et insérer un CD audio. Tout en écoutant la musique, vous pouvez suivre le guidage vocal pour rejoindre votre destination.

Pour afficher à l'écran l'itinéraire le plus adapté, vous pouvez choisir parmi deux critères de route. Toutes les données nécessaires comme la position, la direction et la vitesse sont traitées automatiquement. Si vous avez activé la fonction TMC (Traffic Message Channel) pour écouter les informations routières, l'écran affiche la cartographie des bouchons avec tous les détails. Dans ce cas, le système recalcule et redéfinit votre itinéraire.



L'ordinateur de bord intégré.

L'ordinateur de bord peut vous renseigner sur différentes données comme la vitesse, la durée du trajet, etc. A l'aide du levier de direction, vous pouvez afficher les principales données sur l'écran central du tableau de bord, dotation de série de la 911. Le PCM qui vous permet de choisir l'affichage en kilomètres ou en miles, de sélectionner la langue et les fuseaux horaires, s'utilise ainsi dans le monde entier.

Le téléphone GSM.

L'option téléphone GSM 8 Watts possède un clavier à douze touches et une fonction mains-libres pour téléphoner en toute sécurité durant le trajet. En option, il peut recevoir un combiné passif pour les communications confidentielles. L'équipement permet également de lire les messages SMS (Short Message Service) et d'émettre un appel de détresse sans carte de téléphone. L'antenne est bien protégée dans le compartiment avant du véhicule.

Antenne avec fonction « Diversity ».

L'option PCM intègre un amplificateur d'antenne sous forme de 4 fils insérés dans le pare-brise qui optimise la fréquence et la réception des stations FM.

Environnement

Porsche, c'est une aventure fascinante. Pour vous et aussi pour ceux qui la regardent passer.

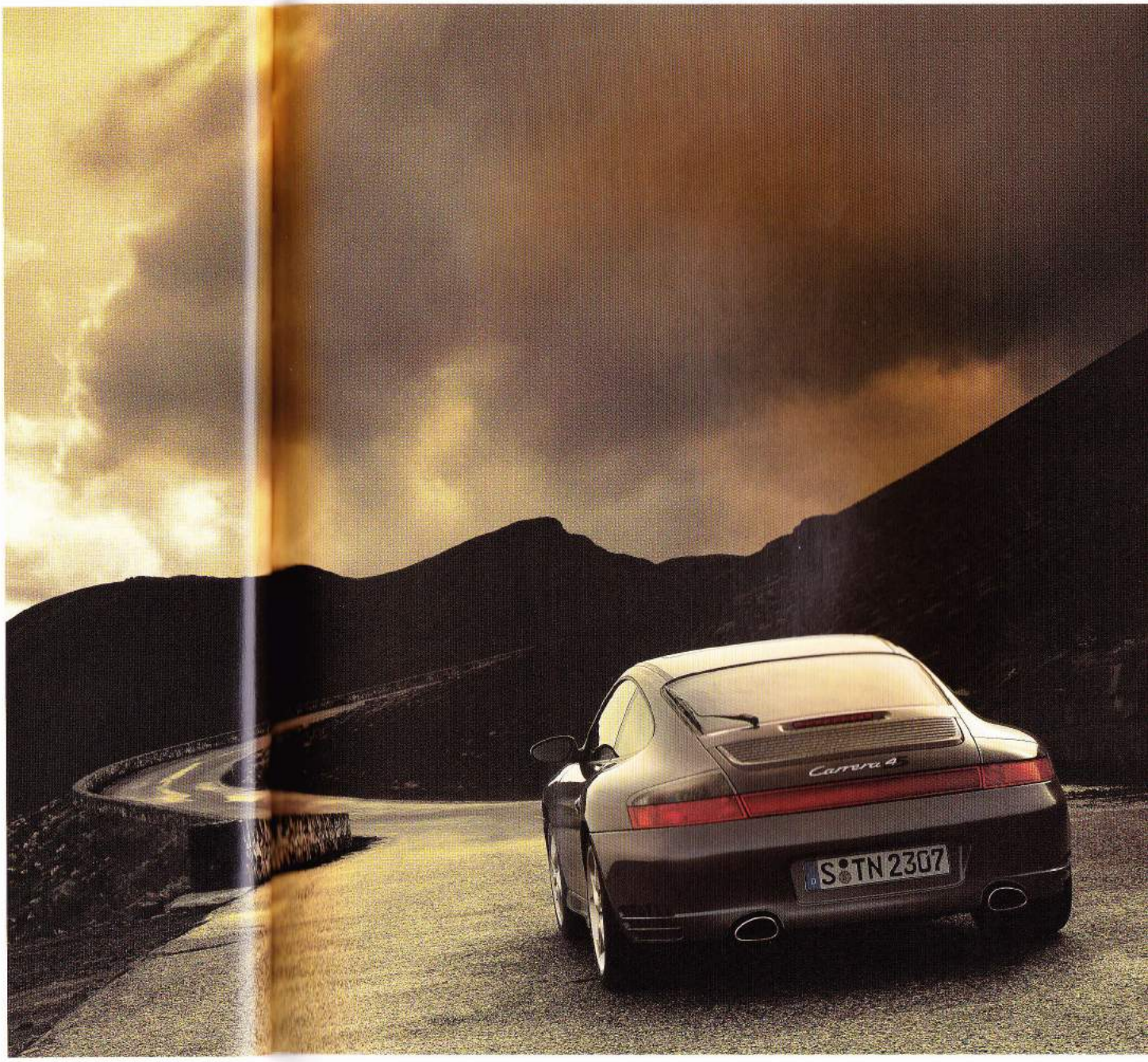
Porsche embellit l'environnement d'un point de vue esthétique et écologique et le respecte. Avec un taux d'émission extrêmement faible, ses voitures s'intègrent parfaitement dans le milieu environnemental.

En dépit d'une puissance de très haut niveau, les valeurs d'émission d'une Porsche sont meilleures que celles de la plupart des véhicules de moyenne gamme.

La 911 se conforme parfaitement à toutes les normes antipollution en vigueur au niveau mondial.

Ses deux pots catalytiques garantissent un temps de réponse très rapide, un meilleur taux de dépollution, une plus grande longévité et une faible perte de puissance.

A peine démarré, le catalyseur a déjà traité 98 % des émissions polluantes.



Porsche fait du bien à l'environnement. Ceci peut sembler contradictoire, mais détrompez-vous.

Les premières Porsche ont été construites il y a plus de 50 ans. Aujourd'hui, deux tiers des Porsche produites à ce jour sont encore en circulation. Il nous est donc difficile de parler de recyclage d'une Porsche en fin de vie.

La longévité fait partie intégrante de la philosophie Porsche et du concept environnemental Porsche. Le meilleur recyclage reste encore celui qui ne se fera jamais.

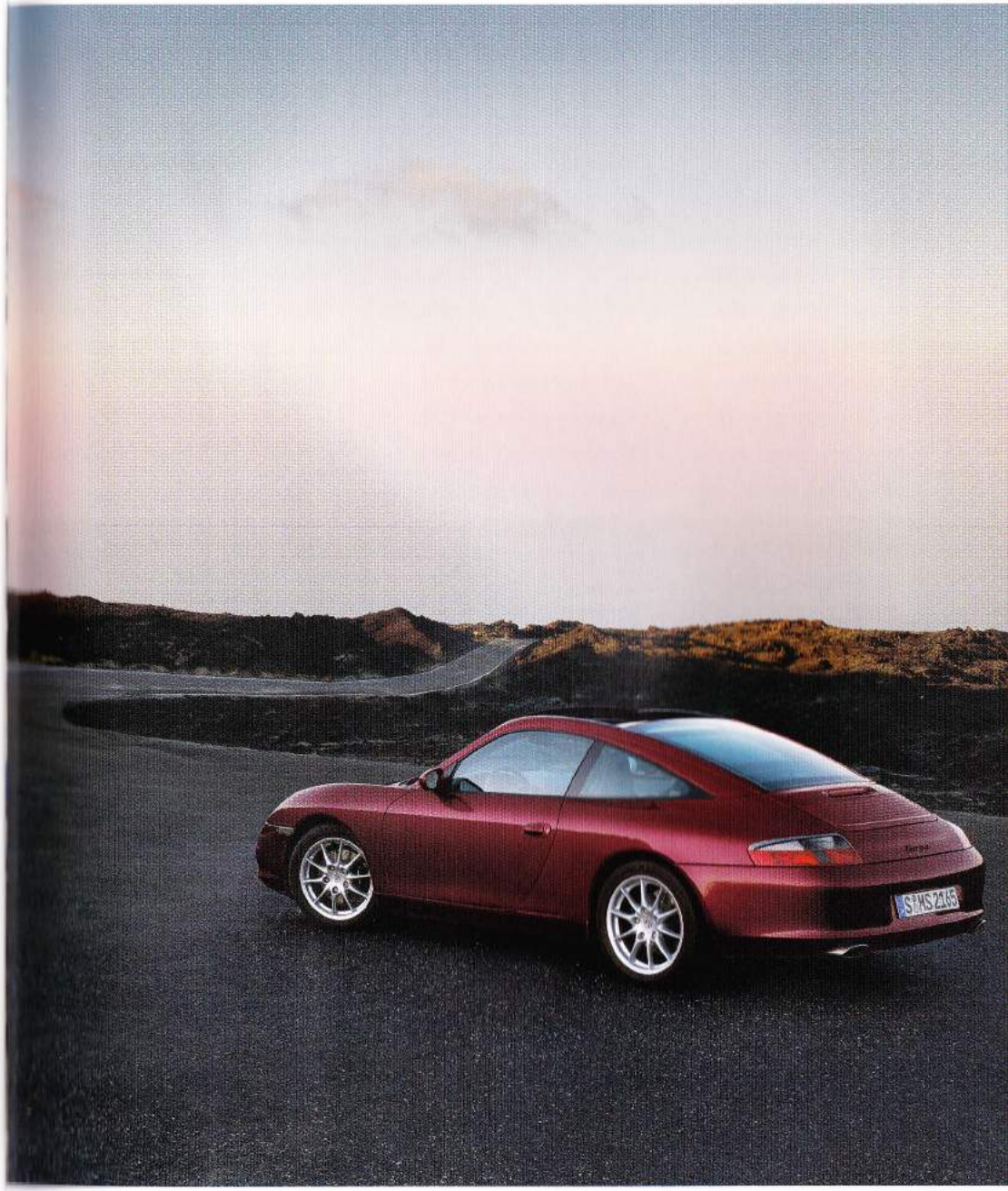
Autre facteur de longévité des Porsche : leur ligne. Si nous faisons tant d'efforts pour assurer la durée de vie de nos voitures, nous devons évidemment leur donner une forme qui leur permettra de ne pas vieillir.

Echappement, traitement des gaz d'échappement.

De la puissance : oui, mais pas au détriment de l'environnement. Conforme à la norme européenne Euro 3 et la norme allemande D4, la 911 satisfait également à toutes les normes mondiales en vigueur en matière de réglementation sur les gaz d'échappement. Les deux pots catalytiques ne sont pas seuls en cause.

Nous utilisons la même technologie de pointe pour les sondes lambda. Grâce à la régulation lambda stéréo qui consiste à doter chaque rangée de cylindres d'une régulation lambda séparée, la composition du mélange est toujours idéale. Une autre sonde lambda par rangée de cylindres contrôle le traitement dans les catalyseurs.*

* Hormis dans les pays avec essence au plomb.



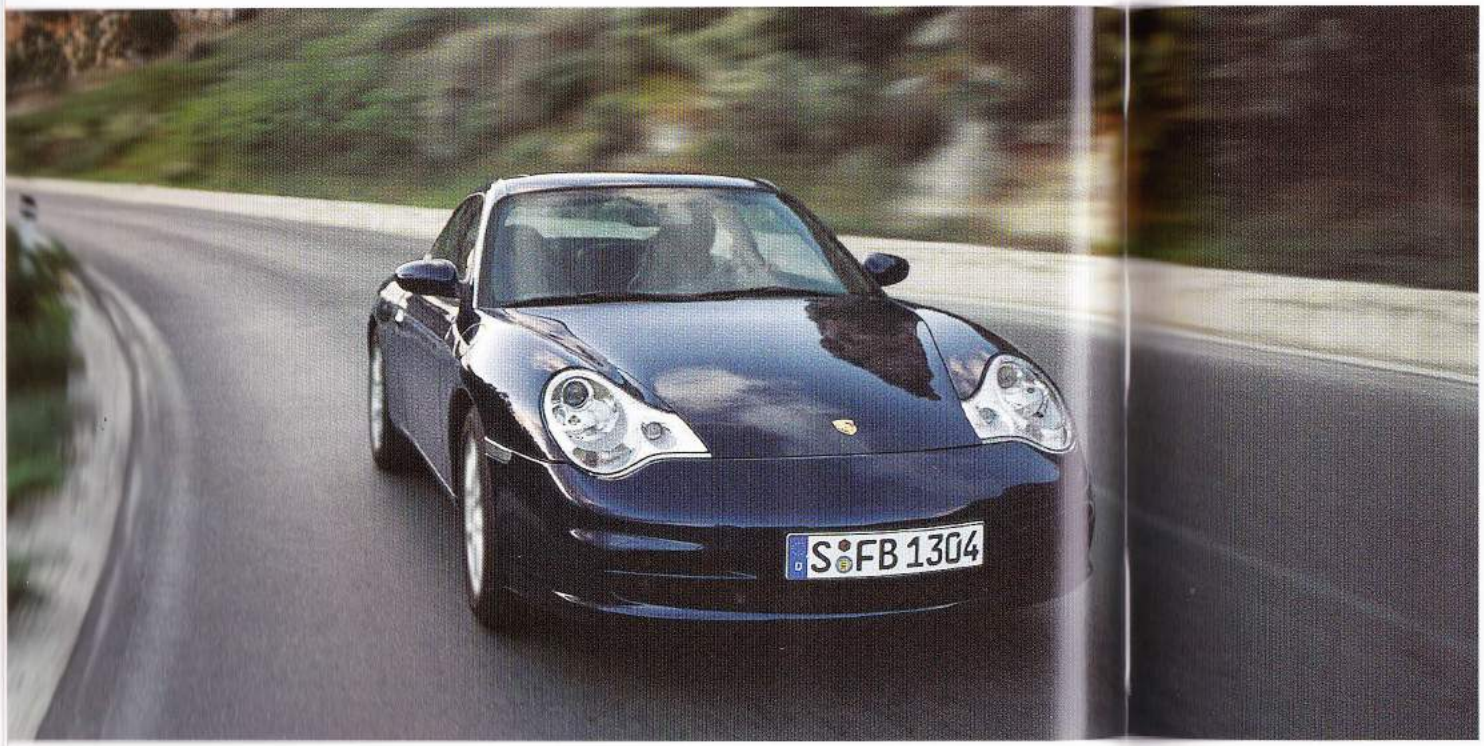
Matériaux et recyclage : la valeur d'une Porsche se mesure dans le temps.

Le gain de poids constitue l'un des principaux objectifs lors du développement d'une Porsche, ceci pour des raisons économiques et écologiques.

L'aspect économique repose sur la présence accrue d'alliages en aluminium coulé, l'utilisation de matières composites et de tôles d'acier haute résistance. La 911 se compose d'environ 20 % d'alliages légers.

L'aspect écologique se concentre sur un choix plus ciblé de matériaux et de technologies modernes, respectueux de l'environnement. Dans la 911, vous ne trouverez aucune trace d'amiante, de CFC ou de composants à base de CFC. Exemple : le système d'échappement en acier spécial ne rouille pas et garde ses qualités pendant toute la durée de vie de la voiture. Tous les composants allégés sont recyclables. Les procédés actuels permettent de revaloriser plus de 80 % de la 911. Tous les matériaux sont identifiés pour faciliter le recyclage sélectif, optimisé encore par la réduction du nombre de variantes de matières composites. Les matières composites recyclées sont utilisées pour un grand nombre de composants spécifiques.

Nous utilisons exclusivement des peintures hydrodiluables. Elles minimisent le taux de solvant dans la production et dans les ateliers. Chez Porsche, le respect de l'environnement se fait en amont, dès la phase de conception et de développement.



L'entretien : réduit au minium.

Des intervalles de révision espacés permettent non seulement une gestion plus équilibrée des ressources en termes d'ingrédients et de pièces d'usure mais également une réduction des coûts d'entretien et de maintenance. Nous avons sans cesse optimisé nos voitures afin d'espacer les intervalles et de réduire les coûts de maintenance comme en témoignent les intervalles de maintenance de la 911 :

huile moteur tous les 20 000 Km, bougies tous les 80 000 Km ou tous les 4 ans, filtre à huile et filtre à air tous les 40 000 Km, filtre à essence tous les 80 000 Km. Quant au changement du liquide de refroidissement, il est inutile sur la 911.

Niveau sonore : un son pur.

Satisfaisant toutes les réglementations en vigueur, les bruits de la 911 sont traités à la source. Les composants moteur sont plus rigides, les pièces en mouvement plus légères et les tolérances très précises. Des mesures complémentaires comme la mise en place sur le système d'admission de silencieux à gros volume ou de résonateurs permettent d'optimiser l'insonorisation pendant toute la durée de vie de la voiture. Mais vous entendrez toujours cette sonorité typiquement Porsche du moteur.

Système d'alimentation : puissance maximum, taux d'émission minimum.

L'émanation des hydrocarbures a été minimisée. Les conduites d'essence sont en aluminium, les conduites d'évaporation en matière composite. Un filtre à charbon actif « grand volume » et le revêtement spécifique du réservoir contribuent activement à la protection de l'environnement.

Compétition

Nürburgring, Le Mans, Hockenheim, Mille Miglia, Daytona Paris-Dakar, Monte Carlo, Targa Florio.

Porsche les connaît toutes et les a toutes faites. Pas une chicane, pas de labyrinthe ou de virage en épingle que nous ne connaissions pas parfaitement.

C'est cette intimité, ce lien très fort entre les pilotes, le véhicule et le circuit qui nous a toujours placés en tête avec plus de 23 000 victoires à notre palmarès.

La compétition, c'est une passion, ce sont des expériences extrêmes que nous intégrons dans la conception de nos voitures de série.

Et la 911 ? Théoriquement, elle est prête pour la compétition. Vous pouvez vous lancer sur le circuit le plus proche, mais attention : surveillez votre pouls.



Activités « Porsche Motor Sport ». L'autre face de votre Porsche.

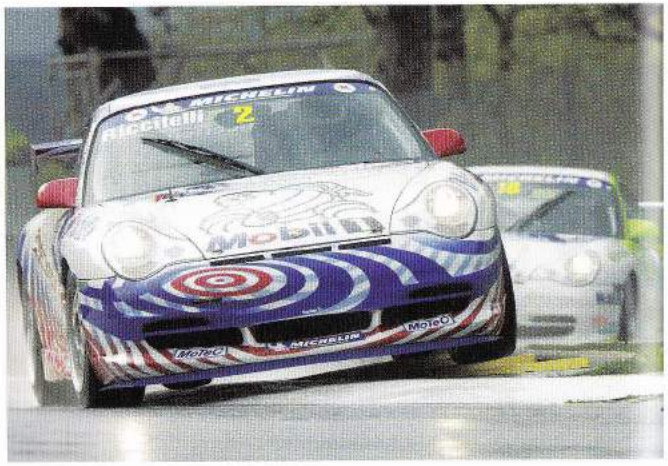
Au cours de ces dernières années, Porsche a créé différentes catégories de course qui offrent autant de possibilités aux pilotes professionnels qu'aux pilotes amateurs.

Porsche Driving Experience : école de conduite Porsche Magny-Cours.

Porsche organise des stages de sécurité afin de permettre à chaque conducteur de mieux connaître son véhicule et d'apprendre à le maîtriser en toute circonstance. Sur circuit comme sur route. L'essentiel, ce n'est pas de battre des records mais plutôt de réagir pour contrôler la voiture. Et avant tout : le plaisir à l'état pur.

Club Porsche.

L'objectif des week-ends organisés par les clubs Porsche dans le monde entier : vous faire connaître la vocation d'origine d'une Porsche, bien encadré, sous contrôle et sans risque majeur, avec ou sans licence de course. Pour nous, le contact avec les clubs, les pilotes et les écuries est très important. Nous avons une passion commune : la compétition.





La Porsche Carrera Cup.

La Porsche Carrera Cup fait partie intégrante du sport automobile. Seules les Porsche 911 GT3, développant une puissance de 390 ch, sont admises à prendre le départ. Proches des voitures homologuées pour la route, leur réglementation très stricte sur le plan technique garantit l'égalité des chances. Sur un parcours de 80 Km, les jeunes espoirs de la compétition automobile se disputent la course. Organisée depuis 14 ans en Allemagne, la Porsche Carrera Cup fait partie des meilleures courses parmi les 9 championnats DTM qui mènent également aux pays européens voisins. Le concept largement éprouvé a de nombreux fans en France, au Japon, en Grande-Bretagne, en Asie et en Australie.

La Porsche Michelin Supercup.

Elle figure parmi les 10 week-ends Formule 1 organisés en Europe comme à Monaco, Hockenheim ou Silverstone mais aussi du Grand Prix des USA à Indianapolis et attire des milliers de spectateurs. Comme pour la Carrera Cup, la participation à cette course est réservée aux 911 GT3 Cup, identiques aux voitures de série, toutes chaussées de pneus Michelin.

Cette année, la Porsche Michelin Supercup attaque sa onzième saison qui, comme toujours, promet d'être captivante.

Les teintes.

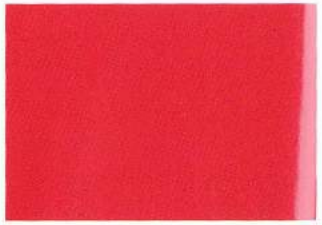
Pour chaque conducteur, la 911 est d'abord une expression de sa liberté individuelle qui reflète son caractère et sa personnalité. A commencer par la peinture. Pour habiller votre 911, vous avez le choix entre 4 teintes unies, 8 teintes métallisées, 8 teintes intérieures et 3 teintes de capote pour la 911 Cabriolet.

En option, vous pouvez commander votre 911 dans la teinte que vous souhaitez. Les possibilités sont illimitées, ou presque. Pour que votre 911 soit exactement comme vous l'imaginiez.

Teintes standard – Extérieur.

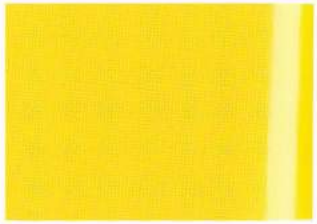


Noir



Rouge Indien

Blanc Carrara



Jaune Vitesse

Teintes métallisées – Extérieur.



Noir Basalte métallisé

Gris Arctique métallisé



Bleu Lapislazuli métallisé



Gris Kerguelen métallisé



Vert Lago métallisé



Gris Atlas métallisé



Châtaigne métallisé



Bleu Nuit métallisé

Teintes de capote.



Noir



Gris Graphite



Bleu Métropole

Teintes standard – Intérieur.

Simili cuir/cuir/vernis souple[1]

Teintes standard – Intérieur.	Moquette.	Ciel de toit (911 Coupé).[4]
 Noir	 Noir	 Noir
 Gris Graphite	 Gris Graphite	 Gris Graphite
 Savane	 Savane	 Savane
 Bleu Métropole	 Bleu Métropole	 Bleu Métropole

[1] Matières composites en finition vernis souple dans la couleur de l'habitacle, pare-soleil et seuils de porte revêtus d'un film dans la couleur de l'habitacle.

[2] Matières composites en finition vernis souple dans la couleur de l'habitacle, pare-soleil et seuils de porte revêtus d'un film noir.

[3] Matières composites en finition vernis souple noire, pare-soleil et seuils de porte revêtus d'un film noir.

[4] 911 Coupé : ciel de toit en Alcantara, 911 Cabriolet : ciel de toit en tissu noir.

Vous trouverez les combinaisons de teintes proposées au départ de l'usine dans nos tarifs spécifiques.

Teintes spéciales – Intérieur.

Cuir/vernis souple[2]

Teintes spéciales – Intérieur.	Moquette.	Ciel de toit (911 Coupé).[4]
 Rouge Boxster	 Rouge Boxster	 Noir
 Cannelle	 Cannelle	 Noir

Cuir Naturel

Cuir/vernis souple[3]

Teinte intérieure.	Moquette.	Ciel de toit (911 Coupé).[4]
 Gris foncé naturel	 Gris foncé naturel	 Noir
 Brun naturel	 Brun naturel	 Noir

La personnalité.
Elle est unique au monde.
Comme votre Porsche.

Les équipements de la 911 proposés par Porsche répondent pratiquement à tous les souhaits. Mais nous pouvons encore aller au-delà. Vous pouvez choisir parmi différentes options et packs pour équiper votre 911, lui donner une touche encore plus personnelle, la rendre plus sportive ou plus confortable, à l'extérieur comme à l'intérieur.

Vous trouverez dans les 21 pages qui suivent un index des différents produits proposés, regroupés par thème. Pour toute information complémentaire sur les équipements personnalisés, consultez nos tarifs spécifiques.

Nous vous proposons également une multitude d'autres solutions pour personnaliser votre 911 soit en version spéciale au départ de l'usine avec Porsche Exclusive, soit avec un équipement ultérieur de notre gamme Porsche Tequipment.

N'hésitez pas à demander conseil auprès de votre Centre Porsche qui se fera un plaisir de vous conseiller.



Jupes latérales, peinture métallisée, jantes SportClassic II 18 pouces, sortie d'échappement en acier spécial chromé, assistance parking

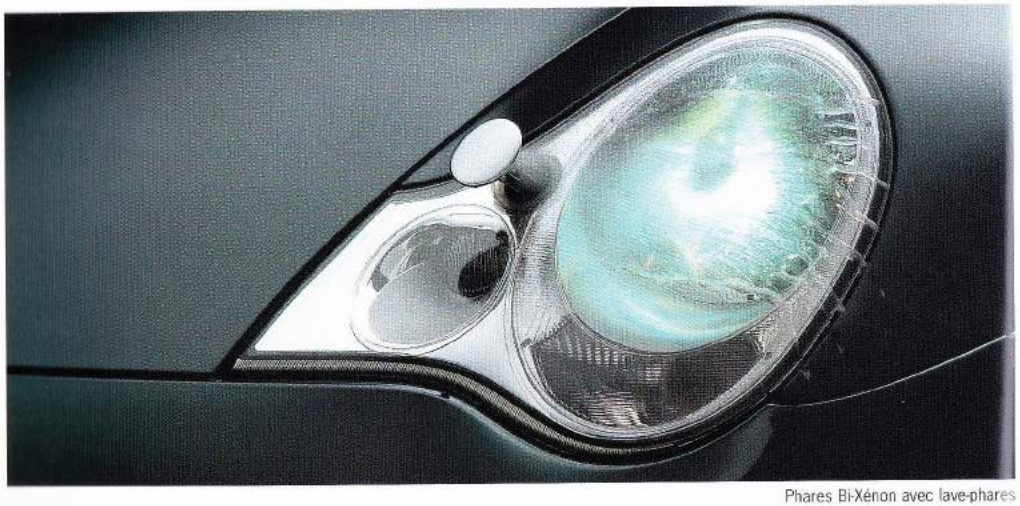
Moteur, transmission et châssis.

Description	911 Carrera Coupé	911 Carrera Cabriolet	911 Targa	911 Carrera 4 Coupé	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Coupé	911 Carrera 4S Cabriolet	Code	Page
• Echappement sport avec sorties d'échappement standard	○	○	○	○	○	○	○	XLF	–
• Doubles sorties d'échappement en acier spécial chromé	○	○	○	○	○	○	○	X54	116
• Tiptronic S	○	○	○	○	○	○	○	249	62
• Porsche Stability Management (PSM)	○	○	○	•	•	•	•	476	70
• Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), système de freinage en céramique	–	–	–	–	–	○	○	450	39
• Châssis sport – 10 mm	○	○	–	○	○	•	•	030	65
• Châssis sport – 20 mm	–	–	–	–	–	○	–	X73	65
• Châssis sport – 30 mm (uniquement en association avec les jantes 18 pouces)	○	–	–	○	–	–	–	X74	65
• Différentiel arrière mécanique (uniquement en association avec le châssis sport surbaissé de 10 mm, la boîte de vitesse mécanique et les jantes 18 pouces)	○	–	–	–	–	–	–	220	–
• Kit moteur Carrera 345 ch (254 kW) (uniquement en association avec la boîte mécanique)	○	○	○	○	○	○	○	X51	56

– Option non disponible ○ Option disponible • Equipement de série G Option gratuite

Vous trouverez les combinaisons de teintes proposées au départ de l'usine dans nos tarifs spécifiques.

Extérieur.



Phares Bi-Xénon avec lave-phares



Saute-vent

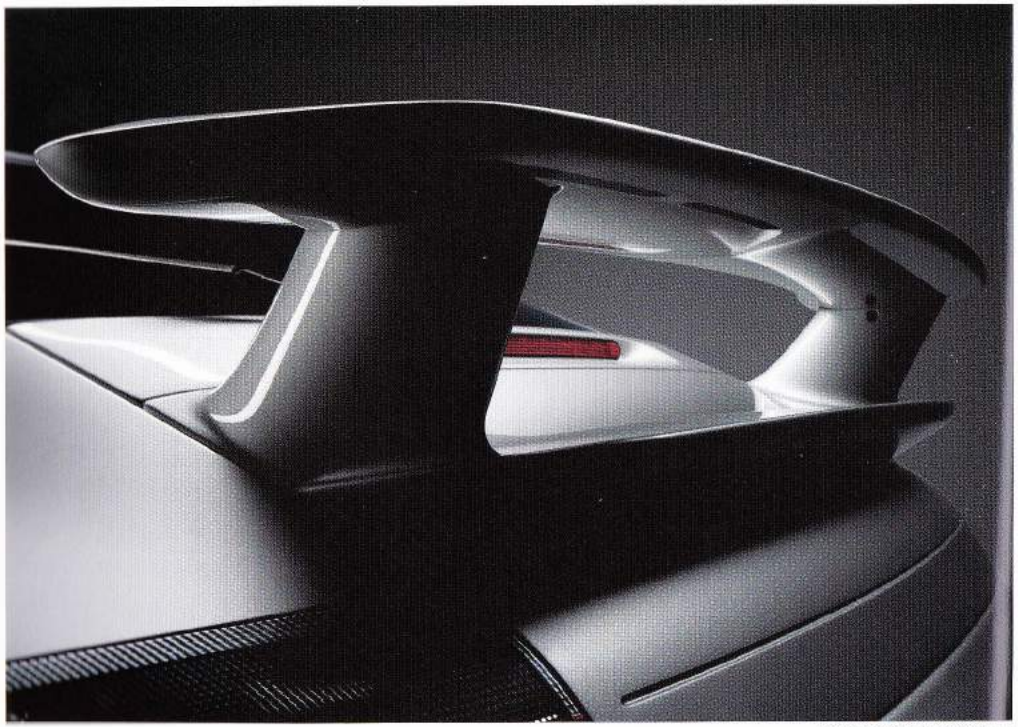
Extérieur.

Description	911 Carrera Coupé	911 Carrera Cabriolet	911 Targa	911 Carrera 4 Coupé	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Coupé	911 Carrera 4S Cabriolet	Code	Page
• Peinture métallisée	○	○	○	○	○	•	•	Code	113
• Peinture spéciale	○	○	○	○	○	○	○	Code	–
• Peinture personnalisée	○	○	○	○	○	○	○	Code	–
• Phares Bi-Xénon avec réglage dynamique du site des phares et lave-phares	○	○	○	○	○	○	○	P74	118
• Suppression du monogramme arrière	G	G	G	G	G	G	G	498	–
• Assistance parking (arrière)	○	○	○	○	○	○	○	635	93, 116
• Pare-brise teinté dégradé	○	○	○	○	○	○	•	567	–
• Rétroviseurs intérieur et extérieur automatiques anti-éblouissement avec capteur de pluie intégré pour l'essuie-glace avant	○	○	○	○	○	○	○	P11	–
• Essuie-glaces arrière	○	–	○	○	–	○	–	425	36, 116
• Toit relevable/toit coulissant électrique	○	–	–	○	–	○	–	650	91

– Option non disponible ○ Option disponible • Equipement de série G Option gratuite

Vous trouverez les combinaisons de teintes proposées au départ de l'usine dans nos tarifs spécifiques.

Extérieur.



Aileron arrière Aerokit Cup II

Description	911 Carrera Coupé	911 Carrera Cabriolet	911 Targa	911 Carrera 4 Coupé	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Coupé	911 Carrera 4S Cabriolet	Code	Page
• Saute-vent	–	○	–	–	○	–	•	551	23, 118
• Aerokit Carrera 4S, incl. lèvre sur bouclier avant, ljupes latérales entièrement peintes de série et aileron arrière	–	–	–	–	–	○	–	XAH	–
• Aerokit Cup II, incl. nouveau bouclier avant, jupes latérales et double aileron arrière	○	–	–	○	–	–	–	XAA	120
• Spoiler arrière Carrera incl. lèvre sur spoiler avant	○	○	○	○	○	–	–	XAG	–
• Jupes latérales	○	○	○	○	○	–	–	X76	116
• Système de transport sur toit	○	○	○	○	○	○	–	549	92

– Option non disponible ○ Option disponible • Equipement de série G Option gratuite

Vous trouverez les combinaisons de teintes proposées au départ de l'usine dans nos tarifs spécifiques.

Jantes.



Jante Carrera 18 pouces



Jante SportDesign 18 pouces



Jante SportClassic II 18 pouces



Jante Turbo Look II 18 pouces



Jante SportTechno 18 pouces

Description	911 Carrera Coupé	911 Carrera Cabriolet	911 Targa	911 Carrera 4 Coupé	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Coupé	911 Carrera 4S Cabriolet	Code	Page
• Jantes Carrera 18 pouces	○	○	○	○	○	–	–	411	122
• Jantes SportDesign 18 pouces (en 2 parties)	○	○	○	○	○	–	–	XRL	122
• Jantes SportClassic II 18 pouces (en 2 parties)	○	○	○	○	○	–	–	XRB	122
• Jantes Turbo Look II 18	○	○	○	○	○	•	•	415	122
• Jantes SportTechno 18 pouces avec élargisseurs de voie 17 mm sur l'essieu arrière	–	–	–	–	–	○	○	XRC	122
• Enjoliveurs de roue concaves incl. écusson Porsche en couleur	○	○	○	○	○	○	○	446	116
• Jantes couleur carrosserie incl. enjoliveurs de roue avec écusson Porsche en couleur	○	○	○	○	○	○	○	XD9	–
• Elargisseurs de voie 5 mm sur essieux avant et arrière	○	○	○	○	○	–	–	XRP	–

– Option non disponible ○ Option disponible • Equipement de série G Option gratuite

Vous trouverez les combinaisons de teintes proposées au départ de l'usine dans nos tarifs spécifiques.

Intérieur.



Eclairage de plancher et baguettes de seuil


Dossier siège sport verni


Sièges baquet, ceintures de sécurité Bleu Maritime

Description	911 Carrera Coupé	911 Carrera Cabriolet	911 Targa	911 Carrera 4 Coupé	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Coupé	911 Carrera 4S Cabriolet	Code	Page
• Instrumentation/fonds de compteur dans la couleur de l'habitacle	○	○	○	○	○	○	○	X45	130
• Régulateur de vitesse automatique (Tempostat)	○	○	○	○	○	○	○	454	93
• Sièges entièrement électriques avec fonction de mémorisation du siège conducteur et rétroviseurs réglables	○	○	○	○	○	•	•	P15	90
• Sièges chauffants	○	○	○	○	○	○	○	342	–
• Support lombaire gauche/droit	○	○	○	○	○	○	○	586/513	–
• Sièges avant surbaissés (d'env. 10 mm)	○	○	•	○	○	○	○	XSU	–
• Sièges sport en cuir avec dossier en finition vernis souple noire	○	○	○	○	○	G	G	P77	90
• Dossiers sièges sport garnis de cuir	○	○	○	○	○	○	○	XSB	–
• Dossiers sièges sport couleur carrosserie	○	○	○	○	○	○	○	XSA	124
• Siège baquet gauche en cuir (homologué 2 places)	○	○	–	○	○	○	○	XSE	124
• Siège baquet droit en cuir (homologué 2 places)	○	○	–	○	○	○	○	XSF	124
• Arceau de sécurité en acier spécial brossé avec 2 traverses (homologué 2 places)	○	○	–	○	○	○	○	XSL	–
• Ceintures de sécurité Rouge Indien/ Jaune Vitesse/Bleu Maritime	○	○	○	○	○	○	○	XSX/XSY/XSW	124
• Console centrale arrière couleur carrosserie	○	○	○	○	○	○	○	XME	124
• Eclairage de plancher avec commutateur central pour tout l'éclairage intérieur	○	○	○	○	○	○	○	XX2	124

Intérieur cuir et cuir naturel.

Le cuir est une matière très résistante et facile à entretenir qui offre un confort extrême. Porsche ne travaille qu'avec des peaux de première qualité. L'aspect, l'odeur et le toucher du cuir réveillent les sens. Dans l'habitacle de votre Porsche, le cuir vous procurera des émotions fortes.



Ecusson Porsche sur appuie-tête (en relief), ceinture de sécurité Rouge Indien, sièges cuir souple

Description	911 Carrera Coupé	911 Carrera Cabriolet	911 Targa	911 Carrera 4 Coupé	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Coupé	911 Carrera 4S Cabriolet	Code	Page
• Sièges tout cuir, teinte standard (avant et arrière)	○	○	○	○	○	•	•	Code	84, 128
• Sièges cuir souple	○	○	○	○	○	○	○	982	126, 134
• Intérieur tout cuir (comprenant sellerie cuir, éléments du tableau de bord, ...)									
– teinte standard	○	○	○	○	○	•	•	Code	128
– teinte spéciale	○	○	○	○	○	○	○	Code	–
– teinte personnalisée	○	○	○	○	○	○	○	Code	–
– cuir naturel	○	○	○	○	○	○	○	X99	–
• Ecusson Porsche sur appuie-tête (en relief)	○	○	○	○	○	○	○	XSC	126
• Pack Cuir simple, divers éléments du tableau de bord	○	○	○	○	○	○	○	E74	–
• Pack Cuir large, divers éléments du tableau de bord et des panneaux de porte	○	○	○	○	○	○	○	E70	128

– Option non disponible ○ Option disponible • Equipement de série G Option gratuite

Vous trouverez les combinaisons de teintes proposées au départ de l'usine dans nos tarifs spécifiques.

Intérieur cuir et cuir naturel.



Intérieur cuir Savane, PCM, levier de vitesse et levier de frein à main en aluminium et cuir avec d'autres équipements personnalisés.

Description	911 Carrera Coupé	911 Carrera Cabriolet	911 Targa	911 Carrera 4 Coupé	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Coupé	911 Carrera 4S Cabriolet	Code	Page
• Volant sport à 3 branches entièrement garni de cuir avec couture croisée sur la jante de volant	○	○	○	○	○	○	○	XPA	128, 134
• Revêtement de la colonne de direction en cuir (4 parties)	○	○	○	○	○	○	○	XNS	130
• Combiné téléphonique en cuir (en 3 parties)	○	○	○	○	○	○	○	XEA	–
• Console centrale avant en cuir	○	○	○	○	○	○	○	XMF	–
• Console centrale arrière en cuir	○	○	○	○	○	○	○	XMZ	128
• Ciel de toit en cuir	○	–	–	○	–	○	–	XMA	–
• Pare-soleil en cuir	○	○	○	○	○	○	○	XMP	–
• Entourage du plafonnier en cuir	○	–	–	○	–	○	–	XZD	–
• Revêtement des seuils de porte en cuir	○	○	○	○	○	○	○	XTG	134
• Commandes de réglage des sièges en cuir	○	○	○	○	○	○	○	XSD	134
• Tapis de sol gansés de cuir avec inscription Porsche	○	○	○	○	○	○	○	XX1	134

– Option non disponible ○ Option disponible • Equipement de série G Option gratuite

Vous trouverez les combinaisons de teintes proposées au départ de l'usine dans nos tarifs spécifiques.

Intérieur Bois « Ronce d'érable » clair ou foncé.

Le bois, matière naturelle aux veinures changeantes, crée dans votre Porsche une atmosphère exceptionnelle. En vieillissant, le véritable bois de ronce garde toute sa noblesse (comme en témoignent aujourd'hui les « grands classiques »). Pour créer cette ambiance unique et raffinée, nous vous proposons un bois noble, la ronce d'érable dans sa veinure classique.



Intérieur Bois « Ronce d'érable » clair, PCM avec d'autres équipements personnalisés



Intérieur Bois « Ronce d'érable » foncé, PCM, fonds de compteur de l'instrumentation peints dans la couleur de l'habitacle avec d'autres équipements personnalisés

Description	*911 Carrera Coupé*	911 Carrera Cabriolet	911 Targa	911 Carrera 4 Coupé	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Coupé	911 Carrera 4S Cabriolet	Code	Page
• Pack Bois simple, clair/foncé, divers éléments du tableau de bord	○	○	○	○	○	○	○	E75/E76	130
• Pack Bois large, clair/ foncé, divers éléments du tableau de bord et des panneaux de porte	○	○	○	○	○	○	○	E71/E72	–
• Volant sport 3 branches, bois et cuir, clair/foncé	○	○	○	○	○	○	○	XPB/XPC	130
• Levier de vitesse et levier de frein à main, bois et cuir, clair/foncé, avec inserts en aluminium	○	○	○	○	○	○	○	Y07/Y08	130
• Sélecteur Tiptronic et levier de frein à main, bois et cuir, clair/foncé, avec inserts en aluminium	○	○	○	○	○	○	○	Y62/Y63	130
• Console centrale arrière en bois, clair/foncé	○	○	○	○	○	○	○	XML/XNB	130

– Option non disponible ○ Option disponible • Equipement de série G Option gratuite

Vous trouverez les combinaisons de teintes proposées au départ de l'usine dans nos tarifs spécifiques.

Intérieur Carbone.

Le carbone est à la fois une matière extrêmement solide et résistante et d'une légèreté remarquable. Pour cette raison, les panneaux de fibre de carbone sont très présents dans la compétition.

Le carbone, matière du futur, est aujourd'hui largement utilisé dans la construction des voitures de compétition, notamment pour les planchers, les suspensions de roue, les coques de siège ou encore les composants de freins.

Habillé de carbone, l'habitacle de votre Porsche saura créer une atmosphère particulièrement sportive et futuriste.



Levier de vitesse en carbone

Description	911 Carrera Coupé	911 Carrera Cabriolet	911 Targa	911 Carrera 4 Coupé	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Coupé	911 Carrera 4S Cabriolet	Code	Page
• Pack Carbone simple, divers éléments du tableau de bord	○	○	○	○	○	○	○	E77	–
• Pack Carbone large, divers éléments du tableau de bord et des panneaux de porte	○	○	○	○	○	○	○	E73	132
• Volant sport 3 branches, carbone et cuir	○	○	○	○	○	○	○	XPD	132
• Levier de vitesse et levier de frein à main, carbone et cuir, avec inserts en aluminium	○	○	○	○	○	○	○	Y05	132
• Sélecteur Tiptronic et levier de frein à main, carbone et cuir, avec inserts en aluminium	○	○	○	○	○	○	○	Y61	–
• Console centrale arrière en carbone	○	○	○	○	○	○	○	XMJ	132
• Baguettes de seuil de porte en carbone, inscription Carrera ou Targa	○	○	○	○	○	○	○	X69	–

– Option non disponible ○ Option disponible • Equipement de série G Option gratuite

Vous trouverez les combinaisons de teintes proposées au départ de l'usine dans nos tarifs spécifiques.

Intérieur AluDesign, aluminium et acier spécial.

L'aluminium est le symbole de la construction automobile moderne. Porsche utilise l'aluminium pour la fabrication des essieux et des composants moteur. L'aluminium est une matière légère et qui présente une excellente résistance mécanique et thermique.

Matière froide et très design, l'aluminium confèrera à l'habitacle de votre 911 une atmosphère sportive et dynamique tout en restant très classique.



Intérieur AluDesign, PCM avec d'autres équipements personnalisés



Baguettes de seuil de porte en acier spécial, sièges cuir souple

Description	911 Carrera Coupé	911 Carrera Cabriolet	911 Targa	911 Carrera 4 Coupé	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Coupé	911 Carrera 4S Cabriolet	Code	Page
• Pack AluDesign simple, divers éléments du tableau de bord	○	○	○	○	○	○	○	E82	134
• Pack AluDesign large, divers éléments du tableau de bord et des panneaux de porte	○	○	○	○	○	○	○	E80	–
• Pack Alu – acier spécial – chrome (fonds de compteur, baguettes de seuil de porte et sorties d'échappement en acier spécial)	○	○	○	○	○	○	○	Y29	–
• Volant sport 3 branches, AluDesign et cuir	○	○	○	○	○	○	○	XPG	–
• Fonds de compteur de l'instrumentation couleur aluminium	○	○	○	○	○	○	○	X71	134
• Console centrale arrière AluDesign	○	○	○	○	○	○	○	Y06	134
• Levier de vitesse et levier de frein à main, aluminium	○	○	○	○	○	○	○	XCE	–
• Levier Tiptronic et levier de frein à main, aluminium	○	○	○	○	○	○	○	Y23	–
• Glissière Tiptronic AluDesign	○	○	○	○	○	○	○	XY5	–
• Baguettes de seuil de porte en acier spécial, avec inscription Carrera ou Targa	○	○	○	○	○	○	○	X70	134

– Option non disponible ○ Option disponible • Equipement de série G Option gratuite

Vous trouverez les combinaisons de teintes proposées au départ de l'usine dans nos tarifs spécifiques.

Audio et communication.





Module bass-reflex dans la portière



Chargeur 6 CD CDC-4



Combiné téléphonique passif

Description	911 Carrera Coupé	911 Carrera Cabriolet	911 Targa	911 Carrera 4 Coupé	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Coupé	911 Carrera 4S Cabriolet	Code	Page
• Pack Audio Porsche digital avec amplificateur	○	○	○	○	○	•	•	490	95
• BOSE® Sound-System (numérique)	○	○	○	○	○	○	○	680	96, 97
• Chargeur CDC-4 (6 CD)	○	○	○	○	○	○	○	692	136
• Porsche Communication Management (PCM): écran 5,8 pouces avec radio CD intégrée*, ordinateur de bord et système de navigation, antenne avec fonction « Diversity »	○	○	○	○	○	○	○	P16	98, 99, 136
• Module téléphone pour PCM	○	○	○	○	○	○	○	666	–
• Combiné téléphonique passif pour module téléphone	○	○	○	○	○	○	○	668	136
• Pré-équipement pour téléphone portable (ne convient pas pour le PCM) : antenne intégrée, faisceau de câbles, console et mains-libres	○	○	○	○	○	○	○	618	–

* L'écoute de CD audio protégés par le copyright peut générer une mauvaise qualité d'écoute, indépendante de la qualité des lecteurs audio.

– Option non disponible ○ Option disponible • Equipement de série G Option gratuite

Vous trouverez les combinaisons de teintes proposées au départ de l'usine dans nos tarifs spécifiques.

Enlèvement à l'usine 911

Quel plaisir d'aller chercher soi-même une œuvre qui est achevée.

Le moteur est le cœur de votre nouvelle Porsche, quelle émotion de se rendre au berceau de la marque pour éveiller à la vie ce cœur qui vous attend.

Le berceau de la marque, un grenier sur le site de Zuffenhausen où ont été construites les premières voitures, est aujourd'hui classé monument historique. C'est l'usine 1 qui a pris le relais pour réaliser nos rêves automobiles à l'image du Boxster, de la 911 et de votre propre Porsche. Berceau du mythe Porsche.

Si vous aussi vous voulez vivre la fascination Porsche dans ses origines, là où l'histoire et l'avenir ne font qu'un, dites à votre Centre Porsche que vous avez envie d'aller chercher votre Porsche à l'usine de Zuffenhausen.

Votre Porsche vous y attendra à la date convenue, du lundi au vendredi. Mais rassurez-vous, nos horaires sont très souples, et nous nous ferons un plaisir d'étudier avec vous l'horaire qui vous conviendra le mieux.

Vous disposez de différentes solutions de transport : par avion, vol direct via Stuttgart ou Francfort, de là vous pourrez rejoindre l'usine par chemin de fer ou par voiture de location, dont le retour sera assuré par nos soins.

Pour connaître tous les détails concernant l'enlèvement de votre voiture à l'usine de Zuffenhausen, contactez votre Centre Porsche qui pourra également vous aider à préparer votre voyage.



Musée Porsche



Boutique Selection

Ajoutez l'utile à l'agréable. Prolongez votre séjour par une visite guidée de l'usine.

Prenez un peu de temps et profitez de votre voyage pour visiter l'usine de Zuffenhausen.

Durant la visite de la chaîne de production, vous pourrez vivre Porsche à fleur de peau en découvrant les sites où sont produits les moteurs et la sellerie. Et vous aurez également le privilège d'assister au mariage du châssis et de la carrosserie.

Nos visites guidées de l'usine ont une longue tradition. Elles sont commentées par des collaborateurs Porsche à la retraite qui vous communiquent toute leur passion. Durant une heure et demie, vous allez vivre une aventure exceptionnelle et assister à la naissance d'une Porsche. Visitez également le musée Porsche pour admirer les modèles légendaires qui ont contribué au mythe Porsche.

S'il vous reste un peu de temps, vous pourrez prendre un rafraîchissement dans le salon VIP ou visiter la boutique Selection.

A ne pas manquer, une visite et un déjeuner dans notre restaurant d'entreprise qui vous accueille avec un menu gastronomique.

L'événement phare de votre visite : la livraison personnalisée de votre Porsche par nos collaborateurs. Un technicien spécialisé vous accueillera personnellement pour vous donner toutes les explications et vous familiariser avec votre nouvelle voiture. Montez à bord de votre Porsche, démarrez le moteur et partez pour une aventure unique à vivre jour après jour. Au-delà de cette aventure au quotidien, le Porsche Travel Club vous propose des voyages exclusifs et fascinants pour vivre des sensations encore plus fortes. Ces voyages peuvent être combinés avec l'enlèvement de votre Porsche à l'usine.



Site de Zuffenhausen

Conclusion

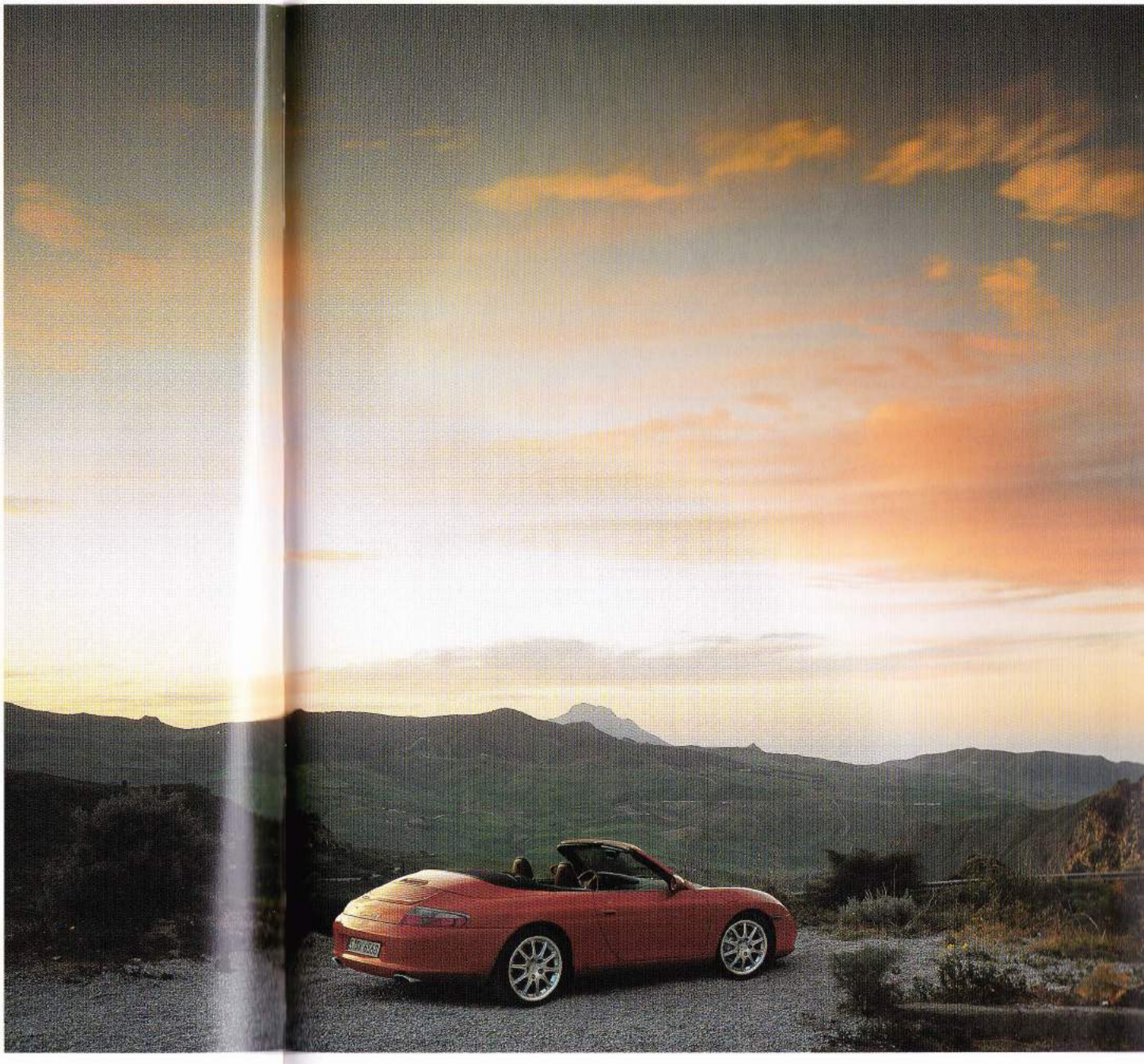
La 911 est une voiture de sport sans compromis. Une voiture de sport synonyme de liberté. Pour beaucoup d'entre nous, elle marque la fin d'une longue recherche.

L'indépendance joue un rôle clé dans l'histoire de la 911. Sans l'indépendance, Ferry Porsche n'aurait jamais pu réaliser son idée de construire un coupé sport deux places utilisable au quotidien.

Croyant très fort dans son idée, Ferry Porsche a su enthousiasmer les autres sans se douter qu'il allait réaliser le rêve de beaucoup d'hommes et de femmes. Conçue à l'origine comme une voiture de sport « à caractère fonctionnel », la 911 est devenue la voiture de sport la plus légendaire au monde.

Depuis, la 911 est symbole de sportivité et de conduite sportive. Sa conception technique traduit la passion de nos ingénieurs. Sa ligne est un coup de maître. Sa carrière est exemplaire.

L'indépendance. Aujourd'hui comme hier, c'est elle qui nous motive et nous encourage à poursuivre notre chemin pour construire la 911 comme à ses origines, dans la pure tradition Porsche.



Caractéristiques techniques

	911 Carrera Coupé	911 Carrera Cabriolet
Moteur		
Nombre de cylindres	**6**	**6**
Cylindrée	**3 596 cm³**	**3 596 cm³**
Puissance (DIN)	**320 ch (235 kW)**	**320 ch (235 kW)**
au régime de	**6 800 tr/min**	**6 800 tr/min**
Couple maxi	**370 Nm**	**370 Nm**
au régime de	**4 250 tr/min**	**4 250 tr/min**
Taux de compression	**11,3 : 1**	**11,3 : 1**
Transmission		
Type de transmission	**Propulsion**	**Propulsion**
Boîte mécanique	**6 rapports**	**6 rapports**
Tiptronic S en option	**oui**	**oui**
Châssis		
Essieu avant	**McPherson – Jambe de force**	**McPherson – Jambe de force**
Essieu arrière	**Essieu multibras LSA**	**Essieu multibras LSA**
Direction	**Assistée hydraulique**	**Assistée hydraulique**
Freins	**Etriers monoblocs à 4 pistons à l'avant et à l'arrière, disques ajourés et ventilés**	**Etriers monoblocs à 4 pistons à l'avant et à l'arrière, disques ajourés et ventilés**
Système anti-blocage	**ABS 5.7**	**ABS 5.7**
Jantes	**AV : 7 J x 17** **AR : 9 J x 17**	**AV : 7 J x 17** **AR : 9 J x 17**
Pneus	**AV : 205/50 ZR 17** **AR : 255/40 ZR 17**	**AV : 205/50 ZR 17** **AR : 255/40 ZR 17**
Poids à vide	**Mécanique/Tiptronic S**	**Mécanique/Tiptronic S**
DIN	**1 370 Kg/1 425 Kg**	**1 450 Kg/1 505 Kg**
Selon directive CE*	**1 445 Kg/1 500 Kg**	**1 525 Kg/1 580 Kg**
Poids total en charge	**1 790 Kg/1 845 Kg**	**1 855 Kg/1 910 Kg**
Performances	**Mécanique/Tiptronic S**	**Mécanique/Tiptronic S**
Vitesse maxi sur circuit	**285 Km/h/280 Km/h**	**285 Km/h/280 Km/h**
0–100 Km/h	**5,0 s/5,5 s**	**5,2 s/5,7 s**
0–160 Km/h	**11,0 s/12,0 s**	**11,4 s/12,4 s**
Reprise (80–120 Km/h)	**6,5 s/7,2 s (5e/4e rapport)**	**6,7 s/7,4 s (5e/4e rapport)**
Consommation (L/100 Km)	**Mécanique/Tiptronic S**	**Mécanique/Tiptronic S**
Selon 1999/100/CE		
Cycle urbain	**16,1 L/16,9 L**	**16,1 L/16,9 L**
Cycle extra-urbain	**8,1 L/8,1 L**	**8,1 L/8,1 L**
Cycle mixte	**11,1 L/11,3 L**	**11,1 L/11,3 L**
Emissions CO_2 g/km	**269 g/274 g**	**269 g/274 g**
Dimensions		
Longueur	**4 430 mm**	**4 430 mm**
Largeur	**1 770 mm**	**1 770 mm**
Hauteur	**1 305 mm**	**1 305 mm**
Empattement	**2 350 mm**	**2 350 mm**
Volume du coffre (VDA)	**130 L**	**130 L**
Volume du réservoir	**64 L**	**64 L**

*Norme CE : poids à vide du véhicule avec équipement de série. Les équipements optionnels augmentent cette valeur.
La valeur indiquée tient compte du poids du conducteur (68 Kg) et des bagages (7 Kg).

	911 Carrera 4 Coupé	911 Carrera 4 Cabriolet
Moteur		
Nombre de cylindres	**6**	**6**
Cylindrée	**3 596 cm³**	**3 596 cm³**
Puissance (DIN)	**320 ch (235 kW)**	**320 ch (235 kW)**
au régime de	**6 800 tr/min**	**6 800 tr/min**
Couple maxi	**370 Nm**	**370 Nm**
au régime de	**4 250 tr/min**	**4 250 tr/min**
Taux de compression	**11,3 : 1**	**11,3 : 1**
Transmission		
Type de transmission	**4 roues motrices**	**4 roues motrices**
Boîte mécanique	**6 rapports**	**6 rapports**
Tiptronic S en option	**Oui**	**Oui**
Châssis		
Essieu avant	**McPherson – Jambe de force**	**McPherson – Jambe de force**
Essieu arrière	**Essieu multibras LSA**	**Essieu multibras LSA**
Direction	**Assistée hydraulique**	**Assistée hydraulique**
Freins	**Etriers monoblocs à 4 pistons à l'avant et à l'arrière, disques ajourés et ventilés**	**Etriers monoblocs à 4 pistons à l'avant et à l'arrière, disques ajourés et ventilés**
Système anti-blocage	**PSM (ABS 5.7 inclus)**	**PSM (ABS 5.7 inclus)**
Jantes	**AV : 7 J x 17**	**AV : 7 J x 17**
	AR : 9 J x 17	**AR : 9 J x 17**
Pneus	**AV : 205/50 ZR 17**	**AV : 205/50 ZR 17**
	AR : 255/40 ZR 17	**AR : 255/40 ZR 17**
Poids à vide	**Mécanique/Tiptronic S**	**Mécanique/Tiptronic S**
DIN	**1 430 Kg/1 485 Kg**	**1 510 Kg/1 565 Kg**
Selon directive CE*	**1 505 Kg/1 560 Kg**	**1 585 Kg/1 640 Kg**
Poids total en charge	**1 850 Kg/1 905 Kg**	**1 915 Kg/1 970 Kg**

	911 Carrera 4 Coupé	911 Carrera 4 Cabriolet
Performances	**Mécanique/Tiptronic S**	**Mécanique/Tiptronic S**
Vitesse maxi sur circuit	**285 Km/h/280 Km/h**	**285 Km/h/280 Km/h**
0–100 Km/h	**5,0 s/5,5 s**	**5,2 s/5,7 s**
0–160 Km/h	**11,1 s/12,1 s**	**11,5 s/12,5 s**
Reprise (80–120 Km/h)	**6,5 s/7,2 s (5e/4e rapport)**	**6,7 s/7,4 s (5e/4e rapport)**
Consommation (L/100 Km)	**Mécanique/Tiptronic S**	**Mécanique/Tiptronic S**
Selon 1999/100/CE		
Cycle urbain	**16,3 L/18,1 L**	**16,3 L/18,1 L**
Cycle extra-urbain	**8,3 L/8,7 L**	**8,3 L/8,7 L**
Cycle mixte	**11,3 L/11,9 L**	**11,3 L/11,9 L**
Emissions CO_2 g/Km	**274 g/289 g**	**274 g/289 g**
Dimensions		
Longueur	**4 430 mm**	**4 430 mm**
Largeur	**1 770 mm**	**1 770 mm**
Hauteur	**1 305 mm**	**1 305 mm**
Empattement	**2 350 mm**	**2 350 mm**
Volume du coffre (VDA)	**100 L**	**100 L**
Volume du réservoir	**64 L**	**64 L**

*Norme CE : poids à vide du véhicule avec équipement de série. Les équipements optionnels augmentent cette valeur. La valeur indiquée tient compte du poids du conducteur (68 Kg) et des bagages (7 Kg).

	911 Carrera 4S Coupé	911 Carrera 4S Cabriolet
Moteur		
Nombre de cylindres	**6**	**6**
Cylindrée	**3 596 cm³**	**3 596 cm³**
Puissance (DIN)	**320 ch (235 kW)**	**320 ch (235 kW)**
au régime de	**6 800 tr/min**	**6 800 tr/min**
Couple maxi	**370 Nm**	**370 Nm**
au régime de	**4 250 tr/min**	**4 250 tr/min**
Taux de compression	**11,3 : 1**	**11,3 : 1**
Transmission		
Type de transmission	**4 roues motrices**	**4 roues motrices**
Boîte mécanique	**6 rapports**	**6 rapports**
Tiptronic S en option	**Oui**	**Oui**
Châssis		
Essieu avant	**McPherson – Jambe de force**	**McPherson – Jambe de force**
Essieu arrière	**Essieu multibras LSA**	**Essieu multibras LSA**
Direction	**Assistée hydraulique**	**Assistée hydraulique**
Freins	**Etriers monoblocs à 4 pistons à l'avant et à l'arrière, disques ajourés et ventilés**	**Etriers monoblocs à 4 pistons à l'avant et à l'arrière, disques ajourés et ventilés**
Système anti-blocage	**PSM (incl. ABS 5.7)**	**PSM (incl. ABS 5.7)**
Jantes	**AV : 8 J x 18**	**AV : 8 J x 18**
	AR : 11 J x 18	**AR : 11 J x 18**
Pneus	**AV : 225/40 ZR 18**	**AV : 225/40 ZR 18**
	AR : 295/30 ZR 18	**AR : 295/30 ZR 18**
Poids à vide	**Mécanique/Tiptronic S**	**Mécanique/Tiptronic S**
DIN	**1 495 Kg/1 550 Kg**	**1 565 Kg/1 620 Kg**
Selon directive CE*	**1 570 Kg/1 625 Kg**	**1 640 Kg/1 695 Kg**
Poids total en charge	**1 870 Kg/1 925 Kg**	**1 965 Kg/2 020 Kg**

	911 Carrera 4S Coupé	911 Carrera 4S Cabriolet
Performances	**Mécanique/Tiptronic S**	**Mécanique/Tiptronic S**
Vitesse maxi sur circuit	**280 Km/h/275 Km/h**	**280 Km/h/275 Km/h**
0–100 Km/h	**5,1 s/5,6 s**	**5,3 s/5,9 s**
0–160 Km/h	**11,3 s/12,3 s**	**11,8 s/13,4 s**
Reprise (80–120 Km/h)	**6,7 s/7,4 s (5e/4e rapport)**	**7,2 s/8,5 s (5e/4e rapport)**
Consommation (L/100 Km)	**Mécanique/Tiptronic S**	**Mécanique/Tiptronic S**
Selon 1999/100/CE		
Cycle urbain	**16,3 L/18,2 L**	**16,3 L/18,3 L**
Cycle extra-urbain	**8,5 L/8,9 L**	**8,5 L/8,9 L**
Cycle mixte	**11,4 L/12,1 L**	**11,4 L/12,2 L**
Emissions CO_2 g/Km	**277 g/294 g**	**277 g/299 g**
Dimensions		
Longueur	**4 435 mm**	**4 435 mm**
Largeur	**1 830 mm**	**1 830 mm**
Hauteur	**1 295 mm**	**1 295 mm**
Empattement	**2 350 mm**	**2 350 mm**
Volume du coffre (VDA)	**100 L**	**100 L**
Volume du réservoir	**64 L**	**64 L**

*Norme CE : poids à vide du véhicule avec équipement de série. Les équipements optionnels augmentent cette valeur. La valeur indiquée tient compte du poids du conducteur (68 Kg) et des bagages (7 Kg).

	911 Targa
Moteur	
Nombre de cylindres	**6**
Cylindrée	**3 596 cm³**
Puissance (DIN)	**320 ch (235 kW)**
au régime de	**6 800 tr/min**
Couple maxi	**370 Nm**
au régime de	**4 250 tr/min**
Taux de compression	**11,3 : 1**
Transmission	
Type de transmission	**Propulsion**
Boîte mécanique	**6 rapports**
Tiptronic S en option	**Oui**
Châssis	
Essieu avant	**McPherson – Jambe de force**
Essieu arrière	**Essieu multibras LSA**
Direction	**Assistée hydraulique**
Freins	**Etriers monoblocs à 4 pistons à l'avant et à l'arrière, disques ajourés et ventilés**
Système anti-blocage	**ABS 5.7**
Jantes	**AV : 7 J x 17**
	AR : 9 J x 17
Pneus	**AV : 205/50 ZR 17**
	AR : 255/40 ZR 17
Poids à vide	**Mécanique/Tiptronic S**
DIN	**1 440 Kg/1 495 Kg**
Selon directive CE*	**1 515 Kg/1 570 Kg**
Poids total en charge	**1 845 Kg/1 900 Kg**

	911 Targa
Performances	**Mécanique/Tiptronic S**
Vitesse maxi sur circuit	**285 Km/h/280 Km/h**
0–100 Km/h	**5,2 s/5,7 s**
0–160 Km/h	**11,4 s/12,4 s**
Reprise (80–120 Km/h)	**6,7 s/7,4 s (5e/4e rapport)**
Consommation (L/100 Km)	**Mécanique/Tiptronic S**
Selon 1999/100/CE	
Cycle urbain	**16,1 L/16,9 L**
Cycle extra-urbain	**8,1 L/8,1 L**
Cycle mixte	**11,1 L/11,3 L**
Emissions CO_2 g/Km	**269 g/274 g**
Dimensions	
Longueur	**4 430 mm**
Largeur	**1 770 mm**
Hauteur	**1 305 mm**
Empattement	**2 350 mm**
Volume du coffre (VDA)	**130 L**
Volume du réservoir	**64 L**

* Norme CE : poids à vide du véhicule avec équipement de série. Les équipements optionnels augmentent cette valeur.
La valeur indiquée tient compte du poids du conducteur (68 Kg) et des bagages (7 Kg).

Le kit moteur Carrera modifie consommation et émission

Exemple : 911 Carrera Coupé et Cabriolet

Consommation L/100 Km	**Mécanique**
Selon 1999/100/CE	
Cycle urbain	**16,5 L**
Cycle extra-urbain	**8,3 L**
Cycle mixte	**11,3 L**
Emissions CO_2 g/Km	**274 g**

Index

Désignation **Page**

A
ABD (système antipatinage) 70
ABS (système anti-blocage) 70
Aérodynamique 68
Alimentation en carburant 55
Allumage 55
Antenne fonction « Diversity » 99
Arceaux de sécurité 24
Assistance Parking 93
AudioPilot™ 96

B
Bloc optique 76
Boîte de vitesse mécanique 61
BOSE® Sound-System 96

C
Cabriolet 20, 40
Caractéristiques techniques 138
Carbone 132
Carrosserie 78
Catalyseur 58
Chargeur CD 95
Châssis 64
Climatisation 89
Clubsport 108
Codes de personnalisation 116
Communication 136
Compétition 108
Concept d'essieu 65
Construction 78
Cuir 126

D
Direction 68

E
Ecole de conduite 108
Enlèvement à l'usine 132
Entretien 58, 106
Essieu arrière 66
Essieu avant 66
Essuie-glaces 92

G
Gestion moteur 55

H
Hardtop 22
Haut-parleurs 96

I
Instrumentation 86
Intérieur 84

J
Jantes 66, 122

K
Kit moteur Carrera 56

L
Lubrification à carter sec 50

M
Matières 104
Modèles 18
MOST®-BUS-System 95
Moteur Boxer 48
Moteur en alliage léger 50

O
Ordinateur de bord 99

P
Pack Audio Porsche digital 95
Personnalisation 110
Phares Bi-Xénon 77
Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) 39
Porsche Communication Management (PCM) 98
Porsche Side Impact Protection System (POSIP) 80
Porsche Stability Management (PSM) 70
Pré-équipement pour téléphone portable 94

R
Recyclage 104
Références personnalisation 116
Refroidissement par eau 48
Refroidissement par flux transversal 49
Régulateur de vitesse (Tempostat) 93
Régulation lambda stéréo 102
Ronce d'érable 130

S
Saute-vent 23
Sécurité active 74
Sécurité passive 24, 78
Service 140
Sièges 90
Système antivol 93
Système audio 94
Système d'admission 105
Système d'alimentation 105
Système d'échappement 58
Système de freinage 74
Système de navigation GPS 99
Système de transport sur toit 92

T
Tableau de bord 88
Targa 26
Teintes 112
Teintes intérieures 114
Teintes spéciales – Intérieur 115
Téléphone GSM 99
Tiptronic S 62
Toit coulissant 91
Tôle d'acier galvanisée 79
Traitement des gaz d'échappement 102
Transmission 60
Transmission intégrale 34

V
VarioCam Plus 52

