



PORSCHE



La 911

La 911



La 911	6
Les modèles	20
Moteur	38
Transmission	52
Châssis	66
Sécurité	80
Confort	96
Compétition	122
Environnement	130
Personnalisation	136
Enlèvement à l'usine	162
Service	164
Conclusion	166
Caractéristiques techniques	168
Index	178

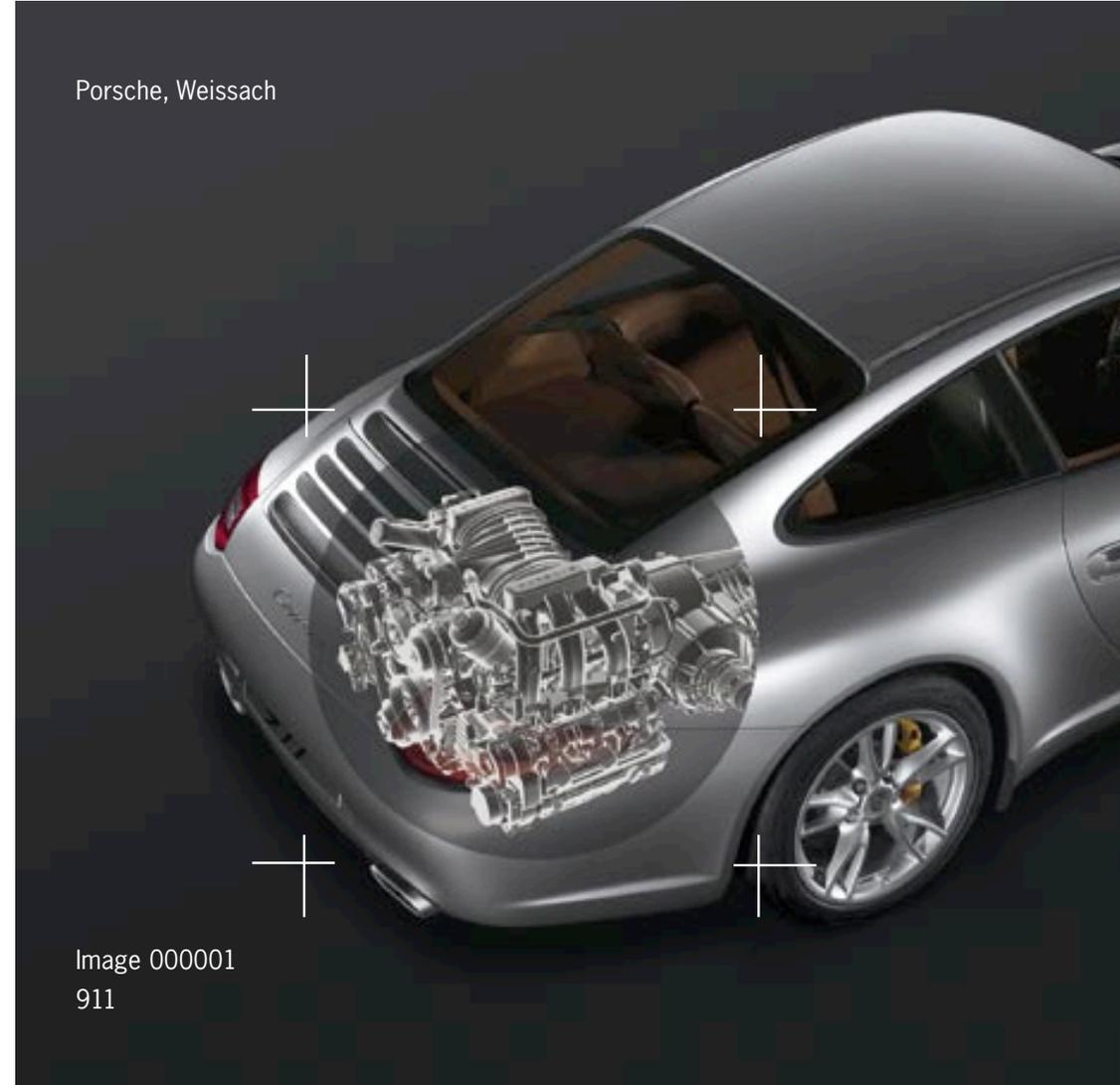


Image 000001
911



911 Carrera



Construire des voitures de sport, beaucoup de constructeurs savent le faire. Construire une 911, c'est autre chose.

La 911, avec sa silhouette classique, est un concentré de technologie futuriste. Équipée de moteurs à haut rendement et assistée de la boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK) optionnelle, elle se caractérise par une consommation réduite, de faibles émissions et une dynamique exceptionnelle. Pour un confort optimal, elle bénéficie du Porsche Communication Management à commande intuitive.

La voiture de sport parfaite n'existe pas. Mais nous y travaillons depuis plus de 45 ans.

La gamme 911.

La 911 éveille l'émotion.

Une émotion qui ne date pas d'hier et qui dure : depuis sa création en 1963, la 911 fascine des générations entières.

Une émotion qui fait référence, comme en attestent les nombreux témoignages. Dans les sondages réalisés par la presse spécialisée auprès de ses lecteurs, la 911 emporte invariablement le titre de

la « meilleure voiture de sport ». Une émotion forgée par l'une des valeurs essentielles de la 911 : son design authentique.

Essentielle, la 911 puise notamment sa force dans la technique de pointe, à l'exemple des motorisations à injection directe d'essence (DFI – Direct Fuel Injection), de la boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK) optionnelle, de la transmission intégrale active Porsche Traction Management (PTM) ou encore du système Porsche Communication Management (PCM) à commande tactile.

Issu de prouesses technologiques d'avant-garde, son caractère essentiel s'accroît par l'alliance incontestée du design et de la fonctionnalité, de l'aptitude à l'usage au quotidien et de la sportivité. Avec les modèles 911 Coupé, les modèles 911 Cabriolet et les modèles 911 Targa 4. Sans oublier la détermination de nos ingénieurs à toujours vouloir se surpasser.

Et cela dure depuis plus de 45 ans. La 911.



**Icône du design. Icône de la technique.
 Elle arrive encore à nous surprendre.**

La technique de la 911.

La 911 : deux moteurs à injection directe d'essence délivrant respectivement 345 et 385 chevaux, la boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK) optionnelle, le système Porsche Communication Management avec écran tactile et commande vocale en option..., des technologies futuristes. Essentielles.

Tous les modèles 911 Carrera ainsi que les modèles Targa 4 bénéficient d'un système d'injection directe d'essence (DFI – p. 40). Par rapport à une injection classique, le carburant est injecté ici sous haute pression directement dans la chambre de combustion, au millième de seconde près.

Sur le plan technique, cela signifie un mélange homogène et une combustion optimale. Pour le conducteur, cela se traduit par

une puissance accrue et un couple plus élevé, avec une consommation parallèlement moindre. Par rapport à la génération 911 précédente, la réduction des émissions de CO₂ peut atteindre 15 %, selon le modèle.

Proposée en option, la boîte de vitesse (PDK – p. 55) est une évolution de la boîte PDK développée et utilisée avec succès en compétition dans les années 80 par Porsche sur ses voitures de course.

Cette boîte avec modes manuel et automatique comporte 7 rapports, deux sous-boîtes indépendantes intégrées dans un carter et, comme son nom l'indique, deux embrayages. Lorsque la première boîte passe le rapport, l'autre boîte présélectionne le rapport directement supérieur à celui engagé. Le changement de

rapport est ultrarapide, en quelques millièmes de seconde, sans rupture de couple. Comparée à une boîte mécanique conventionnelle, la boîte de vitesse PDK réalise de meilleures valeurs d'accélération pour une consommation équivalente. Par rapport à une boîte automatique avec convertisseur de couple, elle présente une réactivité et une agilité accrues, et donc un plus grand agrément de conduite, pour un confort identique et une consommation réduite.

Associée au pack optionnel Sport Chrono Plus (p. 74), la boîte PDK propose 2 autres fonctions : le « Launch Control », qui optimise l'accélération au démarrage, et une fonction « cartographie course » qui propose des changements de rapports proches de la compétition.



911 Carrera



911 Carrera

Les modèles 911 Carrera 4 et 911 Targa 4 bénéficient du système Porsche Traction Management (PTM – p. 62). Le différentiel central multidisque à régulation électronique répartit la motricité sur le train avant selon les besoins.

Les nouveaux volants à 3 branches au design sportif, une dotation de série, se prennent bien en main, même en conduite dynamique.

L'ergonomie est excellente, à l'image du système Porsche Communication Management (PCM – p. 100), un équipement d'origine, avec écran tactile, lecteur CD/DVD compatible avec le format mp3 et, en option, une interface audio universelle pour connecter un lecteur audio externe tel qu'un iPod®. Les commandes sont intuitives et peuvent être complétées en option par une fonction de commande vocale.

La 911 séduit par sa valeur essentielle qui se traduit jusque dans les moindres détails.





911 Carrera 4



911 Carrera 4

Le caractère ne change pas. Il s'affirme.

Le design de la 911.

Une 911 reste une 911.

Chaque élément obéit à une fonction. Ce qui fait la valeur essentielle de la 911. Un concept réfléchi qui se traduit par des valeurs aérodynamiques remarquables. La 911 Carrera affiche un coefficient de pénétration très faible de 0,29.

Les prises d'air du bouclier avant sont surdimensionnées pour une meilleure ventilation. La silhouette se veut encore plus dynamique.

Tous les modèles 911 reçoivent de série des phares Bi-Xénon. Les clignotants, les feux de jour et de position à diodes (DEL) sont

harmonieusement intégrés dans un bloc optique séparé. Logés au-dessus des prises d'air extérieures, ils accentuent les lignes caractéristiques de la voiture. Pour optimiser la vue, nous proposons des phares directionnels avec contrôle dynamique du faisceau en

virage et module pivotant pour les feux de croisement.

La poupe adopte le même langage de formes. Les feux arrière caractéristiques à DEL s'effilent loin dans les ailes arrière, laissant une vision unique dans la nuit.

Les sorties d'échappement en acier spécial – sorties doubles sur les modèles S – sont parfaitement dessinées, tout comme les jantes. En version d'origine, les modèles adoptent des jantes 18 pouces et les modèles S équipés du moteur

3,8 litres sont chaussés de jantes 19 pouces.

Dédiés aux modèles à transmission intégrale, la carrosserie élargie de 44 mm au niveau des ailes arrière et le bandeau de feux arrière au tracé marquant accentuent encore la puissance de la face arrière.

Résultat : un design authentique, indiscutablement 911. Les formes sont au service de la performance. La passion continue.

Les modèles

Porsche, Weissach

911 Carrera 4S Cabriolet,
911 Carrera,
911 Targa 4S

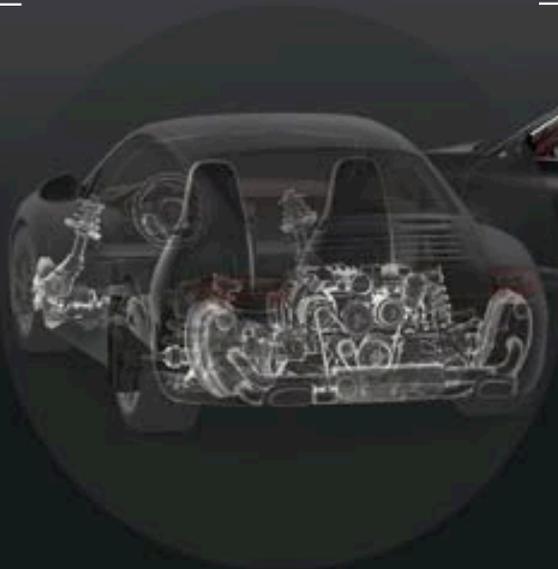


Image 000002
Model range

L'essentiel.

C'est ce qui détermine depuis toujours la philosophie 911. Une formule de réussite qui dure depuis plus de 45 ans et qui se traduit aujourd'hui par dix modèles. Dix personnalités différentes, dont chacune affirme son caractère propre.

Les gènes sont les mêmes.



**La 911 a toujours affirmé son caractère.
À vous de choisir le vôtre.**

Les modèles 911.

La 911 Carrera.

La 911 Carrera S.

La 911 Carrera 4.

La 911 Carrera 4S.

La 911 Carrera Cabriolet.

La 911 Carrera S Cabriolet.

La 911 Carrera 4 Cabriolet.

La 911 Carrera 4S Cabriolet.

La 911 Targa 4.

La 911 Targa 4 S.

Essentielle. Elle forge le caractère et sait se montrer sous différents visages.

Comme les modèles 911. Tous suivent notre idéal de la voiture de sport où les extrêmes se touchent. Sportivité et confort. Fonctionnalité et design. Tradition et innovation.

Chaque modèle possède sa personnalité propre et répond aux différentes exigences que

chaque conducteur attend d'une voiture de sport.

Les uns donnent la priorité au purisme, à la construction allégée et à la sensation originelle de la voiture de sport. Les autres privilégient la puissance. D'autres encore attendent une motricité optimale, à tout moment. Et puis il y a ceux qui apprécient avant tout la conduite les cheveux au vent – dynamique à bord d'une 911 Cabriolet classique ou

souveraine au volant d'une 911 Targa 4.

Les exigences sont toutes différentes – et très personnelles. Notre seul objectif : satisfaire à vos attentes.

Depuis plus de 45 ans.



911 Carrera



911 Carrera

Et vous ? Combien de fois avez-vous décidé de changer tout en voulant rester vous-même ?

La 911 Carrera.

Efficacité, performance, sportivité. Ces valeurs traduisent l'émotion originelle liée à la voiture de sport. Les valeurs essentielles de la 911 Carrera.

Objectif visé : un meilleur rendement. Le moteur de la 911 Carrera bénéficie d'un système d'injection directe

d'essence (Direct Fuel Injection, DFI – p. 40).

A propos du moteur : 6 cylindres à plat de 3,6 litres de cylindrée, positionné en porte-à-faux arrière. Cela va de soi.

Il développe 345 ch (254 kW) à 6 500 tr/min et atteint son

couple maximal de 390 Nm à 4 400 tr/min. Par rapport à la génération précédente, les émissions de CO₂ ont diminué de 9 % et la consommation annonce une baisse de 6 % en version boîte mécanique. La 911 accélère de

0 à 100 km/h en 4,9 secondes et revendique une vitesse de pointe de 289 km/h. Des chiffres éloquentes.

La transmission est assistée par une boîte de vitesse mécanique à 6 rapports, à l'étagement sportif avec embrayage auto-ajustable, un équipement d'origine.

Remarquables : les deux sorties d'échappement tout comme la musique envoiante, typiquement Porsche.

Les jantes « Carrera IV » 18 pouces font partie des dotations de série. La conception fermée renforce encore la rigidité des étriers fixes monobloc en aluminium noir à 4 pistons. Les disques avant et arrière affichent un diamètre de 330 mm. La puissance de freinage est optimale.

Parmi les autres caractéristiques de sécurité, on notera le Porsche Stability Management évolué (PSM – p. 70) et les phares Bi-Xénon.

Efficacité, puissance, sportivité. Les trois valeurs phares de la 911 Carrera.



911 Carrera S



911 Carrera S

**Il n'y a pas que les origines qui forgent le caractère.
Les valeurs aussi.**

La 911 Carrera S.

Une règle confirmée par la 911 Carrera S. Elle privilégie la puissance. Essentielle : moteur 3,8 l à injection directe d'essence (Direct Fuel Injection, DFI – p. 40). 385 ch (283 kW) à 6 500 tr/min. Couple maximal de 420 Nm à 4 400 tr/min.

Tout juste 4,7 secondes pour passer de 0 à 100 km/h. La vitesse de pointe s'établit à 302 km/h. La boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK – p. 55), livrée en option, offre de meilleures valeurs d'accélération : le 0 à 100 km/h est franchi en 4,5 secondes.

Associée au pack optionnel Sport Chrono Plus (p. 74), la boîte de vitesse PDK améliore le score de 0,2 seconde pour abattre le 0 à 100 km/h en 4,3 secondes.

Deux doubles sorties d'échappement en acier spécial distillent une musique caractéristique. Typiquement Porsche.

Les étriers fixes monobloc en aluminium à 4 pistons sont peints en rouge. Les jantes « Carrera S II » 19 pouces au design sportif accueillent des disques surdimensionnés. La décélération est phénoménale. Le système de freinage Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB – p. 88) est disponible en option.

Grâce au Porsche Active Suspension Management (PASM – p. 72) avec châssis surbaissé de 10 mm, une dotation d'origine, le contact avec la route est toujours optimal.

Pour une conduite sans concession, les plus téméraires pourront opter pour un châssis sport PASM surbaissé de 20 mm avec différentiel arrière à glissement limité. Il est en option pour les deux motorisations.

Malgré cette sportivité sans équivoque, la 911 Carrera S se prête parfaitement à l'usage au quotidien, comme en témoigne le système Porsche Communication Management (PCM – p. 100) ou l'option phares directionnels avec contrôle dynamique du faisceau en virage.

Essentielle : la 911 Carrera S n'est pas seulement une question de puissance pure..., même si elle y est pour beaucoup.



911 Carrera 4



911 Carrera 4S

Concilier sécurité et dynamique. Une mission essentielle.

Les modèles 911 Carrera 4.

La transmission intégrale procure aux modèles 911 une stabilité dynamique remarquable et une excellente motricité. Ils se reconnaissent à leur carrosserie arrondie avec des ailes arrière plus larges de 44 mm.

Parmi les autres signes de reconnaissance : la voie arrière élargie de 32 mm sur les modèles Carrera 4S, les roues surdimensionnées, les grilles d'entrée d'air et lamelles avant couleur titane, et le bandeau de feux arrière.

Contrastés en noir : les jupes de la partie inférieure du bouclier arrière et les bas de caisse latéraux – pour une meilleure protection antigravillonnage.

Chiffres à l'appui :

La 911 Carrera 4 animée par un moteur 3,6 l revendique 5,0 secondes pour passer de 0 à 100 km/h et affiche une vitesse de pointe de 284 km/h.

Plus rapide, la 911 Carrera 4S ne demande que 4,7 secondes pour accélérer de 0 à 100 km/h. Sa vitesse de pointe s'établit à 297 km/h.

Des valeurs essentielles convaincantes :

Les deux modèles adoptent la transmission intégrale active Porsche Traction Management (PTM – p. 62). Le système PTM avec différentiel arrière à glissement limité de série est avant tout conçu pour offrir un comportement dynamique hors pair. La motricité du système PTM maximise la sécurité, notamment sur routes mouillées ou enneigées.

Conclusion :

Les modèles 911 Carrera 4 offrent une dynamique accrue et une sécurité renforcée. Cela n'a rien de surprenant. Ici, ce ne sont pas deux valeurs qui s'opposent : elles constituent au contraire l'essentiel de la 911.



911 Carrera Cabriolet



911 Carrera S Cabriolet

La fascination en héritage.

Les modèles 911 Carrera Cabriolet.

La fascination. Elle a toujours été notre moteur pour développer et faire évoluer la 911. Le plaisir est encore plus intense sous le soleil, en conduite à ciel ouvert, cheveux au vent. Une raison suffisante pour décliner chaque modèle 911 en version cabriolet également.

Sur le plan technique, les cabriolets adoptent le principe de performance des versions fermées. Moteur 3,6 ou 3,8 l, à propulsion ou avec le Porsche Traction Management (PTM – p. 62).

En terme de puissance, les cabriolets 911 n'ont rien à envier aux modèles fermés. La magie 911 opère pleinement.

Le concept de sécurité (p. 80) est à la hauteur de cette puissance remarquable. Les airbags grand volume pour le conducteur et le passager ainsi que le Porsche Side Impact Protection System (POSIP – p. 93) sont une dotation d'origine des modèles 911. Sur les modèles Cabriolet, ce concept de sécurité est complété par des arceaux de protection (p. 93).

Petit plus pour la conduite à ciel ouvert : les sièges ventilés, une option particulièrement agréable quand il fait très chaud.

Pour terminer, un petit mot sur la capote. Les modèles 911 Cabriolet appartiennent aux cabriolets « classiques » avec une capote en tissu. Un gain de poids judicieux là où il le faut : centre de gravité abaissé et consommation réduite. Nous l'avons encore améliorée. Pour que la fascination reste intacte, même par mauvais temps.



La capote.

Que tous les adeptes de la conduite à ciel ouvert se rassurent : même capote fermée, vous êtes toujours à bord d'une 911.



La capote des modèles 911 Cabriolet est légère et résistante. Le cadre de toit adopte une structure de conception allégée. La lunette arrière en verre, chauffante et traitée antirayures, offre une excellente visibilité. Une gouttière supplémentaire sur la capote améliore l'évacuation latérale de l'eau. Ainsi, à l'ouverture des portières et par temps de pluie, l'eau s'égoutte moins dans la zone d'accès.



La commande de la capote est électrique. Il suffit simplement d'appuyer sur le bouton placé sur la console centrale ou sur la clé de contact.



Grâce à l'articulation en Z, la face intérieure de la capote est toujours bien protégée. Elle s'ouvre et se referme en

20 secondes à peine – à l'arrêt ou en roulant jusqu'à une vitesse de 50 km/h.

Le ciel de toit de la capote en matière textile insonorisante et thermo-isolante optimise le niveau sonore de manière aussi efficace que sur les coupés. Même à vitesse élevée, vous n'entendrez plus que le son typique de votre Porsche.



Saute-vent

Le saute-vent.

Le saute-vent fait partie des dotations de série. Développé en soufflerie, il réduit les turbulences et minimise les bruits du vent. Replié, il se range dans le coffre.



Hardtop

Le hardtop.

Le hardtop en aluminium disponible en option se monte facilement. Le tissu insonorisant de la face intérieure est coordonné au coloris de l'habitacle.



911 Targa 4

Que diriez-vous de voir du pays tout en restant à l'abri des courants d'air ?

Les modèles 911 Targa 4.

Coupé ou Cabriolet ? Nous avons répondu à la question dès 1965 : les deux ! Résultat : la 911 Targa. Depuis, nous l'améliorons sans cesse pour la rendre toujours plus confortable et plus dynamique.

Côté moteur par exemple : le 3,6 litres de la 911 Targa 4

développe 345 ch (254 kW) à 6 500 tr/min pour un couple maximal de 390 Nm à 4 400 tr/min. Plus puissant, le moteur de 3,8 l de cylindrée de la 911 Targa 4S délivre 385 ch (283 kW) à 6 500 tr/min. Le couple maximal de 420 Nm est disponible dès 4 400 tr/min.

Qu'il pleuve ou qu'il vente, le système de transmission intégrale Porsche Traction Management (PTM – p.62), une dotation d'origine, vous offrira une motricité optimale et un agrément de conduite sans pareil. A l'instar des modèles 911 Carrera 4, les modèles 911 Targa affichent une



911 Targa 4S

carrosserie arrière élargie de 44 mm pour une allure encore plus sportive et une dynamique accrue. La voie arrière plus large et les roues surdimensionnées favorisent les accélérations transversales en courbe.

Donnant une sensation d'infini qu'il soit ouvert ou fermé, le toit en verre à ouverture électrique est entièrement intégré dans la carrosserie, dont la rigidité reste extrêmement élevée malgré cette grande surface vitrée. La lunette arrière, relevable comme

un hayon, facilite par ailleurs le chargement des bagages à l'arrière.

L'élégance de la ligne de toit est agréablement accentuée par une baguette en aluminium anodisé qui s'élance dans une longue courbe depuis les montants de pare-brise jusqu'aux custodes effilées, si typiques des Targa et de cette silhouette incomparable.

La poupe est soulignée par le bandeau réfléchissant entre les blocs optiques.

Les modèles 911 Targa 4 allient ainsi style et confort à une âme de sportive et à un plaisir de conduite inégalé, qui séduit les passionnés depuis 1965.



911 Targa 4



Toit panoramique ouvert



Hayon ouvert

Le concept de toit.

Même lorsque le toit est fermé, la vue s'étend à l'infini, tout comme les possibilités qu'offre le toit panoramique en verre des modèles 911 Targa 4. À vous de choisir le degré d'ouverture du toit, quelle que soit la vitesse à laquelle vous roulez.

Il vous suffit pour cela d'actionner un bouton sur la console centrale. Le toit en verre s'abaisse et peut ensuite glisser progressivement vers l'arrière jusqu'à la position souhaitée. Un déflecteur se met automatiquement en place pour réduire les turbulences et le bruit. L'avantage : même par temps

humide ou froid et sur de longs parcours, vous roulez « la tête dans les nuages », en tout confort.

Le toit est en verre de sécurité feuilleté. En association avec le rideau électrique coulissant, il protège aussi bien des rayons du soleil que du froid.

La lunette arrière en verre se relève comme un hayon pour faciliter le rangement des bagages à l'arrière. Elle se déverrouille depuis l'habitacle ou à l'aide de la télécommande de la clé de contact et bénéficie, pour plus de confort, d'un auxiliaire de fermeture électrique.

Grâce à leur concept de toit original associé à la transmission intégrale active, les modèles 911 Targa 4 occupent une place privilégiée. Comme aucune autre voiture, la 911 Targa 4 marie souverainement dynamique avec beauté et fonctionnalité.

Le moteur

Porsche, Weissach

911 Carrera

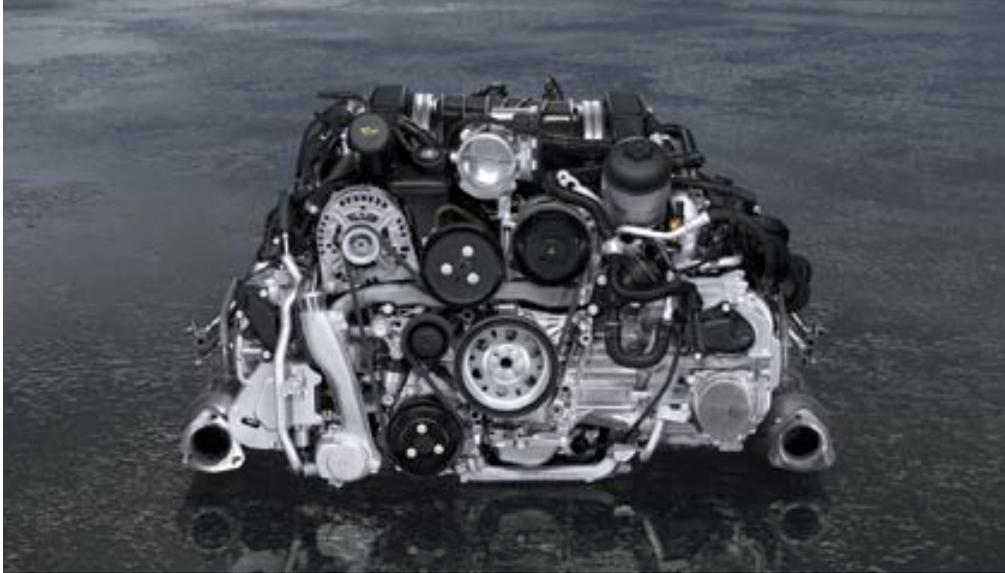


Image 000003
Engine

La bonne nouvelle : le moteur est à l'arrière. 6 cylindres à plat, évidemment. Cylindrée de 3,6 ou 3,8 l et VarioCam Plus.

La très bonne nouvelle : la 911 bénéficie de l'injection directe d'essence DFI (Direct Fuel Injection). Pour encore plus de puissance, plus de couple et une consommation moindre.

Essentielle. La 911 prouve une fois de plus que l'on peut toujours faire mieux.



Moteur 6 cylindres à plat 3,8 l

Suivre toujours le chemin le plus direct. Un choix judicieux.

Le moteur de la gamme 911.

Tous les modèles 911 possèdent l'injection directe d'essence (DFI). Le moteur 6 cylindres à plat de 3,6 litres de cylindrée, délivre une puissance de 345 ch (254 kW). Elle passe à 385 ch (283 kW) en version 3,8 litres. Les performances sont époustouflantes. Les valeurs de consommation et d'émission restent faibles. Un

résultat obtenu entre autres grâce à l'injection directe d'essence (DFI), au système VarioCam Plus, à une construction allégée et à une diminution des pertes mécaniques.

L'injection directe d'essence (DFI).

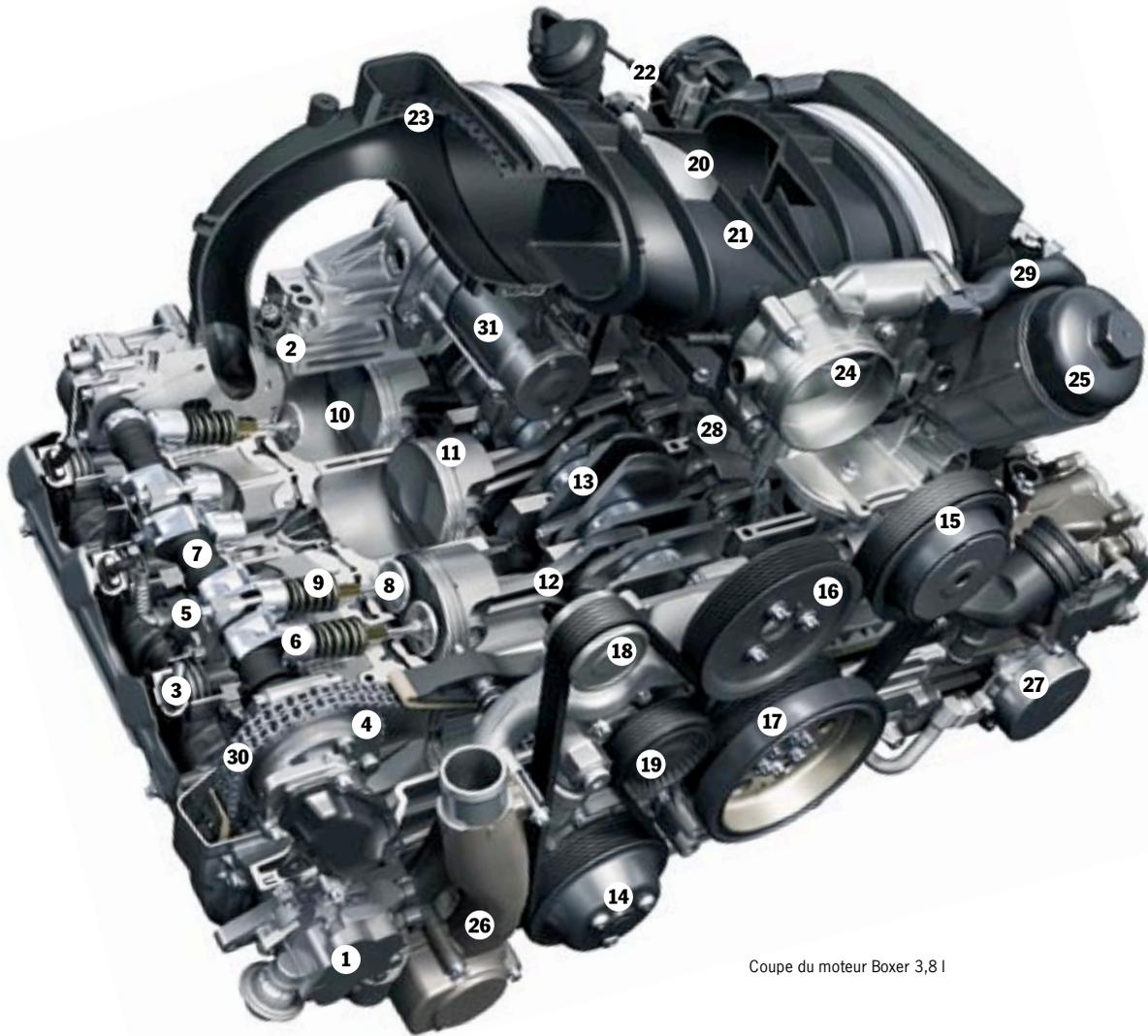
Au millième de seconde près, ce système injecte le carburant directement dans la chambre de combustion grâce à des injecteurs à commande électromagnétique, et ce à une pression de 120 bars.



Les angles du jet et du cône d'injection ont été optimisés par rapport au couple, à la puissance, à la consommation et au niveau des émissions souhaités. Le mélange air-carburant toujours homogène optimise la combustion. Dans le système d'injection directe, le système de gestion électronique du moteur EMS SDI 3.1 régule le débit et le point d'injection individuellement pour chaque rangée de cylindres, améliorant ainsi la courbe de combustion et la consommation. Grâce à la mesure des masses d'air à film chaud, le mélange

air-carburant injecté dans les chambres de combustion est toujours idéal. Jusqu'à 3 200 tr/min intervient un système de double injection, voire un système de triple injection jusqu'à 2 500 tr/min. Ce qui permet aux catalyseurs d'entrer plus rapidement en fonction lors des démarrages à froid et de garantir un couple plus important à pleine charge. Le mélange étant injecté directement dans le cylindre, l'injection directe améliore le refroidissement de la chambre de combustion. Il est ainsi possible d'augmenter le taux de

compression (12,5:1) et d'obtenir un meilleur rendement des moteurs. Ceci a permis de réduire considérablement le taux des émissions de CO₂ sur les différents modèles : jusqu'à 15 % par rapport à la gamme précédente. La régulation de l'injection est assurée par le système de gestion électronique du moteur. Le système de retraitement des gaz d'échappement permet même de dépasser la très sévère norme européenne EURO 5. Un pas de plus en matière de protection de l'environnement.



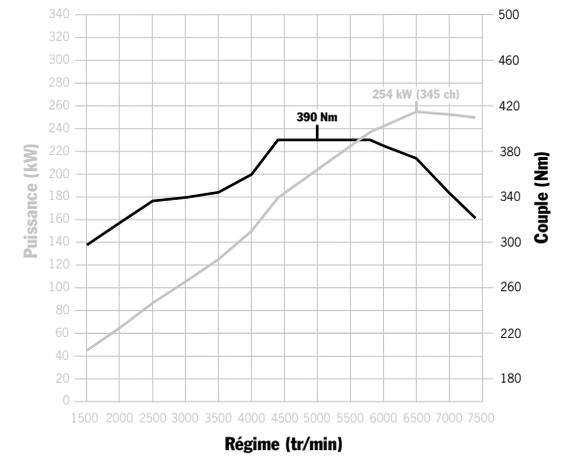
Coupe du moteur Boxer 3,8 l

- 1. Pompe haute pression
- 2. Injecteur haute pression
- 3. Bobine d'allumage
- 4. Électrovanne du régulateur d'arbre à cames

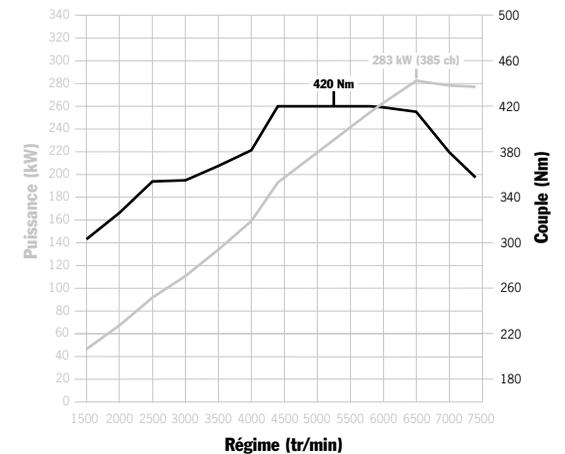
- 5. Électrovanne du réglage de soupape variable (levée des soupapes)
- 6. Poussoirs avec compensation intégrée du jeu des soupapes
- 7. Arbre à cames d'admission
- 8. Soupapes d'admission

- 9. Ressort de soupape
- 10. Chambre de combustion avec paroi recouverte d' « Alusil »
- 11. Piston forgé en aluminium
- 12. Bielle forgée en aluminium
- 13. Vilebrequin
- 14. Pompe à eau

- 15. Compresseur de climatisation
- 16. Pompe d'assistance
- 17. Amortisseur de vibrations
- 18. Galet tendeur
- 19. Tendeur de courroie hydraulique
- 20. Clapet de résonance

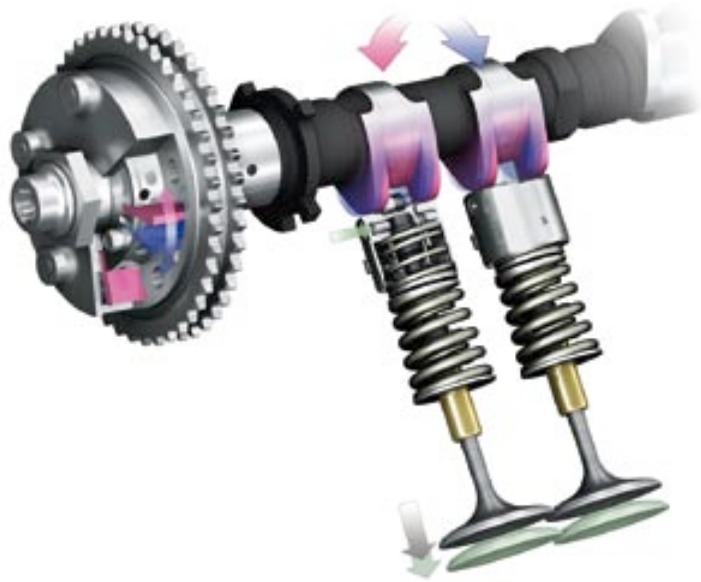


911 Carrera/911 Targa 4 : 390 Nm à 4 400 tr/min, 345 ch (254 kW) à 6 500 tr/min



911 Carrera S/911 Targa 4S : 420 Nm à 4 400 tr/min, 385 ch (283 kW) à 6 500 tr/min

- 21. Tuyau distributeur
- 22. Résonateur commutable
- 23. Collecteur d'admission avec volume acoustique intégré
- 24. Papillon des gaz à pilotage électronique
- 25. Filtre à huile
- 26. Thermostat
- 27. Pompe de dépression
- 28. Chemise humide
- 29. Ventilation du vilebrequin
- 30. Chaîne
- 31. Démarreur



Le système VarioCam Plus.

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

Ce concept moteur « 2 en 1 » réagit en fonction de la charge et du régime. Le changement est imperceptible. Résultat : une accélération instantanée et un niveau sonore très faible.

La variation du calage de distribution est commandée par une valve électrohydraulique et grâce à un régulateur progressif fonctionnant selon le principe du régulateur axial.

Pour optimiser l'apport de carburant et un réchauffement du moteur rapide, VarioCam Plus sélectionnera une course plus grande avec une ouverture retardée. Dans les plages de régimes moyens à faibles, le système réduit la course des soupapes et avance leur ouverture afin de diminuer la consommation et les émissions. Pour atteindre des valeurs de couple élevées et optimiser la puissance, le système augmente la course des soupapes.



911 Carrera 4S Cabriolet

La conception allégée.

Les avantages du moteur en alliage léger : un gain de poids et de consommation. Une conception intelligemment allégée nous a permis de réduire davantage le poids des moteurs,

à l'exemple du palier d'arbre à cames, complètement intégré dans les culasses. La minimisation des frottements mécaniques du moteur et la conception optimale du système de lubrification autorisent une nouvelle baisse de consommation.



911 Carrera 4

La lubrification intégrée à carter sec.

Ce système permet une lubrification fiable, même en conduite sportive, et assume des fonctions de refroidissement complémentaires.

Le réservoir d'huile est logé à l'intérieur du moteur, rendant inutile le montage d'un réservoir extérieur. Quatre pompes aspirent l'huile dans les culasses et la ramènent directement au carter d'huile. Une cinquième pompe située dans le carter d'huile

alimente directement les points de lubrification du moteur.

L'huile passe au préalable par deux réservoirs cylindriques (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.

Pour diminuer les pertes de motricité et augmenter le rendement, une pompe à huile à régulation électronique alimente les points de lubrification du moteur en fonction des besoins. En cas de forte demande, la pompe fonctionne à puissance élevée. Si les besoins sont peu élevés, la pompe tourne à faible puissance. Ainsi, la lubrification est toujours optimale. La consommation reste sobre et les émissions faibles.

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

Le refroidissement du moteur.

Des puissances phénoménales sont obtenues grâce au système d'injection directe d'essence (DFI) et à VarioCam Plus. Elles s'accompagnent de faibles valeurs en termes d'émission, de consommation et de niveau sonore. Les performances de refroidissement par eau selon le principe du flux transversal sont tout aussi remarquables. Le refroidissement par flux transversal, éprouvé en compétition, alimente individuellement chaque cylindre.

L'allumage.

Pour le moteur, cela signifie une lubrification fiable et régulière des deux rangées de cylindres, même en cas de sollicitation extrême comme une forte accélération longitudinale ou transversale.

La gamme 911 possède un système d'allumage à distribution statique. Des bobines séparées à proximité immédiate des bougies garantissent une sécurité maximale.



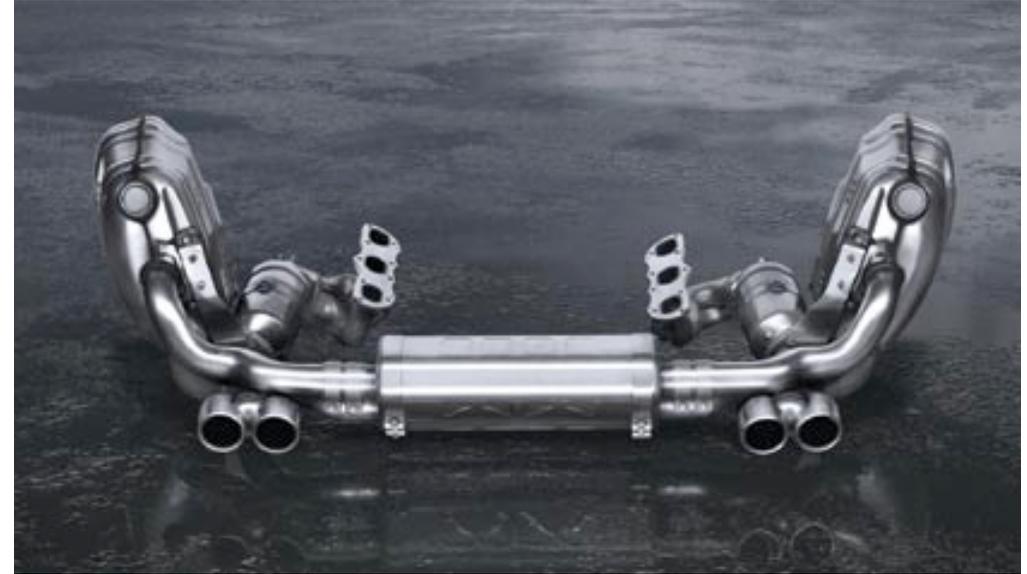
911 Carrera S avec échappement sport

Le système d'admission.

Le système d'admission à résonance à double niveau utilise les vibrations de la masse d'air pour obtenir une meilleure respiration du moteur.

Avantages : un couple plus élevé à faible régime et une courbe de couple plus régulière.

Le système d'admission est entièrement réalisé en matériau composite, donc plus léger. Le filtre à air du moteur 3,8 l comporte un résonateur asservi au régime qui peut être activé. À bas régime, il délivre un son tonitruant qui devient plus agressif à régime élevé.



Système d'échappement de la 911 Carrera S

Le système d'échappement.

Le système d'échappement en acier spécial se compose de 2 lignes d'échappement séparées. Les pots catalytiques résistent mieux aux températures élevées et présentent un échauffement rapide, pour un traitement plus efficace des émissions.

Grâce aux progrès de la technologie sur les gaz d'échappement, nos échappements satisfont aux règles très sévères des normes EURO 5 en vigueur en Europe et LEV II aux USA.

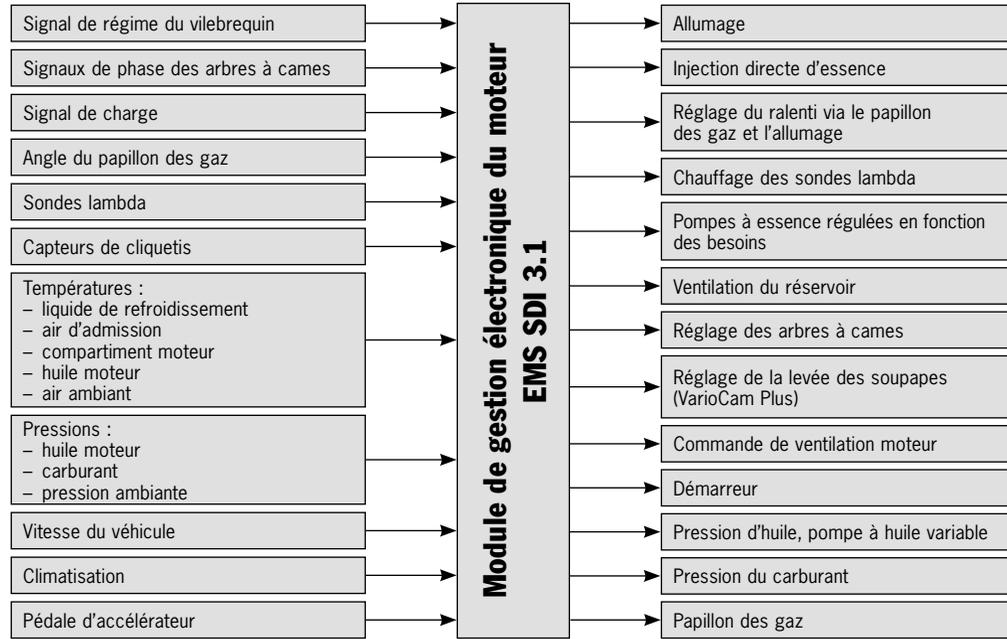
La régulation lambda stéréo pilote et régule séparément la composition des gaz d'échappement pour chaque ligne d'échappement via deux sondes lambda. Une troisième sonde lambda contrôle la dépollution dans les catalyseurs.*

En option, les modèles 911 peuvent recevoir un système d'échappement sport (p. 48, 150). Le réglage se fait via un interrupteur intégré dans la console centrale.

* Excepté dans les pays où est commercialisée de l'essence au plomb.

Données d'entrée

Régulation/Commande



Interface CAN en liaison avec la régulation de la stabilité dynamique du véhicule, la commande de boîte, le système antidémarrage, l'instrumentation, la climatisation, la touche « Sport », la touche « Sport Plus », la touche « Échappement sport », le diagnostic embarqué, etc.

La gestion électronique du moteur.

Le calculateur EMS SDI 3.1 assure un fonctionnement parfait du moteur en toutes circonstances.

Il commande notamment la position du papillon des gaz (accélérateur électronique),

indispensable à la fonction Porsche Stability Management (PSM). Il régle également l'ensemble des fonctions et des modules affectés au moteur (cf. diagramme). Résultat : des valeurs optimales de consommation, d'émission, de puissance et de couple, en toutes situations.

Parmi les fonctions essentielles du calculateur figure également la régulation du cliquetis, cylindre par cylindre. Comme les 6 cylindres ne travaillent jamais dans les mêmes conditions, leur cliquetis est contrôlé individuellement pour corriger le point d'allumage, si nécessaire. Ceci, afin d'économiser les cylindres



911 Targa 4S

et les pistons à régime et à charge élevés. Le système de diagnostic embarqué, conforme aux normes européennes, détecte le cas échéant tout défaut intervenant dans le système d'échappement et d'alimentation. Il avertit le conducteur et affiche le défaut à l'écran, évitant ainsi d'augmenter les émissions et la consommation.

L'entretien.

Chaque Porsche est conçue pour durer longtemps. La 911 ne fait pas exception à la règle. L'alternateur, la pompe de la direction assistée et la climatisation sont entraînés par une seule courroie autoréglable. La compensation hydraulique

rend superflu tout réglage du jeu de soupape. Les arbres à cames sont entraînés par des chaînes de transmission qui ne nécessitent aucun entretien. À l'exception des bougies, le système d'allumage ne requiert lui non plus aucun entretien. Résultat : de longs intervalles de maintenance et une garantie de 2 ans, kilométrage illimité.

La transmission

Porsche, Weissach

911 Carrera

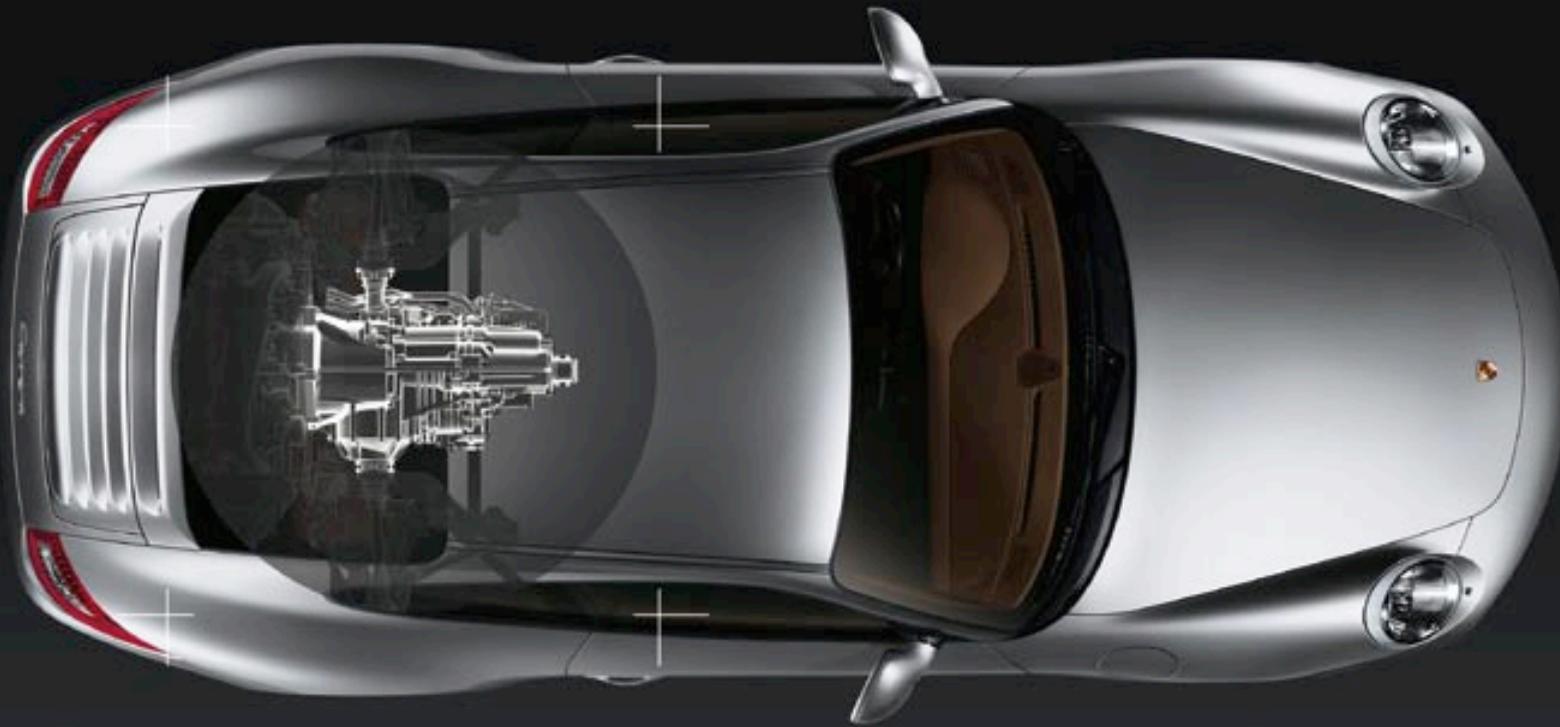


Image 000004
Transmission

De cause à effet. Que se passe-t-il entre les deux processus ?

Beaucoup de choses. À bord de la 911, vous ne vous apercevrez de rien.

Prenons un exemple : vous passez les rapports avec la boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK). Le changement de rapport est immédiat, en quelques millièmes de seconde, sans perte de puissance. Même processus pour le Porsche Traction Management (PTM). Il réagit spontanément en toutes circonstances.

La cause : la technique de pointe. L'effet : une émotion inégalée.



Plaisir décuplé.

La boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK).

La boîte de vitesse PDK est disponible en option. Elle s'utilise en mode manuel ou automatique. Le changement des rapports est ultrarapide et sans coupure de puissance. Résultat : des valeurs d'accélération nettement plus élevées et une consommation réduite – tout en bénéficiant d'un grand confort d'utilisation, analogue à celui procuré par une boîte automatique à convertisseur de couple.

La boîte PDK possède 7 rapports : l'étagement des 6 premiers rapports est sportif – la vitesse de pointe est atteinte en 6^e. La 7^e est un rapport long, ce qui autorise une nouvelle baisse de la consommation.

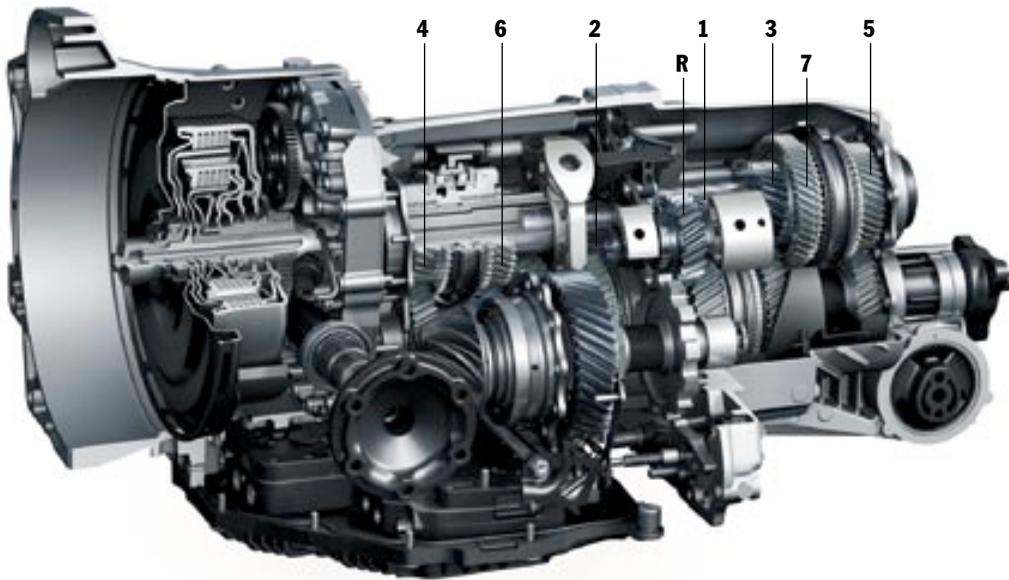
La boîte PDK se compose de 2 boîtes intégrées dans un carter. Comme 2 boîtes nécessitent 2 embrayages, la boîte PDK est conçue sous forme de deux embrayages humides immergés dans un bain d'huile.

Ce double embrayage relie les deux sous-boîtes via 2 arbres de commande indépendants (l'arbre 1 tourne à l'intérieur de l'arbre 2, évidé à cet effet), transmettant le couple moteur en alternance sans interruption de traction.

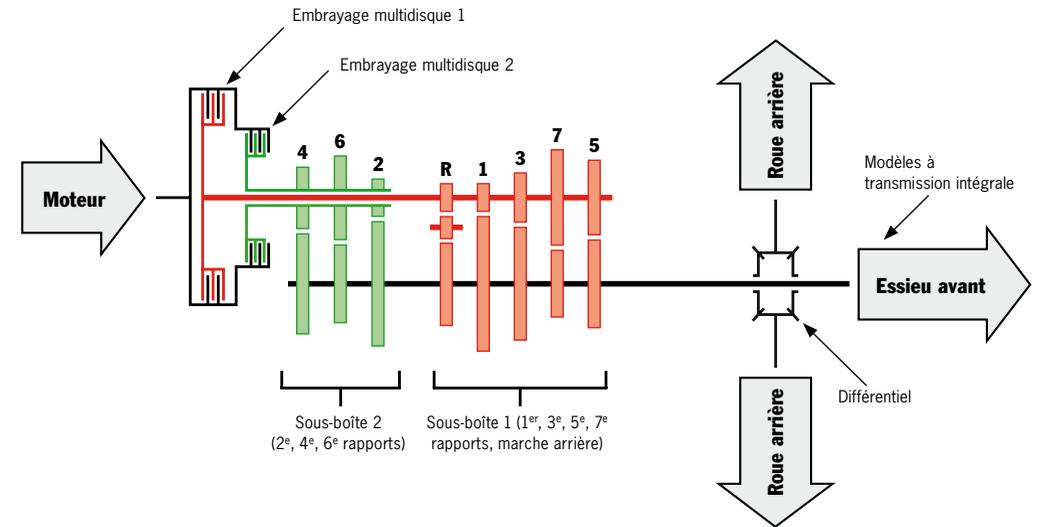
Ainsi, la force du moteur est toujours transmise par l'une des sous-boîtes et son embrayage, le rapport directement supérieur étant « en attente », prêt à

être activé dans la seconde sous-boîte. Pendant que le couple moteur se transmet par l'intermédiaire de celui des deux embrayages qui se ferme, l'ouverture du deuxième permet la présélection d'un rapport adapté sur l'autre boîte. Les changements de vitesse s'effectuent en quelques millièmes de seconde.

L'embrayage 1 commande la première sous-boîte avec les rapports impairs (1, 3, 5, 7) et la marche arrière. L'embrayage 2 commande la deuxième sous-boîte avec les rapports pairs (2, 4, 6).



Croquis de la boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK)



Principe de la boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK)

Fonctionnement de la boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK).

Le vilebrequin transfère le couple sur le volant bimasse. Puis le couple est transmis via le carter d'embrayage aux embrayages multidisques – ou plus précisément aux supports de lamelles externes respectifs.

La pression d'huile commande l'embrayage 1 qui se ferme, créant une adhérence avec l'arbre 1. Le différentiel transmet le couple sur le train arrière ou sur

les trains avant et arrière pour les modèles 911 à transmission intégrale.

À ce moment, la boîte de vitesse PDK présélectionne le rapport directement supérieur. Le couple moteur est transmis respectivement à l'autre support de lamelles externes. Le processus de croisement intervient au signal de changement de rapport : tandis que l'embrayage 1 s'ouvre, l'embrayage 2 se ferme, créant l'adhérence avec l'arbre de commande 2 pour transmettre le couple aux roues.

Le rapport engagé est affiché au tableau de bord.

Les avantages de la boîte PDK : des changements de rapport extrêmement rapides sans coupure de puissance et des valeurs d'accélération plus élevées. La conduite est plus sportive, plus



dynamique, avec une vivacité exceptionnelle. En fonction du mode choisi, les changements de rapport sont plus confortables ou résolument sportifs.

En raison de la conception compacte de la boîte, les masses en rotation sont réduites. Résultat : une plus grande réactivité du moteur et un poids allégé.

L'excellent rendement du moteur et la présence d'un 7^e rapport plus long favorisent une plus grande sobriété et une réduction des émissions. Les valeurs sont

équivalentes à celles obtenues avec une boîte manuelle. Par rapport à la génération précédente et associée aux motorisations à injection directe d'essence (DFI), cette conception a permis de réaliser un gain de consommation pouvant aller jusqu'à 13 % selon les modèles et de diminuer les émissions de CO₂ de l'ordre de 15 % environ.

Avec le Pack Sport Chrono Plus optionnel, la boîte de vitesse PDK s'enrichit des fonctions « Launch Control » et « cartographie course » (p. 74).

Avec le Pack Sport Chrono Plus optionnel, la boîte de vitesse PDK s'enrichit de deux fonctions : la fonction « Launch Control » pour une accélération maximale départ arrêté et une fonction « cartographie course » qui optimise le passage des rapports. Pour un comportement proche de la compétition (p. 74).

Avec la boîte de vitesse PDK, sportivité devient synonyme de rendement et de confort.

En parfaite harmonie avec la philosophie 911.



Le volant sport PDK à 3 branches.

Associé à la boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK) optionnelle, le volant sport à 3 branches d'origine possède deux commandes ergonomiques.

Une petite pression avec le pouce et la boîte PDK passe le rapport supérieur. Pour rétrograder, il suffit de tirer la commande vers soi avec l'index, et le tour est joué. Vous pouvez utiliser indifféremment la main gauche ou droite.



Le levier de vitesse PDK.

Le style particulier du levier de vitesse PDK privilégie la fonctionnalité et l'ergonomie.

Il permet également de passer les rapports manuellement. Il se

commande très facilement et suit la même logique que les commandes sur le volant sport PDK à 3 branches : une légère poussée vers l'avant pour passer le rapport supérieur, une légère pression en arrière pour rétrograder.

Même lorsque le sélecteur est en position automatique, vous pouvez passer les rapports manuellement à l'aide des commandes situées sur le volant.



911 Carrera S Cabriolet

**L'essentiel ne suffit pas.
Encore faut-il le mettre en pratique.**

La boîte mécanique à 6 rapports.

Authentique et incisive, la boîte mécanique à 6 rapports vous fait sentir l'étagement optimal des différents rapports. La commande par câble lui confère une précision maximale et empêche la transmission des vibrations du moteur au levier de commande. La course des rapports est réduite

– les efforts sont moindres. Conséquences : le passage des rapports est plus rapide et plus sportif et les sensations sont plus intenses. En option via le programme Porsche Exclusive, vous pouvez commander un réducteur de course. Tous les modèles 911 adoptent également

un embrayage autoréglable qui s'use deux fois moins qu'un embrayage conventionnel.

L'assistance au démarrage.

La fonction d'assistance au démarrage fait partie des dotations d'origine des véhicules équipés d'une boîte mécanique ou d'une boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK).

Au freinage, ce dispositif détecte automatiquement tout arrêt en côte. Une fois la pédale de frein lâchée, et si le rapport est engagé, il maintient automatiquement la pression des freins sur les quatre roues pendant un court laps de temps d'environ 2 secondes. Il garde

ainsi la voiture à l'arrêt sans risquer un mouvement de recul non contrôlé du véhicule. Lorsque le couple de démarrage est atteint (boîte mécanique : le conducteur débraye et accélère), le système réduit la pression hydraulique dans le circuit de freinage.



À l'origine, les courbes étaient un hommage au paysage. Aujourd'hui, elles sont un hommage à la technique.

Le Porsche Traction Management (PTM).

Lors du développement des modèles 911, la puissance du moteur n'est pas notre seule préoccupation. Encore faut-il savoir la répartir à bon escient ! L'idée d'une transmission intégrale semble donc toute naturelle. Nous l'avons associée au Porsche Traction Management (PTM)

actif. Ce système consiste en une transmission intégrale permanente avec différentiel central multidisque piloté électroniquement, différentiel de freinage automatique (ABD) et système d'antipatinage (ASR).

D'origine sur les modèles 911 à transmission intégrale ainsi que sur les modèles 911 Targa 4, la répartition de la force motrice entre les trains avant et arrière est régulée de manière active via un différentiel central multidisque piloté électroniquement.

Par rapport au système à visco-coupleur, où ce sont les écarts avérés de vitesse de rotation entre les essieux avant et arrière qui déclenchent un ajustement de la répartition du couple, le pilotage électronique du système à différentiel central multidisque réagit nettement plus vite. Il surveille en permanence les conditions de conduite pour répondre plus vite aux différentes situations. Des capteurs contrôlent constamment la vitesse de rotation des quatre roues, l'accélération longitudinale et transversale ainsi que l'angle de braquage du véhicule. L'exploitation de ces données permet au système de transférer le couple sur l'essieu avant le plus rapidement possible et de manière optimale. Lorsque les roues arrière menacent de patiner, le différentiel central multidisque intervient immédiatement pour reporter plus de puissance sur le train avant. Simultanément, la fonction ASR empêche les roues de patiner. En courbe, le couple transmis à l'avant est calculé pour que le guidage latéral ne soit pas

perturbé. Accouplé à la fonction ABD, le différentiel arrière à glissement limité, de série sur les modèles à transmission intégrale, renforce la motricité sur revêtement irrégulier.

Le PTM (Porsche Traction Management) assure ainsi, en association avec le système Porsche Stability Management (PSM – p. 70), une répartition optimale pour une puissance maximale, en toutes circonstances.

L'efficacité élevée du PTM (Porsche Traction Management) se montre notamment sur routes mouillées ou enneigées. La puissance d'accélération est tout simplement phénoménale.

Résultat : une sécurité hors pair et des performances époustouflantes.

Le différentiel arrière à glissement limité.

Le différentiel arrière à glissement limité à effet de blocage asymétrique fait partie des équipements de série des modèles 911 à transmission intégrale. Il est proposé en option sur tous les modèles 911 à propulsion équipés de jantes 19 pouces.

Il optimise la motricité des roues arrière sur revêtements irréguliers et en accélération en sortie de courbe. À vitesse élevée, il réduit également les réactions en changement d'appui dans les virages.



- 1. Radiateur, module gauche
- 2. Radiateur, module droit
- 3. Sélecteur
- 4. Conduits de liquide de refroidissement

- 5. Boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK) à 7 vitesses
- 6. Collecteur d'admission
- 7. Vase d'expansion du liquide de refroidissement

- 8. Papillon des gaz à pilotage électronique
- 9. Silencieux gauche
- 10. Silencieux droit
- 11. Orifice de remplissage d'huile

- 12. Filtre à air
- 13. Silencieux intermédiaire ou central
- 14. Filtre à huile
- 15. Alternateur

Le châssis

Porsche, Weissach

911 Carrera

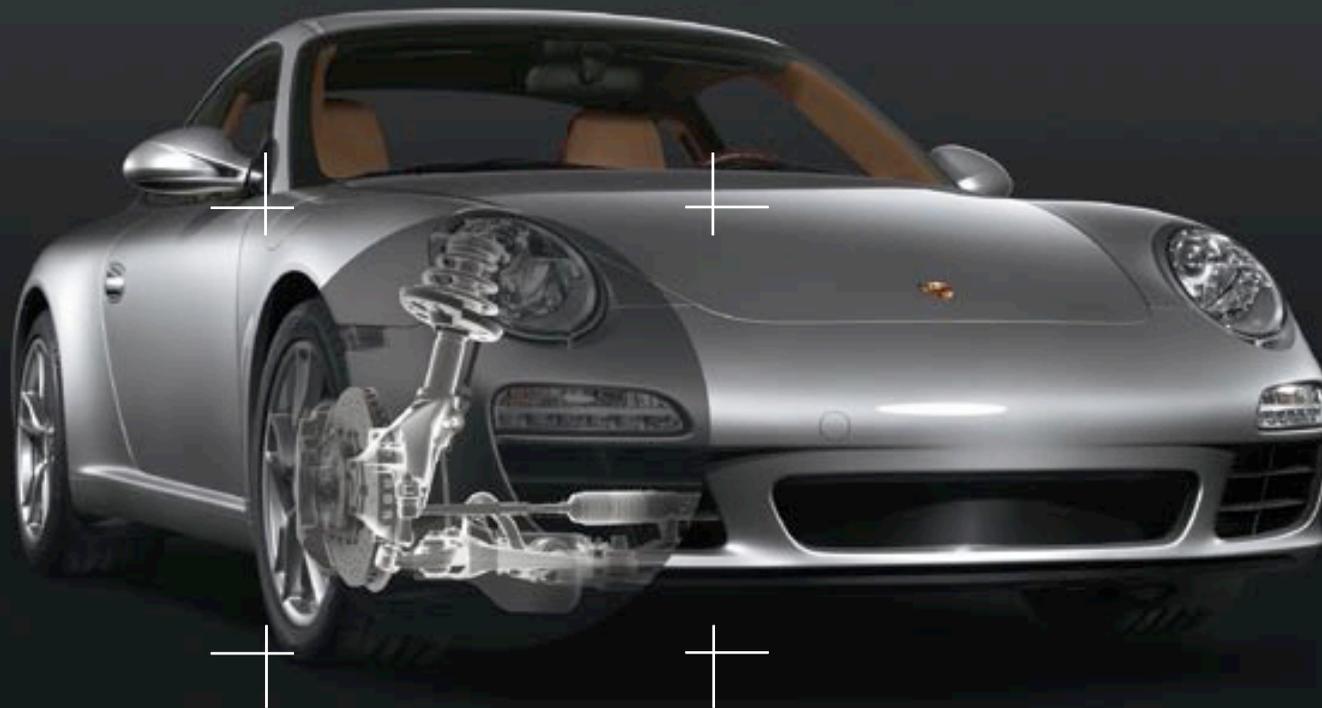


Image 000005
Chassis

Dissimulé, l'essentiel ne sert à rien. Pour être pleinement efficace, il doit pouvoir se montrer au grand jour.

Pour la 911, cela se traduit par un comportement optimal, une agilité maximale et une réactivité immédiate pour transmettre toute la puissance des moteurs sur la route.

Conséquence : la conception des châssis utilise la même technique de pointe que nos systèmes de transmission.



911 Carrera 4

Parfois, il faut savoir se montrer humble pour rester fidèle à sa ligne de conduite.

Les essieux.

Les essieux avant et arrière.

L'essieu avant utilise une jambe de force McPherson à suspension indépendante sur des bras longitudinaux et transversaux et des roulements de roue renforcés.

L'essieu arrière est un essieu multibras avec cadre auxiliaire de conception allégée LSA (Légèreté, Stabilité, Agilité) qui a fait ses preuves en compétition. La cinématique de base réduit nettement le débattement du véhicule en

accélération. Les jambes de force allégées avec des amortisseurs en aluminium sur le train arrière augmentent encore l'agilité.

La conception allégée diminue le poids total et le poids des masses

non suspendues. 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. Les bruits de roulement ou les vibrations sont quasiment absents.

La direction.

Sensible et directe, la direction assistée assure un contact rapproché avec la route. L'effort est relativement faible pour une voiture de sport. Elle offre la même précision directionnelle qu'en compétition – y compris en conduite détendue.

La direction à démultiplication variable mérite une mention spéciale. Lorsque le volant ne bouge que très peu autour de sa position centrale, par exemple lors d'un parcours sur autoroute,



Essieu avant de la 911 Carrera S



Essieu arrière de la 911 Carrera S

la démultiplication est plus tolérante. L'agilité et la réactivité restent néanmoins à leur meilleur niveau.

Lors d'un braquage important, le rapport de démultiplication est plus direct. Les virages serrés se négocient mieux et les manœuvres de stationnement sont facilitées. Le diamètre de braquage de 10,9 m est très faible.



911 Carrera S Cabriolet

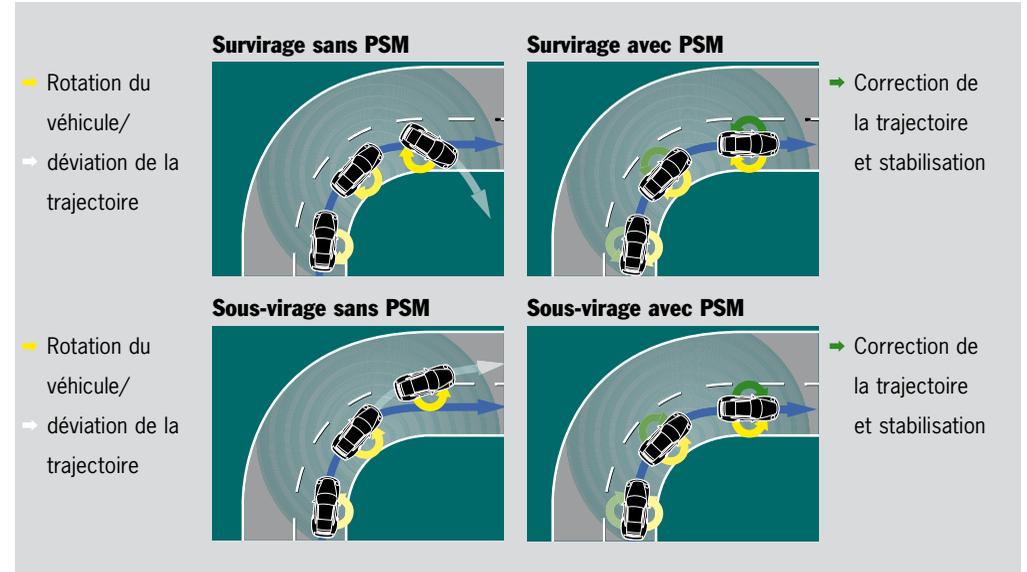
Les caractères forts savent s'effacer quand il le faut.

Le Porsche Stability Management (PSM).

Le Porsche Stability Management (PSM), un système de régulation automatique de la stabilité dynamique du véhicule, est une dotation de série des modèles 911. Des capteurs évaluent de façon permanente la direction, la vitesse, la vitesse de lacet ainsi que l'accélération transversale du véhicule. Sur la base de ces

valeurs, le PSM calcule la trajectoire réelle du véhicule. Au moindre écart, il réagit par un freinage individuel des roues pour maintenir le cap. L'intervention du PSM s'affiche par le clignotement du témoin de contrôle sur le tableau de bord.

Accouplé aux fonctions intégrées ABD (différentiel automatique de freinage) et ASR (antipatinage), le PSM améliore également la motricité en accélération sur revêtements irréguliers. La régulation se montre précise et plus sportive, l'agilité reste optimale. En mode « Sport », le PSM associé au Pack Sport Chrono Plus



optionnel (p. 74) se fait plus discret et retarde la régulation.

La fonction ABS intégrée raccourcit au maximum les distances de freinage. Le confort de régulation reste très élevé avec des interventions plus douces et plus équilibrées.

Le PSM évolué comporte deux fonctions supplémentaires : le préremplissage du circuit de freinage et l'assistance au freinage.

En cas de relâchement brusque de la pédale d'accélérateur, le PSM évolué enregistre cette action pour optimiser le freinage. La fonction de préremplissage du système de freinage crée une légère pression, mettant en contact plaquettes et disques de frein.

En cas de freinage d'urgence, s'il y a franchissement de l'effort à la pédale par rapport à la valeur définie, la fonction de freinage assistée fournit la pression nécessaire via l'organe hydraulique.

Pour les conducteurs en quête de sensations fortes, la fonction PSM peut être désactivée. En cas de freinage plus énergique avec une régulation ABS sur au moins l'une des roues avant (sur les deux roues avant si le mode « Sport » est activé), elle est réactivée automatiquement pour votre sécurité. La fonction ABD reste toutefois activée en permanence.

Conclusion : le PSM garantit une tenue de route parfaite et une sécurité exemplaire pour une sportivité typiquement Porsche.

Deux programmes différents. Une même émotion : 911.

Le Porsche Active Suspension Management (PASM).

Le PASM est un système de réglage électronique des amortisseurs à régulation active et permanente de la force d'amortissement. La régulation se fait individuellement sur chaque roue en fonction du profil de la route et du type de conduite. Ce système est associé à une carrosserie surbaissée de 10 mm. Il est proposé de série pour les modèles S et en option pour les modèles équipés d'un moteur 3,6 litres.

Le conducteur choisit, par simple appui sur une touche, entre 2 programmes. En mode normal, l'amortissement est sportif mais confortable ; en mode sport, il est sportif et ferme. Les profils de conduite sur lesquels reposent les deux programmes se chevauchent à peine. Le grand écart entre

confortable et résolument sportif est plus facile qu'avec un châssis conventionnel. Par rapport au châssis d'origine des motorisations 3,6 l et selon le réglage, le châssis PASM se fait plus sportif ou plus confortable. En fonction du mode activé et du type de conduite, le système choisit automatiquement entre les deux profils le réglage optimal de l'amortissement.

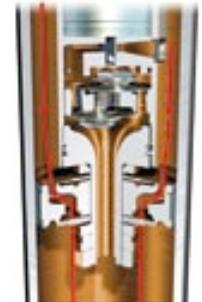
Des capteurs évaluent les mouvements de roulis de la carrosserie comme on peut les rencontrer en forte accélération, en freinage ou sur revêtements irréguliers. Le boîtier de commande identifie alors la conduite et régule l'amortissement en fonction du mode choisi. Il réduit les mouvements de roulis et de tangage et optimise le contact avec la

route pour chacune des roues. Exemple : en mode « Sport », les amortisseurs adoptent un profil « ferme ». Lorsque le système PASM détecte un revêtement irrégulier, il intervient en quelques millièmes de seconde pour améliorer l'adhérence des roues. Pour cela, il assouplit légèrement le réglage de l'amortissement dans la plage sportive ferme. Lorsque le revêtement devient normal, il permute sur le réglage initial.

Si, en revanche, la conduite se fait plus dynamique en mode « Normal », le système durcit automatiquement le réglage tout en restant dans le profil sportif confortable pour améliorer la stabilité et la sécurité.



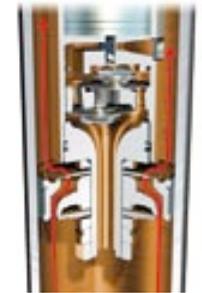
Phase de détente – piston moteur et bypass = réglage sportif confortable



Phase de détente – piston seul = réglage sportif ferme



Phase de compression – piston moteur et bypass = réglage sportif confortable



Phase de compression – piston seul = réglage sportif ferme

Le châssis sport PASM avec différentiel arrière à glissement limité.

L'option châssis sport PASM dédiée aux modèles 911 Coupé est uniquement compatible avec les jantes 19 pouces.

Par rapport au châssis standard des modèles avec une motorisation de 3,6 litres, la carrosserie

est abaissée de 20 mm et de 10 mm par rapport au châssis PASM des modèles S. Les ressorts sont plus rigides et plus courts, les barres stabilisatrices transversales sur les essieux avant et arrière présentent une plus grande résistance à la torsion. En combinaison avec le système PASM, ce châssis offre un confort plus élevé qu'un châssis sport conventionnel.

Le différentiel arrière à glissement limité renforce la motricité des roues arrière sur revêtements irréguliers ou en forte accélération en sortie de courbes serrées, par exemple. Il permet de mieux maîtriser le comportement du véhicule en situation extrême. Le véhicule garde son cap. Les interventions du système PSM sont limitées.



911 Carrera 4

Plaisir suprême. Par simple pression sur le bouton.

Le Pack Sport Chrono Plus.

Le Pack Sport Chrono Plus optionnel permet un réglage plus sportif du châssis et du moteur – pour votre plus grand plaisir.

Le pack comprend les chronomètres numérique et analogique, la touche « Sport », le témoin d'affichage des performances, la fonction de mémoire individuelle

dans le Porsche Communication Management (PCM) ainsi que la touche « Sport Plus » si vous avez opté pour la boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK).

Le mode sport est activé via la touche « Sport » de la console centrale. Le calculateur de la gestion moteur EMS SDI 3.1 rend

le moteur plus agressif, un peu comme sur les voitures de course. Les caractéristiques de la pédale d'accélérateur se font plus dynamiques ; la course de la pédale reste inchangée mais le papillon des gaz s'ouvre plus qu'en mode normal. L'admission des gaz est plus spontanée, le moteur respire mieux. Un régulateur de coupure



Montre Sport Chrono

module le régime, même pour le passage des rapports supérieurs.

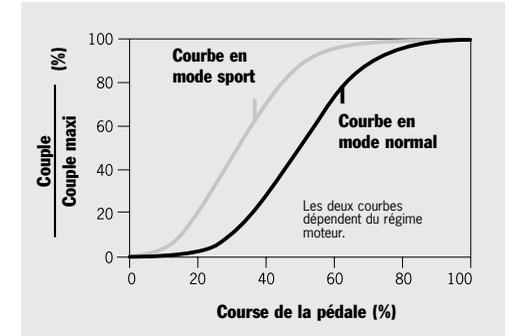
Le Porsche Active Suspension Management (PASM), disponible en option, bascule sur le mode « Sport ». L'amortissement devient plus ferme, l'agilité augmente, l'adhérence est optimale.

En mode automatique avec la boîte de vitesse PDK optionnelle, le régulateur de coupure du régime module le régime, les caractéristiques de passage des rapports passent sur la plage supérieure plus sportive. Le temps de passage des vitesses est réduit, le passage des rapports devient plus sportif. À la moindre décélération, même à régime élevé, une fonction de rétrogradage dynamique passe

automatiquement sur le rapport inférieur. En mode manuel, le passage des rapports est plus rapide, plus dynamique.

En mode sport, la régulation du système PSM est alors retardée, favorisant une meilleure dynamique longitudinale et transversale. Le freinage en courbe devient sensiblement plus agile, le PSM autorise une conduite sportive au freinage en entrée de courbe comme en accélération en sortie de courbe, notamment à basse vitesse – pour un plus grand plaisir de conduite.

Lorsque la fonction PSM est déconnectée, le mode sport accroît encore l'agilité de la voiture. Pour votre sécurité, le système reste toujours en éveil



Courbe comparative de l'accélérateur électronique en mode normal et en mode sport

pour intervenir automatiquement en cas de besoin lorsque la régulation ABS concerne les deux roues avant.

En association avec la boîte PDK, le Pack Sport Chrono Plus comporte deux fonctions supplémentaires. Activées via la touche « Sport Plus », elles offrent une sportivité proche de la compétition.

La première de ces fonctions, appelée « Launch Control », favorise les démarrages en course lorsque vous êtes sur circuit, par exemple.



911 Targa 4

Le principe est le suivant : placez le sélecteur sur la position « D » ou « M » et pressez la touche « Sport Plus ». Avec le pied gauche, appuyez à fond sur la pédale de frein, puis simultanément à fond sur l'accélérateur avec le pied droit. L'action de « kick-down » sur la pédale d'accélérateur permet de détecter le mode « Launch

Control ». Le régime monte à environ 6 500 tr/min, le couple augmente, l'embrayage adhère légèrement. Le message « Launch Control activé » s'affiche sur le tableau de bord. Maintenant, relâchez la pédale de frein aussi vite que possible – inspirez profondément et préparez-vous à être catapulté.

La deuxième fonction « cartographie course » maximise le changement de rapports en conduite très sportive sur circuit. Dans cette configuration, la conception de la boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK) autorise des accélérations spectaculaires avec des temps de changement de rapports extrêmement courts. Les points

de passage sont idéaux. Pour une conduite sportive sur circuit sans concession avec des passages de rapports très dynamiques.

Parmi les autres points forts du Pack Sport Chrono Plus : le chronomètre placé au centre du tableau de bord. Pour afficher, mémoriser et évaluer les temps de tours et les temps sur des

parcours alternatifs, le Porsche Communication Management (PCM – p. 100) se dote également d'un témoin d'affichage des performances. Cette fonction permet d'afficher le temps de conduite total, le nombre de tours effectués sur le parcours actuel ainsi que le nombre de tours total et les temps réalisés. Elle indique également les meilleurs temps réalisés ainsi

que l'autonomie du réservoir et peut mémoriser des parcours de référence.

Grâce à la mémoire individuelle du Pack Sport Chrono Plus, vous pouvez enregistrer différents réglages personnalisés pour les lumières d'orientation ou la climatisation, par exemple.



911 Carrera 4 équipée de jantes « Carrera IV » 18 pouces



911 Carrera S équipée de jantes « Carrera S II » 19 pouces

L'essentiel.

Savoir garder les pieds sur terre.

Les jantes.

En version d'origine, les modèles 911 Carrera comme les modèles 911 Targa 4 campent sur des jantes « Carrera IV » 18 pouces au design sportif classique.

Les modèles S sont livrés au départ de l'usine avec des jantes « Carrera S II » qui soulignent le tempérament dynamique du véhicule.

La conception de ces deux jantes laisse entr'apercevoir les étriers fixes monobloc en aluminium à 4 pistons. Elle renforce également la ventilation des freins.



Jante « Carrera IV » 18 pouces



Jante « Carrera S II » 19 pouces

Le système de contrôle de la pression des pneus (TPM).

Le système de contrôle de la pression des pneus avertit le conducteur de tout dysfonctionnement. La baisse ou la perte de pression est aussitôt signalée par un témoin qui s'affiche sur l'écran de l'ordinateur de bord.

Le conducteur peut vérifier la pression des 4 pneumatiques via le tableau de bord. Après chaque opération de gonflage ou changement de roue, la pression réactualisée est aussitôt affichée, pour votre sécurité et un plus grand confort.

La sécurité

Porsche, Weissach

911 Carrera

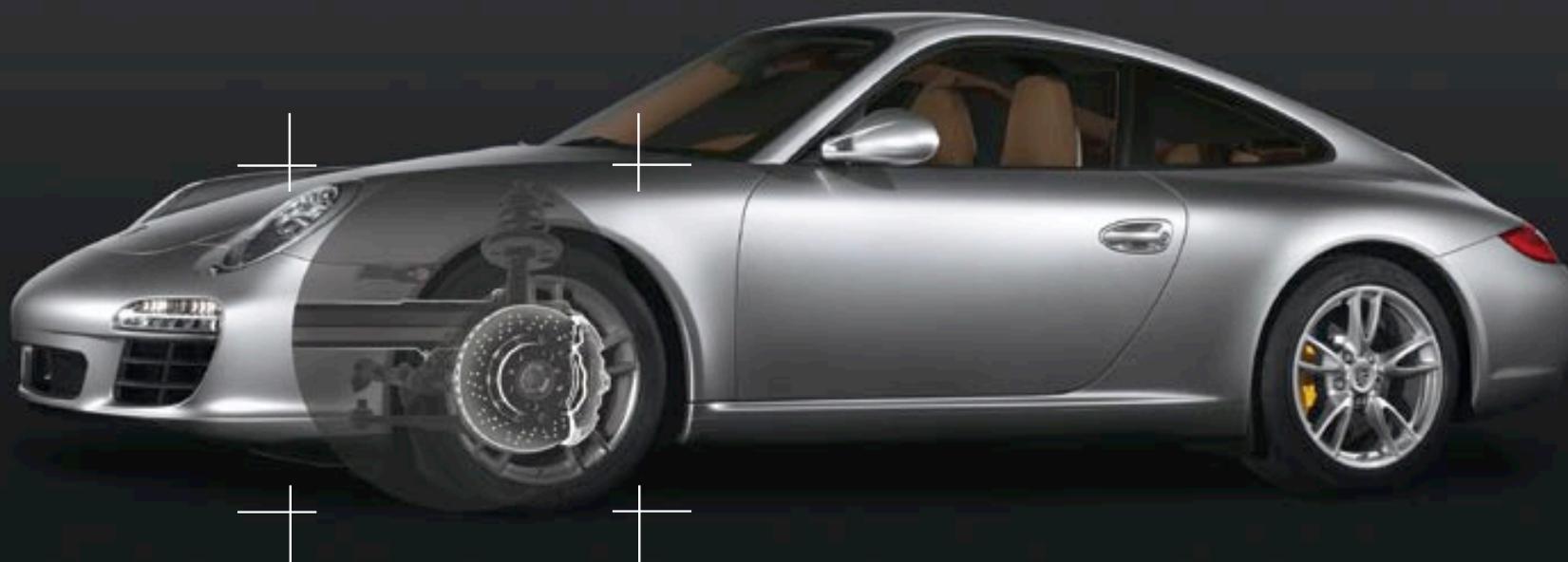


Image 000006
Safety

Essentielle, une valeur qui se mérite. L'acquérir demande beaucoup d'efforts et de longues années de travail. Un précieux allié qui saura intervenir à tout moment, à la seconde près.

Pour vous assurer cette précision dans les moments cruciaux, Porsche fait appel à la technologie de pointe, conçue dans un seul et unique but : protéger les occupants de la 911.

Tant sur le plan actif que passif.



911 Carrera S



911 Carrera 4S

Pour nous, la sécurité est plus qu'un simple engagement.

Elle s'inscrit dans notre histoire.

La sécurité a toujours été une priorité pour Porsche. En 1966, la 911 S bénéficiait déjà de freins à disques ventilés. En 1972, la 911 RS 2,7 était la première voiture de série équipée de spoilers avant et arrière pour augmenter la portance. En 1973, la 911 RS 3.0 inaugurait les premiers étriers de frein en

aluminium à 4 pistons et les premiers disques de frein ajourés. Enfin, Porsche était le premier constructeur à doter ses voitures en série d'airbags grand volume pour le conducteur et le passager.

Ainsi, la 911 figure parmi les voitures les plus sûres au monde.

L'aérodynamisme de la carrosserie assure aux modèles 911 de faibles valeurs de portance, une meilleure motricité et une tenue de route optimale.

Le châssis procure une sécurité élevée avec des réserves suffisantes. Le Porsche Stability Management (PSM – S. 70)

stabilise le châssis dans les situations extrêmes de conduite. Le couple moteur autorise des changements de trajectoire rapides.

La puissance de freinage des modèles 911 est simplement phénoménale. En option, tous les modèles peuvent recevoir le Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB – p. 88), un système de freinage extrêmement puissant.

En version d'origine, la gamme 911 bénéficie de 2 airbags grand volume pour le conducteur et le

passager et du système de protection Porsche Side Impact Protection System (POSIP – p. 93).

Les phares Bi-Xénon de série peuvent être complétés en option par le contrôle dynamique du faisceau en virage. En version d'origine, les feux arrière adoptent la technologie à diodes électroluminescentes (DEL – p. 85).

Le système de contrôle de la pression des pneus réagit encore plus vite.

Pour nous, la sécurité est un critère primordial. Il passe avant la puissance pure. Une tradition chez Porsche.



Phares directionnels avec contrôle dynamique du faisceau en virage

Sécurité active : les optiques principales.

Beaucoup de lumière. Pas d'ombre.

En version d'origine, toutes les 911 sont équipées de phares Bi-Xénon avec réglage dynamique de leur portée. Utilisant les avantages de la lampe à

d'éclairage est deux fois plus forte que celle de la lampe à halogène. Feux de croisement ou feux de route – la visibilité et le flux lumineux sont optimisés pour un meilleur confort visuel. Les lave-phares sont intégrés.

La fonction de contrôle dynamique du faisceau en virage est proposée en option. Elle assure un éclairage optimal de la route.



Des capteurs mesurent en permanence la vitesse, la vitesse de lacet, l'accélération transversale ainsi que l'angle de braquage. Ces valeurs permettent de calculer la courbe et d'adapter dynamiquement la position des phares. Les feux de croisement peuvent pivoter au maximum de 15 degrés en courbe, permettant d'identifier ainsi plus rapidement le profil de la route et d'éventuels obstacles.

Le concept d'éclairage.

Les blocs optiques avant au dessin caractéristique intègrent les clignotants ainsi que les feux de jour et de position à DEL. La visibilité accrue offre une identification optimale, même la nuit.

La technologie DEL est également utilisée pour les clignotants et les feux arrière, les feux stop, le troisième feu stop intégré dans le spoiler arrière ainsi que le feu antibrouillard arrière. Les avantages de ce type d'éclairage

sont évidents : une meilleure puissance lumineuse et un temps de réponse très court permettant de donner l'alerte plus rapidement. Cette technologie favorise également l'économie d'énergie, préserve l'environnement et présente une plus grande longévité par rapport aux lampes à incandescence conventionnelles. L'effet est assuré, de jour comme de nuit.

Afin de sécuriser l'accès à bord et de signaler l'ouverture des portières, tous les modèles 911 sont équipés de feux de portières et de signalisation.



911 Carrera 4



Système de freinage de série des modèles 911 Carrera/911 Targa 4



Système de freinage de série des modèles 911 Carrera S/911 Targa 4S

Sécurité active : les freins.

Effet positif : l'accélération négative.

Les systèmes de freinage Porsche sont connus pour leurs performances élevées. Ils sont une référence en termes de décélération et d'endurance. Ils sont conçus pour des sollicitations extrêmes. La 911 n'échappe pas à cette règle.

Les étriers sont de conception monobloc. Avantages : une plus grande rigidité, une meilleure résistance à la pression, même en charge extrême, et un poids allégé. Les freins réagissent plus vite au serrage et au desserrage.

La course de la pédale est réduite, le dosage est précis.

Les modèles animés par un moteur 3,6 l utilisent à l'avant et à l'arrière des freins avec des étriers monobloc en aluminium

noir anodisé à 4 pistons. La conception fermée augmente leur rigidité. Les disques avant et arrière affichent un diamètre de 330 mm, pour des performances accrues.

Les modèles S adoptent un système de freinage renforcé avec des étriers monobloc en aluminium à 4 pistons plus grands, des plaquettes plus généreuses et des disques plus épais à l'avant. Les étriers sont peints en rouge.

Sur tous les modèles, les disques sont perforés pour assurer un freinage optimal sur route mouillée. Ils bénéficient d'une ventilation intégrée pour mieux évacuer l'air chaud.

Mieux encore. Sur les modèles à propulsion, un puissant servofrein à vide de 10 pouces réduit les forces de freinage. Des prises d'air intégrées optimisent le refroidissement des freins.

Conçu pour des sollicitations extrêmes, le système de freinage des modèles à transmission intégrale s'appuie sur un servofrein en tandem de 9 pouces.



911 Carrera 4 Cabriolet

Issu du circuit. Conçu pour la route.

Le Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

En option, nous vous proposons un système de freinage qui a déjà fait ses preuves en compétition, à l'occasion de la Porsche Mobil 1 Supercup par exemple : le Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Sur les modèles 911, les disques de frein en céramique du système

PCCB ont un diamètre de 350 mm à l'avant comme à l'arrière et offrent une puissance de freinage élevée. Ces disques sont constitués de fibres de carbone qui ont subi un traitement spécial, ont été enrichies en nitrure de silicium et chauffées à 1 700 °C selon un processus très poussé. Résultat : la surface des disques présente

une dureté remarquable qui résiste aux très hautes températures par rapport aux disques conventionnels en fonte grise.

Même en sollicitation extrême, le faible coefficient de dilatation thermique permet aux disques de frein en céramique d'afficher une excellente stabilité à la

déformation. Autre point fort du système PCCB : les disques sont insensibles à la corrosion et assurent un meilleur amortissement acoustique.

L'utilisation d'étriers en aluminium de conception monobloc à 6 pistons à l'avant et à 4 pistons à l'arrière permet de développer une pression de freinage élevée et surtout constante en décélération. La réponse des freins s'avère plus rapide et plus précise, pour un effort moindre sur la pédale.

Même soumis à des contraintes extrêmes, les disques de frein en céramique réduisent les distances de freinage. Leur excellente résistance au fading augmente également la sécurité lors du freinage à grande vitesse.

L'avantage décisif des disques de frein en céramique réside dans leur faible poids. Comparé aux disques de frein conventionnels en fonte grise, leur poids a été divisé par deux. Un facteur qui joue non seulement en faveur de la performance et de la consommation, mais qui réduit également

le poids des masses non suspendues et des masses en rotation. Le résultat est sensible : une meilleure adhérence au sol, un confort élevé de roulage sur revêtements irréguliers ainsi qu'une agilité et une maniabilité encore améliorées.

L'usure des disques de frein, et en particulier des plaquettes, s'accroît notablement sur circuit ou lorsqu'on force la conduite, indépendamment de la conception du système de freinage. Après un week-end intensif sur circuit, un contrôle réalisé par un spécialiste (voire le remplacement des pièces d'usure) sera nécessaire, comme dans le cas des freins haute performance en fonte grise.



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)

Sécurité passive : la conception.

Qualité indispensable pour un « Boxer » : savoir encaisser les coups.

La 911 satisfait à toutes les normes de sécurité connues à l'heure actuelle pour la protection de ses occupants. Elle va même largement au-delà des valeurs limites fixées par le législateur en matière de collision frontale, latérale, décalée ou arrière.

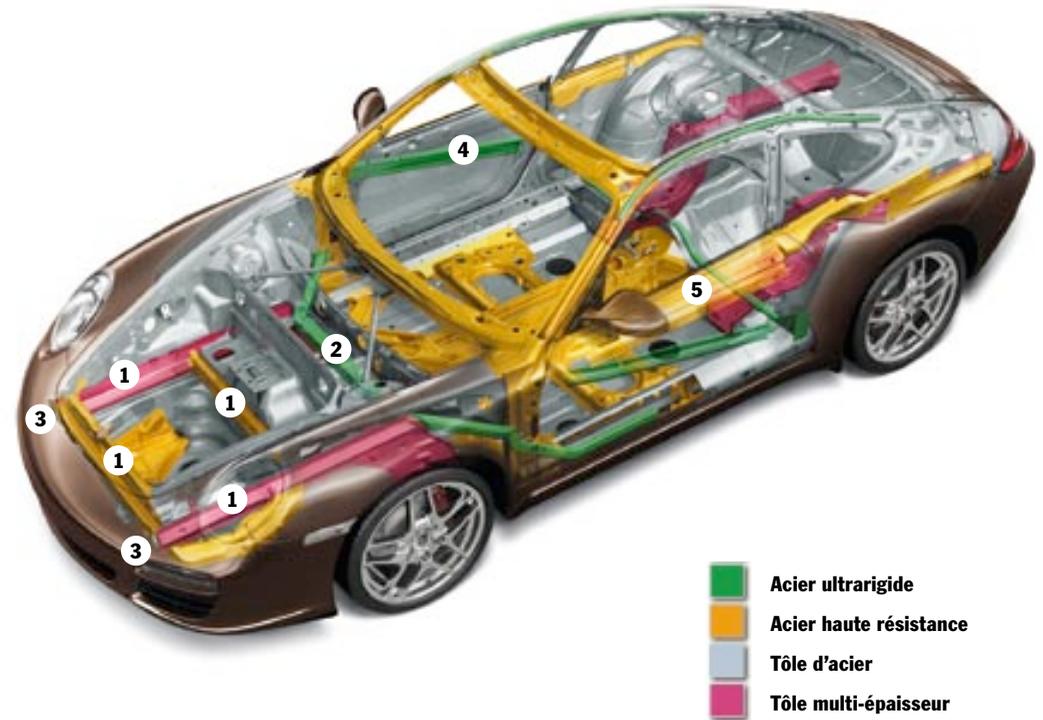
Sa structure renforcée, bâtie autour d'un habitacle hyperrigide, offre une protection maximale lors d'une collision. L'architecture avant est formée par une structure de longerons et de traverses brevetée (1) et assure une évolution calculée de l'onde de choc en cas de collision.

Trois chemins de charge superposés se déforiment en absorbant l'énergie, répartissant les forces et minimisant ainsi la déformation de l'habitacle.

De plus, l'utilisation d'un tablier (2) en acier ultrarigide permet d'absorber l'énergie transmise par les longerons avant. La conception rigide de la traverse réduit la déformation du plancher en cas de choc pour mieux protéger les jambes et les pieds des passagers. Des absorbeurs de chocs (3) protègent la carrosserie lors de petits chocs. Ils se remplacent facilement, réduisant ainsi sensiblement les coûts de réparation.

Nous avons également renforcé les portières (4) afin d'augmenter encore la rigidité de la structure globale. En cas de collision frontale, les ondes de chocs sont transmises par un chemin de charge supérieur (5). Cette conception a permis d'améliorer le comportement de l'habitacle en cas de déformation pour mieux protéger les occupants.

Depuis 1985, toutes les Porsche bénéficient d'une protection anti-encastrement latérale en acier ultrarigide par une barre de protection latérale intégrée dans la portière. Les portières des modèles 911 sont également renforcées par un profilé d'acier



ultrarigide (acier au bore). Porsche a été le premier constructeur automobile au monde à fabriquer ses carrosseries en tôle d'acier galvanisée à chaud double face. Aujourd'hui comme hier,

un traitement de surface de qualité assure, même après des années, une protection optimale en cas de collision.



911 Carrera 4S

Sécurité passive : les airbags.

Protéger efficacement les endroits sensibles : une évidence pour tout sportif.

Porsche a toujours été un précurseur en matière de sécurité. Les airbags nouvelle génération reposent sur une technologie de générateurs de gaz sans acide, alimentés par des agents organiques. Plus compacts et

plus légers, ces générateurs se recyclent facilement. Les modèles 911 bénéficient d'un système airbags conducteur et passager « grand volume » à deux niveaux. Le déclenchement des airbags se fait à deux niveaux en fonction de la gravité du choc et du type

de collision (frontale simple ou frontale décalée par exemple). En cas de choc moins grave, les occupants sont retenus par une activation de niveau 1 de leurs coussins, qui se gonflent à un niveau plus faible pour diminuer le risque de blessure des passagers.

Pour évaluer la gravité du choc et le type de collision, 2 capteurs supplémentaires intégrés au niveau des phares viennent compléter l'unité centrale sur le tunnel central. Le risque de collision est détecté et évalué à temps.

De série, les modèles 911 sont équipés du Porsche Side Impact Protection System (POSIP) avec 2 airbags latéraux par côté, soit un airbag thorax intégré dans les bandes extérieures des sièges

et un airbag de tête qui se déploie du bas vers le haut, intégré dans les panneaux de porte. Grâce à un volume d'env. 8 litres chacun, ils présentent une protection efficace en cas de collisions latérales. Leur conception offre une protection optimale aux passagers des modèles 911 Carrera Cabriolet et 911 Targa 4, même quand le toit est ouvert.

Les appuie-tête sont intégrés dans les dossiers de siège. Parmi les autres équipements

standards : la colonne de direction de sécurité, les ceintures de sécurité à 3 points avec réglage de la hauteur (pas sur les modèles 911 Carrera Cabriolet), les prétensionneurs de ceinture et les limiteurs d'effort à l'avant, les structures absorbant l'énergie dans le tableau de bord et les matières difficilement inflammables dans l'habitacle.



Porsche Side Impact Protection System (POSIP)



911 Carrera S Cabriolet



911 Targa 4S

La sécurité passive des modèles 911 Carrera Cabriolet et 911 Targa 4.

Vous gardez toujours la tête froide.

Malgré leur faible poids, les cabriolets 911 Carrera offrent une rigidité exemplaire en torsion et en flexion, avec des marges de déformation minimale sur chaussée irrégulière. Pour

renforcer la rigidité de la carrosserie, chaque passage de roue arrière s'appuie sur une jambe de force supplémentaire.

Pour augmenter la sécurité des passagers en cas de retournement, les modèles 911 Carrera Cabriolet se dotent d'un système de protection télescopique à déclenchement automatique

(cf. photo p. 93). Les deux arceaux de sécurité sont emboîtés sous précontrainte dans les dossiers des sièges. Le capteur de retournement contrôle en permanence l'inclinaison de la carrosserie, les accélérations longitudinales et transversales ainsi que l'adhérence. En cas d'urgence, il libère les arceaux de sécurité en une fraction de seconde. Malgré une surface vitrée aussi

importante, les modèles 911 Targa 4 offrent une rigidité de carrosserie exemplaire. La conception optimisée des montants latéraux de toit réduit les marges de déformation sur revêtement irrégulier. La barre transversale intégrée entre le toit en verre et la lunette arrière assure une stabilité supplémentaire. Le toit est en verre feuilleté et la lunette arrière relevable en verre trempé.

Bien entendu, tous les modèles 911 Carrera Cabriolet et 911 Targa 4 bénéficient de série du système Porsche Side Impact Protection System (POSIP).

Quel que soit votre choix, conduite sportive cheveux au vent ou à l'abri du mauvais temps, le plaisir est au rendez-vous. Un autre point fort de la sécurité passive.

Le confort

Porsche, Weissach

911 Carrera



Image 000007
Comfort

Dans le cas de la 911, il s'exprime à travers les moteurs, la boîte Porsche Doppelkupplung (PDK) ou encore le système Porsche Communication Management.

Pour mieux comprendre l'essentiel, il ne reste qu'une chose à faire : monter à bord.



La 911 : puissante, rapide et efficace.

Ce ne sont pas les seules raisons pour vous rassurer.

Le confort n'est pas une valeur mesurable mais plutôt une perception individuelle. Une notion qui doit néanmoins répondre à une échelle de critères quant aux choix des matériaux, à la conception de l'habitacle ainsi qu'à la facilité et à l'ergonomie des commandes.

Un objectif difficile pour une voiture résolument sportive – mais réalisable.

La preuve : un habitacle bien pensé, entièrement orienté vers le conducteur, parfaitement adapté à l'usage au quotidien et au confort remarquable.

La console centrale avant adopte le noir comme couleur prédominante. Elle regroupe le système de communication Porsche Communication Management (PCM – p. 100), les boutons de la climatisation, les interrupteurs ainsi qu'un espace de rangement.

Le nombre d'interrupteurs a considérablement diminué en faveur d'une meilleure lisibilité. Les touches à impulsion se commandent facilement, les points de poussée sont précis. Un confort encore augmenté par la commande vocale pour piloter le PCM sans ôter les mains du volant.

Si vous optez pour la boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK), vous bénéficiez d'un volant sport à 3 branches très ergonomique (p. 58) avec commandes PDK. Il est complété par un sélecteur spécifique.

L'option de ventilation des sièges (p. 117) rendra le trajet particulièrement agréable, même lorsque les températures sont très élevées.



Porsche Communication Management (PCM)

Aujourd'hui, les systèmes de management s'occupent de tout.

Le Porsche Communication Management (PCM).

Au départ de l'usine, la 911 est équipée du système Porsche Communication Management (PCM). Cette unité centrale aux talents multiples et très performante commande les fonctions de l'autoradio et du système de

navigation et de communication avec une facilité déconcertante.

L'écran très large de 6,5 pouces à commande tactile constitue la caractéristique principale du PCM. Vous pouvez également le piloter

à l'aide du bouton multifonction droit. L'image de l'écran est très bien structurée et comporte 5 lignes par page ; une fonction d'aide s'affiche en pied de page.

Aux adeptes de la radio, le PCM propose jusqu'à 42 mémoires et un double tuner FM avec fonction RDS qui recherche automatiquement la fréquence optimale de la station sélectionnée et relie jusqu'à 4 antennes pour une réception optimale.

Associé à l'option BOSE® Surround Sound-System, le lecteur CD/DVD permet d'écouter la musique enregistrée au format Discrete Surround 5.1. Un chargeur 6 CD/DVD intégré est disponible en option.

Si vous le souhaitez, vous pouvez également commander un tuner TV pour recevoir les images télévisées non codées en qualités analogique et numérique.

Le module de navigation.

Disponible en option, le module de navigation GPS possède un disque dur contenant les données cartographiques de la plupart des pays européens. Il calculera avec une extrême rapidité jusqu'à 3 itinéraires au choix.

L'écran tactile réagit spontanément par simple effleurement des symboles. Il facilite la saisie et affiche immédiatement les différentes informations sur la circulation ou les points d'intérêt (POI). Il permet également d'ajouter rapidement des trajets à arrêts multiples.

La fonction cartographique peut afficher les cartes de deux manières : en deux dimensions (2D) ou en perspective (3D). Des pictogrammes de changement de



direction facilitent l'orientation aux sorties d'autoroute. Le mode « splitscreen » permet pour sa part de subdiviser l'écran en deux parties pour afficher d'un côté la carte et de l'autre les pictogrammes des diverses informations routières.

Le carnet de bord électronique.

Nous vous proposons une autre option pour le PCM : le carnet de bord électronique qui permet d'enregistrer automatiquement le kilométrage, le parcours, la date et l'heure ainsi que les adresses de départ et d'arrivée de chaque trajet. Grâce au logiciel livré avec le système, vous pouvez transférer les données du PCM sur votre ordinateur personnel via la fonction Bluetooth® ou l'interface USB (en option).



Carnet de bord électronique

Le Tuner TV.

Si vous le souhaitez, vous pouvez également commander un Tuner TV pour recevoir les images télévisées non codées en qualités analogique et numérique, lorsque votre 911 est à l'arrêt. Pour votre sécurité, la retransmission des images télévisées est impossible lorsque le véhicule roule.

La commande vocale.

L'option de commande vocale permet de commander par la voix les principales fonctions du PCM.

Chaque menu affiché à l'écran peut être activé oralement. Quelle que soit la voix, le système reconnaît les mots et les chiffres prononcés et exécute les commandes dictées. Tout se passe oralement. Il ne nécessite aucun apprentissage préalable. Vous pouvez ainsi dicter un numéro de téléphone ou appeler directement un nom enregistré dans le carnet d'adresses, sélectionner une station radio ou entrer une adresse de destination en prononçant simplement les mots adéquats. Plus besoin de saisir chaque lettre individuellement.

Le module téléphone.

Le module téléphone GSM quadribandes optionnel offre un confort élevé et une qualité vocale optimale. Pour téléphoner en mains-libres ou à l'aide du combiné Bluetooth®, disponible en option, il suffit alors d'insérer votre carte SIM dans le lecteur de carte intégré au PCM. Vous pouvez aussi opter pour une solution plus confortable : la connexion

Bluetooth® de votre téléphone mobile via le profil SAP* (SIM Access Profile). Une fois la liaison établie automatiquement, le système déconnecte l'antenne de votre téléphone mobile et utilise l'antenne externe du véhicule afin d'économiser la batterie du téléphone mobile. Si votre téléphone mobile est compatible, le système utilise sa fonction Bluetooth® pour accéder à la fois aux numéros enregistrés sur la carte SIM et dans la mémoire interne. Tout se passe par l'intermédiaire du PCM, du volant multifonction ou de la commande vocale, sans sortir votre téléphone mobile de votre poche.

Le pré-équipement pour téléphone mobile.

Un pré-équipement pour téléphone mobile Bluetooth® utilisant la fonction mains-libres (HFP – Handsfree Profile)* est proposé en option (avec ou sans console de fixation). Lorsque vous passez ou recevez des appels via le profil HFP, le PCM sert tout simplement de mains-libres sans



Tuner TV

que vous sortiez votre téléphone mobile de la poche. Vous pilotez alors les fonctions de base du téléphone mobile via le PCM. La liaison GSM se fait via l'antenne de votre téléphone mobile.**

L'interface audio universelle pour lecteur audio externe.

Trois connecteurs optionnels, intégrés dans le coffre de rangement de la console centrale, vous permettent de connecter un iPod®, une clé USB, un lecteur mp3 ou toute autre source audio via l'interface AUX. Le lecteur audio externe (iPod®, clé USB, mp3) peut être commandé de manière aisée et confortable

depuis le PCM, le volant multifonction ou le système de commande vocale. À l'aide du port USB, vous pouvez également télécharger les données de la fonction d'affichage des performances du Pack Sport Chrono Plus et du carnet de bord électronique.

Le Pack Audio Plus.

Le Pack Audio Plus est un équipement d'origine. Associé à 9 haut-parleurs, un amplificateur séparé d'une puissance de 235 watts vous fait vivre une aventure musicale inédite.

**/ Remarques : cf. page 159.

Le BOSE® Surround Sound-System.

L'option BOSE® Surround Sound-System a été spécialement développée pour la 911 et adaptée à l'architecture intérieure du véhicule. Ainsi, les émotions procurées par 13 haut-parleurs (12 dans les modèles 911 Cabriolet et 911 Targa 4) avec subwoofer actif, haut parleur central et amplificateur numérique à 7 canaux d'une puissance totale de 385 watts vous offrent une symphonie exceptionnelle.

Les enregistrements audio ou vidéo sur DVD encodés au format numérique 5.1 sont diffusés avec une qualité exceptionnelle. Il s'agit d'un codage multicanal à la source qui permet de reproduire les informations sonores d'origine.

Le système Discrete 5.1 Surround-Sound utilise 5 canaux sonores (2 canaux stéréo avant gauche et droit, 1 canal central, 2 canaux stéréo arrière gauche et droit surround) plus une voie spécifique réservée aux effets spéciaux pour

la restitution des sons graves. L'espace sonore, authentique et naturel à l'avant comme à l'arrière, donne ainsi une impression de réalisme et de profondeur des sons surround saisissante. Résultat : une qualité sonore exceptionnelle, une reproduction fidèle du son, d'une grande précision, pure et authentique, avec diffusion à 360°, comme dans une salle de cinéma, ou similaire à celle obtenue avec un système home cinéma de grande qualité.

Vous pouvez également écouter des CD conventionnels en qualité stéréo ou en mode surround grâce à la technologie Centerpoint®, brevetée par BOSE®. A partir du signal stéréo, l'algorithme Centerpoint® II recrée un espace acoustique fidèle et naturel.

Le circuit de traitement Surround Stage® développé par BOSE® transmet chaque canal audio, produit par un DVD ou généré par la technologie Centerpoint®, aux enceintes appropriées pour

diffuser un son surround parfaitement équilibré à toutes les places. Outre les qualités surround, l'espace acoustique du BOSE® Surround Sound-System contribue à créer un son sur mesure à tout moment. La fonction loudness dynamique renforce les graves pour compenser la sensibilité de l'ouïe lorsque le son baisse. À l'aide d'un microphone, la technologie AudioPilot® Noise Compensation mesure tous les bruits dans l'habitacle pour adapter et restituer automatiquement un son optimal.

Vous êtes dans l'une des salles de concert les plus rapides du monde.



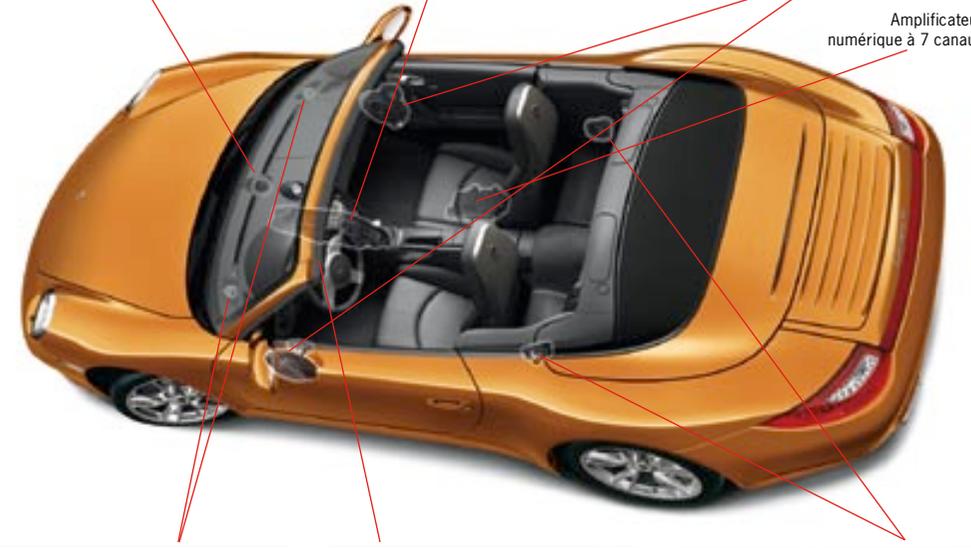
Haut-parleur central 7,0 cm pour les fréquences moyennes (Centerspeaker)



Enceinte 10,2 x 15,3 cm pour les graves logée dans un caisson de basses de 6 l



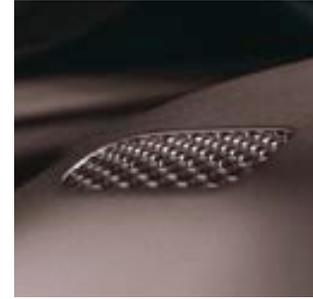
Une enceinte néodyme de 8,0 cm pour les fréquences moyennes et une de 20,0 cm pour les graves*



Amplificateur numérique à 7 canaux



Enceinte néodyme 2,5 cm pour les fréquences aiguës



Microphone pour l'AudioPilot®



Une enceinte néodyme de 2,5 cm pour les fréquences aiguës et une de 8,0 cm pour les fréquences moyennes

* Enceinte néodyme pour les fréquences graves avec technologie brevetée par BOSE® autorisant un rendu des basses de qualité supérieure dans une enceinte extraplate.



Les instruments de la 911 Carrera/911 Targa 4

Les échanges d'information à bord de votre 911. Sportifs, rapides, instantanés.

Les instruments.

Les différents fonds de compteur – de couleur aluminium sur les modèles S – offrent une lisibilité

optimale. Les principales informations sont disponibles immédiatement.

L'écran gauche affiche le kilométrage total et journalier. Le compte-tours central intègre



Tableau de bord de la 911 Carrera/911 Targa 4 et équipements personnalisés : intérieur tout cuir naturel, régulateur de vitesse, module de navigation et système de contrôle de la pression des pneus



Tableau de bord de la 911 Carrera S/911 Targa 4S et équipements personnalisés : intérieur tout cuir bicolore, boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK), Pack Sport Chrono Plus, régulateur de vitesse, module de navigation, combiné sans fil pour le module téléphone, système de contrôle de la pression des pneus



Les instruments de la 911 Carrera S/911 Targa 4S

l'écran d'affichage de l'ordinateur de bord. Il peut être réglé individuellement et fait partie de l'équipement d'origine.

La vitesse reste affichée en permanence. Vous pouvez également visualiser la consommation et la vitesse moyenne, l'autonomie du réservoir et les

données du système de contrôle de la pression des pneus optionnel.

L'écran droit affiche l'heure et la température extérieure ainsi que le schéma de commande de la boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK) et le rapport engagé.

La conception matricielle de l'écran bénéficie d'une résolution élevée pour assurer une lecture précise et claire du texte et des symboles, parfaitement lisibles grâce à l'éclairage blanc.



Volant sport à 3 branches



Volant multifonction à 3 branches, Bois Makassar



Volant sport PDK à 3 branches



Volant multifonction PDK à 3 branches, AluDesign

Quels que soient vos projets avec la 911, vous les tenez entre vos mains.

Les volants.

En version d'origine, tous les volants possèdent un airbag grand volume intégré et une jante de volant en cuir lisse pour une excellente prise en main et une ergonomie optimale.

Le volant sport à 3 branches se règle jusqu'à 40 mm en hauteur et en profondeur.

Il est de petit diamètre (370 mm) et assure toujours une prise en main parfaite, même en conduite sportive.

Le volant multifonction à 3 branches optionnel propose 4 touches et 2 molettes pour commander confortablement l'autoradio, le téléphone et le système de navigation. En option, il est proposé en cuir lisse, en AluDesign, en carbone ou en Bois Makassar.

En association avec la boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK), vous bénéficiez de deux commandes ergonomiques pour passer les rapports directement depuis le volant (p. 58).

Le volant chauffant.

Tous les volants peuvent être complétés, en option, d'une fonction de chauffage pour augmenter le confort de conduite par temps très froid. Cette option est uniquement compatible avec les sièges chauffants.

La fonction de chauffage du volant est activée par la touche logée sur la face intérieure de la branche inférieure.



Sièges de série



Siège confort à mémoire côté conducteur



Siège sport

Des relations très étroites avec votre 911. Dès le premier contact.

Les sièges.

Les sièges de série.

Les sièges standard en cuir partiel offrent un confort élevé. Le maintien latéral est très bon, la suspension est parfaitement

adaptée au châssis. Ils assurent un meilleur maintien en courbe sans pour autant limiter la liberté de mouvement.

Le réglage en hauteur et en profondeur est mécanique, l'inclinaison du dossier est électrique. Les réglages s'adaptent à la morphologie du conducteur qui trouvera une assise optimale.

Les sièges confort à mémoire côté conducteur.

En option, la 911 peut être livrée avec des sièges confort entièrement électriques pour le réglage de la hauteur, de la profondeur et de l'inclinaison du dossier ainsi que du support lombaire. L'inclinaison de l'assise se règle électriquement. Le siège conducteur comporte une fonction qui permet de mémoriser toutes les positions de réglage de ce siège et des deux rétroviseurs extérieurs.

Une commande intégrée dans le panneau de porte permet de commander deux réglages personnalisés. Par ailleurs, chacune des deux clés de contact peut enregistrer un réglage supplémentaire.

Le déverrouillage de la portière à l'aide de la télécommande active les réglages mémorisés du siège et des rétroviseurs.

Les sièges sport.

Par rapport aux sièges d'origine, les sièges sport sont plus fermes. Les bandes extérieures plus larges de l'assise et du dossier augmentent le maintien latéral. Le réglage en hauteur et en profondeur est mécanique, l'inclinaison du dossier est électrique.



Siège sport adaptatif à mémoire côté conducteur



Siège baquet sport

Les sièges sport adaptatifs à mémoire côté conducteur.

Les sièges sport adaptatifs optionnels offrent un confort élevé pour une sportivité remarquable. En plus des réglages proposés par les sièges confort, ils comportent le réglage électrique personnalisé de l'assise et du dossier – pour augmenter le confort sur les longs parcours et maximiser le maintien latéral en courbe ou sur circuit. La fonction de mémorisation permet de

retenir le réglage des deux rétroviseurs et les différentes positions du siège conducteur, à l'exception des bandes extérieures.

Les sièges baquet sport*.

Pour des sensations encore plus sport, nous vous proposons en option des sièges baquet sport à dossier rabattable, avec airbag thorax intégré et réglage manuel de la profondeur. Ces sièges sont constitués d'une coque en

matériau composite renforcé de fibres de verre et de carbone, recouverte d'une finition aspect carbone. Les mécanismes de pivotement du dossier sont situés dans la partie supérieure des bandes extérieures, ce qui permet de conserver au niveau du bassin le maintien latéral propre aux sièges de compétition. Le dossier rabattable du siège baquet sport facilite l'accès au volume de chargement disponible à l'arrière. Le garnissage cuir est proposé dans les différents types de cuir et teintes disponibles.

La ventilation du siège.

En combinaison avec les sièges chauffants, les sièges standard et les sièges confort peuvent recevoir une fonction de ventilation du siège. L'aspiration d'air générée par la ventilation active de la garniture poreuse des bandes centrales et du dossier et l'aération passive des bandes extérieures éliminent la transpiration. Vous êtes toujours assis au sec, même quand il fait très chaud. Cette fonction propose 3 niveaux de ventilation individuelle. Les fonctions de chauffage et de ventilation peuvent être activées simultanément.

Les sièges chauffants.

Sur demande, tous les sièges, à l'exception des sièges baquet sport, peuvent bénéficier d'une option de chauffage à deux niveaux pour l'assise, le dossier et les bandes extérieures.



Siège ventilé

Les sièges arrière.

Les sièges arrière des modèles 911 sont particulièrement confortables pour une voiture de sport. Les dossiers des sièges sont rabattables. La large surface derrière les sièges offre suffisamment de place de rangement. Dossiers arrière rabattus, le fond de banquette des coupés 911 libère un volume de chargement de 205 l contre 155 sur les cabriolets et 230 sur les modèles Targa 4.

Les sièges enfant.*

Pour le transport des enfants, le siège passager peut recevoir un siège enfant équipé du système de fixation ISOFIX. Le programme Porsche Tequipment propose le pré-équipement siège enfant avec la fonction de désactivation de l'airbag ainsi qu'une gamme complète de sièges enfant.

* Les sièges baquet sport ne sont pas compatibles avec les systèmes de retenue pour enfant.



L'intérieur : lui aussi constitue une valeur essentielle.

Le concept d'espace.

Les rangements.

Sur la 911, tout gravite autour du conducteur. Cela vaut aussi pour le système de rangement. Bien pensé, il affiche une belle ergonomie.

Le coffre de rangement de la console centrale et les rangements dans les contre-portes offrent suffisamment d'espace pour recevoir divers objets. Sous l'airbag passager, vous trouverez deux porte-gobelets ;

en dessous, la boîte à gants avec un range-CD.

Deux prises 12 V (allume-cigare compris) permettent de brancher divers accessoires.



Support du système de transport sur toit avec malle de toit

Le coffre.

Entièrement revêtu, le coffre des modèles 911 à propulsion peut contenir un volume de 135 l contre 105 dans les modèles à transmission intégrale.

Le système de transport sur toit.

Le support du système de transport sur toit en aluminium (en option pour les modèles 911 Coupé) s'intègre dans les lignes de la 911 pour optimiser l'aérodynamique. Il est très

léger et facile à monter. Le système de base peut recevoir divers types de supports (malle de toit, porte-vélo, porte-skis et porte-snowboards) distribués par le programme Porsche Tequipment. Il supporte une charge de toit maximale de 75 kg.



Coffre avec Trolley PTS Aluminium (petit modèle) de Porsche Design Driver's Selection

L'éclairage d'accompagnement.

Lors de l'ouverture ou de la fermeture du véhicule à l'aide de la télécommande de la clé de contact, cette fonction active automatiquement les feux de jour à technologie DEL. Une fonction particulièrement appréciable la nuit. Le Pack Sport Chrono Plus optionnel permet de programmer la temporisation via le Porsche Communication Management (PCM).

HomeLink®.

Intégré dans la console de toit, ce mécanisme programmable d'ouverture de porte de garage optionnel peut commander par radio jusqu'à 3 portes de garage ou systèmes d'éclairage et alarmes antivol.

Rétroviseurs intérieur et extérieurs automatiques anti-éblouissement.

En option, vous pouvez commander des rétroviseurs intérieur et extérieurs automatiques anti-éblouissement avec capteurs de pluie intégrés pour les essuie-glaces.

Le régulateur de vitesse.

Le régulateur automatique de vitesse pour une plage de régulation de 30 à 240 km/h est livré en option. Activée par un commodo spécifique, cette fonction est disponible dès le premier rapport.

La protection contre le vol.

En équipement d'origine, les modèles 911 disposent d'un dispositif antidémarrage avec transpondeur, d'un système d'alarme avec capteur infrarouge et contacteur de feuillures pour surveiller l'extérieur, ainsi que

d'une alarme volumétrique pour l'intérieur.

Le Vehicle Tracking System.

Sur demande, vous pourrez commander au départ de l'usine un pré-équipement pour le montage ultérieur du Vehicle Tracking System via le programme Porsche Tequipment. Ce système de géolocalisation, qui nécessite le pré-équipement d'un câblage spécifique, d'une batterie de capacité plus élevée ainsi que d'un capteur d'inclinaison, permet de retrouver une voiture volée dans un grand nombre de pays européens.

Le toit ouvrant/coulissant relevable.

Le toit ouvrant/coulissant relevable électriquement est disponible sur demande pour les modèles 911 Coupé. La position relevable permet une meilleure ventilation de l'habitacle, même à vitesse élevée.

L'essuie-glace arrière.

L'essuie-glace arrière optionnel doté d'un balai de forme aplatie favorise les flux d'air aérodynamiques. Il est en harmonie avec les lignes de la voiture.

L'assistance parking.

Dès que vous enclenchez la marche arrière, l'assistance parking 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 », disponible en option, sont discrètement intégrés dans le bouclier arrière.



Toit ouvrant/coulissant relevable



Assistance parking



Essuie-glace arrière

La compétition

Porsche, Weissach

911 GT3 Cup



Image 000008
Motorsport

Essentielle, la 911 est issue de la compétition.

Le transfert de technologie du circuit à la route fait partie de la philosophie Porsche. C'est un gage de réussite. De l'école de conduite Porsche Sport Driving School au championnat de la marque, en passant par la compétition pour prototypes avec le RS Spyder.

Plébiscitée par les équipes d'usine comme par les équipes privées, la 911 a toujours occupé une place à part. Aujourd'hui comme hier. Elle est toujours liée à la réussite personnelle du pilote.



Porsche RS Spyder

Pour la 911, ce sont plus de 45 ans d'expérience qui comptent.

Et chaque dixième de seconde.

Compétitions pour prototypes.

Les prototypes sont des pur-sang spécialement créés pour la compétition.

C'est le cas du RS Spyder dont les caractéristiques répondent au règlement LMP2 (Le Mans Prototype 2). Son moteur V8 de

compétition, d'une cylindrée de 3,4 litres et à injection directe d'essence (Direct Fuel Injection, DFI), développe 503 ch. Caractéristiques recherchées : un centre de gravité le plus bas possible, une motricité élevée et une agilité optimale. Le bilan 2008 est impressionnant : sur les 40 courses de la saison, le RS Spyder

a remporté 30 victoires dans sa catégorie et 11 victoires au classement général. Porsche a ainsi raflé les titres de champion des constructeurs, champion des écuries et champion des pilotes, non seulement en American Le Mans Series (ALMS), mais aussi en Le Mans Series (LMS). Ce n'est pas tout : au palmarès de



GT-Sport

la marque s'ajoutent également la victoire au classement général des 12 Heures de Sebring et une victoire en catégorie LMP2 aux 24 Heures du Mans.

Compétition GT.

Les GT (Grand Tourisme) sont elles aussi de vrais pur-sang. Impérativement basées sur des voitures de sport homologuées pour la route, elles peuvent être légèrement modifiées, sur certains points seulement.

Dans cette catégorie, Porsche prendra le départ en 2009 avec une 911 GT3 RSR évoluée. Après une nouvelle réduction de la bride réglementaire d'admission d'air, son moteur Boxer de 4,0 litres de cylindrée affiche une puissance de 450 ch et un couple maximal de 430 Nm. Porsche livre des voitures prêtes pour la course et épaula les écuries privées dans leurs dernières mises au point, dans l'entretien technique et par l'engagement de pilotes d'usine. La saison 2008 de la 911 GT3 RSR ressemblait à s'y méprendre à la saison 2007, un succès

chassant l'autre, comme la victoire au classement général des 24 Heures du Nürburgring et la victoire dans sa catégorie aux 12 Heures de Sebring.

Qu'ils courent dans le cadre des 24 Heures du Mans, des ALMS/LMS, des championnats GT de la FIA ou de chaque pays – les teams Porsche privés remportent régulièrement des victoires et des titres avec la 911 GT3 RSR.

Pour de plus amples informations, consultez la page www.porsche.fr/motorsport.



Porsche Mobil 1 Supercup



Porsche Carrera Cup Allemagne

Cups Porsche.

Il existe actuellement 8 Porsche Cups, qui donnent lieu à des compétitions dans 15 pays (de l'Australie à la France), ainsi qu'un championnat international plus rapide encore : la Porsche Mobil 1 Supercup.

Les Porsche Cups privilégient l'égalité des chances. Les voitures sont techniquement identiques et le résultat n'en est que plus beau : à chaque course se déroule une véritable lutte à un excellent niveau.

Des 911 GT3 Cup descendues en droite ligne de la 911 GT3 et développant 420 ch pour une vitesse de pointe de 285 km/h participent à des courses de vitesse organisées dans le cadre de compétitions de renommée internationale.

Porsche livre aux diverses équipes privées des véhicules « prêts pour la Cup ». C'est également la société Porsche qui organise les compétitions, accueille les pilotes, les équipes et leurs partenaires et se charge de leur assistance.

Porsche Mobil 1 Supercup.

Championnat monomarque le plus rapide du monde, la Porsche Mobil 1 Supercup s'inscrit exclusivement dans le programme du championnat F1 de la FIA.

Outre les Grands Prix organisés en Europe, des compétitions ont également lieu au Bahreïn et en Turquie, soit 11 courses en tout, qui se déroulent devant un parterre de plus de 120 000 spectateurs.

Pour de plus amples informations, appelez le +49 (0)711 911-84096.

Porsche Carrera Cup Allemagne.

Dès sa première édition en 1990, la Porsche Carrera Cup Allemagne est devenue l'un des championnats monomarque les plus rapides au monde.

Elle fait partie intégrante du « Deutschen Tourenwagen Masters » (DTM). Une série qui se distingue par des performances sportives phénoménales, mais aussi par un programme d'événements passionnants.

Les concurrents s'affrontent chaque saison au cours de 9 courses, en Allemagne et dans les pays limitrophes.

Pour de plus amples informations, appelez le +49 (0)711 911-84041 ou consultez la page www.porsche.fr/motorsport.



Porsche Sport Driving School

Porsche Sport Driving School.

Des instructeurs Porsche professionnels amènent progressivement les conducteurs désireux d'approcher le monde de la compétition au niveau de la licence de sports mécaniques. Onroad ou offroad, vous suivez les stages à bord de votre propre véhicule ou avec un véhicule d'entraînement Porsche mis à votre disposition.

La Porsche Sport Driving School vous propose des niveaux de stage offrant un contenu standardisé, organisés sur des circuits nationaux et internationaux, comme le circuit Porsche de Leipzig. Elle permet d'accéder à la Porsche Sports Cup.

Pour de plus amples informations, appelez le +49 (0)711 911-78683 ou consultez la page www.porschedriving.fr.

Porsche Sports Cup.

5 circuits, 6 rendez-vous, 1 événement : la Porsche Sports Cup est réservée à des voitures Porsche homologuées pour la route ou modifiées pour la compétition. Les courses se déroulent sur des circuits mythiques comme le Nürburgring ou le circuit de Spa-Francorchamps.



Porsche Sports Cup

À partir de 2009, les rendez-vous de la Porsche Sports Cup promettent un spectacle plus palpitant encore – avec, au sommet, les Challenges GT3 Cup, la toute première série de courses de ce type en Europe, qui fait le lien avec la Porsche Carrera Cup.

Pour de plus amples informations, appelez le +49 (0)711 911-12384 ou consultez la page www.porschesportscup.de.

Porsche Clubsport.

Partout dans le monde, les clubs privés Porsche organisent des compétitions ponctuelles et des championnats permettant aux pilotes privés de concourir dans différentes catégories. Le tout premier club Porsche, fondé par un groupe d'amis, a vu le jour en 1952. Aujourd'hui, plus de 600 clubs répartis dans plus de

60 pays comptent près de 120 000 membres, avec une tendance en hausse. Le réseau des clubs Porsche est ainsi l'un des plus importants au monde et des plus riches sur le plan de la tradition.

Pour de plus amples informations, appelez le +49 (0)711 911-78307 ou consultez la page www.porsche.de.

L'environnement

Porsche, Weissach

911 Carrera



Image 000009
Environment

Pour nous, chaque 911 est un nouvel engagement envers nos racines, la reconnaissance de la personnalité et la promesse de sportivité.

Plus qu'une chasse insensée à la puissance, nos efforts de développement visent avant tout l'efficacité.

La 911 est très puissante – tout en consommant moins.

Essentielle.



911 Carrera 4 Cabriolet

L'harmonie, un élément clé du concept 911.

En accord avec l'environnement.

En ces temps de débat sur les changements climatiques, et plus particulièrement sur le rôle des émissions de CO₂, chaque constructeur se demande comment contribuer à la protection de l'environnement. Notre réponse s'inscrit dans une longue tradition : la recherche du rendement maximal.

Chaque année, Porsche réduit les émissions de CO₂ de ses voitures de près de 1,7 %. Par rapport à la puissance de nos moteurs, nous figurons parmi les constructeurs affichant les taux d'émission de CO₂ les plus faibles. Un résultat obtenu grâce au rendement élevé de nos moteurs (du fait, par exemple, de l'injection directe

d'essence, DFI), à la conception allégée, à l'optimisation de l'aérodynamique et aux faibles coefficients de frottement de nos voitures.

Le travail de notre département de gestion de l'environnement implanté à Weissach démontre notre forte implication dans la

limitation de l'impact sur la nature. Ce service veille à assurer un équilibre parfait entre le développement de nos voitures et la protection de l'environnement. Notre objectif : réaliser des performances maximales, tout en préservant l'aspect écologique. À l'image de la 911.

Pour de plus amples informations sur ce thème, consultez la brochure « Porsche et l'environnement » ou rendez-vous sur notre site Internet : www.porsche.com.

Le traitement des gaz d'échappement.

Les deux moteurs se conforment parfaitement aux normes en vigueur : EURO 5 en Europe et LEV II aux Etats-Unis. Le bilan est exemplaire. Porsche montre que même des voitures de sport puissantes peuvent afficher des taux d'émissions modérés, dans leurs différentes catégories. Ainsi, la 911 figure non seulement parmi les voitures de sport les plus puissantes, mais également parmi les plus « propres ».

Ce bilan positif est réalisé par l'utilisation d'un catalyseur à deux niveaux, composé de deux monolithes montés en cascade. Il s'agit de deux supports revêtus de fins canaux de refroidissement pour la dépollution des gaz d'échappement. La régulation lambda stéréo pilote et surveille individuellement chaque rangée de cylindres. Une autre sonde lambda par rangée de cylindres contrôle le traitement des gaz d'échappement dans chaque catalyseur (p. 49).*

Consommation et recyclage.

Le gain de poids constitue l'un des principaux objectifs de Porsche, pour des raisons économiques et écologiques. C'est la base fondamentale permettant d'obtenir de faibles valeurs de consommation tout en offrant des performances exceptionnelles. L'aspect économique repose sur la présence accrue d'alliages d'aluminium, de magnésium, ainsi que sur l'utilisation de matériaux composites et de tôles d'acier haute résistance, nettement

plus robustes que les tôles en acier ordinaire. Les modèles 911 se composent 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. Tous les matériaux sont identifiés pour faciliter le recyclage sélectif. Dans la mesure du possible, nous utilisons des produits en matières plastiques recyclés dès lors qu'ils répondent aux exigences élevées en terme de qualité.

Aujourd'hui, la 911 atteint un taux de recyclage d'environ 85 %.

Porsche utilise exclusivement des peintures hydrodiluable non polluantes. Dans la 911, vous ne trouverez aucune trace d'amiante, ni de CFC. Chez Porsche, le respect de l'environnement se fait en amont, dès la phase de conception et de développement.

* Hormis dans les pays où est commercialisée de l'essence au plomb.

Le carburant.

La 911 est déjà conçue pour rouler avec un carburant contenant jusqu'à 10 % d'éthanol. Le bilan en CO₂ s'en trouve amélioré. L'éthanol est un biocarburant issu de matières premières végétales renouvelables qui, pour leur propre croissance, absorbent le CO₂ présent dans l'atmosphère.

L'émanation des hydrocarbures est minimisée. Un filtre à charbon actif et le revêtement spécifique du réservoir contribuent activement à la protection de l'environnement. Le système d'alimentation à haute pression est en acier spécial, et les conduites d'évaporation en matériau composite multicouche.

Le niveau sonore.

La 911 satisfait à toutes les réglementations en vigueur, et ceci sans aucun encapsulage du moteur. Les bruits sont directement traités à la source. Les composants du moteur sont plus rigides, les pièces en mouvement plus légères et les tolérances très précises. La mise en place sur le système d'admission de silencieux à gros volume ou de résonateurs permet d'optimiser l'insonorisation pendant toute la durée de vie de la voiture.

L'entretien.

Des intervalles de maintenance espacés présentent de nombreux avantages : pour vous, un gain de coût et de temps. Pour l'environnement, une gestion plus équilibrée des ressources et des pièces d'usure. Pour plus de précision sur les intervalles de maintenance, reportez-vous aux tarifs spécifiques.



La personnalisation

Porsche, Weissach

911 Carrera



Image 000010
Personnalisation

2 moteurs.
5 lignes de carrosserie.
10 modèles différents.

La 911 affiche haut et fort son caractère et affirme sa personnalité.

Pour lui imprimer la vôtre, laissez-vous inspirer par les nombreuses possibilités de personnalisation.

Après tout, le plus important dans la personnalisation, c'est de pouvoir décider librement, non ?



Les teintes.

La couleur joue un rôle important dans l'expression de la personnalité et du caractère. La 911 n'échappe pas à cette règle.

Au total, vous avez le choix entre 4 teintes unies, 8 teintes métallisées, 5 teintes spéciales, 4 teintes de capote ainsi que 9 teintes intérieures et 3 combinaisons bicolors.

En option, vous pouvez également commander votre 911 dans presque toutes les teintes. Pour de plus amples informations, consultez le catalogue Porsche Exclusive 911.

Pour avoir un premier aperçu de votre Porsche dans la couleur de vos rêves, créez-la avec le Porsche Car Configurator sur www.porsche.com.

La personnalité d'une 911 va bien au-delà de votre imagination.

Le programme de personnalisation de la 911.

Malgré une dotation déjà très riche au départ de l'usine, Porsche vous offre toute une gamme de produits

pour personnaliser votre 911 et affirmer votre propre style de vie. Équipements personnalisés ou

packs de personnalisation, pour l'intérieur ou l'extérieur, à vous de choisir. Nous vous présentons

dans les pages qui suivent un aperçu de notre offre de personnalisation. Vous trouverez toutes les informations complémentaires dans nos tarifs spécifiques.

Au-delà de cette sélection, Porsche vous propose une multitude de produits pour personnaliser encore plus votre 911, directement au

départ de l'usine avec le programme Porsche Exclusive, ou en équipement ultérieur via le programme Porsche Tequipment.

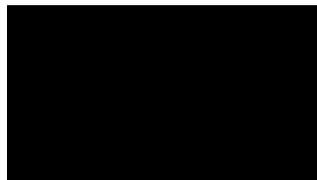
Pour de plus amples informations, consultez nos catalogues spécifiques ou contactez le Réseau Officiel Porsche.

Teintes unies. Extérieur.

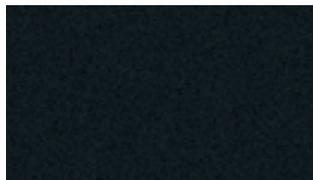
Teintes métallisées. Extérieur.

Teintes spéciales. Extérieur.

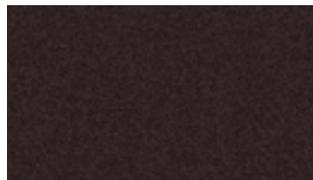
Teintes de capotes.



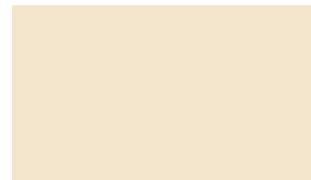
Noir



Noir Basalte métallisé



Macadamia métallisé



Crème



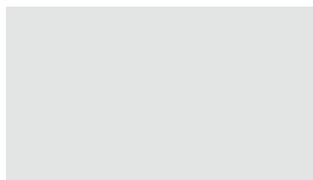
Or Boréal métallisé



Noir



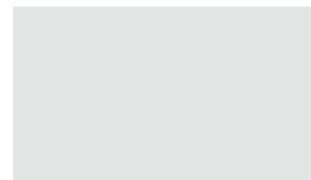
Rouge Indien



Gris Arctique métallisé



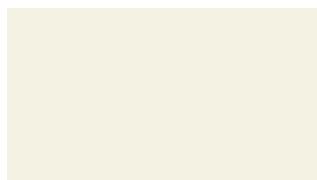
Gris Météor métallisé



Argent GT métallisé



Gris Pierre



Blanc Carrara



Marine métallisé*



Bleu Aquatique métallisé



Gris Atlas métallisé



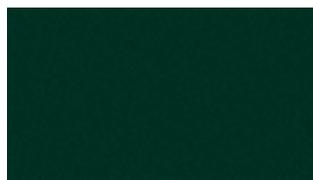
Bleu Métropole



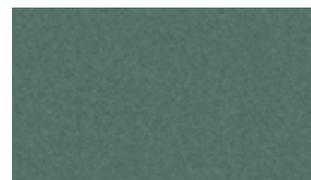
Jaune Vitesse



Rouge Rubis métallisé



Vert Porsche Racing métallisé



Vert Malachite métallisé



Cocoa

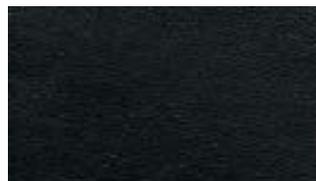
Teintes de série. Intérieur.

Simili cuir/cuir/vernis souple¹⁾

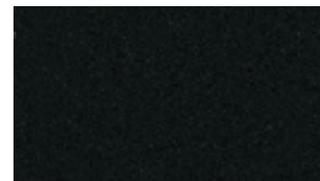
en couleur intérieure.

Moquette.

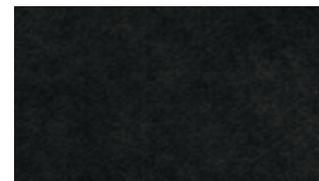
Ciel de toit.²⁾



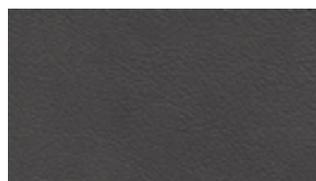
Noir



Noir



Noir



Gris Pierre



Gris Pierre



Gris Pierre



Beige Sable



Beige Sable



Beige Sable



Bleu Abysse



Bleu Abysse



Bleu Abysse

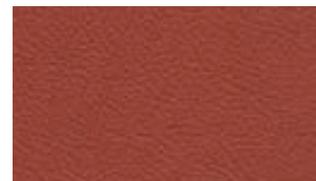
Teintes spéciales et teintes bicolores. Intérieur³⁾.

Cuir/vernis souple

en couleur intérieure.

Moquette.

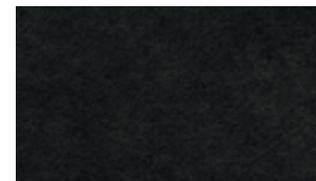
Ciel de toit.²⁾



Terracotta⁴⁾



Terracotta



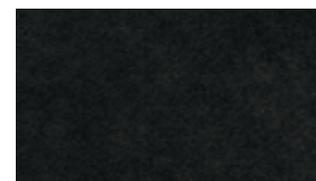
Noir



Cocoa⁴⁾



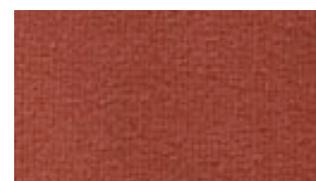
Cocoa



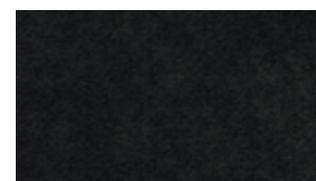
Noir



Noir et Terracotta⁵⁾



Terracotta



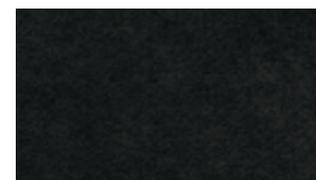
Noir



Noir et Gris Pierre⁶⁾



Gris Pierre



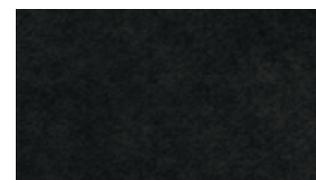
Noir



Noir et Beige Sable⁶⁾



Beige Sable



Noir

Cuir naturel. Intérieur.

Cuir/vernis souple

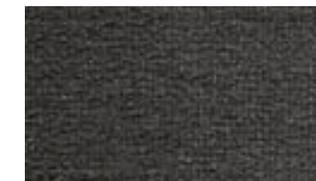
en couleur intérieure.

Moquette.

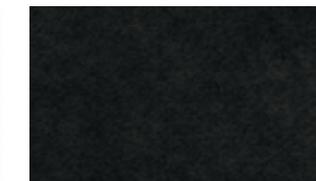
Ciel de toit.²⁾



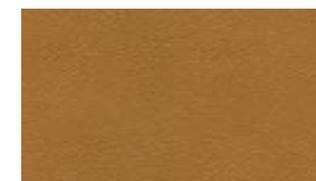
Gris foncé naturel⁷⁾



Gris foncé naturel



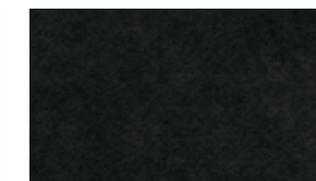
Noir



Brun naturel⁴⁾



Brun naturel



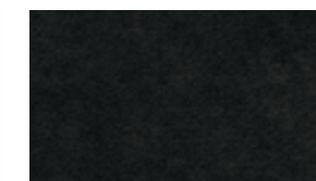
Noir



Rouge Carrera⁴⁾



Rouge Carrera



Noir

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

¹⁾ Vernis souple en couleur intérieure, pare-soleil et seuils de porte revêtus d'un film de couleur intérieure.

²⁾ Ciel de toit en alcantara (modèles Coupé), ciel de toit en tissu noir (modèles Cabriolet).

³⁾ Éléments en cuir noir : partie supérieure du tableau de bord (visière des compteurs comprise), parties inférieure et supérieure du tableau de bord avec cache airbag passager, couronne du volant et module d'airbag, bord supérieur de l'habillage des portes, partie supérieure du panneau latéral arrière, montants de pare-brise, montants latéraux et montants de lunette arrière (modèles Coupé). Tous les autres éléments adoptent la couleur intérieure choisie.

⁴⁾ Vernis souple en couleur intérieure, pare-soleil et seuils de porte revêtus d'un film noir.

⁵⁾ Vernis souple en couleur intérieure ou noir, pare-soleil et seuils de porte revêtus d'un film noir.

⁶⁾ Vernis souple en couleur intérieure ou noir, pare-soleil revêtus d'un film noir, seuils de porte revêtus d'un film en couleur intérieure.

⁷⁾ Vernis souple noir, pare-soleil et seuils de porte revêtus d'un film noir.



Peinture métallisée, monogramme « 911 »



Aérokit Cup sans monogramme

Extérieur.

Description	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Code	Page
• Peinture métallisée	<input type="checkbox"/>	Code	140, 146									
• Peinture spéciale	<input type="checkbox"/>	Code	141									
• Peinture personnalisée	<input type="checkbox"/>	Code										
• Phares directionnels avec contrôle dynamique du faisceau en virage	<input type="checkbox"/>	603	84									
• Suppression du monogramme	G	G	G	G	G	G	G	G	G	G	498	147
• Monogramme « 911 »	<input type="checkbox"/>	911	146									

Les modèles photographiés dans la présente section « Personnalisation » sont pour partie dotés d'équipements personnalisés non présentés ici. Pour toute question à ce sujet, adressez-vous au Réseau Officiel Porsche. Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs.
 – Option non disponible Option disponible • Équipement de série G Option gratuite

Extérieur.

Description	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Code	Page
• Assistance parking (arrière)	<input type="checkbox"/>	635	121									
• Aérokit Cup*	<input type="checkbox"/>	XAA	147									
• Essuie-glace arrière	<input type="checkbox"/>	425	121									
• Pare-brise dégradé gris	<input type="checkbox"/>	567										
• Rétroviseurs intérieur et extérieurs automatiques anti-éblouissement avec capteurs de pluie intégrés	<input type="checkbox"/>	P12	120									

* Disponible au plus tôt à partir de 11/2009.



Hardtop

Extérieur.

Description	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Code	Page
• Toit ouvrant/coulissant relevable, électrique	○	○	○	○	–	–	–	–	–	–	650	121
• Hardtop	–	–	–	–	○	○	○	○	–	–	550	33, 148
• Support pour système de transport sur toit	○	○	○	○	–	–	–	–	–	–	549	119

Les modèles photographiés dans la présente section « Personnalisation » sont pour partie dotés d'équipements personnalisés non présentés ici. Pour toute question à ce sujet, adressez-vous au Réseau Officiel Porsche.

Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs.

– Option non disponible ○ Option disponible ● Équipement de série G Option gratuite



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)

Moteur, transmission et châssis.

Description	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Code	Page
• Boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK, 7 rapports)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	250	55
• Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), système de freinage en céramique	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	450	88, 149
• Porsche Active Suspension Management (PASM) avec châssis surbaissé de 10 mm	○	●	○	●	○	●	○	●	○	●	475	72
• Châssis sport PASM surbaissé de 20 mm, complété par un différentiel arrière à glissement limité pour les modèles 911 Carrera et 911 Carrera S	–	–	○	G	–	–	–	–	–	–	030 P17	73
• Différentiel arrière à glissement limité	○	○	●	●	○	○	●	●	●	●	220	63, 73



Échappement sport



Jante « Carrera S II » 19 pouces



Jante « Carrera Classic » 19 pouces



Jante « SportDesign » 19 pouces



Jante « Carrera Sport » 19 pouces



Jante « Turbo » 19 pouces

Moteur, transmission et châssis.

Description	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Code	Page
• Pack Sport Chrono Plus	<input type="checkbox"/>	640	74									
• Échappement sport* avec deux doubles sorties d'échappement	<input type="checkbox"/>	176	48, 150									
• Kit moteur Carrera S (408 ch/300 kW) avec échappement sport (176) incluant 2 doubles sorties	-	<input type="checkbox"/>	X51									

Jantes.

Description	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Code	Page
• « Carrera S II » 19 pouces	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	419	79, 150				
• « Carrera Classic » 19 pouces	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	405	150
• « SportDesign » 19 pouces	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	407	151
• « Turbo » 19 pouces	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	404	151
• « Carrera Sport » 19 pouces, y compris enjoliveurs de roue avec écusson Porsche en couleur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	XRR	151
• Enjoliveurs de roue avec écusson Porsche en couleur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	446	151
• Système de contrôle de la pression des pneus (TPM)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	482	79

Les modèles photographiés dans la présente section « Personnalisation » sont pour partie dotés d'équipements personnalisés non présentés ici. Pour toute question à ce sujet, adressez-vous au Réseau Officiel Porsche.

Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs.

- Option non disponible Option disponible Équipement de série Option gratuite



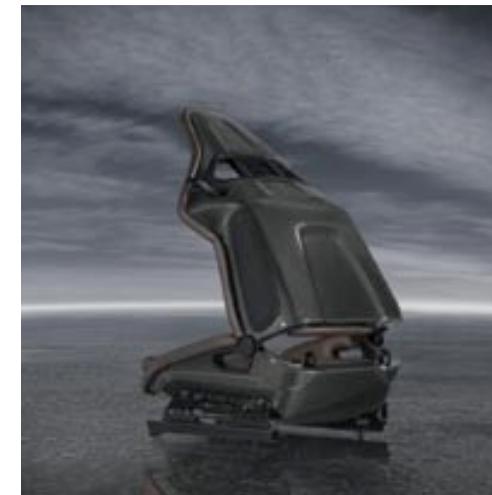
HomeLink®



Régulateur de vitesse automatique



Siège baquet sport



Siège baquet sport, dossier rabattu

Intérieur.

Description	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Code	Page
• HomeLink® (mécanisme programmable d'ouverture de porte de garage)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	608	120, 152
• Régulateur de vitesse automatique	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	454	120, 152
• Pré-équipement Vehicle Tracking System	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	674	120
• Extincteur	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	509	
• Tapis de sol	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	810	

Extérieur.

Description	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Code	Page
• Sièges confort à mémoire côté conducteur	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	P15	115
• Sièges sport	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	P77	115
• Sièges sport adaptatifs à mémoire côté conducteur	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	P01	116
• Sièges baquet sport	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	P03	116, 153
• Sièges chauffants	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	342	117
• Ventilation de siège	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	541	117
• Chauffage du volant (à commande individuelle)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	345	113

Les modèles photographiés dans la présente section « Personnalisation » sont pour partie dotés d'équipements personnalisés non présentés ici. Pour toute question à ce sujet, adressez-vous au Réseau Officiel Porsche.

Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs.

– Option non disponible ○ Option disponible ● Équipement de série G Option gratuite



Intérieur tout cuir dans la teinte spéciale Cocoa et autres équipements personnalisés



Intérieur bicolore Noir et Beige Sable et autres équipements personnalisés

Intérieur Cuir et Cuir naturel.

Description	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Code	Page
• Intérieur tout cuir (comprenant entre autres : sellerie cuir, parties supérieure et inférieure du tableau de bord, panneaux de porte et panneaux latéraux en cuir lisse)												
– teinte standard	<input type="checkbox"/>	Code										
– teinte spéciale	<input type="checkbox"/>	Code	154									
– teinte bicolore	<input type="checkbox"/>	970	155									
– cuir naturel	<input type="checkbox"/>	998	107									
– teinte personnalisée	<input type="checkbox"/>	Code										

Intérieur Cuir et Cuir naturel.

Description	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Code	Page
• Sièges tout cuir	<input type="checkbox"/>	Code										
• Sièges cuir souple	<input type="checkbox"/>	982										
• Volant multifonction PDK à 3 branches, cuir lisse	<input type="checkbox"/>	844	113									

Les modèles photographiés dans la présente section « Personnalisation » sont pour partie dotés d'équipements personnalisés non présentés ici. Pour toute question à ce sujet, adressez-vous au Réseau Officiel Porsche. Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs.

– Option non disponible ◯ Option disponible ● Équipement de série G Option gratuite



Pack Bois Makassar, volant multifonction à 3 branches en bois Makassar et autres équipements personnalisés

Intérieur Pack Bois Makassar*, foncé (finition satinée).

Description	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Code	Page
• Pack Bois Makassar	<input type="checkbox"/>	801	156									
• Volant multifonction PDK à 3 branches, bois Makassar	<input type="checkbox"/>	847	156									

* Par sa nature même, le bois présente des variations de teinte et de veinure qui lui confèrent un aspect unique.



Pack Carbone, volant multifonction à 3 branches en carbone et autres équipements personnalisés

Intérieur Carbone.

Description	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Code	Page
• Pack Carbone	<input type="checkbox"/>	803	157									
• Volant multifonction PDK à 3 branches, carbone	<input type="checkbox"/>	845	157									

Les modèles photographiés dans la présente section « Personnalisation » sont pour partie dotés d'équipements personnalisés non présentés ici. Pour toute question à ce sujet, adressez-vous au Réseau Officiel Porsche. Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs.
 – Option non disponible Option disponible • Équipement de série G Option gratuite



Volant multifonction à 3 branches en AluDesign et autres équipements personnalisés



Carnet de bord électronique



Combiné sans fil pour module téléphone

Intérieur AluDesign/Aluminium.

Description	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Code	Page
• Volant multifonction PDK à 3 branches, AluDesign	<input type="checkbox"/>	XPU	158									
• Leviers de vitesse et de frein à main, aluminium (Design I)	<input type="checkbox"/>	ECA	158									
• Sélecteur PDK/levier de frein à main, aluminium	<input type="checkbox"/>	ECB										

Extérieur.

Description	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Code	Page
• Module de navigation	<input type="checkbox"/>	672	101									
• Carnet de bord électronique	<input type="checkbox"/>	641	102, 159									
• Module téléphone*	<input type="checkbox"/>	666	102									
• Combiné sans fil pour module téléphone	<input type="checkbox"/>	669	159									
• Pré-équipement pour téléphone mobile avec console**	<input type="checkbox"/>	618	103									
• Pré-équipement pour téléphone mobile**	<input type="checkbox"/>	619	103									

Les modèles photographiés dans la présente section « Personnalisation » sont pour partie dotés d'équipements personnalisés non présentés ici. Pour toute question à ce sujet, adressez-vous au Réseau Officiel Porsche. Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs.

– Option non disponible ◯ Option disponible ● Équipement de série G Option gratuite

* Pour toute information concernant les téléphones mobiles compatibles, contactez le Réseau Officiel Porsche ou consultez le site www.porsche.com.
 ** Pré-équipement pour téléphone mobile : l'utilisation de téléphones mobiles dans l'habitacle d'une voiture expose les passagers à de forts champs électromagnétiques. Les ondes électromagnétiques peuvent être limitées par l'utilisation d'un support reliant le téléphone mobile à l'antenne extérieure du véhicule. La connexion au support dépend de la compatibilité des téléphones mobiles. Pour plus de précision sur le support à utiliser en fonction de votre modèle de téléphone, renseignez-vous auprès d'un revendeur spécialisé. La connexion via le module téléphone du PCM évite toute exposition à ces champs électromagnétiques dans la mesure où seule l'antenne extérieure du véhicule est utilisée.



Interface audio universelle

Audio et communication.

Description	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Code	Page
• Commande vocale	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	671	102
• Tuner TV	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	676	102
• BOSE® Surround Sound-System	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	680	104
• Chargeur 6 CD/DVD*	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	693	
• Interface audio universelle (iPod®, USB, AUX)	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	870	103, 160
• Antenne fouet	G	G	G	G	G	G	G	G	G	G	461	

* L'écoute de CD/DVD protégés contre la copie peut générer une mauvaise qualité d'écoute, indépendante de la qualité du lecteur.



Porsche Exclusive

Construit selon toutes les règles de l'art. Et à vos mesures.

Le département Porsche Exclusive vous propose une vaste palette de prestations pour embellir davantage votre Porsche au départ de l'usine.

Un programme exclusif sur mesure pour façonner et personnaliser

vosre Porsche. Modification esthétique et technique, à l'intérieur comme à l'extérieur, avec des matières et des matériaux nobles, et toujours avec la qualité Porsche. Notre principe le plus important : le travail sur mesure. Vous pouvez découvrir les nombreuses variantes Porsche Exclusive dans le catalogue Exclusive 911 ou sur le site www.porsche.fr.

Pour de plus amples informations sur Porsche Exclusive, rendez-vous dans le Réseau Officiel Porsche ou adressez-vous directement à notre Centre Clients de Zuffenhausen au +49 (0)711 911-25332. Attention : certaines options Porsche Exclusive peuvent prolonger les délais de livraison.

Enlèvement à l'usine

La veille, vous ne pourrez pas fermer l'oeil.

Le lendemain, vous n'en aurez plus envie.

Se rendre à l'usine pour prendre possession de sa Porsche est le rêve de beaucoup de clients. Ils souhaitent assister en personne à la naissance de la voiture de leurs rêves, pour être les premiers à la conduire vers son terrain de prédilection : la route.

Notre première usine, à Zuffenhausen, où fut construite la légendaire 356, produit actuellement tous les moteurs de la marque. Vous pouvez venir y chercher votre Boxster, votre Cayman ou votre 911.

Si vous avez préféré un modèle Panamera ou Cayenne, celui-ci vous attendra dans notre seconde usine allemande, à Leipzig.

Si vous aussi voulez vivre la fascination Porsche, aux origines de la marque, là où histoire et avenir ne font qu'un, dites à votre interlocuteur du Réseau Officiel Porsche que vous avez envie d'aller chercher votre véhicule à l'usine de Zuffenhausen, ou à Leipzig s'il s'agit d'une Panamera ou d'un Cayenne. Votre Porsche vous attendra sur l'un de ces deux sites, à la date convenue.

Vous pourrez vous rendre facilement au rendez-vous en prenant l'avion jusqu'à Stuttgart, Francfort, ou Leipzig. De là, poursuivez votre voyage en train ou en voiture de location. Si vous optez pour cette dernière solution, nous nous chargerons de retourner le véhicule à son loueur. Les conducteurs plus proches de nos deux usines peuvent bien entendu nous rejoindre en taxi ou avec leur propre véhicule.

L'enlèvement à l'usine de votre nouvelle Porsche nécessite certaines formalités, différentes selon votre pays de provenance. Pour connaître tous les détails de ce service, contactez le Réseau Officiel Porsche.

Chez Porsche, tout est matière à réjouissance.

Y compris l'attente.

Prévoyez un peu de temps et profitez de l'occasion pour faire une visite guidée du site. Quoi de mieux qu'une immersion au cœur de la production des Porsche ? Vous assisterez ainsi à toutes les étapes de la construction, couronnées par le temps fort de ce processus : l'union sacrée qui assemble moteur et carrosserie.

Vous venez prendre livraison de votre Porsche à Zuffenhausen ? Remontez le temps en parcourant notre nouveau musée pour découvrir les modèles légendaires

qui ont contribué au mythe Porsche.

L'enlèvement d'un Cayenne ou d'une Panamera a lieu quant à lui à l'usine de Leipzig. Là-bas, vous y découvrirez par ailleurs une exposition impressionnante de voitures ainsi qu'un documentaire passionnant sur la marque.

Si vous le souhaitez, vous pourrez également savourer un repas fin dans le restaurant réservé aux invités, prendre un rafraîchissement ou flâner dans la boutique Porsche Design Driver's Selection.

Souvenez-vous de vos Noëls d'enfant. C'est maintenant le moment d'ouvrir les paquets...

Passons au moment que vous attendiez : la remise de votre Porsche réalisée par des spécialistes pour qui les voitures n'ont plus le moindre secret. Ils prendront tout leur temps pour vous présenter votre nouveau véhicule jusque dans les moindres détails et vous indiquer comment en tirer le meilleur parti sur le plan de la technologie.

Montez à bord, démarrez et partez pour une aventure unique. Nous vous souhaitons un agréable voyage.



Remise du véhicule à Zuffenhausen



Musée Porsche



Le Réseau Officiel Porsche

Des professionnels à votre disposition pour répondre à vos questions et vous porter conseil. Ils vous proposent une large gamme de services, de pièces de rechange d'origine, d'équipements et d'accessoires de première qualité.

Porsche Assistance

Porsche Assistance vous propose un service d'assistance et de mobilité dont vous bénéficiez automatiquement lors de l'achat.

Porsche Finance, votre financement sur mesure

Porsche Finance offre au travers de ses services une gamme complète de solutions de financement et d'assurances à la mesure de nos produits, futuristes et novateurs.

Porsche Exclusive

Vous trouverez ici de nombreuses suggestions pour équiper votre Porsche selon vos envies, au départ de l'usine. Modification esthétique ou technique, ou les deux à la fois. Tout est fait main.

Porsche Tequipment

Notre gamme d'accessoires pour faire équiper ultérieurement votre Porsche dans le Réseau Officiel Porsche. Des équipements parfaitement adaptés à votre Porsche, qui bénéficient de nos garanties habituelles.

Porsche Design Driver's Selection

Une gamme de produits et d'accessoires qui séduit par sa fonctionnalité, sa qualité et son design : prêt-à-porter, jouets, bagagerie... Du sur-mesure pour votre Porsche.

Service

Réseau Occasion

Porsche Approved

Notre programme mondial de voitures d'occasion vous propose de nombreuses voitures de qualité certifiée avec des offres de garantie.

Porsche Classic

Votre partenaire pour les pièces d'origine, la documentation technique, les pièces de rechange, ainsi que pour l'entretien, la réparation et la restauration des modèles Porsche Classic. www.porsche.com/classic.

« Christophorus »

Le magazine client Porsche, publié tous les deux mois, vous offre des informations sur les nouveaux produits, des reportages très intéressants, des interviews, etc.

Porsche Clubs

Depuis 1952, 120 000 adhérents partagent dans 613 clubs la passion Porsche à travers le monde. Appelez le +49 (0)711 911-78307 ou rendez-vous sur www.porsche.com.

Porsche Driving Experience

1. Porsche Travel Club.

Des voyages et des circuits touristiques exclusifs et fascinants, à travers le monde entier. Contactez le Réseau Officiel Porsche ou appelez le +49 (0)711 911-78155. E-mail: travel.club@porsche.de

2. Porsche Sport Driving School.

Différents stages de conduite en toute sécurité, sur de prestigieux circuits comme celui de Magny-Cours. Contactez le Réseau Officiel Porsche ou appelez le +49 (0)711 911-78683. E-mail: sportdrivingschool@porsche.de



Porsche sur Internet

Toute l'actualité Porsche sur notre site Internet www.porsche.com.



Les nouveaux catalogues Exclusive, Tequipment, Porsche Design Driver's Selection et Porsche Driving Experience sont disponibles dans le Réseau Officiel Porsche.

Conclusion

Porsche, Weissach



911 Carrera 4S Cabriolet,
911 Carrera,
911 Targa 4S

Image 000011
Summary

La 911.

Essentielle.

Avec ses moteurs performants. Pour un rendement optimal.

Avec son concept de transmission déterminant. Pour une dynamique optimale.

Avec son système de communication intuitif. Pour un confort optimal.

Plus de 45 ans de 911. Nous touchons peut-être au cœur de l'idée.

Caractéristiques techniques

	911 Carrera	911 Carrera S
Moteur		
Nombre de cylindres	6	6
Cylindrée	3 614 cm ³	3 800 cm ³
Puissance (DIN) au régime de	345 ch (254 kW) 6 500 tr/min	385 ch (283 kW) 6 500 tr/min
Couple maximal au régime de	390 Nm 4 400 tr/min	420 Nm 4 400 tr/min
Taux de compression	12,5 : 1	12,5 : 1
Transmission		
Type de transmission	Propulsion	Propulsion
Boîte de vitesse mécanique	6 rapports	6 rapports
Boîte PDK* (en option)	7 rapports	7 rapports
*Porsche Doppelkupplung		
Châssis		
Essieu avant	Jambe de force McPherson	Jambe de force McPherson
Essieu arrière	Essieu multibras LSA	Essieu multibras LSA
Direction	Direction à démultiplication variable, assistée, hydraulique	Direction à démultiplication variable, assistée, hydraulique
Diamètre de braquage	10,9 m	10,9 m
Freins	Étriers monobloc à 4 pistons en aluminium à l'avant et à l'arrière, disques ajourés et ventilés	Étriers monobloc à 4 pistons en aluminium à l'avant et à l'arrière, disques ajourés et ventilés
Système de stabilité dynamique	PSM évolué (avec ABS 8.0)	PSM évolué (avec ABS 8.0)
Système anti-blocage	ABS 8.0	ABS 8.0
Jantes	AV : 8 J x 18 ET 57 AR : 10,5 J x 18 ET 60	AV : 8 J x 19 ET 57 AR : 11 J x 19 ET 67
Pneumatiques	AV : 235/40 ZR 18 AR : 265/40 ZR 18	AV : 235/35 ZR 19 AR : 295/30 ZR 19

	911 Carrera	911 Carrera S
Poids à vide		
	Boîte mécanique / PDK	Boîte mécanique / PDK
DIN	1 415 kg / 1 445 kg	1 425 kg / 1 455 kg
Selon directive CE*	1 490 kg / 1 520 kg	1 500 kg / 1 530 kg
Poids total en charge autorisé	1 820 kg / 1 850 kg	1 830 kg / 1 860 kg
Performances		
	Boîte mécanique / PDK	Boîte mécanique / PDK
Vitesse maxi sur circuit	289 km/h / 287 km/h	302 km/h / 300 km/h
0-100 km/h	4,9 s / 4,7 s	4,7 s / 4,5 s
Pack Sport Chrono Plus**		
0-100 km/h	- / 4,5 s	- / 4,3 s
0-160 km/h	10,7 s / 10,4 s	9,9 s / 9,6 s
Pack Sport Chrono Plus**		
0-160 km/h	- / 10,1 s	- / 9,3 s
Reprise (80-120 km/h) 5 ^e rapport	6,3 s / 6,7 s	5,9 s / 6,4 s
Consommation/Émissions***		
	Boîte mécanique / PDK	Boîte mécanique / PDK
Cycle urbain (l/100 km)	15,5 / 14,7	15,9 / 15,3
Cycle extra-urbain (l/100 km)	7,4 / 7,0	7,6 / 7,2
Cycle mixte (l/100 km)	10,3 / 9,8	10,6 / 10,2
Émissions CO ₂ (g/km)	242 / 230	250 / 240
Dimensions/valeur C_x		
Longueur	4 435 mm	4 435 mm
Largeur	1 808 mm	1 808 mm
Hauteur	1 310 mm	1 300 mm
Empattement	2 350 mm	2 350 mm
Volume du coffre (VDA)	135 l	135 l
Volume du réservoir	64 l	64 l
Coefficient de pénétration	C _x = 0,29	C _x = 0,29

*Norme CE : poids à vide du véhicule avec équipements de série. Les équipements optionnels augmentent cette valeur.

La valeur indiquée tient compte du poids du conducteur (68 kg) et des bagages (7 kg).

**Par comparaison avec la boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung PDK.

***Valeurs déterminées suivant la méthode de mesure Euro 5 (715/2007/CE et 692/2008/CE) selon le nouveau cycle de conduite européen NEDC (New European Drive Cycle), sur des véhicules dotés de l'équipement de série. Ces informations ne se rapportent pas à un véhicule spécifique et ne font pas partie de l'offre. Elles permettent uniquement de comparer divers modèles. Pour obtenir de plus amples informations sur les différents véhicules, contactez le Réseau Officiel Porsche.

	911 Carrera 4	911 Carrera 4S
Moteur		
Nombre de cylindres	6	6
Cylindrée	3 614 cm ³	3 800 cm ³
Puissance (DIN) au régime de	345 ch (254 kW) 6 500 tr/min	385 ch (283 kW) 6 500 tr/min
Couple maximal au régime de	390 Nm 4 400 tr/min	420 Nm 4 400 tr/min
Taux de compression	12,5 : 1	12,5 : 1
Transmission		
Type de transmission	Intégrale avec différentiel autobloquant	Intégrale avec différentiel autobloquant
Boîte de vitesse mécanique	6 rapports	6 rapports
Boîte PDK* (en option)	7 rapports	7 rapports
* Porsche Doppelkupplung		
Châssis		
Essieu avant	Jambe de force McPherson	Jambe de force McPherson
Essieu arrière	Essieu multibras LSA	Essieu multibras LSA
Direction	Direction à démultiplication variable, assistée, hydraulique	Direction à démultiplication variable, assistée, hydraulique
Diamètre de braquage	10,9 m	10,9 m
Freins	Étriers monobloc à 4 pistons en aluminium à l'avant et à l'arrière, disques ajourés et ventilés	Étriers monobloc à 4 pistons en aluminium à l'avant et à l'arrière, disques ajourés et ventilés
Système de stabilité dynamique	PSM évolué (avec ABS 8.0)	PSM évolué (avec ABS 8.0)
Système anti-blocage	ABS 8.0	ABS 8.0
Jantes	AV : 8 J x 18 ET 57 AR : 11 J x 18 ET 51	AV : 8 J x 19 ET 57 AR : 11 J x 19 ET 51
Pneumatiques	AV : 235/40 ZR 18 AR : 295/35 ZR 18	AV : 235/35 ZR 19 AR : 305/30 ZR 19

	911 Carrera 4	911 Carrera 4S
Poids à vide		
DIN	Boîte mécanique / PDK 1 470 kg / 1 500 kg	Boîte mécanique / PDK 1 480 kg / 1 510 kg
Selon directive CE*	1 545 kg / 1 575 kg	1 555 kg / 1 585 kg
Poids total en charge autorisé	1 870 kg / 1 900 kg	1 880 kg / 1 910 kg
Performances		
Vitesse maxi sur circuit	Boîte mécanique / PDK 284 km/h / 282 km/h	Boîte mécanique / PDK 297 km/h / 295 km/h
0-100 km/h	5,0 s / 4,8 s	4,7 s / 4,5 s
Pack Sport Chrono Plus**		
0-100 km/h	- / 4,6 s	- / 4,3 s
0-160 km/h	10,9 s / 10,6 s	10,0 s / 9,7 s
Pack Sport Chrono Plus**		
0-160 km/h	- / 10,3 s	- / 9,4 s
Reprise (80-120 km/h) 5 ^e rapport	6,4 s / 6,8 s	6,0 s / 6,5 s
Consommation/Émissions***		
Cycle urbain (l/100 km)	Boîte mécanique / PDK 15,9 / 15,2	Boîte mécanique / PDK 16,5 / 15,8
Cycle extra-urbain (l/100 km)	7,7 / 7,2	7,9 / 7,5
Cycle mixte (l/100 km)	10,6 / 10,1	11,0 / 10,5
Émissions CO ₂ (g/km)	249 / 237	259 / 247
Dimensions/valeur C_x		
Longueur	4 435 mm	4 435 mm
Largeur	1 852 mm	1 852 mm
Hauteur	1 310 mm	1 300 mm
Empattement	2 350 mm	2 350 mm
Volume du coffre (VDA)	105 l	105 l
Volume du réservoir	67 l	67 l
Coefficient de pénétration	C _x = 0,30	C _x = 0,29

*Norme CE : poids à vide du véhicule avec équipements de série. Les équipements optionnels augmentent cette valeur.

La valeur indiquée tient compte du poids du conducteur (68 kg) et des bagages (7 kg).

**Par comparaison avec la boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung PDK.

***Valeurs déterminées suivant la méthode de mesure Euro 5 (715/2007/CE et 692/2008/CE) selon le nouveau cycle de conduite européen NEDC (New European Drive Cycle), sur des véhicules dotés de l'équipement de série. Ces informations ne se rapportent pas à un véhicule spécifique et ne font pas partie de l'offre. Elles permettent uniquement de comparer divers modèles. Pour obtenir de plus amples informations sur les différents véhicules, contactez le Réseau Officiel Porsche.

	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet
Moteur		
Nombre de cylindres	6	6
Cylindrée	3 614 cm ³	3 800 cm ³
Puissance (DIN) au régime de	345 ch (254 kW) 6 500 tr/min	385 ch (283 kW) 6 500 tr/min
Couple maximal au régime de	390 Nm 4 400 tr/min	420 Nm 4 400 tr/min
Taux de compression	12,5 : 1	12,5 : 1
Transmission		
Type de transmission	Propulsion	Propulsion
Boîte de vitesse mécanique	6 rapports	6 rapports
Boîte PDK* (en option)	7 rapports	7 rapports
* Porsche Doppelkupplung		
Châssis		
Essieu avant	Jambe de force McPherson	Jambe de force McPherson
Essieu arrière	Essieu multibras LSA	Essieu multibras LSA
Direction	Direction à démultiplication variable, assistée, hydraulique	Direction à démultiplication variable, assistée, hydraulique
Diamètre de braquage	10,9 m	10,9 m
Freins	Étriers monobloc à 4 pistons en aluminium à l'avant et à l'arrière, disques ajourés et ventilés	Étriers monobloc à 4 pistons en aluminium à l'avant et à l'arrière, disques ajourés et ventilés
Système de stabilité dynamique	PSM évolué (avec ABS 8.0)	PSM évolué (avec ABS 8.0)
Système anti-blocage	ABS 8.0	ABS 8.0
Jantes	AV : 8 J x 18 ET 57 AR : 10,5 J x 18 ET 60	AV : 8 J x 19 ET 57 AR : 11 J x 19 ET 67
Pneumatiques	AV : 235/40 ZR 18 AR : 265/40 ZR 18	AV : 235/35 ZR 19 AR : 295/30 ZR 19

	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet
Poids à vide		
DIN	Boîte mécanique / PDK 1 500 kg / 1 530 kg	Boîte mécanique / PDK 1 510 kg / 1 540 kg
Selon directive CE*	1 575 kg / 1 605 kg	1 585 kg / 1 615 kg
Poids total en charge autorisé	1 880 kg / 1 910 kg	1 890 kg / 1 920 kg
Performances		
Vitesse maxi sur circuit	Boîte mécanique / PDK 289 km/h / 287 km/h	Boîte mécanique / PDK 302 km/h / 300 km/h
0–100 km/h	5,1 s / 4,9 s	4,9 s / 4,7 s
Pack Sport Chrono Plus**		
0–100 km/h	– / 4,7 s	– / 4,5 s
0–160 km/h	11,1 s / 10,8 s	10,3 s / 10,0 s
Pack Sport Chrono Plus**		
0–160 km/h	– / 10,5 s	– / 9,7 s
Reprise (80–120 km/h) 5 ^e rapport	6,6 s / 7,0 s	6,2 s / 6,7 s
Consommation/Émissions***		
Cycle urbain (l/100 km)	Boîte mécanique / PDK 15,6 / 14,9	Boîte mécanique / PDK 16,2 / 15,5
Cycle extra-urbain (l/100 km)	7,5 / 7,0	7,7 / 7,3
Cycle mixte (l/100 km)	10,4 / 9,9	10,8 / 10,3
Émissions CO ₂ (g/km)	245 / 233	254 / 242
Dimensions/valeur C_x		
Longueur	4 435 mm	4 435 mm
Largeur	1 808 mm	1 808 mm
Hauteur	1 310 mm	1 300 mm
Empattement	2 350 mm	2 350 mm
Volume du coffre (VDA)	135 l	135 l
Volume du réservoir	64 l	64 l
Coefficient de pénétration	C _x = 0,30	C _x = 0,30

*Norme CE : poids à vide du véhicule avec équipements de série. Les équipements optionnels augmentent cette valeur.

La valeur indiquée tient compte du poids du conducteur (68 kg) et des bagages (7 kg).

**Par comparaison avec la boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung PDK.

***Valeurs déterminées suivant la méthode de mesure Euro 5 (715/2007/CE et 692/2008/CE) selon le nouveau cycle de conduite européen NEDC (New European Drive Cycle), sur des véhicules dotés de l'équipement de série. Ces informations ne se rapportent pas à un véhicule spécifique et ne font pas partie de l'offre. Elles permettent uniquement de comparer divers modèles. Pour obtenir de plus amples informations sur les différents véhicules, contactez le Réseau Officiel Porsche.

	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet
Moteur		
Nombre de cylindres	6	6
Cylindrée	3 614 cm ³	3 800 cm ³
Puissance (DIN) au régime de	345 ch (254 kW) 6 500 tr/min	385 ch (283 kW) 6 500 tr/min
Couple maximal au régime de	390 Nm 4 400 tr/min	420 Nm 4 400 tr/min
Taux de compression	12,5 : 1	12,5 : 1
Transmission		
Type de transmission	Intégrale avec différentiel autobloquant	Intégrale avec différentiel autobloquant
Boîte de vitesse mécanique	6 rapports	6 rapports
Boîte PDK* (en option)	7 rapports	7 rapports
* Porsche Doppelkupplung		
Châssis		
Essieu avant	Jambe de force McPherson	Jambe de force McPherson
Essieu arrière	Essieu multibras LSA	Essieu multibras LSA
Direction	Direction à démultiplication variable, assistée, hydraulique	Direction à démultiplication variable, assistée, hydraulique
Diamètre de braquage	10,9 m	10,9 m
Freins	Étriers monobloc à 4 pistons en aluminium à l'avant et à l'arrière, disques ajourés et ventilés	Étriers monobloc à 4 pistons en aluminium à l'avant et à l'arrière, disques ajourés et ventilés
Système de stabilité dynamique	PSM évolué (avec ABS 8.0)	PSM évolué (avec ABS 8.0)
Système anti-blocage	ABS 8.0	ABS 8.0
Jantes	AV : 8 J x 18 ET 57 AR : 11 J x 18 ET 51	AV : 8 J x 19 ET 57 AR : 11 J x 19 ET 51
Pneumatiques	AV : 235/40 ZR 18 AR : 295/35 ZR 18	AV : 235/35 ZR 19 AR : 305/30 ZR 19

	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet
Poids à vide		
DIN	Boîte mécanique / PDK 1 555 kg / 1 585 kg	Boîte mécanique / PDK 1 565 kg / 1 595 kg
Selon directive CE*	1 630 kg / 1 660 kg	1 640 kg / 1 670 kg
Poids total en charge autorisé	1 930 kg / 1 960 kg	1 940 kg / 1 970 kg
Performances		
Vitesse maxi sur circuit	Boîte mécanique / PDK 284 km/h / 282 km/h	Boîte mécanique / PDK 297 km/h / 295 km/h
0–100 km/h	5,2 s / 5,0 s	4,9 s / 4,7 s
Pack Sport Chrono Plus**		
0–100 km/h	– / 4,8 s	– / 4,5 s
0–160 km/h	11,3 s / 11,0 s	10,4 s / 10,1 s
Pack Sport Chrono Plus**		
0–160 km/h	– / 10,7 s	– / 9,8 s
Reprise (80–120 km/h) 5 ^e rapport	6,7 s / 7,1 s	6,3 s / 6,8 s
Consommation/Émissions***		
Cycle urbain (l/100 km)	Boîte mécanique / PDK 16,2 / 15,5	Boîte mécanique / PDK 16,8 / 16,1
Cycle extra-urbain (l/100 km)	7,8 / 7,4	8,0 / 7,7
Cycle mixte (l/100 km)	10,8 / 10,3	11,2 / 10,7
Émissions CO ₂ (g/km)	254 / 242	263 / 251
Dimensions/valeur C_x		
Longueur	4 435 mm	4 435 mm
Largeur	1 852 mm	1 852 mm
Hauteur	1 310 mm	1 300 mm
Empattement	2 350 mm	2 350 mm
Volume du coffre (VDA)	105 l	105 l
Volume du réservoir	67 l	67 l
Coefficient de pénétration	C _x = 0,30	C _x = 0,30

*Norme CE : poids à vide du véhicule avec équipements de série. Les équipements optionnels augmentent cette valeur.

La valeur indiquée tient compte du poids du conducteur (68 kg) et des bagages (7 kg).

**Par comparaison avec la boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung PDK.

***Valeurs déterminées suivant la méthode de mesure Euro 5 (715/2007/CE et 692/2008/CE) selon le nouveau cycle de conduite européen NEDC (New European Drive Cycle), sur des véhicules dotés de l'équipement de série. Ces informations ne se rapportent pas à un véhicule spécifique et ne font pas partie de l'offre. Elles permettent uniquement de comparer divers modèles. Pour obtenir de plus amples informations sur les différents véhicules, contactez le Réseau Officiel Porsche.

	911 Targa 4	911 Targa 4S
Moteur		
Nombre de cylindres	6	6
Cylindrée	3 614 cm ³	3 800 cm ³
Puissance (DIN) au régime de	345 ch (254 kW) 6 500 tr/min	385 ch (283 kW) 6 500 tr/min
Couple maximal au régime de	390 Nm 4 400 tr/min	420 Nm 4 400 tr/min
Taux de compression	12,5 : 1	12,5 : 1
Transmission		
Type de transmission	Intégrale avec différentiel autobloquant	Intégrale avec différentiel autobloquant
Boîte de vitesse mécanique	6 rapports	6 rapports
Boîte PDK* (en option)	7 rapports	7 rapports
* Porsche Doppelkupplung		
Châssis		
Essieu avant	Jambe de force McPherson	Jambe de force McPherson
Essieu arrière	Essieu multibras LSA	Essieu multibras LSA
Direction	Direction à démultiplication variable, assistée, hydraulique	Direction à démultiplication variable, assistée, hydraulique
Diamètre de braquage	10,9 m	10,9 m
Freins	Étriers monobloc à 4 pistons en aluminium à l'avant et à l'arrière, disques ajourés et ventilés	Étriers monobloc à 4 pistons en aluminium à l'avant et à l'arrière, disques ajourés et ventilés
Système de stabilité dynamique	PSM évolué (avec ABS 8.0)	PSM évolué (avec ABS 8.0)
Système anti-blocage	ABS 8.0	ABS 8.0
Jantes	AV : 8 J x 18 ET 57 AR : 11 J x 18 ET 51	AV : 8 J x 19 ET 57 AR : 11 J x 19 ET 51
Pneumatiques	AV : 235/40 ZR 18 AR : 295/35 ZR 18	AV : 235/35 ZR 19 AR : 305/30 ZR 19

	911 Targa 4	911 Targa 4S
Poids à vide		
DIN	Boîte mécanique / PDK 1 530 kg / 1 560 kg	Boîte mécanique / PDK 1 540 kg / 1 570 kg
Selon directive CE*	1 605 kg / 1 635 kg	1 615 kg / 1 645 kg
Poids total en charge autorisé	1 910 kg / 1 940 kg	1 920 kg / 1 950 kg
Performances		
Vitesse maxi sur circuit	Boîte mécanique / PDK 284 km/h / 282 km/h	Boîte mécanique / PDK 297 km/h / 295 km/h
0–100 km/h	5,2 s / 5,0 s	4,9 s / 4,7 s
Pack Sport Chrono Plus**		
0–100 km/h	– / 4,8 s	– / 4,5 s
0–160 km/h	11,3 s / 11,0 s	10,4 s / 10,1 s
Pack Sport Chrono Plus**		
0–160 km/h	– / 10,7 s	– / 9,8 s
Reprise (80–120 km/h) 5 ^e rapport	6,7 s / 7,1 s	6,3 s / 6,8 s
Consommation/Émissions***		
Cycle urbain (l/100 km)	Boîte mécanique / PDK 15,9 / 15,5	Boîte mécanique / PDK 16,5 / 15,8
Cycle extra-urbain (l/100 km)	7,7 / 7,4	7,9 / 7,7
Cycle mixte (l/100 km)	10,6 / 10,3	11,0 / 10,7
Émissions CO ₂ (g/km)	249 / 242	259 / 251
Dimensions/valeur C_x		
Longueur	4 435 mm	4 435 mm
Largeur	1 852 mm	1 852 mm
Hauteur	1 310 mm	1 300 mm
Empattement	2 350 mm	2 350 mm
Volume du coffre (VDA)	105 l	105 l
Volume du réservoir	67 l	67 l
Coefficient de pénétration	C _x = 0,30	C _x = 0,30

*Norme CE : poids à vide du véhicule avec équipements de série. Les équipements optionnels augmentent cette valeur.

La valeur indiquée tient compte du poids du conducteur (68 kg) et des bagages (7 kg).

**Par comparaison avec la boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung PDK.

***Valeurs déterminées suivant la méthode de mesure Euro 5 (715/2007/CE et 692/2008/CE) selon le nouveau cycle de conduite européen NEDC (New European Drive Cycle), sur des véhicules dotés de l'équipement de série. Ces informations ne se rapportent pas à un véhicule spécifique et ne font pas partie de l'offre. Elles permettent uniquement de comparer divers modèles. Pour obtenir de plus amples informations sur les différents véhicules, contactez le Réseau Officiel Porsche.

Index

A		Châssis sport	73	Essieux	68
Aérokitt Cup	147	Châssis	66	Essuie-glace arrière	121, 147
Affichage des performances	74,77	Climatisation	99		
Airbags	92	Code de personnalisation	146	G	
Allumage	47	Coffre	119	Gestion du moteur	50
AluDesign	158	Commande vocale	102		
Arceau de sécurité	93	Communication	100, 159	H	
Assistance au démarrage	61	Compétition	122	Hardtop	33, 148
Assistance parking	121	Concept d'éclairage	85	Haut-parleurs	103, 105
AudioPilot®	104	Concept de toit	36	HomeLink	120
		Conception allégée	45		
		Conception	90	I	
Bois Makassar	156	Cuir	142, 154	Injection directe d'essence (DFI)	40
Boîte de vitesse Porsche				Instruments	106
Doppelkupplung (PDK)	55	D		Interface audio universelle	103
Boîte de vitesse mécanique	60	Diagnostic embarqué	51	Jantes	78, 151
BOSE® Surround		Différentiel arrière			
Sound-System	104	à glissement limité	63, 73	K	
		Direction	69	Kit moteur Carrera S	150
C				L	
Cabriolets	30, 94	E		Levier de vitesse PDK	59
Capote	32	Échappement sport	48, 150	Lubrification intégrée	
Caractéristiques techniques	168	Éclairage d'accompagnement	120	à carter sec	46
Carbone	157	Enlèvement à l'usine	162		
Carburant	134	Entretien	51, 134	Lunette arrière en verre	32, 37
Carnet de bord électronique	102	Environnement	130		
Carrosserie	90	Essieu arrière	68		
Catalyseurs	49, 133	Essieu avant	68		
Chargeur CD/DVD	101				
M					
Matériaux	133			Pré-équipement pour	
Mémoire individuelle	74			téléphone mobile	103
Modèles	20			Protection contre le vol	120
Module de navigation	101				
Monogramme « 911 »	146			R	
Moteur 6 cylindres à plat	40			Rangements	118
Moteur en alliage léger	40			Recyclage	133
				Refroidissement du moteur	47
				Refroidissement par eau	47
				Refroidissement par	
N				flux transversal	47
Niveau sonore	134			Réglage de l'arbre à cames	44
				Régulateur de vitesse	120
O				Régulation lambda stéréo	49, 133
Ordinateur de bord	111			Régulation sélective	
				du cliquetis	50
				Rétroviseurs extérieurs	120
P					
Pack Audio Plus	103			S	
Pack Sport Chrono Plus	74			Saute-vent	33
Personnalisation	136			Sécurité	80
Phares Bi-Xénon	84			Service	164
Pompe à huile	46			Servofrein en tandem	87
Porsche Active Suspension				Sièges	114
Management (PASM)	72			Sièges arrière	117
Porsche Ceramic				Sièges baquet sport	116
Composite Brake (PCCB)	88			Sièges chauffants	117
Porsche Communication				Sièges confort	115
Management (PCM)	100			Sièges enfant	117
Porsche Side Impact				Sièges sport adaptatifs	116
Protection System (POSIP)	93			Sièges sport	115
Porsche Stability				Sièges ventilés	117
Management (PSM)	70			Système audio	100
Porsche Traction					
Management (PTM)	62			Système d'admission	48
				Système d'alimentation	134
				Système d'échappement	49
				Système de contrôle de	
				la pression des pneus (TPM)	79
				Système de freinage	
				en céramique	88
				Système de freinage	86
				Système de transport sur toit	119
				T	
				Teintes	139
				Capote	141
				Extérieur	140
				Intérieur	142
				Téléphone	102
				Toit en verre	36
				Toit ouvrant/coulissant	
				relevable électriquement	121
				Traitement des gaz	
				d'échappement	133
				Transmission intégrale	62
				Transmission	52
				Tuner TV	102
				V	
				VarioCam Plus	44
				Vehicle Tracking System	120
				Volant chauffant	113
				Volants	112
				Multifonction	112
				Sport	58, 112

Les modèles photographiés dans cette documentation (caractéristiques et équipements) sont ceux du marché allemand et correspondent aux normes applicables en Allemagne. Ils comportent par exemple des équipements en option avec supplément de prix, et certaines versions ou options ne sont pas disponibles dans tous les pays. Veuillez consulter le Réseau Officiel Porsche pour connaître avec précision les caractéristiques et équipements des modèles commercialisés dans votre pays. Les informations fournies ici sur la construction, la livraison, l'aspect extérieur des véhicules, les performances, les dimensions, le poids, la consommation et les coûts d'exploitation sont celles disponibles au moment de l'impression. Sous réserve de toute erreur et de toute modification dans la conception, l'équipement et le programme de livraison, ainsi que de toute variation de teintes et de matériaux.

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2009
Les textes, photos et autres informations contenus dans le présent catalogue sont la propriété de la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Toute reproduction, représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, faite sans le consentement préalable de la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG est illicite.

Porsche, l'écusson Porsche, 911, Carrera, Targa, Tequipment, PCCB, PCM, PDK et PSM sont des marques déposées par la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

La société Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG encourage l'utilisation des pâtes à papier issues de la gestion durable des forêts. Le papier de ce catalogue a été certifié selon les règles très strictes du programme de reconnaissance des certifications forestières PEFC (Program for the Endorsement of Forest Certification).

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

Édition : 03/09
Imprimé en Allemagne
WSLC1001000130 FR/WW

