



PORSCHE



Nouvelle 911 Targa 4 **GTS**

L'essentiel

911 Targa 4 GTS



Sommaire

Le concept 911 Targa 4 GTS 6

Design 8

Extérieur 10

Intérieur 16

Performances 20

Motorisation et transmission 22

Châssis 26

Sécurité 30

Confort 32

Conclusion 38

Caractéristiques techniques 40



**GTS contre Targa :
duel au sommet, et deux gagnants.**

Le concept 911 Targa 4 GTS.

Sur ce modèle, les performances sont essentielles : nous avons affaire ici à une véritable GTS, dotée des gènes d'une voiture de course concentrés au plus profond d'une 911. La puissance s'est à nouveau étoffée, les performances et la motricité de la transmission intégrale atteignent un niveau impressionnant.

Le design, lui aussi essentiel, est celui d'une vraie Targa, cette icône intemporelle reconnaissable à son arceau très caractéristique, à son toit révolutionnaire et aux sensations de conduite typiques d'une Porsche décapotable.

Rencontre de la sportivité et du style : le GTS convole avec la Targa. Le design de cette 911 lui confère un statut d'avant-garde. Sa puissance balaie quant à elle tous les codes.

Toujours prête à vous offrir davantage de chevaux, d'équipements haute qualité et de performances, la 911 Targa 4 GTS est la voiture de sport idéale pour tous ceux qui ne se satisfont que du meilleur.

Nouvelle 911 Targa 4 GTS : une voiture de sport encore inégalée.

Les informations concernant la consommation, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées page 40.

Design





**Elle attire tous les regards
et les retient irrésistiblement.**

Design extérieur.

Chez Porsche, le design n'est pas qu'une simple enveloppe. Il a toujours une fonction, notamment celle de déclencher les passions et d'envoûter ses admirateurs.

Nous avons doté la nouvelle 911 Targa 4 GTS de tout ce qui est à l'origine de la fascination pour les voitures de sport : une proue pleine de puissance, une large poupe et un design des plus raffinés. Parmi les signes distinctifs, signalons que la nouvelle robe Rouge Carmin, disponible en option pour ce modèle GTS, fait ainsi son entrée dans la palette de la gamme 911. Elle fait d'autant mieux ressortir les éléments extérieurs qui conservent leur teinte noire.

Bien que concentré sur l'essentiel – un spoiler avant optimisé garantissant un aérodynamisme irréprochable, de grandes entrées d'air pour une arrivée d'air frais maximale –, le design sportif du bouclier avant ne passe pas inaperçu.

Dans le droit fil des modèles GTS, citons les phares Bi-Xénon de série à fond noir avec fonction Porsche Dynamic Light System (PDLS) et les rétroviseurs extérieurs SportDesign.

L'arceau Targa, emblématique, est couleur Argent. Le noir s'exprime quant à lui dans le monogramme « targa » sous les fentes latérales, la grille d'entrée d'air du moteur et les sorties doubles du système d'échappement sport de série.

Forme et fonction – l'équilibre parfait. Avec sa partie arrière élargie de 44 mm par rapport à la 911 Carrera S, la 911 Targa 4 GTS affiche des qualités d'athlète encore plus marquées, que vient adoucir sa lunette arrière galbée. Son toit Targa novateur s'ouvre et se ferme automatiquement en seulement 20 secondes à l'arrêt. Le bandeau de feux arrière à DEL sur toute la largeur de la poupe et l'époustouflante motricité de la transmission intégrale complètent harmonieusement l'ensemble.

Toutes les 911 Targa 4 GTS reçoivent de série des jantes « Turbo S » 20 pouces avec écrou central, peintes en Noir (finition satinée brillante), clairement inspirées des circuits. Des jantes « Carrera S » 20 pouces en alliage léger à 5 branches, également peintes en Noir (finition satinée brillante), sont proposées en option. Quel que soit votre choix, vous êtes assuré d'une adhérence au sol irréprochable et de performances exceptionnelles sur circuit.

Même si l'on peut analyser, expliquer et traduire dans le langage du design la fascination exercée par la nouvelle 911 Targa 4 GTS, une chose est sûre : il est impossible d'y résister.





Targa



Une puissance phénoménale habillée avec infiniment de goût.

Design intérieur.

Targa

La beauté relève pour une bonne part du langage des formes et de la concentration sur l'essentiel. Un bon design doit faire preuve de caractère, sans se soucier des modes.

La nouvelle 911 Targa 4 GTS s'y applique jusque dans l'habitacle – avec une ergonomie sportive, des équipements de haute qualité et des matériaux qui rendent un hommage explicite au sport automobile. C'est en particulier le cas de l'alcantara, qui se retrouve principalement sur toutes les zones de préhension.

Sièges sport Plus.

De série sur la nouvelle 911 Targa 4 GTS, les sièges sport Plus en cuir lisse avec bande centrale en alcantara bénéficient de réglages électriques pour la hauteur d'assise et le dossier, et d'un réglage mécanique pour la distance par rapport à la planche de bord. Le capitonnage ferme des bandes latérales de l'assise et du dossier assure un excellent maintien. Autre repère sportif : le monogramme « GTS » brodé sur les appuie-tête.

Pack intérieur GTS.

Le Pack intérieur GTS optionnel magnifie l'habitacle par des notes sportives contrastées en Rouge Carmin ou Argent Platine, à l'exemple des monogrammes « GTS » brodés en couleur contrastante sur les appuie-tête. Également en couleur contrastante : le fond du compte-tours, diverses coutures décoratives, la signature Porsche sur les tapis de sol et les liserés des ceintures de sécurité.

La finition Carbone s'ajoute à cette harmonie sportive. On la retrouve sur les baguettes décoratives de la planche de bord, les portes et la console centrale.



GTS

Performances



**Le plaisir de conduire
se mesure en tours/minute.**

Motorisation et transmission.

Moteur.

Il s'agit d'un moteur atmosphérique 6 cylindres à plat placé à l'arrière, conçu pour des performances à l'état pur.

Doté de l'injection directe d'essence (DFI) et du VarioCam Plus, le moteur à plat optimisé de 3,8 litres de la nouvelle 911 Targa 4 GTS atteint 430 ch (316 kW) à 7 500 tr/min et un couple maximal de 440 Nm à 5 750 tr/min.

La boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung proposée en option lui permet d'accélérer de 0 à 100 km/h en seulement 4,3 s, puis d'atteindre une vitesse de pointe de 301 km/h.

Système d'échappement sport.

Le système d'échappement sport de série est reconnaissable aux sorties d'échappement doubles chromées en Noir et à la musicalité typique des 911, encore plus puissante et différenciée : rocailleuse à bas régime, elle se fait beaucoup plus racée en conduite sportive.

Une simple touche intégrée à la console centrale permet d'activer ce système d'échappement sport, pour une montée d'adrénaline garantie.

Les informations concernant la consommation, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées page 40.





Au-delà de tout ce que vous avez connu.

Transmission.

Boîte mécanique à 7 rapports.

Cette boîte au design épuré figure parmi les dotations de série. Elle est en outre directe, précise et sportive. Son étagement serré optimise les passages de rapports et les rend ultrarapides. Lorsque la touche SPORT PLUS est activée, la fonction Double débrayage assure des rétrogradages plus dynamiques accompagnés d'une sonorité impressionnante.

L'affichage de la vitesse engagée (sur le compte-tours) et du passage optimal à la vitesse supérieure (au niveau du combiné d'instruments) contribue à réduire la consommation de carburant.

Boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK).

Directement sortie des circuits du Mans et protagoniste de premier plan dans l'histoire de Porsche en compétition, la boîte Porsche Doppelkupplung (PDK) est proposée en option en version à 7 rapports pour les modèles 911 Targa 4 GTS.

Sur la route comme sur circuit, elle passe les vitesses en quelques millisecondes, sans rupture de couple, au profit de meilleures accélérations. Les rapports 1 à 6 bénéficient d'un étagement sportif. Le 7^e, à démultiplication longue, contribue à abaisser la consommation.

Porsche Traction Management (PTM).

Les modèles 911 Targa 4 GTS à transmission intégrale cumulent une grande puissance et une transmission optimale. Cette performance est à porter au crédit de la transmission intégrale active Porsche Traction Management (PTM), qui répartit les forces de manière différenciée en fonction de l'état de la route et des conditions météorologiques. Avec, à la clé, une motricité supérieure à la moyenne, notamment dans les situations de conduite les plus extrêmes. Le système se compose d'une transmission intégrale active avec différentiel central multidisque électronique, du différentiel de freinage automatique (ABD) et du système d'antipatinage (ASR).

Le différentiel central multidisque répartit de manière variable la force motrice entre l'essieu arrière, qui est entraîné en permanence, et l'essieu avant. Des capteurs contrôlent notamment les vitesses de rotation des quatre roues, l'accélération longitudinale et transversale du véhicule et l'angle de braquage.

Ainsi, par exemple, lorsque les roues arrière risquent de patiner à l'accélération, le système privilégie l'avant en y dirigeant une plus grande part de la force motrice. L'ASR complète cette mesure par une adaptation de la puissance du moteur. Résultat : les roues avant bénéficient dans les virages du dosage optimal de la force motrice, au profit d'un guidage latéral maîtrisé.

Les informations concernant la consommation, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées page 40.

**Mission première du châssis :
assurer une tenue de route irréprochable.**

Châssis.

**Porsche Active Suspension
Management (PASM).**

Le PASM de série ajuste la force d'amortissement de manière permanente et active en fonction du profil de la route et du style de conduite. La carrosserie est en outre surbaissée de 10 mm.

Le PASM est réglable sur deux positions, que vous pouvez sélectionner au moyen d'une touche intégrée à la console centrale : en mode normal, l'amortissement est sportif mais confortable ; en mode Sport, il se fait plus ferme. Les capteurs ont pour mission de détecter les mouvements de la carrosserie, par exemple lors de fortes accélérations, de freinages intenses ou de conduite sur revêtement

irrégulier. Le calculateur en déduit automatiquement les conditions de conduite et régule la fermeté des amortisseurs en fonction du mode sélectionné.

Vous le ressentez aussitôt par un niveau de stabilité, de confort et de performances plus élevé.

**Porsche Dynamic Chassis Control
(PDCC).**

Le PDCC est un système optionnel de stabilisation active des mouvements de roulis. Il minimise l'inclinaison latérale du véhicule dans les courbes et amortit le balancement latéral sur les routes irrégulières.

Résultat : une stabilité dynamique et un confort irréprochables, quelle que soit la vitesse. Sans oublier une précision exemplaire de la direction et un équilibre en alternance de charge encore amélioré.

Les pneus et le véhicule collent encore mieux à la route et vous enchaînez les courbes à vive allure avec une incroyable aisance. Le PDCC redéfinit ainsi la donne en matière de performances routières, de confort et de plaisir de conduite.





Pack Sport Chrono.

Avec le Pack Sport Chrono de série, châssis, moteur et transmission bénéficient de réglages encore plus sportifs. Ce pack comprend aussi l'affichage des performances, un chronomètre numérique et analogique, ainsi qu'une touche SPORT PLUS.

La touche SPORT PLUS apporte deux autres changements : le système Porsche Active Suspension Management (PASM) et l'option Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) raffermissent l'amortissement et rendent la direction plus franche en courbe. Résultat : un meilleur contact avec la route. Le Porsche Stability Management (PSM) intervient plus tardivement et le freinage en courbe est nettement plus agile. Vous pouvez ainsi aborder les virages et en sortir de manière plus sportive.

En association avec la boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK), le Pack Sport Chrono comporte 2 fonctions supplémentaires pour une conduite proche de celle adoptée en sport automobile.

La première, Launch Control, vous met dans les meilleures conditions possibles pour un vrai départ de course. La seconde, Cartographie course, optimise les points et temps de passage des rapports. Objectif : des accélérations maximales et des sensations dignes des plus grands circuits.

Suspension dynamique du moteur.

Incluse dans l'option Pack Sport Chrono, la suspension dynamique à régulation électronique réduit les vibrations de toute la chaîne cinématique. Son efficacité est particulièrement notable au niveau du moteur, qui bénéficie ainsi des avantages d'une suspension à la fois souple et ferme.

La suspension dynamique du moteur adapte en effet sa rigidité et son amortissement à votre conduite et aux caractéristiques de la route. La stabilité augmente ainsi nettement pendant les alternances de charge et dans les virages rapides. Avec une conduite plus modérée, un réglage plus souple privilégie au contraire le confort.

Porsche Torque Vectoring (PTV).

Pour mieux renforcer le comportement et la stabilité dynamiques, le PTV associé à la boîte de vitesse mécanique et le PTV Plus associé à la boîte PDK recourent à la répartition variable du couple entre les roues arrière et à un différentiel arrière à glissement limité, mécanique pour le PTV et électronique pour le PTV Plus. Ils sont de série sur la 911 Targa 4 GTS.

À vitesse lente ou moyenne, la maniabilité et la précision de la direction y gagnent considérablement. À vitesse élevée, ou lors d'une accélération en sortie de virage, le différentiel arrière à glissement limité apporte également davantage de stabilité.

**Oui au minimalisme esthétique,
mais sans jamais transiger sur le niveau de sécurité.**

Sécurité.

Freins.

Le système de freinage annonce la couleur, avec des étriers fixes monobloc en aluminium peints en rouge, dotés de 6 pistons à l'avant et 4 à l'arrière, et des disques de 340 mm à l'avant et 330 mm à l'arrière. Très résistants, ils offrent une puissance de décélération à la hauteur de toutes les situations.

Empruntés aux voitures de course, les freins Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) proposés en option assurent une puissance de freinage plus élevée. Leurs disques ajourés en céramique présentent à l'avant comme à l'arrière un diamètre de 350 mm. Reconnaisables à leur couleur jaune, les étriers fixes monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant et 4 à l'arrière sont capables de maintenir une

pression élevée et constante pendant toute la phase de décélération.

Sur circuit, l'usure des disques de frein augmente considérablement. L'entretien habituel doit alors être complété par des contrôles spécifiques à ces conditions de conduite.

Phares principaux Bi-Xénon avec Porsche Dynamic Light System (PDLS).

Sur les modèles 911 Targa 4 GTS, les projecteurs Bi-Xénon à fond noir avec lave-phares et réglage dynamique de la portée d'éclairage sont de série. Le contrôle dynamique de faisceau en virage du Porsche Dynamic Light System (PDLS) fait pivoter les phares en fonction de la vitesse et de l'angle de braquage.

Les clignotants ainsi que les feux de jour et de position des blocs optiques teintés situés à l'avant sont équipés de DEL.

Phares à DEL avec fonction Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS+).

Proposés en option, les phares à DEL avec fonction PDLS+ illustrent l'alliance parfaite entre haut niveau de sécurité et design sportif, avec des feux de jour 4 points à DEL cerclés de diodes.

Caractérisées par leur efficacité et une longue durée de vie, ces DEL offrent un éclairage similaire à la lumière du jour et garantissent ainsi un plus grand confort de conduite.

La principale particularité du système PDLS+ réside dans la portée dynamique des feux de route, qui s'adapte en continu en fonction des conditions de circulation : une caméra détecte à cet effet la lumière des phares des véhicules qui arrivent en sens inverse ou qui roulent sur la même file. Vous percevez ainsi suffisamment tôt les piétons ou toute autre source de danger sans gêner les autres usagers de la route.



Confort





Puissance époustouflante et confort absolu.

Confort.

La 911 Targa 4 GTS ne connaît qu'un seul maître : vous. Entièrement axée sur votre plaisir de conduire, elle vous offre un confort épuré doublé d'une ergonomie irréprochable.

Instrumentation.

Le sport plutôt que la mode. Les 5 instruments ronds fournissent toutes les indications essentielles, avec une rapidité et une précision qui sauront vous étonner – et bien sûr avec un sens du design digne de la tradition Porsche. Le fond du compte-tours central arbore le monogramme « GTS ».

Le combiné d'instruments est doté d'un écran couleur haute résolution de 4,6 pouces qui indique en continu les données de l'ordinateur de bord.

Volant SportDesign.

Le volant SportDesign en alcantara évoque les gènes de sportive de la nouvelle 911 Targa 4 GTS à travers un design résolument Porsche. En association avec la boîte PDK (Porsche Doppelkupplung), il présente 2 palettes en alliage léger, ergonomiquement placées derrière les branches droite et gauche. Une pression sur la palette droite, et la boîte PDK passe le rapport supérieur ; une pression sur la palette gauche, et elle rétrograde.

Il comporte un affichage supplémentaire, dans les branches gauche et droite, qui signale l'activation des fonctions SPORT, SPORT PLUS et Launch Control. Sa forme ergonomique modelée garantit une excellente tenue en main, y compris sur les tronçons les plus sportifs.

**Face à une œuvre d'art, les mots parfois s'effacent.
Place aux notes.**

Audio et communication.

Système audio CDR.

Le système audio CDR de série communique avec vous via un écran tactile en couleur de 7 pouces. Son autoradio/lecteur de CD intégré dispose d'un double tuner FM avec fonction RDS, mémorisation dynamique associée à 30 mémoires et réglage du volume asservi à la vitesse. Une interface universelle AUX est logée, de série, dans la boîte à gants.

Pack Audio Plus.

Le Pack Audio Plus est proposé d'origine. Associé à 7 canaux d'amplification et 9 haut-parleurs, son amplificateur séparé, d'une puissance de 235 W, veille à une ambiance acoustique optimale.

Porsche Communication Management (PCM) avec module de navigation.

Les modèles 911 Targa 4 GTS peuvent être dotés de l'option Porsche Communication Management (PCM) qui centralise les données du système chargé des fonctions audio, navigation et communication. Au cœur du système, un écran tactile de 7 pouces en rend la commande plus intuitive.

Le lecteur CD/DVD permet de lire les CD, les DVD audio et la piste audio des DVD vidéo.

Une interface audio universelle (port USB) logée dans la boîte à gants permet de brancher votre iPod® ou toute autre source audio pour la lecture ou le chargement.

C'est également grâce à la connexion USB que vous pourrez télécharger les données du Pack Sport Chrono ou du carnet de bord électronique. La fonction Jukebox vous permet d'enregistrer jusqu'à 5 000 fichiers mp3 (40 Go) sur le disque dur du PCM et de les écouter directement à partir de ce support.

Le module de navigation du PCM est doté d'un disque dur rapide et offre une fonction de calcul dynamique de vos itinéraires tenant compte des annonces officielles des conditions de circulation (TMC) ainsi que de celles recueillies en temps réel par des capteurs (TMC Pro)*.

* TMC Pro : disponible en Allemagne, en Autriche et en Suisse.





**Vous avez toujours su
ce que vous vouliez : tout.**

Conclusion.

Dans la vie, le plus important est de ne jamais se contenter de peu, de ne faire aucun compromis, d'exiger le maximum de soi-même et de tout donner – pour tout recevoir.

C'est dans cet esprit qu'a été conçue la nouvelle 911 Targa 4 GTS. Dessinée pour offrir l'essentiel : un maximum de performances et de punch, qui s'expriment dans un design et un style bien à elle, pour l'amour du sport automobile.

Résultat : une 911 au tempérament aussi affirmé que ceux qui la conduisent.

Caractéristiques techniques.

Moteur	
Nombre de cylindres	6
Cylindrée	3 800 cm ³
Puissance (DIN) à	430 ch (316 kW) 7 500 tr/min
Couple maximal à	440 Nm 5 750 tr/min
Rapport volumétrique	12,5 : 1
Transmission	
Type	Intégrale
Boîte mécanique	7 rapports
Boîte PDK* (en option) *Porsche Doppelkupplung	7 rapports
Châssis	
Essieu avant	Jambes de force McPherson
Essieu arrière	Essieu multibras
Direction	Direction assistée électromécanique à démultiplication variable
Diamètre de braquage	11,1 m
Freins	Étriers fixes monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant, 4 pistons à l'arrière, disques de frein ventilés et ajourés
Système de stabilisation	Porsche Stability Management (PSM) avec ABS et fonctions de freinage supplémentaires
Jantes	AV : 9 J x 20 ET 51, AR : 11,5 J x 20 ET 48
Pneumatiques	AV : 245/35 ZR 20, AR : 305/30 ZR 20
Poids à vide	Boîte mécanique / Boîte PDK
selon DIN	1 560 kg / 1 580 kg
selon directive CE ¹⁾	1 635 kg / 1 655 kg
PTAC	1 960 kg / 1 980 kg

Performances	Boîte mécanique / Boîte PDK
Vitesse maximale	303 km/h / 301 km/h
0 – 100 km/h	4,7 s / 4,3 s (en mode SPORT PLUS Modus)
0 – 160 km/h	10,0 s / 9,3 s (en mode SPORT PLUS Modus)
Reprise (boîte mécanique, 80 – 120 km/h), 5 ^e rapport	6,5 s / –
Reprise (boîte PDK, 80 – 120 km/h)	– / 2,7 s
Consommation/Émissions ²⁾	Boîte mécanique / Boîte PDK
Cycle urbain (l/100 km)	13,9 / 12,5
Cycle extra-urbain (l/100 km)	7,7 / 7,1
Cycle mixte (l/100 km)	10,0 / 9,2
Émissions de CO ₂ (g/km)	237 / 214
Classe énergétique ³⁾	Boîte mécanique / Boîte PDK
Classe énergétique (Allemagne)	G / F
Classe énergétique (Suisse)	G / G
Dimensions/C	
Longueur	4 509 mm
Largeur	1 852 mm
Hauteur	1 291 mm
Empattement	2 450 mm
Volume du coffre (selon VDA)	125 l
Capacité du réservoir (plein)	68 l
Coefficient de pénétration dans l'air (C _x)	0,30

Caractéristiques des pneumatiques.

Type de pneumatiques	Dimensions	Classe d'efficacité en carburant/ Résistance au roulement	Classe d'adhérence sur sol mouillé	Bruit de roulement externe* Classe	Bruit de roulement externe (dB)
Pneus Été	245/35 ZR 20	F	A	🔊	71
	305/30 ZR 20	E	A	🔊	74

L'organisation logistique et les impératifs de production ne permettent pas de commander une marque de pneus précise.

* 🔊 Bruit de roulement faible, 🔊 Bruit de roulement modéré, 🔊 Bruit de roulement élevé.

Les modèles photographiés dans la présente 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. Pour tout renseignement sur la disponibilité des options et le programme de livraison définitif, veuillez contacter le Réseau Officiel Porsche. Les informations fournies ici sur la conception, la livraison, l'aspect extérieur des véhicules, les performances, les dimensions, le poids,

la consommation et les frais de fonctionnement et d'entretien sont celles disponibles à la date de l'impression (10/2014). Sous réserve de toute modification dans la conception, l'équipement et le programme de livraison, de toute variation de teintes et de matériaux, ainsi que de toute erreur ou omission.

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2015

Les textes, photos et autres informations contenus dans la présente brochure sont la propriété de la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Toute reproduction, représentation ou tout autre usage fait sans le consentement préalable de la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG est illicite.

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 cette documentation a été certifié selon les règles très strictes du programme de reconnaissance des certifications forestières PEFC (Programme for the Endorsement of Forest Certification).

Porsche, l'écusson Porsche, 911, Carrera, Targa, PCCB, PCM, PSM, PDK ainsi que d'autres noms d'équipements mentionnés dans le présent catalogue sont des marques déposées par la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

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

Valable à partir de : 01/2015
Printed in Germany
WSLM1501000230 FR/WW

^[1] 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).

^[2] Valeurs déterminées suivant la méthode de mesure Euro 6 (715/2007/CE, 195/2013/CE et ECE-R 101.01) du nouveau cycle de conduite européen NEDC (New European Drive Cycle). Ces informations ne se rapportent pas à un véhicule spécifique et ne font pas partie de l'offre. Elles permettent uniquement de comparer différents modèles. Consommation déterminée sur la base de l'équipement de série. Les équipements optionnels peuvent modifier la consommation et les performances routières. La consommation et les émissions de CO2 d'un véhicule ne dépendent pas uniquement du bon rendement du moteur, mais également du style de conduite et d'autres facteurs non techniques. Les véhicules Porsche actuels ont été conçus pour accepter des carburants contenant jusqu'à 10 % d'éthanol. Pour plus d'informations sur les différents véhicules, contactez le Réseau Officiel Porsche.

^[3] Valable uniquement dans les pays indiqués.

911 Targa 4 GTS

