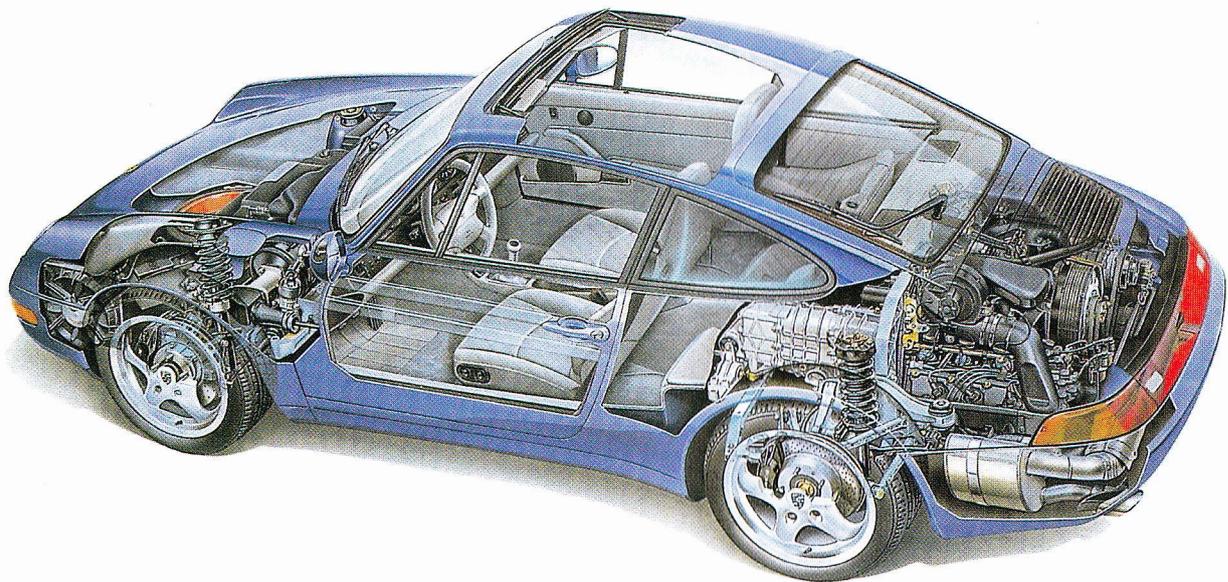


PORSCHE

911 Carrera

911 Turbo

Manuel Technique



**Chère cliente,
Cher client,**

Nous vous remercions pour votre confiance et vous souhaitons la bienvenue avec votre Porsche.

Votre Porsche a été construite sur la base des critères de qualité les plus sévères en matière de conception et de techniques de fabrication. Ce n'est pas simplement une voiture de sport au tempérament affirmé, c'est également un véhicule fiable adapté à l'usage quotidien et qui vous donnera beaucoup de plaisir.

Ce Manuel Technique est un résumé de tout ce qu'il vous faut observer et savoir de votre nouvelle Porsche.

La brochure „Garantie & Entretien“ vous fournit, à vous, à votre atelier et également au futur acheteur de votre voiture des renseignements précieux concernant l'exécution des opérations d'entretien. Pour préserver vos droits à la garantie, il est essentiel que les opérations de contrôle et d'entretien prescrites soient effectuées avec des pièces d'origine par les spécialistes de votre concessionnaire Porsche.

Nous vous recommandons de respecter également, même au terme de la période de garantie, les intervalles conseillés pour les opérations d'entretien. Votre Porsche saura vous le reva-loir. Financièrement parlant, vous en constaterez également les avantages si vous vendez votre voiture à un particulier ou si vous la laissez en reprise à votre concessionnaire Porsche lors de l'achat d'un nouveau véhicule. Notre organisation après-vente est à votre disposition dans le monde entier.

Votre

**Dr. Ing. h.c. F. Porsche
Aktiengesellschaft**

© Dr. Ing. h. c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Imprimé en Allemagne

Toute reproduction, même partielle, requiert notre autorisation.

Du fait de l'amélioration constante apportée à nos véhicules, nous nous réservons le droit d'apporter des modifications aux équipements et à leur conception technique par rapport aux illustrations et descriptions contenues dans ce Manuel Technique.

Vous trouverez des informations complémentaires importantes dans la pochette transparente qui clôt ce Manuel Technique.

Certains éléments d'équipement décrits dans ce Manuel Technique ne sont pas toujours montés de série. Votre concessionnaire agréé Porsche se fera un plaisir de vous conseiller sur les possibilités de montage ultérieur. Dans le cas où votre Porsche comporte des détails d'équipement qui ne sont pas décrits dans cette notice, votre concessionnaire vous informera volontiers de leur fonctionnement et entretien.

Les dispositions légales en vigueur dans certains pays font que l'équipement de votre véhicule peut différer légèrement de ce lui indiqué dans la description.

Remarque importante

Pour votre véhicule, nous vous prions de n'utiliser que des pièces d'origine Porsche. Vous pouvez vous les procurer auprès des concessionnaires Porsche. Votre partenaire Porsche connaît l'ensemble des pièces homologuées et vous conseillera très volontiers.

Porsche ne se porte garant dans le cadre des prescriptions légales que des articles et accessoires homologués par Porsche. En cas d'utilisation d'autres pièces de rechange ou accessoires, Porsche se voit dans l'obligation de refuser toute responsabilité pour les dommages ou préjudices que ceux-ci peuvent entraîner.

Même lorsqu'un fabricant d'accessoires est globalement homologué, il peut y avoir atteinte à la sécurité du véhicule. La multiplicité des produits existant sur le marché des accessoires fait qu'il est impossible à Porsche de les contrôler tous.

Ne négligez donc pas le fait que l'utilisation de pièces et d'accessoires non homologués par Porsche compromet la garantie dont bénéficie votre véhicule.

Qualité de carburant

Le moteur a été conçu pour être alimenté avec du supercarburant sans plomb d'un indice d'octane de RON 98/MON 88 et offre, dans ces conditions, des performances et une consommation optimales.

En cas d'utilisation de supercarburants sans plomb d'un indice d'octane d'au moins RON 95/MON 85, le calage de l'allumage est automatiquement corrigé par la régulation anticliquetis du moteur.

Pression de gonflage des pneumatiques

pneus froids en bars (psi)

Pneus d'été		Carrera	Turbo
avant	Roues 16 pouces	2,5 (36)	
	Roues 17 pouces	2,5 (36)	
	Roues 18 pouces		2,5 (36)
arrière	Roues 16 pouces	3,0 (44)	
	Roues 17 pouces	2,5 (36)	
	Roues 18 pouces		3,0 (44)
Pneus d'hiver			
avant	Roues 16 pouces	2,5 (36)	
	Roues 17 pouces	2,5 (36)	2,5 (36)
arrière	Roues 16 pouces	3,0 (44)	
	Roues 17 pouces	2,5 (36)	3,0 (44)
Pneu pliant	avant et arrière	2,5 (36)	2,5 (36)

Ces pressions de gonflage s'appliquent uniquement aux marques et aux types de pneus agréés par Porsche.
Respecter impérativement les indications données au chapitre „Les pneus et leur traitement“.

Avant le démarrage, rodage, commandes	8 – 73
Maintenance, entretien	75 – 91
Remarques pratiques, dépannage	93 – 116
Identification du véhicule, caractéristiques techniques	117 – 132
Index alphabétique	134 – 136
Pochette pour informations supplémentaires	

Avant le démarrage, rodage, commandes

Avant le démarrage	8	Système central d'information.....	36 – 38
Rodage	8	Instruments, témoins d'alerte, voyants de contrôle	39 – 45
Système antidémarrage	10 – 12	Ordinateur de bord.....	46, 47
Clés	13, 14	Commutateur d'éclairage	48, 49
Portières, verrouillage central.....	15	Commutateur d'essuie-glace	50
Protection antivol, système d'alarme.....	16	Tempostat (programmeur de vitesse).....	51
Lève-glace.....	17	Chauffage de lunette AR et des rétroviseurs ext., feux de brouillard, allume-cigare	52
Plafonniers	18	Essuie-glace de lunette AR, commutateur de feux de détresse	53
Rétroviseurs	19	Cendrier, boîte à gants.....	54
Sièges	20, 21	Pare-soleil.....	55
Ceintures de sécurité, système de retenue pour enfants.....	22, 23	Chauffage, aération, climatisation.....	56 – 58
Système Airbag	24, 25	Filterte antipoussières	58
Frein à main, frein au pied	26	Boîte de vitesses mécanique, embrayage.....	59
ABS (Antiblocage des roues)	27	Tiptronic S.....	60 – 64
ABD (Régulation différentielle antipatinage)	28	Capot avant.....	65
Transmission intégrale dynamique	29, 30	Capot arrière	66
Aileron arrière.....	31	Toit ouvrant coulissant	67
Commutateurs, cadrans, instruments.....	32 – 57	Cabriolet.....	68 – 73
Démarrage et arrêt du moteur	33		
Serrure d'allumage et d'antivol de direction....	34		

Avant le démarrage

Pour votre propre sécurité, vous devez procéder aux opérations suivantes avant de prendre la route:

contrôlez l'état et la pression de gonflage de tous les pneumatiques;

nettoyez les phares, les feux arrière et les clignotants;

contact mis, contrôlez le bon fonctionnement des phares, des feux stop et des clignotants;

contact mis et moteur à l'arrêt, vérifiez le bon fonctionnement des lampes témoins et des voyants;

veillez à disposer d'une quantité suffisante de carburant;

réglez les rétroviseurs intérieur et extérieurs de façon à avoir une visibilité parfaite vers l'arrière;

bouclez votre ceinture de sécurité - vos passagers doivent également boucler leur ceinture.

Veillez à un contrôle régulier des niveaux de liquides, même entre les intervalles de maintenance prescrits.

Remarques concernant la période de rodage

Votre nouvelle Porsche ne comporte aucune directive particulière de rodage. Il convient néanmoins de prêter attention aux conseils ci-dessous afin d'atteindre des conditions de marche optimales.

Toute la précision des méthodes de fabrication les plus récentes ne peut complètement éviter que les pièces mobiles doivent s'adapter les unes aux autres pendant les premières heures de fonctionnement du moteur. L'essentiel de ce processus de rodage prend place pendant les 1000 premiers kilomètres.

Pendant la période de rodage, il se peut que la consommation d'huile dépasse quelque peu la valeur normale.

Par conséquent:

Ne faites jamais tourner le moteur froid à un régime élevé, ni au point mort, ni pendant la marche.

Variez fréquemment le régime moteur et les niveaux de sollicitation du moteur et de la transmission. Ne dépassez pas le régime maximum de 5000 tr/mn, quel que soit le rapport engagé. Rétrogradez toujours à temps, donc choisissez toujours la plage de régime la plus favorable (pour ce faire, respectez les diagrammes de transmission). Bien entendu, ces conseils valent également une fois la période de rodage terminée.

Rodage des garnitures de freins neuves

Les garnitures de freins neuves doivent „se roder“ et ne disposent donc pas dès le début de leur coefficient de friction maximal. Pendant les 200 premiers kilomètres environ, il faut donc compter sur un effort plus important à la pédale – pour compenser cette légère diminution de l'efficacité du freinage. – Cela s'applique également aux remplacements ultérieurs des garnitures de freins.

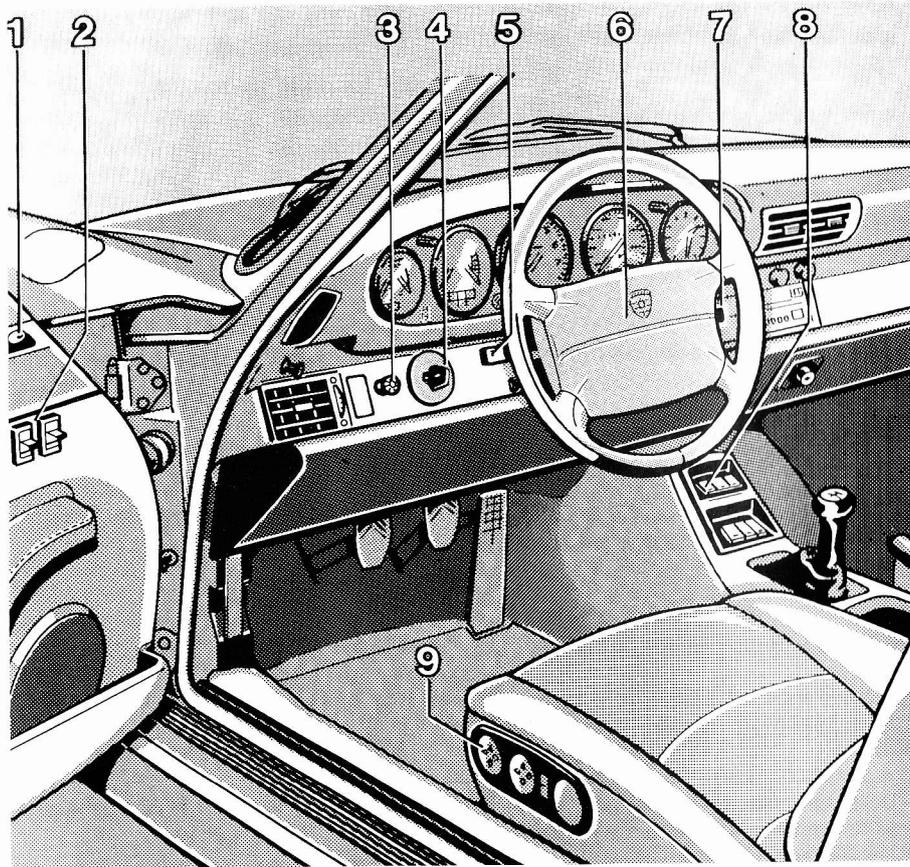
Rodage de pneumatiques neufs

Tenez compte du fait qu'au début, les pneus neufs ne disposent pas encore de leur pleine capacité d'adhérence. Il est donc recommandé d'adopter une vitesse modérée pendant les 100 à 200 premiers kilomètres.

Régime maximum admissible

En conditions de marche normales, il faut passer le rapport supérieur ou relâcher l'accélérateur avant d'avoir atteint le repère rouge sur l'échelle graduée du compte-tours.

Lorsque le régime maximum admissible est atteint, l'alimentation en carburant s'interrompt afin d'éviter que le moteur ne tourne à un régime excessif en accélération.



1. Réglage du rétroviseur extérieur
2. Lève-glace
3. Commutateur d'éclairage
4. Serrure d'allumage et d'antivol de direction
5. Combiné clignotants, feux de croisement et de route, feu de stationnement, appels de phares
6. Avertisseur sonore
7. Commutateur essuie-glace/lave-glace
8. Commutateur feux de détresse
9. Réglage du siège

Système antidémarrage

Votre véhicule est, selon l'équipement spécifique de chaque pays, équipé d'un système antidémarrage.

Le système antidémarrage de Porsche est un système de sécurité du véhicule qui s'ajoute à l'alarme.

Le démarreur ne peut pas être actionné tant que le système antidémarrage est activé.

Vous recevez avec les clés du véhicule deux télécommandes manuelles (radiocommandes). Veuillez attacher chaque télécommande et une clé du véhicule à votre trousseau de clés.

Les portes ne doivent être verrouillées ou déverrouillées qu'avec la télécommande. Afin d'éviter toute erreur de manipulation, les barillets de verrouillage des portes sont condamnés à l'aide de caches en plastique. Ces caches peuvent, si nécessaire (déverrouillage d'urgence), être retirées avec l'ongle.

Si la télécommande ne fonctionne pas (pile usée), on ne peut désactiver le système antidémarrage et l'alarme que par le dispositif de déverrouillage d'urgence en composant le code.

Une pile faible est reconnaissable à la restriction considérable du rayon d'action de la télécommande.

Même si la diode s'allume encore lorsque l'on actionne la télécommande, le signal émis peut être déjà trop faible pour la désactivation du système antidémarrage ou l'activation du verrouillage centralisé.

Remplacez donc régulièrement la pile de la télécommande.

Gardez toujours une pile de rechange dans la boîte à gants.

Fonction:

Le verrouillage centralisé, l'alarme et le système antidémarrage sont activés par la télécommande (il faut actionner la touche pendant au moins une seconde).

L'activation est indiquée par le clignotement des diodes lumineuses dans les portes.

Le rayon d'action de l'émetteur va jusqu'à 5 mètres, en fonction de l'environnement et de l'état de la pile.

Si l'on actionne souvent la télécommande en dehors de son rayon d'action, la pile se décharge plus rapidement.



Affichage de l'état du système antidémarrage

Le témoin lumineux de la pendulette affiche l'état de fonctionnement du système antidémarrage lorsque la clé de contact est en position 1 et 2. Lorsque le système antidémarrage est activé, le témoin lumineux s'allume.

Le système antidémarrage doit être désactivé à l'aide de la télécommande.

Si le système antidémarrage est désactivé et lorsque l'on a mis le contact, le témoin s'allume pendant environ 2 secondes afin d'effectuer un contrôle de l'éclairage.

Si le témoin lumineux clignote une fois que le contact est mis, c'est qu'il y a un défaut. Il est impossible de débloquer le système antidémarrage.

Activation / désactivation

Lorsque la clé de contact est retirée, une unique pression sur le bouton de la télécommande met en marche simultanément

- le système antidémarrage
- le verrouillage centralisé
- l'alarme. Une nouvelle pression sur la télécommande éteint le système.

Activation automatique (alarme déconnectée)

Le système antidémarrage est activé automatiquement, sans que l'on actionne la télécommande, lorsque

- la clé du véhicule est retirée, qu'on ne la réintroduit pas dans la serrure de contact et qu'on ne la tourne pas en position 2 dans un intervalle de 90 secondes
- la clé du véhicule n'est pas, dans les 180 secondes, placée en position 2 dans la serrure de contact, une fois que le système antidémarrage a été désactivé à l'aide de la télécommande.

Si, lorsque l'on essaie de démarrer, le démarreur ne fonctionne pas et le témoin lumineux est allumé, il faut appuyer une fois sur la touche de la télécommande.

Si, après l'autoactivation automatique, le véhicule est déverrouillé de l'extérieur à l'aide de la télécommande, il est indispensable d'appuyer deux fois sur la touche.

La première pression active à nouveau le verrouillage centralisé et l'alarme.

Reverrouillage automatique

Si le véhicule est déverrouillé à l'aide de la télécommande et si aucune porte du véhicule n'est

ouverte dans la minute qui suit, s'opèrent un re-verrouillage automatique des portes et l'activation de l'alarme et du système antidémarrage.

Panne du verrouillage centralisé

Si, à cause d'une porte ouverte ou d'un défaut mécanique du verrouillage centralisé, on ne peut pas verrouiller le véhicule, on entend un signal acoustique. Dans ce cas le véhicule n'est pas verrouillé et l'alarme n'est pas activée.

Si l'on verrouille trois fois les serrures des portières ou si l'on actionne six fois la télécommande, l'alarme peut, malgré un défaut mécanique, être activée.

Utilisation d'urgence avec la clé du véhicule

Lors d'une utilisation d'urgence, il faut enlever la cache en plastique du barillet de verrouillage de porte.

Verrouillage d'urgence:

Lors du verrouillage avec la clé du véhicule, le verrouillage centralisé et l'alarme sont activés.

Le système antidémarrage s'active automatiquement grâce au système d'autoactivation.

Si l'on essaie d'ouvrir le véhicule avec la clé, l'alarme se déclenche immédiatement.

C'est pourquoi il faut, pour ouvrir le véhicule, toujours utiliser la télécommande.

Déverrouillage d'urgence:

N'utilisez le déverrouillage d'urgence que lorsque la télécommande ne fonctionne pas.

Pour désactiver le système antidémarrage en composant un code à quatre chiffres, on peut interrompre l'alarme acoustique 2 minutes.

Le code à quatre chiffres est indiqué sur la carte de clé du véhicule. Conservez cette carte dans un endroit sûr (pas dans le véhicule).

La serrure de la porte doit être

déverrouillée – verrouillée – déverrouillée

en 5 secondes. L'alarme acoustique s'interrompt au bout d'une seconde. La porte peut être ouverte sans déclencher l'alarme.

Le contact doit être mis dans les 10 secondes qui suivent. Le témoin est allumé.

Dans les 100 secondes qui suivent il faut composer le code à quatre chiffres. Après ce temps-là, le système antidémarrage est déverrouillé.

Si l'on dépasse ces durées, l'alarme se déclenche.

Composition du code:

1. Une fois le témoin éteint, couper et remettre le contact dans les 5 secondes (sinon l'opération est interrompue). Le témoin est à nouveau allumé.
2. Le témoin commence à clignoter au bout de 10 secondes. Vous devez commencer à composer votre code dans les 5 secondes qui suivent.
3. Le code est composé en tournant la clé de contact de la position „contact mis“ à la position „contact coupé“. L'opération doit être renouvelée en fonction des chiffres et en commençant par le chiffre de gauche (le chiffre 0 correspond à 10 opérations contact coupé – contact mis).
Il faut attendre que le témoin s'allume après chaque chiffre composé.
4. Si l'on compose le code correctement, le système antidémarrage est désactivé, l'alarme et le verrouillage centralisé sont déverrouillés (commencement du réglage de la télécommande).
Le moteur peut être lancé après avoir coupé une fois le contact.

Le déverrouillage d'urgence n'empêche pas l'autoactivation de fonctionner.

Télécommande

On peut attribuer au véhicule quatre télécommandes au maximum.

Les télécommandes supplémentaires doivent toujours être adaptées à votre véhicule avec les télécommandes qui appartiennent déjà au véhicule.

Composez le code et commencez le réglage dans l'intervalle d'une minute.

Réglage de la télécommande:

Actionner la touche de la télécommande jusqu'à ce que la diode lumineuse de l'alarme clignote dans la porte. Le réglage de la télécommande est terminé.

Réglez toutes les télécommandes les unes après les autres. Si, dans l'intervalle d'une minute, aucune autre télécommande n'est actionnée ou si le contact est coupé, le processus de réglage est interrompu.

Affichage par les feux de détresse

Selon l'équipement spécifique de chaque pays, le système antidémarrage possède une fonction qui indique, par les clignotants, l'état du verrouillage.

Si le véhicule a été verrouillé à l'aide de la télécommande, les clignotants clignotent deux fois.

Lors du déverrouillage, les clignotants clignotent une fois.

Changement de la pile de la télécommande

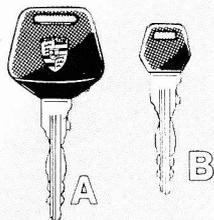
Desserrez la vis à empreinte cruciforme située au dos de la télécommande et ouvrez le boîtier.

Vérifiez, en changeant la pile, que la position est correcte.

Vous trouverez une pile de rechange (Alcaline A23, 12 volts) chez votre concessionnaire Porsche, un service Bosch ou dans les bureaux de tabac

La fonction de la télécommande est indiquée par la diode lumineuse qu'elle comporte.

Pour d'éventuelles questions, veuillez vous adresser à votre concessionnaire Porsche agréé.



A - Clé lumineuse
B - Clé plate

Clés

Trois clés identiques vous sont remises avec le véhicule. Deux d'entre elles sont dotées d'un éclairage à pile logé dans la cache en plastique. Il s'allume lorsqu'on appuie sur le bouton. Vous pouvez conserver la clé plate comme „clé de secours” dans votre porte-monnaie par exemple.

Se référer au chapitre „Système antidémarrage”.

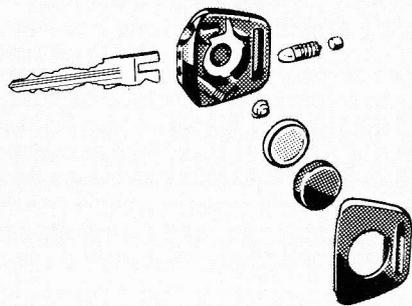
La clé „A” ou „B” permet d'actionner:

1. la serrure des portières avec verrouillage centralisé,
 - système d'alarme,
 - éclairage intérieur
2. la serrure d'allumage et d'antivol de direction
3. la poignée du capot du coffre à bagages (Cabriolet)
4. la serrure du volet du réservoir de carburant (Cabriolet)
5. la serrure de la boîte à gants

Vous pouvez retirer le cache en plastique de cette clé plate et clipser à la place un cache en plastique lumineux (disponible chez votre concessionnaire Porsche).

Clés de rechange: elles vous seront fournies par votre concessionnaire Porsche. Outre le numéro d'identification du véhicule, il vous faudra indiquer le numéro de la clé. Ce numéro vous est fourni en même temps que le trousseau de clés. Il convient de le conserver hors du véhicule et en lieu sûr. Lors de l'achat du véhicule, veuillez remettre ce numéro de clé au vendeur.

Lors de travaux à l'atelier incluant un démontage des roues, n'oubliez pas de remettre la douille intercalaire, indispensable pour le déblocage des écrous de roue antivol, en même temps que la clé du véhicule.



Remplacement de la pile de la clé de contact

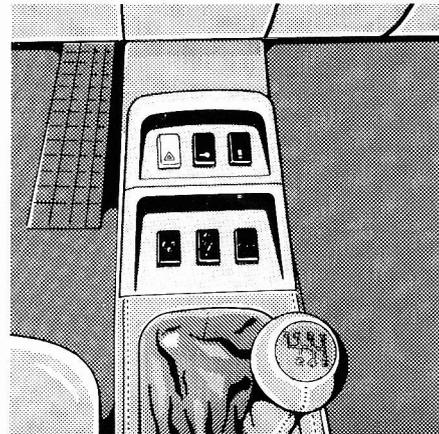
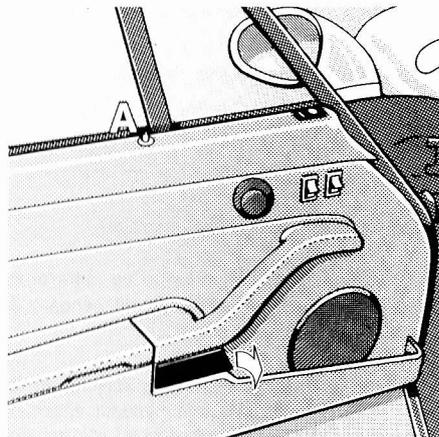
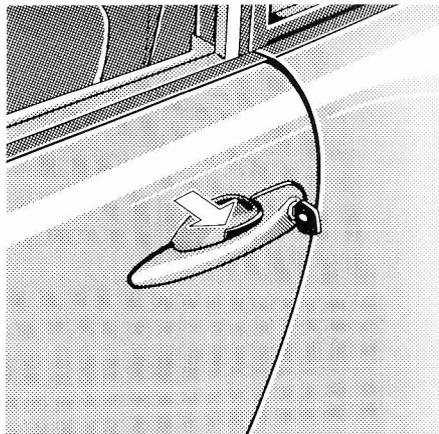
Lorsque la puissance lumineuse commence à baisser, il faut remplacer la pile usagée par une pile neuve. Attention, le contenu de la pile usagée peut éventuellement s'écouler. Son action étant corrosive, évitez tout contact avec la peau ou les vêtements.

1. Retirez avec précaution le dessus du cache avec l'ongle ou à l'aide d'un petit tournevis.

2. Mettez en place dans le bouton une minipile neuve (1,5 Volt) du commerce.

Respectez les prescriptions relatives à l'élimination des piles!

3. Réassemblez la partie supérieure de la clé dans l'ordre indiqué sur le schéma.



A - Diode lumineuse du système d'alarme

Portières

Une fois déverrouillées, les portières s'ouvrent de l'extérieur en tirant sur la poignée encastrée et de l'intérieur en tirant sur la manette située dans la contre-porte.

Verrouillage central

Se référer au chapitre „Système antidémarrage“.

Le verrouillage central permet d'effectuer le verrouillage - et le déverrouillage - électrique des deux portières à la fois en actionnant l'une des deux serrures au moyen de la clé.

Pour éviter que l'on puisse se retrouver sans clé devant un véhicule verrouillé, le verrouillage central ne peut fonctionner que si la portière conducteur est fermée (même si la portière passager n'est pas encore fermée).

En cas de défaillance du verrouillage central, il est toujours possible d'ouvrir et de fermer séparément les deux portières. Le système d'alarme peut être armé par le triple verrouillage rapide d'une serrure.



Touche de verrouillage central

Les deux portières peuvent être verrouillées électriquement en appuyant sur la touche de verrouillage central située sur la console centrale. Quand les portières sont verrouillées, la touche est éclairée par un voyant de contrôle.

Pour déverrouiller les portières au moyen de la touche, il faut que le contact soit mis.

Tirez sur la poignée intérieure pour ouvrir les portières de l'intérieur et les déverrouiller électriquement.

Protection antivol

Se référer au chapitre „Système antidémarrage“.

Pour protéger votre véhicule contre le vol, pensez à prendre les précautions suivantes avant de le quitter:

- Fermez les glaces et le toit ouvrant
- Retirez la clé de contact
- Enclenchez l'antivol de direction
- Fermez la boîte à gants
- Verrouillez le réservoir de carburant et la poignée du capot du coffre à bagages (Cabriolet)
- Ne laissez aucun objet de valeur dans le véhicule
- Verrouillez les portières

Système d'alarme

Dès qu'une portière est verrouillée au moyen de la clé, le système d'alarme est armé. Le clignotement des diodes lumineuses (A) intégrées aux portières signale la mise en veille de l'alarme.

Si les diodes lumineuses ne clignotent pas après le verrouillage ou si elles se manifestent au bout de 10 secondes par un double clignotement, c'est signe que certains contacts d'alarme sont restés ouverts.

Le système d'alarme surveille:

- les portières (verrouillage central)
- les capots avant et arrière
- la boîte à gants
- l'autoradio
- l'allumage (système antidémarrage)

Si l'un des contacts de l'alarme est interrompu de manière indue, la sirène retentit pendant 30 secondes environ.

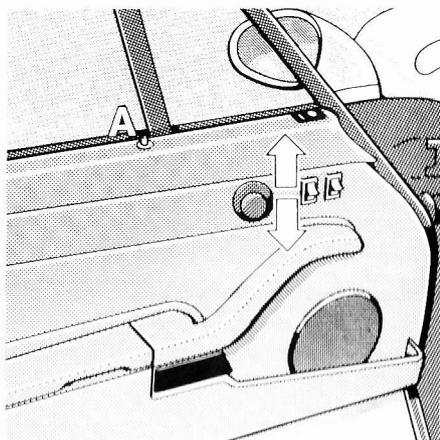
En outre, l'éclairage intérieur du véhicule et les feux de détresse* clignotent pendant environ 5 minutes. Le déclenchement de l'alarme entraîne également le passage des diodes lumineuses au double clignotement.

Le déverrouillage d'une portière désamorce l'alarme, et les diodes lumineuses s'éteignent.

Actionnement de secours

En cas de défaillance du verrouillage central, l'alarme peut être armée par le triple verrouillage rapide d'une serrure. Les diodes lumineuses confirment cette opération par un double clignotement.

*Pour la Suisse: sirène d'alarme uniquement



A - Diode lumineuse du système d'alarme

Lève-glaces électriques

Les glaces des deux portières sont commandées par un commutateur à bascule situé sur la contre-porte. En outre, le commutateur avant de la portière conducteur permet d'actionner la glace côté passager. Lorsque les portières sont fermées, les lève-glaces ne fonctionnent que si la clé de contact se trouve en position 1 ou 2. Si la portière est ouverte, le lève-glace fonctionne même si la clé de contact a été retirée.

Attention!

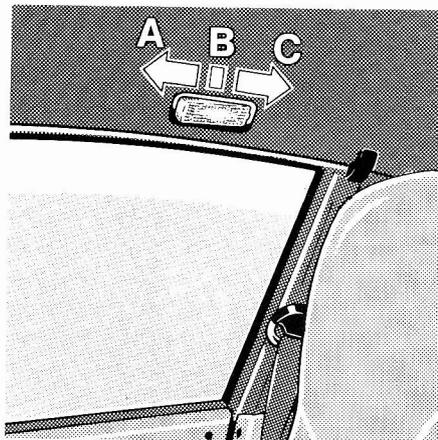
Pour éviter que des passagers ne connaissant pas le système (enfants) puissent se blesser en fermant les glaces, le conducteur doit retirer la clé de contact lorsqu'il quitte le véhicule ne serait-ce que quelques instants.

Eclairage intérieur

Le commutateur se trouvant dans la position correspondante, l'éclairage intérieur s'allume dès que l'on déverrouille ou que l'on ouvre une portière.

Une fois les portières fermées, l'éclairage s'éteint avec une temporisation de 20 secondes environ. Il s'éteint par contre immédiatement si l'on met le contact, ou si l'on verrouille le véhicule avec la clé.

Lorsque vous n'utilisez pas le véhicule, veillez à éteindre l'éclairage intérieur (sinon, la batterie se décharge).

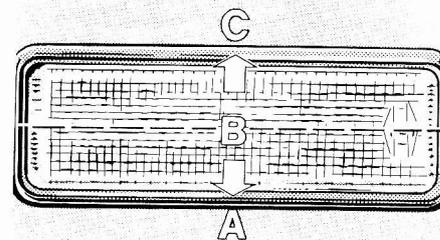


Coupé

Le coupé comporte deux plafonniers latéraux dans le ciel de pavillon.

En basculant le verre protecteur dans le sens longitudinal, on obtient pour chaque plafonnier trois positions et modes de fonctionnement:

- A – Eteint en permanence
- B – Allumé par l'intermédiaire du contacteur de porte
- C – Allumé en permanence

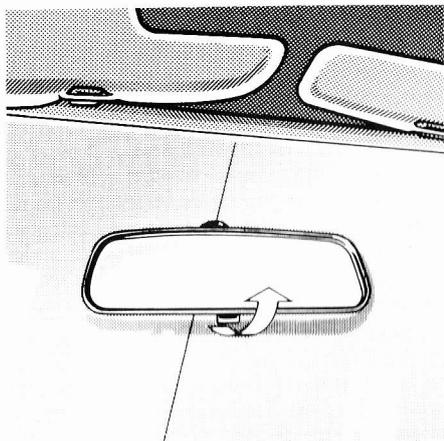


Cabriolet

Dans le cabriolet, le plafonnier de l'habitacle est installé dans le cadre de pare-brise, entre les pare-soleil.

En basculant le verre protecteur dans le sens longitudinal, on obtient trois positions et modes de fonctionnement:

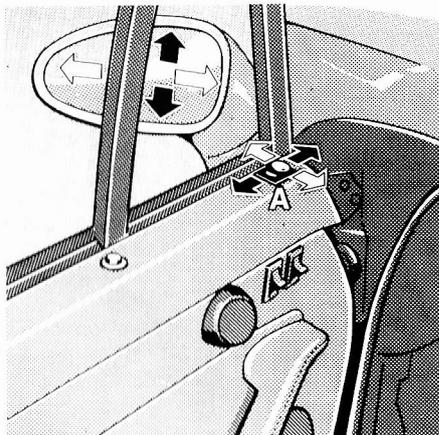
- A – Allumé en permanence
- B – Eteint en permanence
- C – Allumé par l'intermédiaire du contacteur de porte



Rétroviseur intérieur

Avant de prendre la route, assurez-vous que vos rétroviseurs sont bien réglés.

Le levier qui se trouve sur le rebord inférieur du rétroviseur intérieur permet de le basculer en position anti-éblouissement.



A - Commutateur pour le rétroviseur extérieur électrique

Les rétroviseurs extérieurs électriques se règlent au moyen des commutateurs disposés dans la contre-porte côté conducteur.

Le rétroviseur côté passager se règle au moyen du même commutateur, à condition que le basculeur (A) se trouve dans la position correspondante.

En cas de nécessité, l'inclinaison du verre peut également être réglée à la main.

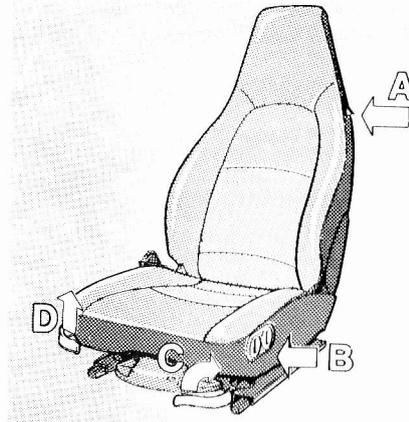
Le rétroviseur côté conducteur est convexe, et offre donc un champ de vision agrandi. Prenez-y garde quand vous évaluez la distance qui vous sépare des véhicules roulant derrière vous, car, en réalité, les véhicules et les objets sont toujours plus proches et plus importants qu'il n'y paraît dans ce rétroviseur.

Le dégivrage de la lunette arrière commande également le dégivrage des rétroviseurs extérieurs. Sur le cabriolet, seuls les rétroviseurs extérieurs sont chauffés.

Position des sièges

Pour conduire en toute sécurité et sans se fatiguer, il est essentiel d'adopter une bonne position assise. Pour déterminer la position qui vous convient le mieux, nous vous conseillons de procéder comme suit:

1. Réglez l'approche du siège de façon à ce que, lorsque vous appuyez à fond sur la pédale d'embrayage, la jambe soit tendue, mais pas le pied, posé à plat.
2. Choisissez l'inclinaison convenable de l'assise en réglant la hauteur avant et arrière.
3. Posez les mains sur la partie supérieure du volant. Réglez l'inclinaison du dossier de sorte que les bras soient presque tendus et que les épaules puissent continuer de s'appuyer au dossier.
4. Corrigez si nécessaire le réglage du siège en approche.



A - Déverrouillage du dossier
B - Réglage en hauteur de l'assise
C - Réglage en approche
D - Réglage de l'inclinaison du dossier

Sièges avant

Sièges avec réglage manuel de l'approche et de l'inclinaison du dossier

Réglage de l'approche: tirez vers le haut le levier d'arrêt extérieur situé à l'avant du siège, amenez le siège à la position voulue, libérez le levier et vérifiez que le siège a bien atteint un cran de blocage.

Ne libérez jamais le levier d'arrêt du siège quand vous roulez; en effet, le siège pourrait se déplacer inopinément et vous risquez alors de perdre le contrôle du véhicule.

Réglage de l'inclinaison du dossier: tirez vers le haut le levier d'arrêt intérieur situé à l'avant du siège, amenez le dossier à la position voulue et libérez le levier.

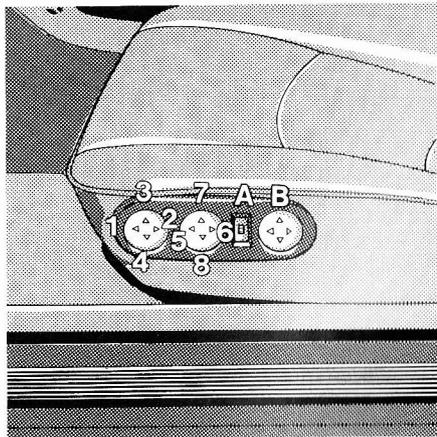
Si aucune pression ne s'exerce contre le dossier et que l'on tire sur le levier, la force du ressort fait basculer le dossier vers l'avant.

La hauteur de l'assise se règle pour l'avant et l'arrière du siège électriquement au moyen du commutateur à bascule.

3 - 4 Réglage en hauteur, partie avant
7 - 8 Réglage en hauteur, partie arrière

Verrouillage du dossier des sièges

Pour éviter qu'il ne se rabatte vers l'avant en cas de freinage brusque, le dossier des sièges est verrouillé. Pour déverrouiller, tirez vers le haut le bouton situé dans la partie latérale du dossier. Le dossier est automatiquement verrouillé une fois rabattu.



Sièges avec réglage électrique de l'approche et de l'inclinaison du dossier

Les sièges dotés d'un réglage électrique de l'approche et de l'inclinaison du dossier disposent de deux fonctions supplémentaires assurées par les deux commutateurs à bascule avant.

- 1 – 2 Réglage en approche
- 3 – 4 Réglage en hauteur, partie avant
- 5 – 6 Réglage de l'inclinaison du dossier
- 7 – 8 Réglage en hauteur, partie arrière
- A Chauffage du siège
- B Soutien lombaire

Chauffage des sièges

La mise en marche et l'arrêt du chauffage des sièges s'effectuent en appuyant sur la touche. La surface d'assise et le dossier sont alors chauffés.

Appuyez en haut de la touche –
Mise en route du chauffage
Appuyez en bas de la touche –
Arrêt du chauffage

La molette intégrée au commutateur à touche permet de régler la température du chauffage. Cette température restera constante jusqu'à ce que le chauffage ou l'allumage du véhicule soit coupé.

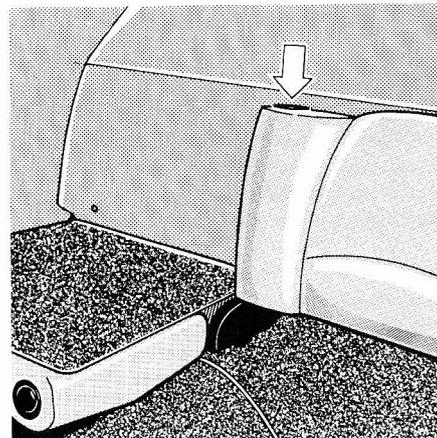
Tournez la molette vers le haut –
La puissance du chauffage augmente

Tournez la molette vers le bas –
La puissance du chauffage diminue

Soutien lombaire

La courbure du dossier se règle en continu dans le sens horizontal et vertical, ce qui permet une assise détendue et un soutien du bassin et de la colonne vertébrale répondant aux besoins de chacun.

- ◀ Réglage horizontal de la courbure du dossier
- ◊ Réglage vertical de la courbure du dossier



Dossiers des sièges arrière

Le dossier des sièges arrière peut être déverrouillé et rabattu en appuyant sur le bouton. Vous pouvez ainsi dégager un espace de rangement supplémentaire.

Pour reverrouiller le dossier, rabattez-le simplement jusqu'à ce que le bouton de sécurité s'encliquète.

Ceintures de sécurité

Pour leur sécurité, tous les passagers doivent attacher leur ceinture à chaque déplacement. Pour vous le rappeler, un contrôleur de ceinture s'allume sur le combiné d'instrumentation une fois le contact mis. Il reste allumé jusqu'à ce que la languette de la ceinture de sécurité du conducteur soit introduite dans la boucle.

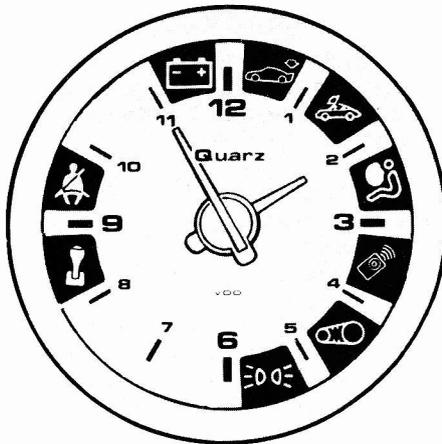
Les ceintures de sécurité des sièges avant ne sont pas adaptées aux personnes d'une taille inférieure à 1,50 m environ. Pour ne pas exposer les enfants au danger et pour éviter qu'ils ne gênent le conducteur, il vaut mieux faire voyager les enfants à l'arrière.

Si vous devez transporter des enfants sur le siège passager, n'utilisez que des systèmes de retenue expressément homologués pour le siège passager.

Voir chapitre „Systèmes de retenue pour enfants“.

N'utilisez jamais une seule et même ceinture de sécurité pour maintenir deux personnes à la fois.

Les vêtements amples empêchent l'ajustement optimal des ceintures. Pensez donc à ôter votre manteau, car il est essentiel pour votre bien-être et votre sécurité que vous soyez confortablement assis et que vous jouissiez d'une pleine liberté de mouvement.



Ne faites pas passer la ceinture de sécurité sur des objets rigides ou susceptibles de se casser (lunettes, stylos, pipes, etc.); ces objets peuvent en effet constituer un risque de blessure supplémentaire.

Mise en place de la ceinture

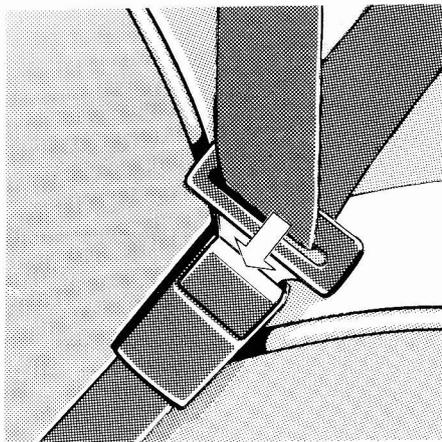
Adoptez la position assise dans laquelle vous sentez le mieux. Prenez la languette de verrouillage et tirez lentement et régulièrement la ceinture par-dessus la poitrine et la hanche. Introduisez ensuite la languette dans la serrure correspondante, du côté intérieur du siège, jusqu'à ce que vous ayez entendu un déclic.



Veillez à ce que les ceintures ne soient pas entortillées.

Le brin inférieur de la ceinture doit toujours s'appliquer étroitement sur le bassin : une fois la ceinture mise, tirez le brin supérieur vers le haut dans le sens de la flèche.

Pendant le trajet, tirez sur le brin supérieur de la ceinture pour vous assurer que le brin inférieur continue d'être bien plaqué contre le bassin.



Le mécanisme de blocage de l'enrouleur automatique est conçu de telle sorte que la ceinture se bloque en cas de forte accélération ou de ralentissement brutal, en virage ou en côte abrupte. Le mécanisme de blocage réagit plus rapidement quand le véhicule ralentit que lorsqu'on tire sur la ceinture.

Ouverture de la ceinture

Pour libérer la ceinture, appuyez sur la touche rouge marquée „Press”. La languette est immédiatement expulsée de la serrure, même si la ceinture est tendue à ce moment-là.

Veillez à ce que la ceinture soit toujours intégralement enroulée lorsqu'elle n'est pas utilisée. Ainsi, elle ne se salira pas et ne s'abîmera pas.

Contrôlez régulièrement que les ceintures sont en bon état, que leur toile n'est pas endommagée, que les serrures et les points de fixation fonctionnent bien. Si les ceintures ont subi de très fortes tensions lors d'un accident, il est indispensable de les remplacer, pour votre sécurité.

Système de retenue pour enfants

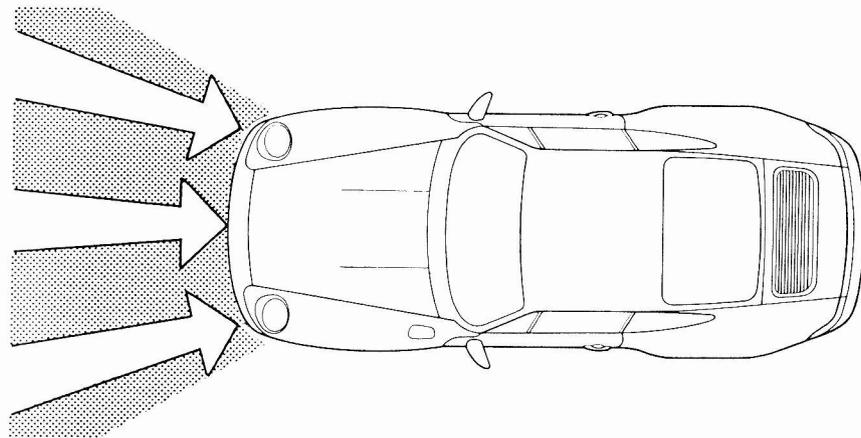
Si vous installez un système de retenue pour enfants sur le siège passager d'un véhicule équipé d'airbags, il faut reculer à fond le siège passager et le laisser dans cette position.

N'utilisez que des systèmes de retenue recommandés par Porsche car ils sont les seuls à avoir été testés en relation avec le système airbag.

Les systèmes de retenue pour enfants prenant appui sur le tableau de bord ne doivent pas être utilisés sur les véhicules avec airbag.

Votre concessionnaire Porsche est tout disposé à vous conseiller pour les systèmes de retenue adaptés aux enfants.

Lors de l'utilisation de systèmes de retenue pour enfants, il faut absolument respecter les législations en vigueur dans les différents pays.



Système Airbag

„L'airbag“ associé à la ceinture de sécurité présente le système de sécurité offrant au conducteur et au passager la meilleure protection possible contre les blessures susceptibles de se produire en cas d'accident.

Le système Airbag se compose de 4 parties principales:

- sac gonflable avec générateur de gaz (unité Airbag)
- dispositif électronique de commande

- capteurs de choc
- câbles électriques

En cas de choc d'une certaine violence, les capteurs de choc envoient un signal au mécanisme d'amorçage par le biais du système électronique de commande.

Lors du processus d'amorçage, la poudre qui se trouve dans le générateur de gaz se consume en quelques fractions de seconde. Cette combustion génère à la fois le volume de gaz nécessaire au remplissage de l'airbag et la pression gazeuse requise.

Le sac gonflable est logé sous la plaque rembourrée du volant côté conducteur et sous le rembourrage supérieur de la boîte à gants côté passager. L'airbag se dégonfle si vite que le risque de perturbation visuelle est insignifiant. D'autre part, en cas d'accident, la détonation d'amorçage se perd dans le bruit de la collision.

L'airbag protège le visage et la partie supérieure du corps tout en amortissant la projection vers l'avant du conducteur et du passager.

Plage d'efficacité

Le port de la ceinture de sécurité s'impose même lorsque votre véhicule est équipé d'un système Airbag car le déclenchement de ce système dépend de la violence du choc et de l'angle de collision.

Pour la plage d'efficacité, voyez l'illustration.

En-deça du seuil de déclenchement de l'airbag et dans les accidents qui n'entraînent pas l'entrée en action immédiate du système, le port correct de la ceinture de sécurité contribue de façon importante à la protection des occupants du véhicule. C'est pourquoi le conducteur et tous les passagers doivent toujours mettre leur ceinture de sécurité (le port de la ceinture est du reste obligatoire dans de nombreux pays). Voyez également le chapitre „Ceintures de sécurité“.

Maintenance/Voyant de contrôle

L'électronique de commande contrôle de façon autonome le bon état de marche des amorces, des capteurs, du voyant de contrôle et son propre bon fonctionnement.

Le voyant de contrôle intégré à la pendulette affiche les défaillances éventuelles du système. Chaque fois que vous mettez le contact, l'inscription „Airbag“ s'allume pour une durée de 3 secondes environ.

Pour garantir le bon état de marche du système Airbag, faites-le contrôler sans délai chez un concessionnaire Porsche dans les cas suivants:

- Le voyant de contrôle Airbag s'allume pendant la marche, ou s'allume de nouveau au bout de 5 secondes une fois le contact mis.
- Le voyant de contrôle Airbag ne s'allume pas quand vous mettez le contact.

Le bon état de marche du système Airbag doit être contrôlé chez un concessionnaire Porsche au bout de 4 ans, 8 ans et 10 ans – puis tous les 2 ans.

Consignes de sécurité et d'élimination

Le déclenchement de l'airbag nécessite le contrôle immédiat du système et/ou son remplacement par un concessionnaire Porsche.

Aucune modification ne doit être apportée au cablage ni aux éléments du système Airbag. N'apportez aucun autocollant ni habillage supplémentaire sur le volant ou dans le secteur de l'airbag passager.

Les composants de l'Airbag (p.ex. le volant) doivent être démontés uniquement par un concessionnaire Porsche agréé.

Ne faites passer aucun câble électrique pour équipements supplémentaires à proximité du faisceau de câble Airbag.

En cas d'anomalie, ne vous adressez qu'aux concessionnaires Porsche.

Les générateurs de gaz intacts, les véhicules entiers ou les systèmes avec unité Airbag ne doivent pas être éliminés ou jetés de façon „normale“ ni être déposés à la ferraille ou dans quelque décharge que ce soit.

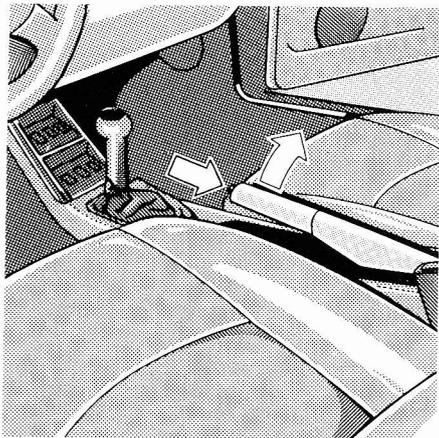
Votre concessionnaire Porsche vous donnera toutes informations sur ce sujet.

Important:

Si vous revendez votre véhicule, pensez à informer l'acheteur que le véhicule est équipé d'un système Airbag et renvoyez-le au chapitre „Système Airbag“ de ce Manuel technique (Consignes de sécurité et d'élimination).

Vous trouverez d'autres informations concernant le système Airbag sur l'autocollant qui se trouve sur le pare-soleil, dans la boîte à gants et sur tous les éléments constitutifs de l'Airbag.

En cas de montage d'un siège pour enfants, reportez-vous au chapitre „Systèmes de retenue pour enfants“.



Frein à main

Le frein à main agit sur les roues arrière via une commande par câble. Une fois le véhicule garé, tirez le levier de frein à main vers le haut.

Pour desserrer le frein à main, tirez légèrement le levier vers le haut, appuyez sur le bouton de sécurité et, après avoir entendu que le cliquet d'arrêt s'est débloqué, maintenez ce bouton enfoncé pendant que vous abaissez le levier.

Le contrôleur de frein à main ne s'éteint qu'une fois le frein complètement desserré.

Frein au pied

Pour réduire l'effort à la pédale, votre Porsche est équipée d'une assistance au freinage. Cette assistance ne peut fonctionner que lorsque le moteur tourne.

Le système de rattrapage automatique fait que la course à vide de la pédale reste constante si le système est correctement purgé.

La course à vide de la pédale, donc avant la réponse du frein, peut être de 20 mm.

Si la course à vide de la pédale augmente brusquement, il se peut que de l'air se soit introduit dans le système. Si le niveau du liquide de frein est insuffisant, le voyant de contrôle du combiné d'instrumentation le signale.

En cas de fortes pluies ou de flaques d'eau importantes, il se peut que le véhicule réagisse avec un léger retard au freinage, qui exige une pression plus prononcée sur la pédale. Il vaut donc mieux prévoir une distance de sécurité plus importante par rapport au véhicule qui précède.

Carrera 4, Turbo:

En cas de perte de pression, le voyant d'alarme central ainsi que le témoin d'alerte de la pression de freinage s'allument sur le combiné d'instrumentation. Une fois la réserve de pression consommée, il faut exercer un effort beaucoup plus important sur la pédale de frein.

Système de freinage ABS

(Antiblocage des roues)

L'ABS contribue pour une part considérable à l'amélioration de la sécurité active dans le véhicule.

En cas de freinage maximal, il évite le blocage des roues quelle que soit la nature de la chaussée et ce jusqu'à l'arrêt quasi total du véhicule.

L'ABS garantit ainsi:

une dirigeabilité totale
le véhicule reste manœuvrable

une bonne stabilité de marche
les roues ne se bloquent pas, donc pas de dérapage

une distance de freinage optimale
en règle générale, diminution de la distance d'arrêt

l'absence de blocage des roues
pas de méplats sur les pneumatiques

L'ABS a pour avantage décisif de conserver au véhicule sa stabilité de marche et sa manœuvrabilité à l'instant du danger, même s'il s'agit d'un freinage maximal en virage. Il n'en reste pas moins que le conducteur doit faire appel à son sens des responsabilités et que c'est à lui qu'il revient d'adapter sa conduite à l'état de la route,

aux conditions atmosphériques et à la densité du trafic. Le véhicule présente des conditions de sécurité accrues, mais qui ne doivent en aucun cas vous inciter à prendre des risques accrus.

Conduire avec l'ABS

Les 4 roues sont munies d'un capteur qui mesure leur vitesse de rotation. Le processus de réglage entre en action dès que la vitesse de rotation d'une des roues diminue trop par rapport à la vitesse du véhicule et que cette roue commence à bloquer. Le réglage de la pression de freinage s'effectue indépendamment pour chacune des roues avant et en commun pour les roues arrière.

Si la chaussée n'est glissante que d'un côté, c'est la roue arrière qui freine du côté glissant qui détermine la pression de freinage commune aux deux roues de l'essieu arrière.

Conditionnée par le bon guidage latéral de l'essieu arrière, la stabilité de marche reste ainsi préservée.

En cas de freinage atteignant la plage de blocage (freinage maximal), la régulation ABS intervient. Ce processus de régulation (qui ressemble à une série de coups de freins à intervalles très rapprochés) se signale au conducteur par les pulsations de la pédale de frein, accompagnées d'un bruit très audible. Le tout est une incitation à adapter la vitesse du véhicule à l'état de la chaussée.

Voyant de contrôle

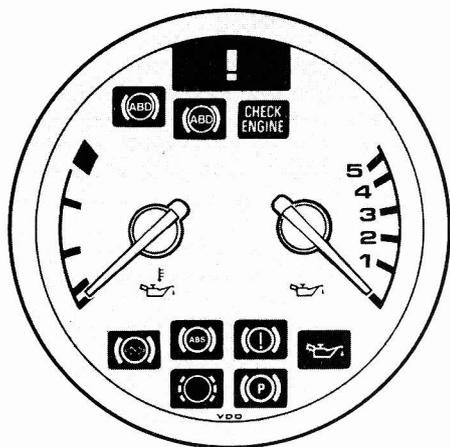
Un système de contrôle électronique vérifie le bon état de marche de tous les composants électriques essentiels de l'ABS avant et pendant la marche du véhicule. Le voyant de contrôle ABS s'allume quand vous mettez le contact et doit s'éteindre au plus tard quand le moteur tourne.

Si le voyant de contrôle ABS ne s'éteint pas, cela signifie que l'ABS s'est désactivé à cause d'un défaut.

Si le voyant de contrôle s'allume pendant la marche, c'est que le système a identifié un défaut. Dans un cas comme dans l'autre, vous disposez de la puissance de freinage normale, comme sur un véhicule non équipé de l'ABS. Faites contrôler sans délai le système ABS chez un concessionnaire Porsche afin d'éviter l'apparition d'autres défauts ultérieurs dont l'effet ne saurait être entièrement défini.

Remarque:

L'appareil de commande électronique de l'ABS est conçu pour les dimensions de pneumatiques homologuées. L'utilisation de pneus dont les dimensions ne seraient pas homologuées peut entraîner une modification de la vitesse de rotation des roues, et l'appareil de commande interprétera ces données comme une différence de vitesse sur les essieux du véhicule. A partir d'un écart de 6 % environ dans le rayon de roulement des pneus, l'appareil de commande désactive l'ABS et le voyant de contrôle s'allume.



Régulation différentielle antipatinage (système ABD)

La régulation différentielle antipatinage est un dispositif auxiliaire de traction qui réduit le patinage isolé d'une roue motrice, à condition que le véhicule roule à une vitesse inférieure à 70 km/h. Quand la vitesse dépasse 70 km/h, la régulation différentielle antipatinage est désactivée.

Dans la plage de régulation, les vitesses des roues sont comparées entre elles. Dès que la différence de vitesse dépasse une certaine va-

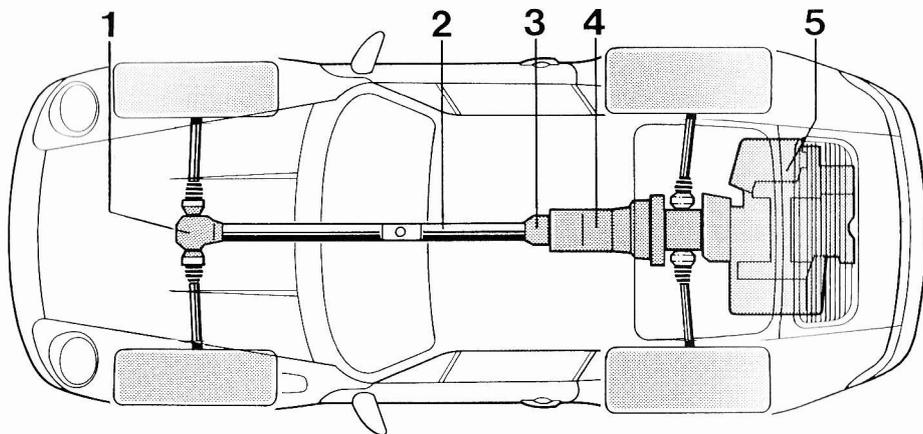
leur, une pression de freinage est exercée sur la roue concernée pour mettre fin à son patinage.

Le fonctionnement de la régulation différentielle antipatinage est signalé par la lampe-témoin verte du combiné d'instruments.

Pour éviter une surchauffe du système de freinage, la régulation différentielle antipatinage est mise hors circuit par son unité de commande dès qu'un certain seuil de température est franchi et jusqu'à ce que la température du système de freinage soit retombée en dessous de cette limite. Dans ce cas, le témoin vert du combiné

d'instruments clignote dès l'apparition d'un patinage isolé de l'une des roues motrices.

Un fonctionnement défectueux de cette régulation est signalé par la lampe-témoin rouge du combiné d'instruments.



- 1 - Traction des roues avant
- 2 - Arbre central
- 3 - Embrayage hydraulique à disques
- 4 - Boîte de vitesse
- 5 - Moteur

Transmission intégrale dynamique

La Carrera 4 et la 911 Turbo sont équipées d'une transmission intégrale avec répartition variable de la force motrice sur les roues avant et arrière.

La répartition de la force motrice est assurée par un embrayage hydraulique à disques en fonction de la différence de vitesse de rotation entre les roues avant et les roues arrière.

Le couple moteur attribué aux roues avant est cependant toujours suffisant pour que le véhicule ait une propulsion optimale, même sur chaussée défavorable.

La traction des roues avant est effectuée par l'embrayage hydraulique à disques et un arbre central vers le train avant.

De plus, un système de blocage dynamique se composant d'un engrenement de freinage (ABD) et d'un différentiel à blocage transversal dépendant de la charge, permet une meilleure traction et une meilleure stabilité de marche.

Malgré les avantages de la transmission intégrale, le conducteur doit faire appel à son sens des responsabilités et toujours adapter son style de conduite à l'état des routes, la météorologie et la circulation.

La plus grande sécurité offerte ne doit pas entraîner une plus grande prise de risques.

Équilibrage des roues du véhicule

Lors d'un équilibrage de précision effectué sur le véhicule, les quatre roues doivent être équilibrées et doivent pouvoir tourner librement.

Analyse des performances

Les analyses des performances ne doivent être réalisées que sur des bancs d'essai à quatre rouleaux à régime moteur asservi. Lors d'analyses sur des bancs d'essai à deux rouleaux, le lien entre l'essieu avant et l'essieu arrière doit être coupé au niveau de l'arbre central.

Contrôle des freins

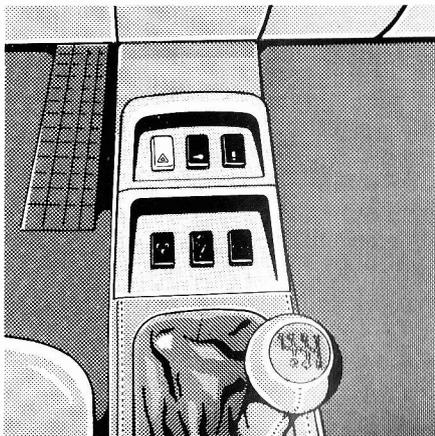
Les contrôles des freins ne doivent être effectués que sur des bancs d'essai fixes ou à rouleaux.

Pour les bancs d'essai à rouleaux, les valeurs limites suivantes ne doivent pas être dépassées:

Vitesse du contrôle 7,5 km/h
Durée du contrôle 20 secondes

Remorquage

Lorsque le véhicule doit être remorqué avec l'essieu avant ou arrière élevé, les roues de l'essieu élevé doivent pouvoir tourner librement.



Aileron arrière escamotable

La Carrera est équipée d'un aileron à commande électrique dont la sortie et l'escamotage s'effectuent en fonction de la vitesse.

L'extraction de ce spoiler a lieu à partir d'une vitesse de 80 km/h environ. Il reprend sa position initiale à partir de 15 km/h environ.

Si l'aileron ne s'extrait pas une fois les 80 km/h dépassés, un voyant de contrôle s'allume sur le combiné d'instrumentation.

Le refroidissement du moteur devient alors insuffisant. Il faut donc surveiller la température de l'huile et réduire la vitesse du véhicule.

Si l'aileron ne s'extrait pas, la portance élevée qui s'exerce sur l'essieu arrière compromet la stabilité de marche à vitesse élevée.

Adaptez votre style de conduite à cette situation ou sortez l'aileron manuellement.

Contact mis, l'aileron peut être sorti et escamoté manuellement en appuyant sur le commutateur à bascule situé sur la console centrale.

A une vitesse entre 15 et 80 km/h, il suffit d'un bref actionnement de la touche du commutateur à bascule pour activer la fonction de l'aileron.

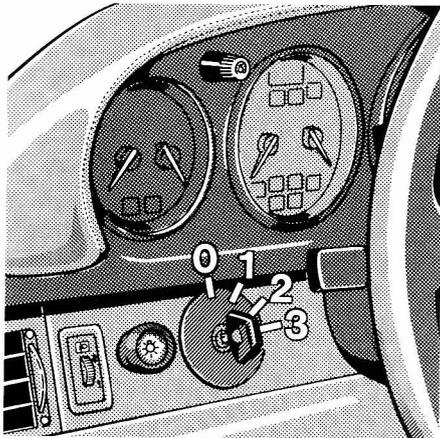
En dessous de 15 km/h il faut appuyer sur le commutateur à bascule jusqu'à ce que l'aileron ait atteint la position finale.

Si l'aileron a été extrait manuellement et que la vitesse n'a pas dépassée les 80 km/h, l'aileron peut seulement être escamoté manuellement.

Attention:

Quand le véhicule est à l'arrêt, faites attention à ne blesser personne et à ne pas coincer d'objets au moment de l'extraction ou de l'escamotage de l'aileron.

Consultez dès que possible un concessionnaire Porsche pour remédier au problème.



Serrure de démarrage et d'antivol de direction

Les 4 positions de la clé de contact sont les suivantes:

- 0 Direction bloquée. Tous les consommateurs connectés à l'allumage sont hors circuit. La clé de contact ne peut être retirée que dans cette position. Une fois la clé retirée, il suffit de tourner le volant vers la gauche ou vers la droite pour enclencher l'antivol de direction.

- 1 Antivol de direction ouvert. L'allumage du moteur est coupé, les consommateurs électriques principaux (feux, essuie-glace, autoradio) sont disponibles.
- 2 Allumage mis. Tous les consommateurs peuvent être utilisés. Moteur à l'arrêt, les voyants s'allument pour le contrôle des lampes.
- 3 La rotation de la clé vers la droite actionne le démarreur. Une fois que le moteur tourne, relâchez tout de suite la clé de contact, qui revient d'elle-même en position 2. Les voyants de contrôle doivent s'éteindre une fois que le moteur tourne.

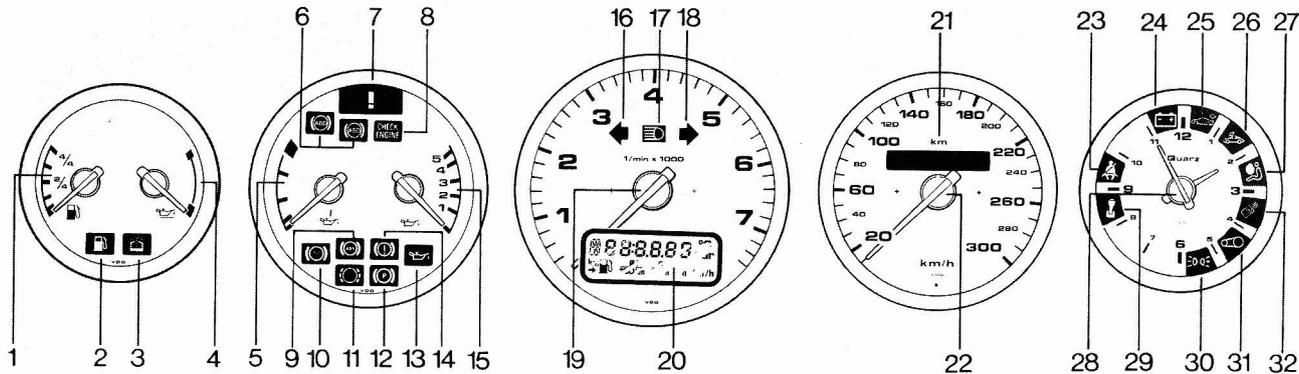
Carrera:

Le voyant de contrôle de l'aileron s'éteint au-delà de 7 km/h (identification du démarrage). Les circuits électriques des consommateurs principaux sont interrompus tant que dure l'opération de démarrage.

Pour ménager la batterie du véhicule et pour garantir la capacité de démarrage de la batterie, quand la clé de contact est en position 1, et, en position 2, dans les plages de régime inférieures (embouteillage, circulation en ville, en convoi), il est préférable de mettre les consommateurs électriques non nécessaires hors circuit.

Véhicule avec Tiptronic

La clé de contact ne peut être retirée que dans la position „P“ du levier sélecteur.



- | | | |
|--|--|---|
| 1 Niveau de carburant | 12 Frein à main | 23 Ceinture de sécurité |
| 2 Réserve carburant | 13 Voyant de contrôle pression d'huile | 24 Contrôle de charge |
| 3 Niveau de liquide lave-glace | 14 Liquide de frein | 25 Aileron arrière |
| 4 Niveau d'huile | 15 Pression d'huile | 26 Capote de cabriolet |
| 5 Température d'huile moteur | 16 Clignotant gauche | 27 Airbag |
| 6 Régulation différentielle antipatinage (ABD) | 17 Feux de route | 28 Pendulette |
| 7 Voyant de contrôle central | 18 Clignotant droit | 29 Tiptronic |
| 8 Voyant de contrôle gaz d'échappement Turbo | 19 Compte-tours | 30 Feu de gabarit |
| 9 Voyant de contrôle ABS | 20 Ordinateur de bord | 31 Contrôle de la courroie de ventilateur du moteur |
| 10 Pression de freinage Carrera 4, Turbo | 21 Compteur kilométrique | 32 Système antidémarrage |
| 11 Usure des garnitures de freins | 22 Compteur de vitesse | |

Système central d'information

Les voyants de contrôle correspondant aux différentes fonctions sont logés dans les cadrans ronds.

Fonctions du système central d'information

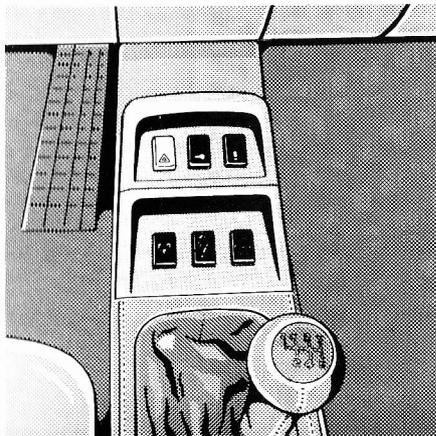
- Commande des voyants de contrôle.
- Commande du voyant de contrôle central selon les priorités d'affichage.
- Commande des voyants de contrôle et du voyant de contrôle central en fonction de la vitesse, dans certains cas.

Les informations sont délivrées par le biais des différents voyants de contrôle et le voyant de contrôle central.

Contact mis, les voyants s'allument pour le contrôle des différentes fonctions. Ils s'éteignent dès que le moteur tourne.

Carrera :

Le voyant de contrôle de l'aileton ne s'éteint qu'au-delà de 7 km/h (identification du démarrage).



Les composants électroniques peuvent mettre en mémoire des messages d'avertissement qui pourront être lus ultérieurement par le concessionnaire Porsche.

Cela peut également servir à vous protéger ou à protéger Porsche de réclamations non justifiées.

! Touche de confirmation

La touche de confirmation située sur la console centrale permet de confirmer la réception du message quand le voyant de contrôle central s'est allumé.

Consultez impérativement la description des différents voyants de contrôle aux pages suivantes.

Toute défaillance susceptible d'affecter **la sécurité de marche du véhicule** est signalée par le voyant de contrôle correspondant et par le voyant de contrôle central.

Il est possible de confirmer le message transmis par le voyant de contrôle central.

Fonctions d'avertissement:

- Pression de freinage
- Système antiblocage
- Niveau de liquide de frein
- Airbag
- Régulation différentielle antipatinage

Toute défaillance susceptible d'affecter **le bon fonctionnement du véhicule** est signalée par le voyant de contrôle correspondant et par le voyant de contrôle central.

Il est possible de confirmer le message transmis par le voyant de contrôle central.

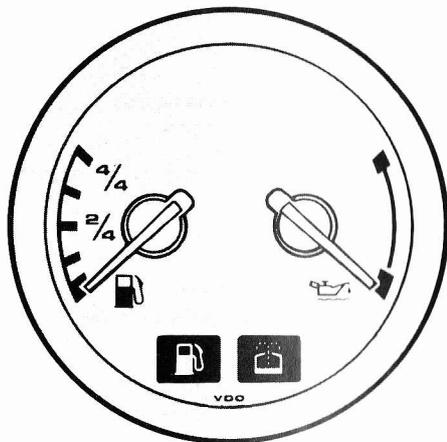
Fonctions d'avertissement:

- Usure des garnitures de freins
- Frein à main
- Contrôle de la courroie
- Pression d'huile
- Réserve de carburant
- Aileron arrière
- Tiptronic
- Capote de cabriolet

Avertissement par le voyant de contrôle correspondant.

Fonctions d'avertissement:

- Contrôle gaz d'échappement „CHECK ENGINE”
- Niveau de liquide lave-glace



Petit combiné d'instrumentation



Affichage du niveau de carburant, voyant de contrôle

Contact mis, le niveau de carburant est indiqué. Si la quantité de carburant est insuffisante, le voyant de contrôle s'allume.

Quantité de carburant en réserve et capacité du réservoir, voir chapitre „Capacités“.

Faites l'appoint dès que possible.

Ne roulez jamais jusqu'à épuisement du carburant.

Si le voyant s'allume, évitez de rouler vite dans les virages.

Le clignotement du voyant signale un défaut du système. Dans ce cas, vous ne pouvez plus être averti de la quantité de carburant en réserve. Consultez un concessionnaire Porsche pour supprimer ce défaut.



Liquide lave-glace

Le voyant de contrôle du liquide lave-glace s'allume quand le réservoir ne contient plus que 2 litres environ.



Affichage du niveau d'huile moteur

Le véhicule doit être à l'horizontale, le moteur au ralenti et l'huile avoir atteint sa température de service: la quantité d'huile dans le carter est suffisante quand l'aiguille se trouve à l'horizontale dans l'afficheur. Veillez impérativement à ce que la réserve d'huile ne baisse jamais au point que l'aiguille parvienne dans la zone rouge. Dans de mauvaises circonstances, cela peut en effet entraîner l'endommagement du moteur.

Pendant la marche du véhicule, le régime du moteur et la température de l'huile faussent l'affichage du niveau d'huile. Les mouvements éven-

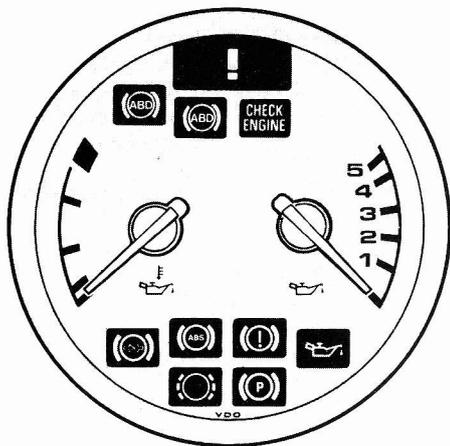
tuels de l'aiguille pendant la marche sont sans aucune importance. D'autre part, vous pouvez contrôler le bon fonctionnement de l'afficheur au fait que l'aiguille de niveau d'huile se met à descendre quand le véhicule est à l'arrêt (moteur chaud) alors que le régime augmente.

Si, contact mis et moteur coupé, l'aiguille indique un niveau d'huile moteur maximum, c'est signe d'un défaut soit de l'afficheur soit du transmetteur de niveau. Dans ce cas, il vaut mieux contrôler le niveau d'huile à l'aide de la jauge avant de prendre la route. Consultez un concessionnaire Porsche pour remédier au défaut.

Nous conseillons de vérifier le niveau d'huile sur l'afficheur à la fin de chaque trajet avant de couper le moteur.

Le niveau d'huile moteur doit être contrôlé également entre les dates de maintenance.

Pour la vidange et les travaux en atelier, reportez-vous à „Contrôle du niveau d'huile dans le carter“.



Grand combiné d'instrumentation

Affichage de la température d'huile moteur

La température d'huile moteur exerce une influence sur la durée de vie du moteur. C'est la raison pour laquelle il est préférable de rouler à régime modéré (4500 tr/mn maxi) dans les 5 premières minutes qui suivent le démarrage.

Si l'aiguille atteint la zone rouge, il faut réduire la vitesse et, si la température ne diminue pas, consulter sans délai un concessionnaire Porsche.

Manomètre d'huile

Quand le moteur a atteint sa température de service et tourne à 5000 tr/mn, la pression d'huile doit atteindre 3,5 bars environ. Il est normal que la pression d'huile diminue à température plus élevée.

Toutefois, si la pression d'huile baisse brutalement pendant la marche du véhicule ou que le voyant rouge s'allume, il faut immédiatement arrêter le moteur.

Si le niveau d'huile est suffisant, consultez le concessionnaire Porsche le plus proche pour qu'il remédie au défaut.

Voyant de contrôle central

Contact mis, le voyant de contrôle central du combiné d'instrumentation et les différents voyants de contrôle s'allument pour contrôler le fonctionnement des lampes. Si une défaillance se présente, le voyant de contrôle correspondant et le voyant de contrôle central s'allument. Dans ce cas, il faut conduire immédiatement le véhicule chez le concessionnaire Porsche le plus proche.

Voyant de contrôle ABS

Le voyant de contrôle ABS surveille le bon état de marche du système ABS et affiche ses défauts

éventuelles. Reportez-vous au chapitre „ABS”.

Affichage de l'usure des garnitures de freins

Le voyant de contrôle s'allume quand les garnitures de frein ont atteint leur limite d'usure et qu'il faut les remplacer.

Régulation différentielle antipatinage (système ABD)

Le fonctionnement de la régulation différentielle antipatinage est signalé par la lampe-témoin verte du combiné d'instruments.

Pour éviter une surchauffe du système de freinage, la régulation différentielle antipatinage est mise hors circuit par son unité de commande dès qu'un certain seuil de température est franchi et jusqu'à ce que la température du système de freinage soit retombée en dessous de cette limite. Dans ce cas, le témoin vert du combiné d'instruments clignote dès l'apparition d'un patinage isolé de l'une des roues motrices.

Un fonctionnement défectueux de cette régulation est signalé par la lampe-témoin rouge du combiné d'instruments.

Voir également au chapitre „Régulation différentielle antipatinage”.



911 Turbo: CHECK ENGINE Voyant de contrôle gaz d'échappement

Ce système (diagnostic On-Board) surveille le fonctionnement des composants concernés par les gaz d'échappement lorsque le moteur tourne.

Il détecte rapidement les erreurs de fonctionnement qui peuvent entraîner par ex. le dégagement important de substances nocives ou des dégâts.

Le voyant de contrôle indique les défaillances en restant allumé ou en clignotant et il les stocke dans la mémoire défauts de l'appareil de commande.

Le voyant de contrôle s'allume lorsque l'on met l'allumage en marche et s'éteint 1 sec. après le démarrage du moteur, ce qui permet de vérifier les ampoules.

Le voyant de contrôle indique par un clignotement les conditions de service (ralents du moteur) pouvant entraîner des dégâts pour les pièces du système d'épuration des gaz d'échappement.

Il faut dans ce cas tout de suite réduire la sollicitation du moteur en ramenant la pédale d'accélérateur. Lorsque l'on quitte la zone critique, le voyant reste allumé.

Afin d'éviter des dégâts sur le moteur ou le système d'épuration des gaz d'échappement, (p. ex. catalyseur), il faut tout de suite consulter un concessionnaire Porsche agréé qui effectuera le diagnostic défauts ou la réparation.

Si le voyant clignote toujours alors que la pédale d'accélérateur est revenue, il faut tout de suite couper le moteur.

Veillez consulter le concessionnaire Porsche agréé le plus proche pour réparer cette défaillance.

(!) Voyant de contrôle de liquide de frein

Le voyant de contrôle de liquide de frein s'allume quand la quantité liquide de frein est inférieure au seuil minimal autorisé ou si l'un des deux circuits de freinage présente une défaillance qu'accompagne l'allongement de la course de la pédale.

Si le voyant de contrôle ne s'éteint pas, il faut que vous adaptiez la vitesse du véhicule en prévoyant une plus longue distance d'arrêt, une plus forte pression à la pédale et une modification du comportement au freinage en particulier dans les virages.

Rendez-vous immédiatement chez le concessionnaire Porsche le plus proche et conduisez prudemment.



Voyant de pression de freinage Carrera 4, Turbo

Outre le niveau de liquide de frein, le système contrôle également la pression de freinage.

Si les voyants de pression de freinage et le voyant de contrôle central restent allumés après le démarrage du moteur, attendez avant de vous mettre en route que la pression nécessaire à l'assistance au freinage se soit constituée et que les voyants s'éteignent.

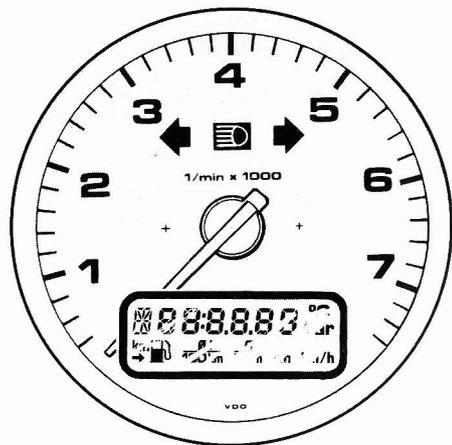
Si le voyant clignote après s'être allumé, c'est signe que le contacteur d'avertissement est défectueux.

Si le voyant de contrôle ne s'éteint pas, il faut que vous adaptiez la vitesse du véhicule en prévoyant une plus longue distance d'arrêt, une plus forte pression à la pédale et une modification du comportement au freinage en particulier dans les virages. Rendez-vous immédiatement chez le concessionnaire Porsche le plus proche et conduisez prudemment.



Voyant de contrôle du frein à main

Le voyant de contrôle du frein à main s'allume quand le frein à main est tiré ou s'il n'est pas complètement desserré.



Compte-tours

Le compte-tours indique le régime du moteur avec une graduation de 1000 tours par minute.

La marque rouge qui figure sur les graduations du compte-tours est un avertissement visuel qui vous indique le régime maximum admissible.

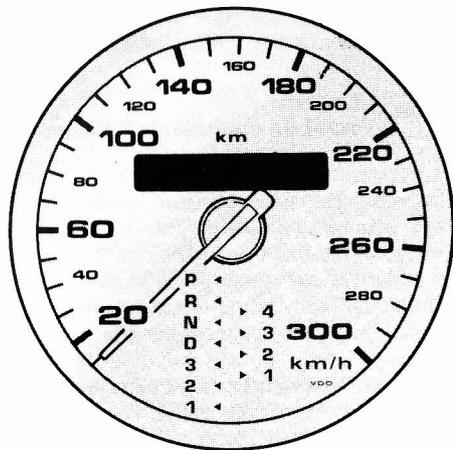
A l'accélération, l'interruption de l'alimentation en carburant évite alors qu'il y ait dépassement du régime maximum. Avant de passer un rapport inférieur, vérifiez que vous vous trouvez dans la plage de régime maximum admissible pour rétrograder.

↔ **Voyant de contrôle des clignotants**

Le voyant de contrôle des clignotants clignote au même rythme que les clignotants eux-mêmes. En cas de défaillance de l'un des clignotants, le rythme de clignotement présente une accélération très perceptible.

☰ **Témoin de feux de route**

Le témoin de feux de route s'allume quand le véhicule est en feux de route.



Compteur de vitesse

Le compteur de vitesse indique la vitesse en km/h.

Le compteur supérieur enregistre le kilométrage total du véhicule.

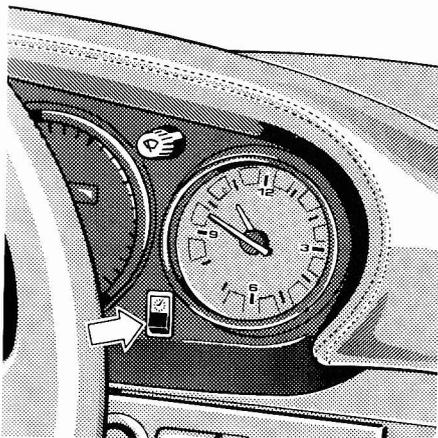
Le compteur inférieur enregistre le trajet journalier et comporte dans sa partie inférieure un bouton qui permet à tout moment de le remettre à zéro.

(Le cadran journalier du compteur kilométrique est supprimé sur les véhicules dotés d'un ordinateur de bord.)

Affichage de la position du levier sélecteur

Si le contact est mis ou que l'éclairage du véhicule est allumé, le combiné d'instrumentation affiche la position du levier sélecteur.

Cet affichage lumineux disparaît lorsqu'on retire la clé de contact ou que l'on coupe l'éclairage du véhicule.



Commutateur à bascule pour réglage de la pendulette

Pendulette

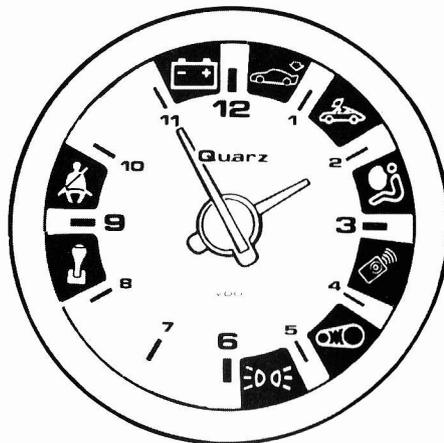
Réglage des minutes – pression brève

Réglage rapide – pression plus longue



Voyant de contrôle de la ceinture de sécurité

Le voyant de contrôle de la ceinture de sécurité s'allume jusqu'à ce que la languette de la ceinture de sécurité conducteur soit encliquetée dans la serrure.



Voyant de contrôle de charge

Le voyant de contrôle de charge sert à contrôler l'alternateur et la courroie d'entraînement. Il s'allume quand on met le contact et s'éteint une fois que le moteur tourne. Si ce voyant clignote ou s'allume soudain pendant le marche, il se peut que la courroie soit détendue ou déchirée, et il faut alors la faire retendre ou remplacer. Le défaut peut également provenir du système de régulation ou de l'alternateur même. Dans ce cas, vous pouvez continuer à rouler, mais de préférence uniquement pour vous rendre chez le concessionnaire Porsche le plus proche. Pen-

dant le trajet, n'utilisez que les consommateurs électriques strictement indispensables!



Carrera: Voyant de contrôle de l'aileton

Le voyant de contrôle s'éteint après le démarrage une fois que le véhicule a dépassé les 7 km/h environ. Le voyant de contrôle s'allume si l'aileton ne s'extrait pas au-delà de 80 km/h ou ne rentre pas au-dessous de 15 km/h ou ne se trouve pas dans l'une ou l'autre des deux positions initiale et finale correspondantes.

Si l'aileton ne s'extrait pas, la portance élevée qui s'exerce sur l'essieu arrière compromet la stabilité de marche à vitesse élevée.

Adaptez votre style de conduite à cette situation.

Le refroidissement du moteur devient alors insuffisant. Il faut donc surveiller la température de l'huile et réduire la vitesse du véhicule. Rendez-vous chez un concessionnaire Porsche pour remédier à ce défaut.

En cas de défaillance de la commande dépendant de la vitesse, l'aileton peut être extrait manuellement.



Voyant de contrôle de la capote du cabriolet

Le voyant de contrôle de la capote du cabriolet s'allume pour la durée du processus d'ouverture et de fermeture jusqu'à ce que la capote ait atteint sa position définitive.

Il est interdit de faire rouler le véhicule tant que la capote n'a pas atteint sa position d'ouverture ou de fermeture définitive (voyant de contrôle éteint).



Voyant de contrôle Airbag

Le voyant de contrôle Airbag surveille le bon état de marche du système Airbag et affiche ses défaillances éventuelles. Reportez-vous au chapitre „Système Airbag”.



Voyant de contrôle de la courroie de ventilateur du moteur

Ce voyant signale que la courroie du ventilateur est déchirée. Dans ce cas, le refroidissement du moteur n'est plus suffisamment assuré. Il faut monter une courroie neuve.



Voyant de contrôle du feu de gabarit

Le voyant de contrôle du feu de gabarit s'allume quand le véhicule est en feux de position et s'éteint quand on active l'éclairage principal.



Voyant de contrôle Tiptronic

Le voyant de contrôle Tiptronic s'allume pour en cas de défaut de la boîte Tiptronic. Reportez-vous au chapitre „Tiptronic”.



Affichage de l'état du système antidémarrage

Le témoin d'alerte de la pendulette indique, clé de contact introduite et en position 1 et 2 dans la serrure de contact, l'état de fonctionnement du système antidémarrage. Si le système antidémarrage est activé, le témoin s'allume.

Le système antidémarrage doit être désactivé en actionnant la télécommande.

Lorsque le système est désactivé et que l'on a mis le contact, l'affichage reste allumé 2 secondes à titre de contrôle.

Si le témoin clignote lorsque l'on a mis le contact, c'est qu'il y a un défaut. Il est impossible de déverrouiller le système antidémarrage.

Ordinateur de bord



Le levier de commande de l'ordinateur de bord se trouve sur la colonne de direction. L'affichage des fonctions se fait dans la fenêtre du compte-tours.

Les caractères, chiffres et symboles servant à l'affichage des fonctions sont tous de couleur orange.

Contact mis, le levier de commande permet d'appeler successivement les fonctions de l'ordinateur de bord. Quand on remet le contact, la dernière fonction sélectionnée est automatiquement affichée.

Quand on coupe le contact, l'ordinateur commute automatiquement sur la fonction „Compteur kilométrique journalier“, qui reste affichée 4 minutes au maximum si elle n'est pas interrompue par l'actionnement du verrouillage central.

Fonctions de l'ordinateur de bord

Affichage des fonctions:

Autonomie restante



L'autonomie restante est calculée continuellement pendant la marche en tenant compte du contenu du réservoir, de la consommation actuelle et de la consommation moyenne.

Le voyant de contrôle de la réserve s'allume indépendamment de l'autonomie restante calculée à ce moment-là. Plus le niveau baisse dans le réservoir, plus les réactions de l'affichage de l'autonomie restante sont rapides.

Consommation moyenne



Affichage de remise à zéro — — —

La consommation moyenne affichée se réfère au trajet fait depuis la dernière remise à zéro.

Vitesse moyenne



Affichage de remise à zéro — — —

La vitesse moyenne affichée se réfère au trajet fait depuis la dernière mise à zéro.

Compteur kilométrique journalier



Affichage de remise à zéro 0.0

Compteur de vitesse digital



Température extérieure



Remarque:

L'affichage de la température extérieure n'est pas un détecteur de verglas!

Turbo: pression de charge



Si, lors de la phase d'accélération en 4ème ou 5ème vitesse, le régime moteur atteint env. 4000 1/min., la pression de charge doit avoir une surpression de 0,7 - 0,8 bars.

Utilisation

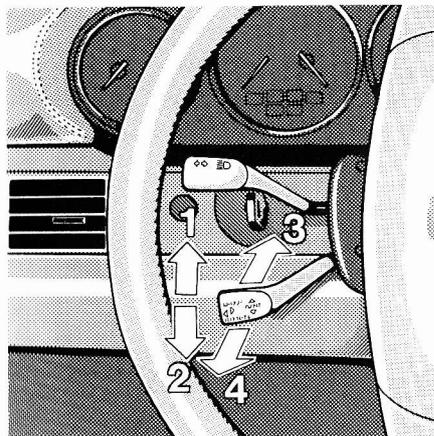
3 - Poussez le levier de commande vers l'avant

Vous appelez ainsi le mode de sélection de l'ordinateur de bord et tous les symboles de fonctions sont affichés. La fonction sélectionnée reste affichée et le symbole correspondant clignote.

Si vous ne quittez pas le mode de sélection au bout de 2 minutes environ en sélectionnant une fonction, la fonction affichée se trouve automatiquement sélectionnée.

2 - Poussez le levier de commande vers le bas

Les fonctions peuvent alors être sélectionnées successivement en progressant dans le sens des aiguilles d'une montre.



1 - Poussez le levier de commande vers le haut

Les fonctions peuvent alors être sélectionnées successivement en progressant dans le sens opposé au sens des aiguilles d'une montre.

4 - Tirez le levier de commande vers l'arrière

Le mode de sélection cesse d'être affiché. La fonction et le symbole correspondant s'affichent et restent affichés. Les autres symboles s'éteignent. Si vous désirez passer alors à l'affichage d'une autre fonction, vous pouvez la sélectionner en mettant le levier de commande en position 1 ou 2.

Remise à zéro de la fonction affichée (Reset)

Une remise à zéro (Reset) peut être effectuée séparément pour les fonctions compteur kilométrique journalier, consommation moyenne et vitesse moyenne.

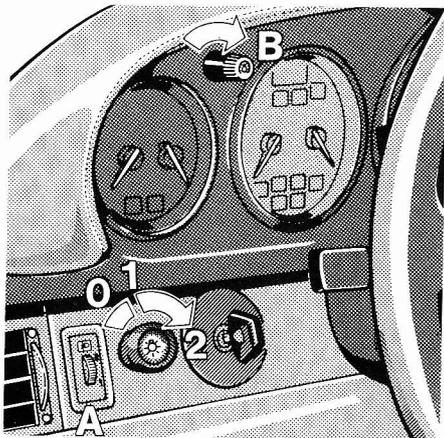
Pour effectuer une remise à zéro il faut d'abord choisir cette même fonction. Tirez ensuite le levier de commande en direction du volant (position 4) pendant plus de 3 secondes. Vous verrez alors les affichages suivants:

Consommation moyenne — — —

Vitesse moyenne — — —

Compteur kilométrique journalier 0.0

Dans le cas des fonctions consommation moyenne et vitesse moyenne, la remise à zéro sert à fixer un point de départ à partir duquel se calcule la valeur moyenne. Pour savoir, par exemple, la vitesse moyenne pendant un certain trajet, il faut remettre cette fonction avant le départ.



A - Réglage de la portée des phares
B - Eclairage des instruments

Commutateur d'éclairage

- 0 – Eclairage coupé
- 1 – Feux de position
- 2 – Contact mis, l'éclairage principal s'allume

Illumés en position 1 et 2: feux arrière, éclairage de la plaque d'immatriculation, éclairage du tableau de bord, symboles des commutateurs, et en feux de route le voyant de contrôle bleu.

Si, l'éclairage étant allumé, on retire la clé de contact et on ouvre la portière, un signal sonore retentit.

Eclairage des instruments

Les instruments s'éclairent quand on allume l'éclairage du véhicule. L'intensité lumineuse se règle en continu en tournant le bouton.

Réglage de la portée des phares

Le correcteur de site permet de régler la portée des feux principaux en fonction de l'état de charge du véhicule. On obtient ainsi un éclairage optimal de la chaussée sans éblouir les autres usagers de la route.

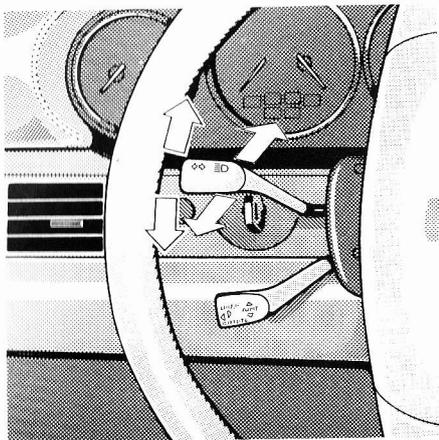
Pour le réglage de base de la portée des phares, la commande doit se trouver encliquetée en position „0“.

Si le véhicule est chargé, il faut effectuer la correction du site selon les indications du tableau de réglage. En tournant la roue moletée, on relève ou on abaisse le faisceau lumineux.

Contrôlez l'efficacité du nouveau réglage en observant la limite clair/obscur des feux de position (en vous référant par exemple à l'arrière du véhicule qui vous précède).

Etat de charge du véhicule

- 1 = 3 ou 4 personnes avec/sans bagages
- 0 = 1 ou 2 personnes sans bagages
- 1 = 1 ou 2 personnes avec compartiment à bagages plein



Combiné feux de croisement/de route/de stationnement/clignotants et appels de phares

Ce commutateur sert à l'allumage des feux de route et de croisement, des indicateurs de changement de direction, des feux de position et aux appels de phares.

Clignotants

Poussez le levier vers le haut au-delà du point de résistance – clignotant droit.

Tirez le levier vers le bas au-delà du point de résistance – clignotant gauche.

Si vous amenez le levier jusqu'au point de résistance sans le dépasser, l'indicateur de changement de direction correspondant clignote jusqu'à ce que vous relâchiez le levier.

La défaillance d'un clignotant se reconnaît à l'allumage des deux témoins lumineux et à leur éclat affaibli.

Les clignotants ne fonctionnent que lorsque le contact est mis.

Feu de stationnement

Quand la clé de contact est retirée, le feu de stationnement droit est allumé en position „clignotant droit“ et le feu de stationnement gauche en position „clignotant gauche“.

Le feu de gabarit avant et un feu arrière sont alors allumés du côté correspondant.

Feux de route et de croisement, appels de phares

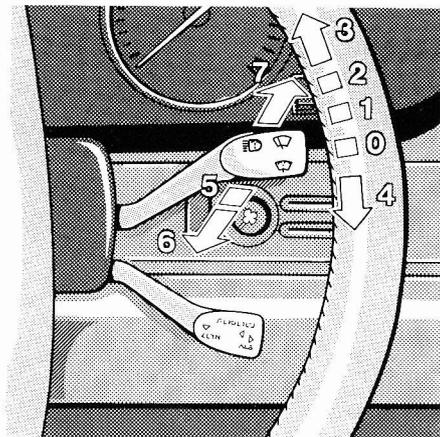
Le témoin lumineux bleu de la console d'instruments s'allume quand le véhicule est en feux de route ou quand vous faites des appels de phares.

Quand l'éclairage principal du véhicule est allumé:

Feux de croisement – Levier en position centrale

Feux de route – Poussez le levier vers l'avant

Appel de phares – Tirez le levier vers le volant



Commande d'essuie-glace/lave-glace

La commande d'essuie-glace/lave-glace a 7 positions:

- 0 – Essuie-glace à l'arrêt
- 1 – Essuie-glace lents
- 2 – Essuie-glace rapides
- 3 – Essuie-glace très rapides
- 4 – Mode intermittent.

5, 6 – Système lave-glace

En tirant le levier vers le volant, on active en position „5“ la pompe du système lave-glace. Une fois le levier relâché, les essuie-glace effectuent plusieurs passages pour sécher le pare-brise.

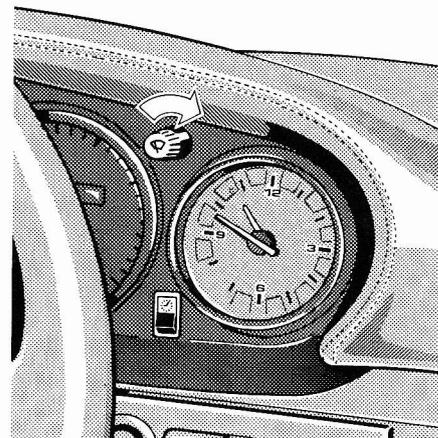
En position „6“, le système lave-glace et les essuie-glaces fonctionnent simultanément. Attendez que le pare-brise soit suffisamment mouillé pour actionner les essuie-glace. Sinon, le pare-brise risque d'être rayé. Les raclettes d'essuie-glace doivent être contrôlées régulièrement et changées une fois par an au moins.

Les buses de lave-glace sont chauffées quand le contact est mis.

7 – Lave-phares

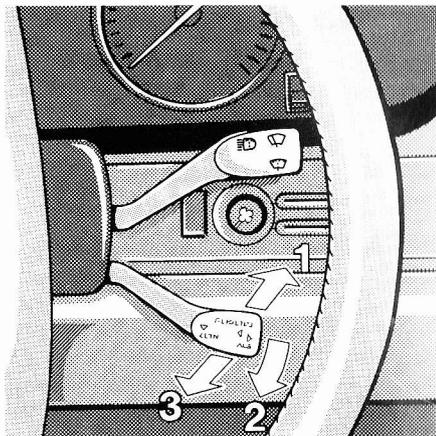
Quand l'éclairage du véhicule est activé (feux de route ou de croisement), une brève pression du levier d'essuie-glace/lave-glace en direction du tableau de bord actionne le système lave-phares.

La pompe de lavage alimente en eau sous haute pression les buses situées en avant des phares. Un relais limite la durée d'aspersion, et c'est pourquoi il faut renouveler plusieurs fois l'opération en cas de fort encrassement. Les salissures tenaces (insectes collés, par exemple) doivent être enlevées régulièrement.



Mode intermittent

Vous pouvez régler en continu l'intervalle de balayage en tournant la roue moletée.



- 1 - Marche/Accélération
- 2 - Rappel
- 3 - Effacement

Tempostat (programmeur de vitesse)

Le Tempostat vous permet de garder constante toute vitesse sélectionnée dans la plage de 40-250 km/h sans avoir à appuyer sur la pédale d'accélérateur. Vous pouvez continuer à freiner, passer les vitesses et accélérer indépendamment du système.

Le Tempostat est commandé par un levier situé sous le commutateur combiné essuie-glace/lave-glace.

Une brève pression du levier de commande vers l'avant (1) permet au système électronique de mémoriser la vitesse de marche du véhicule. Vous pouvez retirer le pied de l'accélérateur, le véhicule continue de rouler à la vitesse mémorisée.

La régulation automatique s'interrompt d'elle-même au freinage ou quand le véhicule est à l'arrêt, mais la dernière information (vitesse) entrée dans le système reste en mémoire. Cette information peut être rappelée par une pression du levier vers le bas (2). Si le contact est coupé, la mémoire électronique est effacée.

Si vous désirez pratiquer une vitesse supérieure à la vitesse mémorisée, vous pouvez soit appuyer sur l'accélérateur, soit pousser le levier vers l'avant (1) jusqu'à obtention de la vitesse voulue. La vitesse à laquelle le véhicule roule au moment où vous relâchez le levier se maintient automatiquement. Si, dans le cadre de la régulation, vous accélérez en appuyant sur la pédale (pour un dépassement, par exemple), le véhicule reviendra automatiquement à la vitesse inférieure mémorisée une fois la pédale d'accélérateur relâchée.

Si la vitesse mémorisée est trop élevée, vous pouvez soit actionner brièvement le levier en direction du volant (3), soit appuyer sur le frein, ce qui interrompt la régulation automatique.

Une fois que vous avez atteint la vitesse inférieure voulue, la pression du levier vers l'avant (1) vous permet d'entrer cette nouvelle information en mémoire et le véhicule maintiendra automatiquement cette vitesse.

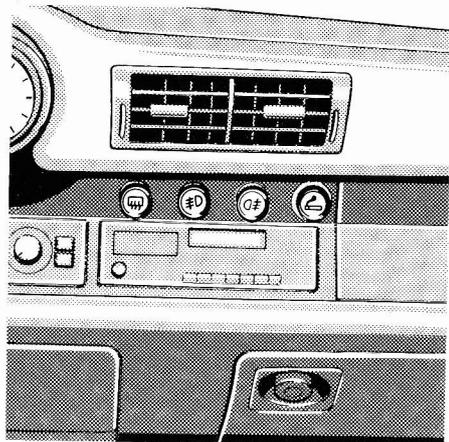
Remarque

La régulation s'interrompt quand on débraye, et le dispositif est de nouveau en service après avoir réembrayé.

Afin d'éviter un surrégime moteur, il est interdit de ramener le levier de vitesses au point mort quand le Tempostat est en service et que la vitesse dépasse 40 km/h.

Dans les montées très abruptes ou les descentes, il est possible que la vitesse mémorisée ne se maintienne pas dans le rapport supérieur de boîte. Il faut alors rétrograder pour ne pas surcharger le moteur et pour que l'efficacité du frein moteur reste suffisante.

Pour des raisons de sécurité, il est préférable de ne pas utiliser le Tempostat quand le trafic est intense ou que la chaussée n'est pas bonne (nombreux virages ou routes verglacées, par exemple).



Dégivrage de la lunette arrière

Le dégivrage de la lunette arrière est activé lorsqu'on tire le bouton-tirette. Le témoin intégré au bouton-tirette s'allume quand le dégivrage est activé. Au bout de 12 minutes environ, le dégivrage s'éteint. On peut réactiver le dégivrage ou l'éteindre prématurément en tirant à nouveau le bouton-tirette.

Le dégivrage des rétroviseurs extérieurs est activé en même temps que le dégivrage de la lunette arrière.

Dégivrage des rétroviseurs extérieurs, Cabriolet

Pour activer le dégivrage des rétroviseurs extérieurs, il faut actionner le bouton-tirette.

Le témoin de contrôle intégré à la commande reste allumé tant que le dégivrage fonctionne.

Feux antibrouillard, **Feux arrière de brouillard**

Les feux antibrouillard et les feux arrière de brouillard peuvent être allumés en plus de l'éclairage du véhicule. Le témoin lumineux du commutateur indique que les feux antibrouillard ou les feux arrière de brouillard sont allumés. Sur les véhicules équipés de feux antibrouillard et de feux arrière de brouillard, les feux arrière ne peuvent être utilisés qu'en association avec les feux antibrouillard.

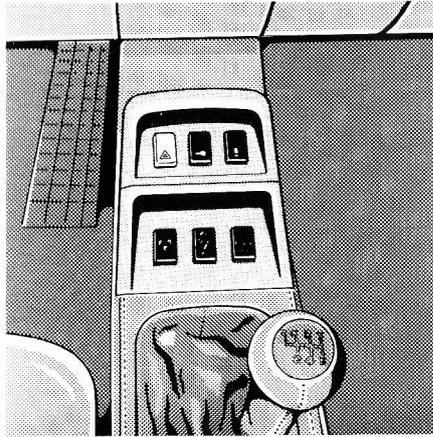
Attention:
Respectez les directives nationales d'utilisation.

Allume-cigare

La spirale chauffe quand on enfonce le bouton de l'allume-cigare. Une fois arrivé à bonne température, il reprend d'un coup sa position initiale.

L'allume-cigare fonctionne même quand la clé de contact n'est pas mise.

En retirant l'allume-cigare, vous pouvez utiliser la douille pour le branchement d'appareils électriques (compresseur, baladeuse, par exemple) consommant jusqu'à 120 watts environ et pour une tension de 12 V. Lorsque le moteur est à l'arrêt, l'utilisation des équipements électriques ne doit pas excéder 5 minutes (sinon, la batterie se décharge).



Essuie-glace arrière

Attendez que le pare-brise soit suffisamment mouillé pour actionner l'essuie-glace. Sinon, le pare-brise risque d'être rayé.

L'essuie-glace s'arrête automatiquement au bout de quelques passages.

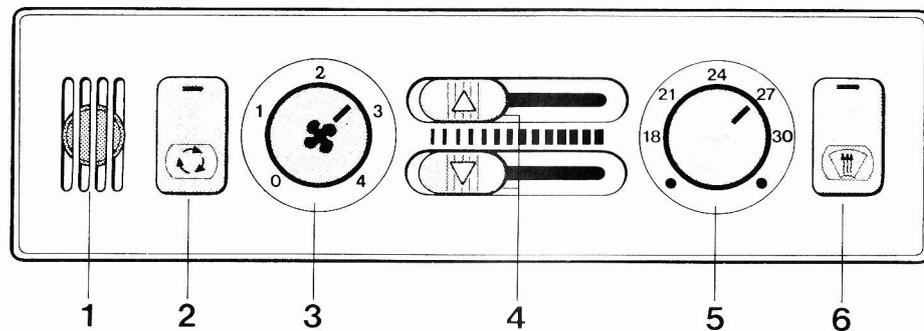


Feux de détresse

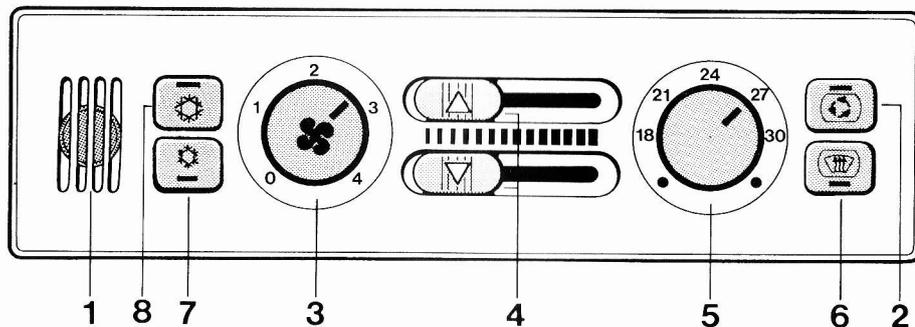
L'actionnement du commutateur de feux de détresse fait clignoter simultanément les quatre indicateurs de changement de direction. Le témoin lumineux du commutateur indique que le système est activé.

Les feux de détresse peuvent être allumés dans toutes les positions de la clé de contact.

Régulation automatique du chauffage



Climatiseur automatique



- 1 Capteur de température intérieure
- 2 Commutateur d'air de reprise
- 3 Commutateur de soufflante
- 4 Levier de répartition de l'air
- 5 Réglage de la température
- 6 Commutateur de dégivrage
- 7 Commutateur du climatiseur AC
- 8 Commutateur du climatiseur MAX AC

Régulation automatique du chauffage

Le chauffage automatique régule la température de l'habitacle dans la plage indiquée par le commutateur de réglage.

Toutefois, la plus basse température de régulation ne peut pas être inférieure à la température ambiante du moment.

Distribution d'air

Le levier supérieur (4) guide le flux d'air vers le pare-brise (à droite/ouvert – à gauche/fermé).

Le levier inférieur (4) guide le flux d'air vers les pieds (à droite/ouvert – à gauche/fermé).

Les buses latérales et centrales s'ouvrent et se ferment au moyen de la roue moletée située sur le côté.

Roue moletée vers le haut – buse fermée.

Roue moletée vers le bas – buse ouverte.

Faites pivoter les lamelles pour orienter le flux d'air dans la direction voulue.

Remarque:

En hiver, pour assurer une bonne arrivée d'air, veillez à ce que la prise d'air extérieur située au niveau du capot avant ne soit pas obstruée par de la glace ou de la neige.

3 – Commutateur de soufflante

Le débit d'air se règle en tournant le commutateur de soufflante de 0 à 4.

Quand le commutateur se trouve en position 0, la soufflante tourne à petite vitesse pour assurer une circulation d'air même quand le véhicule est à l'arrêt ou roule doucement.

6 – Commutateur de dégivrage

L'actionnement du commutateur de dégivrage (témoin allumé) permet de dégivrer les glaces le plus rapidement possible.

Quelle que soit la position des leviers inférieur et supérieur, les buses centrales et inférieures (pieds) se ferment automatiquement avec une brève temporisation. La totalité du flux d'air est alors dirigée vers le pare-brise et les buses latérales. Le système adopte automatiquement la position 4 de pleine puissance de chauffage et se règle sur une température intérieure minimale de 24°C, ce qui permet d'éviter de surchauffer l'habitacle.

Sur les véhicules avec climatiseur, le compresseur se met automatiquement en marche pour la dessiccation de l'air quand la température dépasse 0°C. Les buses centrales se ferment automatiquement.

2 – Commutateur d'air de reprise

En appuyant sur le commutateur d'air de reprise, vous pouvez éviter que les mauvaises odeurs extérieures ne pénètrent dans l'habitacle. L'admission d'air extérieur s'interrompt, et seul l'air de l'habitacle recircule. Cette recirculation ne doit être utilisée que pour de courtes périodes, sinon, les glaces s'embuent.

Climatiseur à régulation automatique

Le dispositif automatique régule la température de l'habitacle en fonction de la valeur théorique sélectionnée à l'aide du thermostat.

Le climatiseur ne fonctionne que si le moteur tourne, que le régulateur de soufflante est allumé et que les températures extérieures sont supérieures à -1°C. Après le démarrage du moteur, le compresseur de climatiseur se met en marche au bout de 30 secondes à des températures extérieures en dessous de +11°C et au bout de 10 secondes au-dessus de +11°C.

La puissance de réfrigération dépend du régime moteur. Pour obtenir une capacité de réfrigération élevée il faut un régime moteur élevé, sur tout en ville ou dans une file de voitures.

Si, climatiseur allumé, la température extérieure baisse à moins de -1°C, le climatiseur se déconnecte et se reconnecte à +3°C.

Distribution d'air

Le débit de l'air admis se règle par l'ouverture et la fermeture des buses centrales et latérales.

Le levier supérieur (4) guide le flux d'air vers le pare-brise (à droite – ouvert, à gauche – fermé).

Le levier inférieur (4) guide le flux d'air vers les pieds (à droite – ouvert, à gauche – fermé).

Le climatiseur peut être mis en service dans toutes les positions des leviers de répartition d'air en appuyant sur le commutateur AC ou sur le commutateur MAX AC. (Le témoin intégré au commutateur correspondant s'allume.)

7 – Commutateur AC

Si on actionne le commutateur AC, de l'air refroidi est dirigé vers toutes les buses. Le débit d'air est réglable selon les besoins individuels à l'aide du commutateur de la soufflerie (3).

8 – Commutateur MAX AC

Si on actionne le commutateur MAX AC, on a le réglage automatique suivant: l'arrivée d'air vers le pare-brise et vers les pieds est interrompue (clapets fermés), le bouton de réglage de la température (5) est commuté sur la position de réfrigération maximale et la soufflerie commute sur la position 4. L'air refroidi est dirigé seulement vers les buses centrales et latérales.

Si le véhicule est resté longtemps exposé au soleil, il est conseillé d'aérer l'habitacle en baissant toutes les glaces et en mettant le climatiseur en service.

Par temps humide, il est recommandé de mettre le compresseur en service. L'air admis peut ain-

si être séché et les glaces ne risquent pas d'être embuées.

Remarques importantes:

Le climatiseur doit être mis brièvement en service au moins une fois par mois pour permettre le graissage correct des joints d'étanchéité et des paliers du compresseur. Pour ce faire, régler le climatiseur sur la puissance de réfrigération maximale (bouton en butée à gauche) et ouvrir la buse centrale.

En cas de défaillance du climatiseur, c'est-à-dire si le système est en service mais que de l'air non refroidi sort des buses, il faut s'adresser à un concessionnaire Porsche.

Filter antipoussières

Grâce au filtre antipoussières, l'air frais introduit dans l'habitacle est pratiquement sain et exempt de pollens.

Un débit d'air réduit peut être dû à un filtre antipoussières encrassé.

Le filtre est changé dans le cadre des travaux d'entretien prescrits.

Boîte de vitesses mécanique, embrayage

La boîte de vitesses entièrement synchronisée assure un passage des rapports précis et rapide. Lorsque vous changez de rapport, veillez à enfoncer à fond la pédale d'embrayage et à bien enclencher le rapport. Le schéma de passage vous donne la position des différents rapports.

Attention! La course de la pédale ne doit pas être entravée par les tapis de sol.

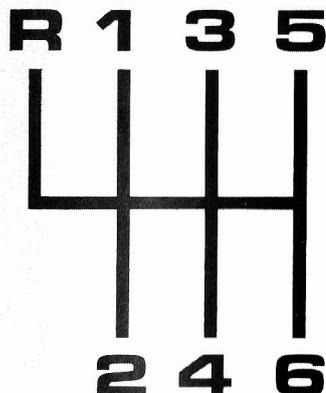
Vous ne devez passer la marche arrière que lorsque le véhicule est à l'arrêt.

Contact mis, les deux feux de recul s'allument quand on passe la marche arrière.

Lors des rétrogradations, les régimes indiqués ci-dessous ne doivent en aucun cas être dépassés sous peine de surcharge du moteur.

911 Turbo:

Après une assez longue immobilisation du véhicule, la pression dans la mémoire de l'accumulateur de pression pour l'actionnement de la commande d'embrayage hydraulique peut baisser. La commande d'embrayage n'a plus alors d'assistance hydraulique. Dans ce cas, enfoncer à fond la pédale d'embrayage, passer au point mort et démarrer le moteur. Le moteur qui tourne permet d'emmagasiner à nouveau une réserve de pression.



Carrera

6. – 5ème vitesse	5300 tr/mn
5. – 4ème vitesse	5300 tr/mn
4. – 3ème vitesse	5200 tr/mn
3. – 2ème vitesse	4700 tr/mn
2. – 1ère vitesse	3700 tr/mn

Turbo

6. – 5ème vitesse	5100 tr/mn
5. – 4ème vitesse	5300 tr/mn
4. – 3ème vitesse	5200 tr/mn
3. – 2ème vitesse	4700 tr/mn
2. – 1ère vitesse	3700 tr/mn

Tiptronic S

La Tiptronic de Porsche est une boîte de vitesses assurant une liaison permanente avec le moteur et qui permet des temps de passage extrêmement courts sans interruption de la force de traction.

La commande de sélection de la Tiptronic comporte un couloir de sélection „automatique“ et un couloir de sélection „manuel“. On peut, de plus, passer „manuellement“ les vitesses au volant.

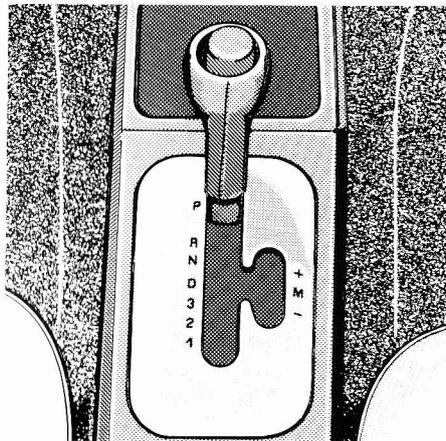
Couloir de gauche: sélection automatique

Contact „coupé“, le rapport engagé reste affiché jusqu'à ce que le levier sélecteur soit ramené en position „P“.

Couloir de droite: le changement de vitesses s'effectue par une pression sur le levier de sélection ou les boutons-poussoirs situés sur les bras supérieurs du volant.

A contact „coupé“, la position „D“ reste éclairée jusqu'à ce que le levier sélecteur soit ramené en position „P“.

Le bouton de verrouillage du levier sélecteur évite les erreurs de sélection faites par inadvertance. Il faut l'enfoncer pour passer dans les positions „P“, „R“ et pour rétrograder. L'appareil de commande bloque toute opération de changement de vitesses dépassant les valeurs limites du régime.



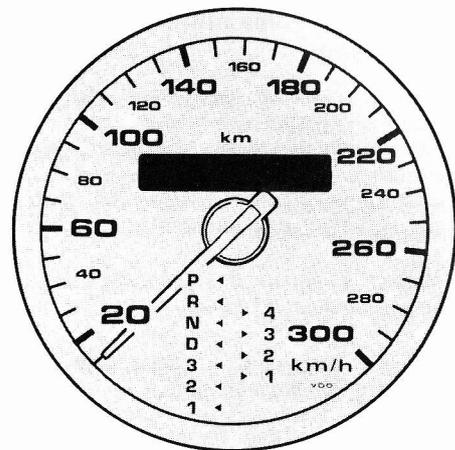
Avant de quitter le véhicule, il faut serrer le frein à main et ramener le levier de sélection en position „P“.

Remarque:

La clé de contact ne peut être retirée que dans la position „P“ du levier de sélection.

Positions de la serrure de contact

- 0 – Levier de sélection bloqué
- 1 – Actionnement possible du levier de sélection
- 2 – Le levier de sélection ne peut, dans les positions „P“ et „N“ être actionné qu'avec pédale de frein poussée.



Affichage de la position du levier de sélection

Contact ou éclairage mis, la position du levier de sélection s'affiche au compteur de vitesse et sur la console du levier de sélection.

L'affichage s'éteint lorsque l'on retire la clé ou que l'on éteint l'éclairage du véhicule.

Lorsque le véhicule roule, la vitesse enclenchée est toujours affichée au compte-tours.

Mise en marche du moteur/Démarrage

Pour des raisons de sécurité, le moteur ne peut être mis en marche que lorsque le levier sélecteur est en position „P“ ou „N“.

Pour démarrer, passez le rapport de boîte voulu pendant que le moteur tourne au ralenti et au ralenti seulement, et actionnez le frein de service. Ne relâchez la pédale de frein que lorsque vous voulez effectivement partir. En effet, dès lors qu'un rapport est engagé, la liaison est enclenchée et le véhicule se met en mouvement (le véhicule rampe).

Après avoir sélectionné une position, n'accélérez qu'une fois la liaison enclenchée.

Si le levier sélecteur a été amené par erreur en position „N“ en cours de route, le Tempostat est mis hors fonction. Le Tempostat est automatiquement remis en service dès qu'un autre rapport est sélectionné.

Le véhicule ne peut démarrer que si le levier sélecteur se trouve dans le couloir de gauche ou de droite.

Pendant la marche, vous pouvez également passer à volonté d'un couloir à l'autre par l'intermédiaire de la position „D“.

La Tiptronic intègre une fonction de contrôle du patinage. Si la différence admissible entre la vi-

tesse de rotation de l'essieu arrière et de l'essieu avant est dépassée, la boîte passe le rapport immédiatement supérieur, ce qui accroît la stabilité du véhicule sur chaussée glissante ou verglacée.

N'amenez pas le levier sélecteur en position „R“ ou „P“ pendant la marche du véhicule ou s'il n'est pas encore tout à fait arrêté.

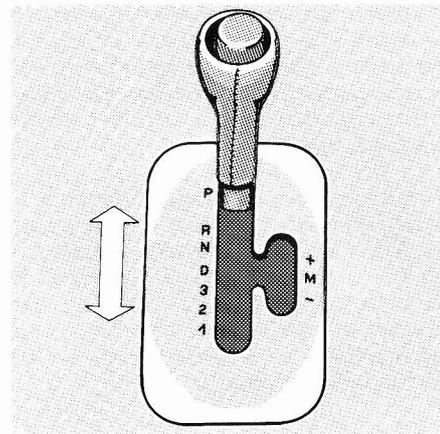
Arrêts

Pour un bref arrêt, par exemple à un feu rouge, le levier sélecteur peut rester en position de marche, le véhicule étant maintenu arrêté par le frein de service.

Si l'arrêt est assez long et que le moteur tourne, ramenez le levier sélecteur en position „N“ (point mort). En côte, ne retenez pas le véhicule en appuyant sur l'accélérateur: utilisez le frein de service ou le frein à main.

Manoeuvres de stationnement

Pour vous garer ou faire un créneau dans un espace étroit, dosez la vitesse de manoeuvre en utilisant la pédale de frein. N'accélérez que très peu!



Couloir automatique

La courbe caractéristique de passage est influencée par la position de la pédale d'accélérateur, la vitesse du véhicule, le régime moteur, les accélérations longitudinales et les accélérations transversales ainsi que le profil de la route. Les programmes sont au nombre de cinq et vont de la conduite économique à la conduite sport. Selon le style de conduite, le point de passage des rapports se déplace vers un régime plus élevé ou plus faible.

Le passage du rapport supérieur avant les virages s'évite en relâchant rapidement la pédale d'accélérateur.

Le capteur d'accélération transversale reconnaît la présence d'un virage et évite la montée non volontaire des vitesses. Le rapport engagé est maintenu jusqu'à la limite de régime admissible, et le passage automatique du rapport supérieur n'intervient qu'ensuite.

Pendant la phase de freinage, la boîte de vitesses rétrograde. L'efficacité du frein moteur est mieux exploitée. Si ensuite un virage est à négocier, la vitesse appropriée est enclenchée dès le freinage à l'abord du virage. Le virage doit être pris avec la vitesse appropriée. Il n'est pas nécessaire de rétrograder quand on accélère à la sortie du virage.

Positions du levier sélecteur

Position P – Parking

Ne passez ce rapport que lorsque le véhicule est arrêté.

Quand le levier sélecteur est en position „P“, les roues motrices sont bloquées mécaniquement. N'enclenchez le verrou de parking qu'après avoir serré le frein à main. Libérez-le avant de desserrer le frein à main.

Position R – Marche arrière

Ne passez ce rapport que lorsque le véhicule est arrêté et que le frein à main ou le frein au pied est en service.

Position N – Neutre

La position „N“ du levier sélecteur correspond au point mort d'une boîte de vitesses mécanique. Il faut choisir ce rapport en cas de remorquage du véhicule.

Le passage à un programme de marche ne doit se faire que lorsque le moteur tourne au ralenti.

Pendant la marche, ne passez sur la position „N“ du levier sélecteur que si le véhicule menace de déraiper sur du verglas.

Position D

Cette position correspond à la marche normale. Le passage des différents rapports de marche avant s'effectue automatiquement en fonction de la position de la pédale d'accélérateur et de la vitesse.

Quand le levier sélecteur est en position „D“, le véhicule démarre en 2ème si vous appuyez légèrement sur l'accélérateur. Il démarre en 1ère si vous accélérez fortement.

Position 3

Le véhicule démarre en 1ère. Il est préférable de sélectionner cette position pour gravir ou descendre les pentes moyennes. L'exploitation de la puissance du moteur est meilleure et il accroît l'efficacité de freinage du moteur. La boîte de vitesses passe automatiquement les rapports jusqu'au 3ème rapport.

Position 2

Le véhicule démarre en 1ère.

Cette position est prévue pour les montées ou les pentes très raides. Etant donné que la boîte de vitesses ne passe aucun rapport au-delà du 2ème, l'efficacité de freinage du moteur est renforcée.

Pendant la marche, la boîte de vitesses passe la 1ère et la 2ème en alternance selon les conditions de marche et la position de la pédale d'accélérateur.

Dans les conditions de circulations hivernales, il est recommandé de rouler en position 2 pour gravir les rampes assez importantes.

Position 1

Cette position est prévue pour la marche à faible vitesse ou encore pour les montées ou les pentes très fortes.

La boîte de vitesses reste en 1ère, que le moteur pousse ou tire.

Régimes de rétrogradation

Si on rétrograde à un régime moteur trop élevé, le changement de vitesse n'est effectué qu'une fois que le régime du moteur ne dépasse plus les limites suivantes:

de D en 3 4400 tr/mn ou 174 km/h
de 3 en 2..... 3800 tr/mn ou 112 km/h
de 2 en 1.....2800 tr/mn ou 54 km/h

Rétrogradation active (influence brève)

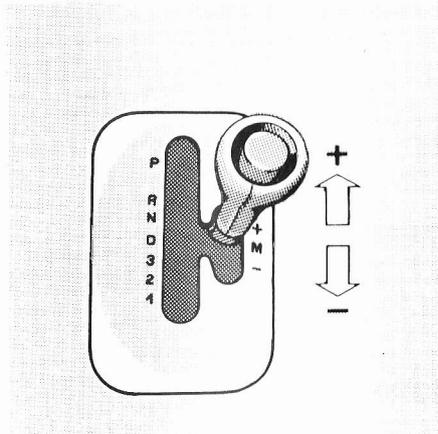
L'actionnement rapide de la pédale d'accélérateur (à partir de 54 km/h env.) permet d'adopter d'un coup la loi de passage la plus sportive. Autrement dit, les passages se font aux régimes les plus élevés. La boîte de vitesses rétrograde immédiatement en conséquence.

Pour mettre fin à la fonction: modifier la position de la pédale d'accélérateur de 25 %.

Kick-down

Pour disposer d'une accélération maximale, par exemple au moment d'un dépassement, il faut appuyer sur la pédale d'accélérateur jusqu'à lui faire dépasser le point de résistance correspondant aux pleins gaz (Kick-down). Selon la position du levier sélecteur et la vitesse de marche du véhicule, la boîte de vitesses peut rétrograder dans le rapport inférieur le plus bas possible. Le seuil de passage du rapport supérieur correspond à un régime plus élevé.

Les régimes de passage affectés au kick-down restent activés jusqu'à ce que la pédale d'accélérateur soit ramenée en arrière de 50 % par rapport à la position de pleine charge.

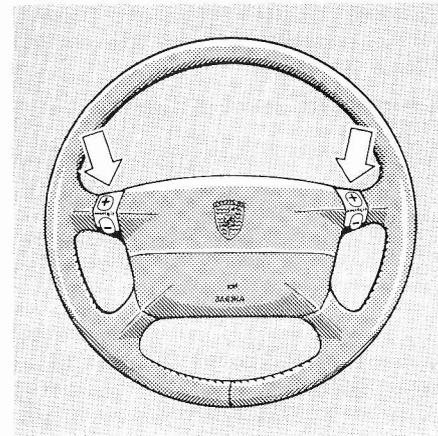


Couloir manuel

Dans le couloir manuel, il est possible, à l'aide du levier de sélection ou du bouton-poussoir, d'enclencher les quatre rapports de marche avant.

Le levier ne peut passer dans le couloir de sélection manuelle que par la position „D“.

Lors du passage de „D“ en „M“, le rapport engagé est maintenu. Lors du passage de „M“ en „D“, la boîte de vitesses active la plage caractéristique correspondant à la conduite sportive adoptée à ce moment-là.



Changement de vitesses au volant

Deux boutons-poussoirs situés sur les bras supérieurs du volant permettent un changement de vitesses plus confortable sans lâcher le volant. Les boutons-poussoirs ne peuvent être activés que lorsque le levier de sélection se trouve dans le couloir manuel.

- Enclencher la vitesse supérieure par une pression sur la partie supérieure du bouton-poussoir (+)
- Rétrograder par une pression sur la partie inférieure du bouton-poussoir (-)

Les changements de vitesses seront communiqués au conducteur par des pressions sensibles du bouton-poussoir.

Attention:

Lorsque le levier se trouve dans le couloir de sélection manuelle, si l'on circule à faible vitesse dans un rapport élevé et que l'on veut accélérer (pour doubler, par exemple) il faut rétrograder manuellement. La commande de kick-down ne peut pas être utilisée.

Selon la vitesse de marche et le régime du moteur, il est toujours possible de sélectionner le rapport immédiatement supérieur ou inférieur. En agissant deux fois, rapidement, sur le levier sélecteur ou le bouton-poussoir, on peut rétrograder directement de deux rapports.

Quand la plage limite supérieure (ou inférieure) du régime moteur est atteinte, la boîte de vitesses passe automatiquement le rapport supérieur (ou inférieur) sans interruption de la force de traction.

Dans les conditions de circulation hivernales, il est recommandé de rouler en 1er ou 2e rapport pour gravir les rampes assez importantes. Une fois le véhicule garé, il faut amener le levier sélecteur en position de parking en passant par la position „D“.

En cas de défaillance de la fonction manuelle de sélection, le système électronique commute sur

le programme automatique et la position „D“ s'allume sur l'afficheur. Il est possible de sélectionner les rapports dans le couloir automatique.

Rendez-vous chez un concessionnaire Porsche pour supprimer cette défaillance.

Démarrage par remorquage

Le démarrage du véhicule par remorquage n'est pas possible.

Remorquage

Lorsque le moteur est arrêté, la boîte de vitesses n'est pas suffisamment lubrifiée. Il faut donc respecter les consignes suivantes:

1. Mettre le levier sélecteur en position „N“.
2. La vitesse de remorquage ne doit pas dépasser 50km/h.
3. La distance maximale de remorquage ne doit pas dépasser 50 km.
4. Si la distance à parcourir est plus importante, le véhicule doit être soulevé par l'essieu arrière ou transporté sur une plate-forme de remorquage.



Témoin d'alerte, programme restreint

Contact mis, le témoin d'alerte qui se trouve dans la pendulette s'allume pour le contrôle des lampes et s'éteint après le démarrage du moteur.

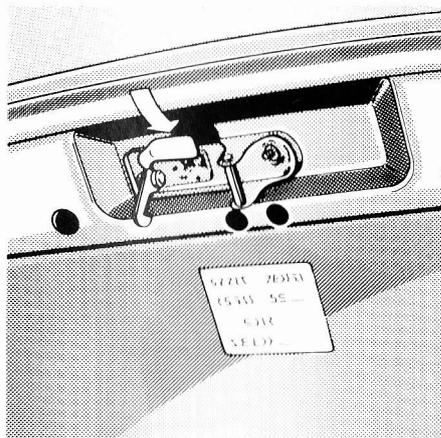
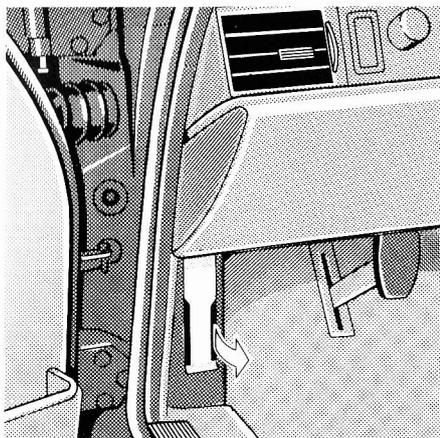
Si le témoin d'alerte s'allume pendant la marche, c'est signe d'une anomalie du système. Pour que vous puissiez continuer à rouler, la boîte automatique enclenche le 4ème rapport quelle que soit la position du levier sélecteur.

Si le moteur a été arrêté et que le véhicule redémarre avec le levier sélecteur en position „P“ ou „N“, seul le rapport d'urgence 3 est activé, que le levier sélecteur se trouve en position „D“, 3, 2 ou 1.

Attention:

Le contrôle du verrou de marche arrière ne fonctionne plus.
Ne passez pas en position „R“ pendant la marche.

Adaptez votre style de conduite aux conditions de marche du véhicule et rendez-vous chez un concessionnaire Porsche pour un contrôle et la suppression de l'anomalie.



Capot avant

Déverrouillage du capot

Tirez le levier situé sur la face latérale gauche sous la planche de bord.

Sur le cabriolet le levier se verrouille.

Ouverture du capot

Entrouvrez le capot et libérez le crochet de sécurité en tirant sur la poignée.

Les essuie-glace ne doivent pas être rabattus vers l'avant!

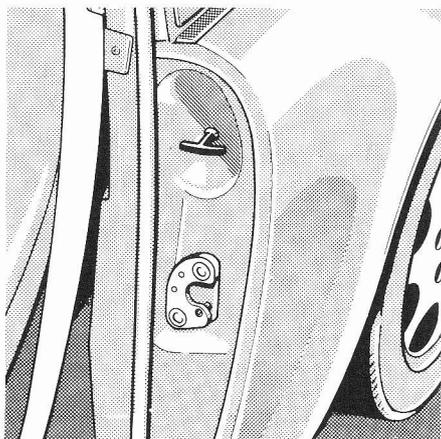
Le capot comporte un éclairage qui s'allume lorsqu'il est ouvert.

Fermeture du capot

Abaissez le capot et appuyez jusqu'à ce qu'il s'encliquète de façon audible.

Remarque:

Pour fermer le capot, appuyez des deux côtés extérieurs jusqu'à ce qu'il s'encliquète dans la serrure; n'appuyez pas au milieu.



Capot arrière (compartiment moteur)

Le moteur doit être à l'arrêt et refroidi quel que soit le travail que vous souhaitez y exécuter. Si toutefois vous effectuez une opération pendant que le moteur tourne, prenez garde que vos vêtements (cravate, manches, chaîne de cou, etc.) ou vos cheveux ne puissent pas être happés par la courroie d'entraînement ou le ventilateur.

La poignée à tirette servant à déverrouiller la serrure du capot arrière se trouve dans le montant de serrure gauche.

En tirant, vous libérez le système de verrouillage et le capot peut être ouvert.

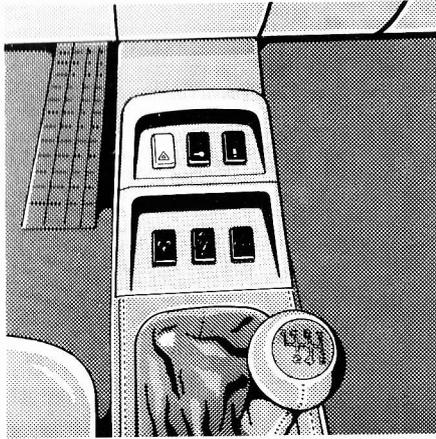
Le verrou est conçu de telle sorte qu'il se libère de lui-même en cas de rupture du câble de la tirette.

Carrera:

L'éclairage du compartiment moteur est indépendant de celui du véhicule et s'allume dès que le capot est ouvert.

Remarque:

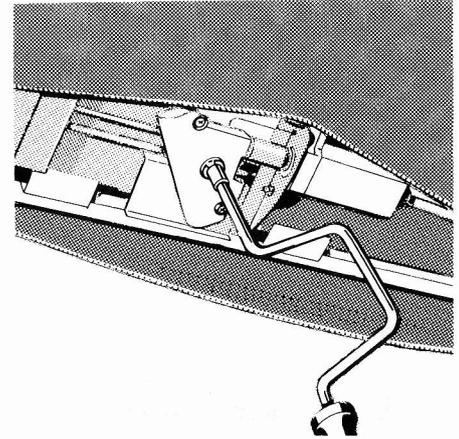
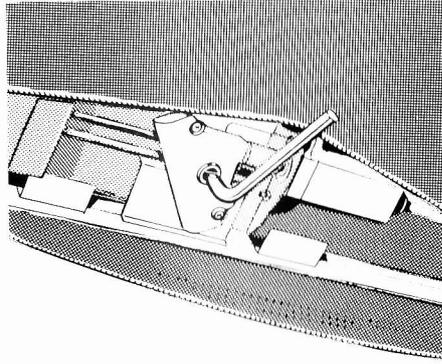
Pour fermer, appuyez à gauche et à droite sur la partie extérieure du capot jusqu'à ce que le verrou s'encliquète. N'appuyez jamais au milieu du capot.



Toit ouvrant électrique

Un commutateur à bascule situé dans la console centrale permet d'actionner le toit ouvrant. Le toit ouvrant s'ouvre ou se ferme selon le sens de la pression. Il reste dans la position voulue une fois le commutateur relâché. L'entraînement comporte un dispositif de sécurité qui entre en action dès qu'une certaine résistance s'oppose au déplacement du toit.

Nous conseillons de ne pas faire fonctionner le toit ouvrant dès que la vitesse atteint ou dépasse 100 km/h. En effet, à grande vitesse, la force nécessaire pour vaincre la résistance de



l'air est très importante et peut entraîner l'endommagement du toit ouvrant.

Actionnement de secours

Si le dispositif d'entraînement électrique présente un défaut, vous pouvez fermer le toit manuellement.

1. Ouvrez la fermeture éclair qui se trouve au-dessus de la lunette arrière et retirez le cache de gauche.

2. Dévissez la vis de serrage du mécanisme d'entraînement en utilisant le tournevis coudé.

3. Enfilez l'extrémité tournevis de la poignée dans le mécanisme de toit ouvrant et fermez le toit en tournant la poignée.

Consultez un concessionnaire Porsche pour supprimer le défaut.

Cabriolet

Avec sa capote toilée résistant aux intempéries, le cabriolet vous offre la sécurité d'un coupé. Sa conception permet d'ouvrir et de fermer très facilement la capote.

Vous trouverez un mode d'emploi concis au dos du pare-soleil côté passager.

Il ne faut pas ouvrir la capote quand les sièges arrière sont occupés et que le pare-vent est monté.

Lors de l'ouverture ou de la fermeture de la capote, veillez impérativement à ce que personne ne laisse traîner ses doigts, ses mains, ses cheveux etc. entre les arceaux ou les tringles ni entre la capote et le cadre de pare-brise. Risque de blessure!

Veillez lors de l'ouverture ou de la fermeture de la capote à ce qu'aucun objet ne se trouve dans la zone de basculement de la capote et du pare-vent ni ne puisse endommager la toile de la capote. Il ne doit y avoir aucun objet dans la zone de rangement de la capote, derrière les dossiers des sièges arrière.

Lors de l'ouverture et de la fermeture de la capote, le dossier des sièges avant ne doit pas se trouver dans la zone de basculement du pare-vent.

La capote ne doit être actionnée que lorsque le véhicule est à l'arrêt.

Pour éviter les taches de moisissures et les marques de frottement, la capote ne doit être ouverte que lorsqu'elle est sèche.

N'ouvrez jamais la capote quand la température est inférieure à 0°C, car la lunette arrière pourrait se briser!

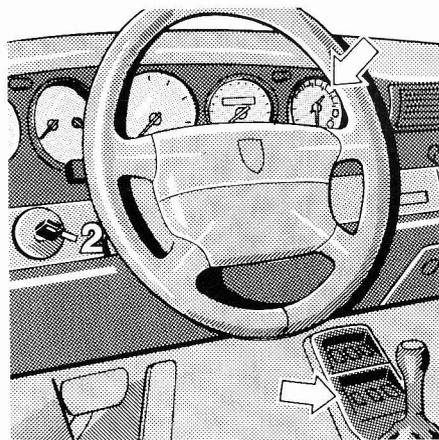
La capote ne doit pas être actionnée si le véhicule se trouve surélevé d'un seul côté, par exemple sur un trottoir, sur un pont élévateur ou sur le cric.

Pour éviter de rayer la lunette arrière si elle est très sale ou très poussiéreuse, il est préférable de la nettoyer à l'eau claire avant d'ouvrir la capote.

Quand vous circulez, la capote doit toujours se trouver en fin de course (position initiale ou finale).

Garez le plus souvent possible votre voiture à l'ombre. En effet, l'exposition prolongée au soleil nuit au tissu, au caoutchouc et à la couleur.

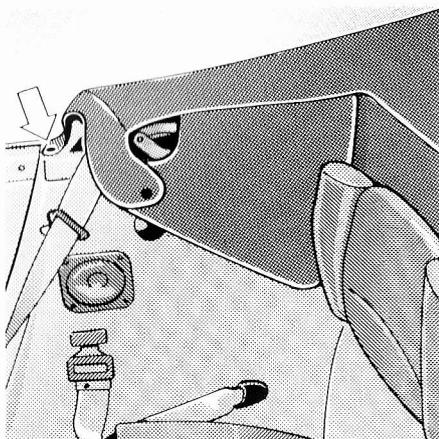
Ne laissez pas la capote longtemps ouverte (plusieurs jours). Refermez-la la nuit dans la mesure du possible. Ainsi, l'étoffe et la lunette arrière ne pourront se froisser durablement.



Ouverture de la capote

On ne peut procéder à l'ouverture de la capote que lorsque le frein à main est serré.

1. Mettez la clé de contact en position 2 (moteur coupé ou lancé).
2. Actionnez le commutateur à bascule. Dans la mesure du possible, ne relâchez pas votre pression avant que le voyant de contrôle ne s'éteigne (position finale de la capote). En cas de danger, relâchez le commutateur à bascule: l'actionnement de la capote s'interrompt immédiatement.



Housse de capote

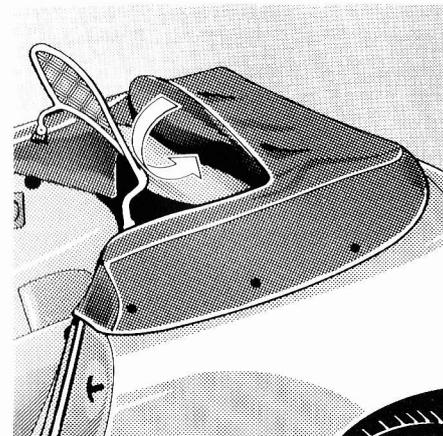
Il est permis de rouler capote ouverte sans housse. Toutefois, il vaut mieux mettre la housse à chaque fois que la capote doit rester ouverte un certain temps si l'on veut éviter que la face intérieure ne souffre des influences extérieures.

1. Retirez la housse du compartiment à bagages, mettez la en place par-dessus la capote ouverte et fixez-la en utilisant les boutons-pressions prévus à cet effet.

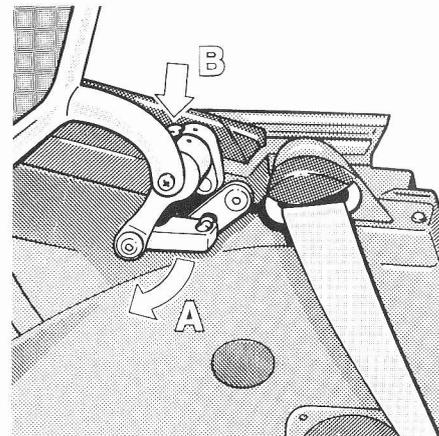
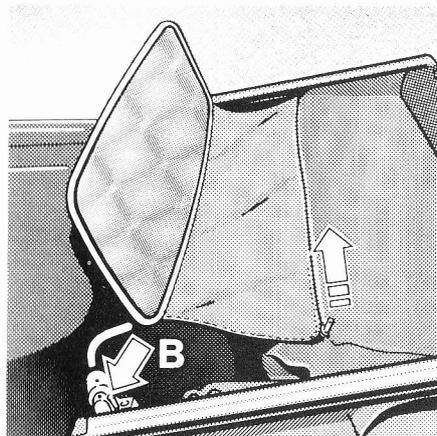
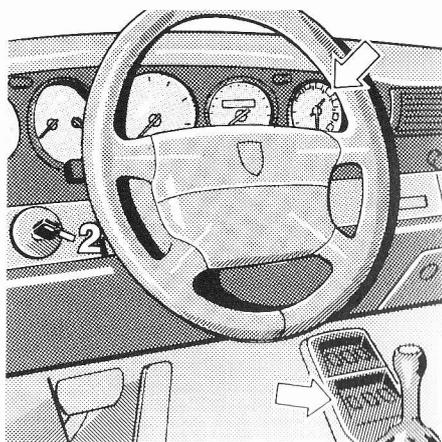
Otez les capuchons protecteurs des boutons-pressions (Flèche).

Avant le boutonage, il faut tirer sur les boutons Tenax (4 à gauche et 4 à droite).

2. Les côtés de la housse se fixent dans l'habitacle par l'intermédiaire de boutons-pressions. Il faut repousser la partie centrale derrière le dossier des sièges arrière.
3. Pour retirer la housse, il faut tirer sur les boutons Tenax avant de les défaire. Appuyez ensuite sur les capuchons protecteurs des boutons-pressions pour les enfoncer (Flèche).



Lorsque le pare-vent est en place, la partie centrale se rabat vers l'arrière sous la housse.



Fermeture de la capote

On ne peut procéder à la fermeture de la capote que lorsque le frein à main est serré.

1. Retirez la housse de la capote.
2. Mettez la clé de contact en position 2 (moteur coupé ou lancé).
3. Actionnez le commutateur à bascule. Dans la mesure du possible, ne relâchez pas votre pression avant que le voyant de contrôle ne s'éteigne (capote verrouillée en position finale dans le cadre du pare-vent).

En cas de danger, relâchez le commutateur à bascule : l'actionnement de la capote s'interrompt immédiatement.

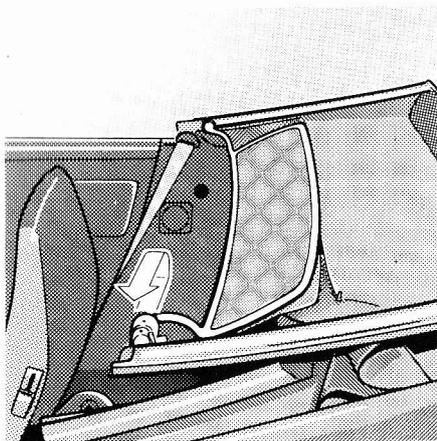
Pare-vent

A partir de sa position d'utilisation, le pare-vent peut également être basculé vers l'arrière.

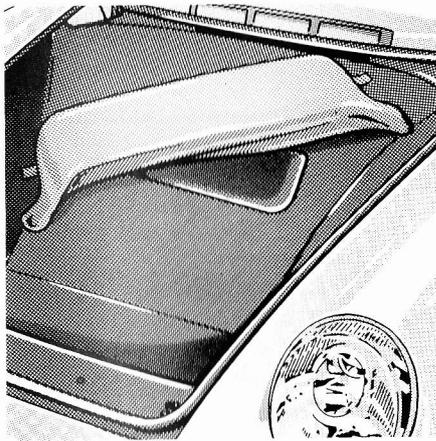
Démontage

1. Ouvrez la capote.
2. Ouvrez la fermeture-éclair de la queue du pare-vent sur la toile de la capote.

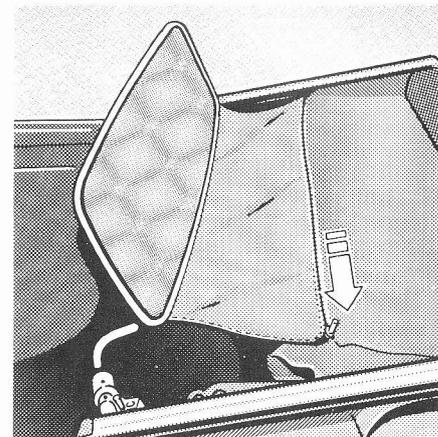
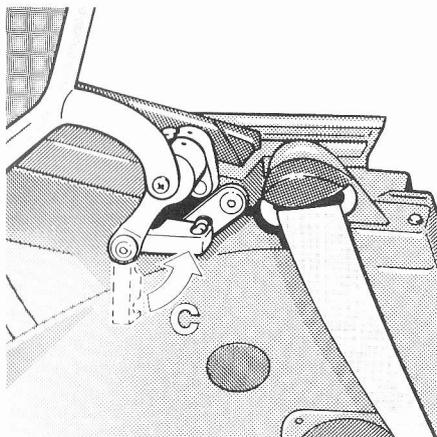
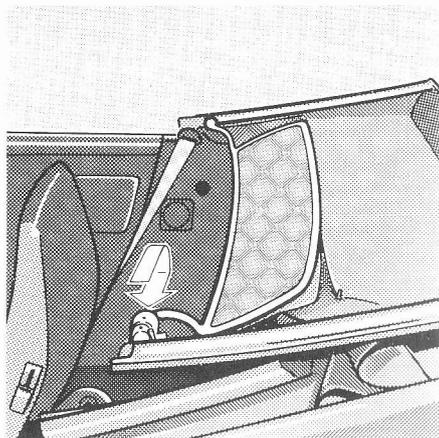
3. Dégagez le levier qui prend dans la rotule (Flèche A).
4. Inclinez le pare-vent jusqu'à ce que le repère rouge se trouve en face de celui du palier d'appui. Pressez sur le bouton rouge (Flèche B) et appuyez sur le pare-vent pour le faire sortir du palier d'appui gauche.



5. Tirez sur le pare-vent pour le faire sortir du palier d'appui droit. Posez le capuchon de protection sur la rotule.

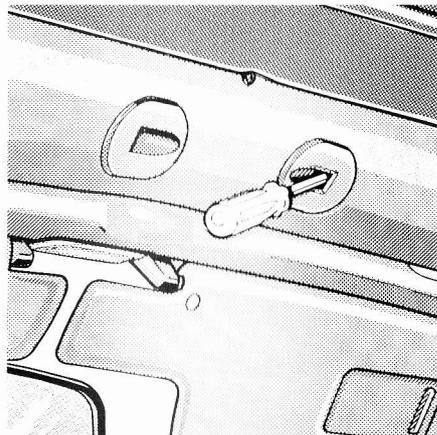
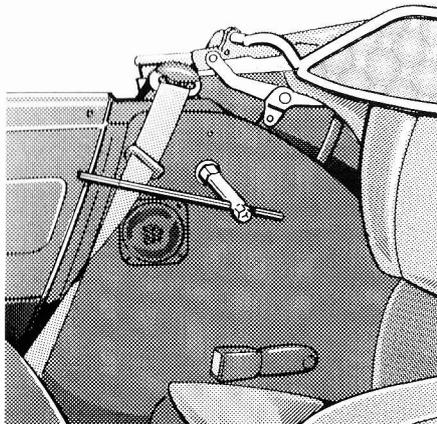


6. Le pare-vent se range dans son sac de protection, dans le compartiment à bagages, fixé par des bandes Velcro. Les étriers de fixation du pare-vent doivent être tournés vers le bas. Le pare-vent ne doit pas toucher le capot du coffre à bagages.



Montage

1. Insérez le pare-vent dans le palier d'appui droit, puis dans le palier d'appui gauche.
2. Inclinez le pare-vent jusqu'à ce que le repère de couleur coïncide avec celui du palier d'appui gauche.
3. Tirez le pare-vent dans le palier d'appui gauche jusqu'à ce qu'il s'encliquète de manière audible. On doit pouvoir le faire tourner dans le palier d'appui. Inclinez le pare-vent dans le sens de la marche.
4. Retirez le capuchon qui protège la rotule. Engagez le levier dans la rotule (Flèche C).
5. Accrochez la fermeture-éclair de la queue du pare-vent dans la toile de la capote et fermez.



Actionnement de secours

Avant de fermer la capote à la main, il convient de contrôler le fusible.

En cas de défaillance du servo-moteur:

1. Enlevez les caches qui se trouvent dans l'habillage des panneaux latéraux arrière.
2. Dévissez les deux écrous de 4 tours environ en utilisant la clé à écrous de roue.

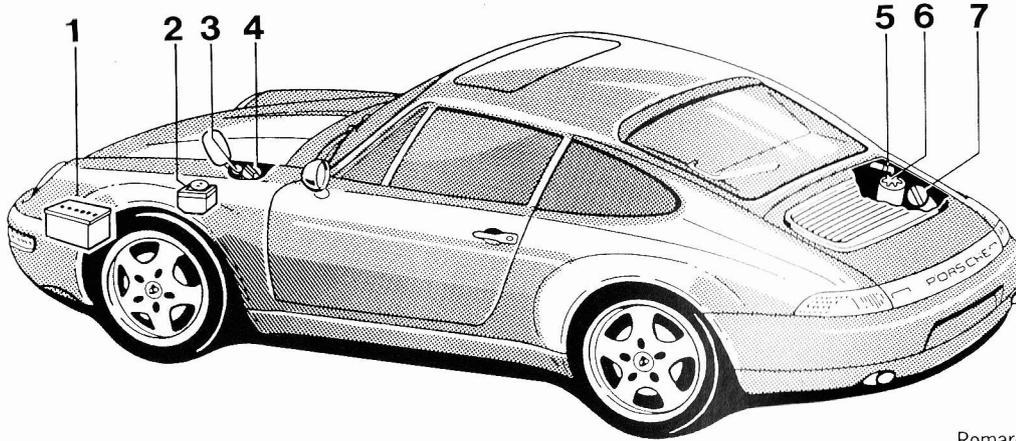
3. Rabattez la capote vers l'avant et posez-la avec précaution sur le cadre de pare-brise.

4. Appuyez sur le commutateur à bascule jusqu'à ce que le voyant de contrôle s'éteigne.

En cas de défaillance du verrouillage de la capote:

Utilisez un tournevis et vissez alternativement des deux côtés les dispositifs de fermeture jusqu'à ce qu'au bout de 10 tours environ ils soient visiblement verrouillés (voyant de contrôle éteint).

La cause de cette défaillance doit être éliminée le plus vite possible chez un concessionnaire Porsche.



- 1 Batterie
- 2 Réservoir de liquide de frein
- 3 Réservoir de liquide lave-glace
- 4 Réservoir de carburant
- 5 Jauge d'huile
- 6 Direction assistée
- 7 Appoint d'huile moteur

Remarques concernant l'entretien	76
Contrôle du niveau d'huile moteur	77
Huiles moteur	78
Direction assistée	79
Direction assistée et embrayage.....	80
Liquide de frein.....	81
Réservoirs d'eau et de carburant.....	82
Système d'épuration des gaz d'échappement	83
Entretien du véhicule.....	84 – 88
L'hiver	89, 90
Galerie de toit, radiotéléphone.....	90
Récepteur radio, traitement numérique du signal (DSP).....	91

Remarques concernant l'entretien

Nous insistons sur la nécessité de faire exécuter tous les travaux nécessaires par un concessionnaire Porsche. En effet, la formation et l'expérience du personnel d'atelier, les informations techniques publiées par le constructeur ainsi que les outils et appareils spéciaux sont fondamentaux pour un parfait entretien de votre Porsche.

Si toutefois vous exécutez vous-même des travaux sur votre voiture, retenez qu'il faut procéder avec le plus grand soin. Cela seul peut assurer la pleine sécurité de fonctionnement de votre voiture.

Un entretien non effectué dans les règles de l'art pendant la durée de la garantie peut entraîner la perte de vos droits à la garantie.

Ne travaillez sur le véhicule qu'en plein air ou dans des locaux bien aérés.

Ne fumez pas, ne manipulez pas de flamme ouverte à proximité de la batterie ou du système d'alimentation en carburant.

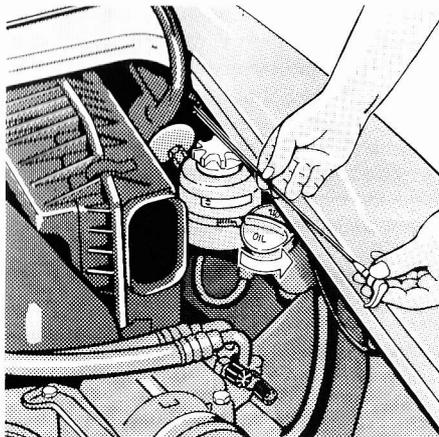
Avant d'exécuter des travaux sur le moteur, il convient de toujours l'arrêter et d'attendre qu'il soit suffisamment refroidi. Redoublez d'attention si vous travaillez à proximité de pièces de moteur très chaudes – danger de brûlures !

Veillez surtout à ce que les vêtements (cravates, manches, etc.), une chaîne de cou ou des cheveux longs ne puissent pas être happés par le ventilateur, la courroie d'entraînement ou d'autres pièces mobiles.

Si vous devez exécuter des travaux pendant que le moteur tourne, serrez toujours à fond le frein à main et mettez le levier des vitesses au point mort, ou le levier sélecteur en position „P“.

Votre Porsche est équipée d'un système d'allumage électronique. Lorsque l'allumage est mis, les câbles, les connexions de l'allumage et le compte-tours sont sous haute tension, et il vous faut donc être particulièrement prudent.

Faites toujours reposer le véhicule sur des chandelles stables et solides avant de travailler sous la voiture. Le cric de bord n'est pas fait pour cela.



Contrôler le niveau d'huile dans le carter

Attention - Danger de blessure! Les vêtements (cravates, manches, etc.), les chaînes de cou ou les cheveux longs peuvent être happés par le ventilateur, la courroie d'entraînement ou d'autres pièces mobiles. Il y a risque de brûlures quand le moteur est très chaud.

Veillez bien à ce que la jauge ne puisse se prendre dans le ventilateur, la courroie d'entraînement ou d'autres pièces mobiles.

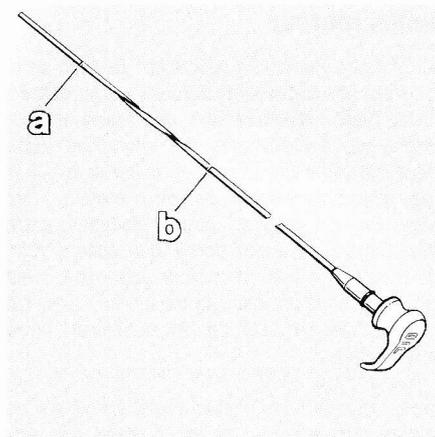
Le niveau d'huile se mesure systématiquement lorsque le moteur a atteint sa température de service et tourne au ralenti. Le véhicule doit se trouver à l'arrêt sur un plan horizontal.

Dans la tubulure de remplissage d'huile se trouve un auxiliaire de remplissage, qu'il faut sortir après avoir dévissé le bouchon (flèche).

Si le véhicule est incliné, n'ouvrez pas le bouchon du réservoir car de l'huile s'écoulerait.

Avant la mesure, le moteur doit tourner 30 secondes au ralenti afin que le niveau d'huile puisse s'équilibrer dans le carter. Cette remarque vaut pour la lecture sur le petit combiné d'instrumentation comme pour la mesure avec la jauge.

Prenez la jauge et essuyez-la avec un chiffon propre et non pelucheux avant de la réintroduire dans le tube de guidage et de lire le niveau d'huile.



La partie repère de la jauge indique le niveau minimum (a) et le niveau maximum (b); le niveau d'huile ne doit pas descendre en dessous du repère inférieur ni dépasser le repère supérieur. L'écart entre les deux repères correspond à 1,7 litre env.

Attention à introduire correctement la jauge, le manchon étant dirigé vers le bas, et à ce qu'elle ne touche pas le capot arrière.

Nous conseillons de vérifier le niveau d'huile sur l'afficheur à la fin de chaque trajet avant de couper le moteur.

Huiles moteur

Les moteurs Porsche sont conçus de telle sorte qu'il n'est pas nécessaire d'ajouter un produit additif à l'huile. N'utilisez que des huiles moteur testées et homologuées par Porsche. Votre concessionnaire Porsche vous conseillera sur le type d'huile convenant à votre moteur. Ces huiles moteur peuvent être mélangées entre elles. Cependant, étant donné que chaque marque d'huile présente une composition type, il est préférable d'utiliser dans la mesure du possible la même huile lors d'un appoint nécessaire entre deux vidanges.

L'hiver, lorsque vous utilisez votre voiture sur de courtes distances, le moteur n'atteint pas toujours sa température de service optimale. Il se peut que des résidus de combustion viennent se mélanger à l'huile. Il convient donc d'effectuer une vidange d'huile au printemps afin que votre moteur dispose à nouveau d'une huile performante.

Qualité des huiles moteur

L'huile moteur n'est pas seulement un lubrifiant, elle sert également à garder le moteur propre, à neutraliser les impuretés qui, de par la combustion, pénètrent dans le moteur et à protéger celui-ci de la corrosion. Pour cela, l'huile contient des additifs spécialement mis au point à cet effet. Les huiles dites minérales sont obtenues directement à partir du pétrole brut. Une série de

processus chimiques permet de raffiner ces huiles (huiles hydrocraquées) ou de les modifier complètement (huiles de synthèse). De par leur structure, les huiles de synthèse sont plus performantes et nécessitent moins d'additifs pour leur raffinage que les huiles minérales.

N'utilisez que des huiles moteur hydrocraquées ou des huiles de synthèse de la classe API SH (SG) (spécification USA) ou encore CCMC G4 ou G5 (spécification européenne).

Veillez à respecter les grades de viscosité et de températures suivants:

En hiver et en été	
au-dessous de -20°C	SAE..... 5W – 30
 5W – 40
 5W – 50
au-dessus de -20°C 10W – 30
 10W – 40
 10W – 50
En été 15W – 40
 15W – 50
 20W – 40
 20W – 50

Viscosité

L'huile moteur est visqueuse à froid et fluide à chaud. La classe SAE indique le degré de „viscosité“ ou de „fluidité“ de l'huile. La viscosité à

froid est désignée par la classe SAE associant un chiffre et la lettre „W“ (winter/hiver), la viscosité à chaud par la classe SAE avec un chiffre seul.

La viscosité - ou à l'inverse la fluidité - des huiles est donc toujours la même pour une certaine plage de températures lorsqu'elles portent le même chiffre de classe SAE.

Exemple : Une huile 10W – 30 et une huile 10W – 40 ont la même viscosité à froid, et, à chaud, l'huile dénotée par le chiffre 30 sera plus fluide que l'huile dénotée par le chiffre 40.

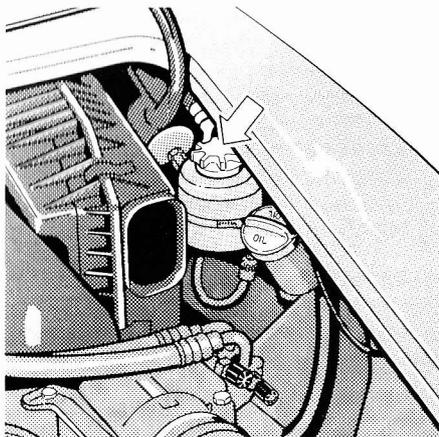
Huiles monogrades/multigrades

Les huiles dénotées par deux références de viscosité sont appelées huiles multigrades, les huiles dénotées par une seule référence de viscosité sont appelées huiles monogrades.

Huiles superlubrifiantes

Les huiles superlubrifiantes ont une viscosité moindre et sont donc plus fluides dans toutes les plages de température. Elles permettent ainsi une certaine économie de carburant.

Les huiles présentant de telles performances sont des huiles moteur non conventionnelles. Elles figurent dans les homologations Porsche comme huiles superlubrifiantes toutes saisons.



Réservoir pour direction assistée 911 Carrera

Quand la direction d'un véhicule est assistée, l'effort à fournir pour manoeuvrer la direction est facilité par un dispositif hydraulique complémentaire. C'est quand le régime moteur est le plus faible, par exemple pendant les manoeuvres de stationnement ou à faible vitesse, que l'assistance de direction est la plus efficace. L'assistance diminue au fur et à mesure que le régime moteur ou la vitesse du véhicule augmente, d'où une perception plus sensible de la direction.

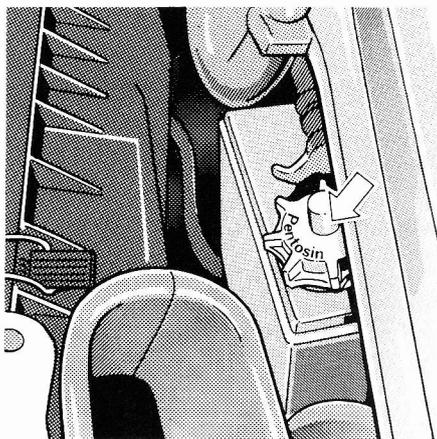
Les bruits de circuit audibles lorsqu'on braque la direction à fond sont liés à la conception du système et ne signifient donc pas que la direction présente un défaut.

Lorsque le moteur est à l'arrêt (remorquage) et en cas de défaillance de l'assistance de direction, vous ne disposez plus de l'allègement des efforts à fournir au volant et il faut donc appliquer une force beaucoup plus importante pour manoeuvrer le véhicule.

Contrôler le liquide hydraulique ATF Dexron

Le réservoir se trouve dans le compartiment moteur. Il est fixé sur la paroi du passage de roue.

1. Dévissez le bouchon du réservoir.
2. Essayez la jauge. Laissez tourner le moteur au ralenti. Vissez le bouchon du réservoir, puis retirez-le de nouveau.
Le niveau de l'huile doit se trouver entre les repères inférieur et supérieur. Faites l'appoint, si nécessaire, de liquide hydraulique ATF Dexron.
3. Revissez le bouchon.



Réservoir pour direction assistée et embrayage 911 Turbo

La direction assistée et la commande d'embrayage sont facilitées par un dispositif hydraulique complémentaire.

C'est quand le régime moteur est le plus faible, par exemple pendant les manoeuvres de stationnement ou à faible vitesse, que l'assistance de direction est la plus efficace. L'assistance diminue au fur et à mesure que le moteur ou la vitesse du véhicule augmente, d'où une perception plus sensible de la direction.

Les bruits de circuit audibles lorsque l'on braque la direction à fond sont liés à la conception du système et ne signifient donc pas que la direction présente un défaut.

Lorsque le moteur est à l'arrêt (remorquage) ou en cas de défaillance du système hydraulique, on a besoin de plus de force pour diriger ou actionner l'embrayage.

Contrôler le liquide hydraulique Pentosin CHF 11 S dans le compartiment moteur et le compartiment à bagages

Un réservoir se trouve dans le compartiment moteur. Il est fixé à la paroi du passage de roue.

1. Coupez le moteur.

Pour donner correctement le niveau de liquide, l'accumulateur de pression doit être vidé. Pour ce faire, il faut actionner plusieurs fois la pédale d'embrayage.

Lorsque l'on „pompe“ la pression à exercer sur la pédale augmente.

L'accumulateur de pression est vide lorsque la pression de la pédale n'augmente plus.

2. Dévissez le bouchon du réservoir.

Essayez la jauge. Vissez le bouchon du réservoir puis retirez-le de nouveau.

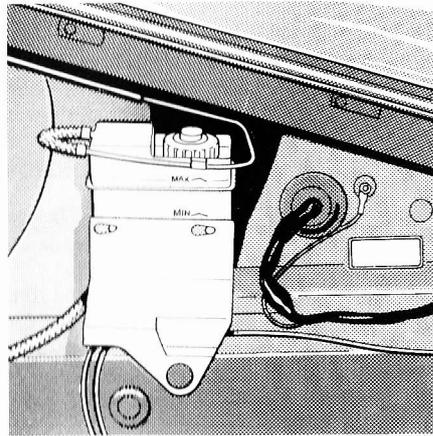
Le niveau du liquide doit se trouver entre les repères inférieur et supérieur. On peut rajouter du liquide hydraulique Pentosin CHF 11 S uniquement lorsque le niveau du liquide se trouve au-dessous du repère inférieur de la jauge.

3. Revissez le bouchon.

Un deuxième réservoir est fixé dans le compartiment à bagages sous le tapis.

Le niveau de liquide doit, dans les réservoirs transparents, toujours se trouver entre les repères „MIN“ et „MAX“.

Il faut attendre que le niveau de liquide se trouve au repère inférieur pour rajouter du liquide Pentosin CHF 11 S.



Réservoir de liquide de frein

Le réservoir de liquide correspondant à la commande de frein hydraulique se trouve dans le compartiment à bagages. Pour la 911 Carrera, la commande d'embrayage hydraulique est en plus alimentée par ce réservoir.

Le bouchon de remplissage est pourvu d'un orifice d'aération qui ne doit jamais être obstrué. Le niveau du liquide dans le réservoir transparent doit toujours se trouver entre les repères „MIN” et „MAX”.

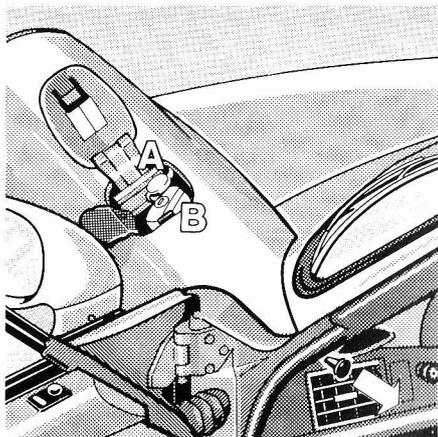
Une petite baisse de niveau se produit pendant la marche du fait de l'usure et du rattrapage automatique des freins à disque.

Si le niveau du liquide baisse de façon significative, le voyant de contrôle du liquide de frein s'allume. Rendez-vous tout de suite chez un concessionnaire Porsche et faites contrôler le système de frein.

Par nature, le liquide de frein est hygroscopique, et il faut donc le changer en respectant les intervalles prescrits dans la brochure „Garantie et entretien”.

Pour faire l'appoint, n'utilisez que du liquide frein neuf (original Porsche). Capacités, voyez le chapitre „Capacités”.

Attention:
le liquide de frein est un produit corrosif qui attaque la peinture.



Tubulures de remplissage d'eau et de carburant

Les deux tubulures de remplissage se trouvent dans l'aile avant gauche et sont recouvertes d'un volet.

Une protection amovible en plastique permet de protéger la peinture et le véhicule des salissures. Le bouton à tirette ouvrant le volet du réservoir se trouve sur la partie extérieure gauche du tableau de bord.

Afin d'éviter que le réservoir ne déborde quand la chaleur augmente, il comporte un volume

d'expansion supplémentaire qu'il faut donc laisser libre quand on fait le plein.

Le réservoir est „plein“ quand le pistolet distributeur automatique utilisé selon les prescriptions s'arrête!

Ne roulez jamais jusqu'à épuisement du carburant.

Arrêtez toujours le moteur quand vous faites le plein.

Pour éviter l'endommagement du système d'épuration des gaz d'échappement, la tubulure de remplissage de carburant est d'un diamètre plus étroit et munie d'un volet qui empêche que l'on puisse prendre par inadvertance du carburant avec plomb.

Le volet ne s'ouvre que lorsqu'on utilise le pistolet distributeur „sans plomb“.

Carburant (B)

Le moteur a été conçu pour être alimenté avec du supercarburant sans plomb d'un indice d'octane de RON 98/MON 88 et offre, dans ces conditions, des performances et une consommation optimales.

En cas d'utilisation de supercarburants sans plomb d'un indice d'octane d'au moins RON 95/MON 85, le calage de l'allumage est automatiquement corrigé par la régulation anti-cliquetis du moteur. En l'absence de carburant de qualité suffisante, il est possible d'utiliser pour une courte période, à titre de dépannage, une es-

sence au taux d'octance inférieur (minimum 93 RON). Éviter alors de rouler à grande vitesse ou à régime élevé.

Réservoir de liquide lave-glace (A)

Le réservoir de liquide lave-glace contient environ 7 litres.

Lors du remplissage, le couvercle du réservoir d'essence doit impérativement être fermé.

Il est préférable d'ajouter à l'eau que vous utilisez les nettoyeurs Porsche prévus pour l'hiver et pour l'été - selon la saison - en respectant les proportions indiquées. En règle générale, l'eau claire ne suffit pas à nettoyer le pare-brise et les phares.

Jerrican de réserve

La grande contenance du réservoir et le plein d'essence fait à temps vous dispensent de devoir emporter un jerrican de réserve.

Si toutefois vous emportez un jerrican, veillez à ce qu'il prenne place à un endroit sûr et où il ne puisse pas glisser. En cas d'accident, un jerrican mal transporté risque d'être endommagé et de laisser s'écouler du carburant, ce qui constitue une source de danger accru et peut entraîner un incendie ou une explosion.

Les vapeurs de carburant sont nocives pour la santé.

Système d'épuration des gaz d'échappement

Le catalyseur multifonctionnel piloté associé à la sonde lambda et au boîtier électronique constitue le système d'épuration des gaz d'échappement le plus efficace.

Pour garantir le bon fonctionnement de ce système de dépollution, respectez la périodicité d'entretien prescrite.

Le dispositif se compose de plusieurs éléments:

- le catalyseur
- la sonde lambda
- le boîtier électronique
- le système de dégazage du réservoir

Le véhicule ne doit recevoir que du carburant sans plomb sous peine de compromettre durablement le fonctionnement du catalyseur et de la sonde lambda.

Le système de dégazage du réservoir empêche que les vapeurs de carburant qu'il contient ne passent dans l'atmosphère.

Remarques concernant la conduite du véhicule

La présence de défauts de fonctionnement au stade de la préparation du mélange peut entraîner la surchauffe et l'endommagement du catalyseur.

C'est pourquoi il est essentiel de respecter les indications suivantes:

- Evitez les tentatives de démarrages longues et répétées lorsque le moteur ne veut pas démarrer.
- Si des ratés (que l'on reconnaît aux irrégularités du moteur ou à la perte de puissance) se produisent, l'anomalie doit être supprimée le plus vite possible par le concessionnaire Porsche le plus proche.
- Evitez de rouler vite dans les virages si le témoin du niveau de carburant est allumé.
- Ne roulez jamais jusqu'à épuisement du carburant.

Protection du soubassement

N'appliquez pas de couche de protection des soubassements sur le collecteur d'échappement, les tuyaux d'échappement, le catalyseur et les boucliers thermiques ni même à proximité de ceux-ci. Pendant la marche, le matériau protecteur peut en effet s'échauffer et s'enflammer.

Stationnement

Ne faites pas tourner le véhicule et ne le gardez pas là où des matériaux inflammables, des feuilles mortes ou de l'herbe sèche par exemple, sont susceptibles d'entrer en contact avec le système d'échappement brûlant.

Démarrage par remorquage

Les véhicules à catalyseur ne doivent être démarrés par remorquage ou par poussée que lorsque le moteur est froid.

Conseils pour l'entretien du véhicule

L'entretien régulier du véhicule dans les règles de l'art lui permet de garder sa valeur. Il peut être une condition primordiale pour la préservation des droits dans le cadre de la garantie du véhicule et de la garantie longue durée.

Votre concessionnaire Porsche vous conseillera très volontiers sur les produits d'entretien appropriés. Il dispose d'une gamme de produits et de sets d'entretien Porsche tout spécialement adaptés à votre véhicule.

Observez les directives d'utilisation figurant sur l'emballage des produits d'entretien.

Afin de certifier que l'état du véhicule a été contrôlé dans les règles de l'art et pour assurer le maintien du droit à la garantie longue durée sur la totalité des 10 ans, chaque concessionnaire Porsche est disposé à contrôler l'état de votre véhicule. Les résultats de ce contrôle sont ensuite consignés par écrit. A cet effet, il rédige un compte-rendu et l'atteste en outre dans la rubrique „Compte-rendu du véhicule dans le cadre de la garantie longue durée“ de la brochure „Garantie & entretien“.

Lavage du véhicule

Le lavage fréquent de la voiture et l'application de cire sont le meilleur moyen de la protéger des influences et pollutions extérieures. Il convient également de laver soigneusement le soubassement du véhicule, au plus tard à la fin de la période d'épandage des routes.

Plus le sel d'épandage, la poussière de la route, les poussières industrielles, les insectes et les fientes d'oiseaux, les dépôts végétaux (résine ou pollen des arbres par exemple) restent collés longtemps sur le véhicule, plus leur effet est préjudiciable.

Attention:

L'utilisation d'appareils de nettoyage à haute pression pour le lavage de la voiture peut entraîner l'endommagement des pneus. Si vous utilisez une buse à jet plat ou une fraise de décrottage, respectez toujours une distance d'au-moins 20 cm. Ne nettoyez jamais les pneus avec une buse à jet circulaire. Si, par mégarde, un pneu a été touché par le jet d'une buse haute pression, vérifiez immédiatement que sa surface n'a pas été endommagée.

Certaines installations de lavage automatiques présentent des particularités de conception susceptibles d'endommager les jantes de votre voiture. Informez-vous toujours au préalable auprès du personnel de la station de lavage.

Les endroits que l'installation de lavage automatique ne peut pas atteindre, comme les rebords de capot ou de portière et les marche-pieds, doivent être lavés à la main et essuyés avec une peau de chamois.

Pour éviter d'abîmer la peinture, lavez avec précaution et en utilisant beaucoup d'eau claire. Sur les peintures foncées en particulier, le moindre endommagement de la surface (égratignures) est très perceptible, bien plus que sur les teintes claires.

En outre, en raison de la composition des pigments, les peintures foncées sont plus sensibles aux égratignures et exigent un soin tout particulier.

Le lavage de la voiture à la main est plus préjudiciable à l'environnement que le passage dans une installation de lavage automatique. Pour éviter que de la suie, de la graisse, de l'huile et des métaux lourds ne se répandent dans l'environnement, le lavage du véhicule ne doit être effectué que dans les endroits prévus à cet effet.

Pour le lavage à la main, utilisez beaucoup d'eau, une éponge douce ou une brosse douce et un shampoing auto Porsche. Commencez par bien mouiller la peinture et par enlever à l'eau le plus gros de la saleté. Ne lavez pas votre voiture en plein soleil ou lorsque la carrosserie est

brûlante. Après le lavage, rincez abondamment à l'eau et passez la peau de chamois.

N'utilisez pas la même peau de chamois pour la carrosserie et les glaces.

Lorsqu'ils ont été mouillés, les freins peuvent perdre de leur efficacité et leur action peut devenir irrégulière. Faites donc un essai de freinage après le lavage et faites sécher les disques en freinant brièvement.

N'essuyez jamais une voiture poussiéreuse avec un chiffon sec, car les grains de poussière abîment la peinture.

Nettoyage et entretien de la capote du cabriolet

La longévité et l'aspect de la capote de votre cabriolet dépendent dans une large mesure du soin apporté à l'entretien et à l'utilisation.

Garez le plus souvent possible votre voiture à l'ombre car le l'exposition au soleil abîme le tissu, le caoutchouc et les couleurs.

Éliminez immédiatement les excréments d'oiseaux, car l'acide fait gonfler le caoutchouc et rend la capote perméable.

N'ouvrez la capote que lorsqu'elle est parfaitement sèche, sinon des traces de moisissure et

de frottement peuvent apparaître et rester ensuite indélébiles.

Si la capote est poussiéreuse, ou avant le lavage, brossez-la légèrement à l'aide d'une brosse douce dans le sens du tissu. Nettoyez la lunette arrière à l'aide d'un chiffon antistatique doux ou d'un produit de nettoyage des glaces Porsche avec pulvérisateur. Il n'est pas nécessaire de nettoyer la capote à chaque lavage de la voiture.

Normalement, il suffit de l'arroser et de la rincer à l'eau claire. En cas de fort encrassement, humidifiez la capote à l'eau savonneuse tiède (p.ex. lessive douce), avec une éponge ou une brosse douce et frottez légèrement. Rincez ensuite la capote à l'eau claire pour éliminer toute trace d'eau savonneuse.

Évitez les installations automatiques de lavage, car les brosses de lavage peuvent rayer la lunette arrière.

Afin d'éviter tout endommagement ou toute décoloration de la lunette arrière, n'y collez pas de bandes adhésives ou d'autocollants. Ne la recouvrez pas non plus d'un film de matière plastique.

La capote doit rester fermée pour le séchage.

En cas de perméabilité de la capote au niveau de la toile, des coutures ou des plis, il est possible d'utiliser un produit d'imprégnation hydrofuge agréé par Porsche.

Après l'imprégnation, il faut enlever le produit hydrofuge sur la lunette arrière et sur la peinture.

N'utilisez jamais d'essence, de détergent, de benzène, de diluant ou de dissolvant pour éliminer une tache sur la capote ou sur la lunette arrière ; ils attaquent la couche de caoutchouc intermédiaire et compromettent l'étanchéité et la longévité de la capote. Essayez d'éliminer les taches en les frottant avec précaution à l'aide d'une gomme de crêpe.

N'éliminez jamais la neige et le givre au moyen d'objets aux rebords tranchants ou pointus. Pour la lunette arrière, vous pouvez utiliser les produits de dégivrage en aérosol disponibles dans le commerce.

Des soins malencontreux ou un traitement inapproprié peuvent endommager la capote et la lunette arrière ou les rendre perméables. Adressez-vous à votre concessionnaire Porsche pour la remise en état ou le remplacement de la lunette arrière.

Application de cire

Les particules de graisse conservent l'élasticité et l'éclat de la peinture mais, à la longue, elles disparaissent sous l'effet des influences atmosphériques. Il est donc absolument nécessaire de reconstituer la couche de protection et de nourrir la peinture en appliquant à temps de la

cire. La peinture conserve ainsi tout son éclat, la saleté ne peut plus se fixer à la surface de la laque et les poussières industrielles ne peuvent plus y pénétrer.

Avec un entretien régulier, la peinture gardera son éclat d'origine pendant des années. Vous pouvez soit laver le véhicule, puis appliquer de la cire Porsche et lustrer, soit, dans le cadre du lavage, ajouter régulièrement un produit protecteur Porsche à la deuxième eau de rinçage. Rincez le véhicule avec ce mélange et passez la peau de chamois.

Nettoyage et protection du compartiment moteur

Le compartiment moteur et la surface du groupe motopropulseur reçoivent à l'usine un traitement anticorrosion.

Si l'on nettoie le compartiment moteur avec des produits dissolvants ou si on effectue un nettoyage moteur, la protection contre la corrosion s'en trouve presque toujours éliminée. Vous devriez alors demander que le nettoyage soit suivi de l'application d'une protection longue durée sur toutes les surfaces, les rebords et jointures ainsi que sur les organes mécaniques du compartiment moteur. Cela vaut également pour le remplacement d'éléments d'organes mécaniques traités anticorrosion à l'origine.

L'hiver, il est particulièrement important d'avoir une bonne protection anticorrosion. Si vous roulez souvent sur des routes salées, l'ensemble du compartiment-moteur doit être nettoyé à fond et traité à la cire au moins une fois, à la fin de l'hiver, afin de parer à l'effet négatif du sel. Il est conseillé de faire effectuer ensuite le lavage du soubassement du véhicule.

Vitres

La poussière de la route qui se dépose à l'extérieur des glaces comporte très souvent des particules provenant de l'abrasion des pneus et des résidus d'huile. À l'intérieur du véhicule – surtout lorsque l'ensoleillement est important – se constitue sur les vitres un dépôt dû aux émanations des équipements intérieurs. À ces dépôts viennent s'ajouter les impuretés de l'air qui pénètrent dans l'habitacle par le système d'aération.

Pour la surface intérieure et extérieure des glaces, utilisez le produit de nettoyage des vitres Porsche avec pulvérisateur. N'oubliez pas de nettoyer également les raclettes d'essuie-glace, qui doivent être remplacées une à deux fois par an, selon leur état. N'utilisez pas la même peau de chamois pour les vitres et la carrosserie, car les dépôts de cire risquent de gêner la visibilité.

Enlevez les insectes collés sur le pare-brise en utilisant le produit spécial Porsche.

Lustrage

Ce n'est que lorsque l'emploi du produit de protection et de la cire ne suffit plus à rendre à la peinture tout son éclat d'origine qu'il convient d'utiliser le produit de lustrage Porsche.

Attention:
n'appliquez pas de produits contenant du silicane sur les glaces!

La peinture est soumise à l'action d'innombrables agents mécaniques et chimiques, en particulier des influences atmosphériques comme le rayonnement solaire intense, la pluie, le gel et la neige. Le rayonnement ultraviolet, les changements rapides de température, la pluie, la neige, les poussières industrielles et les dépôts chimiques se succèdent régulièrement et exercent leurs effets sur la peinture qui ne peut résister longtemps à ces agressions que si elles sont contrées par un entretien régulier, et surtout approprié.

N'utilisez pas de produits de protection à la cire ni de produits de lustrage pour les pièces de carrosserie de couleur mate, sinon elles perdent leur aspect mat.

Nettoyage des taches

Un simple lavage ne suffit pas toujours à éliminer les taches de goudron, les traces d'huile, les insectes collés, etc. Comme au bout d'un

certain temps ces taches altèrent la peinture, il convient de les enlever le plus rapidement possible avec le nettoyeur antigoudron Porsche ou le produit anti-insectes Porsche.

Lavez les surfaces après le traitement!

Retouches de peinture

Les petits dommages de peinture tels qu'éraflures, rayures ou éclats dus aux gravillons doivent immédiatement être retouchés avec l'apporteur de peinture Porsche et ce avant que la corrosion ne commence. Si toutefois la rouille a déjà commencé à se former, il faut soigneusement l'éliminer. Ensuite, appliquez à cet endroit une couche d'apprêt anticorrosion d'abord, et une peinture de recouvrement ensuite. Vous trouverez sur le véhicule une plaquette indiquant les références de la peinture.

Protection du soubassement

Le soubassement du véhicule est protégé de façon durable contre les influences mécaniques et chimiques.

Comme l'on ne peut pas exclure complètement que la conduite sur route entame la couche protectrice, il est recommandé de faire contrôler régulièrement le soubassement – de préférence au début de la période froide et au printemps – et de faire procéder le cas échéant aux rectifications nécessaires.

Votre concessionnaire Porsche dispose des documents et installations nécessaires et connaît les directives d'application. C'est pourquoi, nous vous conseillons de vous adresser à lui pour faire exécuter ces contrôles et ces travaux.

Contrairement aux huiles traditionnelles à pulvériser, les produits à base de bitume ou de cire n'attaquent pas la couche de matériau insonorisant appliquée en usine.

Avant d'appliquer ces produits, il est nécessaire de nettoyer soigneusement le soubassement pour en éliminer la saleté et les résidus graisseux. Une fois sec, le produit appliqué constitue une couche de protection durable qui confère aux tôles à plancher et aux ensembles mécaniques une résistance suffisante à la corrosion.

Il ne faut jamais appliquer le produit de protection du soubassement sur le collecteur d'échappement, les tuyaux d'échappement, le catalyseur ou les écrans thermiques, ni même à proximité. Le produit de protection pourrait chauffer pendant la marche et s'enflammer.

Après un lavage du soubassement, un nettoyage du moteur ou la réparation d'un ensemble mécanique, il est impératif d'appliquer de nouveau le produit adéquat sur les pièces qui ne sont plus protégées.

Projecteurs / Pièces en plastique

N'utilisez que de l'eau savonneuse pour le nettoyage des transparents des projecteurs. N'utilisez en aucun cas de nettoyeur chimique. Cela s'applique également aux pièces en plastique et aux films ou feuilles en plastique.

Joints de portières, pavillon, capots et glaces

Passez de temps en temps du talc ou de la glycérine sur les joints de caoutchouc pour leur éviter de devenir cassants et de se fendiller avec le temps.

Jantes en alliage léger

Lorsque des particules de métal (p. ex. le laiton ou le cuivre contenu dans la poussière des freins) qui corrodent par contact restent trop longtemps sur l'alliage léger, des points de corrosion peuvent apparaître.

Pour conserver pendant de longues années l'aspect décoratif de la surface, il faut l'entretenir régulièrement. Les jantes doivent être lavées si possible tous les quinze jours avec une éponge ou une brosse. En cas d'épandage des routes et dans les régions où la pollution industrielle est agressive, le nettoyage doit avoir lieu toutes les semaines.

Vous pouvez utiliser le produit de nettoyage Porsche pour jantes en alliage léger (pH 9,5). Les produits dont le pH n'est pas adéquat risquent d'endommager la couche de protection des jantes.

Il est conseillé de procéder tous les trois mois à l'opération suivante: après les avoir nettoyées, enduisez les jantes d'une graisse sans acide (vaseline) et frottez vigoureusement avec un chiffon doux pour faire pénétrer.

Les produits décapants habituellement utilisés pour les autres métaux et les appareils ou produits à action mécanique endommagent la couche de protection et ne conviennent donc pas pour l'entretien.

Cuir

Le cuir est un produit naturel. La peau tannée est un pur produit de la nature. Les caractéristiques originelles que présente la surface des peaux - les marbrures, les cicatrices, les piqûres d'insectes, les irrégularités de grain ainsi que les légères nuances de teinte - confirment et même soulignent le caractère naturel du cuir.

Il est tout particulièrement recommandé d'effectuer un premier entretien au bout de quelques semaines d'utilisation ou de quelques milliers de kilomètres. Ce n'est qu'ainsi que le cuir se patine et acquiert cet aspect typique de la sellerie cuir automobile.

Effectuez si possible le nettoyage avec un chiffon de laine blanc et un produit de nettoyage à pH neutre à base de savon (eau savonneuse peu concentrée). En cas de salissures importantes, vous pouvez utiliser le produit de nettoyage Porsche pour poste de conduite. Veillez à toujours respecter la notice d'utilisation figurant sur les produits.

Les produits de nettoyage puissants ainsi que les ustensiles rigides sont à proscrire. Le cuir à perforations ne doit en aucun cas être mouillé au dos, soyez donc particulièrement prudent.

Une fois nettoyée, la sellerie (en particulier, les sièges en cuir fortement sollicités) ne doit être entretenue qu'avec des produits d'entretien du cuir Porsche. La sellerie doit être nettoyée et entretenue plusieurs fois par an, en fonction de son état et de la fréquence d'utilisation.

Si la sellerie cuir a souffert pendant un trajet (suite au transport d'objets tranchants, ou parce qu'un outil a dérapé, p. ex.), l'application d'une peinture pour cuir Porsche permettra de camoufler en grande partie les écorchures.

Garnitures en tissu, moquette

Pour le nettoyage, utilisez un aspirateur ou une brosse moyenne. En cas de forte salissure ou de taches, utilisez le détachant Porsche.

Pour protéger les moquettes, le programme d'accessoires Porsche propose des tapis de sol.

Entretien des ceintures de sécurité

S'il s'avère nécessaire de nettoyer les ceintures, vous pouvez utiliser n'importe quelle lessive douce. Evitez de faire sécher les sangles en plein soleil.

Les fibres peuvent être attaquées, ce qui compromet la sécurité, et la couleur des sangles risque de virer ou de passer si on utilise un produit de nettoyage non approprié.

Immobilisation du véhicule

Si vous avez l'intention d'immobiliser votre véhicule pour une assez longue période, nous vous recommandons de vous mettre en rapport avec votre concessionnaire Porsche. Il vous conseillera volontiers sur les mesures de protection anticorrosion appropriées.

L'hiver: quelques recommandations

Huile moteur

N'utilisez que les huiles citées au chapitre „Huiles moteur“. Ainsi, vous n'aurez à vous préoccuper qu'au minimum des variations de température.

Freins

Après un long trajet sur des routes salées, les disques et garnitures de freins peuvent être recouverts d'une couche qui réduit de manière perceptible le coefficient de frottement et donc l'efficacité des freins.

Il faut donc nettoyer disques et garnitures de freins environ toutes les deux semaines avec un jet d'eau assez puissant. Le passage dans une installation de lavage automatique ne suffit pas.

Batterie

Lorsque les températures extérieures baissent, la capacité de la batterie diminue et ce alors même que les sollicitations augmentent. C'est la raison pour laquelle il convient de vérifier à temps l'état de charge de la batterie, et de la recharger le cas échéant. Faites également contrôler le niveau d'électrolyte et enduire les raccords de graisse de protection pour

bornes. Veuillez vous référer au chapitre „Contrôle et entretien de la batterie“.

Protection anticorrosion

Le sel d'épandage représente une agression pour le châssis et les trains roulants. Respectez en conséquence nos conseils d'entretien du véhicule et lavez-le le plus souvent possible en passant une cire de protection. Faites contrôler l'état de la protection du soubassement chez un concessionnaire Porsche au début et à la fin de l'hiver.

Serrures des portières

Pour empêcher les serrures de geler, protégez les cylindres de fermeture avant le lavage afin que l'eau ne puisse pas pénétrer. Si toutefois une serrure gèle, vous pouvez employer un produit de dégivrage du commerce. Une clé préalablement chauffée résout le problème dans bien des cas. N'essayez jamais de forcer!

Réservoir de liquide lave-glace

Pour que le lave-glace et le lave-phares puissent fonctionner même quand il gèle, prévoyez à temps d'ajouter le produit nettoyant Porsche. Il vous assure une bonne visibilité jusqu'à -25°C .

Joint de portières, pavillon, capots et glaces

Passez du talc ou de la glycérine sur les joints de caoutchouc pour leur éviter de geler.

Pneus d'hiver, chaînes à neige

Les pneus d'été ne sont que fort peu adaptés à la circulation en hiver, et c'est pourquoi nous conseillons de faire monter à temps avant l'arrivée de neige ou de verglas des pneus d'hiver recommandés par Porsche et ce aux quatre roues.

Le montage de chaînes à neige n'est possible que sur l'essieu arrière et dans le cadre des combinaisons pneus/jantes citées dans les données techniques.

N'utilisez que les chaînes à neige à maillons fins recommandées et homologuées par Porsche afin de garantir un espace libre suffisant entre chaîne et passage de roue.

Avant de monter les chaînes, enlevez toujours les dépôts de neige et de glace qui se trouvent dans les passages de roue.

Respectez les prescriptions nationales concernant la vitesse maximale.

Si l'on monte des roues complètes, il faut veiller lors du montage à ce que le boulon de roue avec repérage couleur se trouve en face de la valve de la roue. Montez toujours l'écrou de roue verrouillable sur le boulon repéré par une couleur. Lors de la dépose, il est conseillé de marquer le sens de roulement sur chacune des roues, p. ex. AVD, AVG, ARD et ARG. On a ainsi la certitude que les roues seront remontées de la même façon et qu'il n'y aura pas de balourds.

Remarque

En hiver, il peut être très utile de se munir d'une petite balayette et d'un grattoir en plastique pour enlever la neige et la glace, d'une planche qui servira de support au cric et de sable sec pour démarrer sur les routes de montagne gelées.

Accessoires

Galerie de toit

Il n'est pas possible d'installer une galerie de toit de type courant.

Lors du montage de l'ancienne galerie de toit Porsche, la charge admissible sur pavillon est de 35 kg.

Le „Système de transport sur toit Porsche“ existe en différentes versions et vous permet de transporter toutes sortes d'équipements de sports et de loisirs jusqu'à une charge sur pavillon de 75 kg.

Votre concessionnaire Porsche vous conseillera très volontiers sur les différentes possibilités d'utilisation du système de portage.

Lorsque vous roulez avec le système de portage et que les barres de portage ne sont pas chargées, évitez de dépasser la vitesse de 180 km/h si vous voulez éviter le bruit, préserver la rentabilité et garder la marge de sécurité souhaitable.

Quand le système est chargé, la vitesse maximale conseillée dépend de la nature, des dimensions et du poids du chargement. Mais vous ne devez en aucun cas dépasser les 140 km/h.

Veillez à amarrer solidement la charge transportée et protégez-la en utilisant le verrouillage du système de transport.

Radiotéléphone

Le montage de systèmes de communication mobiles (radiotéléphone, CB, etc.) ne devrait être confié qu'à un atelier spécialisé.

Le montage incorrect d'appareils radio ou de leur antenne dans l'habitacle peut entraîner, lorsque ceux-ci sont en service, des perturbations dans les systèmes électroniques du véhicule.

Pour des raisons de santé, les téléphones avec antenne radio intégrée au combiné ne doivent être utilisés à l'intérieur d'un véhicule qu'en liaison avec une antenne extérieure.

Avant la mise en service d'un téléphone, lisez absolument la notice d'emploi fournie par le fabricant de l'appareil.

Réception radio

La qualité de réception de votre autoradio se modifie constamment en cours de route. Les perturbations provoquées par les immeubles, le paysage et les influences atmosphériques sont inévitables. La réception en FM stéréo est particulièrement sujette aux perturbations que provoquent ces conditions de réception variables. Pour réduire ces perturbations, vous pouvez passer en mono ou rechercher un autre émetteur FM stéréo.

Traitement numérique du signal (DSP)

La régulation de la tonalité par le traitement numérique du signal (DSP) s'effectue à l'aide de l'élément de commande situé dans le casier de rangement de la portière du conducteur. L'amplificateur DSP traite musique et voix de façon digitale. Ceci permet d'adapter le son au véhicule, de régler les sons et le volume en fonction de la vitesse, avec même une amplification de l'effet spatial.

Réglage des variantes de sonorité:



Réglage en fonction de la vitesse:

Le volume et les graves sont automatiquement adaptés à la conduite.

Réglages de la sonorité:



Sonorité essentiellement grave



Réglage optimal du son en fonction du véhicule



Réglage de la sonorité avec effet spatial: petit espace



Réglage de la sonorité avec effet spatial: grand espace



Réglage de la sonorité avec effet spatial: petit espace optimisé pour la place du conducteur



Réglage de la sonorité avec effet spatial: grand espace optimisé pour la place du conducteur

Conseils pratiques, assistance en cas de panne

Remarques concernant l'assistance en cas de panne.....	94
Triangle de présignalisation, trousse de secours.....	94
Outillage de bord, cric de bord.....	94
Les pneumatiques et leur traitement.....	95 – 97
Roue de secours.....	98
Ecrous antivol de roues	99
Changer une roue	100, 101
Levage du véhicule	101
Fusibles, relais	102
Batterie	103 – 105
Assistance au démarrage	106
Remplacer les ampoules	107 – 113
Réglage des phares	114, 115
Prise d'un véhicule en remorque, démarrage par remorquage.....	116

Remarques concernant l'assistance en cas de panne

Nous insistons sur la nécessité de faire exécuter tous les travaux nécessaires par un concessionnaire Porsche. En effet, la formation et l'expérience du personnel d'atelier, les informations techniques publiées par le constructeur ainsi que les outils et appareils spéciaux sont fondamentaux pour un parfait entretien de votre Porsche.

Si toutefois vous exécutez vous-même des travaux sur votre voiture, retenez qu'il faut procéder avec le plus grand soin. Cela seul peut assurer la pleine sécurité de fonctionnement de votre voiture.

Un entretien non effectué dans les règles de l'art pendant la durée de la garantie peut entraîner la perte de vos droits à la garantie.

Ne travaillez sur le véhicule qu'en plein air ou dans des locaux bien aérés.

Ne fumez pas, ne manipulez pas de flamme ouverte à proximité de la batterie ou du système d'alimentation en carburant.

Avant d'exécuter des travaux sur le moteur, il convient de toujours l'arrêter et d'attendre qu'il soit suffisamment refroidi. Redoublez d'attention si vous travaillez à proximité de pièces de moteur très chaudes – danger de brûlures !

Veillez surtout à ce que les vêtements (cravates, manches, etc.), une chaîne de cou ou des cheveux longs ne puissent pas être happés par le ventilateur, la courroie d'entraînement ou d'autres pièces mobiles.

Si vous devez exécuter des travaux pendant que le moteur tourne, serrez toujours à fond le frein à main et mettez le levier de vitesses au point mort, ou le levier sélecteur en position „P“.

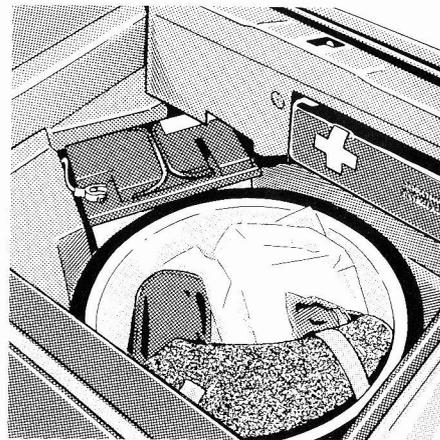
Votre Porsche est équipée d'un système d'allumage électronique. Lorsque l'allumage est mis, les câbles, les connexions de l'allumage et le compte-tours sont sous haute tension, et il vous faut donc être particulièrement prudent. Faites toujours reposer le véhicule sur des chandelles stables et solides avant de travailler sous la voiture. Le cric de bord n'est pas fait pour cela.

Triangle de présignalisation, trousse de secours

Le triangle de présignalisation peut être placé dans le compartiment de rangement dans la paroi arrière du compartiment à bagages ; la trousse de secours peut être placée l'avant droit, sous la traverse porte-serrure.

Outillage de bord, cric de bord

L'outillage de bord, le cric de bord, le compresseur, le contrôleur de pression ainsi qu'une feuille de plastique pour ranger la roue abîmée



se trouvent dans la roue de secours, sous le tapis du sol.

La législation de certains pays prévoit que l'on ait à bord du véhicule certains outils supplémentaires et certaines pièces de rechange. Renseignez-vous avant de vous rendre à l'étranger.

Le cric de bord ne doit être utilisé pour le levage du véhicule que lorsqu'il faut changer une roue. Si vous devez exécuter des travaux sous le véhicule, n'utilisez pas le cric de bord, mais les dispositifs conçus à cet effet et ce pour votre propre sécurité.

Les pneumatiques et leur traitement

Les pneus à ceinture métallique sont des produits de haute technicité. Leur durée de vie dépend non seulement de la pression de gonflage correcte et d'un bon réglage des roues, mais aussi de votre style de conduite. Les accélérations brutales, les vitesses exagérées en virage et les coups de frein brusques accélèrent l'usure des pneumatiques. En outre, l'usure des sculptures est plus importante lorsque les températures extérieures sont élevées et que le revêtement des routes est rugueux. Tout comme le moteur, les pneus nécessitent toujours des conditions de service correctes. Bien entretenus, les pneus durent longtemps et contribuent à la sécurité de votre véhicule. Nous vous disons ici comment y parvenir. Il est indispensable de respecter ces règles pour votre sécurité comme pour celle des autres usagers de la route.

Pression de gonflage

La pression de gonflage doit correspondre à la valeur prescrite. Cette valeur est indiquée à la page 4 de ce Manuel Technique et figure également sur le véhicule, au-dessus de la serrure de la portière du conducteur. Cette pression vaut pour des pneus froids et constitue la valeur minimum admissible. Lorsque les pneus s'échauffent, la pression de gonflage augmente. C'est pourquoi il ne faut jamais dégonfler un pneu chaud. Cela peut entraîner une chute de la pression de gonflage en dessous de la valeur minimale admissible.

La pression de gonflage doit être contrôlée tous les 15 jours. Le contrôle doit toujours être effectué sur des pneus froids.

Les capuchons protègent les valves de la poussière, de la saleté et donc d'une perte d'étanchéité. Révissez toujours soigneusement ces capuchons et remplacez tout de suite ceux qui manquent.

Une pression de gonflage insuffisante peut causer un échauffement excessif des pneumatiques et les endommager de l'intérieur. La correction ultérieure de la pression de gonflage ne peut remédier à ces dommages invisibles des pneus!

Charge et vitesse

Ne surchargez pas le véhicule. Vérifiez la charge sur pavillon. Le danger le plus grand provient de l'association suivante: surcharge du véhicule + pression de gonflage insuffisante + vitesse élevée + température extérieure élevée (départ en vacances).

Stationnement sur les trottoirs

Ne montez sur les trottoirs que très lentement et le plus possible à angle droit. Evitez de monter sur des trottoirs au rebord abrupt. Un heurt brutal ou à angle aigu contre un trottoir ou un objet aux arêtes vives (p. ex. des pierres) peut entraîner des dommages invisibles aux pneus. Il ne se remarquent que plus tard et peuvent causer des accidents à vitesse élevée. Un pneu n'oublie jamais rien!

Endommagement des pneus

Examinez régulièrement vos pneus pour vérifier qu'aucun corps étranger ne s'est introduit, qu'ils ne présentent ni coupures, ni piqûres, ni fendillements, ni bosses (face latérale). Si un pneu est endommagé et qu'il ne soit pas possible de savoir avec une absolue certitude s'il y a ou non déchirure de l'enveloppe textile - avec toutes les conséquences qui peuvent en résulter, ou si le pneu a subi des surcharges thermiques ou mécaniques suite à une perte de pression ou suite à des dommages antérieurs quelconques, nous conseillons, pour des raisons de sécurité, de remplacer le pneu concerné. A vitesse élevée, même des dommages invisibles peuvent provoquer l'éclatement des pneumatiques. La réparation des pneus est strictement interdite.

Lors du remplacement d'un pneu abîmé, vérifiez que la différence de profondeur des sculptures sur un même essieu ne dépasse pas 30 %. Ne montez pas de pneus d'occasion, vous ignorez tout de leurs antécédents!

Entreposage des pneus

Conservez toujours les pneus dans un endroit frais, sec et à l'abri de la lumière. Les pneus sans leur jante doivent être posés debout! Evitez de les mettre en contact avec de l'essence, de l'huile ou la graisse.

D'aucuns prétendent que l'entreposage et le vieillissement des pneus accroissent leur résistance à l'usure, mais c'est absolument faux. Au contraire, les adjuvants chimiques qui assurent l'élasticité du caoutchouc perdent de leur efficacité au fil du temps et le caoutchouc se fendille. Les pneus ne doivent en aucun cas avoir plus de 6 ans.

Le code „DOT” qui figure sur la face latérale permet de déterminer l'âge du pneu. (Gonfler la roue de secours pliante pour le lire). Exemple: Si les trois derniers chiffres sont 124, cela signifie que la fabrication a eu lieu lors de la 12ème semaine de 1994.

Sculptures

Moins les sculptures sont profondes, plus le danger d'aquaplanage est grand. Pour des raisons de sécurité, il est préférable de remplacer les pneus avant que les indicateurs d'usure (témoin de 1,6 mm de hauteur situés dans le creux des sculptures) n'affleurent la bande de roulement.

Effectuez régulièrement ce contrôle, surtout avant et après un long trajet.

Equilibrage des roues

Faites équilibrer les roues de façon préventive au printemps (pneus d'été) et avant l'hiver (pneus M + S). Veillez à ce que seuls les poids prescrits soient utilisés lors de l'équilibrage (les poids autocollants ne doivent pas entrer en contact avec des produits d'entretien, sinon ils peuvent se décoller). Une usure irrégulière des sculptures signifie que les roues ne tournent pas de façon équilibrée. Il faut faire appel à un spécialiste.

Carrera 4, Turbo

Lors de l'équilibrage de précision réalisé sur le véhicule, les quatre roues doivent être élevées et pouvoir tourner librement.

Si l'on monte des roues complètes, il faut veiller lors du montage à ce que le boulon de roue avec repérage couleur se trouve à l'opposé de la valve de la roue. Montez toujours l'écrou de roue verrouillable sur le boulon repéré par une couleur. Lors de la dépose, il est conseillé de marquer le sens de roulement sur chacune des roues, p. ex. AVD, AVG, ARD et ARG. On a ainsi la certitude que les roues seront remontées de la même façon et qu'il n'y aura pas de balourds.

Remplacement des pneus

Pour des vitesses supérieures à 240 km/h, il n'existe pour les pneus „ZR” aucune norme permettant de définir leur tenue à vitesse élevée.

C'est pour cette raison - ou pour des raisons liées aux directives antibruit - que certains types de pneus ou marques sont obligatoirement prescrits. Selon le pays, il se peut que ces données figurent dans les papiers du véhicule.

Avant de monter des pneus neufs, demandez à votre concessionnaire Porsche quels sont les pneus actuellement homologués pour votre véhicule.

On ne doit associer que des pneus de marque et de type identiques.

Veillez à monter des valves neuves à chaque remplacement des pneus.

Les pneus neufs ne disposent pas encore de leur pleine adhérence au début. Il est préférable de rouler à vitesse modérée pendant les 100 à 200 premiers kilomètres.

Le changement des pneus sur un seul essieu crée un écart dans le degré d'usure entre les essieux et cela peut provoquer une modification sensible du comportement de marche auquel on était jusqu'alors habitué. Cela vaut surtout pour le changement des pneus sur l'essieu arrière. Cet effet se réduit cependant au fur et à mesure que le kilométrage des pneus augmente. Veuillez adapter votre style de conduite à ces circonstances.

Le montage doit être effectué par un spécialiste.

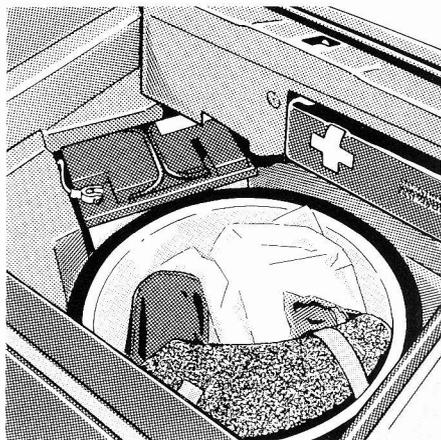
Pneus d'hiver

Respectez la vitesse limite, p. ex. 160 km/h pour les pneus à carcasse radiale M+S (Q), 190 km/h les pneus à carcasse radiale M+S (T) et 210 km/h pour les pneus à carcasse radiale M+S (H).

La référence correspondante figure sur la face latérale du pneumatique.

L'apposition de l'étiquette autocollante correspondante dans le champ visuel du conducteur est obligatoire.

Les pneus d'hiver perdent leur efficacité dès que la profondeur des sculptures est inférieure à 4 mm.



Roue de secours

Le cric de bord, le compresseur, le contrôleur de pression, l'outillage de bord ainsi qu'une feuille de plastique pour ranger la roue abîmée se trouvent dans la roue de secours, sous le tapis de sol.

Pour des raisons de sécurité, respectez impérativement les consignes d'utilisation de la roue de secours qui suivent!

La roue de secours est pourvue d'un pneu pliant qui se gonfle en cas de besoin avec le compresseur électrique. Le compresseur se connecte dans la douille de l'allume-cigare.

Montez la roue de secours sur la voiture d'abord, gonflez-la ensuite.

Pression de gonflage prescrite: 2,5 bars (36psi)!

Utilisez le contrôleur de pression pour gonfler le pneu à la bonne pression. La roue de secours pliante est équipée d'une valve de sécurité qui permet d'éviter les pressions de gonflage excessives. Si le pneu a été trop gonflé, accélérez l'élimination de la pression excédentaire en faisant bouger la valve de gonflage.

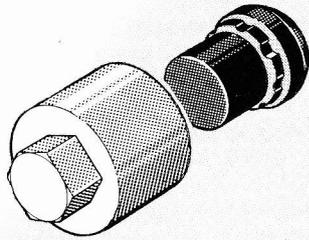
La roue de secours à pneu pliant ne doit être utilisée qu'en situation de nécessité absolue et pour de courts trajets.

La vitesse maximale autorisée est de 80 km/h et, pour des raisons d'usure et du fait de la modification des caractéristiques de marche, elle ne doit en aucun cas être dépassée. En ce qui concerne la profondeur des sculptures, les dispositions légales s'appliquant à la roue de secours pliante sont les mêmes que pour les pneus d'origine.

Ne montez jamais qu'une seule roue de secours pliante sur le véhicule.

À l'usage, le pneu pliant se dilate du fait des influences thermiques. Une fois dégonflé (dévissez entièrement la valve), le pneu reprend sa forme initiale au bout de plusieurs heures de refroidissement. Il peut alors être remis en place dans le logement de roue de secours.

Ce pneu pliant ne peut être ni réparé, ni monté avec les équipements traditionnels des ateliers. Ces travaux ne doivent être exécutés que par le fabricant du pneu. Si ce pneu pliant présente un défaut, adressez-vous à votre concessionnaire Porsche.



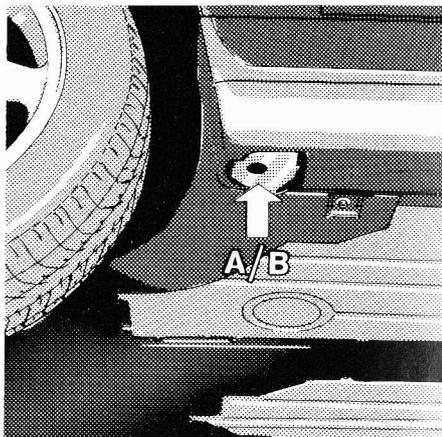
Écrous de roues antivol

Pour le blocage/déblocage des écrous de roues antivol, il faut utiliser une douille intercalaire présentant le codage correspondant, pour adapter la clé de monte-roue à l'écrou de roue.

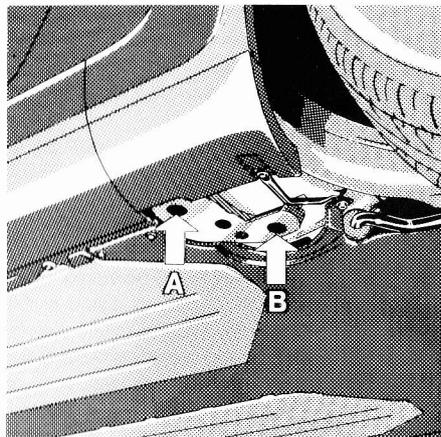
Lors de la mise en place de cette douille, veiller à ce qu'elle s'enclenche complètement dans la denture de l'écrou.

La douille intercalaire se trouve dans la roue de secours.

Si le véhicule est laissé à l'atelier pour une intervention nécessitant le démontage des roues, ne pas oublier de remettre également la douille intercalaire, indispensable pour le déblocage des écrous antivol, en même temps que la clé du véhicule.



à l'avant
 A - Cric de bord
 B - Pont élévateur



à l'arrière
 A - Cric de bord
 B - Pont élévateur

Changer une roue

En cas de crevaison, arrêtez-vous du côté droit et le plus à l'écart possible de la chaussée. Allumez les feux de détresse et placez à distance raisonnable le triangle de présignalisation.

L'emplacement choisi doit présenter un sol plane et ferme pour le levage du véhicule.

Serrez complètement le frein à main, engagez la 1^{ère} vitesse ou mettez le levier sélecteur en position „P“.

Il faut empêcher le véhicule de rouler, par exemple en mettant des cales sous les roues du côté opposé à la roue endommagée. Ceci est particulièrement important en pente.

Personne ne doit se trouver dans le véhicule pendant qu'il est levé.

Les différentes étapes du changement de roue doivent s'enchaîner comme suit:

1. Desserrez légèrement les écrous de la roue à changer.

2. Mettez le cric en place à l'un des emplacements prévus. Il est positionné en oblique vers l'extérieur.
3. Levez le véhicule jusqu'à ce que la roue ne touche plus terre.

Attention:

Le cric de bord est conçu pour le levage du véhicule dans le cadre d'un changement de roue. Pour travailler sous le véhicule, n'utilisez jamais le cric de bord, mais toujours des chandelles ou autres dispositifs prévus à cet effet.

4. Otez les écrous de la roue et changez-la.
Lors du montage de la nouvelle roue, veillez à ce que le boulon marqué par un repérage couleur se trouve en face de la valve.
5. Au moment du montage, ne serrez que légèrement les écrous et en procédant en diagonale de façon à ce que la roue se centre correctement (la face convexe de l'écrou doit disparaître dans le disque de la jante).
Attention, la face d'appui doit être propre!
6. En cas de montage du pneu pliant, vissez d'abord le flexible du compresseur sur la valve du pneu. Introduisez ensuite la fiche dans la douille de l'allume-cigare. Au bout de quelques minutes, le pneu est à la pression de gonflage correcte.
7. Faites descendre le véhicule et retirez le cric.
8. Serrez les écrous en diagonale.
9. Utilisez le contrôleur de pression de gonflage pour vérifier si les pneus sont correctement gonflés.

Après un changement de roue, le serrage des écrous doit être contrôlé sans délai avec une clé dynamométrique (couple de serrage prescrit 130 Nm/13 kpm).

Levage du véhicule sur plate-forme ou cric d'atelier

Le véhicule ne doit être levé qu'en prenant appui aux emplacements prévus.

Avant que le véhicule ne monte sur une plate-forme de levage, il faut s'assurer qu'il existe entre le véhicule et la plate-forme un espace suffisant.

Le véhicule ne doit jamais être soulevé au niveau du moteur, de la boîte ou des essieux, car cela peut être source de dommages sérieux.



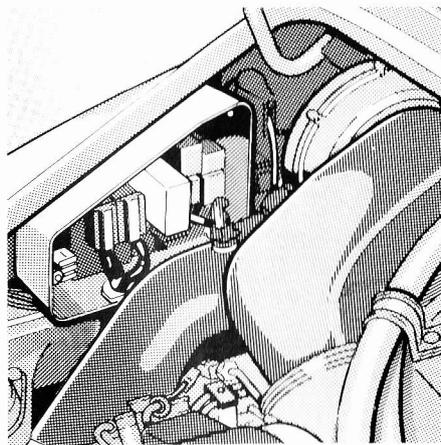
Compartiment à bagages

Fusibles, relais

Les divers circuits électriques sont protégés par des fusibles afin d'éviter que des courts-circuits ou des surcharges n'endommagent les câbles ou les consommateurs.

Les deux boîtes à fusibles – avec couvercle de plastique noir – se trouvent à droite dans le compartiment moteur et dans le compartiment à bagages.

Le plan des fusibles et relais figure sur la face intérieure du couvercle.



Compartiment moteur

En raison du risque de court-circuit, il faut débrancher la batterie avant d'effectuer des travaux sur l'installation électrique.

Cette opération efface les données mises en mémoire dans le boîtier du système électronique du moteur. Une fois la batterie rebranchée, il faut que le moteur tourne pendant 10 minutes environ pour que l'appareil puisse effectuer une nouvelle saisie des données. Pendant cette phase, il se peut que le ralenti du moteur présente des accélérations ou des irrégularités.

Changer les fusibles

Couper les consommateurs concernés. Le fusible grillé se reconnaît à son arc de métal fondu.

Pour contrôler ou remplacer un fusible, il faut le retirer de son support à ressort en utilisant la pince isolante (A). Pour le remplacement, n'utilisez qu'un fusible de mêmes ampères!

Remarque:

Si le même fusible grille plusieurs fois de suite, adressez-vous sans tarder à un concessionnaire Porsche.

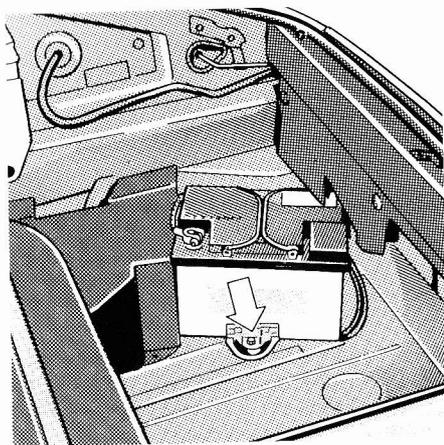
Nous conseillons d'avoir toujours dans le véhicule des fusibles de différents ampères.

Dans le compartiment de l'unité centrale électrique, des emplacements sont prévus pour les fusibles de rechange.

Relais

Le contrôle et le remplacement des relais défectueux ne devrait être confié qu'à un atelier agréé.

Pour éviter l'endommagement de composants électriques ou électroniques, nous vous conseillons de faire exécuter le montage d'accessoires électriques chez votre concessionnaire Porsche. N'utilisez que des accessoires homologués par Porsche.



Contrôle et entretien de la batterie

La batterie se trouve dans le compartiment à bagages, à côté de la roue de secours.

En raison du risque de court-circuit, il faut débrancher la batterie avant d'effectuer des travaux sur l'installation électrique. Retirez le câble de raccord à la masse de la batterie.

Vérifiez qu'aucun outil ou bijou conducteur (bague, chaîne, bracelet de montre) n'entre pas en contact avec les pièces vives du véhicule. Danger de blessure par court-circuit!

Se reporter à la mise en garde qui figure sur la batterie:



Lire le Manuel Technique



Porter une protection pour les yeux



Tenir les enfants à distance



Danger d'explosion:

Lorsque l'on charge la batterie se dégage un mélange de gaz hautement explosif. C'est pourquoi:



flammes, étincelles, feu (bougie...) sont interdits, tout comme fumer. Évitez toute formation d'étincelles et tout court-circuit lors de la manipulation des câbles et des outils électriques. Sur les batteries à ventilation centrale, il y a aux embouchures des tuyaux une plus forte concentration de gaz explosifs. Le tuyau de ventilation ne doit pas être plié ou bouché par des saletés.



Danger de brûlures chimiques:

L'acide d'accumulateurs peut brûler

très fortement. C'est pourquoi il faut porter des gants et des lunettes de protection. Ne pas renverser la batterie; de l'aide peut couler par l'ouverture de la ventilation.

Premier secours:

En cas de contact de l'électrolyte avec les yeux, rincez quelques minutes à l'eau froide!

Faites immédiatement appel à un médecin.

En cas d'éclaboussures de l'électrolyte sur la peau ou les vêtements, neutralisez immédiatement en utilisant de l'eau de savon et rincez avec beaucoup d'eau. Si l'électrolyte a été avalé par mégarde, consultez immédiatement un médecin.



Élimination:

Portez l'ancienne batterie dans un dépôt central.



Ne jetez jamais l'ancienne batterie avec les ordures ménagères.

Pb

Le débranchement de la batterie pendant que le moteur tourne peut avoir pour conséquence la destruction de l'alternateur et des boîtiers électroniques. Cela s'applique également aux véhicules équipés d'un coupe-circuit.

Quand on débranche la batterie, les données en mémoire dans les boîtiers électroniques s'effacent. Il faut donc les entrer à nouveau une fois la batterie rebranchée (code d'antivol d'autoradio, p. ex.). Une fois la batterie rebranchée, il faut que le moteur tourne pendant 10 minutes environ pour que l'appareil puisse effectuer une nouvelle saisie des données. Pendant cette phase, il se peut que le ralenti du moteur présente des accélérations ou des irrégularités.

Une batterie bien chargée évite les problèmes de démarrage et sa durée de vie est plus longue. La densité du trafic, les limitations de vitesse, les contraintes liées au bruit, aux gaz d'échappement et à la consommation font que l'alternateur bénéficie d'un moindre régime et que la puissance qu'il délivre diminue également. Or, les besoins en alimentation électrique se sont accrus du fait des nombreux consommateurs.

Veillez donc à couper les consommateurs dont vous n'avez pas besoin, en particulier lorsque vous circulez en ville ou que vous effectuez de petits trajets.

Démontage et montage de la batterie

La roue de secours doit être retirée avant le démontage de la batterie. Le moteur et tous les consommateurs de courant doivent être éteints. Les tournevis nécessaires se trouvent dans l'outillage de bord. Lors du démontage de la batterie, il faut déconnecter d'abord le pôle négatif. Lors du montage, il faut reconnecter d'abord le pôle positif. Ne renversez pas la batterie; il pourrait s'en échapper de l'électrolyte.

L'hiver

Il est normal que la capacité d'alimentation de la batterie diminue quand les températures baissent. En outre, la batterie est fortement sollicitée pendant les mois d'hiver: dégivrage de la lunette arrière, usage fréquent de projecteurs supplémentaires, de la soufflante, des essuie-glaces, etc. Avant le début de l'hiver, faites contrôler l'état de votre batterie chez un concessionnaire Porsche. Pour éviter que la batterie ne gèle, elle doit toujours être entièrement chargée. Une batterie déchargée peut geler dès $-10\text{ }^{\circ}\text{C}$ alors qu'une batterie entièrement chargée ne gèle qu'à $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$.

Entretien de la batterie

La surface supérieure et les pôles de la batterie doivent toujours rester propres et secs. Vérifiez que les bouchons et les deux bornes sont solidement en place.

Contrôle du niveau d'électrolyte

Dévissez tous les bouchons de remplissage. Le véhicule doit se trouver sur un plan horizontal, et l'électrolyte doit atteindre dans chaque élément le repère de remplissage. Ces repères se voient par les orifices et se présentent sous forme de barrettes ou d'ergots situés sur le côté de la batterie. A l'extérieur, le bac comporte également des repères pour le niveau d'électrolyte. Le liquide foncé se voit en transparence à travers la paroi des éléments. S'il faut rectifier le niveau d'électrolyte, ajoutez de l'eau distillée (pas d'acide). Pour compléter, n'utilisez que des récipients absolument propres. Il ne faut surtout pas que de l'alcool (traces de produit lave-glaces, par exemple) puisse pénétrer dans la batterie. N'ajoutez jamais plus de liquide qu'il n'en faut. Pendant les mois d'été et dans les pays chauds, le niveau d'électrolyte doit faire l'objet de contrôles plus fréquents.

Charge de la batterie

Si vous effectuez beaucoup de petits trajets ou circulez fréquemment en ville ou si vous utilisez des appareils qui consomment beaucoup de courant (téléphone, télécopieur), il peut s'avérer nécessaire de recharger la batterie de temps à autre. Lors de la recharge, veillez à ce que l'endroit soit suffisamment aéré.

Débrancher le câble de la batterie (voir Démontage et montage de la batterie).

Respectez les indications du fabricant du chargeur.

Ne mettez le chargeur en service (en le branchant au secteur ou en actionnant son commutateur) qu'après l'avoir correctement connecté.

Contrôlez le niveau d'électrolyte après la recharge.

Votre concessionnaire Porsche est tout disposé à vous conseiller pour trouver le chargeur de batterie approprié.

Remplacement de la batterie

Ne remplacez la batterie que par une batterie Porsche d'origine avec le numéro de pièce de rechange correspondant.

Les données figurant sur le couvercle de la batterie ne suffisent pas à la recherche d'une batterie „comparable“ qui satisfasse à toutes les exigences de Porsche.

Respectez les consignes d'élimination des batteries!

Immobilisation du véhicule

Lorsque le véhicule reste assez longtemps au garage ou à l'atelier, les portières et capots doivent être fermés. Retirez la clé de contact ou, le cas échéant, débranchez la batterie. L'alarme ne marche pas lorsque la batterie est débranchée!

La batterie se décharge même lorsque votre véhicule est immobilisé. Pour que la batterie puisse continuer à fonctionner, il est conseillé de la recharger toutes les six semaines environ. Contrôlez le niveau d'électrolyte et recomplétez si nécessaire!

Une batterie démontée doit être conservée à l'abri de la lumière et de la chaleur, sans risquer toutefois de geler.

Assistance au démarrage

Si la batterie est déchargée, par exemple en hiver ou après une longue période d'immobilisation du véhicule par exemple, on peut la lancer à l'aide d'un câble auxiliaire de démarrage branché sur la batterie d'un autre véhicule. Dans ce cas, il convient de respecter les consignes suivantes:

1. Les deux batteries doivent avoir une tension de 12 volts. La capacité (Ah) de la batterie auxiliaire ne doit pas être de beaucoup inférieure à celle de la batterie déchargée.
2. Seuls sont autorisés les câbles auxiliaires de démarrage standard présentant un diamètre suffisant et dont les pinces sont entièrement isolées. Respectez les indications du fabricant des câbles.
3. Une batterie déchargée peut commencer à geler dès -10°C . Il faut impérativement dégeler la batterie avant de connecter les câbles auxiliaires.
4. Il ne doit y avoir aucun contact entre les deux véhicules, sinon le courant commence à passer dès que les pôles (+) sont reliés.
Danger de court-circuit!
5. La batterie déchargée doit être normalement reliée au réseau de bord. Ne vous penchez pas au-dessus de la batterie.
L'acide peut provoquer des brûlures!

6. N'approchez de la batterie aucun matériau susceptible de provoquer une inflammation, p. ex. flamme nue, cigarette allumée, et évitez p. ex. la formation d'étincelles entre deux câbles ou encore lors de travaux de soudage.

Le gaz oxyhydrique (mélange tonnant) peut provoquer une explosion!

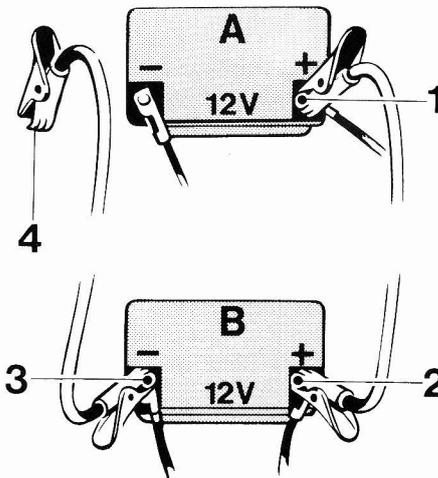
Faites bien attention à ce qu'aucun bijou conducteur (alliance, chaîne, bracelet-montre) n'entre en contact avec des éléments sous tension du véhicule.

Danger de blessure par court-circuit!

7. Positionnez les câbles auxiliaires de manière qu'ils ne puissent pas être entraînés par la rotation de certains éléments dans le compartiment moteur.

Connectez les câbles dans l'ordre suivant:

- + Branchez le câble + au pôle de la batterie déchargée (A), puis au pôle de la batterie auxiliaire (B).
- Branchez ensuite le câble – au pôle de la batterie auxiliaire (B), puis à un point de masse adéquat (4) de la carrosserie du véhicule dont la batterie est déchargée. Ce point de masse doit être situé le plus loin possible de la batterie.



A - Batterie déchargée

B - Batterie auxiliaire

8. Faites tourner à un régime assez élevé le moteur du véhicule auxiliaire.
9. Lancez le moteur. Une tentative de démarrage avec câbles auxiliaires ne doit pas durer plus de 15 secondes. Elle doit être suivie d'une pause de 1 minute au moins.
10. Quand le moteur tourne, retirez les câbles dans l'ordre inverse.

Récapitulatif des lampes

	<u>Culot</u>	<u>Forme, puissance</u>
Feu de route	P 14,5 E	H1, 55 W
Feu de croisement	P 14,5 E	H1, 55 W
Phare antibrouillard	PK 22 S	H3, 55 W
Feu antibrouillard AR	BA 15 S	P 21 W
Feu de recul	BA 15 S	P 21 W
Feu stop	BAY 15 D	P 21/5 W
Clignotants	BA 15 S	P 21 W
Carrera 4, Turbo: clignotants avant	BA 15 S	PY 21 W (jaune)
Clignotant latéral	W 2,5 x 9,5 D	W 5 W
Feu de gabarit	BA 9 S	T 4 W
Eclairage intérieur	SV 8,5 - 8	K 10 W
Eclair. compart. bagages/ moteur	SV 8,5 - 8	K 10 W
Eclairage plaque d'immatr	SV 8,5 - 8	C 11 5 W

Remplacer les ampoules

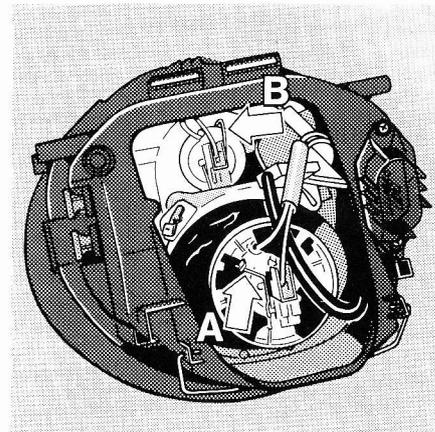
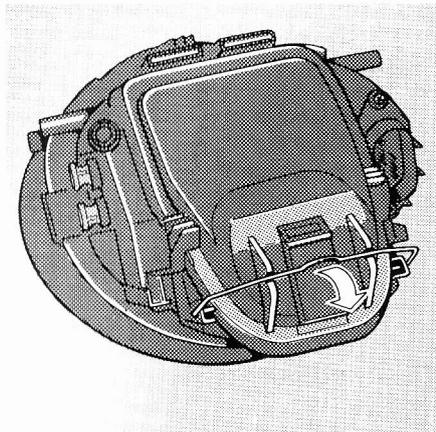
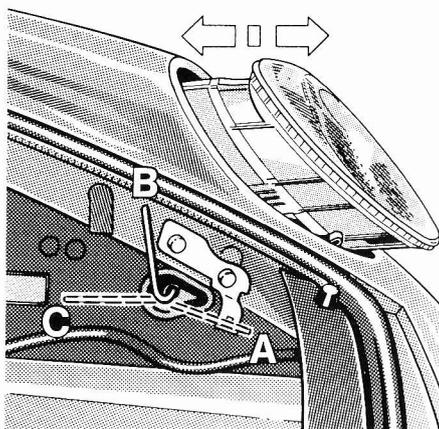
Lors du remplacement d'une ampoule, le consommateur correspondant doit être coupé pour éviter les courts-circuits.

Les lampes neuves doivent être propres et exemptes de toute trace de gras. C'est pourquoi il ne faut jamais les toucher avec les doigts. Prenez-les toujours avec un chiffon ou un papier!

La législation de certains pays prévoit que l'on dispose toujours d'un coffret d'ampoules de rechange dans le véhicule. Pour des raisons de sécurité, nous vous recommandons de toujours emporter des ampoules de rechange afin que l'éclairage de votre véhicule soit toujours conforme aux dispositions légales. Pensez-y, chez vous comme à l'étranger!

N'utilisez que de l'eau savonneuse pour nettoyer les transparents des projecteurs. Vous ne devez en aucun cas utiliser de nettoyeurs chimiques.

Les câbles et appareils de commande des feux de croisement Litronic sont sous haute tension. Il est donc recommandé d'être très prudent.



A - Feux de croisement
B - Feux de route

911 Turbo:

En cas de défaillance des feux de croisement Litronic, consultez un concessionnaire Porsche agréé ou un service Bosch. Les câbles et appareils de commande des feux de croisement Litronic sont sous haute tension. Il est donc recommandé d'être très prudent.

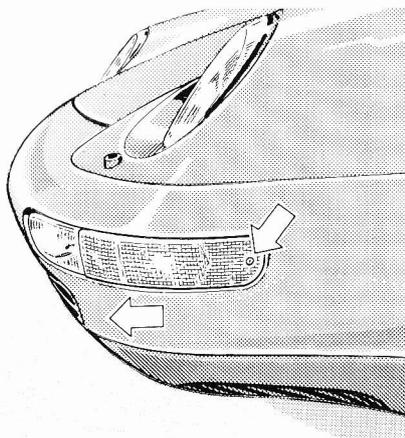
Phares

1. Décrochez le tapis latéral.

Dégagez le levier de déverrouillage situé sur la fixation de sécurité. Amenez d'abord le levier en position C, puis repoussez-le en position B. Retirez le bloc optique.

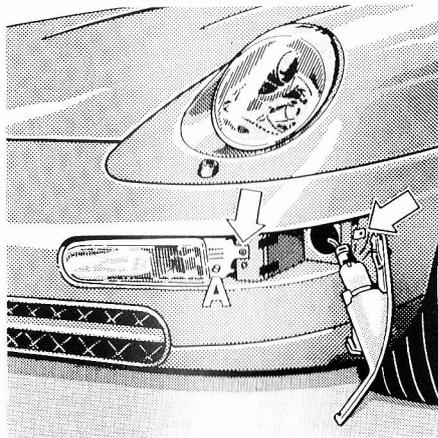
2. Rabattez la fixation sur le boîtier et enlevez le cache.
3. Appuyez sur la fixation de la douille concernée et repoussez la fixation sur les côtés. Retirez l'ampoule abîmée et remplacez-la en veillant à la mettre en place correctement.
4. Appuyez sur la fixation et accrochez-la sur les côtés.

5. Remettez le cache sur le boîtier et replacez la fixation.
6. Mettez le phare en place dans l'aile de la carrosserie et engagez-le complètement. Amenez le levier de déverrouillage en position A et accrochez-le à la fixation de sécurité. Refixez le tapis.
7. Contrôlez le fonctionnement et le réglage des phares.



Clignotant avant

1. Dévissez la vis du boîtier de clignotant et ôtez-le en tirant vers l'avant.
2. Tournez la douille vers la gauche et retirez-la. Remplacez l'ampoule (culot à baïonnette).
3. Remettez la douille en place et tournez-la vers la droite.
4. Remettez le boîtier en place et revissez la vis cruciforme en vérifiant qu'elle est bien positionnée.

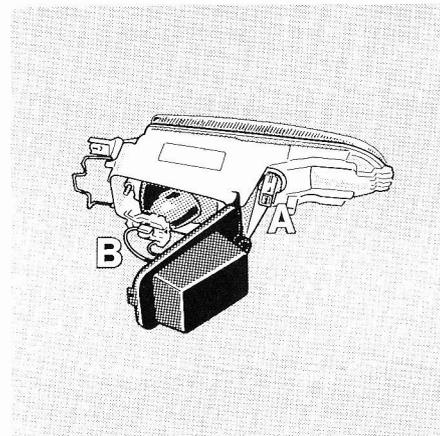


A - Réglage en hauteur des feux de brouillard

5. Vérifiez le bon fonctionnement.

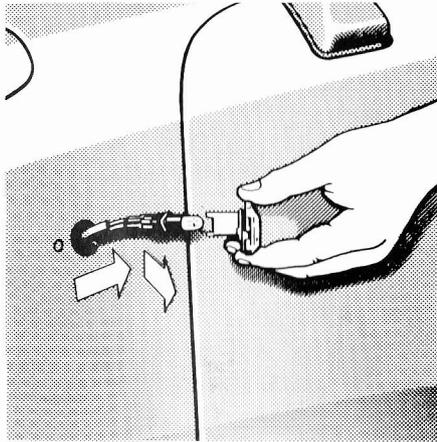
Phares antibrouillard, feux de gabarit AV

1. Dévissez la vis du boîtier de clignotant et sortez le boîtier par l'avant.
2. Dévissez la vis du boîtier de phare (flèche) et sortez-le par le côté.



A - Feux de gabarit
B - Phares antibrouillard

3. Feu de gabarit (A): Appuyez sur la fixation du connecteur et dégagez-le. Retirez la douille (culot à baïonnette). Remplacez l'ampoule (culot à baïonnette).
4. Phare antibrouillard (B): Débranchez le connecteur. Dégagez la fixation du boîtier et enlevez le cache. Dégagez la fixation de la douille. Débranchez le connecteur fixé au câble de la lampe. Remplacez l'ampoule.

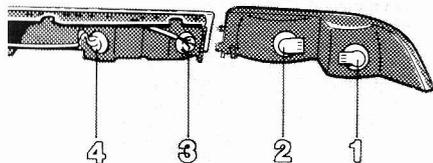


5. Remplacez le cache et sa fixation, rebranchez les deux connecteurs du boîtier. Remettez le boîtier en place et fixez-le.
6. Remplacez le boîtier du clignotant et fixez-le.
7. Contrôlez le fonctionnement des feux.

Clignotant latéral

1. Repoussez le boîtier de lampe vers l'arrière (dans le sens opposé au sens de la marche) et sortez-le.
2. Retirez du boîtier le protecteur de caoutchouc et la douille.
3. Retirez l'ampoule et remplacez-la.

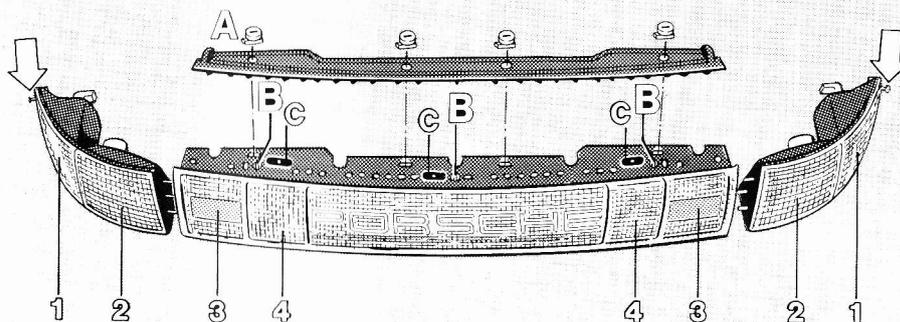
4. Remettez la douille en place, puis le protecteur de caoutchouc. Encliquez le boîtier dans l'aile.
5. Vérifiez le bon fonctionnement.



- 1 - Clignotant
- 2 - Feux de stop et de gabarit
- 3 - Feu de recul
- 4 - Feu antibrouillard

Clignotant arrière, feu de stop, feu de gabarit arrière

1. Dévissez la vis du clignotant et retirez le clignotant hors du cache par le côté.
2. Tournez la douille de la lampe défectueuse vers la gauche et retirez-la. Remplacez l'ampoule (culot à baïonnette).

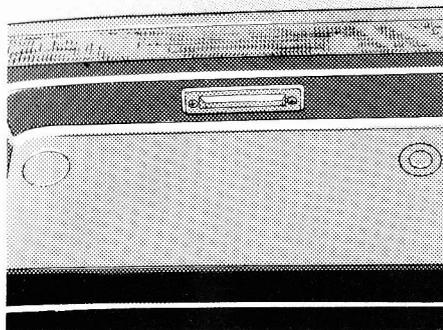


3. Remplacez la douille et tournez-la vers la droite.
4. Remplacez le boîtier et vissez la vis cruciforme en veillant à ce qu'elle soit bien positionnée.
5. Vérifiez le bon fonctionnement.

Feu antibrouillard arrière et feu de recul

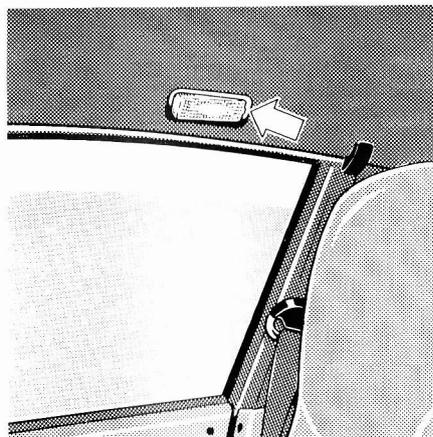
1. Déposez les vis des deux clignotants (flèches) et retirez les clignotants hors du cache par le côté.
2. Tournez les 4 vis (A) du cache supérieur d'env. 90° et retirez le cache.

3. Dévissez partiellement les 3 vis cruciformes (B) du cache arrière, jusqu'à ce qu'elles affleurent au cache. Dévissez ensuite les 3 vis à six pans creux (C). Retirez le cache par l'arrière.
4. Tournez la douille de la lampe défectueuse vers la gauche et sortez-la.
5. Remplacez l'ampoule (culot à baïonnette).
6. Remettez la douille et tournez-la vers la droite.
7. Introduisez le cache arrière dans les 3 guides inférieurs. Revissez les 3 vis cruciformes (B) jusqu'en butée, puis resserrez les 3 vis à six pans creux (C).
8. Remettez le cache supérieur sur le cache arrière et tournez les 4 vis d'env. 90° pour fixer le cache supérieur.
9. Remettez les deux clignotants et fixez-les.
10. Vérifiez le bon fonctionnement.



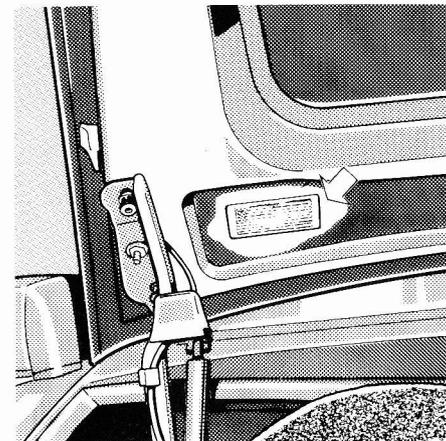
Eclairage de la plaque d'immatriculation

1. Défaites les deux vis et retirez le recouvrement.
2. Retirez l'ampoule entre les deux ressorts de contact et changez-la.
3. Remettez le recouvrement en place. Veillez au positionnement correct du joint de caoutchouc. Serrez les vis. Vérifiez le bon fonctionnement.



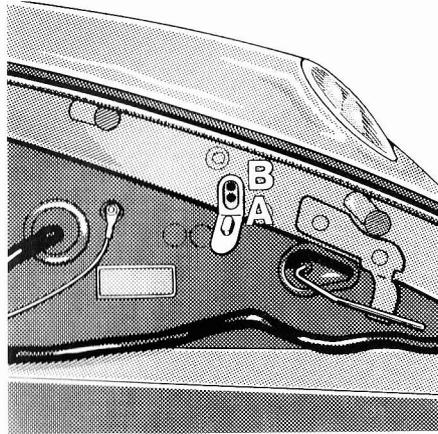
Eclairage intérieur

1. Retirez précautionneusement la lampe de son emplacement dans l'habillage (Flèche) en faisant pression avec un tournevis.
2. Retirez l'ampoule entre les deux ressorts de contact et changez-la.
3. Réinsérez d'abord un côté, puis l'autre côté de la lampe dans l'emplacement puis appuyez. Vérifiez le bon fonctionnement.

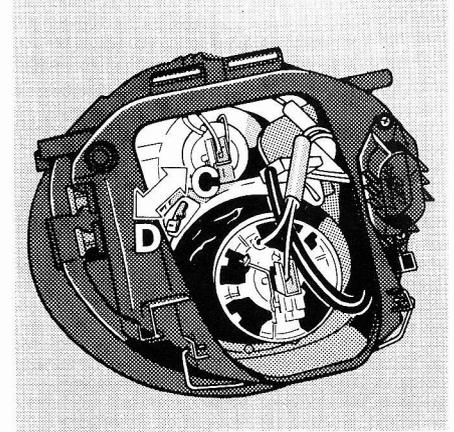


Eclairage du compartiment à bagages

1. Retirez précautionneusement la lampe complète de son emplacement dans l'habillage en faisant pression avec un tournevis.
2. Retirez l'ampoule entre les deux ressorts de contact et changez-la.
3. Réinsérez d'abord un côté, puis l'autre côté de la lampe dans l'emplacement puis appuyez. Vérifiez le bon fonctionnement.



A - Réglage en hauteur
B - Réglage latéral



C - Circulation à gauche
D - Circulation à droite

Réglage des projecteurs

Le réglage des projecteurs ne peut se faire qu'avec un appareil spécial. Le véhicule doit être en ordre de marche, réservoir de carburant rempli. Le siège conducteur doit être occupé, ou chargé (75 kg). La pression des pneus doit correspondre aux valeurs de consigne. Une fois chargé, le véhicule doit parcourir quelques mètres pour que la suspension puisse se stabiliser.

Le correcteur de site doit être mis en position „0“.

Vis de réglage

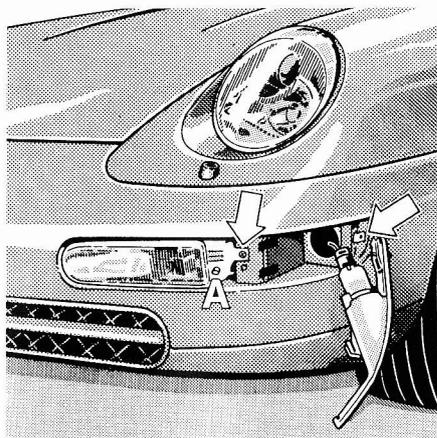
Les vis de réglage sont accessibles par le compartiment à bagages. Dégagez le tapis latéral et soulever le cache des vis de réglage.

Chaque phare dispose de deux vis de réglage du réflecteur, une pour le réglage en hauteur et une autre pour le réglage latéral. En tournant les vis à six pans creux vers la droite ou vers la gauche, le réglage est modifié en conséquence.

Si vous vous rendez avec votre véhicule dans un pays où l'on roule à gauche, il faudra régler les réflecteurs des phares autrement au moment de passer la frontière. Le réglage consiste à rendre les feux de croisement symétriques. Ils ne risquent donc plus d'éblouir les usagers venant en sens inverse.

Réglage des réflecteurs pour adaptation à l'autre mode de circulation:

1. Retirez le bloc optique (voir au chapitre „Phares”) et enlevez son cache.



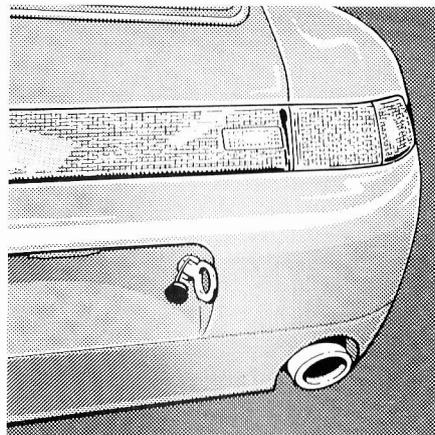
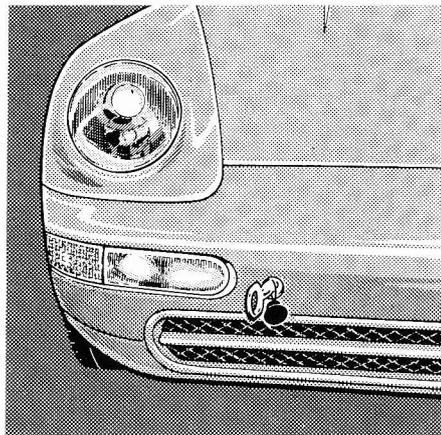
A - Réglage en hauteur des phares antibrouillard

2. Amener le curseur en position C et le faire encliqueter.
3. Remettez le cache sur le bloc optique et remontez le phare.

Pensez à redonner aux phares le réglage correct au retour.

Réglage des phares antibrouillard

Le réglage des phares antibrouillard s'opère à l'aide de la vis (A).



Respectez les indications du chapitre „Tiptronic“.

N'oubliez pas que les systèmes d'assistance (freinage, direction) ne fonctionnent pas quand le moteur ne tourne pas. Il vous faut donc appliquer des efforts plus importants à la pédale, et au volant, pour freiner et pour manoeuvrer le véhicule.

Carrera 4, Turbo:

Lorsque le véhicule est remorqué avec l'essieu AV ou AR relevé, les roues de l'essieu relevé doivent pouvoir tourner librement.

Remorquage

L'oeillet de remorquage se trouve dans l'outil-lage de bord.

Si vous devez remorquer un autre véhicule, il faut retirer l'obturateur en plastique du pare-choc arrière et visser l'oeillet de remorquage à fond.

Si vous devez faire remorquer votre Porsche, il faut visser l'oeillet de remorquage dans le taraudage à côté de la plaque d'immatriculation avant. Retirez tout d'abord avec précaution l'obturateur en plastique à l'aide du tournevis.

Respectez toujours les directives réglementant le remorquage.

Si vous remorquez un autre véhicule, son poids ne doit pas être supérieur à celui de votre Porsche.

Pendant le trajet, le câble de remorquage doit toujours être bien tendu. Evitez absolument dans la conduite les saccades ou secousses, qui solliciteraient excessivement la câble. Le véhicule dépanné doit être remorqué contact mis, afin que les clignotants et les feux stop fonctionnent et que l'antivol de direction ne puisse pas se bloquer.

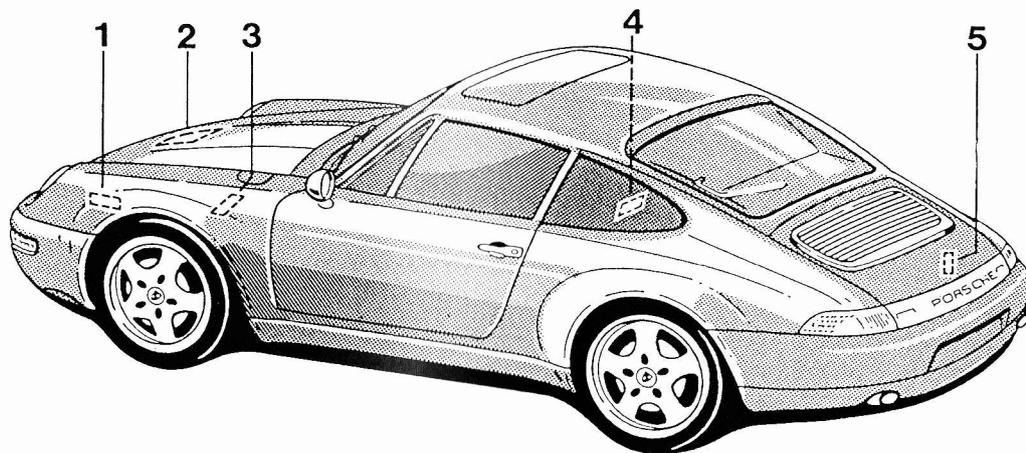
Démarrage par remorquage

Lorsque la batterie est défaillante ou complètement déchargée, le moteur ne peut être lancé qu'en remplaçant la batterie ou en utilisant des câbles auxiliaires.

Les véhicules équipés d'un catalyseur ne doivent être démarrés par remorquage que lorsque le moteur est froid.

Les véhicules avec „Tiptronic“ ne peuvent pas être démarrés par remorquage.

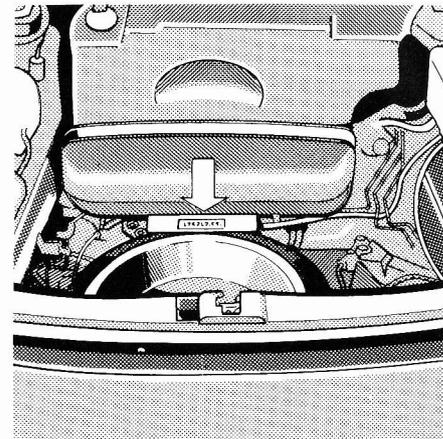
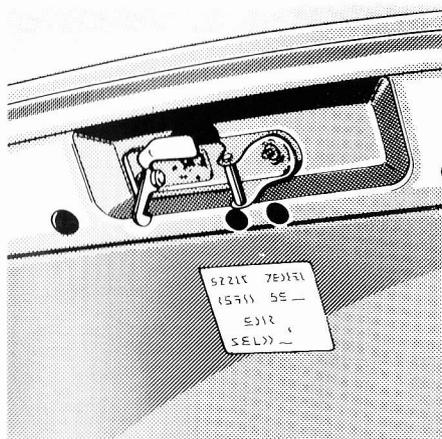
Identification du véhicule, caractéristiques techniques



- 1 Référence peinture
- 2 Plaque d'identification du véhicule
- 3 Numéro d'identification du véhicule
- 4 Plaque signalétique
- 5 Numéro du moteur

Identification du véhicule

Pour toute commande de pièce de rechange et pour toute demande de renseignements, nous vous prions de mentionner le numéro d'identification du véhicule et le numéro du moteur afin d'accélérer et de faciliter le traitement de votre demande.



Numéro d'autoradio

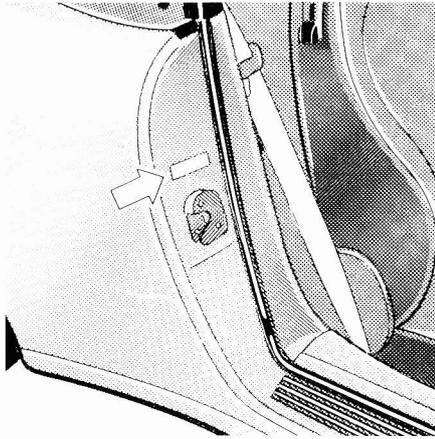
Vous trouverez une étiquette avec le numéro de série de l'autoradio sur la carte-code et une autre sur le véhicule, au-dessus de la partie amovible du cendrier.

Plaque d'identification du véhicule

La plaque d'identification du véhicule est collée sur la face intérieure du capot du compartiment à bagages, en dessous du dispositif de verrouillage. Sur cette plaque figurent toutes les données importantes de votre véhicule.

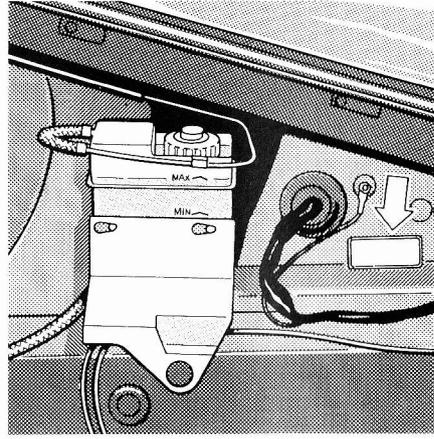
Numéro d'identification du véhicule

Le numéro d'identification du véhicule se trouve dans le compartiment à bagages, sous le tapis de sol, et au bas de la partie gauche du cadre de pare-brise.



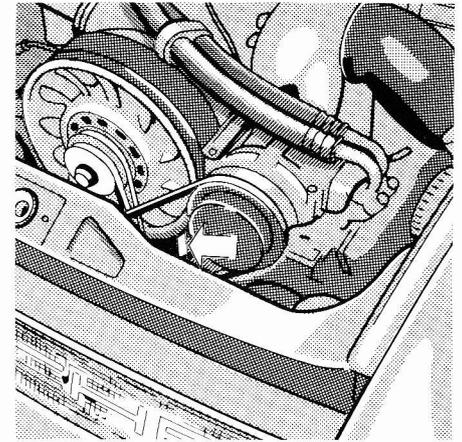
Plaque signalétique

La plaque signalétique se trouve sur le montant de serrure de la porte de droite.



Référence peinture

La référence peinture figure dans le compartiment à bagages sur la face latérale gauche. Elle est collée sous le tapis de sol.



Numéro du moteur

Le numéro du moteur est frappé sur le support droit du carter de ventilateur.

Caractéristiques techniques

Moteur		Carrera	Turbo
Nombre de cylindres		6	6
Alésage		100 mm	100 mm
Course		76,4 mm	76,4 mm
Cylindrée		3600 cm ³	3600 cm ³
Taux de compression		11,3 : 1	8,0 : 1
Puissance selon CE		200 kW (272 ch)	300 kW (408 ch)
à		6100 tr/mn	5750 tr/mn
Couple selon CE		330 Nm	540 Nm
à		5000 tr/mn	4500 tr/mn
Puissance volumétrique		55,6 kW/l (75,6 ch/l)	83,3 kW/l (113,3 ch/l)
Consommation d'huile		jusqu'à 1,5 l/1000 km	jusqu'à 1,5 l/1000 km
Régime maxi admissible		6700 tr/mn	6720 tr/mn
Bougies		Bosch FR 6 LDC, FR 5 DTC, Beru 14 FR 5 DTU	Bosch FR 6 LDC Beru 14 FR 6 LDU
Ecartement des électrodes		0,7 ± 0,1 mm	0,7 + 0,1 mm
Alternateur		triphasé 1610/115 A	triphasé 1610/115 A
Ordre d'allumage		1 - 6 - 2 - 4 - 3 - 5	1 - 6 - 2 - 4 - 3 - 5
Système d'allumage		électronique, double allumage régulation de cliquetis	électronique, simple allumage régulation de cliquetis
Rattrapage du jeu de soupapes		hydraulique	hydraulique
Courroies	ventilateur	9,5 x 776 La	9,5 x 757 La
	alternateur	9,5 x 760 La	9,5 x 757 La
	climatiseur	13 x 1085 La	13 x 1085 La

N'utiliser que des courroies d'origine homologuées par Porsche.

Transmission

Carrera:

Le moteur et la boîte de vitesses sont vissés pour former un groupe motopropulseur. Propulsion par arbres à joints homocinétiques sur roues AR.

Carrera 4, Turbo:

Le moteur et la boîte de vitesses sont vissés, à l'aide d'un tube de connexion (Transaxle), pour former un groupe motopropulseur, entre l'entraînement des roues AV et AR.

Arbre de transmission élastique à torsion logé dans le Transaxle entre le pont avant et le pont arrière. Transmission quatre roues motrices permanente avec répartition du couple variable par embrayage à disques hydraulique. Blocage du différentiel en fonction de la charge.

Boîte de vitesses

Démultiplication:	Carrera	Carrera Version CH	Tiptronic S	Turbo
1ère vitesse	3,82 : 1	3,82 : 1	2,73 : 1	3,82 : 1
2ème vitesse	2,15 : 1	2,05 : 1	1,63 : 1	2,15 : 1
3ème vitesse	1,56 : 1	1,41 : 1	1,10 : 1	1,56 : 1
4ème vitesse	1,24 : 1	1,12 : 1	0,80 : 1	1,21 : 1
5ème vitesse	1,03 : 1	0,92 : 1		0,97 : 1
6ème vitesse	0,82 : 1	0,78 : 1		0,75 : 1
Marche arrière	2,86 : 1	2,86 : 1	2,29 : 1	2,86 : 1
Démult. pont AR	3,44 : 1	3,44 : 1	3,67 : 1	3,44 : 1

Pneus, jantes Carrera, Carrera 4

		Pneus	Jantes	Déport	Pression de gonflage (à pneus froids)
Pneus d'été	AV	205/55 ZR 16	7 J x 16 H2	55 mm	2,5 bars (36 psi)
	AR	245/45 ZR 16	9 J x 16 H2	70 mm	3,0 bars (44 psi)
au choix	AV	205/50 ZR 17	7 J x 17 H2	55 mm	2,5 bars (36 psi)
	AR	255/40 ZR 17	9 J x 17 H2	70 mm, au. ch. 55 mm	2,5 bars (36 psi)
Pneus d'hiver	AV	205/55 R 16 89 T M+S	7 J x 16 H2	55 mm	2,5 bars (36 psi)
	AR	*225/50 R 16 92 T M+S	8 J x 16 H2	70 mm	3,0 bars (44 psi)
au choix	AV	205/50 R 17 89 T M+S	7 J x 17 H2	55 mm	2,5 bars (36 psi)
	AR	*225/45 R 17 90 T M+S	8 J x 17 H2	70 mm	2,5 bars (36 psi)

L'indice de charge (p. ex. 90) et la lettre code (p. ex. T) pour la vitesse maximale constituent des exigences minimales. Lors du remplacement de pneus ou du montage de pneus d'un type différent, respecter les indications du chapitre "Les pneus et leur traitement".

Dimensions pneus/jantes

L'homologation de dimensions de pneus ou de jantes implique de nombreux tests. Votre concessionnaire Porsche agréé se fera un plaisir de vous informer sur l'état actuel des homologations. Une modification à des dimensions non homologuées par Porsche peut porter un grave préjudice à la stabilité de marche.

Chaînes à neige

Montage seulement sur les roues arrière; vitesse maximale 50 km/h. N'utilisez que les chaînes spéciales à maillons fins homologuées par Porsche. L'espace libre pour le montage de chaînes n'est garanti qu'avec les combinaisons pneu/jante marquées par un*.

Roue de secours

Pneu pliant 165/70 -16 92 P sur jantes 5 1/2 J x 16, Déport 30 mm. La pression de gonflage est toujours de 2,5 bars pression relative (36 psi), soit à l'avant, soit à l'arrière.
Vitesse maximale 80 km/h.

Pneus, jantes Turbo

		Pneus	Jantes	Déport	Pression de gonflage (à pneus froids)
Pneus d'été	AV	225/40 ZR 18	8 J x 18 H2	52 mm	2,5 bars (36 psi)
	AR	285/30 ZR 18	10 J x 18 H2	40 mm	3,0 bars (44 psi)
Pneus d'hiver	AV	205/50 R 17 89 T M+S	7 J x 17 H2	55 mm	2,5 bars (36 psi)
	AR	*225/45 R 17 90 T M+S	8 J x 17 H2	40 mm	3,0 bars (44 psi)

L'indice de charge (p. ex. 90) et la lettre code (p. ex. T) pour la vitesse maximale constituent des exigences minimales. Lors du remplacement de pneus ou du montage de pneus d'un type différent, respecter les indications du chapitre "Les pneus et leur traitement".

Dimensions pneus/jantes

L'homologation de dimensions de pneus ou de jantes implique de nombreux tests. Votre concessionnaire Porsche agréé se fera un plaisir de vous informer sur l'état actuel des homologations. Une modification à des dimensions non homologuées par Porsche peut porter un grave préjudice à la stabilité de marche.

Chaînes à neige

Montage seulement sur les roues arrière; vitesse maximale 50 km/h. N'utilisez que les chaînes spéciales à maillons fins homologuées par Porsche. L'espace libre pour le montage de chaînes n'est garanti qu'avec les combinaisons pneu/jante marquées par un*.

Roue de secours

Pneu pliant 165/70 -16 92 P sur jantes 5 1/2 J x 16, Déport 30 mm. La pression de gonflage est toujours de 2,5 bars pression relative (36 psi), soit à l'avant, soit à l'arrière.
Vitesse maximale 80 km/h.

Poids

	Carrera	Carrera 4	Tiptronic S	Turbo
Poids à vide selon norme DIN	1370 kg	1420 kg	1395 kg	1500 kg
Poids à vide selon norme 70/156/CEE*	1445 kg	1495 kg	1470 kg	1575 kg
Poids total admissible	1710 kg	1760 kg	1735 kg	1840 kg
Charge admissible sur l'essieu AV**	720 kg	760 kg	720 kg	760 kg
Charge admissible sur l'essieu AR**	1065 kg	1070 kg	1065 kg	1150 kg
Charge aut. du porte-bagages Coupé***	75 kg	75 kg	75 kg	75 kg

* Poids à vide, 75 kg incl. (conducteur et part de bagages)

** Le PTC admissible ne doit en aucun cas être dépassé.

Attention : le montage d'installations supplémentaires (climatiseur, etc.) provoque la diminution du poids utile.

*** Seulement avec système de transport sur toit Porsche d'origine, sinon 35 kg

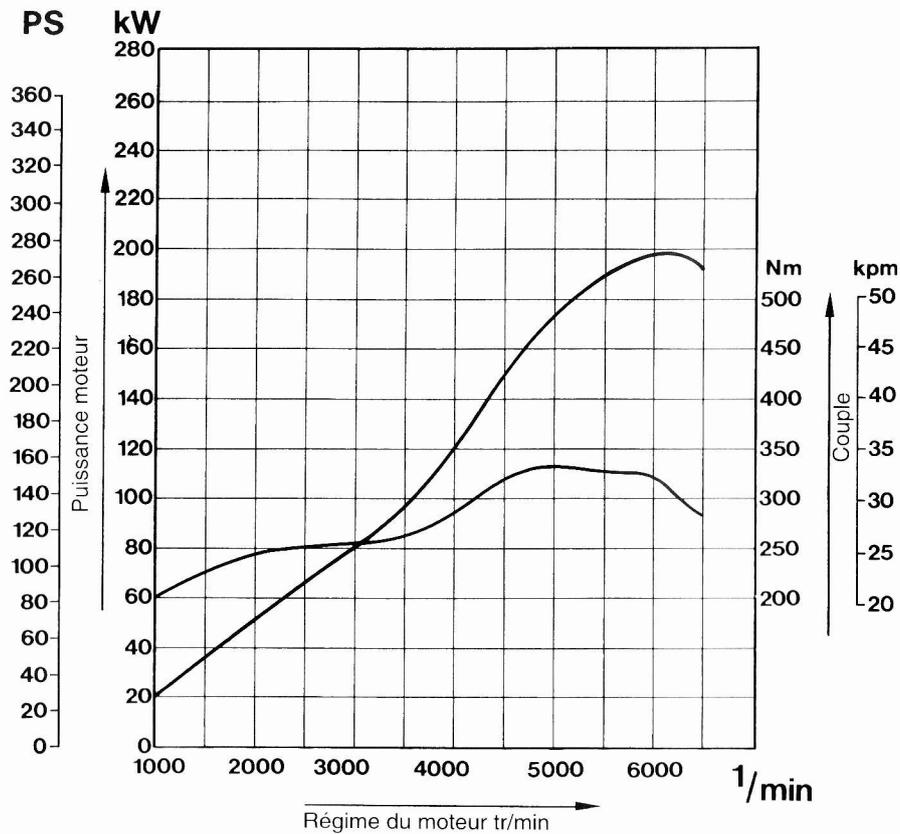
Dimensions (poids à vide selon DIN)

	Carrera	Châssis sport Carrera	Turbo
Longueur	4245 mm		4245 mm
Largeur	1735 mm		1795 mm
Hauteur	1300 mm	1285 mm	1285 mm
Empattement	2272 mm		2272 mm
Voie AV	1405 mm		1411 mm
Voie AR	1444 mm		1504 mm
Larg. max. hors tt.	1700 mm		1790 mm
Diamètre de braquage	11,74 m		11,74 m
Angle de pente	AV* 11,0° AR 12,5°	10,5° 11,5°	9,0° 11,0°
Angle de rampe*	13,0°	12,0°	12,0°
Garde au sol*	110 mm	90 mm	90 mm

*pour PTAC

Courbes de puissance

911 Carrera



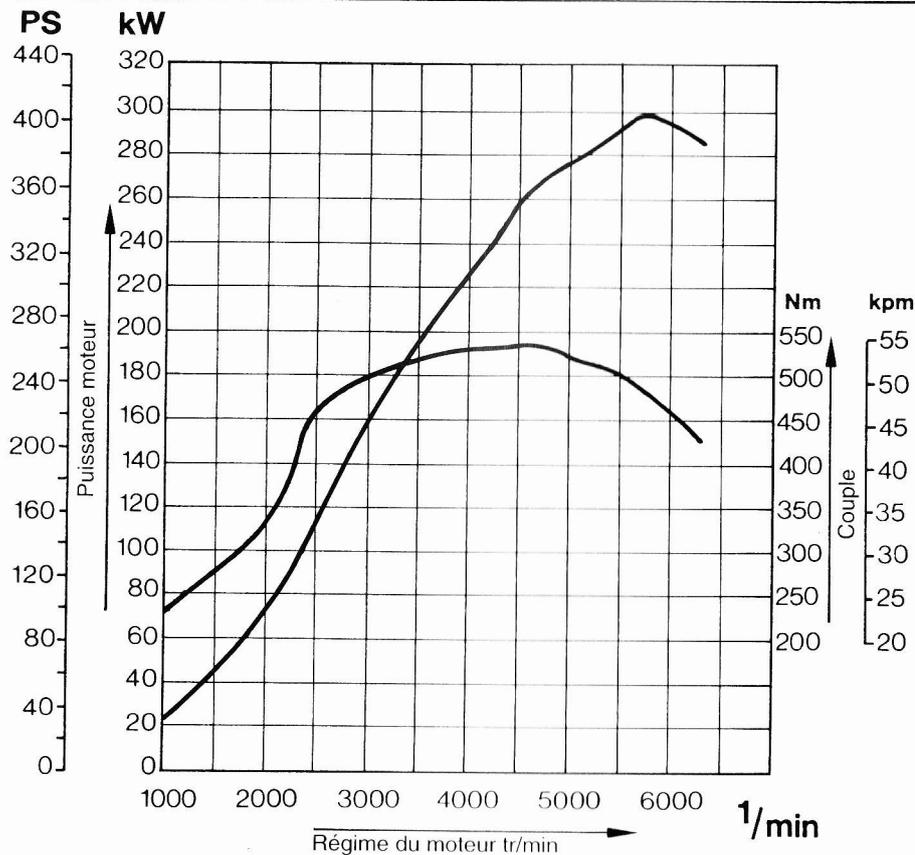


Diagramme d'accélération Boîte mécanique

911 Carrera

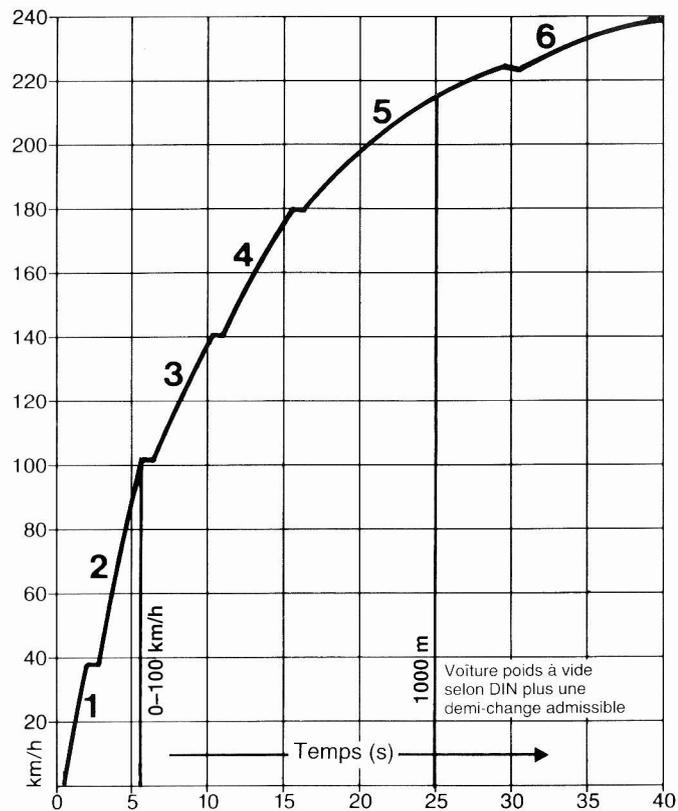


Diagramme d'accélération Boîte mécanique

911 Turbo

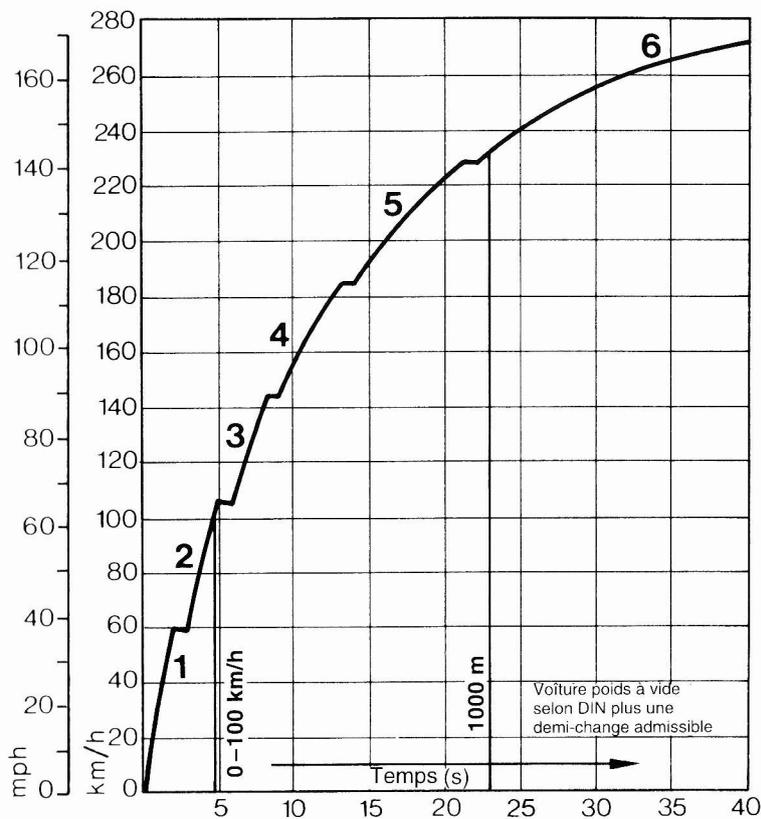


Diagramme de transmission

Boîte mécanique

911 Carrera

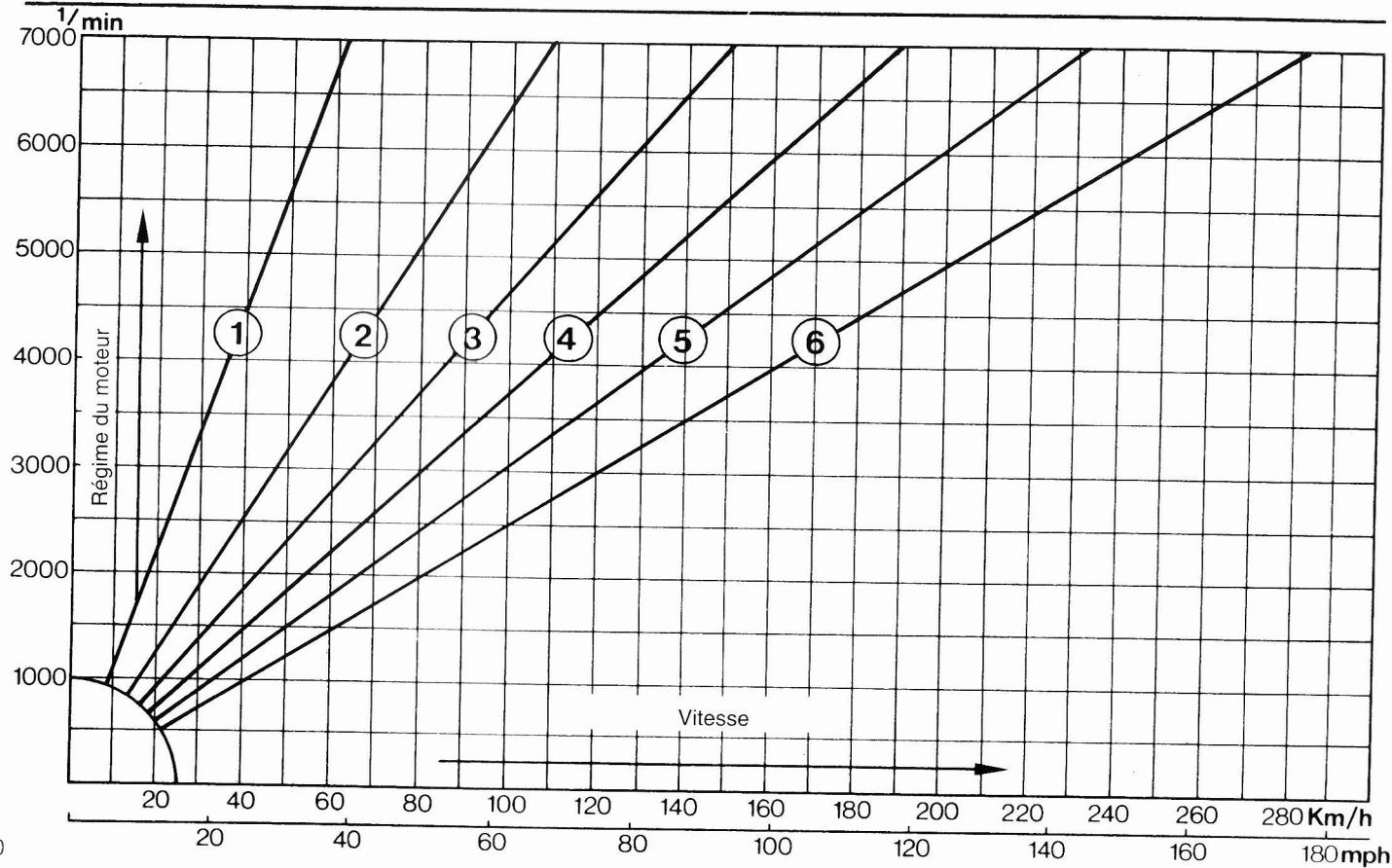


Diagramme de transmission

911 Carrera

Tiptronic

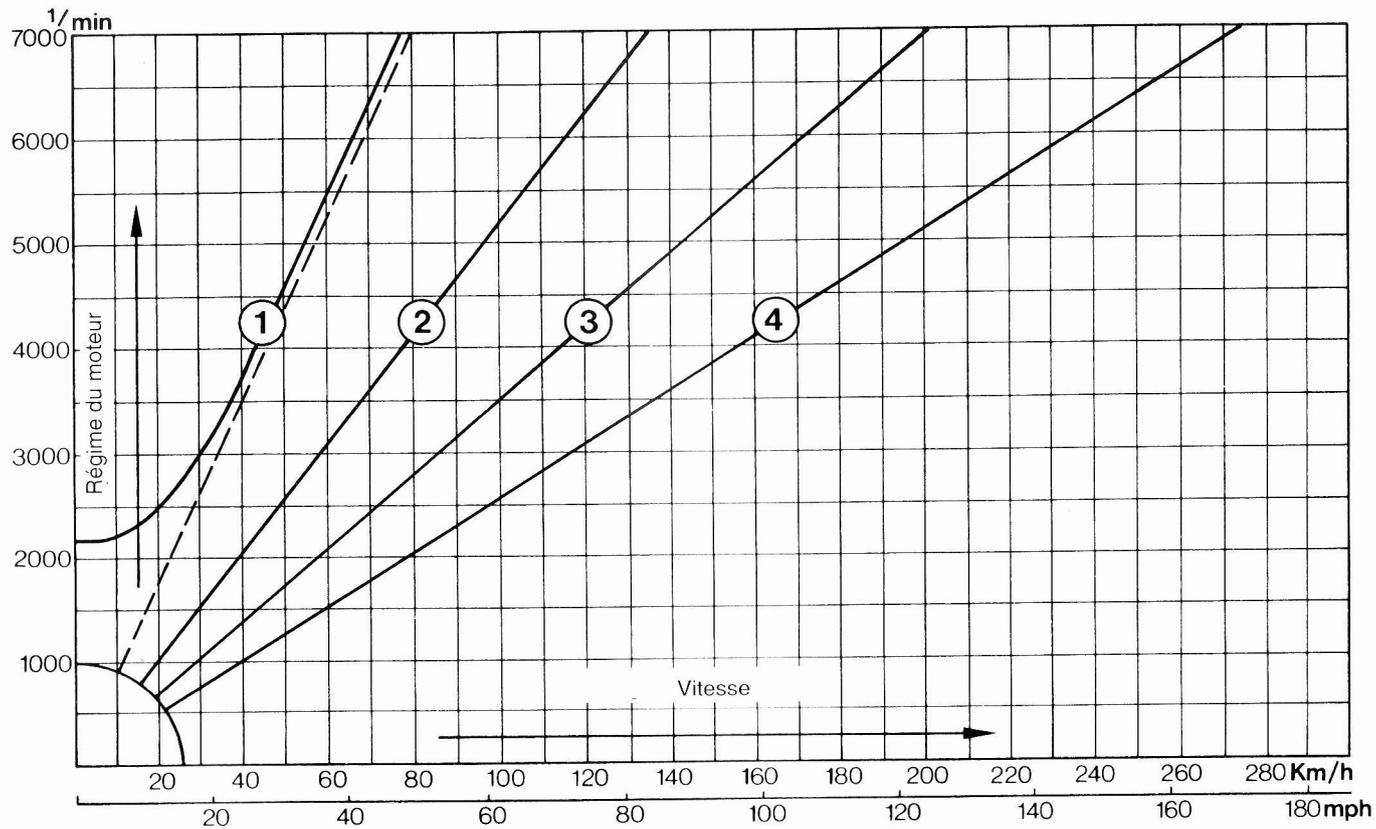
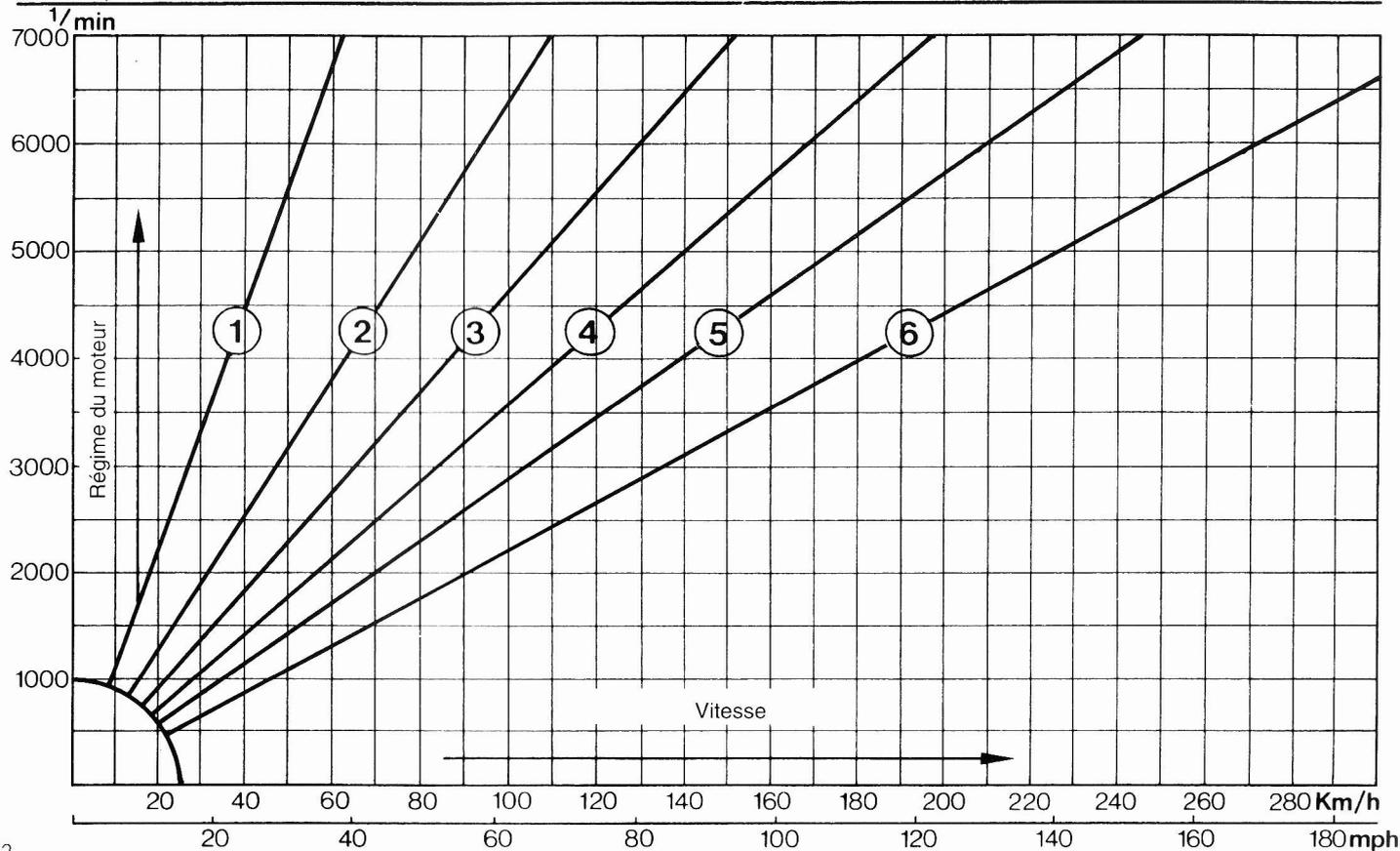


Diagramme de transmission

911 turbo

Boîte mécanique



Index alphabétique

Index alphabétique

A/B

ABD (régul. différentielle antipatinage)	28, 40
ABS (antiblocage des roues).....	27, 40
Accessoires.....	90, 91
Affichage de la position du levier de sélection.....	43, 60
Affichage de la temp. ext	46
Aileron arrière.....	31
– Voyant de contrôle.....	44
Airbag.....	24, 25, 45
Allume-cigares.....	52
Ampoules - remplacement	107 – 113
Appel de phares.....	49
Assistance au démarrage.....	106
Assistance en cas de panne.....	94 – 116
Avant le démarrage.....	8
Avertisseur sonore.....	32
Batterie.....	89, 103 – 106
– Démontage.....	104
Boîte à gants.....	54
Boîte de vitesses	121, 123
– Diagrammes de transmission.....	130, 132
Bougies d'allumage.....	120
Buses.....	56 – 58
– Commutateurs	57

C

Cabriolet.....	68 – 73, 85
Capot avant.....	65
Capot arrière.....	66
Caractéristiques du véhicule.....	117, 118
Caractéristiques techniques	120 – 132
Catalyseur.....	83
Ceintures de sécurité.....	22, 23, 44, 88
Cendrier.....	54
Chaines à neige.....	89, 124, 125
Changement de vitesses.....	59 – 64
Charge du porte-bagages	90, 126
Chauffage des sièges.....	21
Clés.....	13, 14
Climatiseur.....	56 – 58
Coffre à bagages	65
Combiné feux de croisement/de route/ de stationnement/clignotants et appels de phare	49
Commutateur d'air de reprise.....	57
Commutateur d'éclairage	48
Commutateur d'essuie-glace intermittent.....	50
Commutateur d'essuie-glace/lave-glace.....	50
Commutateur de soufflante	57
Compte-tours	42
Compteur de vitesse	43, 46, 47
Compteur journalier	45, 46, 47
Conseils pour l'entretien du véhicule.....	84 – 90
Conseils pratiques	94 – 116
Contact d'allumage.....	34, 60
Contenances, tableau	123
Contrôle moteur	41
Courbe d'accélération.....	129

Courroie trapézoïdale.....	120
Cric	94, 100, 101
Cuir.....	88

D/E

Dégivrage de la lunette arrière	52
Démarrage du moteur.....	33, 34, 61
Démarrage par remorquage.....	116
Diagrammes.....	127 – 132
Dimensions.....	126
Direction assistée	79, 80, 123
Eclairage du compartiment-moteur.....	66
Eclairage intérieur.....	18
Ecrous de roue antivol	99
Embrayage.....	59, 80
Entretien	84 – 90
Epuration des gaz d'échappement	83
Essuie-glace	50, 53
Essuie-glace de lunette arrière.....	53

F/G

Feu de stationnement.....	49
Feux antibrouillard.....	52
Feux de détresse.....	53
Filtre antipoussière.....	58
Frein à main	26, 41
Frein au pied	26
Freins.....	8, 26, 27, 40, 41, 89
Fusibles.....	102
Galerie de toit.....	90, 126
Gaz d'échappement, contrôle	41

I/J

Identification du véhicule.....	119
Installation électrique.....	102 – 115
Instruments.....	36 – 47
– Eclairage.....	48
Jauge d'huile.....	77, 123
Jerrican de réserve.....	82
Jeu de soupapes.....	120

L

Lève-glaces électriques.....	17
Liquide de frein.....	41, 81
Liquide lave-glace.....	39, 82, 89, 123

M/N

Maintenance.....	76 – 90
Mise en marche et arrêt du moteur.....	33, 34
Mode intermittent.....	50
Moteur	
– Contrôle du niveau d'huile.....	39, 77
– Huiles.....	78, 89, 123
– Indicateur de température d'huile.....	40
– Numéro.....	119
Numéro d'autoradio.....	118
Numéro d'identification du véhicule.....	118

O/P

Ordinateur de bord.....	46, 47
Outillage de bord.....	94

Pare-brise.....	86
Pare-soleil.....	55
Parevent.....	68 – 73
Peinture - référence.....	119
– Entretien.....	84 – 90
Pendulette.....	44
Performances.....	122
Phares.....	48, 52, 108 – 115
– Lave-phares.....	48, 123
Plafonniers.....	18
Plaques d'identification.....	118
Plaque signalétique.....	118
Pneu pliant.....	98, 124, 125
Pneus d'hiver.....	89, 97, 124, 125
Pneus et leur traitement.....	8, 95 – 97
Poids.....	126
Poignée de verrouillage du capot.....	65, 66
Porte-bagages.....	90, 126
Porte-skis.....	90, 126
Portières.....	15
Pression d'huile.....	40
Pression de charge.....	47
Pression de freinage.....	41
Pression de gonflage pneus.....	4, 95, 124, 125
Protection du soubassement.....	85, 87

R

Radiotéléphone.....	90
Réception radio.....	91
Régimes de rétrogradage.....	59, 62
Régimes maxi.....	8, 59, 62, 120
Réglage de la portée des phares.....	48
Réglage des dossiers.....	20 – 21

Régul. différentielle antipatinage (ABD).....	28, 40
Régulation du chauffage.....	56 – 58
Relais.....	102
Remorquage.....	116
Remplacer les ampoules.....	107 – 113
– Tableau.....	107
Réservoir de carburant.....	82
– Affichage du niveau de carburant.....	39
– Consommation de carburant.....	122
Réservoir de liquide.....	39, 82, 89, 123
Rétroviseurs.....	19, 52
Rodage.....	8
Roue de secours.....	98, 124, 125
Roue - changement.....	100, 101

S

Serrure de démarrage et d'antivol	
de direction.....	34, 60
Sièges.....	20 – 21
Sonde lambda.....	83
Soutien lombaire.....	21
Système antiblocage.....	27, 40
Système antidémarrage.....	10 – 12, 45
Système central d'information.....	37, 38
Système d'alarme.....	16
Système d'épuration des	
gaz d'échappement.....	83
Systèmes de retenue pour enfants.....	22, 23
Système de ventilation.....	56 – 58

T

Tableau de bord	9, 32
Téléphone de voiture.....	90
Témoin de feux de route.....	42
Tempostat.....	51
Tenue en côte	122
Tiptronic.....	60 – 64, 123
Toit ouvrant électrique.....	67
Touche de confirmation.....	37
Transmission intégrale.....	29, 30
Traitement numérique du signal (DSP).....	91
Transmission intégrale dynamique.....	29, 30
Travaux de maintenance et de réglage.....	76 – 90
Triangle de présignalisation	94
Trousse de secours	94
Tubulure de remplissage du réservoir	82
Types d'huile.....	78, 123

U/V

Utilisation en hiver	89, 90
Ventilation.....	56 – 58
Verrouillage central	15
Verrous de capot	65, 66
Vitres	85
Voyant de contrôle central.....	40
Voyant de contrôle de charge.....	44
Voyant de contrôle de la courroie	45
Voyant de contrôle des clignotants	42
Voyant de contrôle du feu de gabarit.....	45