



PORSCHE



Nouvelle 911 Turbo
La référence

The image features a dark gray background with several light gray, brushstroke-like lines. One line is horizontal and spans the width of the image near the bottom. Another line starts from the top left and extends towards the center. A third line starts from the top left and extends towards the right. A fourth line starts from the top right and extends towards the center. A fifth line starts from the top right and extends towards the bottom right. The text '911 turbo' is written in a white, italicized, serif font, positioned in the lower right quadrant of the image.

911 turbo



Référence : le principe 911 Turbo	6
L'idée	8
Design	12
Technique	16
La nouvelle 911 Turbo	18
La nouvelle 911 Turbo S	20
Les nouvelles 911 Turbo Cabriolet et 911 Turbo S Cabriolet	24
Performances	28
Moteur	30
Transmission	38
Châssis	50
Responsabilité	60
Sécurité	62
Environnement	70
Personnalité	74
Confort	76
Audio et communication	86
Personnalisation	92
Porsche Driving Experience	110
Panorama	112
Conclusion	114
Caractéristiques techniques	116
Index	120



Référence : le principe 911 Turbo.

La 911 Turbo est unique en son genre. Ce constat n'est certes pas nouveau, mais il a aujourd'hui plus d'importance que jamais. Car la 911 Turbo est notre référence. Le point de départ d'une conquête infinie : celle des limites du faisable.



**On peut s'inspirer de modèles du passé.
Ou laisser son empreinte à la postérité.**

L'idée 911 Turbo.

Lune, pôle Nord, profondeurs de la jungle : il n'est pas une contrée qui n'ait été explorée par l'Homme. Partout, il a planté son drapeau. Il a vaincu les plus hauts sommets et écrit l'Histoire.

Le moment est venu de nous mettre en route à notre tour. Mais quelle voie choisir ? Atteindre un objectif n'est certes pas un problème en soi. Il suffirait de reprendre une solution connue, de faire évoluer un concept existant. Mais cela nous ferait-il avancer pour autant ?

Si la réponse est évidente, elle est loin d'être confortable. Elle fait appel à notre courage – le courage de nous aventurer

hors des sentiers battus, de remettre en question des principes gravés dans la pierre. Or c'est justement lorsque d'autres abandonnent que nos ingénieurs commencent à s'intéresser au problème. Nous avons une façon bien à nous d'écrire l'avenir.

La 911 Turbo s'inscrit dans cette tradition. Elle répond à notre besoin viscéral de voir plus loin. Comme en 1974. Cette année-là, les cartes n'étaient pas favorables à l'arrivée d'une supersportive. Face à la crise pétrolière et au marasme économique, l'industrie automobile était condamnée à la sobriété. Deux possibilités s'offraient à nous : ignorer la tendance

du moment et miser sur une puissance maximale, ou suivre la marche imposée.

Nous choisirons finalement une troisième voie. L'idée ? Investir davantage pour un bilan encore plus positif, en tirant le maximum des éléments disponibles. En d'autres termes : augmenter la puissance et améliorer l'efficacité. Le résultat serait à la hauteur de l'enjeu. Ce serait la 911 Turbo. Au Mondial de l'automobile de Paris, le public, initialement sceptique finira par l'admirer. Il fallait en effet y regarder de plus près, pour comprendre que ses 260 ch (191 kW) avaient bien plus à offrir que de la puissance pour la puissance. Sous son capot

se cachait un 6 cylindres compact étonnamment incisif, malgré seulement 3 litres de cylindrée.

Le scepticisme fit bientôt place à l'admiration. Très vite, il apparut que la Turbo deviendrait une référence parmi les voitures de sport et qu'elle pousserait nos ingénieurs à se dépasser. La barre était déjà placée très haut. Nous la rehaussons un peu plus à chaque nouvelle génération.

Par pur idéalisme, penseront certains. Mais pour être honnêtes, les réponses de notre Centre de Recherche & Développement nous surprennent nous-mêmes, à chaque fois.

Nos ingénieurs ont repensé 90 % des pièces de la nouvelle 911 Turbo, donnant ainsi naissance à une nouvelle référence : plus puissante, elle est désormais dotée de série de la nouvelle boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK) et de la gestion thermique, sans oublier son équipement de série, toujours plus richement doté. Ils se sont surpassés, avec le nouveau système aérodynamique actif PAA (Porsche Active Aerodynamics),

une première mondiale sous cette forme, sur un véhicule homologué pour la route. Ceci pour ne citer que quelques-uns des éléments grâce auxquels une voiture faite pour la piste trouve plus que jamais sa place dans le quotidien. Cela prouve s'il en était besoin que seuls progressent ceux qui vivent à l'aune de leurs rêves. C'est précisément la voie que suivent nos ingénieurs, depuis 50 ans. En concrétisant l'idée de la 911, ils nous ont offert une légende d'avance. La nouvelle 911 Turbo s'inscrit dans cette tradition digne de Porsche.

Poussée par une irrésistible envie de performances. Emportée jusqu'aux

limites du faisable. Mais pas à n'importe quel prix. La nouvelle 911 Turbo se veut, en effet, responsable. Vis-à-vis du conducteur et de son passager avant, elle joue la carte de la sécurité. Pour l'environnement, elle mise plus que jamais sur l'efficacité. Mais elle joue aussi de sa personnalité incomparable et en propose, une nouvelle fois, une expression tout aussi esthétique que fonctionnelle, pour mieux redéfinir la donne dans l'univers des voitures de sport.

La 911 Turbo fait référence, depuis 1974. Cette nouvelle génération en est la déclinaison la plus affirmée.





**Même ciselé au millimètre près,
un concept peut s'affranchir des carcans.**

Le design.

L'esprit d'une époque prend vite la poussière. Et si esthétique soit-il, pour convaincre dans le temps un concept se doit aussi d'avoir des atouts fonctionnels. L'intemporalité naît de l'absolu. Un objet est intemporel lorsque sa forme s'impose comme une évidence. Il devient alors une référence, un repère indispensable lorsqu'il s'agit d'évoluer.

Les nouveaux modèles 911 Turbo ne peuvent pas renier leurs origines. Les formes, les proportions et les lignes révèlent clairement l'appartenance à la famille Porsche. À commencer par les ailes proéminentes. Elles ont été élargies de 28 millimètres à l'arrière par rapport aux modèles précédents. La hauteur et les porte-à-faux ont été réduits, alors que l'empattement a augmenté de 100 mm, au profit d'une meilleure tenue de route

et d'une ligne de toit plus tendue. Les nouveaux modèles 911 Turbo expriment ainsi une puissance et une sportivité encore plus affirmée.

L'aileron arrière doté d'une lame escamotable, caractéristique de la 911 Turbo, a été entièrement remanié et constitue, avec le spoiler adaptatif du nouveau bouclier avant, le tout nouveau système Porsche Active Aerodynamics (PAA, p. 58).

En version Cabriolet aussi, le design de la 911 Turbo redéfinit la donne. Trois plaques en magnésium confère à la capote en tissu légèreté et robustesse. Mais leur plus grand tour de force réside dans le fait que cette capote restituée à la perfection la silhouette de la 911.



1



2



3

Affichant 20 pouces de série, les jantes de tous les modèles gagnent 1 pouce par rapport aux modèles précédents. Leur finition bicolore de grande qualité est à la hauteur du forgeage mis en œuvre pour les réaliser. Les nouvelles jantes de série de la 911 Turbo S et de la 911 Turbo S Cabriolet, gagnent un 1/2 pouce en largeur. L'écrou central qui les fixe est emprunté à l'univers du sport automobile.

De série également, les nouveaux modèles 911 Turbo S se dotent d'un bouclier avant comportant des déflecteurs latéraux supplémentaires (airblades). Ils se distinguent également par des rétroviseurs extérieurs SportDesign avec ancrage en V, dont la finesse montre bien que la sportivité n'est pas qu'une question de force. Utiliser moins de matériau peut en effet permettre d'affiner une ligne.

1 Rétroviseur extérieur SportDesign | 2 Bouclier avant 911 Turbo S avec déflecteurs

Les nouveaux phares à DEL avec fonction PDLS+ (Porsche Dynamic Light System Plus, p. 63) apportent une preuve supplémentaire des ambitions qui étaient les nôtres, lorsque nous avons imaginé les modèles 911 Turbo. Même s'ils consomment peu d'énergie, ils rehaussent de série la silhouette des modèles S. La 911 Turbo de même que la nouvelle 911 Turbo Cabriolet peuvent également s'en équiper, en option.

Le principe 911 Turbo se poursuit dans l'habitacle de conception nouvelle, tout entier dédié au conducteur, afin de faciliter son accès à l'information. La console centrale montante séduit par ses commandes intelligentes et par son haut niveau d'ergonomie.

Les 5 instruments jouent les références classiques, avec leur compte-tours au centre. L'écran couleur 4,6 pouces haute définition du combiné d'instruments donne accès à toutes les informations de l'ordinateur de bord et du système audio.

Les sièges sport électriques allient pour leur part sportivité et confort. Ils entrent dans la dotation de série des modèles 911 Turbo. Les sièges sport adaptatifs

3 Intérieur 911 Turbo S Noir-Rouge Carrera

Plus 18 réglages, accentuent l'ambiance sportive. Ils sont de série sur les modèles 911 Turbo S. Le réglage électrique de la colonne de direction et la Mémoire conducteur sont de série sur tous les modèles.

Autre signe distinctif des modèles 911 Turbo S : l'intérieur bicolore exclusif, en Noir-Rouge Carrera, associé à des inserts intérieurs en carbone.

De nombreuses options de personnalisation vous permettront d'apporter à l'ensemble votre signature individuelle. Grâce à une large palette de teintes intérieures et de matières, telles que le cuir, l'aluminium et le carbone ou encore différentes essences de bois.

Le design tire sa force non pas de l'air du temps ni de détails « tendance »,

bien au contraire. Il reste fidèle à ses principes, et c'est précisément ce qui lui permet d'évoluer.



Les lois de la physique. Réinterprétées.

La technique.

Une référence indique la direction à suivre. Au sens non pas d'une contrainte, mais plutôt d'un nouveau point de départ.

Les nouveaux modèles 911 Turbo sont propulsés par un moteur biturbo de 3,8 litres avec turbines à géométrie variable. Implanté à l'arrière, il se révèle plus puissant que jamais. Mais aussi très efficient, puisque sa consommation et ses émissions de CO₂ enregistrent jusqu'à 16 % de baisse, grâce entre autres à des technologies nouvelles, présentes de série. Parmi celles-ci, la gestion thermique, la récupération d'énergie électrique pour l'électronique embarquée ou encore la fonction Stop-Start automatique et le

mode Croisière. La nouvelle boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK) contribue également à cette efficacité énergétique.

Autre nouveauté, les roues arrière directrices (p. 52) de série interviennent en fonction des situations de conduite pour améliorer l'agilité et la stabilité. Grâce au PDCC (Porsche Dynamic Chassis Control) de série, les modèles 911 Turbo S ne dévient pas de leur trajectoire. Ils bénéficient au contraire d'une bien meilleure assise sur la route, notamment en courbe.

Le nouveau système PAA (Porsche Active Aerodynamics, p. 58) contribue pour sa

part aux performances, tout en jouant un rôle appréciable au quotidien. Un paradoxe que résolvent justement les possibilités de réglage du spoiler avant et de l'aileron arrière télescopique. Résultat : une garde au sol augmentée à l'avant, une plus grande stabilité en conduite, une consommation en baisse sur la route, mais des temps au tour impressionnants sur circuit.

Performances et efficacité sont en hausse. Le contrat serait donc rempli ? Oui, si la sécurité se montre à la hauteur. De nouveaux systèmes d'assistance (p. 83) tels que l'affichage des limitations de vitesse, la caméra de recul ou le régu-

lateur de vitesse adaptatif avec fonction PAS (Porsche Active Safe) y contribuent.

Pour vous orienter facilement, dans le plus grand confort, vous pourrez également opter pour les nouveaux phares à diodes, auxquels est associée la fonction Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS+, p. 63). Ils sont de série sur les modèles 911 Turbo S et proposés en option pour les nouvelles 911 Turbo Coupé et Cabriolet.

De nouvelles références techniques jalonnent la route de l'avenir ...

Les informations concernant la consommation, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées page 117.

Les limites du faisable ne sont que des étapes sur le chemin qui mène au but.

La nouvelle 911 Turbo.

Devenir un monstre sacré ne se décrète pas, cela se mérite. Millimètre après millimètre. Seul cet état d'esprit permet de repousser les limites du techniquement faisable. La nouvelle 911 Turbo en est la preuve.

Placé en porte-à-faux arrière, au plus près de la route, le nouveau moteur biturbo 3,8 litres de la 911 Turbo surclasse à nouveau son prédécesseur, avec 520 ch (383 kW), entre 6 000 et 6 500 tr/min, pour un couple maximal de 660 Nm. La boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK) de série et la transmission intégrale

active pilotée par le Porsche Traction Management (PTM) transmettent cette puissance aux quatre roues. Résultat : une vitesse de pointe de 315 km/h et un sprint de 0 à 100 km/h en seulement 3,4 secondes. Le Pack Sport Chrono proposé en option pulvérise encore ces valeurs : il ne faut plus que 3,2 secondes pour accélérer de 0 à 100 km/h. Grâce au PAA (Porsche Active Aerodynamics) de série, appui aérodynamique à vitesse élevée et coefficient de pénétration dans l'air plus favorable aux économies de carburant, au quotidien, ne sont plus incompatibles.

De série, la nouvelle 911 Turbo est chaussée de jantes 20 pouces en finition bicolore. Les nouvelles roues arrière directrices, le PASM (Porsche Active Suspension Management) et le PTV Plus (Porsche Torque Vectoring Plus) avec différentiel arrière à glissement limité électronique de série garantissent une excellente dynamique de conduite et un très haut niveau de confort.

L'habitacle est agencé suivant une ligne clairement définie : la sportivité sur fond de confort. Par exemple avec l'intérieur tout cuir de série et les sièges sport entièrement électriques, incluant le réglage électrique de la colonne de direction.

Très apprécié pour sa commande intuitive, le PCM (Porsche Communication Management) avec module de navigation centralise toutes les informations. Le BOSE® Surround Sound-System de série complète idéalement la sonorité typiquement Porsche par une ambiance acoustique impressionnante.

Nous avons travaillé dur, peaufiné les moindres détails, traqué chaque gramme superflu. Et nous avons atteint notre nouvel objectif : la nouvelle 911 Turbo.



Les informations concernant la consommation, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées page 117.



Sérénité totale.
Pour mieux savourer une certaine idée de la puissance.

La nouvelle 911 Turbo S.

Même s'il ne lui faut que 3,1 secondes pour le 0 à 100 km/h, la nouvelle 911 Turbo S est connue pour son sang-froid. Et si paradoxe il y a, il n'est qu'apparent. La 911 Turbo S impressionne, en effet, par l'aisance avec laquelle elle atteint des performances époustouflantes.

Son moteur 6 cylindres biturbo de 3,8 litres développe 560 ch (412 kW) – soit 40 ch (29 kW) de plus que la nouvelle 911 Turbo – entre 6 500 et 6 750 tr/min. Son couple maximal s'élève à 750 Nm

avec la fonction Overboost du Pack Sport Chrono de série incluant la suspension dynamique du moteur. La boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK) à 7 rapports dialogue à la perfection avec la transmission intégrale permanente active pilotée par le PTM (Porsche Traction Management). Nous ne saurions enfin oublier d'évoquer sa vitesse maximale de 318 km/h. Ces performances sont d'autant plus impressionnantes qu'elles s'accompagnent d'une consommation plus qu'appréciable, de seulement

9,7 l aux 100 km en moyenne, selon le nouveau cycle de conduite européen (NEDC). Cet exploit est à mettre au crédit du système aérodynamique actif PAA (Porsche Active Aerodynamics) notamment, dont les effets combinés du spoiler avant et de l'aile arrière améliorent les performances, tout en contribuant à réduire la consommation.

La 911 Turbo S est elle aussi dotée en série des nouvelles roues arrière directrices qui conjuguent les qualités

attendues d'une voiture de sport hautes performances, pour la conduite au quotidien : une grande agilité et une tenue de route irréprochable. Un nouveau paradoxe, résolu par Porsche.

Les informations concernant la consommation, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées page 117.

Le PDCC (Porsche Dynamic Chassis Control), système de stabilisation des mouvements de roulis, est de série. Associé au PASM (Porsche Active Suspension Management), qui assure la régulation électronique des amortisseurs, et au PSM (Porsche Stability Management), il permet à la 911 Turbo S d'établir de nouvelles références, non seulement en termes de dynamisme, mais également concernant le châssis.

Les freins céramique PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake) constituent un facteur de sérénité supplémentaire. Ils ont déjà fait leurs preuves, sur circuit,

en conditions extrêmes et sont désormais prévus de série, sur la 911 Turbo S.

D'autres dispositifs, tels que le régulateur de vitesse et l'assistance parking avant et arrière offrent, de série, un très grand confort. Vous pouvez aussi opter pour les nouveaux phares à diodes, auxquels est associée la fonction Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS+).

À l'arrière également, la nouvelle 911 Turbo S affirme ses envies de performances en arborant l'inscription « turbo S » et en optant pour des entourages de sorties d'échappement en

chrome foncé. De profil, les nouveaux rétroviseurs extérieurs SportDesign avec ancrage en V ainsi que les jantes « 911 Turbo S » 20 pouces à écrou central hérité de la compétition expriment le même message.

Dans l'habitacle, la dotation de série prévoit matières exclusives et finitions de grande qualité avec, par exemple, un intérieur tout cuir bicolore en Noir-Rouge Carrera et des inserts en carbone. Des baguettes de seuil de porte portant l'inscription « turbo S », des sièges sport adaptatifs Plus 18 réglages, le réglage électrique de la colonne de direction

avec Mémoire conducteur ainsi que des dossiers de sièges en cuir avec double couture rabattue.

Les prestations haut de gamme sont toujours source de sérénité. Loin d'être paradoxales, elles sont une évidence sur la nouvelle 911 Turbo S.



**Le plus important dans la vie ?
Prendre de la hauteur, pour respirer.**

Les nouvelles 911 Turbo Cabriolet et 911 Turbo S Cabriolet.

Atteindre des sommets nous oblige parfois à emprunter des routes sinueuses. Mais une fois à destination, prendre le temps de respirer et d'admirer l'horizon n'en est que plus jubilatoire.

La nouvelle capote ainsi que le saute-vent électrique à commande rapide et confortable des nouveaux modèles 911 Turbo Cabriolet créent les conditions idéales pour vous en donner un avant-goût des plus prometteurs en réduisant les turbulences et donc le niveau des bruits dus au vent. L'esthétique n'est d'ailleurs pas en reste, avec un Cabriolet qui, pour la première fois, restitue à

s'y méprendre la silhouette de la 911 Turbo Coupé.

Sous le capot des deux modèles règne en maître un moteur biturbo de 3,8 litres. La nouvelle 911 Turbo Cabriolet déploie 520 ch (383 kW) entre 6 000 et 6 500 tr/min pour un couple maximal de 660 Nm. La vitesse de pointe s'établit à 315 km/h. Il ne lui faut que 3,5 s pour franchir le cap des 100 km/h.

Le moteur de la nouvelle 911 Turbo S Cabriolet développe 560 ch (412 kW) – soit 40 ch (29 kW) de plus entre 6 500 et 6 750 tr/min. Sa fonction Overboost

porte le couple maximal à 750 Nm. Sa vitesse de pointe se stabilise à 318 km/h. Le sprint de 0 à 100 km/h ne lui prend que 3,2 s.

Le potentiel dynamique ainsi que les performances sont à la hauteur, tandis que la consommation baisse. Des technologies telles que le système aérodynamique actif (PAA), les roues arrière directrices n'y sont pas étrangères. La boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK) à 7 rapports dialogue à la perfection avec la transmission intégrale permanente active pilotée par le PTM (Porsche Traction Management).

La nouvelle 911 Turbo Cabriolet reçoit, de série, des jantes 20 pouces finition bicolore et la nouvelle 911 Turbo S Cabriolet des jantes « 911 Turbo S » de 20 pouces en finition bicolore à écrou central. Les jantes, toutes forgées, présentent un voile de jante poli.

Les modèles 911 Turbo Cabriolet sont notre nouvelle référence pour la conduite à ciel ouvert.

Les informations concernant la consommation, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées page 117.





Capote.

Un cabriolet ne saurait se passer de capote. Celle des nouveaux modèles 911 Turbo Cabriolet est de conception toute nouvelle. Il s'agit d'un toit souple constitué de trois plaques transversales indépendantes en magnésium habillées de tissu. Cette conception crée une capote à la fois légère et robuste.

Autre avantage : la capote, lisse, est parfaitement tendue. La nouvelle architecture renforce l'élégante fluidité des lignes. Et comme toujours, chez Porsche, cette recherche esthétique s'accompagne d'un progrès technique, à savoir, sur les nouveaux modèles 911 Turbo Cabriolet un C_x de seulement 0,31

La lunette arrière antirayure est également chauffante. Une gouttière, prévue sur la capote, empêche l'eau de s'égoutter dans la zone d'accès, à l'ouverture des portes.

L'ouverture et la fermeture électrique de la nouvelle capote se font à l'aide d'une touche sur la console centrale, ou bien à partir de la clé du véhicule, en seulement 13 secondes et jusqu'à une vitesse de 50 km/h. Le pliage en Z permet d'en protéger la face intérieure.

Le ciel de toit est tendu d'une matière isolante sur le plan à la fois thermique et acoustique. Conséquence notable : vous conservez une température constante, dans l'habitacle, ainsi qu'un niveau sensi-

blement réduit des bruits dus à la pénétration dans l'air, ce qui vous permet de profiter des vocalises du moteur.

Saute-vent électrique.

Ici aussi, nos ingénieurs ont décidé de suivre une voie nouvelle, pour concevoir le saute-vent électrique de série des nouveaux modèles 911 Turbo Cabriolet. Gage d'un bien meilleur niveau de confort, à ciel ouvert, il réduit les turbulences et par-là même les bruits dus au vent.

La grande nouveauté réside dans le fait que ce nouveau saute-vent est désormais intégré dans la carrosserie, directement derrière les sièges arrière.

Avantage : non seulement il est toujours prêt à l'emploi, mais vous gagnez également de la place, aussi bien dans l'habitacle que dans le coffre.

Le saute-vent se met en place et se range en 2 secondes seulement jusqu'à une vitesse de 120 km/h. Pour un plaisir de conduire illimité, à ciel ouvert.

Performances.

Moteur en porte-à-faux arrière, suralimentation, performances maximales : la nouvelle 911 Turbo nous offre l'occasion de réaffirmer notre attachement aux traditions de longue date. Un point de départ idéal, pour tout reprendre à zéro. Définir une nouvelle référence. En termes de performances. D'efficience. D'avenir.





Les idées de génie font toujours des étincelles.

Le moteur.

Le moteur à plat de 6 cylindres est monté à l'arrière – certains principes, chez Porsche, ne sont pas négociables. Cette conception et cette position garantissent un excellent cycle moteur, un équilibre optimal des masses et un comportement vibratoire très satisfaisant. Les cylindres s'opposent sur deux lignes pour offrir une cylindrée totale de 3,8 litres.

Dernier point emblématique de la 911 Turbo : les deux turbocompresseurs sont dotés de turbines à géométrie variable. À cela s'ajoutent également le système d'admission à expansion et le

VarioCam Plus. On pourrait à cet égard parler du feu intérieur ou plus simplement y voir une excellente base à partir de laquelle créer une nouvelle référence. Les nouveaux modèles 911 Turbo sont proposés en deux versions.

La 911 Turbo et la nouvelle 911 Turbo Cabriolet développent 520 ch (383 kW) entre 6 000 et 6 500 tr/min pour un couple de 660 Nm entre 1 950 et 5 000 tr/min (jusqu'à 710 Nm pendant un court laps de temps avec la fonction Overboost du Pack Sport Chrono optionnel, p. 46).

Le moteur des modèles 911 Turbo S Coupé et Cabriolet développe 560 ch (412 kW) entre 6 500 et 6 750 tr/min. Leur couple maximal atteint 700 Nm sans limitation de durée. La fonction Overboost du Pack Sport Chrono Turbo de série permet de le porter à 750 Nm.

Mais avoir tant à donner, suppose aussi de savoir faire des économies ailleurs. Par exemple sur la consommation et les émissions de CO₂, dont la baisse par rapport aux modèles précédents peut atteindre les 16 %. À l'origine de ces progrès considérables, des technologies qui permettent de réduire le poids du

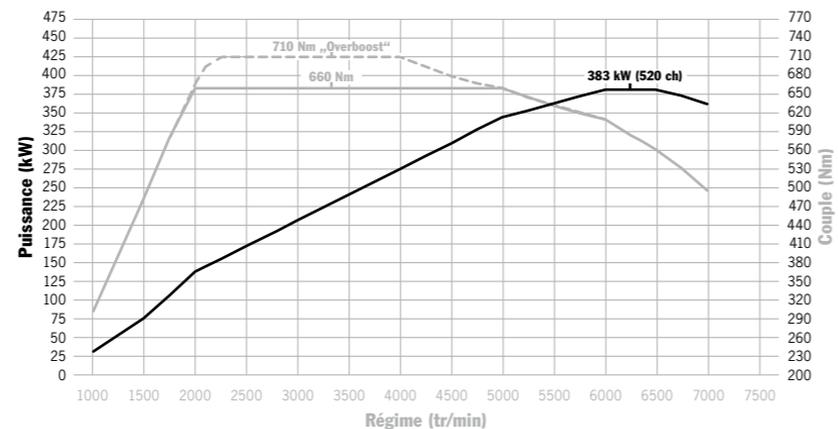
véhicule et d'optimiser l'utilisation du carburant. Sans oublier les nouvelles mesures d'amélioration de l'efficacité, comme la gestion thermique, la récupération d'énergie dédiée à l'alimentation du réseau de bord, la fonction Stop-Start automatique ou encore le mode Croisière. Pour plus d'informations, veuillez vous reporter aux pages 36 et 41.

Pour continuer dans l'exemplarité, tous les nouveaux modèles 911 Turbo sont dès aujourd'hui conformes à la norme Euro 6 (obligatoire à partir de septembre 2015 pour tous les véhicules neufs à moteur essence).

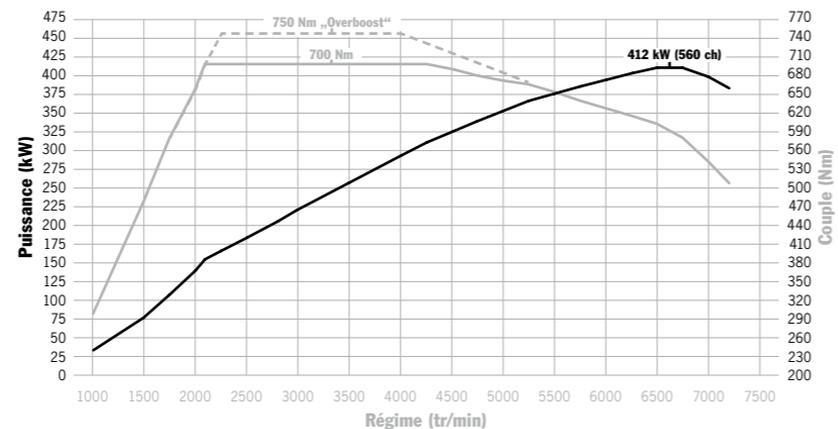
Les informations concernant la consommation, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées page 117.

Les deux moteurs sont dotés de l'injection directe d'essence (DFI). Le système injecte le carburant au millième de seconde près dans les chambres de combustion. Les angles du jet et du cône d'injection ont été optimisés par rapport au couple, à la puissance et au niveau d'émissions. Le calculateur moteur régule individuellement le point et le volume d'injection de chacun des six cylindres. Il permet ainsi d'augmenter le taux de compression, le rendement et la puissance du moteur.

La lubrification intégrée à carter sec assure une lubrification fiable, ainsi que des fonctions de refroidissement complémentaires. La pompe à huile électronique intervient en fonction des besoins. Bref, de manière très efficace. Le réservoir d'huile, logé dans le moteur même plutôt qu'à l'extérieur de celui-ci, permet un gain de place et contribue à limiter le poids de l'ensemble.



911 Turbo et 911 Turbo Cabriolet :
660 Nm entre 1 950 et 5 000 tr/min, 520 ch (383 kW) entre 6 000 et 6 500 tr/min



911 Turbo S et 911 Turbo S Cabriolet :
700 Nm entre 2 200 et 4 000 tr/min, 560 ch (412 kW) entre 6 500 et 6 750 tr/min



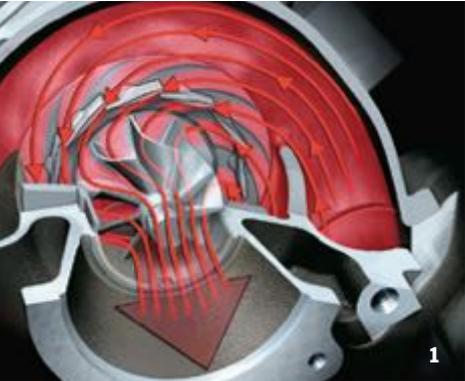
Le flat 6 biturbo de 3,8 litres est en alliage léger. Son faible poids, au regard de sa puissance, améliore l'agilité de la voiture, tout en faisant baisser la consommation. Les bielles sont forgées. Pour encore plus de robustesse, le moteur reçoit des pistons en aluminium forgé,

refroidis de manière très précise grâce à la présence d'injecteurs d'huile et qui coulissent dans des cylindres en alliage d'aluminium et de silicium.

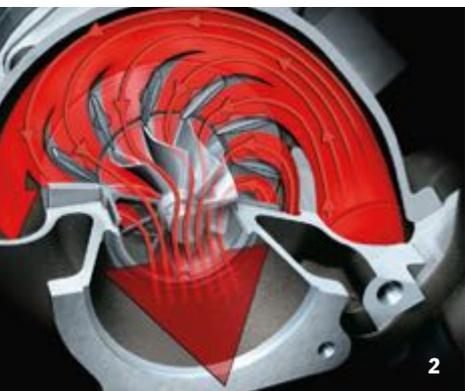
Conséquences immédiates, pour vous : des sensations de conduite typiquement

911 Turbo. Les reprises des nouveaux modèles 911 Turbo sont exceptionnelles et leur consommation étonnamment basse, en particulier comparé à des moteurs de bien plus grosse cylindrée.

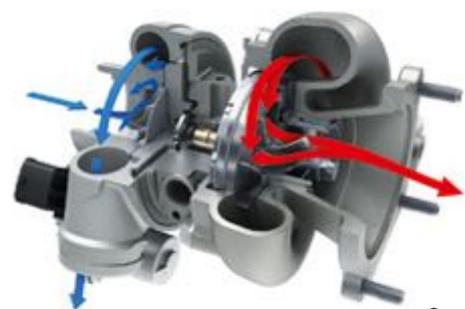
Les informations concernant la consommation, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées page 117.



1



2



3

Turbines à géométrie variable. (VTG)

Les turbines à géométrie variable des deux turbocompresseurs refroidis par eau, montés en parallèle, résolvent en grande partie le paradoxe technique propre aux turbocompresseurs. Les flux de gaz d'échappement sont guidés jusqu'à la turbine par des ailettes mobiles à commande électronique, de manière à reproduire avec un seul et même turbocompresseur les conditions de service à la fois d'un « petit » et d'un « gros » turbo. Les flux de suralimentation sont ainsi optimisés en fonction des conditions de conduite.

Et même lorsque le régime moteur est peu élevé, les turbocompresseurs montent rapidement en régime pour

augmenter la pression de suralimentation qui engendrera un meilleur taux de remplissage des cylindres, ainsi qu'une augmentation de la puissance et du couple. Les turbocompresseurs sont plus réactifs.

Lorsque la pression de suralimentation est à son maximum, les ailettes sont grandes ouvertes. Le réglage de leur ouverture laisse passer le flux d'air, et donc la pression souhaitée, sur l'ensemble des plages de régime du moteur. On peut dès lors renoncer à l'habituelle vanne bipasse.

La baisse de la consommation impressionne d'autant plus que la puissance du moteur augmente. L'efficacité joue à plein, comme il se doit avec une voiture

de sport. Une 911 Turbo pour être tout à fait précis.

Système VarioCam Plus.

Le VarioCam Plus est un système deux-en-un de calage variable des arbres à cames et de la levée des soupapes d'admission.

Il sait faire la différence entre style de conduite au quotidien et sollicitations extrêmes, pour mieux s'adapter. Le calculateur électronique du moteur intervient pour réguler le système sans que vous le ressentiez. Résultat : une accélération instantanée, fournie par un moteur discret, et des reprises prodigieuses pour une consommation réduite.

Admission à expansion.

Gagner en puissance tout en consommant moins n'a rien d'impossible. Il suffit de se faire confiance et d'oser bousculer certaines normes.

Par exemple avec l'admission à expansion des nouveaux modèles 911 Turbo et 911 Turbo Cabriolet. Le principe de fonctionnement d'un système classique d'admission à résonance répond à une équation simple : plus d'air égale plus

de puissance. L'effet de compression du système à expansion est utilisé pour injecter le plus gros volume possible de mélange air-essence. Inconvénient : l'air se réchauffe. L'inflammation du mélange n'est donc pas optimale.

de combustion, le mélange air-essence est plus froid, l'inflammation est mieux répartie, pour le plus grand bénéfice de la puissance.

Le volume d'air entrant dans les cylindres est moindre, mais une légère augmentation de la pression d'alimentation suffit à compenser ce phénomène. Le problème du réchauffement de l'air est résolu par l'optimisation des échangeurs. Ce n'est donc pas un volume d'air plus important, mais un volume d'air plus froid qui apporte le surplus de puissance. Résultat : un rendement incontestablement amélioré du moteur, c'est-à-dire plus de puissance, sans augmentation de la consommation, à charges et à régimes élevés.



4 VarioCam Plus

4

Les informations concernant la consommation, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées page 117.

1 Ailettes orientables fermées | 2 Ailettes orientables ouvertes | 3 Turbine à géométrie variable

Gestion thermique.

La gestion thermique ajuste la température du moteur et de la boîte de vitesse en gérant les différents flux de chaleur. Moteur et boîte de vitesse atteignent rapidement la température de service optimale ; la combustion est plus efficace, les frottements sont réduits et vous consommez moins.

Fonction Stop-Start automatique.

La fonction Stop-Start automatique est de série sur tous les nouveaux modèles 911 Turbo. Le moteur se coupe dès que votre vitesse chute en deçà de 7 km/h

et pour une décélération moyenne, à l'approche d'un feu par exemple.

La coupure automatique du moteur n'empêche ni les systèmes audio et communication de fonctionner, ni la climatisation automatique de maintenir la température choisie. Il suffit que vous relâchiez la pédale de frein pour que le moteur redémarre.

Dans certaines situations (notamment température extérieure extrême, touche SPORT activée, batterie faible), cette fonction reste toutefois inactive. Vous pouvez également la désactiver manuellement en appuyant sur une touche spécifique de la console centrale.

Récupération d'énergie pour l'électronique embarquée.

Dotation de série des nouveaux modèles 911 Turbo, la récupération d'énergie électrique pour l'électronique embarquée contribue également à faire baisser la consommation. Elle permet de recharger la batterie pendant les phases de freinage, via l'alternateur. À l'accélération, le moteur dispose ainsi de plus de puissance puisque les réseaux électriques sont alimentés par l'énergie emmagasinée et que le fonctionnement de l'alternateur est donc réduit.





Pour faire bouger les choses, il faut être capable de transmettre ses principes.

La transmission.

Boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK).

La nouvelle boîte PDK, de série sur tous les nouveaux modèles 911 Turbo, permet des passages de rapports manuels ou en mode automatique. Grâce à l'intervention de nos ingénieurs, les changements de rapports dans la boîte sont encore plus

rapides et confortables. Le conducteur passe les vitesses encore plus rapidement, sans coupure de puissance, tout en profitant d'excellentes accélérations et d'une consommation modérée, mais aussi d'un haut niveau de confort.

La boîte de vitesse PDK compte 7 rapports. L'étagement des 6 premiers

est sportif. C'est d'ailleurs en 6^e que vous atteignez la vitesse de pointe. Le 7^e, plus long, abaisse le régime moteur pour réduire la consommation.

Le système PDK réunit 2 sous-boîtes et 2 embrayages dans un même carter. Ce

1 Premier rapport engagé

Les informations concernant la consommation, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées page 117.

double embrayage permet d'enclencher à tour de rôle 2 arbres indépendants qui transmettent le couple aux roues.

Pendant que le couple moteur se transmet par l'intermédiaire de l'embrayage qui est enclenché, l'ouverture du second embrayage présélectionne le rapport

suivant dans la seconde sous-boîte. Lors du passage proprement dit de la vitesse, les positions s'inversent : l'embrayage enclenché s'ouvre, celui qui était ouvert s'enclenche – en quelques centièmes de seconde.

Selon que vous avez ou non activé la touche SPORT, le changement de rapport sera plus doux et confortable, ou plus vif.

Vous pourrez compléter la boîte PDK en lui associant l'option Pack Sport Chrono (de série sur les modèles 911 Turbo S, optionnel sur les modèles 911 Turbo), qui comporte deux fonctions supplémentaires : Launch Control et Cartographie cours.

Mode Croisière.

Le mode Croisière est disponible pour réduire encore plus la consommation de carburant dans certaines situations. En l'absence de tout frein moteur, puisque le vilebrequin n'est plus en prise avec les organes de transmission, le véhicule continue à rouler sur sa lancée et peut alors couvrir une distance relativement longue en économisant du carburant.

Supposons que vous deviez réduire votre allure de 100 à 80 km/h, par exemple en vue d'une limitation de vitesse, dès que vous relâchez l'accélérateur, la boîte PDK libère la vitesse engagée. Vous ralentissez ainsi en restant au point

mort jusqu'à redescendre à la vitesse souhaitée. Appuyez de nouveau sur la pédale d'accélérateur ou de frein, et la boîte PDK réenclenche le rapport optimal en quelques millièmes de seconde. Sans à-coups, en toute harmonie.

Autre possibilité : roulez en mode Croisière dans les faibles pentes pour les descendre à vitesse constante, sans solliciter le moteur. Vous y gagnerez notamment sur les longs trajets autoroutiers. Ici encore, la boîte PDK réagira avec rapidité et précision.

Bref : le mode Croisière se révèle idéal pour faire baisser la consommation, tout en vous offrant un haut niveau de confort et de sportivité.



Porsche Traction Management (PTM).

Le nouveau PTM (Porsche Traction Management) avec différentiel avant refroidi par eau est de série sur tous les nouveaux modèles 911 Turbo. Il s'agit d'une transmission intégrale active avec différentiel central multidisque électronique associé à un différentiel de freinage automatique (ABD) et à un système d'antipatinage (ASR).

La puissance élevée des nouveaux modèles 911 Turbo est transmise de manière plus efficace aux roues. À l'origine de cette prouesse, le refroidissement par eau du différentiel avant. L'eau transporte

bien mieux la chaleur que l'air. Les enveloppes de refroidissement montées sur la boîte de vitesse présentent plusieurs avantages : au démarrage, l'eau contribue à réchauffer plus rapidement la boîte de vitesse. Le rendement optimal s'établit plus rapidement. Plus tard, en conduite, la chaleur produite se dissipe plus rapidement. Cela contribue à transmettre plus de couple, c'est-à-dire plus de puissance d'entraînement au train avant, via la boîte de vitesse.

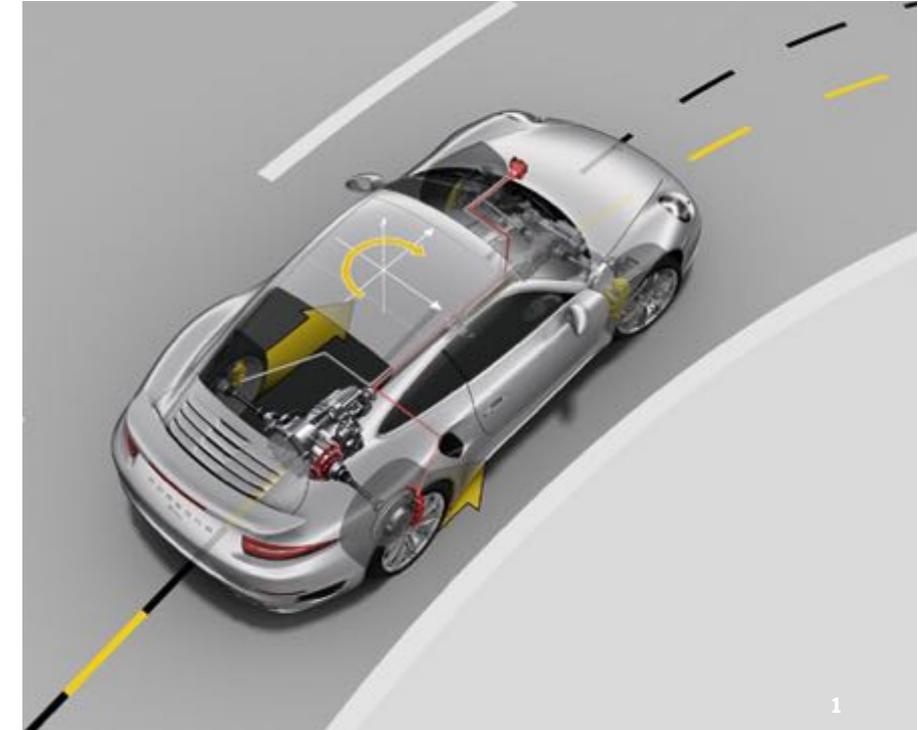
Le différentiel central multidisque électronique répartit la force motrice de manière variable entre le train avant et le train arrière à entraînement permanent.

Des capteurs contrôlent en permanence la vitesse de rotation des quatre roues, les accélérations longitudinale et transversale ainsi que l'angle de braquage.

Lorsque les roues arrière ont tendance à patiner, par exemple à l'accélération, le différentiel central multidisque intervient pour donner l'avantage aux roues avant. Simultanément, la fonction ASR empêche les roues de patiner en adaptant la puissance du moteur. En courbe, la force motrice transmise au train avant est optimisée pour assurer un guidage latéral optimal.

Associé au PSM (Porsche Stability Management), le PTM assure ainsi une répartition idéale du couple en toutes circonstances, sur les longues lignes droites, dans les courbes serrées ou sur revêtements irréguliers.





Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), avec différentiel arrière électronique à glissement limité.

Le PTV Plus est de série sur tous les nouveaux modèles 911 Turbo. Pour améliorer la dynamique de conduite du

véhicule, il agit par une répartition variable du couple vers les roues arrière et par un ajustement électronique du différentiel arrière.

En fonction de l'angle et de la vitesse de braquage, de la position de la pédale

d'accélérateur ainsi que du taux de lacet et de la vitesse du véhicule, le PTV Plus améliore le comportement et la précision directionnelle. Pour cela, il freine la roue arrière droite ou gauche selon les besoins.

En conduite dynamique, le PTV Plus freine légèrement la roue arrière intérieure dès l'abord d'une courbe. Ce freinage s'accompagne automatiquement d'un report du couple de traction sur la roue extérieure. La force motrice de cette

dernière étant plus élevée, le véhicule reçoit une impulsion supplémentaire dans la direction voulue et s'inscrit de manière plus dynamique dans la courbe. Le comportement de la voiture est aussitôt plus franc et le guidage en virage plus dynamique.

À vitesse réduite ou moyenne, l'agilité et la précision de la conduite s'en trouvent notablement améliorées. À vitesse élevée, ou lors d'une accélération en sortie de virage, le différentiel arrière à glissement limité électronique et à répartition variable du couple apporte également davantage de stabilité.

Associé au PSM (Porsche Stability Management), il dévoilera tous ses atouts en matière de stabilisation, notamment sur routes irrégulières, mouillées ou enneigées.

Stabilisation transversale dynamique, motricité exceptionnelle, agilité et préci-

sion de guidage élevées quelle que soit la vitesse, comportement équilibré en variation de charges et immense plaisir dans les virages. Vous avez tout à y gagner.

1 Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus)

Touche SPORT.

La touche SPORT de série vous permet de choisir entre deux réglages : plus confortable ou plus sportif.

Dès que vous l'activez, le calculateur électronique rend le moteur plus agressif. En association avec le Pack Sport Chrono (de série sur les 911 Turbo S en version Coupé et Cabriolet), la fonction Overboost s'active et la suspension dynamique du moteur adopte des réglages sportifs plus fermes.

La boîte PDK retarde le passage au rapport supérieur tout en rétrogradant plus tôt. Le mode Croisière comme la fonction Stop-Start automatique sont désactivés.

Pack Sport Chrono avec suspension dynamique du moteur.

De série sur les nouveaux modèles 911 Turbo S et en option pour la 911 Turbo Coupé comme Cabriolet, le Pack Sport Chrono avec suspension dynamique du moteur autorise des réglages encore plus sportifs du châssis (avec roues arrière directrices), du moteur, de la boîte de vitesse et des équipements aérodynamiques.

Ce pack comprend un chronomètre numérique et analogique, l'affichage des performances sur le PCM (Porsche Communication Management), la touche SPORT et la fonction Overboost.

En mode SPORT PLUS : le calculateur moteur donne plus de mordant, le PASM (Porsche Active Suspension Management)

et le PDCC (Porsche Dynamic Chassis Control) – de série sur les nouveaux 911 Turbo S Coupé et Cabriolet – passent en mode SPORT PLUS pour rendre l'amortissement plus ferme, la direction plus franche en courbe et contrer plus facilement les mouvements de roulis. Les roues arrière directrices adoptent elles aussi un comportement plus franc, au bénéfice de l'agilité. En mode SPORT PLUS toujours, le spoiler avant et l'aileron arrière télescopique du système PAA (Porsche Active Aerodynamics) passent en position Performance. De quoi tirer pleinement parti du potentiel de puissance de votre 911 Turbo, en particulier sur circuit.

En mode SPORT PLUS enfin, le PSM intervient plus tardivement. Vous pouvez ainsi aborder les virages et en sortir de manière plus sportive. Besoin de plus de

sensations ? Désactivez le PSM. Il restera cependant en veille, pour votre sécurité.

Lorsque les touches SPORT ou SPORT PLUS sont activées, en accélération à pleine charge, à bas régime et à régime moyen, la pression de suralimentation maximale augmente d'environ 0,15 bar, pendant un court laps de temps. C'est la fonction Overboost. Pendant un bref instant, le couple augmente de 50 Nm sur la 911 Turbo ; il passe à 710 Nm sur la 911 Turbo Cabriolet. Sur les modèles 911 Turbo S Coupé et Cabriolet, il grimpe à 750 Nm.

Le Pack Sport Chrono comporte enfin deux autres fonctions afin de donner à vos sensations sportives un avant-goût de compétition. La première, Launch Control, vous met dans les meilleures conditions possibles pour un vrai départ de course, sur circuit.



1 Chronomètre numérique et analogique sur le tableau de bord | 2 Touches SPORT sur la console centrale | 3 Affichage au volant avec boîte PDK et Pack Sport Chrono



La seconde, Cartographie course, règle la boîte PDK sur des rapports extrêmement courts, qui optimisent les changements de vitesses pour produire des accélérations phénoménales.

Autre élément crucial du Pack Sport Chrono : le chronomètre situé sur le tableau de bord. Couplé avec l'affichage des performances, sur le PCM, il présente, enregistre et compare les temps au tour, ainsi que les temps sur d'autres circuits.

Suspension dynamique du moteur.

Les lois de la physique sont immuables. Nous n'avons certes aucune prise sur elles. Mais nous pouvons les utiliser à notre avantage. Par exemple pour arriver plus rapidement à destination.

Avec la suspension dynamique du moteur (élément du Pack Sport Chrono) vous gagnerez en agilité, en courbe. Il s'agit d'un dispositif électronique qui réduit les oscillations et les vibrations de l'ensemble du groupe motopropulseur, en particulier du moteur.

Plus concrètement, ce dispositif conjugue les avantages d'une suspension moteur à la fois très ferme et très souple.

Une suspension moteur ferme favorise une conduite dynamique et précise. Avec une suspension moteur souple, au contraire, les oscillations et les vibrations

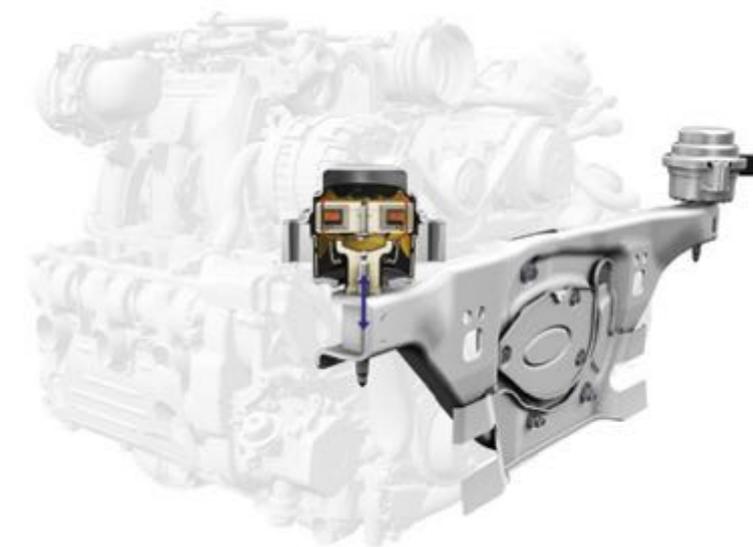
sont très atténuées : vous gagnez certes en confort, mais devez revoir vos attentes à la baisse, côté dynamique de conduite.

Nos ingénieurs sont parvenus à résoudre ce paradoxe, en développant des paliers moteur capables de s'adapter à votre mode de conduite et aux caractéristiques

de la route. Pour cela, ils ont fait appel à un liquide magnéto-actif dont la viscosité varie sous l'effet d'un champ magnétique, en réponse à des impulsions électriques. Conséquence : la voiture vous offre un comportement routier notablement plus stable, lors des transferts de charge, mais aussi à vitesse élevée, en courbe.

Dans les phases de conduite moins sportives, la suspension se fait en revanche plus souple vous gagnez donc en confort.

Respecter les règles peut avoir du bon : par exemple décupler votre plaisir au volant.



1

1 Suspension dynamique du moteur

**Être une référence implique de savoir garder son cap.
En courbe notamment.**

Le châssis.

Empattement plus long, voie encore plus large, le châssis des nouveaux modèles 911 Turbo est une source de sécurité indéniable, lors des changements de voie, même à vitesse élevée. À la clé : une stabilité phénoménale doublée d'une agilité inouïe en courbe. Les nouvelles jantes 20 pouces (soit un pouce de plus que les modèles précédents) n'y sont pas étrangères.

À la ville comme en conditions sportives, les roues arrière directrices (p. 52) apportent aux modèles 911 Turbo une aide très précieuse. À vitesse réduite, le véhicule gagne en maniabilité, donc en agilité. À vitesse élevée, l'avantage des roues arrière directrices bénéficie à la stabilité.

Deux autres équipements apportent une contribution indispensable aux sensations de conduite typiquement 911 Turbo : le PSM (Porsche Stability Management) et le PASM (Porsche Active Suspension

Management). Il en va de même pour le PDCC (Porsche Dynamic Chassis Control) – de série sur les nouveaux modèles 911 Turbo S Coupé et Cabriolet et disponible en option pour la nouvelle 911 Turbo et la nouvelle 911 Turbo Cabriolet.

Agilité et stabilité. Sportivité et confort. Là où vous auriez pu voir des contradictions, nos ingénieurs ont vu des objectifs de développement parfaits pour les nouveaux modèles 911 Turbo.



Roues arrière directrices.

Les nouvelles roues arrière directrices de série ont un effet bénéfique aussi bien sur la conduite quotidienne que sur les performances. Deux actionneurs électromécaniques remplacent les barres d'accouplement classiques, sur l'essieu arrière. En fonction de la vitesse, les roues arrière des nouveaux modèles 911 Turbo pivotent ainsi d'un angle pouvant atteindre 2,8 degrés dans le même sens ou le sens inverse de l'angle de braquage des roues avant.

Jusqu'à environ 50 km/h, le système oriente les roues arrière dans le sens inverse des roues avant. Cela a pour effet de réduire virtuellement l'empattement

et permet de rétrécir le diamètre de braquage, de dynamiser sensiblement le comportement dans les virages et de faciliter les manœuvres.

À plus de 80 km/h, le système braque les roues arrière dans la même direction que les roues avant. Résultat : un allongement virtuel de l'empattement et une meilleure stabilité, par exemple lors des changements de file sur autoroute.

Entre 50 et 80 km/h, selon la situation de conduite, le système assure une transition continue entre un braquage en sens opposé et un braquage en sens parallèle. Le bénéfice apporté par les roues arrière directrices en matière de stabilisation se ressent en outre dans

le comportement plus franc de la direction. La voiture gagne alors en agilité à vitesse élevée.

Les nouvelles roues arrière directrices prouvent que stabilité et agilité, performances et qualités pratiques ne sont pas contradictoires. Le résultat séduit. La voiture, plus maniable, offre également un plus haut niveau de sécurité au quotidien, sans oublier l'amélioration sensible des performances maximales.



1



2

1 Agilité renforcée par les roues arrière directrices | 2 Stabilité renforcée par les roues arrière directrices



1

Porsche Active Suspension Management (PASM).

Prévu de série, le PASM est un système électronique qui ajuste en continu et de manière active la force d'amortissement

de chaque roue en fonction de la route et du type de conduite.

D'une simple pression sur un bouton, le conducteur peut choisir entre deux programmes : le mode Normal correspond



2

Nouvelles jantes « 911 Turbo » 20 pouces.

Les jantes « 911 Turbo » 20 pouces sont de série sur la nouvelle 911 Turbo et sur la nouvelle 911 Turbo Cabriolet. Un pouce de plus, par rapport au modèle précédent, permet d'améliorer le contact avec la route.

Les dimensions sont de 8,5 J x 20 avec des pneumatiques 245/35 ZR 20 à l'avant et de 11 J x 20 avec des pneumatiques de 305/30 ZR 20 à l'arrière. Le forgeage a permis de les alléger, ce qui réduit le poids des masses non suspendues.

Nouvelles jantes « 911 Turbo S » 20 pouces avec écrou central.

Les jantes en aluminium forgé, poli, peintes en Noir sont optionnelles pour les modèles 911 Turbo et de série pour la 911 Turbo S et la nouvelle 911 Turbo S Cabriolet. Particulièrement légères, elles redéfinissent la donne en termes d'agrément de conduite, de performances mais aussi sur le plan esthétique. Les enjoliveurs de roue portent l'écusson Porsche en couleur.

Les dimensions sont de 9 J x 20 avec des pneumatiques 245/35 ZR 20 à l'avant et de 11,5 J x 20 avec des pneumatiques de 305/30 ZR 20 à l'arrière.

En leur centre, un écrou central noir, hérité de la compétition. Ces jantes réduisent le poids des masses en rotation. La voiture n'en est que plus agile.

Système de contrôle de la pression des pneus (TPM).

Le système de contrôle de la pression des pneus (TPM) est de série sur tous les modèles. Il signalera rapidement sur l'écran de l'ordinateur de bord toute baisse de pression progressive ou soudaine. Vous pourrez surveiller à tout moment la pression des 4 pneus sur l'affichage du combiné d'instruments.

Porsche Stability Management (PSM).

Les modèles 911 Turbo disposent, de série, du système Porsche Stability Management (PSM) de nouvelle génération, qui régule électroniquement la stabilité du véhicule dans les conditions de conduite les plus extrêmes. Des capteurs transmettent en continu la trajectoire, la vitesse et la dérive du véhicule, ainsi que son accélération transversale. Autant de données à partir desquelles le PSM calcule la trajectoire réelle et la corrige au besoin par des actions de freinage ciblées sur les roues.

En cas d'accélération sur revêtement irrégulier, le PSM améliore en outre la motricité grâce aux fonctions différentiel de freinage automatique (ABD) et système d'antipatinage (ASR). Associé au mode SPORT PLUS du Pack Sport Chrono, le PSM retarde son intervention pour vous laisser plus de marge.

Si cela ne vous suffit pas, désactivez-le. Il reste toutefois en veille pour intervenir afin d'assurer votre sécurité en cas de freinage appuyé si l'une des roues avant (les deux en mode SPORT PLUS) nécessite l'intervention de l'ABS. L'ABS et l'ABD restent quant à eux activés en permanence.

Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC).

Le PDCC (Porsche Dynamic Chassis Control) est un système de stabilisation active (présent de série sur les modèles 911 Turbo S et en option sur les modèles 911 Turbo) qui réduit et corrige de manière dynamique les mouvements de roulis en virage. Il limite en outre le tangage sur les sols irréguliers. Résultat : un véhicule toujours plus proche de la route, plus sportif.

Le système agit grâce à des actionneurs hydrauliques qui stabilisent le véhicule en optimisant le carrossage des roues. Ces actionneurs génèrent pour ce faire les résistances adéquates capables de contrer le roulis de la caisse en fonction des changements de direction et de l'accélération transversale.

Quel avantage pour vous ? Tous ces réglages automatiques jouent en faveur de la stabilité dynamique et du confort, quelle que soit la vitesse, ainsi que de la maniabilité et du comportement, plus équilibré en cas de variation de charges.



1



2

1 Passage rapide en virage d'une 911 Turbo non équipée du système PDCC (schéma de principe) | 2 Passage rapide en virage d'une 911 Turbo S équipée du système PDCC (schéma de principe)



1



2



3



4



5



6

Porsche Active Aerodynamics (PAA).

Objectif numéro 1 : une pénétration dans l'air optimale. Objectif numéro 2 : une nouvelle référence en matière d'appui aérodynamique. C'est le rôle du nouveau système aérodynamique actif PAA (Porsche Active Aerodynamics).

Ce dispositif fait son entrée chez Porsche, avec les nouveaux modèles 911 Turbo. Il conjugue sur 3 positions synchronisées les effets aérodynamiques d'un spoiler avant en élastomère (à commande pneumatique) et d'un aileron arrière télescopique.

Lorsque le véhicule démarre (niveau 1, Start), le spoiler avant et l'aileron arrière sont complètement rentrés. La voiture est plus maniable au quotidien. Le risque de talonnage dans les rampes d'accès de garage, sur les ralentisseurs ou les bordures de trottoir est réduit. La lèvres du spoiler avant est parfaitement protégée.

Au niveau 2 (Speed, à partir de 120 km/h) le spoiler avant et l'aileron arrière se déploient partiellement. Le bénéfice s'exprime en termes de tenue de route, de pénétration dans l'air et de vitesse de pointe.

La touche Spoiler ou la touche SPORT PLUS (en association avec le Pack Sport Chrono) suffisent pour accéder au 3e niveau (Performance), c'est-à-dire déployer complètement le spoiler avant et l'aileron arrière.

Selon le modèle, la lèvres du spoiler avant laisse apparaître l'inscription « turbo » ou « turbo S ». Dans cette position, l'aileron arrière peut également se redresser de 15° (au maximum). L'appui aérodynamique augmente sur l'essieu avant et arrière. Le véhicule peut ainsi tirer profit de tout son potentiel, par exemple sur circuit.

Les avantages sont également indéniables en matière de freinage à vitesse élevée.

Le système PAA (Porsche Active Aerodynamics) réconcilie la maniabilité au quotidien, l'efficacité et les performances. Une réussite totale digne de la 911 Turbo.

1 Aileron arrière en position Start | 2 Spoiler avant en position Start | 3 Aileron arrière en position Speed | 4 Spoiler avant en position Speed | 5 Aileron arrière en position Performance | 6 Spoiler avant en position Performance



Responsabilité.

La puissance mène à la sérénité, une sérénité qui permet certes de relever les défis sans sourciller, mais qui implique aussi de se sentir responsable. De ses actes. Envers le conducteur. Porsche et l'environnement.





Distances de freinage. Trajets quotidiens.
Nos ingénieurs s'adaptent à votre trajectoire idéale.

La sécurité.

Phares Bi-Xénon avec fonction PDLS.

Équipement de série sur les nouveaux modèles 911 Turbo, les phares Bi-Xénon avec lave-phares et réglage dynamique de la portée d'éclairage assortis de la fonction Porsche Dynamic Light System (PDLS) éclairent votre route d'une lumière régulière. Le contrôle dynamique du

faisceau fait pivoter les optiques principales en fonction de l'angle de braquage et de la vitesse de la voiture.

Les clignotants ainsi que les feux de jour et de position des blocs optiques avant sont à diodes électroluminescentes (DEL). Au programme : réactivité et intensité lumineuse.

À l'arrière, on retrouve la réactivité et l'intensité des diodes lumineuses dans le 3^e feu stop, les clignotants, l'éclairage de la plaque d'immatriculation, ainsi que le feu de brouillard. En cas de freinage d'urgence appuyé, l'intensité des feux stop adaptatifs à diodes varie en clignotant rapidement.

Une fois le véhicule immobilisé, les feux de détresse s'allument automatiquement. Les blocs optiques disposent d'une fonction lumière d'accompagnement avec extinction automatique des feux.

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

Les phares à diodes avec fonction Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS+) équipent de série la 911 Turbo S et la nouvelle 911 Turbo S Cabriolet et en option les modèles 911 Turbo. Respectivement constitués de deux modules d'éclairage superposés (en échelon), ils laissent dans la nuit une impression inoubliable.

Les diodes lumineuses diffusent une lumière très claire qui assure un éclairage encore meilleur de la route. Par comparaison avec d'autres systèmes, qu'il porte juste devant la voiture, sur les côtés ou au loin, le faisceau à faible diffraction

perce l'obscurité d'une lumière proche de celle du jour, très confortable et moins fatigante pour les yeux.

Le PDLS+ (Porsche Dynamic Light System Plus) est associé aux phares à diodes lumineuses. Outre l'ensemble des fonctions du PDLS, le PDLS+ comprend des feux de route dynamiques ainsi que l'assistance intersections.

Les feux de route dynamiques s'activent à partir de 60 km/h. Ils détectent les véhicules qui vous précèdent, comme les véhicules venant en sens inverse. L'intensité et la portée d'éclairage du faisceau lumineux s'adaptent ainsi à chaque situation rencontrée.

Éclairage.

Les clignotants ainsi que les feux de position des blocs optiques avant des modèles 911 Turbo sont à diodes lumineuses. La fonction d'assistance automatique à l'utilisation des feux de croisement est prévue de série. Ces derniers s'allument automatiquement dès que la luminosité baisse.

Sur la 911 Turbo et la nouvelle 911 Turbo Cabriolet, les feux de jour encadrent les blocs optiques avant. Sur les modèles 911 Turbo S Coupé et Cabriolet, ils se présentent sous la forme de 4 points intégrés dans les phares.

1 911 Turbo dotée de phares Bi-Xénon avec fonction PDLS | 2 911 Turbo S dotée de phares à DEL avec fonction PDLS+



Les freins.

Il va de soi, pour nous, que les modèles 911 Turbo redéfinissent la donne en matière de freinage, un sujet auquel nous accordons autant d'importance qu'au moteur ou au châssis. Les freins d'une 911 font référence en décélération et comme en termes stabilité. Et pour conduire aux limites de l'extrême, ils se doivent d'inspirer pleinement confiance.

Nous avons donc équipé la 911 Turbo et la nouvelle 911 Turbo Cabriolet de freins encore plus puissants. Peints en rouge, leurs étriers fixes monobloc en aluminium possèdent 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière. Les disques de frein affichent un diamètre de 380 mm, à l'avant comme à l'arrière.

Les étriers de frein sont de type monobloc fermé. Avantages : résistance élevée à la déformation, meilleur comportement aux points de pression même en cas de sollicitations extrêmes, poids réduit. La course de la pédale de frein est elle aussi réduite, le point dur est précis. Les disques de frein sont par ailleurs ajourés pour rester efficaces même mouillés.

Ce n'est pas tout. Le système d'antiblocage des roues (ABS) permet d'équilibrer les phases de freinage. Un nouveau servofrein en tandem de 8/9 pouces permet d'actionner la pédale sans forcer, pour une meilleure réactivité. Des déflecteurs canalisent les flux d'air destinés au refroidissement des freins.

Frein de parking électrique.

Le frein de parking électrique, que vous pouvez enclencher et déverrouiller manuellement, se desserre automatiquement au démarrage.

La fonction Hill Holder qui lui est associée empêche le véhicule de reculer lors des démarrages en côte. Alliée au PSM, elle continue de maintenir une pression automatique sur les freins des 4 roues, le temps de démarrer, pour éviter que le véhicule ne soit entraîné dans la pente.



1 Freins de série 911 Turbo



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

La marque Porsche est liée depuis toujours au sport automobile. Nous y avons acquis les connaissances que nous appliquons sur nos voitures de série. C'est le cas, avec les freins céramique PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake), de série sur les modèles 911 Turbo S et disponibles en option pour les modèles 911 Turbo. Ils ont été habitués aux conditions les plus exigeantes, notamment dans les courses du championnat Porsche Mobil 1 Supercup.

Le diamètre de 410 mm à l'avant et de 390 mm à l'arrière des disques de frein ajourés assure une puissance de freinage plus élevée.

Reconnaissables à leur couleur jaune, les étriers fixes monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière sont capables de maintenir une pression constante très élevée pendant toute la phase de décélération.

Paramètre déterminant pour raccourcir les distances de freinage, notamment en cas de sollicitations extrêmes. Lors des freinages à grande vitesse, l'excellente

résistance au fading des freins PCCB confère à la voiture un bien meilleur niveau de sécurité. Le gros avantage des disques en céramique réside dans leur légèreté. En effet, ils sont environ deux fois plus légers que des disques de frein en fonte de mêmes conception et dimensions. Ce facteur joue en faveur du comportement et de la consommation, mais aussi du poids des masses non suspendues et des masses en rotation, également réduit. Conséquence : une bien meilleure tenue de route, ainsi qu'un agrément de conduite amélioré, en particulier sur les revêtements irréguliers. Sans oublier une agilité et une maniabilité encore plus élevées.



1 Freins céramique PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake)



- Tôle d'acier
- Tôles multi-épaisseur
- Acier haute résistance
- Acier ultrarigide
- Aluminium

La carrosserie.

La carrosserie innovante des nouveaux modèles 911 Turbo répond à deux exigences : tout d'abord atteindre une dynamique de conduite élevée, donc une extrême rigidité. Ensuite, réduire le poids des véhicules grâce à une conception allégée intelligente. Intéressons-nous de plus près à ce deuxième point.

Des techniques d'assemblage modernes permettent de combiner les matériaux de façon à obtenir des caractéristiques matérielles spécifiques, à des endroits précis du véhicule.

Pour la carrosserie, nous avons utilisé des tôles d'acier extrêmement minces, mais tout aussi extrêmement rigides.

Nous avons en outre largement utilisé l'aluminium et le magnésium pour des pièces de grande surface notamment le toit, le soubassement, les portes, ainsi que les capots avant et arrière. Les structures de la planche de bord et de la console centrale sont réalisées dans ce matériau particulièrement léger qu'est le magnésium. La précision dans le choix de ces matériaux comme dans leur emploi contribue efficacement à réduire la consommation.

Pour vous, cette conception présente plusieurs avantages : poids allégé, confort de conduite élevé grâce à la bonne tenue aux vibrations et à la rigidité des matériaux, résistance aux sollicitations en torsion dynamique allant jusqu'à 25 % de plus que les modèles antérieurs, et comportement encore plus sportif.

Airbags et système Porsche Side Impact Protection (POSIP).

Les nouveaux modèles 911 Turbo disposent d'airbags grand volume pour le conducteur et le passager avant. La technologie utilisée permet un gonflage différencié selon la gravité et le type de choc. Lors d'un accident de moindre gravité, le premier niveau de gonflage retient les passagers avec une pression plus faible qui suffit à les protéger sans exercer de contraintes physiques trop élevées.

Le POSIP (Porsche Side Impact Protection) de série se compose de protections anti-encastrement latérales intégrées aux portes et de 2 airbags latéraux par côté. Les airbags de thorax sont logés dans les bandes latérales des sièges, les airbags de tête se déploient vers le haut à partir des panneaux de porte. Ils re-

haussent le degré de protection en cas de collision latérale.

Arceaux de sécurité des modèles Cabriolet.

Malgré leur poids réduit, les modèles 911 Turbo Cabriolet affichent une rigidité exemplaire en flexion et en torsion (perceptible même sur les revêtements irréguliers).

Intégrés derrière les sièges arrière, 2 arceaux de sécurité précontraints complètent la protection, en cas de tonneau. Ils sont conçus pour se déclencher automatiquement, en une fraction de seconde, en réponse aux signaux d'un capteur qui surveille l'inclinaison de la carrosserie, l'accélération longitudinale et transversale du véhicule ainsi que le contact avec la route.

C'est en avançant que nous trouvons des solutions.

Porsche et l'environnement.

En ces temps de changements climatiques et de débats sur le rôle des émissions de CO₂, chaque constructeur se demande comment contribuer à protéger l'environnement. Notre réponse s'ancre dans la tradition Porsche : en associant performances et efficacité énergétique.

La réduction de la consommation des modèles Porsche actuels par rapport aux gammes passées s'exprime aujourd'hui

par des pourcentages à deux chiffres. Et pourtant, leurs performances routières sont chaque année plus élevées. Un résultat obtenu grâce à l'efficacité de nos moteurs (du fait, par exemple, de l'injection directe d'essence, des turbines à géométrie variable, ou du VarioCam Plus), à la conception allégée, à l'optimisation aérodynamique et aux faibles coefficients de frottement de nos voitures.

Le service de gestion environnementale de Weissach veille entre autres à rendre nos voitures les plus propres possibles et à parfaire l'équilibre entre développement et impact écologique. Objectif : les performances, mais pas au détriment de l'environnement. Ceci vaut également pour les nouveaux modèles 911 Turbo.



Traitement des gaz d'échappement.

Porsche nous prouve que même des voitures de sport puissantes peuvent afficher des taux d'émissions modérés, dans leurs différentes catégories.

Ce bilan positif tient à l'utilisation efficace du carburant grâce à des technologies récentes : fonction Stop-Start automatique, gestion thermique, récupération d'énergie électrique pour l'électronique embarquée, injection directe d'essence, VarioCam Plus et mode Croisière, ainsi que mise en place de catalyseurs afin de

traiter toujours plus efficacement les gaz d'échappement.

Pour continuer dans l'exemplarité, tous les nouveaux modèles 911 Turbo sont dès aujourd'hui conformes à la norme Euro 6 (obligatoire à partir de septembre 2015 pour tous les véhicules neufs à moteur essence).

La régulation lambda stéréo surveille et pilote chaque rangée de cylindres séparément. Elle régule de même la composition des gaz dans chaque ligne d'échappement. Une sonde lambda par rangée de cylindres contrôle le traitement des gaz d'échappement dans chaque catalyseur.

Les informations concernant la consommation, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées page 117.



Consommation et recyclage.

Chez Porsche, la conception allégée va de soi, depuis 1948. Pour des raisons techniques et écologiques. Elle constitue l'une des bases cruciales de l'alliance réussie entre consommation modérée et performances exceptionnelles.

L'aspect technique repose sur la présence accrue d'aluminium, de magnésium, de polymères techniques et de tôles d'acier haute résistance, choisis d'une manière générale pour leur réponse à des sollicitations précises et, au final, bien plus légers que l'acier habituellement utilisé.

L'aspect écologique se concentre sur un choix ciblé de matériaux tous recyclables. Les matériaux légers qui ont notre

préférence sont largement recyclables. Les pièces en polymères techniques sont toutes identifiées pour anticiper leur recyclage sélectif. Dans la mesure du possible, nous utilisons un nombre minimal de types de polymères et sélectionnons de préférence des matières plastiques recyclées dès lors qu'elles répondent à nos exigences de qualité.

Grâce à tous ces efforts, les modèles 911 Turbo atteignent aujourd'hui un taux de recyclage d'environ 95 %.

Chez Porsche, respecter l'environnement ne se limite pas à « rouler propre ». Cela commence en amont, dès la phase de conception et de développement. C'est pourquoi nous utilisons par exemple principalement des peintures hydrodiluable non polluantes.

Carburant.

Les modèles Porsche actuels sont conçus pour accepter des carburants contenant jusqu'à 10 % d'éthanol, comme l'E10. L'éthanol est un biocarburant issu de matières premières végétales renouvelables qui, pour leur propre croissance, absorbent le CO₂ présent dans l'atmosphère. Le bilan global en CO₂ de nos voitures s'en trouve ainsi amélioré.

Les émanations d'hydrocarbures ont été réduites à un minimum grâce à un filtre à charbon actif et au revêtement spécifique du réservoir, deux éléments qui contribuent activement à la protection de l'environnement. Tous les conduits du circuit de carburant sont en matériau polymère multicouche, en acier ou en aluminium.

Niveau sonore.

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

Les informations concernant la consommation, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées page 117.



Personnalité.

**La grandeur est avant tout une question de valeurs.
Au-delà des centimètres, c'est la personnalité qui importe.
Riche de multiples facettes, elle se doit de rester fidèle
à son axe principal.**





Le calme absolu...
Une autre façon d'exprimer notre goût de l'extrême.

Le confort.

En travaillant sur les nouveaux modèles 911 Turbo, nos ingénieurs ont poussé leurs démarches aux confins de l'extrême. Ils savent, en effet, que la sérénité du conducteur tient avant tout aux réponses qu'ils seront en mesure d'apporter à ses attentes en matière de sportivité, d'ergonomie et de confort.

L'intérieur.

L'habitacle répond à deux règles primordiales : l'authenticité et le goût de l'essentiel. Les technologies sont ingénieuses, l'agencement des commandes répond à

une logique ergonomique. Pour nous, le conducteur est roi. Il fut notre référence, durant toute la phase de conception.

La meilleure preuve réside dans la console centrale montante. Elle suit ce principe simple tout en reflétant d'emblée l'identité Porsche. En remontant vers le tableau de bord, elle réduit la distance entre le sélecteur et le volant. L'agencement logique des commandes fait partie de ces autres évidences, par exemple pour régler la climatisation bi-zone ou le châssis. Pas de temps à perdre parmi les sous-menus, votre concentration doit se fixer sur l'essentiel : la route.

Côté matières : qualité, élégance et sportivité sont de mise, notamment pour l'intérieur tout cuir de série sur les modèles 911 Turbo, qui habille également les sièges, la planche de bord ainsi que les panneaux de porte. L'alcantara issu de notre expérience en sport automobile habille de série le ciel de toit des modèles Coupé. L'intérieur bicolore Noir-Rouge Carrera est exclusivement réservé aux modèles 911 Turbo S. De série sur les modèles 911 Turbo S en version Coupé et Cabriolet, en option pour la 911 Turbo et la 911 Turbo Cabriolet, les baguettes décoratives du tableau de bord et de la console centrale sont en carbone.

Outre les teintes intérieures classiques Noir, Gris Platine, Beige Louxor et Bleu Yachting, nous vous proposons diverses possibilités de personnalisation avec des intérieurs bicolores, des teintes spéciales ou des matériaux tels que le carbone, l'aluminium et des essences de bois nobles.

Côté technique, vous prendrez de l'avance grâce au PCM (Porsche Communication Management) avec module de navigation et écran couleur tactile haute définition de 7 pouces, pour commander les fonctions de navigation et de communication, ainsi que le son. Il est de série sur les nouveaux modèles 911 Turbo.

1 911 Turbo avec intérieur en Espresso



1

Autre manière de redéfinir la donne : le son. Avec le BOSE® Surround Sound-System de série, vous profiterez d'une puissance globale de 445 W et d'une fidélité acoustique fascinante.

L'option Burmester®, High-End Surround Sound-System, signée par l'un des maîtres allemands de l'acoustique, pousse encore la perfection un peu plus loin, avec une puissance totale de 821 W et des sensations sonores « inouïes ».

1 Burmester® HighEnd Surround SoundSystem | 2 Volant SportDesign



2

Pour plus d'information sur ces deux équipements, veuillez vous reporter aux pages 90 et 91.

Volant SportDesign.

Le volant SportDesign, de série sur les modèles 911 Turbo, se règle sur 60 mm en profondeur et 40 mm en hauteur. Sa forme ergonomique modelée assure une excellente tenue en main, en conduite sportive.



3

Il présente 2 palettes en alliage léger, judicieusement placées derrière les branches droite et gauche. Tirez sur la palette droite, et la boîte PDK passe le rapport supérieur ; même chose sur la palette gauche, et elle rétrograde. En association avec l'option Pack Sport Chrono (de série sur la 911 Turbo S et sur la nouvelle 911 Turbo S Cabriolet)

les branches gauche et droite présentent un affichage supplémentaire qui indique l'activation des modes SPORT, SPORT PLUS et Launch Control.

Sur demande (sans supplément de prix) vous pourrez équiper votre Porsche du volant sport avec touches multifonction.

3 Combiné d'instruments de la 911 Turbo | 4 Volant SportDesign avec palettes



4

Instrumentation.

Les 5 instruments ronds typiquement Porsche, avec compte-tours au centre, sont avant tout là pour fournir les bonnes informations en temps voulu. L'écran couleur TFT haute définition de 4,6 pouces affiche en continu les données de l'ordinateur de bord (le kilométrage journalier

ou la consommation moyenne, par exemple). Il peut en outre afficher les cartes du système de navigation, les témoins d'alerte, concernant par exemple la pression des pneus (TPM), ou encore les informations de communication et du système audio. Il vous aide également à procéder à certains réglages du véhicule.

Sièges sport électriques.

Sport et confort entretiennent des liens plus étroits qu'on ne l'imagine. Les sièges sport électriques en sont la preuve parfaite. De série sur la nouvelle 911 Turbo et la nouvelle 911 Turbo Cabriolet, ils permettent de régler l'avancée des sièges, leur hauteur, l'inclinaison du dossier, l'inclinaison et la profondeur de l'assise, mais également le soutien lombaire (4 positions) et la colonne de direction.

Le Pack Mémoire intégré enregistre les réglages du siège conducteur et des deux rétroviseurs extérieurs, ainsi que ceux du volant, des feux, des essuie-glaces, de la climatisation, du verrouillage des portes, du PCM et de l'instrumentation.

Sièges sport adaptatifs Plus.

Être bien installé dans un siège est déterminant, si l'on veut atteindre des performances maximales. De série, sur la nouvelle 911 Turbo S et sur la nouvelle 911 Turbo S Cabriolet, les sièges sport adaptatifs Plus se distinguent par des bandes latérales au capitonnage ferme et sportif, plus large au niveau des épaules, qui offrent ainsi un maintien idéal. Les 18 réglages électriques permettent d'adapter sur mesure la hauteur, l'inclinaison de l'assise et la profondeur de l'assise, l'inclinaison du dossier, l'avancée du siège et le soutien lombaire (4 positions). La colonne de direction dispose également d'un réglage électrique.

Les bandes latérales de l'assise se règlent indépendamment de celles du dossier

pour un confort maximal sur les longs trajets et un maintien optimal en courbe. Cette option comprend également des fonctions de mémorisation de tous les réglages du siège conducteur (à l'exception de ceux des bandes latérales), dont ceux du soutien lombaire, du volant et des rétroviseurs extérieurs. Vous pourrez également régler les lumières, les essuie-glaces, la climatisation, le verrouillage des portes, le PCM et l'instrumentation.

Sièges sport Plus*.

Disponibles en option (sans supplément de prix), les sièges sport Plus en cuir avec coques de dossier Gris Argent sur les modèles 911 Turbo (en cuir pour les modèles 911 Turbo S) bénéficient de réglages électriques pour la hauteur d'assise et le dossier, et mécanique de

l'avancée des sièges. Le capitonnage ferme des bandes latérales assure un excellent maintien sportif.

Sièges baquet sport**.

Nous vous proposons en option les sièges baquet sport à dossier rabattable, avec airbag thorax intégré et réglage manuel de la distance au volant. Ces sièges sont constitués d'une coque en matériau composite renforcé de fibres de verre et de fibres de carbone, recouverte d'une finition carbone.

Les mécanismes de pivotement des dossiers sont situés dans la partie supérieure des bandes latérales, ce qui permet un excellent maintien également au niveau du bassin.

Sièges arrière.

Pour une voiture de sport, les sièges arrière sont remarquablement confortables et offrent derrière eux un bel espace de rangement. Leurs dossiers rabattables dégagent un volume supplémentaire de 260 litres pour vos bagages sur les modèles 911 Turbo Coupé. Sur les nouveaux modèles 911 Turbo Cabriolet le volume de coffre disponible est de 160 litres.

Sièges enfant**.

Le pré-équipement siège enfant pour fixation ISOFIX (avec attache Top-Tether) est d'origine sur les sièges arrière. Sur demande, il peut également équiper le siège passager avant, en association, dans ce cas, avec la fonction de désactivation de l'airbag.

Sièges chauffants et sièges ventilés.

Tous les sièges (à l'exception des sièges baquet sport) peuvent recevoir en option un système permettant de chauffer assises, dossiers et bandes latérales des sièges avant. Sur demande, nous associerons ces sièges chauffants (excepté les sièges baquet sport) à l'option de ventilation. Sur les sièges ventilés, les bandes centrales des assises et des dossiers avant présentent des microperforations qui permettent une aération active, tandis que les bandes latérales bénéficient d'une aération passive, par aspiration. Ce système permet d'éliminer l'humidité liée à la transpiration, même par fortes chaleurs.

* Ces sièges ne reçoivent pas le Pack Mémoire de série.

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



1



2



3

1 911 Turbo avec arrière en Bleu Yachting | 2 Siège baquet sport | 3 Siège sport adaptatif Plus



1

Système de transport sur toit.

Facile à utiliser et aérodynamique, le système de transport sur toit en aluminium est proposé en option pour les nouveaux modèles 911 Turbo Coupé. Il permet de monter des accessoires de transport tels que les malles de toit, un porte-vélo ou le porte-skis/snowboards. Charge de toit maximale : 75 kg.

HomeLink® (mécanisme d'ouverture de porte de garage).

En option, la console de pavillon accueillera un système programmable capable de commander, par un simple bouton, jusqu'à 3 portails, portes de garage, systèmes d'éclairage et alarmes.

La protection contre le vol.

Les nouveaux modèles 911 Turbo sont protégés de série par un dispositif d'antidémarrage à transpondeur et une alarme volumétrique. Ce système surveille l'habitacle ainsi que les portes et le coffre.

Pré-équipement Porsche Vehicle Tracking System (PVTS)*.

Sur demande, vous pourrez commander au départ de l'usine un pré-équipement* permettant le montage ultérieur de l'option PVTS (Porsche Vehicle Tracking System) présentée dans notre offre Porsche Tequipment. Ce système de géolocalisation permet de retrouver une voiture volée dans une bonne partie de l'Europe et de la Russie. Il comprend notamment un précâblage spécifique et un capteur d'inclinaison relié à l'alarme.

Rétroviseurs intérieur et extérieurs avec fonction anti-éblouissement automatique.

Rétroviseurs intérieur et extérieurs avec fonction anti-éblouissement automatique.

Assistance parking.

De série sur les nouveaux modèles 911 Turbo, l'assistance parking comporte 4 capteurs discrètement intégrés au bouclier arrière. Vous êtes averti de la présence d'obstacles par un signal sonore qui s'intensifie à mesure que vous vous en approchez.

Sur la nouvelle 911 Turbo S et la nouvelle 911 Turbo S Cabriolet, l'assistance parking étendue se complète à l'avant de 4 autres capteurs (en option pour la nouvelle 911 Turbo et la nouvelle 911 Turbo Cabriolet). Le signal sonore s'accompagne d'un affichage schématique du véhicule vu de dessus, sur l'écran central.

* Le pré-équipement PVTS est de série, en France, sur les modèles 911 Turbo.



2



3

1 Système de transport | 2 Coffre | 3 Affichage des limitations de vitesse

Pack Design éclairage.

À la fois pratique et esthétique, ce pack disponible en option comprend des lampes à diodes d'intensité variable placées dans la console de pavillon, à proximité des poignées de porte, dans les vide-poches des portes, au niveau du plancher à l'avant ainsi qu'au niveau des sièges arrière.

Système Porsche Entry & Drive.

Ne sortez plus votre clé de voiture de votre poche. Choisissez l'option Porsche Entry & Drive et ouvrez votre véhicule en effleurant simplement l'une des poignées de porte ou en vous approchant du coffre. Le système de transpondeur détecte le code d'accès enregistré dans la clé, et si celui-ci correspond bien à la voiture,

portes ou capot de coffre se déverrouillent. Un démarreur électrique est associé au système.

Une fois sorti de la voiture, appuyez sur le bouton de l'une des poignées de porte. La fonction Porsche Entry & Drive verrouille alors le véhicule, active l'antidé-marrage et bloque la colonne de direction.

Toit coulissant/relevable en verre.

Vous pourrez équiper les modèles 911 Turbo Coupé d'un toit coulissant/relevable en verre de sécurité teinté assorti d'un rideau électrique intégré qui vous protégera des rayons du soleil.

De conception identique à celle du modèle en acier, il offre la même garde au toit et une ouverture de mêmes

dimensions. Différence fondamentale : le verre procure une sensation d'espace immédiate, même toit fermé.

Caméra de recul.

La caméra de recul, disponible en option (uniquement en association avec l'assistance parking), permet de manœuvrer plus facilement en marche arrière pour se garer. Les images et les lignes de guidage affichées sur l'écran du PCM indiquent la trajectoire de la voiture et l'angle de braquage du volant.

Affichage des limitations de vitesse.

L'affichage des limitations de vitesse est disponible en option pour tous les modèles. Une caméra, logée dans le boîtier

du rétroviseur intérieur, identifie les panneaux de signalisation, par exemple les limitations de vitesse, les interdictions de dépasser ainsi que les fins de limitation et d'interdiction correspondantes. Ces panneaux sont signalés sur l'écran couleur du combiné d'instruments et sur le PCM. Pour le cas où un panneau n'est pas détecté (par exemple par temps de pluie ou de nuit), les données de limitation de vitesse enregistrées dans le module de navigation prennent le relais.

Régulateur de vitesse.

Pour davantage de confort sur les longs trajets, un régulateur de vitesse automatique est installé de série sur la 911 Turbo S et la nouvelle 911 Turbo S Cabriolet (en option pour la 911 Turbo et la nouvelle 911 Turbo Cabriolet). Vous

l'activez entre 30 et 240 km/h à l'aide d'un commodo placé sur la colonne de direction.

Régulateur de vitesse adaptatif avec fonction Porsche Active Safe (PAS).

Ce système, disponible en option, régule la vitesse de la voiture par rapport au véhicule qui la précède. Un radar mesure pour ce faire une zone allant jusqu'à 200 mètres devant votre véhicule. Si vous avez pré-réglé votre vitesse et que vous vous approchez trop du véhicule qui vous précède, le radar le détectera et ralentira votre voiture en décélérant ou en freinant doucement (pour une décélération maximale de 3,5 m/s²), afin de maintenir la distance pré-réglée.



1



2

Votre voiture suit maintenant à vitesse réduite le véhicule situé devant vous. Tant que ce véhicule réduit son allure, le régulateur de vitesse adaptatif ralentit également votre voiture, jusqu'à l'arrêt complet si nécessaire.

Pour plus de sécurité, le dispositif prépare en outre le système de freinage, lorsqu'il détecte une baisse de la distance entre

les deux véhicules. Les freinages plus appuyés restent du ressort du conducteur. Dès que la voie est à nouveau libre, le système accélère progressivement jusqu'à la vitesse initialement pré-réglée.

Le système PAS (Porsche Active Safe) également intégré, apporte une sécurité supplémentaire. Lorsqu'il détecte un risque de collision, il avertit le conducteur,

via un témoin visuel et un signal sonore, ainsi que par un premier coup de frein automatique. Le système peut également intervenir de manière plus directe, selon la situation, en amplifiant la pression de freinage. Jusqu'à l'arrêt complet du véhicule, si nécessaire.

1 Radar du régulateur de vitesse adaptatif | 2 Affichage des données du régulateur de vitesse adaptatif



**Les visionnaires spéculent sur l'avenir.
Les avant-gardistes ont déjà des informations à partager.**

Audio et communication.

Porsche Communication Management (PCM) avec module de navigation.

Le PCM (Porsche Communication Management) avec module de navigation, de série sur les nouveaux modèles 911 Turbo, assume parfaitement son rôle d'unité centrale dédiée à la gestion des fonctions audio et communication, ainsi qu'à la navigation. Puissant et polyvalent, il reste pourtant d'une utilisation très aisée.

Au cœur du système, l'écran tactile de 7 pouces haute définition offrant une utilisation intuitive se complète également de quelques touches et molettes. Les 5 lignes d'affichage par page en optimisent la lisibi-

lité. La radio peut mémoriser 42 stations, son double tuner FM possède une fonction RDS Diversity qui veille en permanence à trouver la meilleure fréquence pour la station sélectionnée.

Son lecteur compatible mp3 accepte les CD et les DVD audio. Il lit également les pistes audio de DVD vidéo. En option, un chargeur 6 CD/DVD pourra être intégré au PCM.

La boîte à gants accueille, de série, une interface audio universelle (USB) afin de brancher un iPod® ou toute autre source audio (qu'il sera également possible de recharger). Vous gérez alors facilement

vos iPod® ou une clé USB via le PCM, le volant multifonction optionnel ou l'option commande vocale.

C'est également grâce à la connexion USB que vous pourrez télécharger les performances affichées par le Pack Sport Chrono ou les données carnet de bord électronique. La fonction jukebox vous permet par ailleurs d'enregistrer et de lire jusqu'à 5 000 titres au format mp3 sur le disque dur de 40 Go du PCM. Vous accédez également à vos podcasts et à vos livres audio. La fonction Cover Art facilite vos recherches.

Le module de navigation du PCM permet d'afficher les cartes en 2D ou en perspective, voire en 3D pour certains lieux (avec vue satellite) et édifices. Le mode Splitscreen permet pour sa part de subdiviser l'écran pour afficher d'un côté la carte et de l'autre les pictogrammes des informations routières. Le module de navigation vous offre une fonction de calcul dynamique de vos itinéraires tenant compte des annonces officielles des conditions de circulation (TMC), ainsi que d'autres indicateurs d'état du trafic routier (TMC Pro)¹¹.

¹¹ Le service TMC Pro est proposé en Allemagne, en Autriche et en Suisse.

Carnet de bord électronique.

En option, le PCM peut être complété par un carnet de bord électronique qui permet d'enregistrer automatiquement les données essentielles de chaque trajet comme le kilométrage, le parcours, la date et l'heure ainsi que les adresses de départ et d'arrivée. Les données peuvent être exportées sur une clé USB pour être ensuite transférées et traitées sur ordinateur, grâce au logiciel fourni. Vous pouvez ensuite transférer les données du PCM sur votre ordinateur personnel.

Module téléphone.

Le module téléphone GSM quadribande optionnel facilite vos communications téléphoniques, sur fond de qualité vocale optimisée. Pour téléphoner en mains-libres, insérez simplement la carte SIM dans le lecteur de carte du PCM. Autre solution plus confortable : utilisez la connexion Bluetooth® de votre téléphone portable grâce au mode SAP (SIM Access Profile)*. La liaison s'établit automatiquement. Le système déconnecte alors l'antenne de votre téléphone mobile pour utiliser l'antenne externe du véhicule afin d'économiser la batterie du téléphone mobile. Si votre téléphone mobile est compatible, le système accèdera aussi bien aux numéros enregistrés sur la carte SIM que dans la mémoire interne.

Toujours selon la compatibilité de votre mobile, vous commanderez les différentes fonctions par l'intermédiaire du PCM, du volant multifonction optionnel ou de l'option commande vocale, sans sortir le téléphone de votre poche.

Le module téléphone vous permet également de connecter des téléphones mobiles Bluetooth® utilisant uniquement la fonction mains-libres (Handsfree Profile – HFP). Dans ce cas, la liaison GSM se fait via l'antenne de votre téléphone mobile*. Le PCM sert tout simplement de mains-libres sans que vous sortiez votre téléphone mobile de la poche.

Le module téléphone peut également inclure un combiné sans fil, doté d'un écran et d'un clavier, qui se range dans

la console centrale. Ce combiné n'est toutefois pas compatible avec les téléphones mobiles Bluetooth® utilisant uniquement la fonction mains-libres (Handsfree Profile – HFP).

Pré-équipement pour téléphone mobile.

Le pré-équipement pour téléphone mobile® utilisant uniquement la fonction mains-libres HFP* est proposé en option. Votre téléphone mobile reste dans votre poche. Dans cette configuration toutefois, seules les fonctions de base du téléphone mobile se pilotent à partir du PCM. Dans ce cas, la liaison GSM se fait via l'antenne de votre téléphone mobile*.

* Pour plus de détails, veuillez vous reporter à la page 104.
** Au format MPEG 2.

Tuner TV.

Si vous le souhaitez, vous pouvez également commander un tuner TV pour recevoir les images télévisées analogiques ou numériques non codées (au format DVB-T)**. Pour votre sécurité, ces images ne seront visibles que lorsque votre voiture est à l'arrêt.

Commande vocale.

Vous souhaitez naviguer, téléphoner, écouter la radio sans lâcher le volant ? C'est simple, il suffit de le dire. Grâce à l'option commande vocale optionnelle, vous commandez par la voix les principales fonctions du PCM. Cette option ne nécessite aucun apprentissage. Dicter

vos demandes (adresse de destination, numéro de téléphone ou station de radio) et le système s'exécutera ou fera défiler les listes au sein des menus.



1



2



BOSE® Surround Sound-System.

Le son Porsche est un peu comme une empreinte digitale. Une preuve, sonore, de notre identité. Et cela ne vaut pas uniquement pour le moteur. Le BOSE® Surround Sound-System de série a, en effet, été spécialement développé et optimisé pour l'acoustique intérieure spécifique de la nouvelle 911 Turbo.

Elle transforme votre 911 Turbo en salle de concert : 8 canaux d'amplification, 12 haut-parleurs dont un caisson de basses (subwoofer actif) breveté de 100 W (solidaire de la carrosserie), une richesse de tonalités époustouflante, et une puissance totale de 445 W.

Le BOSE® Surround Sound-System lit également les pistes audio de DVD enregistrés au format numérique 5.1,

pour une qualité sonore exceptionnelle. Bien entendu vous pouvez continuer à écouter vos CD habituels ou les fichiers de votre lecteur mp3 en qualité stéréo ou en mode surround (par simple pression sur un bouton) grâce à la technologie Centerpoint® 2 brevetée par BOSE®.

Également brevetée par BOSE®, la technologie AudioPilot® Noise Compensation mesure les bruits parasites de l'habitacle à l'aide d'un micro afin d'ajuster automatiquement les réglages du son diffusé et de vous offrir une qualité d'écoute constante. En toutes circonstances et en temps réel.

Résultat : un son puissant source de fascination, sur 360°.

Burmester® High-End Surround Sound-System.

Rencontre entre deux icônes : Zuffenhausen s'allie avec Berlin, plus précisément avec l'une des sociétés allemandes les plus renommées qui soient dans le milieu du son haut de gamme. Avec le Burmester® High-End Surround Sound-System, Burmester® met ainsi au service de nos voitures les technologies très haut de gamme de ses systèmes conçus pour la maison.

Avec une myriade de détails réunis dans un but unique : le son parfait.

Les chiffres résonnent tout aussi agréablement : 12 canaux d'amplification totalisant 821 W, 12 haut-parleurs avec subwoofer actif de 300 W et amplificateur de classe D, surface totale de membrane d'environ 1 340 cm², fréquences de 35 Hz à 20 kHz.

Burmester® remplace le subwoofer actif séparé, bien connu sur d'autres systèmes, par un nouveau subwoofer (breveté) intégré à la carrosserie qui perd en poids autant qu'il gagne en qualité.

Burmester® reprend quasiment à l'identique la méthode de séparation des fréquences de ses systèmes home audio. Des filtres analogiques et numériques ont été spécialement conçus pour chaque emplacement et réglés après de longues séances d'écoute.

Pour une restitution claire, sans distorsion et toujours d'un excellent niveau dans les aigus, des modules AMT (Air Motion Transformer) ont été intégrés au système audio de tous les modèles 911 Turbo. Tous les haut-parleurs sont parfaitement configurés les uns par rapport aux autres pour diffuser un son où se mêlent basses puissantes, aigus cristallins et rythmes éclatants. Résultat : un son d'une pureté

et d'une richesse inégalées, même lorsque le volume est au maximum.

Le design épuré des enceintes, avec encadrements galvanisés et signature Burmester® pour certaines, traduit le niveau très haut de gamme du Burmester® High-End Surround Sound-System. Sans compromis, ni pour le son, ni pour l'esthétique. À la clé : un résultat typiquement Porsche.

Radio numérique.

Cette option permet de recevoir des stations de radio numériques aux formats DAB. Grâce au basculement automatique entre les modes analogique et numérique, vous ne perdez pas une miette de vos émissions favorites.

Services en ligne.

Avec l'application AHA Radio, disponible gratuitement via iTunes® ou Google Play®* pour votre smartphone, vous accédez, via le PCM, aux webradios, flux RSS, podcasts et magazines audio de votre choix. Pour pourrez obtenir des informations locales (bulletin météorologiques...). Les résultats de recherche d'un point d'intérêt peuvent être enregistrés à titre de destination par le module de navigation du PCM. La réception des contenus se fait sur votre smartphone, la commande des différentes fonctions via le PCM. L'accès aux services en ligne suppose de disposer soit de l'interface audio universelle de série (iPhone®) soit du pré-équipement pour téléphone mobile optionnel ou du module téléphone (Android®).

* L'utilisation des services AHA Radio à l'aide du module téléphone optionnel, nécessite d'activer la fonction HFP (main-libres), sur le PCM.

Une règle ne vaut que par les exceptions qui la confirment.

Personnalisation.

Bien que l'équipement de série des nouveaux modèles 911 Turbo réponde déjà à nombre de vos souhaits, nous vous proposons de configurer votre voiture selon vos goûts personnels, pour lui donner ce qui vous distingue de tout un chacun : votre personnalité.

Sport. Sagesse. Quotidien. Design. Pour la personnalisation intérieure et extérieure, vous avez le choix. Car vous êtes seul à pouvoir décider vraiment de ce qui reflète le mieux votre caractère.

Vous trouverez toutes les informations complémentaires dans les pages qui suivent ainsi que dans nos tarifs spécifiques.

Au-delà de cette sélection, Porsche vous propose une multitude de produits pour personnaliser davantage votre 911 Turbo, directement au départ de l'usine avec le programme Porsche Exclusive, ou en seconde monte via le programme Porsche Tequipment. Pour de plus amples informations, consultez nos catalogues

spécifiques ou contactez le Réseau Officiel Porsche.

Nous avons tous en tête l'image de la 911 Turbo. Seule votre touche personnelle pourra, une fois encore, exprimer votre fascination pour les voitures de sport.



Teintes de série

Teintes unies – Extérieur.



Blanc



Jaune Porsche Racing



Rouge Indien



Noir



Teintes de série

Teintes métallisées – Extérieur.



Argent Rhodium métallisé



Bleu Saphir métallisé



Amarante métallisé



Acajou métallisé



Marine métallisé



Brun Anthracite métallisé



Gris Quartz métallisé



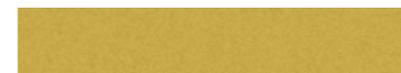
Noir Basalte métallisé



Teintes spéciales – Extérieur.



Argent GT métallisé



Vert Or métallisé



Teintes de capote.



Rouge



Brun



Bleu



Noir

Teintes de série – Intérieur.

Cuir¹⁾.



Noir

Beige Louxor

Gris Platine

Moquette.

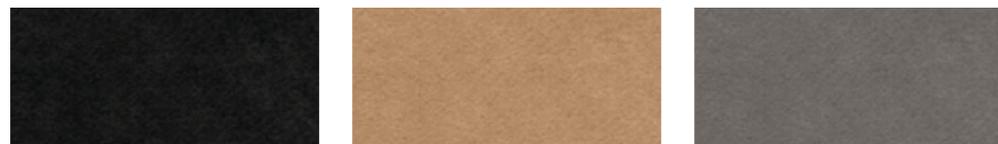


Noir

Beige Louxor

Gris Platine

Ciel de toit²⁾.



Noir

Beige Louxor

Gris Platine

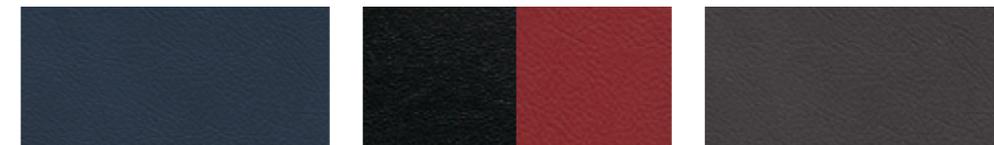
Vous trouverez dans nos tarifs spécifiques les tableaux de combinaisons de teintes recommandées.

¹⁾ Éléments en cuir : partie supérieure du tableau de bord (visière d'instruments comprise), partie antérieure du tableau de bord (module d'airbag passager avant compris), couronne du volant avec module d'airbag, bord supérieur des panneaux de porte, partie supérieure de l'habillage des panneaux latéraux arrière, bandes centrales et latérales des sièges, appuie-tête, dos des sièges avant, habillage extérieur de l'assise des sièges avant, partie intérieure des panneaux de porte, parties latérales de la console centrale, tunnel central arrière. Vernis souple dans la teinte intérieure ; pare-soleil et seuils de porte revêtus d'un film dans la teinte intérieure.

²⁾ Ciel de toit en alcantara (modèles Coupé).
³⁾ Exclusivité 911 Turbo S Coupé et Cabriolet.

Teintes de série – Intérieur.

Cuir¹⁾.



Bleu Yachting

Noir-Rouge Carrera³⁾

Gris Quartz

Moquette.

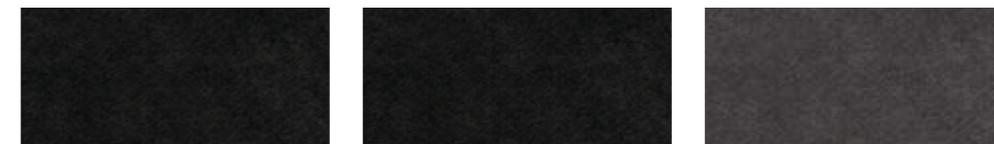


Bleu Yachting

Rouge Carrera

Gris Quartz

Ciel de toit²⁾.



Noir

Noir

Gris Quartz

Teintes spéciales Intérieur.

Intérieur bicolore.

Cuir¹⁾.



Noir-Gris Platine

Gris Quartz-Gris Galet

Noir-Beige Louxor

Moquette.



Gris Platine

Gris Galet

Beige Louxor

Ciel de toit²⁾.



Gris Platine

Gris Quartz

Noir

Cuir naturel – Intérieur.

Cuir¹⁾.



Expresso

Rouge Carrera

Expresso-Cognac

Moquette.



Expresso

Rouge Carrera

Cognac

Ciel de toit²⁾.



Expresso

Noir

Expresso

Cuir naturel bicolore – Intérieur.

Vous trouverez dans nos tarifs spécifiques les tableaux de combinaisons de teintes recommandées.

¹⁾ Éléments en cuir : partie supérieure du tableau de bord (visière d'instruments comprise), partie antérieure du tableau de bord (module d'airbag passager avant compris), couronne du volant avec module d'airbag, bord supérieur des panneaux de porte, partie supérieure de l'habillage des panneaux latéraux arrière, bandes centrales et latérales des sièges, appuie-tête, dos des sièges avant, habillage extérieur de l'assise des sièges avant, partie intérieure des panneaux de porte, parties latérales de la console centrale, tunnel central arrière.

Vernis souple dans la teinte intérieure ; pare-soleil et seuils de porte revêtus d'un film dans la teinte intérieure.

²⁾ Ciel de toit en alcantara (modèles Coupé).



Essuie-glace arrière



Toit coulissant/relevable électrique

Description	911 Turbo	911 Turbo S	911 Turbo Cabriolet	911 Turbo S Cabriolet	Code	Page
Extérieur						
Teintes spéciales	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Code	95
Peinture personnalisée	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Code	
Baguettes de parement, finition brillante	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	559	
Phares à DEL avec fonction PDLS+ (Porsche Dynamic Light System Plus)	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	602	63
Porsche Entry & Drive	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	625	84
Suppression du monogramme arrière	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	498	
Inscription « 911 »	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	911	
Assistance parking avant et arrière	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	636	83
Assistance parking avant et arrière avec caméra de recul ¹⁾	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	638	84
Essuie-glace arrière	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	425	
Pare-brise teinté en dégradé de gris	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	567	
Rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement	<input type="radio"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="radio"/>	<input type="checkbox"/>	748	
Rétroviseurs extérieurs SportDesign	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	529	14
Toit coulissant/relevable électrique	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	651	84
Toit coulissant/relevable électrique en verre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	653	84
Système de transport sur toit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	549	83

– Option non disponible Option Équipement de série Option gratuite

Description	911 Turbo	911 Turbo S	911 Turbo Cabriolet	911 Turbo S Cabriolet	Code	Page
Moteur, transmission et châssis.						
Freins céramique PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake)	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	450	67
Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC)	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	352	56
Pack Sport Chrono	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	640	46
Servotronic Plus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	658	
Sorties d'échappement sport ²⁾	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	138	
Jantes.						
Jantes « 911 Turbo » 20 pouces	<input checked="" type="radio"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="checkbox"/>	429	55
Jantes « 911 Turbo S » 20 pouces	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	435	55
Enjoliveurs de roue	<input type="radio"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="radio"/>	<input type="checkbox"/>	446	

¹⁾ Disponible au plus tôt à partir de novembre 2013.

²⁾ Disponible au plus tôt à partir de mars 2014.

Les modèles représentés dans le chapitre personnalisation peuvent comporter des équipements de personnalisation non décrits dans la présente brochure. Pour toute question à ce sujet, contactez le Réseau Officiel Porsche. Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques.



Sorties d'échappement sport



Jante « 911 Turbo S » 20 pouces



Jante « 911 Turbo » 20 pouces



Volant multifonction



Régulateur de vitesse adaptatif avec fonction Porsche Active Safe (PAS)

Description	911 Turbo	911 Turbo S	911 Turbo Cabriolet	911 Turbo S Cabriolet	Code	Page
Intérieur.						
Régulateur de vitesse	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	454	84
Régulateur de vitesse adaptatif avec fonction Porsche Active Safe (PAS)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	456	85
Volant multifonction	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	844	
HomeLink® (mécanisme d'ouverture de porte de garage)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	608	83
Affichage des limitations de vitesse	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	631	84
Pré-équipement Porsche Vehicle Tracking System (PVTS)*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	674	83
Pack Design éclairage	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	630	84
Sièges sport Plus (4 réglages électriques)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	P05	80
Sièges sport électriques (14 réglages)	<input checked="" type="radio"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="checkbox"/>	P06	80
Sièges sport adaptatifs Plus (18 réglages)	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	P07	80
Siège baquet sport	<input type="radio"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="radio"/>	<input type="checkbox"/>	P03	80
Sièges chauffants	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	342	81
Sièges ventilés	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	541	81
Chauffage du volant	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	345	

* Le pré-équipement PVTS est de série, en France, sur les modèles 911 Turbo.

Les modèles représentés dans le chapitre personnalisation peuvent comporter des équipements de personnalisation non décrits dans la présente brochure. Pour toute question à ce sujet, contactez le Réseau Officiel Porsche. Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques.

Description	911 Turbo	911 Turbo S	911 Turbo Cabriolet	911 Turbo S Cabriolet	Code	Page
Intérieur.						
Extincteur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	509	
Pack fumeur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	583	
Tapis de sol	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	810	
Filet de rangement (plancher côté passager avant)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	581	
Fixation ISOFIX pour siège enfant sur le siège passager avant	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	899	81
Intérieur Cuir et cuir naturel.						
Intérieur tout cuir						
– en teinte de série 911 Turbo	<input checked="" type="radio"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="checkbox"/>	Code	96, 97
– en teinte de série 911 Turbo S	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	Code	96, 97
– en teinte spéciale	<input type="radio"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="radio"/>	<input type="checkbox"/>	Code	97
– en combinaison bicolore	<input type="radio"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="radio"/>	<input type="checkbox"/>	Code	98
– en cuir naturel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Code	99
– en cuir naturel bicolore	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Code	99
– en teinte personnalisée	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Code	

– Option non disponible Option Équipement de série Option gratuite



Intérieur tout cuir en Beige Louxor



Intérieur tout cuir, en cuir naturel Expresso



Chargeur 6 CD/DVD



Combiné sans fil pour module téléphone

Description	911 Turbo	911 Turbo S	911 Turbo Cabriolet	911 Turbo S Cabriolet	Code	Page
Audio et communication.						
Burmester® High-End Sound Surround-System	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	682	91
Radio numérique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	691	91
Carnet de bord électronique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	641	88
Commande vocale	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	671	89
Module téléphone ^{1), 2)}	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	666	88
Combiné sans fil pour module téléphone	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	669	88
Pré-équipement pour téléphone mobile ^{1), 2)}	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	619	88
Chargeur 6 CD/DVD ³⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	693	87
Tuner TV	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	676	88
Services en ligne ⁴⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	UN1	91

¹⁾ Pour plus de détails sur la compatibilité des téléphones mobiles, consultez le site www.porsche.com ou contactez le Réseau Officiel Porsche.

²⁾ Pré-équipement pour téléphone mobile ou module téléphone compatible HFP : la connexion de téléphones mobiles via Bluetooth® HFP dans l'habitacle expose les occupants du véhicule à d'importants champs électromagnétiques. Le recours au module téléphone du PCM via les fonctions Bluetooth®, SAP ou la carte SIM insérée dans le PCM limite l'exposition aux ondes électromagnétiques dans la mesure où seule l'antenne extérieure du véhicule est utilisée.

³⁾ Les CD protégés contre la copie peuvent générer une altération du son, indépendante de la qualité du lecteur.

⁴⁾ L'utilisation des services en ligne à l'aide du module téléphone optionnel, nécessite d'activer la fonction HFP (main-libres), sur le PCM.

– Option non disponible Option • Équipement de série Option gratuite



Porsche Exclusive.

En réalité, son âge d'or a commencé en 1974.

En plus des options de personnalisation présentées dans ce catalogue, nous vous proposons une vaste palette de prestations pour embellir davantage votre

Porsche via le département Porsche Exclusive. Un programme exclusif pour façonner et personnaliser votre Porsche à vos mesures, au départ de l'usine. Modifications esthétiques et techniques à l'extérieur comme dans l'habitacle, avec des matières nobles, et toujours la qualité Porsche.

Un principe primordial pour nous : le travail fait main, sur mesure. Vous pouvez découvrir les nombreuses possibilités de configuration Porsche Exclusive dans le catalogue spécifique Exclusive 911.

Pour en savoir plus sur Porsche Exclusive, contactez le Réseau Officiel Porsche, adressez-vous à notre Centre Clients de Zuffenhausen, au +49 (0)711 911-25977 ou écrivez à l'adresse customercenter-exclusive@porsche.de

Intérieur.

Tout premier atout séduction : le cuir en version bicolore dans les teintes Gris Quartz et Vert Or. Présentes jusque sur les tapis de sol personnalisés, les coutures décoratives ajoutent une touche de charme supplémentaire, en Vert Or cela va de soi.

Mais la liste des raffinements qui font de la 911 Turbo Vert Or métallisé une voiture véritablement signée Porsche Exclusive ne s'arrête pas là. Le Pack intérieur Carbone, le cache de la console centrale en carbone ainsi que les baguettes de seuil de porte en carbone personnalisées et illuminées en apportent la preuve.

Outre le carbone, matériau high-tech s'il en est, cet exemple de personnalisation Exclusive invite à son bord l'alcantara, sur le Volant SportDesign ainsi que sur le sélecteur PDK.

1 Pack intérieur Carbone, cache de la console centrale en carbone, volant SportDesign en alcantara, sélecteur PDK en alcantara, tapis de sol personnalisés gansés de cuir



Baguettes de seuil de porte personnalisées en carbone, illuminées.

Les baguettes de seuil de porte avec inscription personnalisée rétroéclairée en Blanc expriment l'esprit sportif tout autant que le caractère singulier de votre Porsche.

Jantes « Sport Classic » 20 pouces peintes en Noir (finition brillante).

Ces jantes de 20 pouces à 5 branches en aluminium forgé, avec rebord de jante poli, s'inspirent du design des légendaires jantes Fuchs.

Dossiers des sièges sport Plus en cuir.

Les dossiers de ces sièges s'habillent de cuir, la matière naturelle la plus intemporelle qui soit.

2 Dossier de siège sport Plus en cuir

3 Baguette de seuil de porte personnalisées en carbone, illuminées

4 Jante « Sport Classic » 20 pouces peinte en Noir (finition brillante)

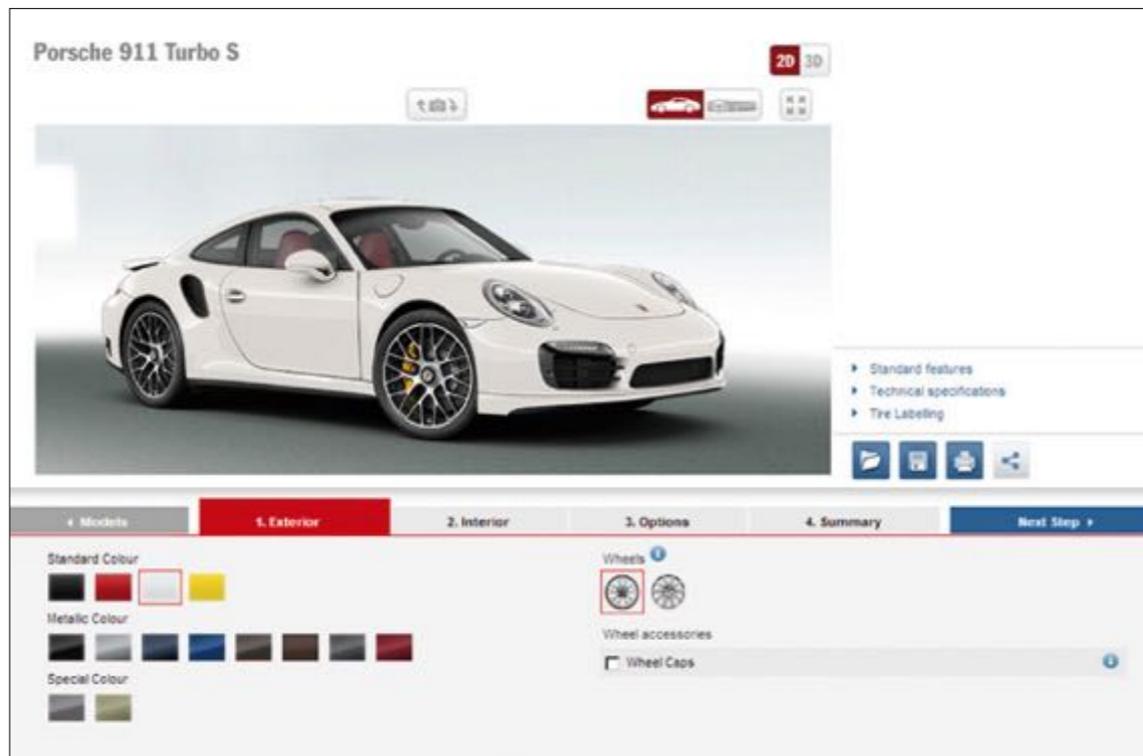
Porsche Car Configurator.

Notre principale référence : votre personnalité.

Vous avez vos propres goûts, votre personnalité et votre style. À vous de décider comment votre nouveau modèle 911 Turbo pourra les refléter.

Le Porsche Car Configurator vous permet de vous faire immédiatement une idée très précise de votre future Porsche en 4 étapes seulement. Non seulement vous avez tout loisir de tester différentes configurations, mais vous pouvez prendre le temps d'observer chacune d'elles sous tous les angles, en 3D, avant de l'enregistrer et de l'imprimer. Modifiez vos choix et le prix s'ajuste automatiquement.

Pour accéder au Porsche Car Configurator mais aussi à l'univers de Porsche tout entier, connectez-vous sur le site www.porsche.com



Enlèvement à l'usine.

Votre premier voyage au volant de votre nouvelle Porsche est un moment spécial, qui le sera plus encore si vous venez prendre livraison de votre voiture sur le site de Stuttgart-Zuffenhausen ou de Leipzig pour la conduire vers son terrain de prédilection : la route !

Avant que vous ne repartiez, nous vous emmènerons avec plaisir faire le tour du propriétaire, dans les coulisses de nos ateliers. Lors de cette visite d'usine en notre compagnie, vous découvrirez de

plus près notre amour de la précision et du détail. Le déjeuner gastronomique servi à votre intention arrivera à point nommé pour partager vos impressions, avant le moment fort de la journée : la remise de votre Porsche. Nos spécialistes prendront tout le temps nécessaire pour vous en expliquer les moindres détails, si vous le souhaitez.

Il ne vous reste plus qu'à décider du lieu. Stuttgart-Zuffenhausen, pour son histoire et ses traditions, pour le mythe Porsche

tout simplement – à chaque instant, à chaque endroit, et notamment au Musée Porsche où vous pourrez admirer les modèles légendaires qui bâtissent notre histoire depuis plus de 60 ans déjà.

Si vous préférez une journée plus sportive, nous vous accueillerons avec plaisir sur le site de Leipzig. Là, au côté de l'un de nos instructeurs, vous pourrez tester votre conduite au volant d'un véhicule de la gamme de votre Porsche sur notre piste d'essai certifiée par la FIA.

Ou sur notre parcours tout-terrain à bord d'un SUV Porsche.

Dès que vous aurez choisi votre destination, prenez rendez-vous auprès de l'un de nos conseillers du Réseau Officiel Porsche. Le Réseau Officiel Porsche pourra également vous aider à organiser votre voyage et vous fournira les informations nécessaires sur les éventuelles formalités à remplir et autres spécificités liées à votre pays de provenance.



Porsche Driving Experience.

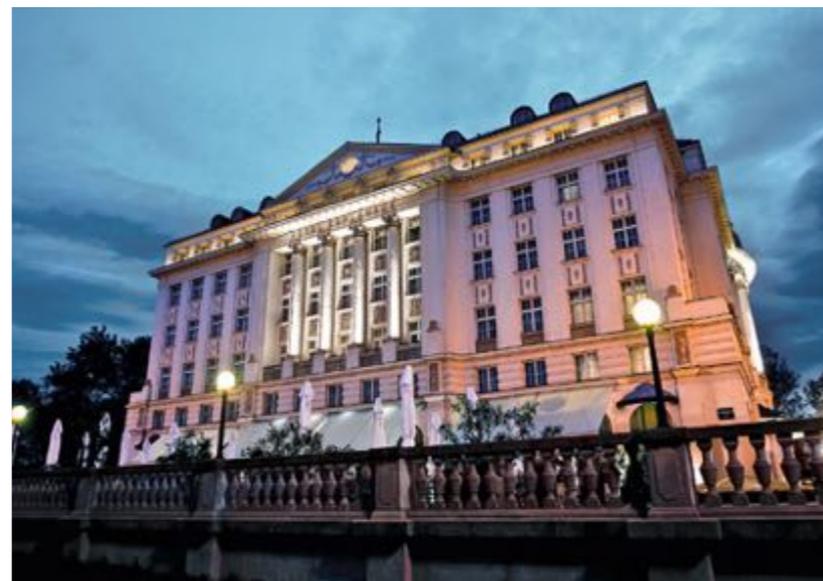
Porsche Travel Club.

Avec le Porsche Travel Club, les vacances démarrent dès la première seconde. Dès que vous montez à bord de votre Porsche, le quotidien disparaît et les plus beaux sites du monde s'offrent à vous. Près de

chez vous, ou à l'autre bout de la planète, pour quelques heures ou plusieurs jours, laissez-vous choyer par le Porsche Travel Club.

Le voyage sera à la hauteur des attentes des amoureux de la conduite Porsche et

votre itinéraire passera par les meilleurs hôtels et restaurants des Porsche Driving Experience. régions traversées. Pour des sensations inoubliables. Pour plus d'informations sur les offres du Porsche Travel Club, consultez la page www.porsche.com/travelclub



Porsche Sport Driving School.

Porsche travaille non seulement à l'évolution des voitures de sport, mais aussi à celle des conducteurs... ou des pilotes. Et si conduire sur route en toute sécurité n'est pas un problème, maîtriser une

voiture de sport en conduite sportive poussée à l'extrême est une autre histoire. C'est pourquoi nous sommes là, à vos côtés, pour vous aider à optimiser le niveau de sécurité de votre conduite et votre science du pilotage, étape après étape. Au volant de votre propre véhicule

ou d'une voiture mise à votre disposition par Porsche Sport Driving School, sur route, hors des sentiers battus ou sur des circuits de renommée internationale, et pourquoi pas sur neige ou sur glace, nos instructeurs vous dévoileront pour cela leurs meilleurs conseils.

Ils vous accompagneront depuis vos débuts à l'entraînement jusqu'à l'obtention, si vous le souhaitez, de votre licence de sport automobile, en passant par tous les niveaux de formation prévus dans nos programmes. Pour plus d'informations, rendez-vous sur la page www.porsche.com/sportdrivingschool





Panorama.

Le Réseau Officiel Porsche

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

Porsche Exclusive

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

Porsche Tequipment

L'assurance de personnaliser votre Porsche en seconde monte, avec une gamme d'accessoires parfaitement harmonisés et bénéficiant de la garantie intégrale.

Porsche Assistance

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

Porsche Finance, votre financement sur mesure

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

Porsche Driver's Selection

Prêt-à-porter, jouets ou bagagerie sur mesure pour votre Porsche : une gamme de produits et d'accessoires qui séduisent par leur fonctionnalité, leur qualité et leur design.

Porsche sur Internet

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

Réseau Occasion Porsche Approved

Dans le plus grand respect de la qualité et de la fiabilité Porsche, notre Réseau Officiel vous propose des voitures d'occasion bénéficiant de la garantie Porsche Approved.

Porsche Classic

Votre partenaire pour les pièces d'origine, la documentation technique et les prestations atelier telles que l'entretien, la réparation et la restauration des modèles Porsche Classic.

Info : www.porsche.com/classic

« Christophorus »

Le magazine client Porsche, publié tous les deux mois, vous informe sur les nouveaux produits et vous fait partager des reportages, des interviews, etc.

Porsche Driving Experience

1. Porsche Travel Club

Des voyages et des circuits touristiques exclusifs et fascinants, à travers le monde entier. Contactez le Réseau Officiel Porsche ou appelez le +49 (0)711 911-23360. E-mail : info@porschetravelclub.de

2. Porsche Sport Driving School

Différents stages de conduite en toute sécurité, sur de prestigieux circuits comme le circuit Bugatti, au Mans. Contactez le Réseau Officiel Porsche ou appelez le +49 (0)711 911-23364. E-mail : sportdrivingschool@porsche.de

Porsche Clubs

Depuis 1952, 181 000 adhérents partagent leur passion pour Porsche dans 640 clubs à travers le monde. Appelez le +49 (0)711 911-23252 ou rendez-vous sur www.porsche.com/clubs

Musée Porsche

Plus de 80 véhicules vous font remonter le cours de l'histoire de l'automobile vue par Porsche. Des premiers pas de la marque à nos jours. Vous pourrez, entre autres, y admirer des véhicules mythiques (356, 911 et 917).



Les nouveaux catalogues Porsche Tequipment, Driver's Selection by Porsche Design et Porsche Driving Experience sont disponibles auprès du Réseau Officiel Porsche.

Conclusion.

Le monde est plein de grands exploits et de grands discours, qui sont autant d'empreintes laissées par de grandes personnalités. Si ces modèles nous inspirent, il nous appartient toutefois d'écrire notre propre histoire et de devenir les pionniers de notre propre vie. En nous appuyant sur de vraies références.

Les nouveaux modèles 911 Turbo.



Caractéristiques techniques.

	911 Turbo Coupé/911 Turbo Cabriolet	911 Turbo S Coupé/911 Turbo S Cabriolet
Moteur		
Nombre de cylindres	6	6
Cylindrée	3 800 cm ³	3 800 cm ³
Puissance (DIN) au régime de	520 ch (383 kW) 6 000–6 500 tr/min	560 ch (412 kW) 6 500–6 750 tr/min
Couple maximal au régime de	660 Nm 1 950–5 000 tr/min	700 Nm 2 100–4 250 tr/min
Couple maximal avec fonction Overboost au régime de	710 Nm 2 100–4 250 tr/min	750 Nm 2 200–4 000 tr/min
Rapport volumétrique	9,8:1	9,8:1
Transmission		
Type	Transmission intégrale active	Transmission intégrale active
PDK	7 rapports	7 rapports
Châssis		
Essieu avant	Jambe de force McPherson	Jambe de force McPherson
Essieu arrière	Multibras	Multibras
Direction	Assistée, électromécanique	Assistée, électromécanique
Rayon de braquage	10,6 m	10,6 m
Freins	Étriers fixes monobloc en aluminium fermés à 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière, disques de freins autoventilés et ajourés	Étriers fixes monobloc en aluminium fermés à 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière, disques de freins composites céramique-carbone, autoventilés et ajourés
Système de stabilisation	Porsche Stability Management (PSM)	Porsche Stability Management (PSM)
Jantes	AV : 8,5 J X 20 ET 51, AR : 11 J X 20 ET 56	AV : 9 J X 20 ET 51, AR : 11,5 J X 20 ET 56
Pneumatiques	AV : 245/35 ZR 20, AR : 305/30 ZR 20	AV : 245/35 ZR 20, AR : 305/30 ZR 20

¹⁾ Norme CE : poids à vide du véhicule avec équipement de série. Les équipements optionnels augmentent cette valeur. La valeur indiquée tient compte du poids du conducteur (68 kg) et des bagages (7 kg).

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

	911 Turbo Coupé	911 Turbo Cabriolet	911 Turbo S Coupé	911 Turbo S Cabriolet
Poids à vide				
DIN	1 595 kg	1 665 kg	1 605 kg	1 675 kg
selon directive CE ¹⁾	1 670 kg	1 740 kg	1 680 kg	1 750 kg
PTAC	1 990 kg	2 045 kg	1 990 kg	2 045 kg
Performances				
Vitesse de pointe	315 km/h	315 km/h	318 km/h	318 km/h
0–100 km/h	3,4 s	3,5 s	–	–
0–100 km/h avec touche SPORT PLUS activée	3,2 s	3,3 s	3,1 s	3,2 s
0–160 km/h	7,4 s	7,7 s	–	–
0–160 km/h avec touche SPORT PLUS activée	7,1 s	7,4 s	6,8 s	7,1 s
0–200 km/h	11,1 s	11,6 s	–	–
0–200 km/h avec touche SPORT PLUS activée	10,8 s	11,3 s	10,3 s	10,8 s
Consommation/Émissions²⁾				
Cycle urbain (l/100 km)	13,2	13,4	13,2	13,4
Cycle extra-urbain (l/100 km)	7,7	7,8	7,7	7,8
Cycle mixte (l/100 km)	9,7	9,9	9,7	9,9
Émissions de CO ₂ (g/km)	227	231	227	231
Classe énergétique				
Classe énergétique Allemagne	G	G	G	G
Classe énergétique Suisse	G	G	G	G
Dimension/C_x				
Longueur	4 506 mm	4 506 mm	4 506 mm	4 506 mm
Largeur	1 880 mm (1 978 mm)			
Hauteur	1 296 mm	1 292 mm	1 296 mm	1 292 mm
Empattement	2 450 mm	2 450 mm	2 450 mm	2 450 mm
Volume du coffre (VDA)	115 l	115 l	115 l	115 l
Capacité du réservoir (plein)	68 l	68 l	68 l	68 l
Coefficient de pénétration dans l'air	C _x = 0,31			



Caractéristiques des pneumatiques.

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

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

* Bruit de roulement faible, Bruit de roulement moyen, Bruit de roulement élevé.

A	Carnet de bord électronique	88	F	Lave-phares	62	Phares à DEL avec fonction PDLS+ (Porsche Dynamic Light System Plus)	63	Porsche Vehicle Tracking System (PVTS)	83	S	Traitement des gaz d'échappement	71	
Admission à expansion	35	Carosserie	69	Fonction Stop-Start automatique	36	Phares Bi-Xénon avec fonction		Pré-équipement pour téléphone mobile	88	Saute-vent électrique	27	Transmission	38
Affichage des limitations de vitesse	84	Catalyseur	71	Frein de parking électrique	65	Porsche Dynamic Light System (PDLS)	62	Protection contre le vol	83	Sécurité	62	Tuner TV	88
Affichage des performances	46	Chargeur CD/DVD	87	Freins céramique PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake)	67	Porsche Active Aerodynamics (PAA)	59			Services en ligne	91	Turbines à géométrie variable	34
Airbags	69	Châssis	50	Freins	65	Porsche Active Suspension Management (PASM)	54	Radio numérique	91	Sièges	80		
Alimentation	73	Coffre	83	G		Porsche Communication Management (PCM) avec module de navigation	87	Récupération d'énergie pour l'électronique embarquée	36	Sièges chauffants	81	V	
Arceaux de sécurité	69	Commande vocale	89	Gestion électronique du moteur	34	Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC)	56	Régulateur de vitesse adaptatif avec fonction Porsche Active Safe (PAS)	85	Sièges ventilés	81	VarioCam Plus	34
Assistance parking	83	Communication	87	Gestion thermique	36	Porsche Dynamic Light System (PDLS)	62	Recyclage	73	Sorties d'échappement sport	101	Volants	78
		Confort	77			Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS+)	63	Système de contrôle de la pression des pneus (TPM)	55	Suspension dynamique du moteur	48		
B	Consommation	73	H			Porsche Entry & Drive	84	Système de transport sur toit	83				
Boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK)	38	Cuir	96, 103	HomeLink® (système d'ouverture de portes de garage)	83	Porsche Side Impact Protection System (POSIP)	69	Régulateur de vitesse	84				
BOSE® Surround Sound-System	90	D		I		Porsche Stability Management (PSM)	56	Régulation stéréo par sondes Lambda	71	T			
Burmester® High-End Surround Sound-System	91	Design	13	Injection directe d'essence (DFI)	32	Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus)	44	Rétroviseurs intérieur et extérieurs avec fonction anti-éblouissement automatique	83	Technique	17		
		Différentiel arrière	44	Instrumentation	79	Porsche Traction Management (PTM)	42	Roues arrière directrices	52	Teintes			
C		E		Intérieur	77					Extérieur	94		
Caméra de recul	84	Éclairage	63	Jantes	55					Intérieur	96		
Capote	27	Écran TFT	79							Toit coulissant/relevable en verre	84		
Caractéristiques des pneumatiques	119	Enlèvement à l'usine	109	J						Touche SPORT	46		
Caractéristiques techniques	116	Environnement	70	Panorama	112					Touche SPORT PLUS	46		
Carburant	73			Personnalisation	92								

Les modèles photographiés dans la présente documentation (caractéristiques et équipements) sont ceux du marché allemand et correspondent aux normes applicables en Allemagne. Ils comportent par exemple des équipements en option avec supplément de prix, et certaines versions ou options ne sont pas disponibles dans tous les pays. Pour tout renseignement sur la disponibilité des options et le programme de livraison définitif, veuillez contacter le Réseau Officiel Porsche. Les informations fournies ici sur la conception, la livraison, l'aspect extérieur des véhicules, les performances, les dimensions, le poids, la consommation ainsi que les frais de fonctionnement et d'entretien sont celles disponibles au moment de l'impression (08/13). Sous réserve de toute omission ou erreur et de toute modification dans la conception, l'équipement et le programme de livraison, ainsi que de toute variation de teintes et de matériaux.

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2013
Les textes, photos et autres informations contenus dans la présente brochure sont la propriété de la société
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

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

Porsche, l'écusson Porsche, 911, PCCB, PCM, PSM, PDK, Tequipment, ainsi que d'autres noms d'équipements mentionnés dans la présente brochure sont des marques déposées par la société
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.
La société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG encourage l'utilisation des pâtes à papier issues de la gestion durable des forêts. Le papier de la présente documentation a été certifié selon les règles très strictes du programme de reconnaissance des certifications forestières PEFC (Program for the Endorsement of Forest Certification).

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

Printed in Germany
WSLK1401000430 FR/WW



911 Turbo

