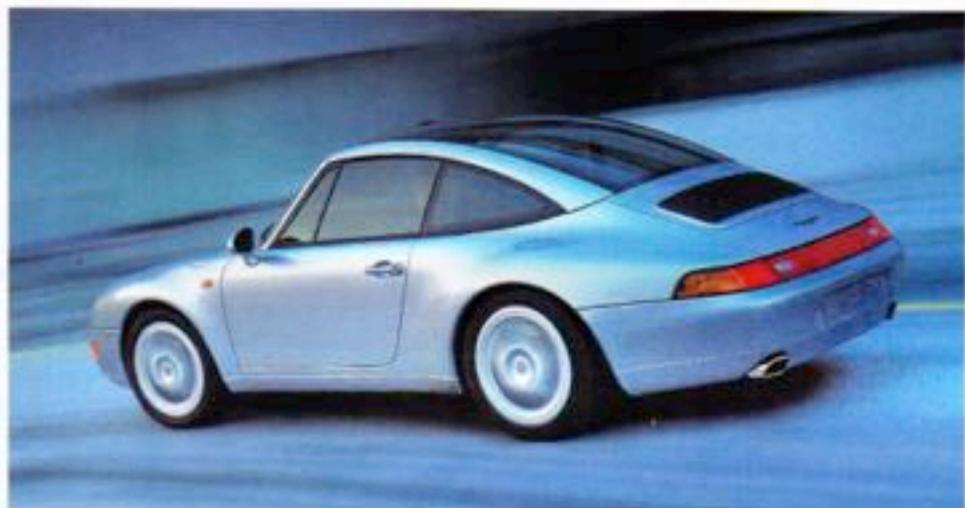




PORSCHE

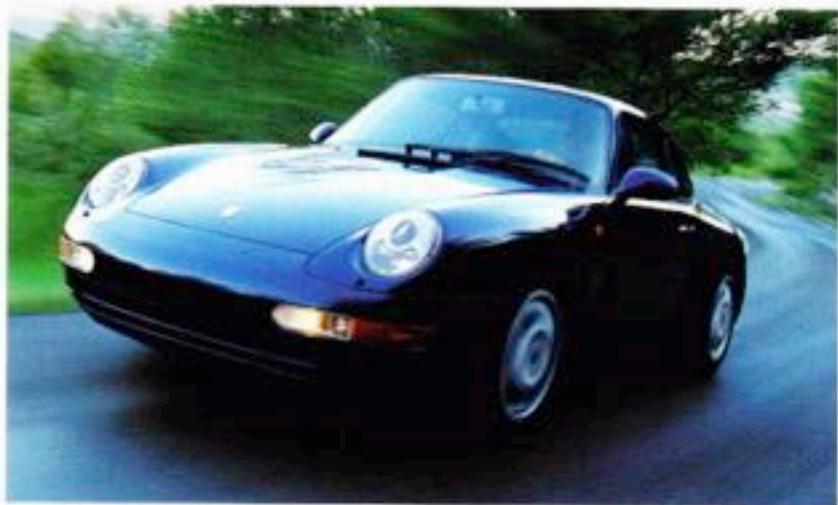


L'idée 911





L'idée 911	6
Performance	16
Sécurité	28
Équipement	38
Confort	44
Environnement	50
Modèles	54
Technique	80
Services	86
Conclusion	90



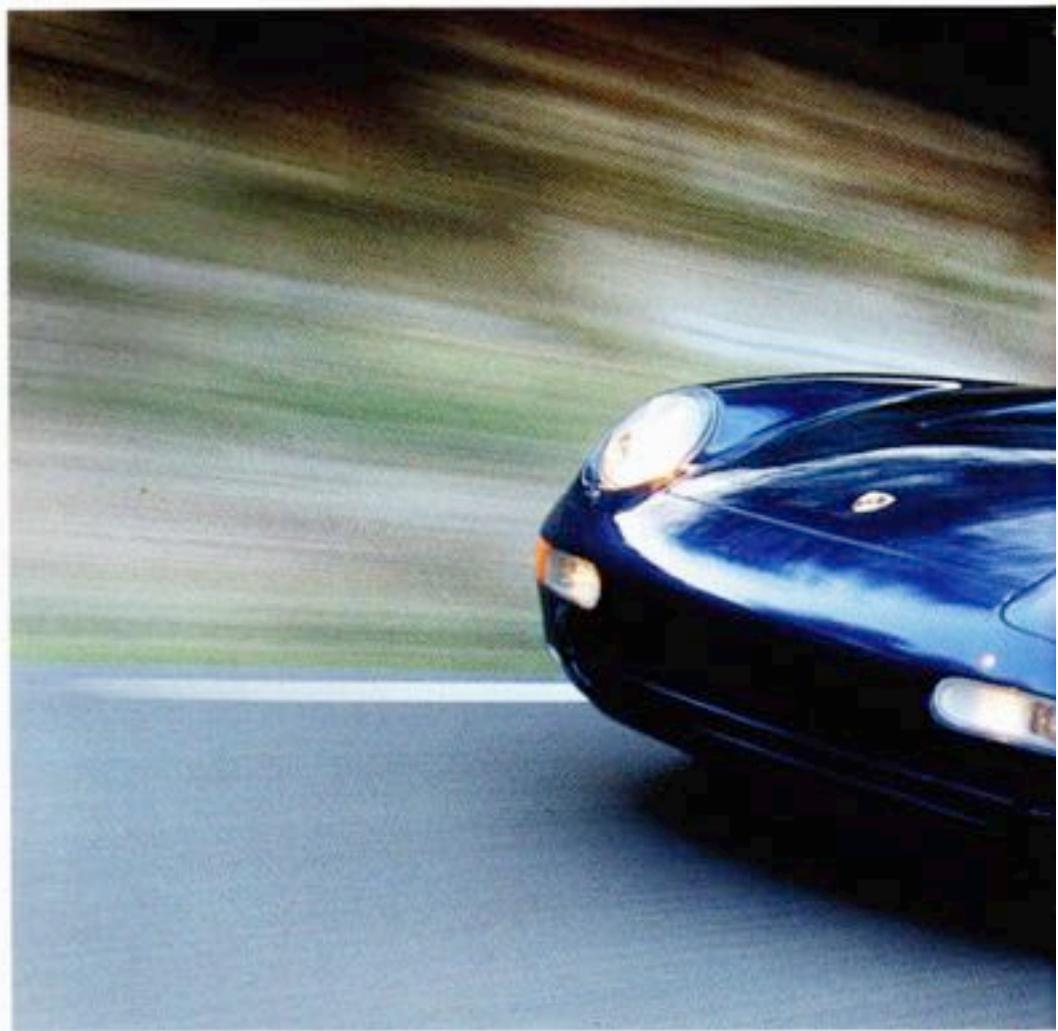
L'idée

La Porsche 911 est le fruit d'une idée: réunir sous une même carrosserie une fabuleuse voiture de sport et une vraie voiture de tous les jours, fiable, confortable et sûre.

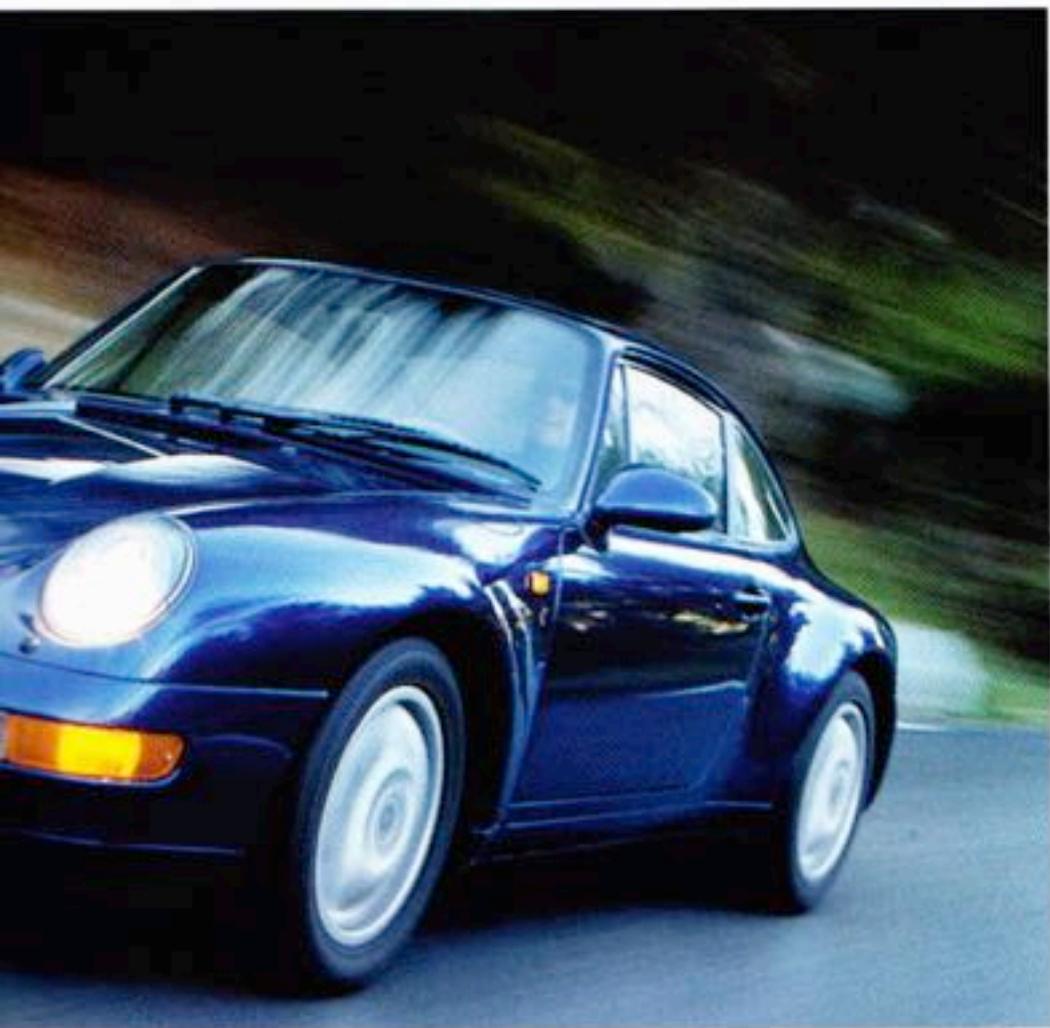
Perfectionnée jour après jour depuis plus de 30 ans, la 911 est conçue pour des performances qu'il n'est évidemment pas question d'atteindre ni même d'approcher sur nos routes actuelles. Elle comporte des éléments initialement conçus pour la compétition.

Pour la réalisation de cette voiture mythique qu'est une 911, nous nous sommes montrés aussi exigeants que vous l'êtes vous-même. Pas plus que vous nous n'aimons les compromis.

e 911



Que signifie cette idée?



Point de convergence de tous nos efforts: le conducteur. Lui et sa 911 forment un couple idéal. Ce conducteur aime les réactions rapides, l'exécution précise des commandes, l'impression que la moindre de ses injonctions est

transmise à la route par un partenaire technique de premier ordre. Pour son conducteur, la 911 est davantage qu'une voiture: un objet mythique, un symbole de liberté. Et la promesse d'un plaisir illimité.





La compétition: un état d'esprit.

La compétition permet de mieux se connaître. C'est une école d'exigence, mais aussi une source de liberté. L'occasion d'oublier la vie quotidienne et ses contraintes. Vous l'avez compris: c'est sur un circuit qu'une 911 exprime le mieux son fabuleux potentiel.



Ici, il n'est plus nécessaire de parler de chevaux ou de cylindrée. La 911 en possède à profusion. Elle développe sans effort une puissance qui semble illimitée. Mais que l'on ne se méprenne pas: cette puissance est hautement civilisée. Contrôlable et contrôlée.

Sûre d'elle et de ses moyens, la 911 vous apporte décontraction et sérénité.



La particularité d'une 911, c'est qu'elle n'a pas de concurrent. Vous n'avez plus besoin de rivaliser avec personne. Vous pouvez vous concentrer totalement sur ce qui rend une 911 unique: un formidable plaisir de conduire.



Perfor

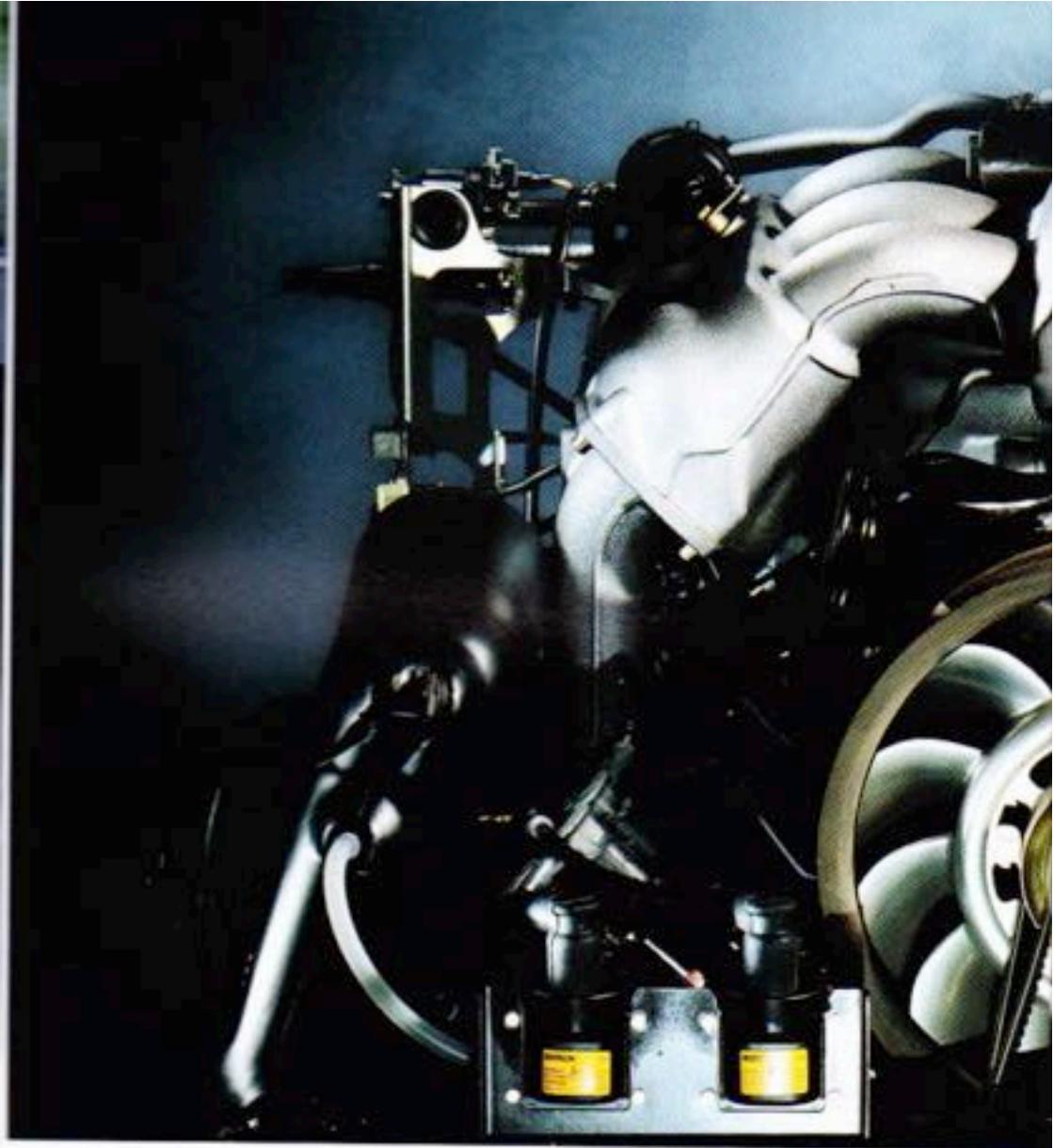
La 911 réagit instantanément à la plus infime pression sur l'accélérateur. Sans la moindre hésitation. Sans «temps de réponse».

Mais le plus étonnant est que l'on roule presque toujours sur les rapports supérieurs.

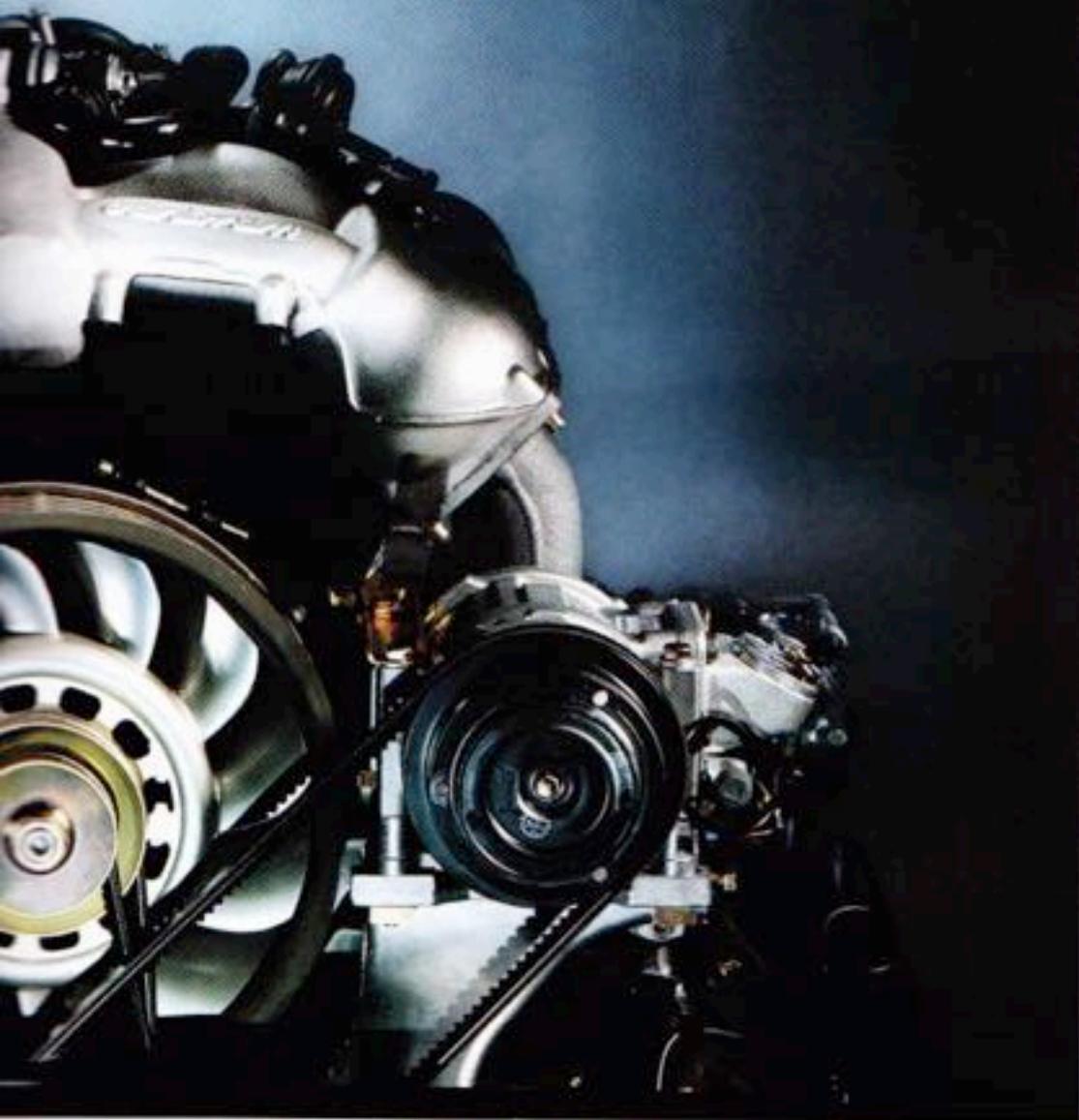
Explication: la puissance de la 911 est disponible sur une large plage de régimes.

Grâce à cette souplesse du moteur, les dépassements s'effectuent en un clin d'œil, d'où une plus grande sécurité active.

formance

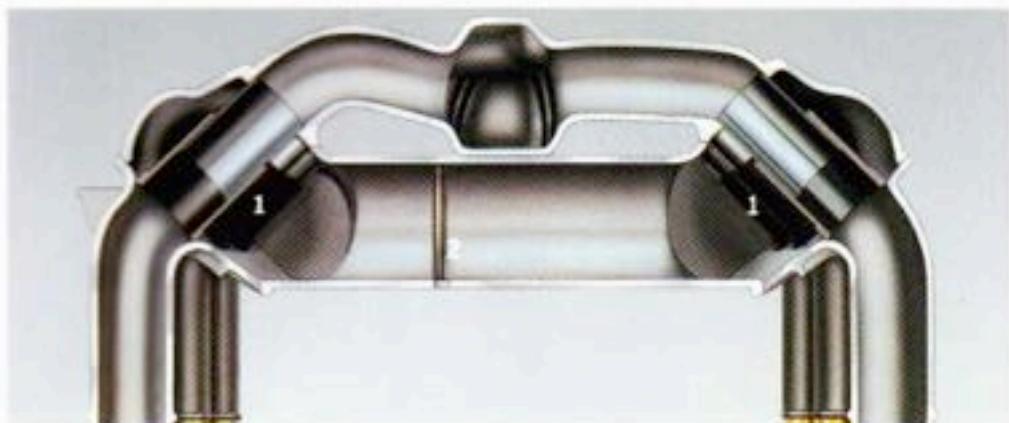


Star consumption pages 83-84

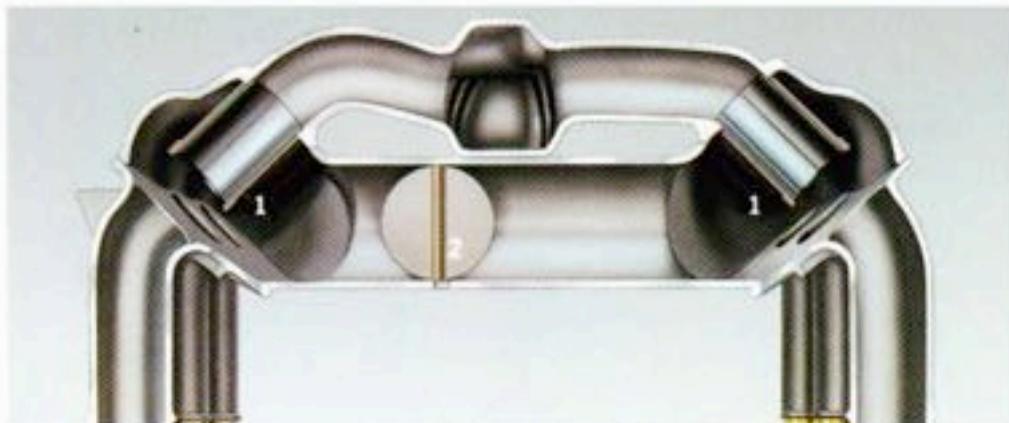


Avec ses 3.600 cm³, le six cylindres à plat vous offre en toutes circonstances l'exacte quantité de puissance nécessaire.

Il développe 285 ch (210 kW)* à 6.100 tr/mn. Sa douceur est impressionnante, comparable à celle d'un huit cylindres.



Varioram. Système d'admission monochambre: rallonge de collecteur (1) et clapets de résonance (2) fermés. Avantages de couple à faible et moyen régimes.



Varioram. Système d'admission à résonance: rallonge de collecteur (1) et clapets de résonance (2) ouverts. Avantages de puissance à régime élevé.

Le six cylindres à plat.

Formé à la dure école de la compétition.

Comme en compétition, le six cylindres à plat de la 911 est installé à l'arrière. Son poids repose ainsi sur les roues motrices, ce qui améliore la traction.

Il est équipé de poussoirs de soupapes hydrauliques à correction automatique de jeu. Cette technique réduit le bruit et la pollution lors de la montée en température. *Avantage annexe: n'ayant plus de soupapes à faire régler, vous économisez du temps et des frais d'entretien.*

Autre technique dérivée de la compétition: la lubrification à carter sec, avec carter d'huile externe. Elle assure une parfaite lubrification de toutes les pièces, y compris lors des fortes accélérations.

Puissant mais peu encombrant.

Pour permettre de préserver la belle ligne classique de la 911, le moteur doit être puissant mais peu encombrant. Solution choisie: deux rangées de cylindres opposés, refroidis par air. Afin de gagner du poids, le bloc moteur est entièrement en aluminium.

Le double allumage est un facteur d'efficacité. Il améliore le fonctionnement au ralenti et les accélérations à froid.

Toutes les fonctions du moteur sont gérées par le système Porsche Motronic. Il s'agit d'une commande numérique qui optimise à la fois la consommation, les émissions, la puissance et le couple. Une régulation de cliquetis assure une parfaite combustion en intervenant séparément sur le point d'allumage de chaque cylindre. Le moteur peut ainsi fonctionner sans danger à la limite du cliquetis et gagner une appréciable marge de puissance.

Une puissance plus intelligente.

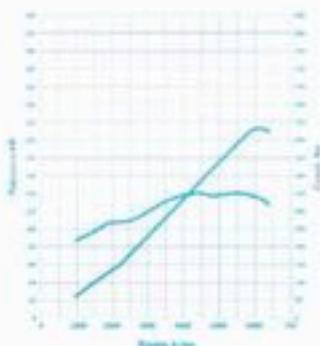
Pour que vous puissiez disposer d'un maximum de puissance à faible régime, nous avons doté le collecteur d'admission à résonance d'un nouveau perfectionnement: une tubulure de longueur variable. Ce système s'appelle Varioram. Il assure simultanément un couple élevé et harmonieux à faible/moyen régime et un maximum de puissance à régime élevé.

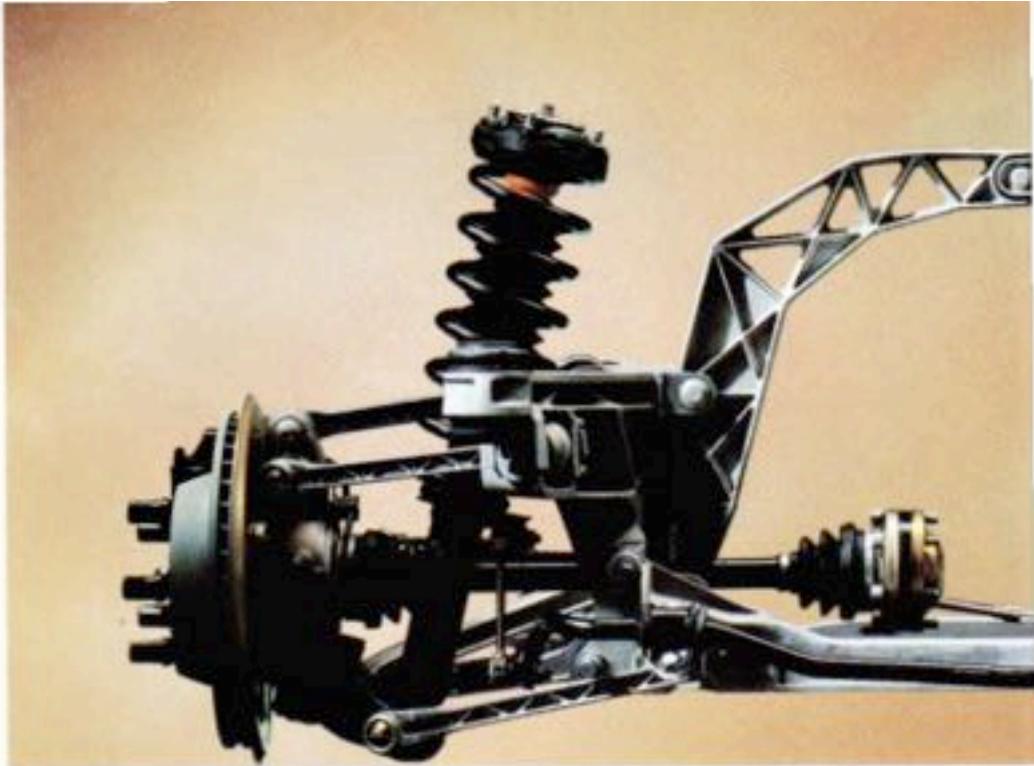
Cette débauche de technique ne nous fait jamais perdre de vue un critère important: le poids. Nous en tenons évidemment compte pour le choix des matériaux, mais sans tolérer le moindre compromis en matière de résistance et de longévité. Comme en compétition.

Chaque moteur est monté avec un soin minutieux. Les bielles sont pesées une par une pour déceler d'éventuelles tolérances. Le moteur passe ensuite au banc de contrôle. On y vérifie sa résistance et sa fiabilité à l'aide d'une batterie complète de tests.

Au bout de dix minutes, il tourne déjà à plus de 5.000 tr/mn.

Si l'on constate la moindre irrégularité, il n'est pas monté sur une 911.





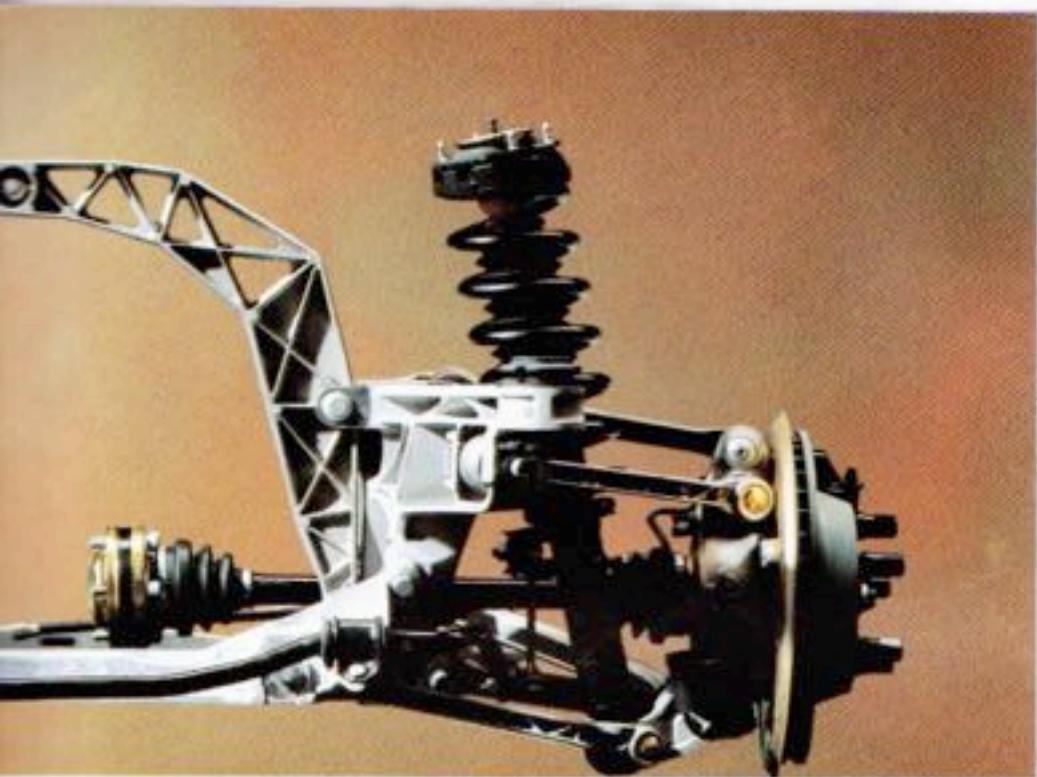
**Le châssis de la 911:
l'obsession de la trajectoire
idéale.**

Toutes les 911 possèdent un essieu arrière LSA (Légèreté – Stabilité – Agilité). Le résultat est spectaculaire: avec l'essieu LSA, les qualités routières de la 911 atteignent des sommets.

Il s'agit d'un essieu arrière à bras oscillants transversaux emprunté à la compétition. Il supporte sous certaines conditions (type de pneus, état de la route) des accélérations transversales supérieures à 1 g. Son architecture très étudiée réduit les bruits de roulement et de châssis, les réactions

aux variations de charge en virage, le cabrage au démarrage, la plongée au freinage et le roulis en virage.

Le châssis de la 911 est conforme au principe Porsche: il allie la sécurité et la fiabilité d'une voiture de tous les jours aux qualités dynamiques d'une voiture de sport. Il peut s'utiliser en compétition, pratiquement sans modifications.



Moins un véhicule comporte de masses non suspendues, plus sa stabilité est grande. Pour alléger au maximum les roues d'aluminium de la 911, donc ses masses non suspendues, nous avons eu recours à une technique spéciale: des jantes à branches creuses. C'est le cas des jantes Turbo de 18 pouces. Le gain est de 3 kg pour une roue de 6 x 18, soit de 25% par rapport à une roue traditionnelle. Et cela, sans aucune incidence sur le style des roues.

Pour vous, elle se met en quatre.

Pour vous offrir à la fois un maximum de motricité et des qualités routières aussi parfaites que possible, la 911 existe aussi avec transmission intégrale.

Particularité: la puissance est répartie de façon variable sur les quatre roues en fonction des conditions d'adhérence. Cela sur route normale, mais aussi dans les situations plus difficiles: pluie, brusques variations de charge en virage, différences de revêtement etc. La puissance est toujours affectée aux roues qui l'utilisent le mieux. Automatiquement, sans que l'on ait à intervenir ou que l'on ressente le moindre changement. Utilisant au mieux les ressources de chaque essieu, la transmission intégrale est un facteur de sécurité.

Avec ses nombreux perfectionnements, la transmission intégrale n'altère en rien la vivacité de la 911. Elle facilite seulement le travail du conducteur, surtout quand c'est important.

Impossible? Non, Porsche!

C'est un viscocoupleur à lamelles situé dans la boîte de vitesses qui répartit la puissance entre l'essieu avant et arrière. Les lamelles extérieures sont solidaires du boîtier, les lamelles intérieures du moyeu. Le tout baigne dans une huile de silicone visqueuse.

A la moindre différence de vitesse de rotation entre les essieux, le couple se déporte, par l'intermédiaire de l'huile plus ou moins visqueuse, des lamelles qui tournent plus vite sur celles qui tournent moins vite. La puissance est toujours de 5% minimum sur l'essieu avant. Elle peut aller jusqu'à 35% en situation normale et jusqu'à 40% dans les cas extrêmes. L'essieu arrière possède un système de verrouillages constitué d'un différentiel de freinage automatique (ABD) et d'un différentiel à glissement limité. Il empêche le patinage des roues motrices et réduit les réactions aux variations de charge en virage. La sensibilité du viscocoupleur à lamelles et l'aide complémentaire des sys-

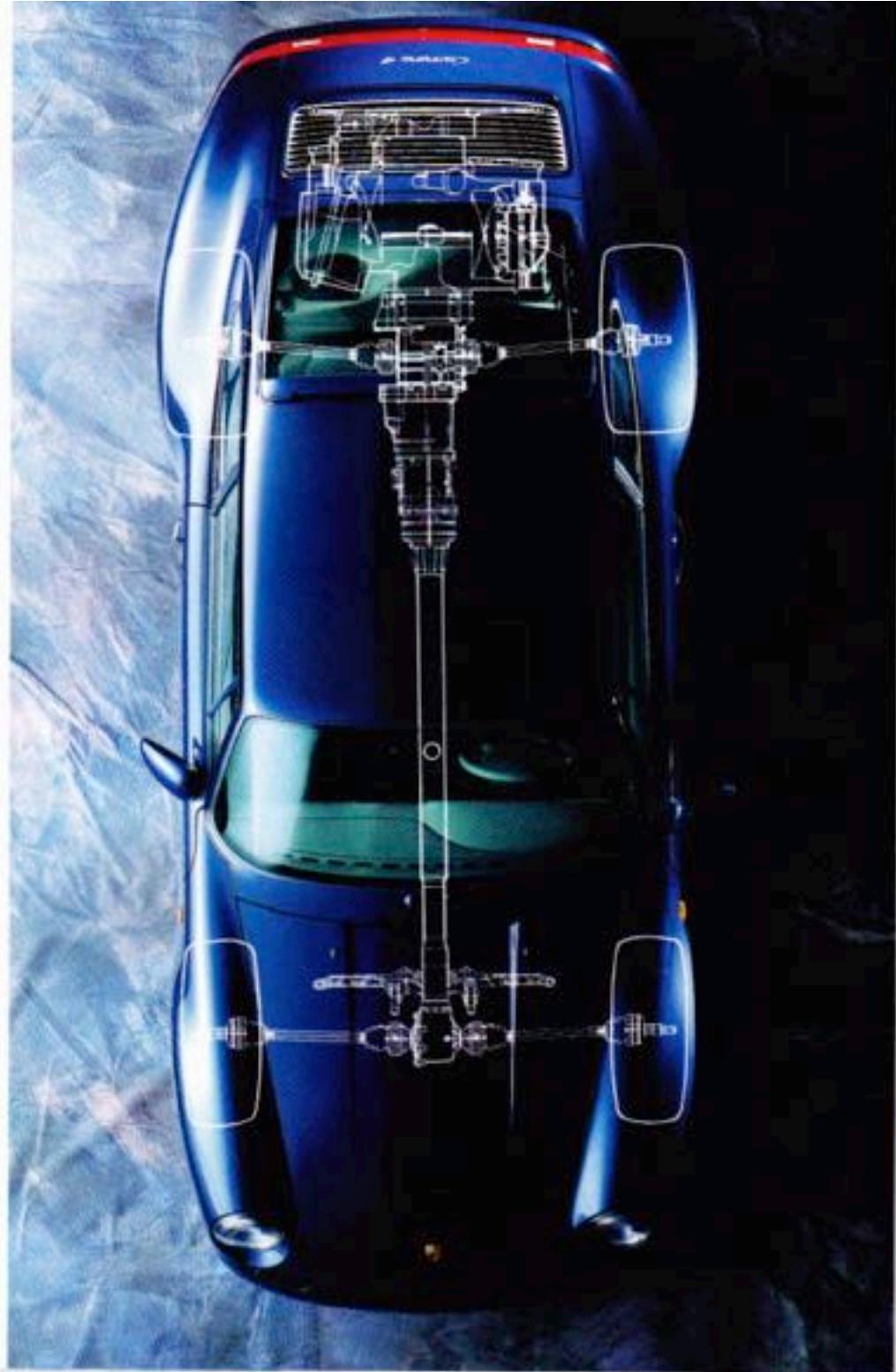
tèmes de blocage assurent à la fois une maniabilité et une stabilité impressionnantes.



La puissance de la 911 Turbo n'existe qu'avec transmission intégrale.

La formidable puissance de 408 ch (300 kW)* de la 911 Turbo n'est disponible qu'en quatre roues motrices. Cela s'explique: n'y a que la transmission intégrale qui puisse bien transmettre à la route un tel potentiel. Elle vous fait profiter de tous les avantages à la fois: la puissance, la traction, la tenue de route et la sécurité. Le tout à un niveau difficilement surpassable. Les quatre roues motrices sont aussi de série sur les modèles Carrera 4, Carrera 4 Cabriolet et Carrera 4S.

* Voir consommations pages 83-84.





Toujours plus belle, plus stable et plus aérodynamique: la carrosserie de la 911.

La carrosserie de la 911 est faite de tôles d'acier galvanisées des deux côtés sur cadre soudé. Les ailes avant sont boulonnées. Sur celles-ci de grandes prises d'air servent au refroidisseur d'huile. Le volume du coffre est de 123 litres et même de 177 litres avec banquette arrière rabattue.

Le vitrage est conçu pour affiner l'esthétique, améliorer le Cx et réduire les bruits d'air.

Il contribue aussi à la rigidité de la carrosserie.

Le dessous de plancher spécial, dérivé de la compétition, produit un «effet de sol». L'air qui s'engouffre entre le plancher et la route est utilisé pour réduire la portance. La voiture est en quelque sorte plaquée à la route, ce qui augmente son adhérence.

Toute la partie arrière de la 911 Turbo a été redessinée. Avec ses ailes arrière proéminentes, elle est plus large de 60 mm que la 911 Carrera. Ses jupes latérales sont harmonieusement intégrées.

La puissance et le tempérament de la 911 Turbo ont nécessité de nombreuses mesures aérodynamiques ponctuelles: garde au sol plus faible, nervure supplémentaire sur le bouclier avant, aileron fixe à l'arrière. Résultat: une adhérence prodigieuse.

Sur la 911 tout se justifie, y compris l'aileron arrière.

Il ne se déploie qu'à partir de 80 km/h, c'est-à-dire seulement en cas de besoin. Il est là pour réduire la portance et assurer un meilleur refroidissement du moteur. À vitesse réduite et en ville, il réintègre son logement et se fond dans la ligne de la carrosserie. Pour les besoins du refroidissement d'air, la 911 Turbo possède un aileron fixe surdimensionné servant en même temps de prise d'air.

En matière de sécurité, nous ne négligeons aucun détail. En prévision des futures réglementations, la 911 propose comme équipement complémentaire un troisième feu stop sur la visière du pavillon. Il est évidemment de série dans les pays où il est obligatoire.





Sécl

Les conducteurs de 911 ne sont pas tous des pilotes de course. Bien qu'elle soit impressionnante, sa puissance n'est en aucun cas brutale. Au contraire, elle se laisse facilement apprivoiser, même par le profane.

De plus la 911 possède l'un des meilleurs systèmes de freinage qui aient jamais existé sur une voiture de série. Ses décélérations, sans à coups ni velléité de dérapage (donc sans angoisse pour son conducteur), sont une expérience

unique, que vous vivrez rarement sur une autre voiture.

Votre premier freinage sur une 911 vous montrera tout ce que nos quarante ans d'expérience de la compétition peuvent apporter à nos voitures de série.

urité



**Le freinage de la 911:
quatre fois plus puissant que
le moteur.**

Une voiture comme la 911 doit posséder des freins à la hauteur. Chez Porsche nous avons le meilleur des bancs d'essai: la compétition. Ici les freins doivent avoir

une endurance thermique exceptionnelle. Tout effet d'évanouissement est interdit.

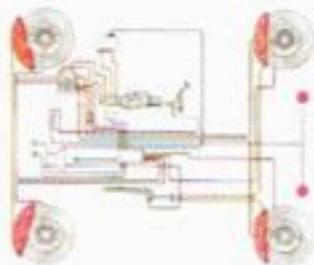
La 911 possède un double circuit de freinage hydraulique, avec étriers fixes en aluminium à quatre pistons. Les disques sont ventilés. Des prises d'air spéciales sur la carrosserie acheminent

l'air de refroidissement vers les endroits les plus judicieux.

La forme des jantes crée un effet d'aspiration qui contribue à évacuer l'air chaud. De plus les disques sont ajourés, d'où un meilleur freinage sur route mouillée. La vapeur d'eau s'évacuant mieux les freins réagissent plus vite.



Sur la 911, l'efficacité du freinage est renforcée par un système de freinage à antiblocage de cinquième génération (ABS 5). Il raccourcit la distance de freinage, surtout sur mauvaises routes. La décélération est plus régulière, et les petites vibrations dans la pédale n'existent pratiquement plus.



Le conducteur sent mieux ses freins et peut s'en servir à fond. Résultat: une décélération, une résistance et une stabilité au freinage difficilement surpassables.



Le système de blocages dynamiques, facteur de sécurité active.

La 911 ne vous offre pas seulement un excellent freinage. Elle veut aussi que vos démarrages se déroulent dans les meilleures conditions. C'est pourquoi elle vous propose en option (de

série sur quatre roues motrices) un système de blocages constitué d'un différentiel de freinage automatique (ABD) et d'un différentiel à glissement limité.



LABO intervient jusqu'à 70 km/h. Il améliore la traction au démarrage, surtout sur route mouillée ou glissante. Dès que l'une des roues arrière patine, par exemple sur route inégalement adhérente,

le système la freine légèrement et reporte une partie du couple sur l'autre roue. Quant au blocage de différentiel, il réduit les réactions aux variations de charge en virage. Sur une Carrera 4, il est de 25%

en charge et de 40% en décélération, quand le conducteur relâche l'accélérateur.

Les réserves de puissance sont aussi des réserves de sécurité.

Principal facteur de sécurité active de la 911: sa puissance.

La formidable souplesse du moteur et son couple élevé lui offrent d'énormes réserves de puissance.

En cinquième, la 911 Turbo accélère de 80 à 120 km/h en 5,3 secondes. Le moteur réagit avec une incroyable spontanéité à la moindre injonction sur la pédale. Les dépassements se font sans coup férir. Dans certaines situations, il s'agit d'un avantage décisif qui communique une rassurante impression de maîtrise.

Le châssis impeccablement réglé contribue lui aussi à la sécurité active. La 911 possède d'importantes marges de sécurité dans l'ensemble des situations.

Les changements de trajectoire s'effectuent sans appréhension: la 911 est un instrument de précision d'une extraordinaire docilité.

D'autant plus que vous dominez parfaitement la situation. Dans votre Coupé 911, vous ne serez pratiquement gêné par aucun angle mort.

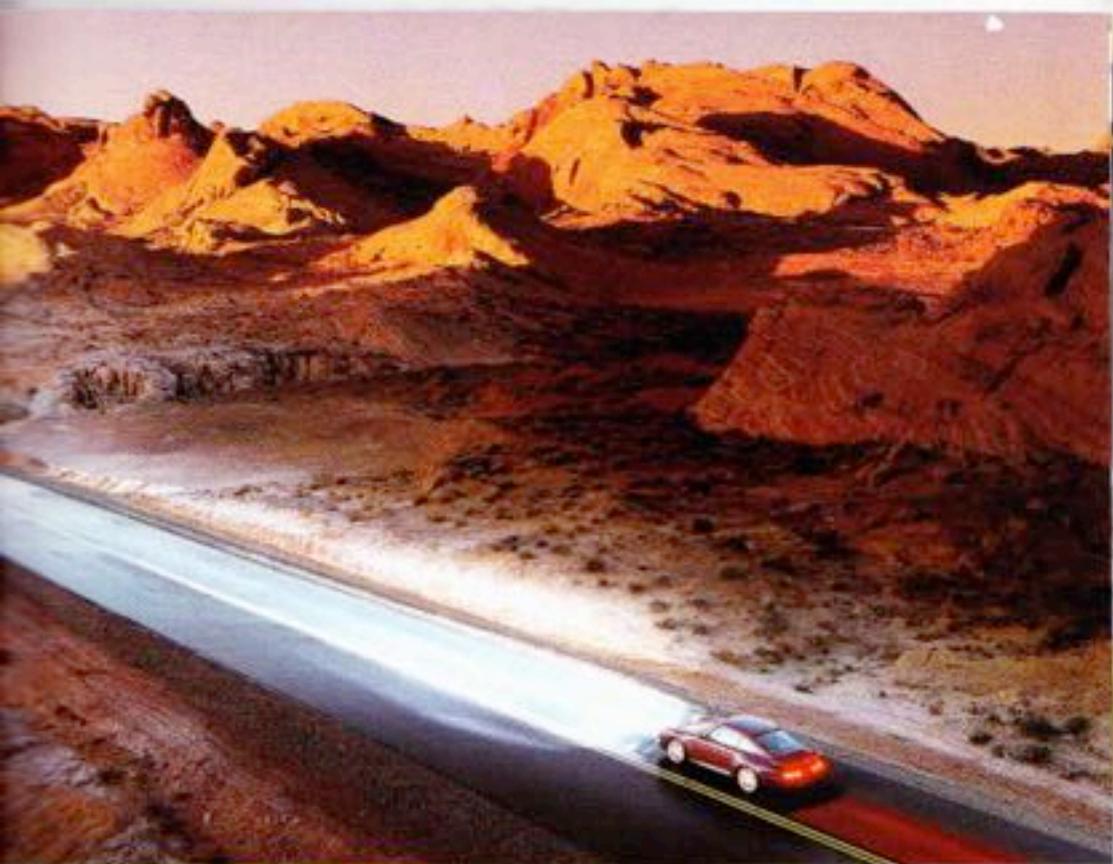
Sur la 911 Turbo, un aileron fixe avec nervure aérodynamique intégrée, accroît la sécurité. Il améliore la pénétration dans l'air, réduit la portance sur l'essieu arrière et augmente ainsi la stabilité à vitesse élevée sur circuit.

Une voiture de sport doit-elle avoir une direction assistée? La question est controversée. Nous avons tranché: la 911 possède une direction assistée précise, avec un petit rayon de braquage, qui facilite énormément les manœuvres de parking. Point important: elle vous assure un excellent contact avec la route. À notre avis, elle n'affecte en rien le tempérament sportif de la 911.



Un éclairage entièrement remanié.





Sur la 911, les codes sont séparés des phares par un module spécial. Les feux de croisement sont des projecteurs polyellipsoïdaux avec lampes halogènes, les feux de route des réflecteurs à foyer variable. Résultat: un éclairage puissant, y compris en code. De plus la réunion des deux dans le même boîtier simplifie le démontage.

La 911 Turbo est équipée du système d'éclairage Litronic. Plus puissant et plus régulier, il permet une conduite reposante dans une ambiance analogue à la lumière du jour. Le Litronic utilise les propriétés du tube à gaz, deux fois plus clair qu'une lampe halogène. De plus il ne subit aucune usure mécanique. Le Litronic est en option pour les autres modèles.

Remarque: Les phares Litronic ne sont pas disponibles dans tous les pays, veuillez vous renseigner auprès de votre concessionnaire Porsche.

La sécurité passive de la 911.

Une voiture aussi puissante que la 911 doit évidemment offrir une sécurité passive adaptée. Non pour elle-même, mais pour ses occupants. Depuis 1985, toutes les Porsche possèdent des renforts d'acier rigide dans les portières. Ils améliorent la protection en cas de collision latérale. Toute la structure portante de la carrosserie est conçue dans une optique de protection: elle est faite pour absorber l'énergie. L'habitacle rigide et les zones de déformation prédéfinies à l'avant vont plus loin que toutes les prescriptions légales connues à ce jour en matière de sécurité des passagers. Le réservoir est placé dans un endroit protégé, derrière la zone de déformation avant. Les pare-chocs, avec parties moulées en polyuréthane, supportent sans dommage les petits chocs jusqu'à 5 km/h.

La carrosserie elle-même possède la meilleure protection possible contre les «outrages du temps»: l'acier galvanisé. Porsche fut le premier constructeur automobile au monde à construire

ses carrosseries en tôle d'acier galvanisée à chaud double face. Il y a près de vingt ans déjà! Ce procédé contribue à la longévité légendaire de la 911. Préservé de la corrosion, l'acier conserve de longues années sa résistance initiale.

Même l'emplacement du moteur est un facteur de sécurité. Disposé à l'arrière, il ne risque pas de pénétrer dans l'habitacle en cas de collision frontale.



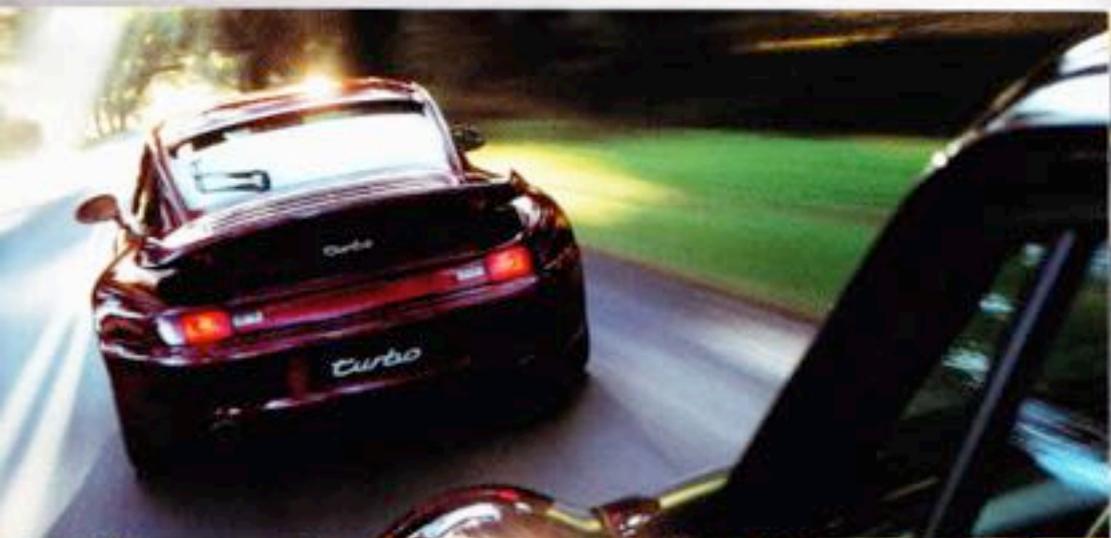
La longévité, une priorité pour Porsche.

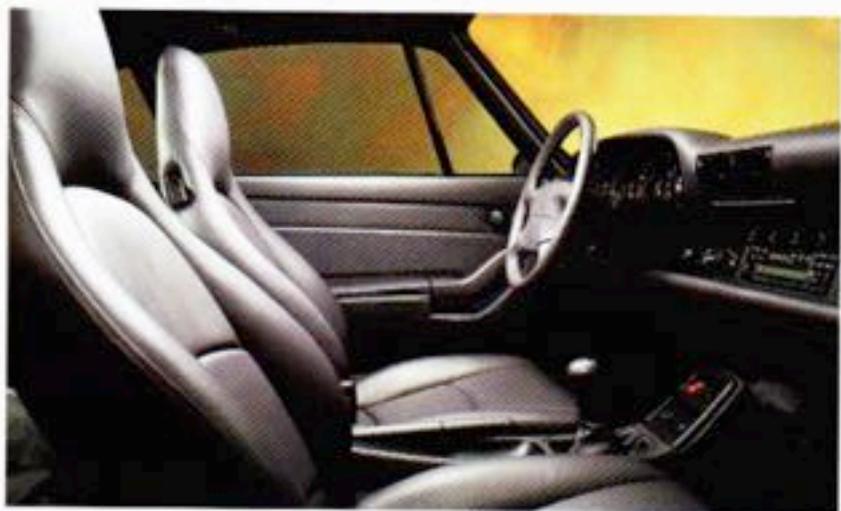
L'un des principaux objectifs de Porsche est la longévité. Toutes les pièces de la 911 sont conçues pour les contraintes les plus extrêmes, ne survenant pratique-

ment jamais en trafic normal. Une voiture dont la précision laisse à désirer au bout de 100.000 km, ne peut pas être une Porsche. Cela vous est confirmé noir sur blanc par les garanties suivantes: dix ans contre la corrosion d'origine interne, trois ans pour la peinture et deux ans pour le véhicule lui-même.

Pour nous, les coussins gonflables de sécurité conducteur et passager avant sont des équipements qui vont de soi. Porsche a été l'un des premiers à les offrir de série. Dans ce domaine, nous avons aussi pensé aux très jeunes utilisateurs Porsche: tous les modèles possèdent une commande permettant de désactiver le coussin gonflable de sécurité passager. On peut s'en servir quand le siège passager est occupé par un siège enfant Porsche.

De plus la 911 possède: colonne de direction de sécurité, appuis-tête intégrés, ceintures à enrouleur trois points, bords arrondis, matériaux difficilement inflammables.





Equip

Nos 40 ans d'expérience de la compétition se retrouvent dans la conception de nos habitacles. Dans la 911, tout est centré sur le conducteur.

Notre objectif est aussi ne pas alourdir inutilement la voiture. C'est pourquoi la 911 vous offre un confort exceptionnel, mais rien d'injustifié. Rien qui risque de contrarier votre aspiration de base: conduire une vraie Porsche.

ement

Une musique qui ne provient pas seulement du moteur.

Le système audiophonique (de série sur 911 Turbo et Carrera 4S, en option pour les autres versions) s'intègre à la perfection dans les contreportes. Rien d'étonnant: il a été spécialement conçu pour la 911. Il comprend deux enceintes bassreflex et deux autres pour les aigus dans les portières, deux systèmes à double voie dans la plage arrière et un amplificateur 150 W. L'autoradio est laissé à votre choix. Le système audiophonique peut être complété par un Digital Sound Processing DSP qui traite numériquement les paroles et la musique. La sonorité et le volume sont modulés en fonction de l'habitacle, de la vitesse et de vos préférences personnelles. Une touche sur les vide-poches de portières permet de simuler six ambiances différentes, comme salle de concert ou studio.

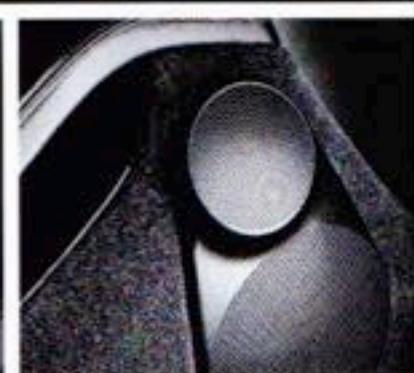
Le verrouillage central de série est complété par une alarme et une protection antidémarrage. Cet ensemble répond aux exigen-

ces les plus draconiennes des compagnies d'assurances. Les portières s'ouvrent à l'aide d'une télécommande intégrée à la clé. Elle désactive également la protection antidémarrage. La présence de l'alarme est signalée par des diodes clignotantes sur les portières.

La 911 vous offre en option une protection volumétrique à infra-rouge, incluant prochainement une lampe halogène à variateur pour le plafonnier avant.



La 911 peut être équipée en option d'un téléphone de voiture. La préparation se fait en usine.





**Luxe de série.
Personnalisation à volonté en
option.**

Pour votre 911 nous pouvons pratiquement tout faire. Dans le cadre soit de nos équipements en option, soit de nos aménagements sur mesure, réalisés pour vous par Porsche Exclusive. Il serait trop long de dresser ici la liste des possibilités.

Voici quelques exemples. L'intérieur de votre 911 peut être habillé de cuir: sièges, tableau de bord et contreportes. Tout est confectionné à la main dans le cuir et la couleur de votre choix.

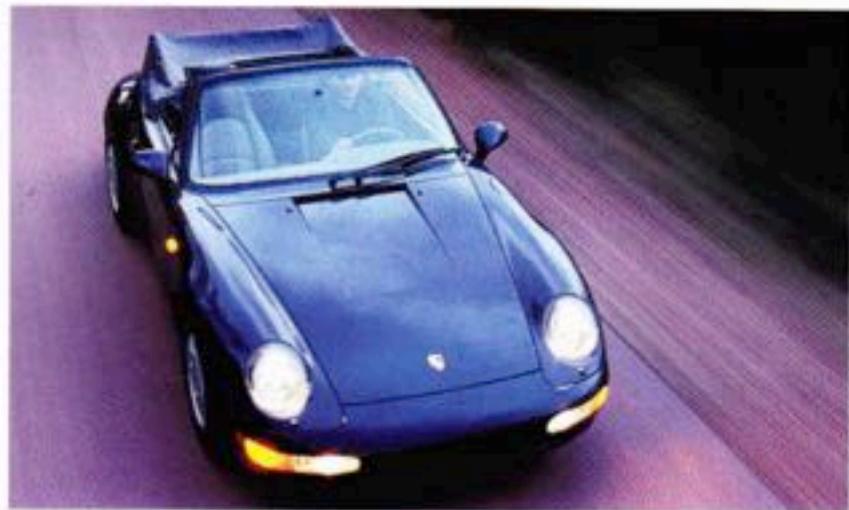


Pour la carrosserie, nous vous offrons le choix entre 4 couleurs laquées et 8 couleurs métallisées avec supplément de prix.

Si vous n'y trouvez pas votre nuance favorite, faites-nous en parvenir un échantillon, et nous la fabriquerons pour vous. Nous

voulons que votre 911 soit totalement la vôtre. Autres options possibles: climatisation avec touche spéciale fraîcheur maximale (de série sur 911 Turbo et 911 Targa); toit ouvrant électrique; ordinateur de bord; régulateur de vitesse; coupe-vent pour le

Cabriolet; roues de 18 pouces. Votre concessionnaire Porsche vous renseignera volontiers.



Com

Le confort occupe une place centrale dans nos préoccupations. Vous le verrez à certains détails qui passent presque inaperçus, mais qui font de la 911 une voiture très agréable à vivre.

Citons: verrouillage central, direction assistée, lève-glaces électriques, rétroviseurs extérieurs à dégivrage électrique, lave-phares haute pression, buses de lave-glaces chauffantes, antenne de pavillon à amplificateur électronique. Ces équipements sont de série sur toutes les 911, cela va sans dire.

L'instrumentation est complète. Elle comprend: compte-tours, tachymètre, indicateurs de niveau, de température et de pression d'huile, jauge d'essence, montre.

Rien n'est chichement mesuré, pas même l'espace habitable. Bien qu'une 911 demeure essentiellement une voiture de sport, les grands gabarits s'y trouvent parfaitement à l'aise, avec une bonne liberté de mouvement.

fort



Sur une 911, il n'y a pas de place pour la banalité.

Il suffit de s'asseoir sur ces sièges cousus à la main pour s'en rendre compte. Nous les avons si souvent rectifiés et améliorés au fil des ans qu'ils sont aujourd'hui une référence en matière de confort. Ils donnent au conducteur l'impression de faire corps avec sa voiture. Leur hauteur et inclinaison se réglent électriquement.



La 911 vous propose en option des sièges sport en cuir très confortables, spécialement conçus pour les longs trajets. Bien qu'assurant un excellent maintien latéral, ils n'ont pas la rigidité des sièges baquets ordinaires et vous offrent plusieurs perfectionnements: dossiers rabattables,

soutien au niveau des épaules; rembourrages dosés d'après la suspension du véhicule, soutien lombaire.

Ces sièges sont en option sans supplément de prix pour la 911 Turbo.

Du cousu main.

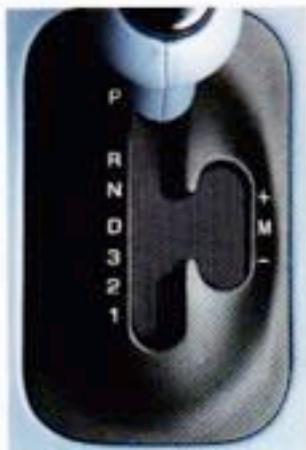
Les Porsche sont parmi les rares voitures de série à posséder un tableau de bord entièrement habillé de cuir. Toutes les piéces

sont faites à la main. Ce raffinement n'est pas spécialement économique, mais il souligne le caractère exclusif de votre 911. Les instruments sont rationnellement disposés et faciles à lire. Le compte-tours se trouve au centre, les commandes ont un emplacement et une forme



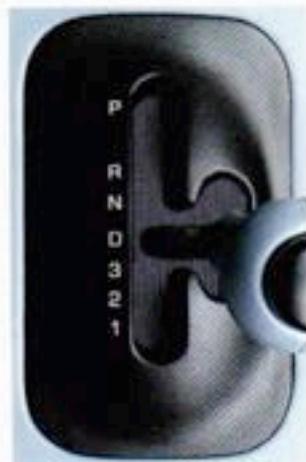
ergonomiques. Les fonctions ont été regroupées par ensembles logiques. Un ordinateur de bord en option (de série sur Turbo, 4S et Tiptronic) Si vous communiquez plusieurs informations intéressantes: distance parcourue, distance restante, consommation moyenne, vitesse moyenne, température extérieure.

Le système de chauffage à régulation électronique air/air, unique en son genre, assure un réchauffement ultra-rapide de l'habitacle. Il peut fonctionner en circuit fermé et possède deux filtres à particules qui débarrassent l'air extérieur de ses impuretés.



Changement de vitesses au volant, comme en Formule 1.

Boîte automatique ou mécanique? Auparavant c'est au moment de l'achat qu'il fallait décider pour les 150.000 kilomètres à venir. Si la boîte automatique est intéressante en ville, sur route on préfère souvent passer les vitesses soi-même. Cette contrainte a vécu: vous ne décidez plus lors de l'achat mais en roulant. Grâce à la boîte Tiptronic S.



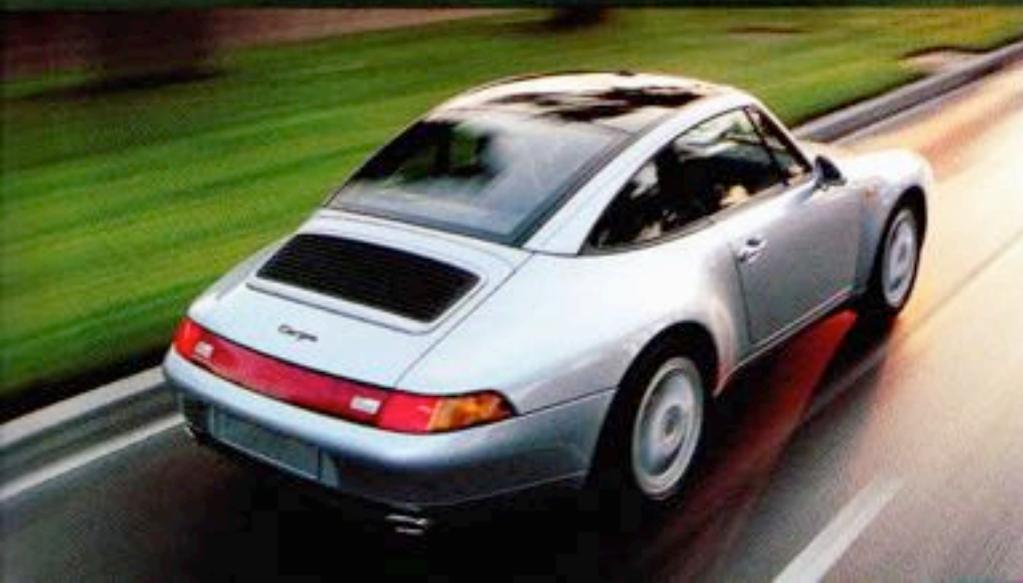
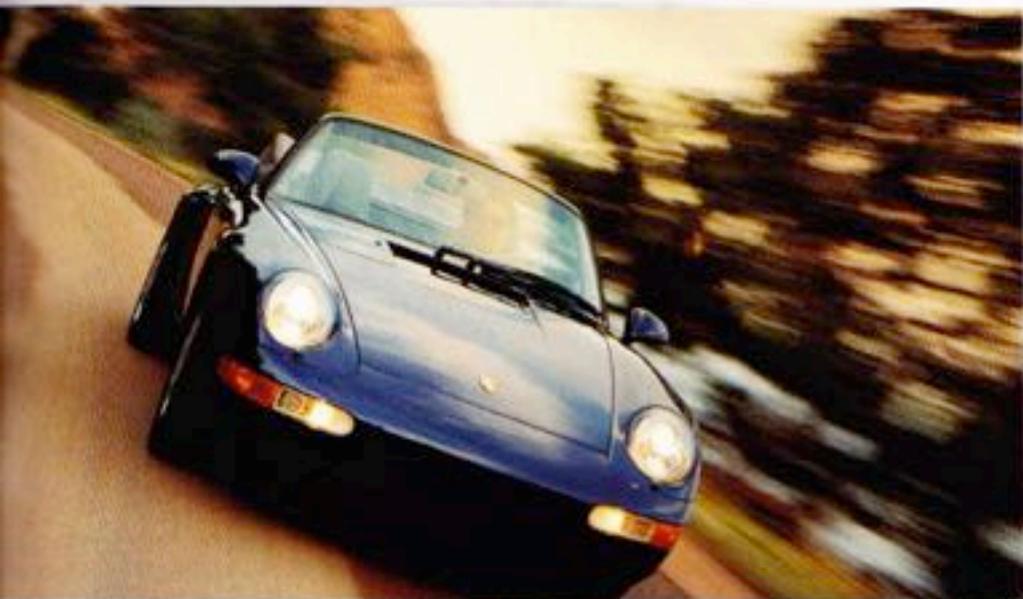
Elle vous offre le choix entre mode automatique, mode manuel et deux touches sur le volant. On peut passer les vitesses avec les pouces, sans débrayer. Un coup vers le haut pour passer le rapport supérieur, un coup vers le bas pour rétrograder, comme en Formule 1. La boîte réagit pratiquement sans interruption de puissance. Les rapports passent en 0,2 s (environ le double pour une boîte mécanique). Toute mauvaise manœuvre est exclue. Grâce à la Tiptronic S, la 911 est encore plus confortable.

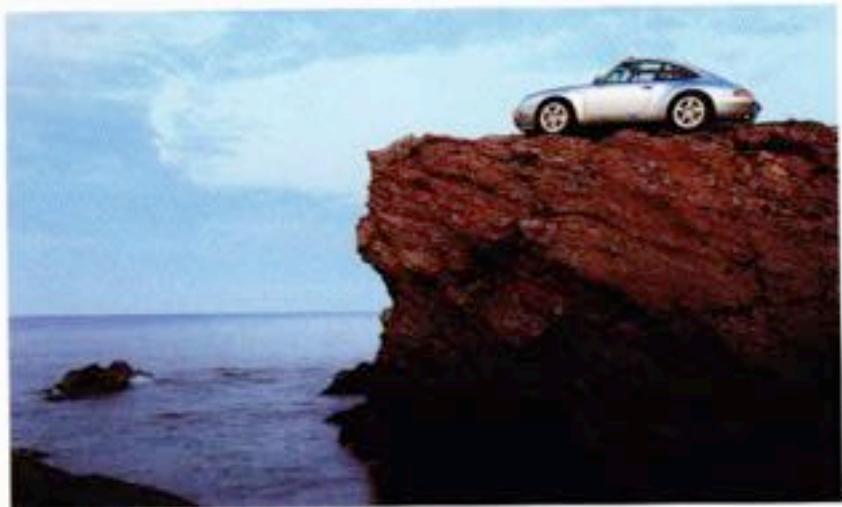
Au premier abord, une boîte automatique ordinaire. Au second, un nouveau sommet de la technologie.

La Tiptronic S diffère d'une boîte automatique ordinaire non seulement par ses deux modes au choix, mais aussi par l'organisation de ses rapports. Aujourd'hui, la plupart des boîtes automatiques ont une commande électronique. On dispose en général de deux programmes: «E» pour économique et «S» pour sportif.

Sur la Tiptronic S, le choix est moins restreint: elle propose cinq programmes avec différents profils. Elle choisit elle-même celui qui convient le mieux suivant votre style de conduite et la nature du trajet. Elle passe ensuite les rapports comme vous le feriez probablement vous-même. Après un bref apprentissage, vous parviendrez sans difficulté à influencer sur le passage des rapports à l'aide de l'accélérateur.







Environ

La 911 vous offre un plaisir unique. Mais pas à n'importe quel prix. Elle se soucie de l'environnement et fait tout ce qui est en son pouvoir pour le préserver. Malgré sa puissance, ses valeurs de consommation et d'émissions sont très voisines de celles d'une voiture classique.

La 911 Turbo ne rejette dans l'atmosphère qu'un tiers des substances polluantes tolérées par la loi. C'est-à-dire nettement moins qu'une petite voiture catalysée. Le TÜV de Bavière, centre de contrôle indépendant, l'a qualifiée de «voiture de sport la plus propre d'Allemagne» (sport auto 8/95).

D'autre part les lecteurs de la revue automobile «auto motor und sport» l'ont couronnée «meilleure voiture de sport européenne 1996». On voit que les deux ne sont pas incompatibles.

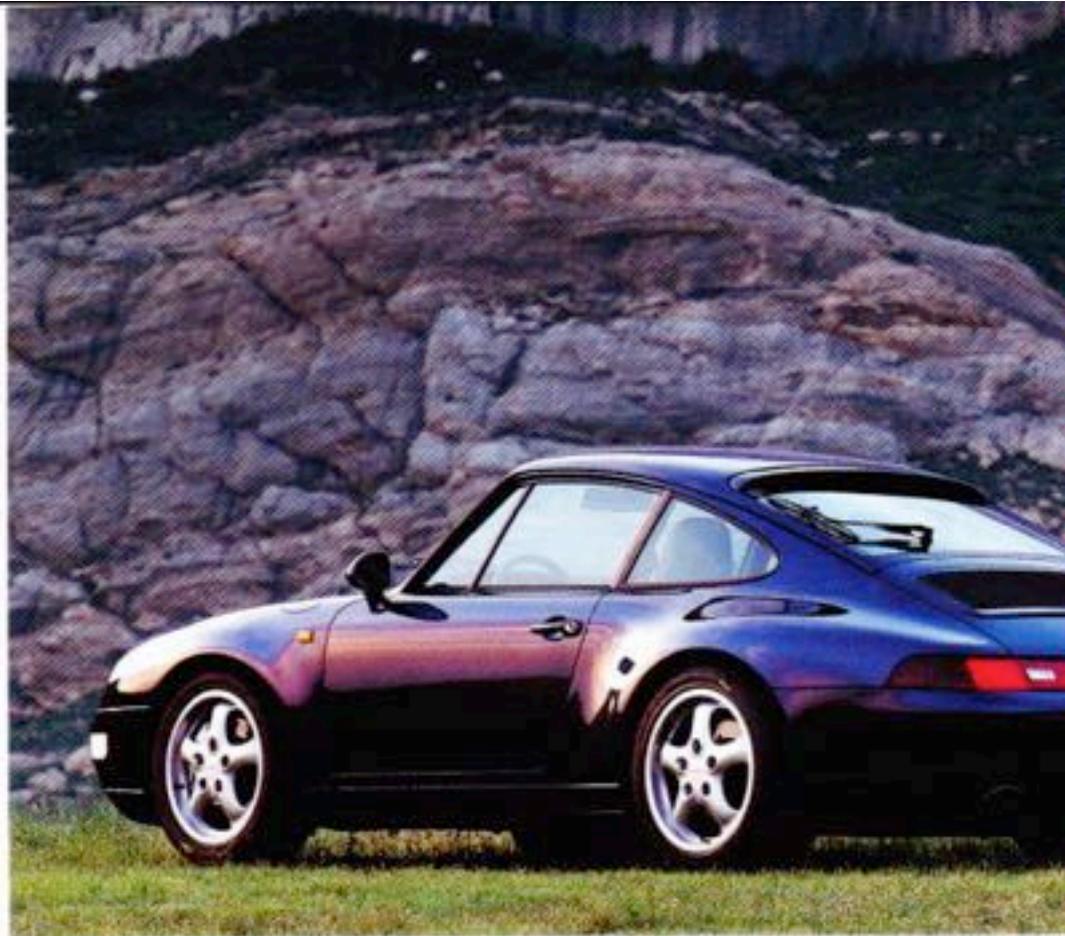
La 911 respecte toutes les prescriptions connues actuelles et futures en matière d'antipollution. Ses deux pots catalytiques en métal se différencient des modèles courants en céramique par une réaction plus rapide, un coefficient de dépollution plus élevé, une plus grande longévité et une plus faible perte d'efficacité.

Dix secondes seulement après un démarrage à froid, 98% des gaz sont purifiés.

La 911 respecte aussi toutes les prescriptions actuelles en matière de bruit. Et cela, sans encapsulage du moteur.

La longévité d'une Porsche est elle aussi un facteur d'écologie. Plus de 60% des Porsche construites à ce jour sont encore en activité. Les intervalles de révision sont éloquentes: vidange tous les 20.000 km, changement de bougies et de filtre à huile tous les 40.000 km, de l'huile de boîte et du filtre à essence tous les 80.000 km.

nement



Esprit écologique.

Dans un souci d'écologie, nous utilisons systématiquement les matériaux les plus modernes. La 911 ne contient pas de CFC ni d'amiante. Chaque matériau a été sélectionné avec le plus grand soin. Deux exemples: le filtre à air est tapissé d'aiguileté et non de mousse polyuréthane, comme auparavant. Le système d'échap-

pement est entièrement en acier supérieur. Il ne rouille pas et dure aussi longtemps que la voiture. L'acier, l'aluminium et le magnésium sont facilement recyclables. Toutes les pièces synthétiques de plus de 50 g possèdent un marquage spécial, permettant leur tri par catégorie en vue du recyclage. Les variétés de synthétique utilisées sont volontairement peu nombreuses, pour faciliter

leur recyclage ultérieur. Le métal qui représente 75% du poids total, dont 20% d'aluminium, sont recyclés déjà aujourd'hui.

Les opérations de peinture nécessitent une grande vigilance écologique. C'est pourquoi, au stade de la fabrication comme des réparations, nous avons opté pour des peintures à base d'eau, du moins pour les coloris de série.



Autodiagnostic intégré.

En principe, une voiture doit se présenter tous les deux ou trois ans au contrôle antipollution. Mais des défauts peuvent apparaître entretemps sur les systèmes d'admission ou d'échappement, sans que vous le remarquiez mais non sans conséquences pour l'environnement. Le système d'autodiagnostic embarqué



OBD II de la 911 Turbo détecte très tôt les défauts de ce genre

et vous en informe à l'aide d'un témoin de contrôle. Ce système empêche les erreurs de diagnostic, réduit la durée et les frais de réparations et évite de consommer ou de polluer inutilement. L'OBD II comprend des commandes très sophistiquées ainsi que des sondes lambda et capteurs complémentaires. Il contrôle en permanence tous les éléments du système d'échappement.



Moo

Dans les pages qui précèdent
nous avons exploré toutes
les dimensions de l'idée 911.

Dans les pages qui suivent,
vous découvrirez comment faire
de cette idée la vôtre.

Idées



L'idée de profusion.
911 Carrera S.

Châssis surbaissé? Oui.
Ailes élargies? Oui.
Luxe de série? Oui.



Profusion de série.



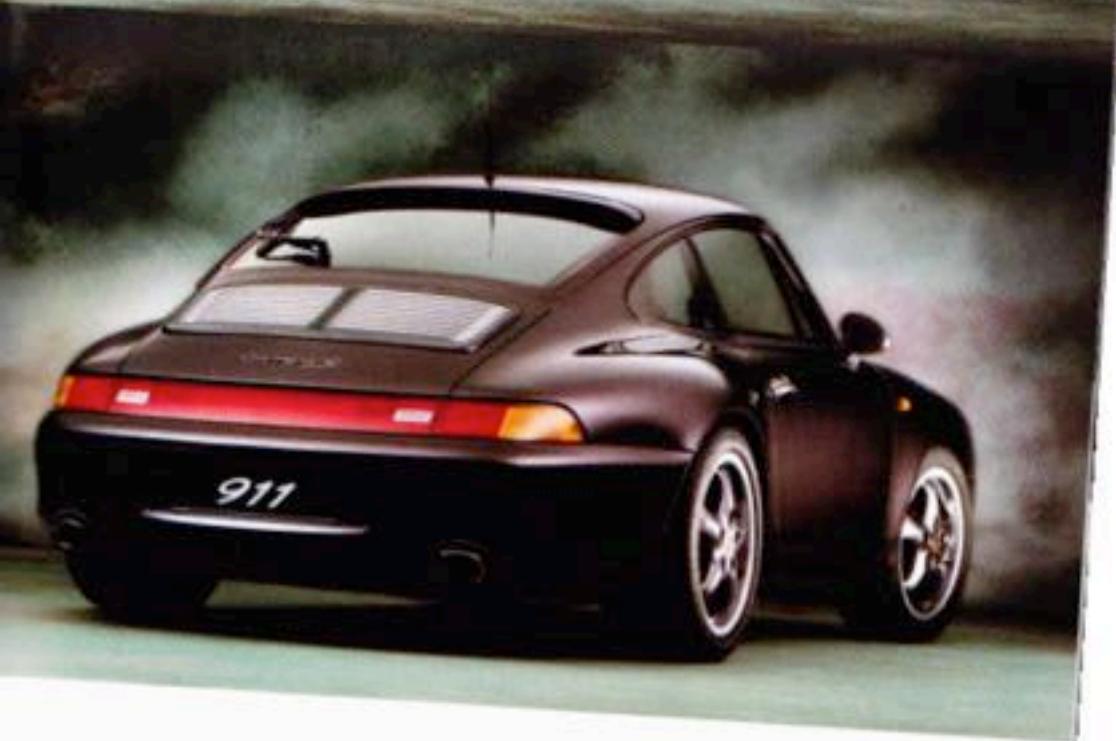
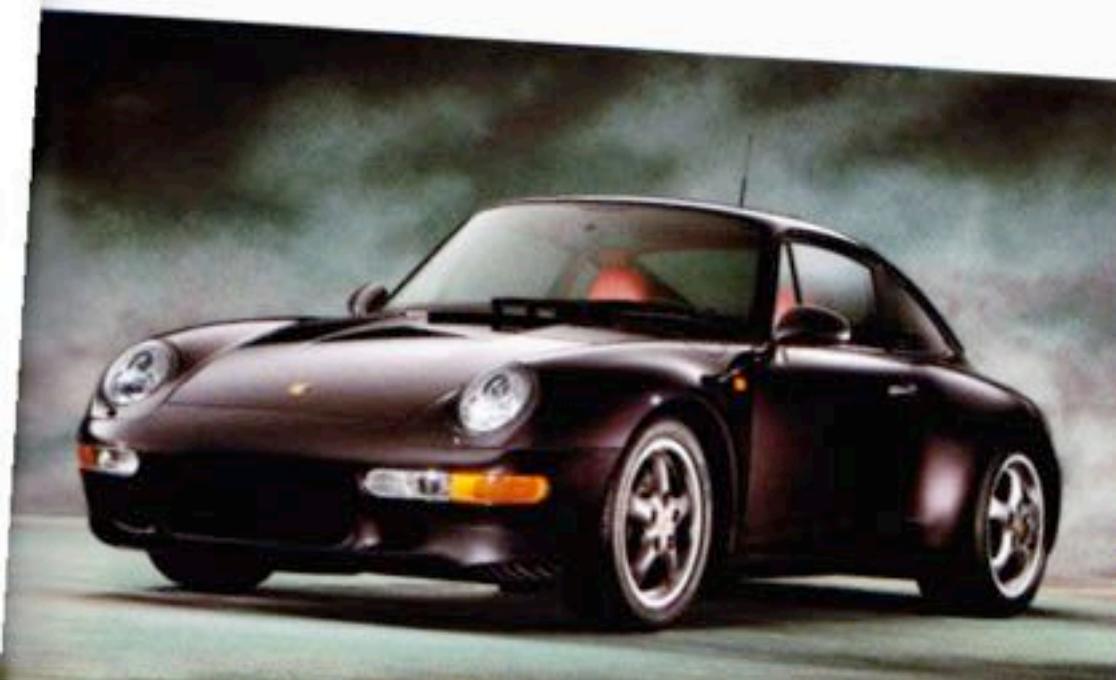
La 911 Carrera S vous offre une profusion d'équipements extérieurs et intérieurs. Elle n'a négligé aucun détail:

Son châssis est surbaissé de 10 mm à l'avant et de 20 mm à l'arrière. Elle possède le même bouclier avant et arrière, les mêmes jupes latérales et les mêmes ailes arrière élargies que la Carrera 4 S. Autrement dit le style Turbo! Sa grille de spoiler en deux parties est laquée dans la couleur de carrosserie. Elle possède des roues de 17 pouces et des cache-moyeux avec emblème Porsche en couleur. Elle est disponible avec boîte 6 vitesses ou Tiptronic S.

Elle porte la signature «Carrera S» sur le capot arrière et le compteur. Ses contrepoortes sont habillées de cuir noir. Sa poignée de frein à main possède un parement laqué gris acier. La même couleur se retrouve sur les baguettes de seuil, autour des instruments et sur le nouveau pommeau de levier de vitesses de forme sphérique.

La 911 Carrera S existe de série dans la couleur spéciale «Vesuve métal». Dans ce cas sont également laqués gris acier: l'inscription du capot arrière, les étoiles de roues, les boîtiers de rétroviseurs extérieurs, les poignées de portières et la grille de spoiler.

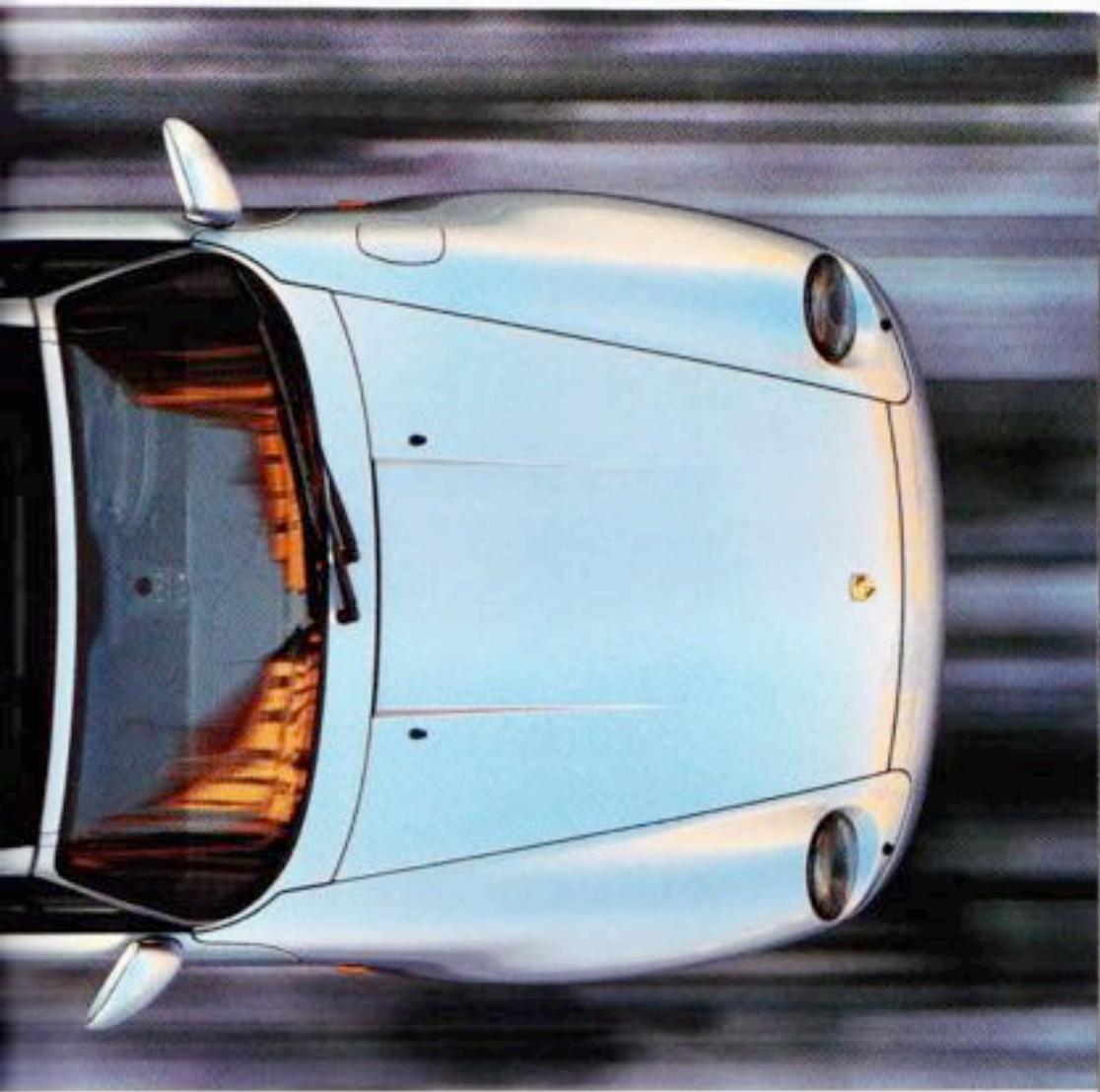
Tous ces équipements sont de série, seule la boîte Tiptronic S est en option.





**L'idée de liberté.
911 Targa.**

Certains trouvent les coupés trop fermés, d'autres les cabriolets trop ouverts. Beaucoup souhaiteraient profiter de tous les avantages à la fois. Pour donner un air de vacances à vos trajets quotidiens, voici la 911 Targa.



La 911 Targa possède un toit de verre fixe dont la partie centrale coulisse électriquement. On appuie sur un bouton et le toit disparaît sous la lunette arrière.

Même avec son toit en place, on a l'impression de rouler à l'air libre. Un saute-vent préserve les occupants des courants d'air en position ouverte et un store électrique d'un soleil trop généreux en position fermée. Grâce à sa conception astucieuse, ce toit s'inscrit harmonieusement dans la silhouette mythique de la 911. C'était l'un de nos objectifs.

Le nouveau toit de la 911 Targa vous permet de choisir en permanence plus ou moins de soleil ou plus ou moins d'intimité.



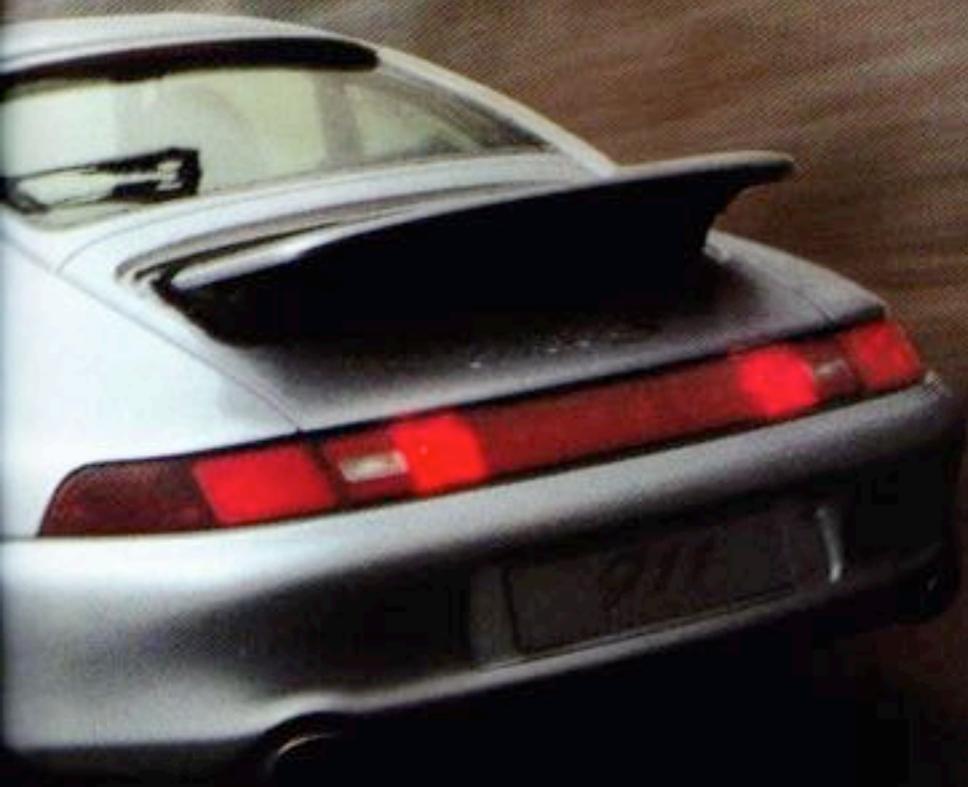
La 911 Targa possède de série une climatisation et des roues de 17 pouces style Targa.





L'idée de dynamisme.
911 Carrera 4S.

Le dynamisme, la 911 Carrera 4S en possède à profusion: quatre roues motrices, freins et style Turbo, habitacle Turbo. Sans oublier l'aura incomparable d'une Carrera 4.



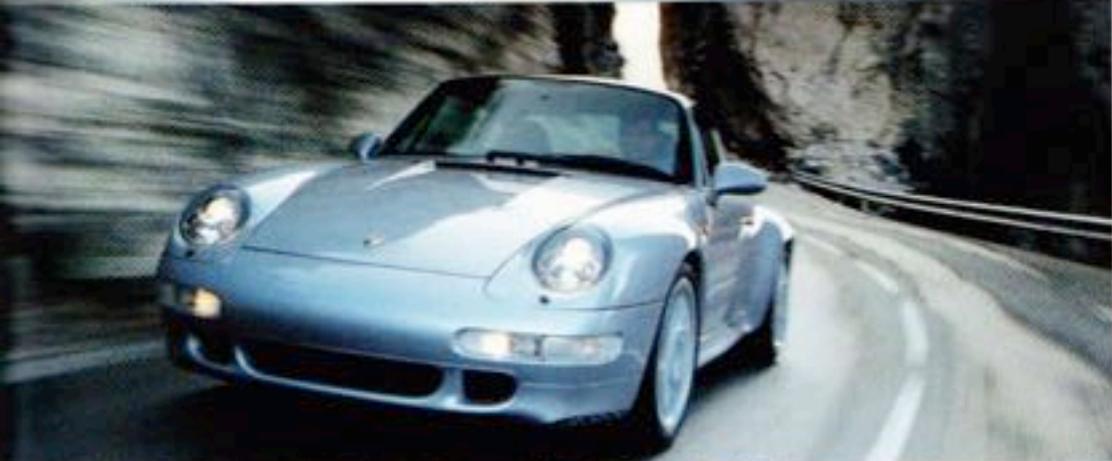


Impressions fortes, à tous points de vue.

Comme la Carrera 4, elle possède quatre roues motrices et châssis surbaissé de 10 mm à l'avant et de 20 mm à l'arrière. Comme la 911 Turbo, elle possède un freinage renforcé, avec étriers de freins rouges. Elle lui emprunte également son bouclier avant, ses jupes latérales, ses ailes arrière élargies et son système de blocages dynamiques. S'y ajoutent, toujours de série: climatisation, roues de 18 pouces style Turbo, ordinateur de bord, intérieur tout cuir, réglage des sièges entièrement électrique, essuie-glace arrière, système audiodophonique avec autoradio-cassettes. Les sièges sport sont en option sans supplément de prix.

Elle possède comme la Carrera clignotants blancs à l'avant, rouges à l'arrière, cache-moyeux avec logo et insert de pommeau de levier de vitesses couleur argent.

La 911 Carrera 4S joue sur tous les registres. Superbe à contempler, elle est aussi un régal pour l'amateur de technologies performantes.

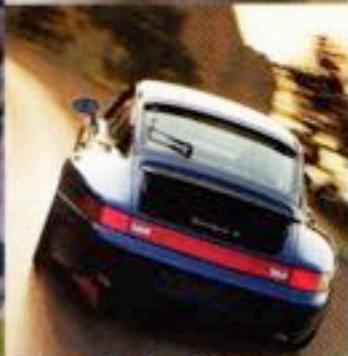




**L'idée de sécurité.
911 Carrera 4.**

Comme la 911 Turbo et la 911 Carrera 4S, la 911 Carrera 4 s'autorise la liberté de décider à la place du conducteur. Par l'intermédiaire de la transmission intégrale.

En échange, elle lui apporte une prodigieuse sécurité. Pour le reste, une 911 Carrera 4 se comporte exactement comme une 911 Carrera à propulsion. Sa vivacité et sa maniabilité sont

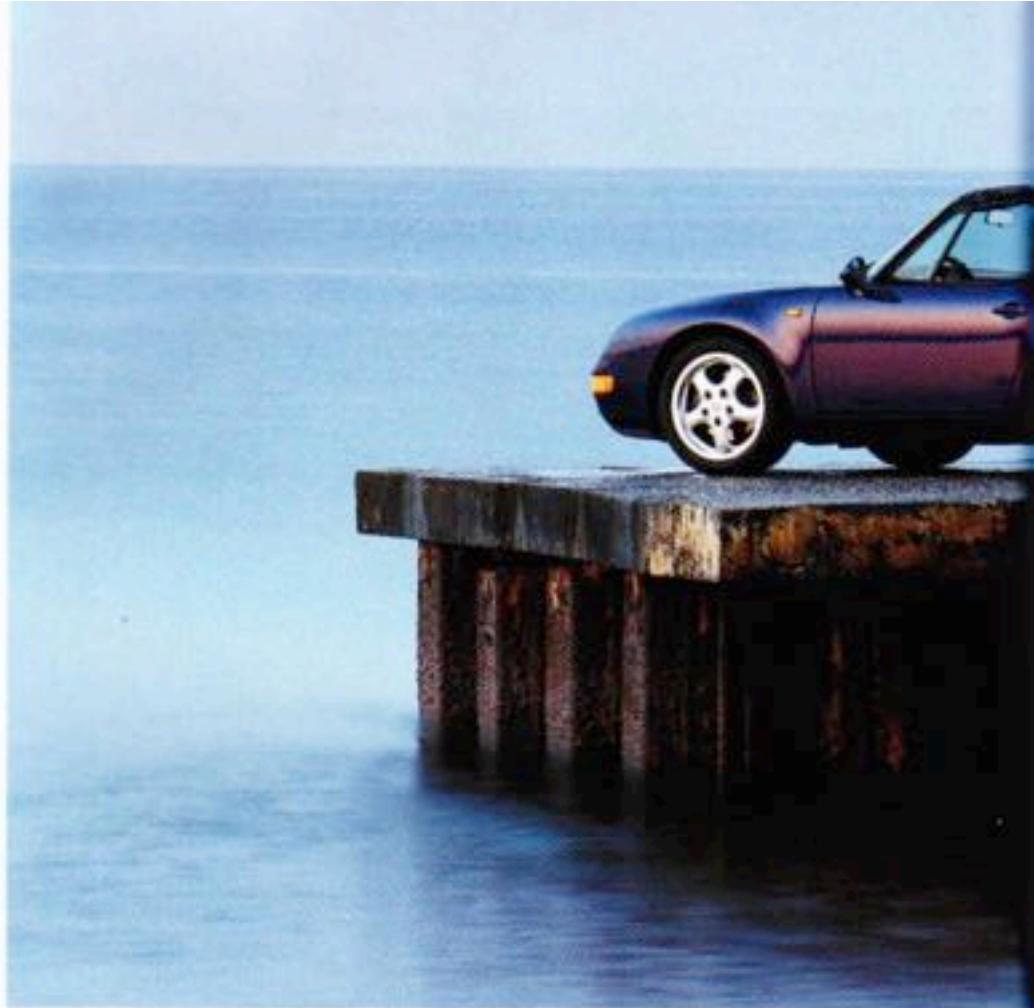


identiques. Elles communiquent une incomparable sensation de maîtrise.

Une Carrera 4 se reconnaît au premier coup d'œil: ses clignotants avant sont blancs, ceux de

l'arrière sont rouges. Ses étriers de freins sont de couleur titane, de même que l'inscription

Carrera 4 sur le capot arrière et l'insert du pommeau de levier de vitesses.



L'idée de convivialité.

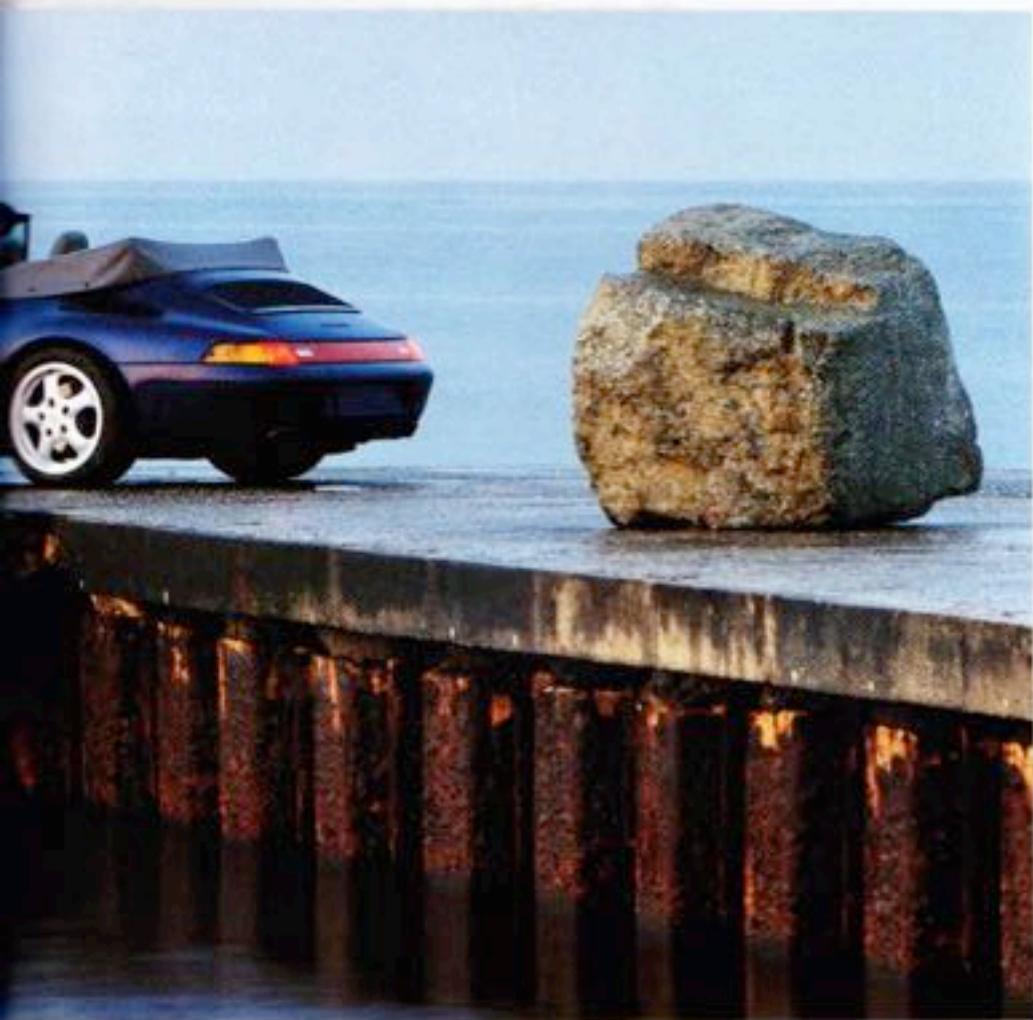
911 Carrera Cabriolet.

911 Carrera 4 Cabriolet.

Ouverture d'esprit, convivialité, amour de la nature: c'est à tout cela que font penser ces modèles d'exception que sont la Carrera Cabriolet et la Carrera 4 Cabriolet.

Particularité: on appuie sur un bouton et l'habitacle se transforme en solarium! Automatiquement. Vous roulez et vous res-

pirez. A la base de ce plaisir: une technique parfaite. La moitié de la capote est faite de profilés de tôle d'acier. Cette technique lui conserve sa forme, même à vitesse élevée sur circuit, et contribue à atténuer les bruits d'air. Le dessus de capote est en coton spécialement traité qui offre une résistance maximale



aux intempéries. Sa conception trois couches (tissu, caoutchouc, tissu) assure une excellente étanchéité. Il existe en option un coupe-vent qui se met en place automatiquement à l'ouverture de la capote. Il réduit les courants d'air dans l'habitacle, canalise le bruit et protège les bagages posés à l'arrière.



L'idée à l'état pur.
911 Carrera.

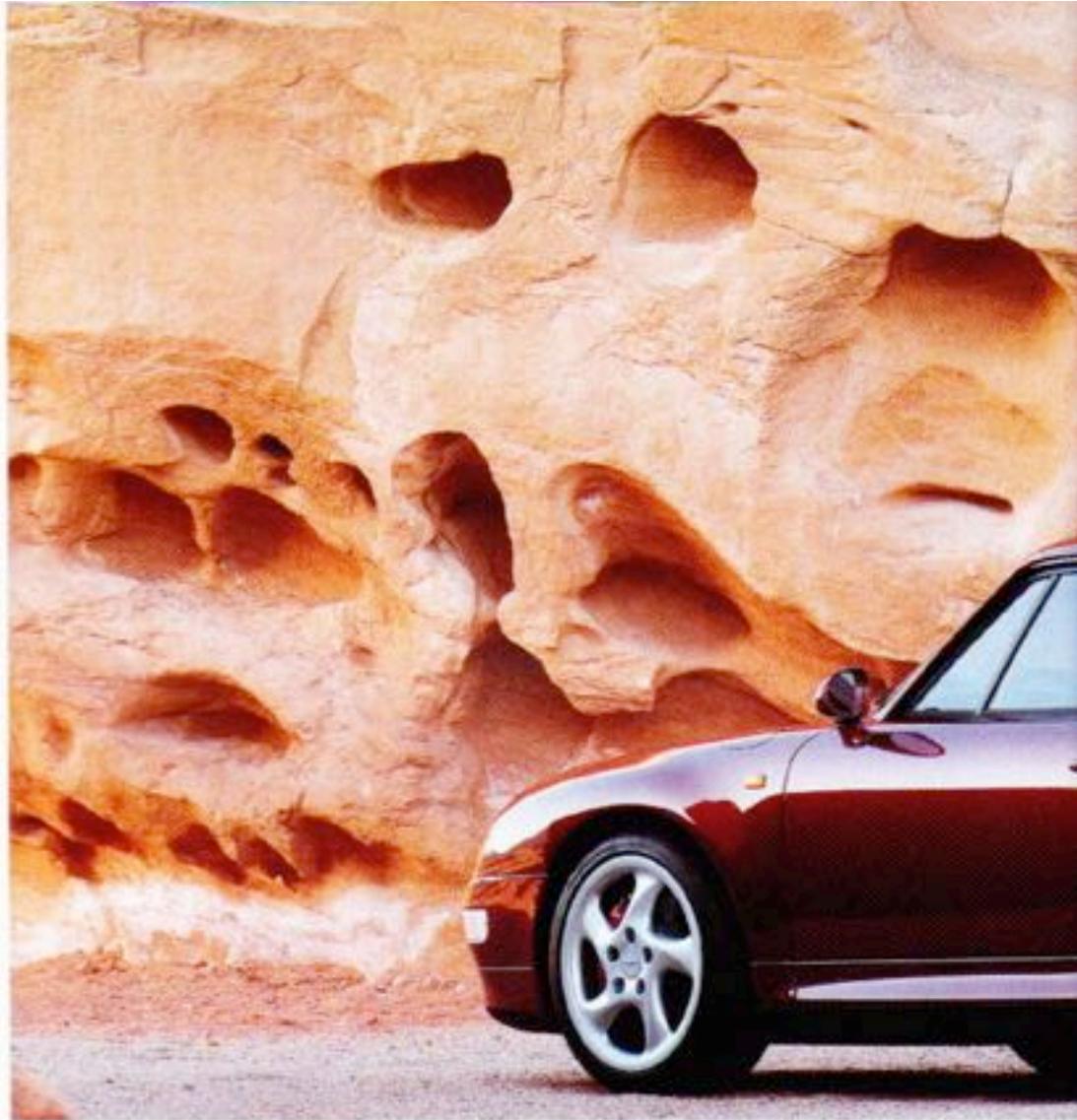
La 911 Carrera représente l'idée 911 dans sa pureté originelle. Les bonnes idées ne vieillissent jamais, elles mûrissent. Pourtant,

à part l'écusson Porsche, la 911 que vous voyez ici n'a aucune pièce commune avec sa devancière de 1963.



Son moteur développe une puissance de 285 ch (210 kW)* à 6.100 tr/mn et un couple de 340 Nm à 5.250 tr/mn.

* voir consommations pages 83-84.

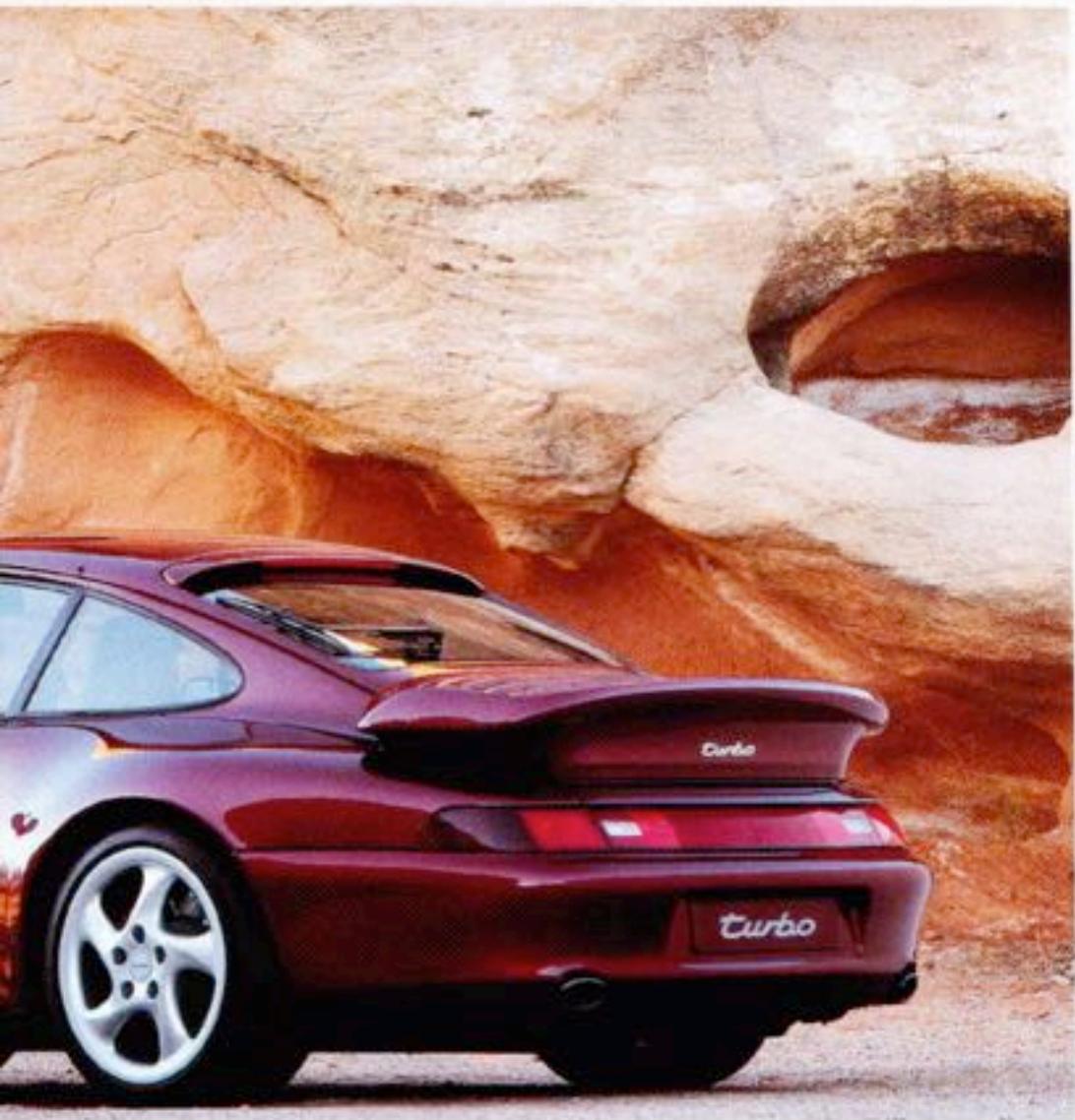


**L'idée de puissance.
911 Turbo.**

Ce thème de la puissance, peu de constructeurs l'ont cultivé et approfondi comme Porsche. En l'occurrence, il s'agit moins de multiplier les chevaux à l'infini que de définir un concept technique global qui sache exploiter la

moindre parcelle de cette puissance.

C'est pourquoi la 911 Turbo peut être qualifiée de vitrine technologique. Avec elle, Porsche démontre les immenses possibilités de la 911. Elle symbolise la puis-



sance à l'état pur. Son conducteur est quelqu'un qui affectionne cette approche et qui aime s'impliquer dans la conduite de sa voiture. Les lecteurs de la revue automobile «*auto motor und sport*» l'ont couronnée «voiture

de sport de l'année». Dans plusieurs pays elle a été «Car of the year». Le centre de contrôle TÜV de Bavière l'a qualifiée de voiture «la plus propre d'Allemagne». Car sa puissance, la 911 Turbo la contrôle de façon absolue et

magistrale. Comme une vraie voiture de tous les jours. Elle est certainement plus civilisée et agréable dans la vie quotidienne que ses concurrentes ne pourront jamais être sportives.

Un concentré de technologies de pointe.

La 911 Turbo a été conçue, développée et construite par des amoureux de la compétition. Nous sommes fiers de cette voiture, de son rapport poids/puissance de 5,0 kg/kW seulement. De son couple maximum de 540 Nm à 4.500 tr/mn.

Son six cylindres à plat possède deux turbos, deux refroidisseurs d'air de suralimentation, deux soupapes bypass, deux pots catalytiques en métal, un système de mesure des masses d'air par film chaud et un système d'auto-diagnostic embarqué OBD II.

Résultat: 408 ch (300 kW)*, des reprises phénoménales et une pression maximale de suralimentation de 0,8 bar.

Son système de refroidissement mérite une mention à part. Le ventilateur est sans entretien et peut évacuer de grandes quantités d'air chaud. Les matériaux ont été choisis pour leur faible poids. Les pièces les plus sollici-



tées sont en aluminium, les moins sollicitées en synthétique ou en magnésium.

A hautes performances, freinage adapté.

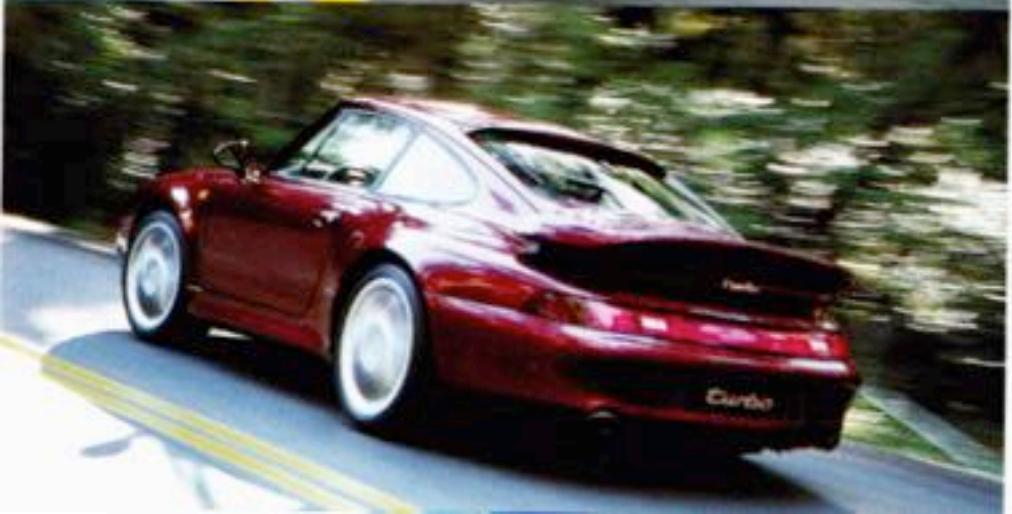
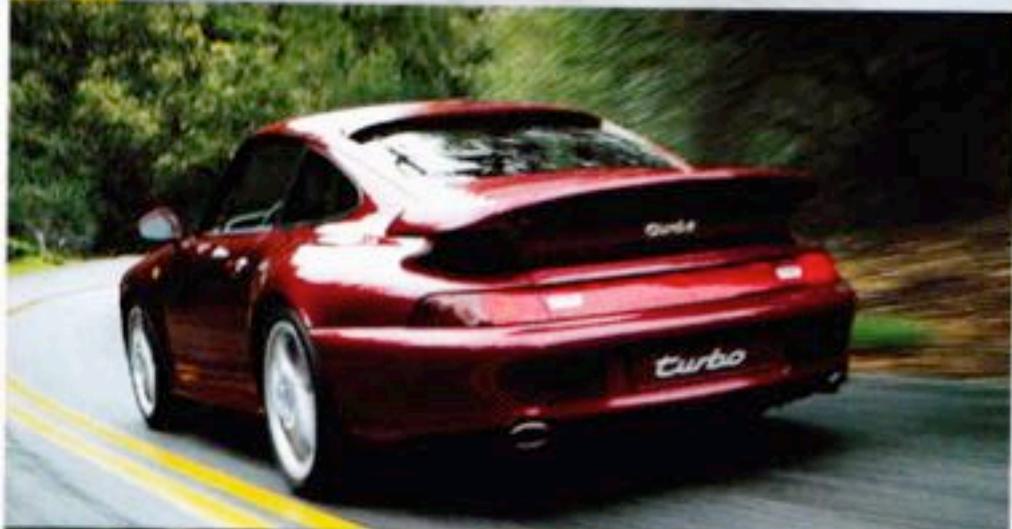
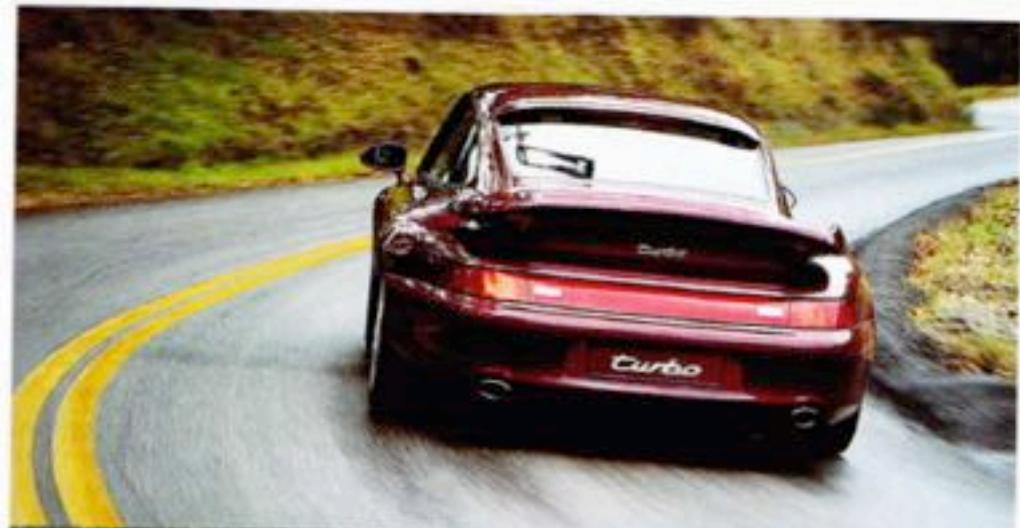
Le freinage d'une 911 Turbo est une expérience qui mérite d'être vécue. Elle freine comme n'importe quelle voiture, mais en beaucoup moins de temps et sur une distance beaucoup plus courte. Elle ne met pas plus de temps pour descendre de 200 à 0 km/h sur circuit qu'elle n'en met pour monter de 0 à 100, soit 4,5 secondes. Le diamètre de ses disques de freinage est

de 322 mm. Un servofrein électronique/hydraulique permet de bien doser leur action. Le système de freinage de la 911 Turbo a été soumis au plus impitoyable des bancs d'essai: la compétition.

Au-delà des satisfactions dynamiques qu'il peut vous apporter, ce potentiel technique est une source de sérénité.

Vous trouverez des informations complémentaires dans le catalogue spécifique 911 Turbo.

* Voir consommations pages 83-84.





L'idée de compétition.

Porsche est l'un des rares constructeurs automobiles qui ne pratique pas la compétition à des fins de marketing ou de gain de parts de marché. Mais par passion.

Vous pouvez voir ici deux exemples de cette passion: la 911 GT2 (photo du haut) et la 911 Cup 3,8 RSR (photo de droite).



Pour nous la compétition est un état d'esprit.

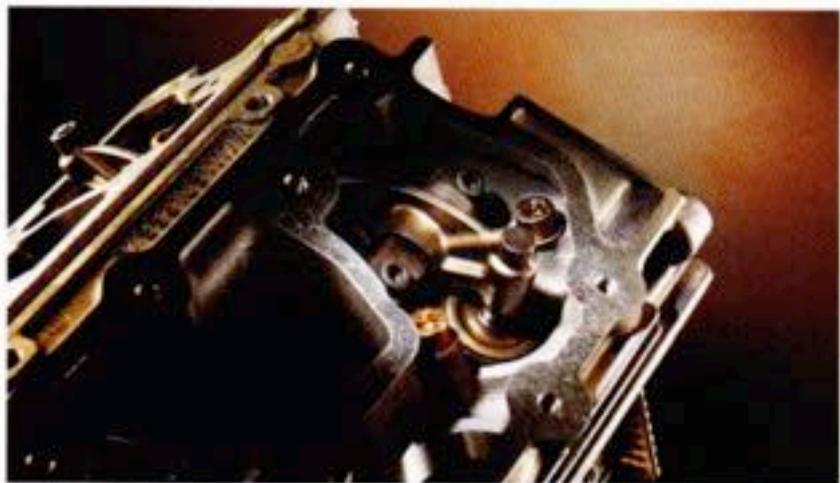
Chez des passionnés de compétition, on s'intéresse non seulement aux voitures, mais aussi au savoir-faire des pilotes.

Dans beaucoup de pays, Porsche propose des stages de conduite et de sécurité pour débutants et conducteurs confirmés.

Ils permettent aux possesseurs de Porsche d'approfondir leur connaissance de la voiture dans les situations les plus diverses, sur circuit comme sur route normale.

Si la voiture représente davantage pour vous qu'un simple moyen de locomotion, sachez que Porsche peut vous proposer, parmi d'autres activités, de tester votre Porsche sur circuit.





Techni

911 Carrera

911 Carrera S

911 Carrera 4

911 Carrera 4S

911 Carrera Cabriolet

911 Carrera 4 Cabriolet

911 Targa

911 Turbo

nique

	911 Carrera	911 Targa	911 Carrera S
	Coupé/Cabriolet		
Moteur			
Nombre de cylindres	6	6	6
Cylindrée	3.600 cm ³	3.600 cm ³	3.600 cm ³
Puissance	210 kW (285 ch)	210 kW (285 ch)	210 kW (285 ch)
au régime de	6.100 tr/mn	6.100 tr/mn	6.100 tr/mn
Couple maximum	340 Nm	340 Nm	340 Nm
au régime de	5.250 tr/mn	5.250 tr/mn	5.250 tr/mn
Taux de compression	11,3 : 1	11,3 : 1	11,3 : 1
Transmission			
Transmission	Propulsion	Propulsion	Propulsion
Boîte de vitesses	à 6 rapports	à 6 rapports	à 6 rapports
Tiptronic S disponible	Oui	Oui	Oui
Châssis			
Essieu avant	McPherson	McPherson	McPherson
Essieu arrière	Bras multiples	Bras multiples	Bras multiples
Direction	Assistée	Assistée	Assistée
Freinage	Étriers fixes à 4 pistons à l'avant et à l'arrière, disques ventilés et ajourés	Étriers fixes à 4 pistons à l'avant et à l'arrière, disques ventilés et ajourés	Étriers fixes à 4 pistons à l'avant et à l'arrière, disques ventilés et ajourés
ABS	Bosch ABS 5	Bosch ABS 5	Bosch ABS 5
Roues avant	7 J x 16	7 J x 17	7 J x 17
Roues arrière	9 J x 16	9 J x 17	9 J x 17
Pneus avant	205/55 ZR 16	205/50 ZR 17	205/50 ZR 17
Pneus arrière	245/45 ZR 16	255/40 ZR 17	255/40 ZR 17
Poids à vide			
DIN	Boîte mécan./Tiptronic S 1.370 kg/1.395 kg	Boîte mécan./Tiptronic S 1.400 kg/1.425 kg	Boîte mécan./Tiptronic S 1.400 kg/1.425 kg
Suivant CEE	1.445 kg/1.470 kg	1.475 kg/1.500 kg	1.475 kg/1.500 kg

911 Carrera 4

Coupé/Cabriolet

6
3.600 cm³
210 kW (285 ch)
6.100 tr/mn
340 Nm
5.250 tr/mn
11,3 : 1

Transmission intégrale
avec viscocoupleur
à 6 rapports
Non

McPherson

Bras multiples

Assistée

Étriers fixes à 4 pistons

à l'avant et à l'arrière,

disques ventilés et ajourés

Bosch ABS 5

7 J x 16

9 J x 16

205/55 ZR 16

245/45 ZR 16

Boîte mécanique

1.420 kg

1.495 kg

911 Carrera 4S

6
3.600 cm³
210 kW (285 ch)
6.100 tr/mn
340 Nm
5.250 tr/mn
11,3 : 1

Transmission intégrale
avec viscocoupleur
à 6 rapports
Non

McPherson

Bras multiples

Assistée

Étriers fixes à 4 pistons

à l'avant et à l'arrière,

disques ventilés et ajourés

Bosch ABS 5

8 J x 18

10 J x 18

225/40 ZR 18

285/30 ZR 18

Boîte mécanique

1.450 kg

1.525 kg

911 Turbo

6
3.600 cm³
300 kW (408 ch)
5.750 tr/mn
540 Nm
4.500 tr/mn
8,0 : 1

Transmission intégrale
avec viscocoupleur
à 6 rapports
Non

McPherson

Bras multiples

Assistée

Étriers fixes à 4 pistons

à l'avant et à l'arrière,

disques ventilés et ajourés

Bosch ABS 5

8 J x 18

10 J x 18

225/40 ZR 18

285/30 ZR 18

Boîte mécanique

1.500 kg

1.575 kg

911 Carrera**Coupé/Cabriolet****911 Targa****911 Carrera S****Performances**

	6 vitesses/Tiptronic S	6 vitesses/Tiptronic S	6 vitesses/Tiptronic S
Vitesse maximum sur circuit	275 km/h/270 km/h	275 km/h/270 km/h	270 km/h/265 km/h
Accélération 0-100 km/h	5,4 s/6,4 s	5,4 s/6,4 s	5,4 s/6,4 s
Reprises (80-120 km/h)	8,6 s (en 5^e)	8,6 s (en 5^e)	8,6 s (en 5^e)
	9,0 s (en 4^e)	9,0 s (en 4^e)	9,0 s (en 4^e)

Dimensions

Longueur	4.245 mm	4.245 mm	4.245 mm
Largeur	1.735 mm	1.735 mm	1.795 mm
Hauteur	1.300 mm	1.300 mm	1.285 mm
Empattement	2.272 mm	2.272 mm	2.272 mm
Volume du coffre (VDA)	123 l	123 l	123 l

Consommation

norme CEE 80/1268*	6 vitesses/Tiptronic S	6 vitesses/Tiptronic S	6 vitesses/Tiptronic S
En l/100 km suivant CEE 89/419			
à 90 km/h	7,5 l/8,1 l	7,5 l/8,1 l	7,6 l/8,2 l
à 120 km/h	9,1 l/9,6 l	9,1 l/9,6 l	9,3 l/9,8 l
en ville	16,0 l/15,8 l	16,4 l/15,8 l	16,4 l/15,8 l

En l/100 km suivant CEE 93/116

sur route	8,6 l/8,7 l	8,6 l/8,7 l	8,8 l/8,7 l
en ville	17,6 l/18,2 l	17,6 l/18,2 l	17,7 l/18,5 l
moyenne	11,9 l/12,2 l	11,9 l/12,2 l	12,0 l/12,4 l
Poids du véhicule**	1.445 kg/1.470 kg	1.475 kg/1.500 kg	1.475 kg/1.500 kg
CO ₂ g/km	295 g/303 g	295 g/303 g	296 g/307 g

* Depuis 1995, les consommations mentionnées dans la documentation commerciale sont calculées suivant une nouvelle méthode. Doivent également être mentionnés le poids du véhicule ayant servi au calcul des consommations et les émissions de dioxyde de carbone (CO₂ g/km).

911 Carrera 4**Coupé/Cabriolet****911 Carrera 4S****911 Turbo****6 vitesses****6 vitesses****6 vitesses****275 km/h****270 km/h****290 km/h****5,3 s****5,3 s****4,5 s****8,8 s (en 5è)****8,8 s (en 5è)****5,3 s (en 5è)****4.245 mm****4.245 mm****4.245 mm****1.735 mm****1.795 mm****1.795 mm****1.300 mm****1.285 mm****1.285 mm****2.272 mm****2.272 mm****2.272 mm****123 l****123 l****123 l****6 vitesses****6 vitesses****6 vitesses****7,7 l****7,8 l****8,2 l****9,2 l****9,4 l****10,3 l****16,6 l****16,6 l****21,0 l****8,9 l****9,1 l****11,2 l****17,9 l****18,0 l****23,5 l****12,2 l****12,3 l****15,7 l****1.495 kg****1.525 kg****1.575 kg****299 g****301 g****376 g**

** Le poids du véhicule servant au calcul de la consommation s'obtient ainsi: poids du véhicule en état de marche avec réservoir rempli à 90% et conducteur de 75 kg.

Une Porsche ne se conçoit pas sans un service et une assistance de haut niveau. Votre concessionnaire est à votre disposition pour répondre à vos questions, vous conseiller utilement et vous éviter tout souci.

Chez votre concessionnaire Porsche vous trouverez toutes les prestations complémentaires: assurance, leasing, financement. Mais aussi un service et un conseil efficaces, des pièces de rechange d'origine, des accessoires, des Porsche d'occasion et bien d'autres choses encore. Le tout sous l'égide de Porsche, avec la qualité habituelle de la marque.

Service

Porsche vous offre les services suivants:

Assistance Porsche

Tous en bénéficiez automatiquement 24 h sur 24 et ce pour une période de deux ans lors de l'achat d'une 911 neuve. Il s'agit d'une sécurité supplémentaire à l'intérieur et à l'extérieur des frontières. En cas de panne ou d'accident, elle vous offre l'assistance, le transport et l'hébergement si nécessaire.

Les voitures neuves ne sont pas seules à profiter du service Porsche. Les Porsche de plus de vingt ans peuvent être prises en charge par Porsche Classic en ce qui concerne les pièces de rechange, les réparations et le conseil.

Porsche Travel Club

Porsche Travel Club vous propose des voyages et des séjours touristiques hors des sentiers battus. Des formules exclusives, innovantes et personnalisées. Avec toujours une organisation parfaite pour que vous en profitez dans les meilleures conditions. Vivez avec nous des moments que vous n'avez encore jamais vécus. Vous trouverez des renseignements complémentaires auprès de votre concessionnaire Porsche.

Christophorus

Ainsi s'appelle la revue de liaison, dont tous les acheteurs de Porsche neuves reçoivent gratuitement un exemplaire tous les deux mois et ce durant les deux années de la garantie. Vous y trouverez nouveautés, informations intéressantes, interviews.

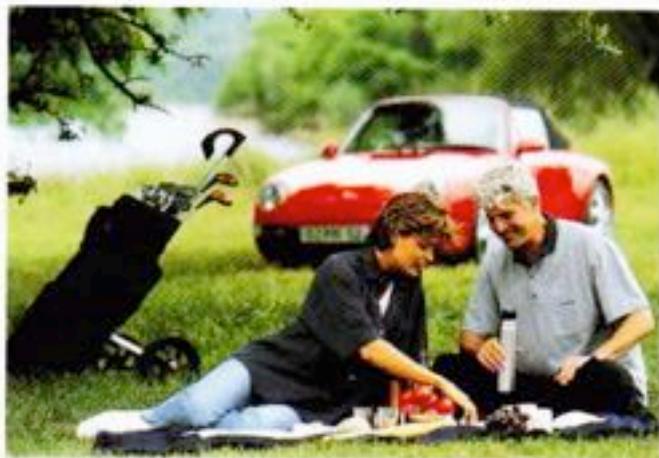
Club Porsche

Avec ses 120.000 membres, c'est le plus grand club de marque du monde. Il organise des rallyes et des rencontres, auxquels vous êtes cordialement invité.

Votre concessionnaire Porsche

Il vous propose non seulement des Porsche neuves et d'occasion, mais aussi tous les services complémentaires: conseils, interventions techniques, pièces de rechange d'origine, accessoires etc. Avec un souci de qualité spécifiquement Porsche.

ices



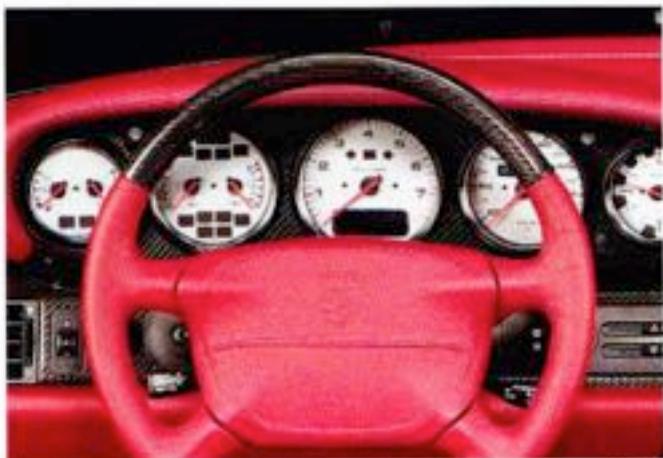
Porsche Selection

Vous trouverez ici les articles de mode et les accessoires qui conviennent à votre style et à celui de votre Porsche: intemporels, valorisants, personnalisés. Qu'il s'agisse de grandes ou de petites choses, un conducteur Porsche ne laisse rien au hasard.



Porsche Tequipment

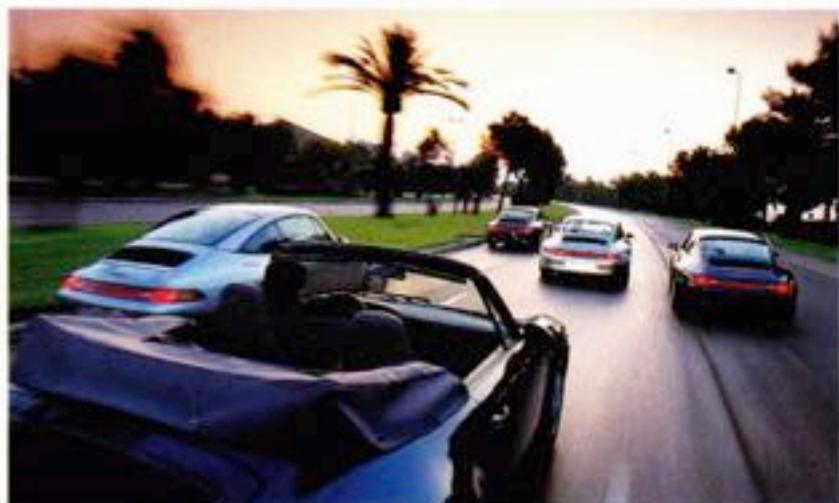
Porsche Tequipment vous propose des accessoires pour personnaliser votre Porsche selon vos goûts et votre style de vie. Avec des articles spécialement conçus, qui bénéficient de nos garanties habituelles. Ainsi votre Porsche sera encore plus unique.



Porsche Exclusive

Vous trouverez ici d'innombrables suggestions pour personnaliser votre Porsche et lui imprimer votre marque personnelle. Visuelle et technique. Avec toujours le charme incomparable du fait-main. Impossible est un mot qui n'existe pas pour Porsche Exclusive.

Vous pouvez vous procurer les nouvelles catalogues de Sélection, Équipement et Exclusive auprès de votre concessionnaire Porsche.



Concl

L'idée 911 est un défi.

**Pour nous, ce défi est de vous
proposer un partenaire
technique hors du commun.**

**Pour vous, il est de savoir
user avec modération d'un
plaisir de conduire immodéré.**

**L'idée Porsche c'est à la fois
la passion et la technologie.**

Le tout au plus haut niveau.

usion

Les modèles photographiés dans cette documentation correspondent à la définition (caractéristiques et équipements) valable en République fédérale d'Allemagne. Ils comportent des équipements en option avec supplément de prix. Toutes les versions présentées ne sont pas disponibles dans tous les pays. Veuillez consulter votre concessionnaire Porsche pour connaître avec précision les caractéristiques et équipements des modèles commercialisés dans votre pays. Sous réserve de modifications dans la construction, l'équipement, les coloris et les possibilités de livraison.

Porsche, Carrera et Targa sont des marques commerciales déposées de
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Porschestrasse 42
D-70435 Stuttgart

Edition: 3/97
Printed in Germany
WVK 195 130 98 F/WW

