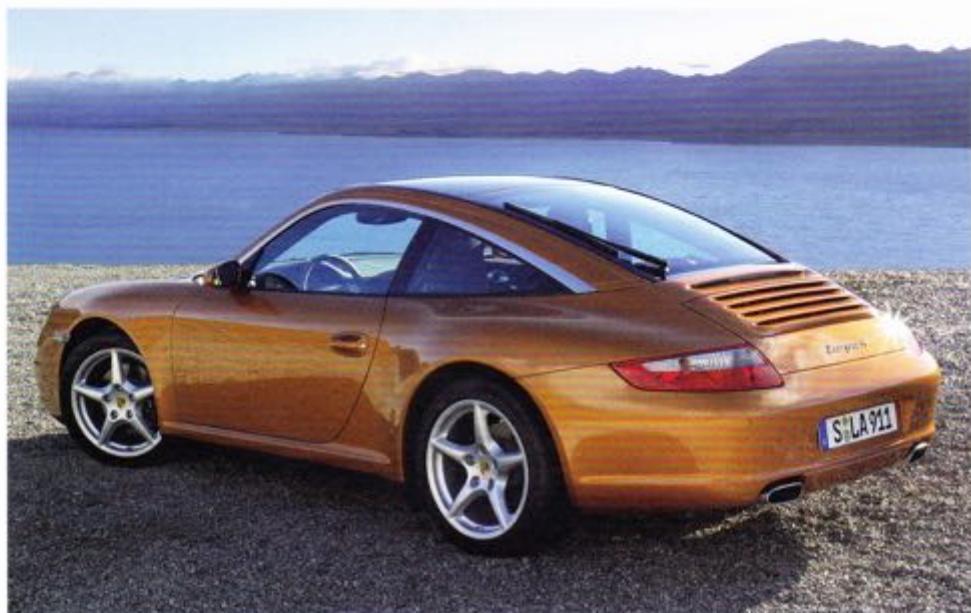
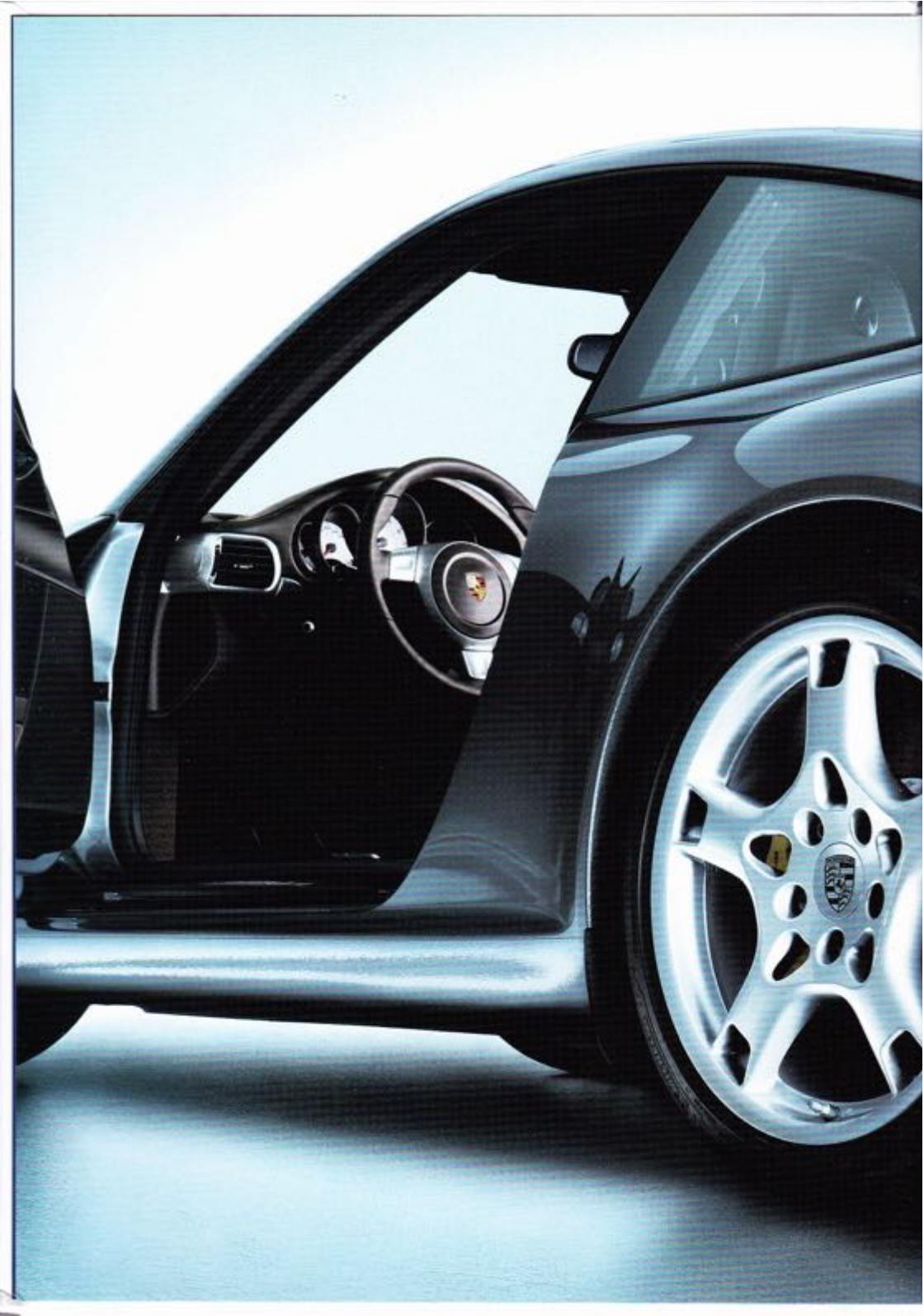




PORSCHE



La 911





La 911	6
Les modèles	20
Moteur	46
Châssis	70
Sécurité	88
Confort	102
Compétition	124
Environnement	128
Personnalisation	134
Enlèvement à l'usine 911	160
Service	162
Conclusion	164
Caractéristiques techniques	166
Index	178

La 911

Des années de travail.

A peine 5 secondes pour deviner toute sa puissance.

Un trait noir sur une page blanche. Le début du développement.

Le processus classique.

Puis, nous avons mis la page à la poubelle.

Nouvelle page. Nouveau trait. Tracé avec précision, au millimètre près.

Ni trop long, ni trop court. Un trait fin et épuré sans aucune surcharge.

Pas une vision – mais une idée claire. L'esprit vif.

Ainsi est née la 6e génération 911.

Un constat s'impose d'emblée : elle est forte, dynamique,

agressive, à l'intérieur comme à l'extérieur. Sa technique est précise.

Son aptitude à l'usage au quotidien est exemplaire.

Sa puissance est intense. Immédiate. Elle est directe et précise.

L'émotion est au rendez-vous.

Vu sous cet angle, rien n'a changé.

Elle est tout simplement différente.



La légende continue.

La gamme 911.

En 1963, Porsche fête la première édition de la 911. C'est le commencement d'une histoire qui passionnera le monde entier, sans jamais faiblir. Et la fascination continue.

La formule du succès repose sur l'équilibre d'un concept global : une silhouette unique et une technologie exceptionnelle qui ne laisse rien au hasard, mais qui vous procure à tout moment un sentiment de sécurité contrôlée.

Un concept qui reste fidèle à sa philosophie tout en créant de nouvelles variantes, à l'exemple des nouveaux modèles 911 Targa 4.

Loin d'être un jeu ou une tendance éphémère, la 911 est une voiture

de sport accomplie qui a du caractère. Sur route comme sur circuit, comme en témoignent les quelques 14 000 victoires remportées par Porsche dans le monde entier sur un total de 28 000.

Sans ces liens étroits entre l'homme et la technique, le succès n'aurait jamais été au rendez-vous. Une passion qui opère aussi hors circuit.

La 911, c'est aussi une voiture de sport pour l'utilisation au quotidien. Un concentré de technologie qui – entre de bonnes mains – saura déployer toute sa puissance.





En mouvement : un instrument de précision.

A l'arrêt : une émotion forte.

Le design de la 911.



Le coup de foudre, peut-être.

La précision, sans aucun doute.

Le design de la 911 révèle d'emblée son caractère.

Une silhouette à couper le souffle, des lignes épurées aux contours précis. Première impression : un poids idéal. A l'arrêt, la 911 ressemble à un athlète de haut niveau prêt à bondir.

La fluidité des lignes entre la carrosserie et le bouclier arrière annonce une puissance qui ne demande qu'à être libérée. Une force encore soulignée par une dynamique sur mesure et un bouclier avant impressionnant.

Les poignées de porte incurvées et les rétroviseurs extérieurs à double bras accentuent la sportivité des lignes.

Les optiques sont ovales et compactes. Les feux de position, les projecteurs antibrouillard et les clignotants sont regroupés dans un bloc séparé. Un visage caractéristique – mais 100% Porsche.

Un visuel qui impressionne – le spectateur comme les lois de la physique : avec un coefficient de pénétration extrêmement faible.



de 0,28 pour la 911 Carrera et de 0,29 pour la 911 Carrera S.

L'habitacle s'habille de matières nobles. Fidèle à la philosophie Porsche, il est placé sous le signe de la sportivité. L'ergonomie, la clarté et la précision règnent à bord où tout est orienté vers le conducteur. L'agencement intérieur bien étudié optimise l'ergonomie, même pour les

personnes de grande taille. Les sièges épousent le corps.

La 911 est un instrument de précision, tant sur le plan de la technologie que sur le plan du design. Une mécanique que vous contrôlez parfaitement.

Les séries se suivent et se ressemblent.

La technique de la 911.



Les idées qui sommeillent peuvent parfois déclencher la tempête.

Il y a 40 ans, Ferry Porsche avait un rêve. Construire une voiture de sport fonctionnelle, utilisable au quotidien. La 911 est devenue la voiture de sport la plus légendaire au monde. La sixième génération 911 n'a rien changé.

La silhouette de la 911 a toujours été le symbole de la voiture de sport à l'état pur. Ses lignes exceptionnelles ne visent qu'un seul objectif : une aérodynamique remarquable. Résultat : de faibles coefficients de portance et de pénétration pour une stabilité élevée.

Le châssis avec essieu McPherson à l'avant et essieu multibras à l'arrière dans le concept LSA (Légèreté – Stabilité – Agilité) interprète parfaitement toute la puissance du moteur. La rigidité en torsion et en flexion de la carrosserie est particulièrement élevée.

Conception allégée sur toute la ligne, notamment au niveau du châssis, des jantes, du système d'échappement et des sièges. Ainsi, le couvercle de coffre est en aluminium.

Porsche propose la 911 avec deux moteurs de caractères différents. Pour être plus précis : le moteur de 3,6 litres de cylindrée développe 325 ch pour un couple maximal de 370 Nm. Le moteur de 3,8 litre de cylindrée des modèles S délivre 355 ch à 400 Nm – pour tous les passionnés de cette série avides de sportivité.

De série, tous les moteurs 911 possèdent le système VarioCam Plus, un système de calage variable de l'admission et de la levée des soupapes. Il optimise la puissance et le couple, et réduit la consommation.

La course de la boîte de vitesse mécanique à 6 rapports a été réduite. La boîte offre une performance élevée. En option, tous les modèles 911 peuvent recevoir une boîte Tiptronic S.

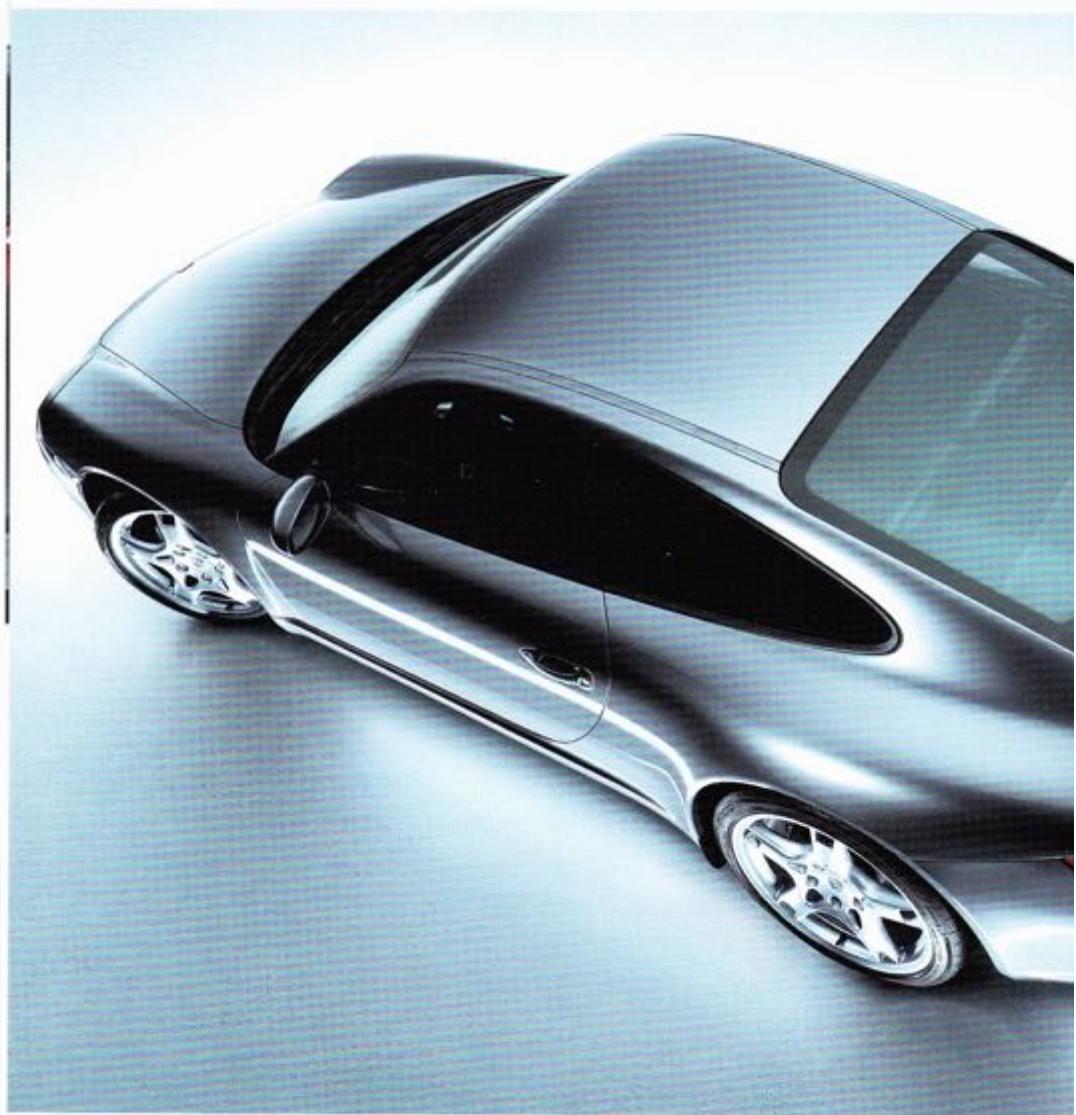
Les modèles 911 à propulsion sont livrés au départ de l'usine avec le Porsche Stability Management (PSM). Les modèles à transmission intégrale bénéficient d'origine du système PSM évolué avec des fonctions supplémentaires. Il assure la stabilité dynamique du véhicule en situations extrêmes – et augmente même la sportivité en retardant son intervention, notam-



ment en mode « Sport » avec en option le Pack Sport Chrono Plus.

Le Pack Sport Chrono Plus permet un réglage encore plus sportif du châssis, du moteur et du système Tiptronic S pour un plus grand plaisir de conduite.

En option, les modèles 911 peuvent recevoir le Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), le système de freinage en céramique évolué (cf. page 94).





Le système optionnel de contrôle de la pression des pneus signale au conducteur toute baisse ou perte de pression.

La direction à démultiplication variable se caractérise par une sensibilité et une précision remarquables. Le volant se règle en hauteur et en profondeur.

Le volant multifonction est proposé en option. Les commandes sur le volant permettent de commander confortablement l'autoradio ainsi que les fonctions de navigation et de téléphone, si le véhicule en est équipé.

Les sièges avant assurent un excellent confort et une grande sécurité. En option, nous vous proposons les sièges sport adaptatifs avec réglage électrique des bandes extérieures – pour un meilleur confort sur les longs parcours et un guidage optimal en courbe ou sur circuit.

Déjà très complet, le dispositif d'airbags de la 911 compte au total 6 airbags : deux airbags thorax logés dans les bandes extérieures des dossiers des sièges, deux airbags de tête dans les panneaux de porte et deux airbags frontaux.

Parmi les autres équipements d'origine, le module de base du Porsche Communication Management (PCM) avec un écran de 5,8 pouces, l'autoradio-CD, l'ordinateur de bord ainsi que le Pack Audio Plus, qui donne ce timbre caractéristique à la 911.

L'histoire de la 911 a commencé il y a plus de 40 ans. Le secret de son succès ? Elle nous a captivés dès le premier instant et elle nous captivera toujours.

Les modèles

**Suivez votre instinct.
Ne cédez pas.**

**Entre la 911 et son conducteur, les liens ont toujours été très forts.
Technique de précision, réaction directe, réflexe rapide.**

La 6^{ème} génération 911 a fait évoluer les choses.

Les liens entre le conducteur et la 911 se sont encore resserrés.

**La gamme s'est enrichie. Jamais le conducteur n'a bénéficié d'un choix aussi large.
Le point commun entre tous les modèles ? Ils sont animés par une seule et même âme.**

La 911 Carrera.

La 911 Carrera S.

La 911 Carrera 4.

La 911 Carrera 4S.

La 911 Carrera Cabriolet.

La 911 Carrera S Cabriolet.

La 911 Carrera 4 Cabriolet.

La 911 Carrera 4S Cabriolet.

La nouvelle 911 Targa 4.

La nouvelle 911 Targa 4S.



Le concept 911 n'a pas pris une ride.

La 911 Carrera.



Elle n'a pas pris un gramme. Que de la puissance à l'état pur. Une règle fondamentale pour gagner en compétition, qui s'applique aussi à la 911. Son moteur 6 cylindres à plat de 3,6 l de cylindrée, caractérisé par les deux sorties d'échappement simples, développe 325 ch (239 kW) à 6 800 tr/min.

Le couple de 370 Nm est disponible dès 4 250 tr/min. Comme sur toutes les 911, le flat six est disposé à l'arrière, optimisant ainsi la motricité, le comportement et le confort de conduite. Résultat : 5,0 secondes pour passer de 0 à 100 km/h et une vitesse de pointe de 285 km/h.

Bref : si vous la lâchez, la 911 Carrera vous plaque au fond de votre siège. Ses réactions directes et précises s'accompagnent d'une sonorité vigoureuse, typiquement Porsche.

Les jantes 18 pouces sont montées d'origine. Le système de freinage avec des étriers monoblocs en aluminium à 4 pistons noirs réagit avec spontanéité. La décélération est efficace, la résistance élevée. Pour Porsche, performance rime avec sécurité.

En option, la 911 Carrera peut recevoir le Porsche Active Suspension Management (PASM) avec régulation électronique des amortisseurs et châssis surbaissé de 10 mm ou, en version encore plus sportive, le châssis sport avec différentiel arrière à glissement limité et abaissement de 20 mm.

Que ce soit à l'intérieur ou à l'extérieur, chaque détail de la 911 Carrera est sans concession. Sa technologie de pointe vous fera vivre une aventure hors pair. Sa puissance vous procurera des émotions fortes – purement 911.



**Une 911 symbolise sportivité et précision.
Et le potentiel d'accroître les deux.**

La 911 Carrera S.



Un athlète de haut niveau garde toujours des réserves. Sur la 911 Carrera S, elles se traduisent par un moteur encore plus puissant. Ainsi, Porsche propose les modèles 911 Carrera en deux motorisations différentes, dont chacune affiche son caractère personnel.

Signalé par les deux sorties d'échappement doubles, le moteur 6 cylindres à plat de la 911 Carrera S

de 3,8 l de cylindrée développe une puissance de 355 ch (261 kW). Il atteint son couple maximal de 400 Nm dès 4 600 tr/min. Elle accélère de 0 à 100 km/h en 4,8 secondes et atteint une vitesse de pointe de 293 km/h.

Le collecteur d'admission de la 911 Carrera S est entièrement conçu en matière composite, ce qui a permis de gagner du poids.

Le filtre à air du moteur 3,8 l est équipé d'un résonateur connecté au régime, qui fait varier sa voix tantôt tonitruante, tantôt agressive.

Parmi les équipements standards de la 911 Carrera S, le Porsche Active Suspension Management (PASM) avec un châssis abaissé de 10 mm par rapport à la 911 Carrera, vous fera découvrir des sensations inédites. Ce système régule en continu la force d'amortissement en fonction du profil de la route et du type de conduite. Le conducteur peut choisir entre le programme « Normal » et « Sport » pour une conduite encore plus dynamique.

Pour transmettre toute cette puissance sur la route, la 911 Carrera S est chaussée de jantes 19 pouces et s'appuie sur un système de freinage surdimensionné avec des étriers

à 4 pistons peints en rouge et des disques de frein ajourés et ventilés.

Pour plus de sportivité elle peut recevoir un châssis sport surbaissé de 30 mm avec différentiel arrière à glissement limité pour augmenter la motricité sur revêtements

irréguliers, par exemple. Cette option est gratuite.

Les phares Bi-Xénon sont une dotation d'origine tout comme l'intérieur sport. Spécialement conçu pour la 911 Carrera S, l'habitacle se pare de nombreux équipements parmi lesquels le volant sport à

3 branches, les fonds de compteur de couleur aluminium ou la baguette décorative du tableau de bord en AluDesign.

Le capot arrière affiche fièrement la lettre « S » – ce sigle qui fait partie du mythe Porsche. La légende continue.





Au final, le comportement dynamique est simplement synonyme de plaisir de conduite.

Les modèles 911 Carrera 4.

La 911 est unique. Aucune autre voiture de sport avec moteur arrière et transmission à propulsion n'a remporté autant de succès sur une si longue période. Pourquoi alors une transmission intégrale ? Parce que, comme si souvent, nous avons envie de relever le défi. Et puis, c'est logique : elle augmente la sécurité – et la sportivité.

La transmission intégrale des modèles 911 Carrera 4 accroît nettement la stabilité dynamique. Cela, sans aucune altération en termes d'agilité et de maniabilité. Le fonctionnement est simple.

La motricité est automatiquement répartie sur les roues avant et arrière, pour optimiser et mieux exploiter la puissance – en accélération en sortie de courbe, par exemple. Cela renforce la stabilité dynamique – et la sécurité active, notamment sur revêtements irréguliers ou meubles comme le sable, la neige ou la glace.

La voie plus large des modèles dotés d'une transmission intégrale renforce encore la stabilité dynamique : le potentiel d'accélération transversale est plus élevé en courbe. Elle maximise la sécurité par un meilleur appui en roulis en changement de trajectoire rapide.

Les fonctions supplémentaires du Porsche Stability Management évolué (PSM) développé pour les modèles 911 Carrera 4 – le préremplissage du système de freinage et le freinage assisté – augmentent encore la sécurité.

Bref : comme toujours, c'est une question de plaisir de conduite. Longue route droite, petite route de campagne sinueuse ou route escarpée - les modèles 911 Carrera 4 gardent leur calme. Et leur sportivité. Typiquement 911.

**A vous de choisir la puissance.
Elle choisira la répartition.**

La 911 Carrera 4.



911 Carrera 4 avec PCCB et jantes - SportDesign - 19 pouces

Toujours plus haut, plus vite, plus loin. Mais pourquoi pas plus large, plus dynamique ?

Par rapport aux modèles à propulsion, la taille des modèles 911 Carrera 4 s'est arrondie avec des ailes arrière plus larges de 44 mm – en raison de l'élargissement de la voie et des roues plus larges. Les moteurs restent les mêmes.

La 911 Carrera 4 adopte le moteur 6 cylindres à plat d'une cylindrée de 3,6 l. Il développe une puissance de 325 ch (239 kW) à 6 800 tr/min. Le couple de 370 Nm est disponible dès 4 250 tr/min. Tout juste 5,1 secondes pour accélérer de 0 à 100 km/h et une vitesse de pointe de 280 km/h.

La transmission intégrale se charge de transmettre cette puissance

à la route. Un viscocoupleur à lamelles régule la répartition de la force motrice via le train avant – en fonction des besoins. Le système attribue toujours au moins 5% et jusqu'à 35% de la puissance au train avant, voire 40% en condition extrême – sur route mouillée ou sur revêtement irréguliers et en brusque variation de charge en virage.



La transmission intégrale a entraîné une modification du réservoir sur les modèles 911 Carrera 4. Cette modification, due à la transmission d'essieu avant, a permis de porter le volume du réservoir à 67 litres contre 64 litres sur les modèles à propulsion.

Les jantes 18 pouces avec des pneumatiques larges de dimension 295/35 ZR 18 à l'arrière, un équipement de série, augmentent le potentiel d'accélération transversale.

Le système de freinage avec servofrein en tandem de 9 pouces utilise des étriers monoblocs en aluminium à 4 pistons et des disques de frein ajourés et ventilés.

Plus haut, plus vite, plus loin – et plus fort. Pour en savoir plus, tournez la page.

Associée au nouveau Porsche Stability Management évolué (PSM), une dotation d'origine des modèles 911 Carrera 4, pour une agilité et une sécurité accrues, elle vous offre une aventure mégalée qui se résume en trois chiffres : 911. Tournez la page pour en savoir plus sur le système PSM évolué de la 911 Carrera 4S.



**On trouvera toujours quelqu'un de plus fort que nous.
C'est bien de pouvoir choisir son adversaire.**

La 911 Carrera 4S.

Maintenant que le principe de performance a été défini – vos attentes sont claires, les performances de la 911 le sont aussi – reste à savoir comment transmettre cette puissance.

Comme la 911 Carrera 4, la 911 Carrera 4S affiche une taille plus ronde. Par rapport aux modèles à propulsion, les ailes arrière ont pris 44 mm. La motorisation est la même que celle de la 911 Carrera S avec une cylindrée de 3,8 litres pour une

puissance de 355 ch (261 kW) et un couple maximal de 400 Nm, disponible dès 4 600 tr/min. Elle passe de 0 à 100 km/h en 4,8 secondes et revendique une vitesse de pointe de 288 km/h.

La transmission intégrale permanente est assistée par le Porsche Stability Management évolué (PSM), une dotation d'origine. Il a été spécialement développé pour les modèles 911 Carrera 4 et permet de stabiliser le véhicule en conduite sportive.

Comparé au PSM des modèles à propulsion, le PSM évolué comporte deux fonctions supplémentaires, que sont le préremplissage du système de freinage et le freinage assisté.

En cas de relâchement brusque de la pédale d'accélérateur, une fonction de préremplissage des freins met légèrement en contact plaquettes et disques de frein pour optimiser le freinage et réduire les distances de freinage.

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

Les modèles en version 4 roues motrices utilisent également un servofrein en tandem de 9 pouces pour amplifier la puissance de freinage. En plus, la conception



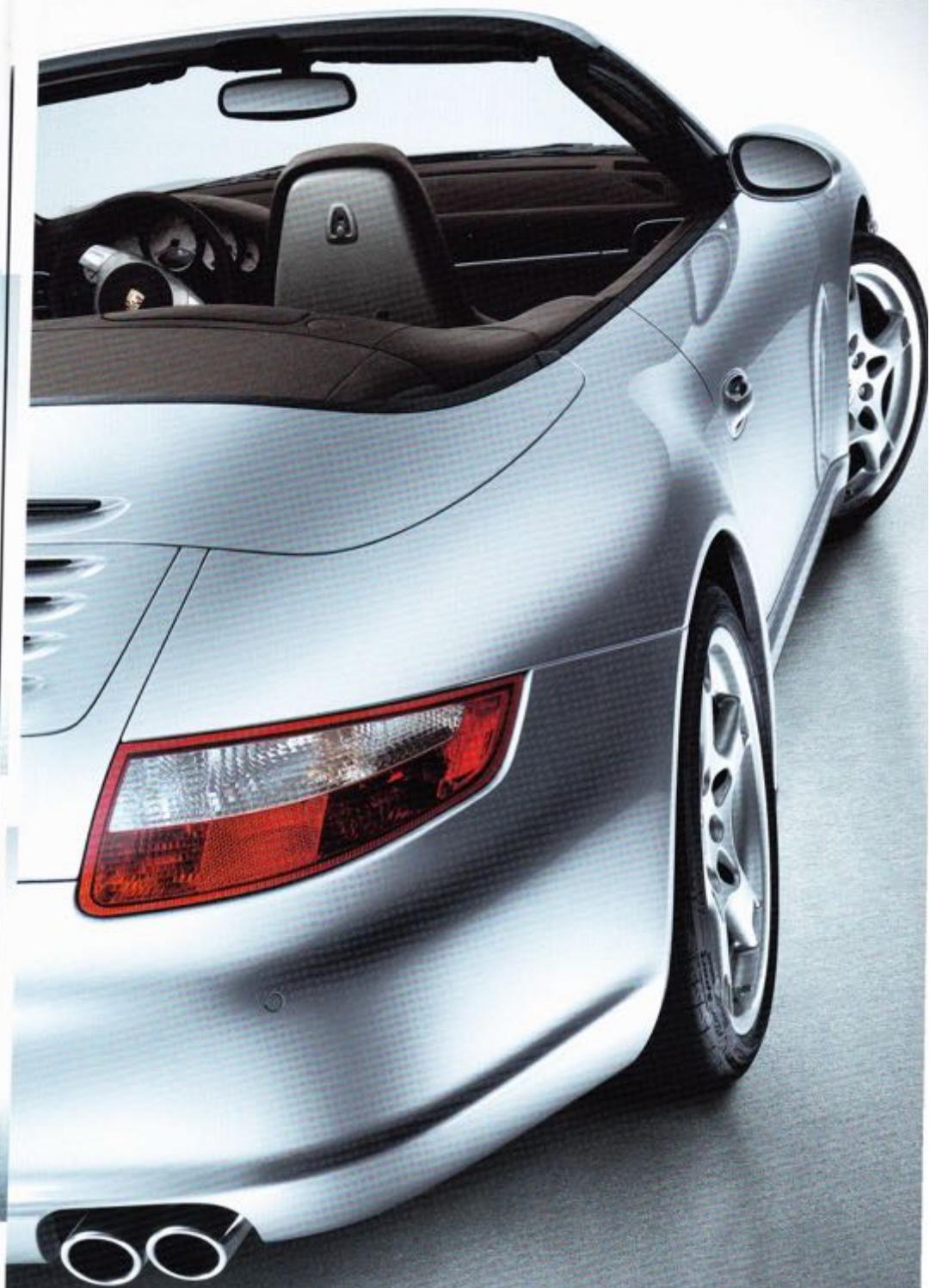


compacte en tandem permet de loger la transmission avant ainsi que le réservoir plus grand des modèles 911 Carrera 4.

Les jantes 19 pouces chaussées de pneumatiques plus larges de dimension 305/30 ZR 19 à l'arrière font partie des équipements de série de la 911 Carrera 4S. Tout comme le Porsche Active

Suspension Management (PASM) ou, en option gratuite, le châssis sport encore surbaissé de 10 mm supplémentaires et le différentiel arrière à glissement limité, pour une motricité encore maximisée.

Si le principe de performance est une bonne chose, il est aussi ouvert au changement.



**On dit que le soleil rend de bonne humeur.
Nous voulions en avoir le coeur net.**

Les Cabriolets.

On parle beaucoup de l'attrance des gens pour les pays chauds et leur envie d'aller vivre dans le grand Sud. Le plus souvent, ce sont les psychologues et autres spécialistes qui expliquent ce phénomène. Qu'en pensent les ingénieurs ?

Pour nous c'est évident. Prenons les conducteurs de cabriolets 911 Carrera. Ils aiment le soleil, adorent rouler à ciel ouvert, les

cheveux au vent. Ils sont proches de la nature et de l'environnement. Mais ils apprécient avant tout la puissance sans compromis et la sportivité – même pour un cabriolet.

La capote classique en tissu est de rigueur. Elle allège le poids et abaisse le centre de gravité du véhicule, tout en offrant d'excellentes valeurs aérodynamiques et un design superbe. Sportif jusqu'au bout des ongles. Fermé ou ouvert.

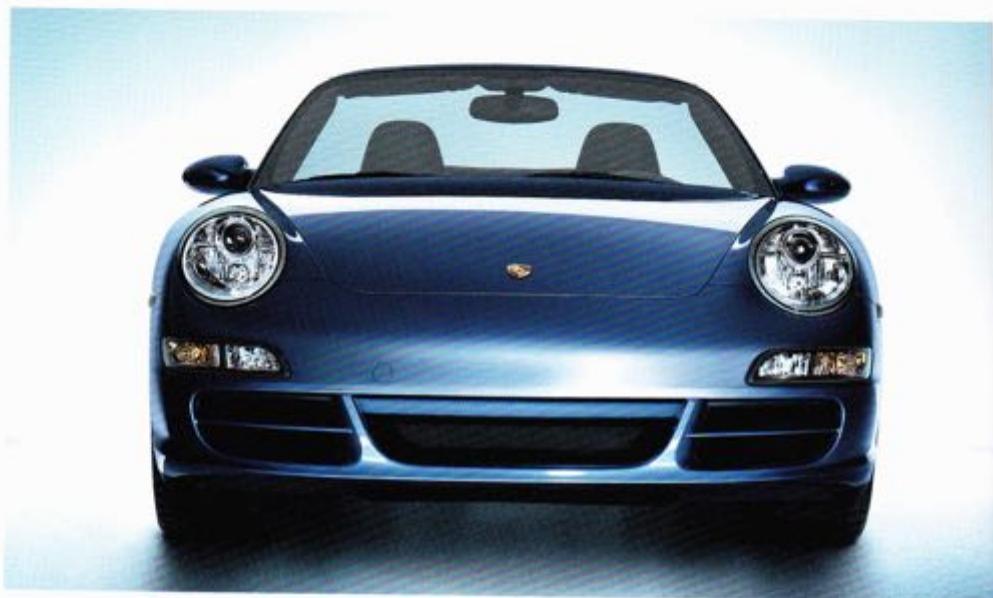
Grâce à leur technique et leur équipement, les cabriolets sont parfaitement adaptés à l'usage au quotidien. Qu'il fasse beau ou mauvais, été comme hiver. Quant à la sécurité, elle répond aux standards élevés de Porsche.

Autrement dit : les modèles 911 Cabriolet sont typiquement 911. Une raison suffisante pour aller faire un tour au soleil.

Une nouvelle vie commence en cabriolet.

La 911 Carrera Cabriolet.

La 911 Carrera S Cabriolet.



911 Carrera Cabriolet

La 911 Carrera et la 911 Carrera S – au fond, deux voitures de sport qui ne ressemblent à aucune autre voiture. Excepté à leurs jumelles décapotées : la 911 Carrera Cabriolet et la 911 Carrera S Cabriolet.

Sur le plan technique, les deux cabriolets affichent pratiquement les mêmes caractéristiques que les modèles Coupé : moteur 3,6 l ou 3,8 l, Porsche Stability Management (PSM) de série, Porsche Active Suspension Management (PASM) sur la version S, Porsche Communication Management (PCM) ... la liste est longue.

Rouler à ciel ouvert ne signifie pas forcément faire des concessions en termes de dynamisme et de sécurité. Extrêmement résistante à la torsion, la carrosserie assure une stabilité hors pair, même à vitesse élevée. Le concept de sécurité (cf. page 98) est à la hauteur de cette puissance remarquable.

La capote de tous les modèles Cabriolet est parfaitement adaptée au design et à la sportivité des voitures. Fermée, la jonction avec la partie arrière est parfaite. Ouverte, la conception du bac de capote souligne la puissance de la coupé.

Capote fermée, les deux modèles Cabriolet annoncent des valeurs aérodynamiques identiques à celles des coupés 911 Carrera S. Résultat : une grande sobriété, une très bonne insonorisation et un plus grand plaisir de conduite.

Bref : la technologie et le design des modèles 911 Carrera Cabriolet font vibrer les passionnés 911.



911 Carrera S Cabriolet

Soleil, Sport et Serpentins. Avec ou sans S.

La 911 Carrera 4 Cabriolet.

La 911 Carrera 4S Cabriolet.

Que vous rouliez par beau ou par mauvais temps, c'est votre affaire.

A vous de choisir votre route et la vitesse à laquelle vous voulez rouler. En revanche, vous offrir la liberté de choisir, c'est notre affaire. Désormais, les modèles

911 Carrera Cabriolet existent en version 4 roues motrices, avec une carrosserie élargie de 44 mm au niveau des ailes arrière par rapport aux modèles à propulsion – due à l'élargissement de la voie et les pneus plus larges pour

augmenter le potentiel d'accélération transversale.

A l'image des modèles Coupé, les cabriolets à transmission intégrale permanente sont disponibles en deux motorisations



911 Carrera 4 Cabriolet avec jantes - Carrera Classic - 19 pouces



911 Carrera 4S Cabriolet

de 3,6 litres ou 3,8 litres. Les deux bénéficient d'origine du Porsche Stability Management évolué (PSM), développé spécialement pour la transmission intégrale permanente (cf. page 80).

La sécurité est exemplaire avec un système de protection télescopique à déclenchement automatique, des airbags grand volume pour le conducteur et le passager, sans parler du Porsche Side Impact Protection System (POSIP) – avec deux autres airbags de chaque côté (cf. page 98).

Quant à la capote, sa construction, son poids allégé et sa fonctionnalité vous feront aimer la conduite sportive. Même quand elle disparaît dans le bac de capote. Ou justement, parce qu'elle a disparu. À vous de choisir.

**Beaucoup de civilisations anciennes pratiquaient déjà le culte du soleil.
Même quand il était caché.**



Rien de plus agréable que de rouler en décapotable, les cheveux au vent. Et rien de plus confortable que d'avoir un toit sur la tête quand il pleut.

La capote des modèles 911 Cabriolet est très légère – et très résistante. Le cadre de toit adopte une structure de conception allégée. La capote comporte une gouttière supplémentaire pour améliorer l'évacuation latérale de l'eau. Ainsi, à l'ouverture des portières et par temps de pluie, l'eau s'égoutte moins dans la zone d'accès.

La commande de la capote est électrique. Il suffit simplement d'appuyer sur un bouton placé sur la console centrale ou sur la clé de contact. Les vitres s'abaissent, le cache du bac de rangement s'ouvre et la capote se replie à l'intérieur. Le tout automatiquement et dans le plus grand confort. Articulée en Z, la capote s'ouvre et se ferme en 20 secondes à peine – à l'arrêt ou en roulant jusqu'à une vitesse d'env. 50 km/h. La face extérieure de la capote se trouve toujours sur le dessus, la face intérieure demeurant ainsi protégée.

La lunette arrière en verre porte l'inscription Porsche. Chauffante et traitée antirayures, elle offre une excellente visibilité lorsque la capote est fermée. Le cadre intérieur en matière composite a permis de réduire son poids. Si nécessaire, elle se remplace facilement.

Le ciel de toit de la capote en matière textile insonorisante renforce l'isolation thermique et optimise le niveau sonore, de manière aussi efficace que sur les coupés. Même à vitesse protégée.



te élevée, vous n'entendrez plus que le son typique de votre Porsche.

la **le saute-vent.**

Le saute-vent fait partie de la dotación de série de tous les modèles 911 Cabriolet. Développé en soufflerie, il réduit les turbulences et minimise les bruits du vent. Replié, il se range dans le coffre.

Le hardtop.

Le hardtop en aluminium ultra rigide disponible en option (cf. page 147), se monte en un tour de main.

Sa face intérieure est insonorisée et coordonnée au coloris de l'habitacle.



Saute-vent



Vous n'avez plus besoin de lever la tête pour regarder le ciel.

Les nouveaux modèles 911 Targa 4.

Si la Porsche 911 a toujours fait figure d'individualiste parmi les voitures de sport, la 911 Targa a été depuis toujours considérée comme un modèle « inclassable ». Une formule de réussite ? Sans aucun doute ! Depuis ses débuts en 1965, il y a plus de 40 ans, la 911 Targa jouit d'une popularité croissante. Pour ses adeptes, il n'y a aucune alternative possible. Mariant les avantages d'une voiture ouverte et fermée, elle vous fait profiter du paysage – en toute saison et par tous les temps.

Le toit en verre à ouverture électrique des modèles 911 Targa 4 est entièrement intégré dans la carrosserie. Déclinée de la 911 Carrera 4 et de la 911 Carrera 4S, les modèles 911 Targa 4 procurent une sensation de bien être immédiate et de

liberté immense. Fermée ou ouverte, par tous les temps, à toute saison, de jour comme de nuit.

Ce qui frappe, c'est sa silhouette dynamique et élancée qui permet de la différencier des modèles 911 Carrera Coupé, encore soulignée par le profil effilé des vitres latérales arrière. Côté design, pour plus d'élégance, les vitres latérales des modèles 911 Targa 4 sont surlignées d'une baguette chromée en aluminium anodisé qui prend son envol au montant de pare-brise pour se terminer derrière les vitres latérales arrière. Les nouveaux modèles 911 Targa 4 est une interprétation nouvelle du design 911 classique.

La lunette en verre est relevable pour faciliter le chargement

des bagages à l'arrière. Une preuve que beauté et fonctionnalité se marient parfaitement.

Quelle que soit votre destination – la transmission intégrale des modèles 911 Targa 4, une dotation d'origine, vous assure une sécurité optimale. Comme pour les modèles 911 Carrera 4, la poupe s'est élargie et la voie a augmentée. Associée à la transmission intégrale, cette conception offre une dynamique exceptionnelle – quel que soit le temps.

Les nouveaux modèles 911 Targa 4. Une philosophie exceptionnelle – mais 100% 911.

Et le voyage se transforme en une aventure passionnante.

La nouvelle 911 Targa 4.

La nouvelle 911 Targa 4S.



911 Targa 4

Pour vous amener à bon port et en toute sécurité, les nouveaux modèles 911 Targa 4 bénéficient pour la première fois d'une transmission intégrale permanente. Ainsi vous pouvez prendre la route par tous les temps, le plaisir sera toujours au rendez-vous – quelle que soit la saison.

Comme c'est le cas pour les autres modèles de la gamme 911, vous pouvez choisir parmi 2 motorisations. La nouvelle 911 Targa 4 est

animée par un moteur de 3,6 litres issu de la 911 Carrera développant 325 ch (239 kW). Le modèle S profite d'un moteur plus puissant : 3,8 litres de cylindrée délivrant 355 ch (261 kW).

Côté carrosserie, les deux modèles adoptent la forme arrondie des modèles 911 Carrera 4 avec des ailes arrière plus larges de 44 mm, qui soulignent leur tempérament dynamique. L'élargissement de la voie et des roues plus larges

autorisent un potentiel d'accélération transversale plus élevé en courbe.

En version d'origine, la nouvelle 911 Targa 4 comme la nouvelle 911 Targa 4S sont équipées du Porsche Stability Management évolué (PSM, cf. page 82). Malgré un léger supplément de poids, cette conception, combinée à une modification du châssis, a permis de conserver l'agilité des modèles Coupé.

Le Porsche Active Suspension Management (PASM) a également été optimisé pour les nouveaux modèles 911 Targa 4. Proposé de série sur les modèles S et en option sur la nouvelle 911 Targa 4, il maximise le comportement dynamique et le confort – en fonction du profil de la route et du type de conduite.

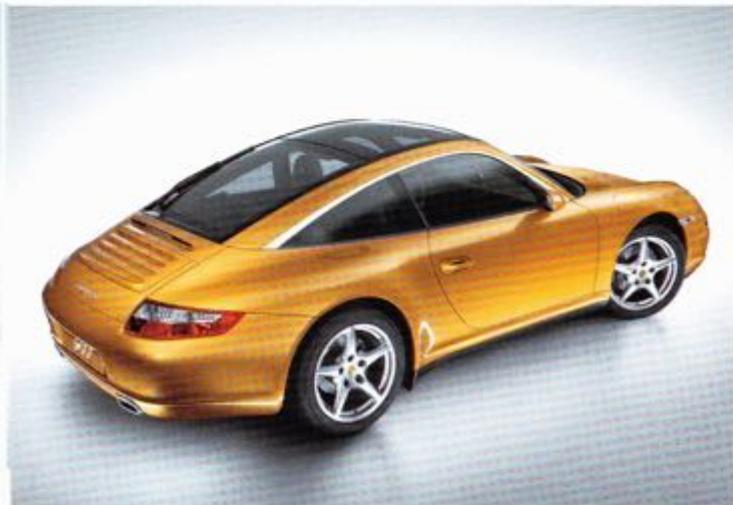
Malgré une surface vitrée aussi importante, les modèles 911 Targa 4 offrent une rigidité de carrosserie exemplaire pour un tel concept de toit. Elle est obtenue par une barre transversale au niveau de la partie médiane du module de toit et le renforcement latéral du cadre de toit.

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

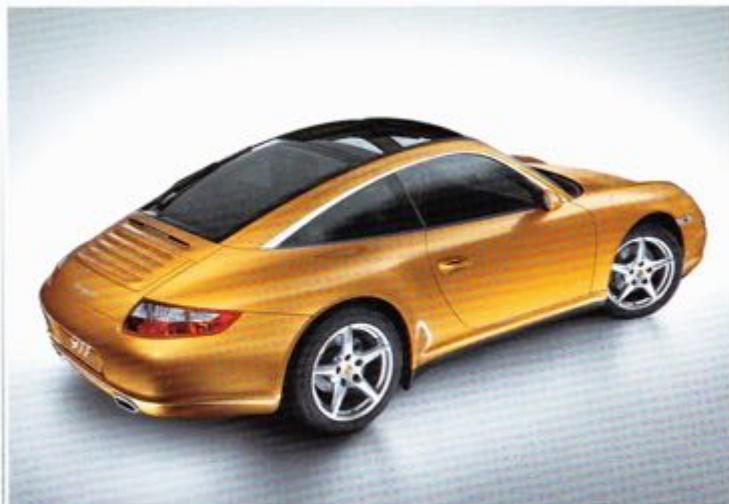


911 Targa 4 peinte dans la teinte personnalisée Or Boréal métallisée

La plus belle cage dorée reste une cage ouverte.



Toit en verre fermé



Toit en verre ouvert

Fermé ou ouvert – à vous de choisir. Par simple pression sur un bouton logé sur la console centrale, le toit en verre s'abaisse, puis, selon vos envies de liberté du moment, coulisse en arrière – quelle que soit la vitesse à laquelle vous roulez. Lorsque vous roulez avec le toit ouvert, un déflecteur rétractable automatique vous protège des turbulences et minimise les bruits. L'avantage : vous pouvez rouler avec le toit ouvert par temps humide ou temps hivernal, même sur de longs parcours.

Le concept de toit procure un bien être exceptionnel. Même fermé, le toit en verre vous permet de voyager à ciel ouvert – une sensation que seule un cabriolet peut vous offrir. Le toit des nouveaux modèles 911 Targa 4 est en verre de sécurité feuilleté.



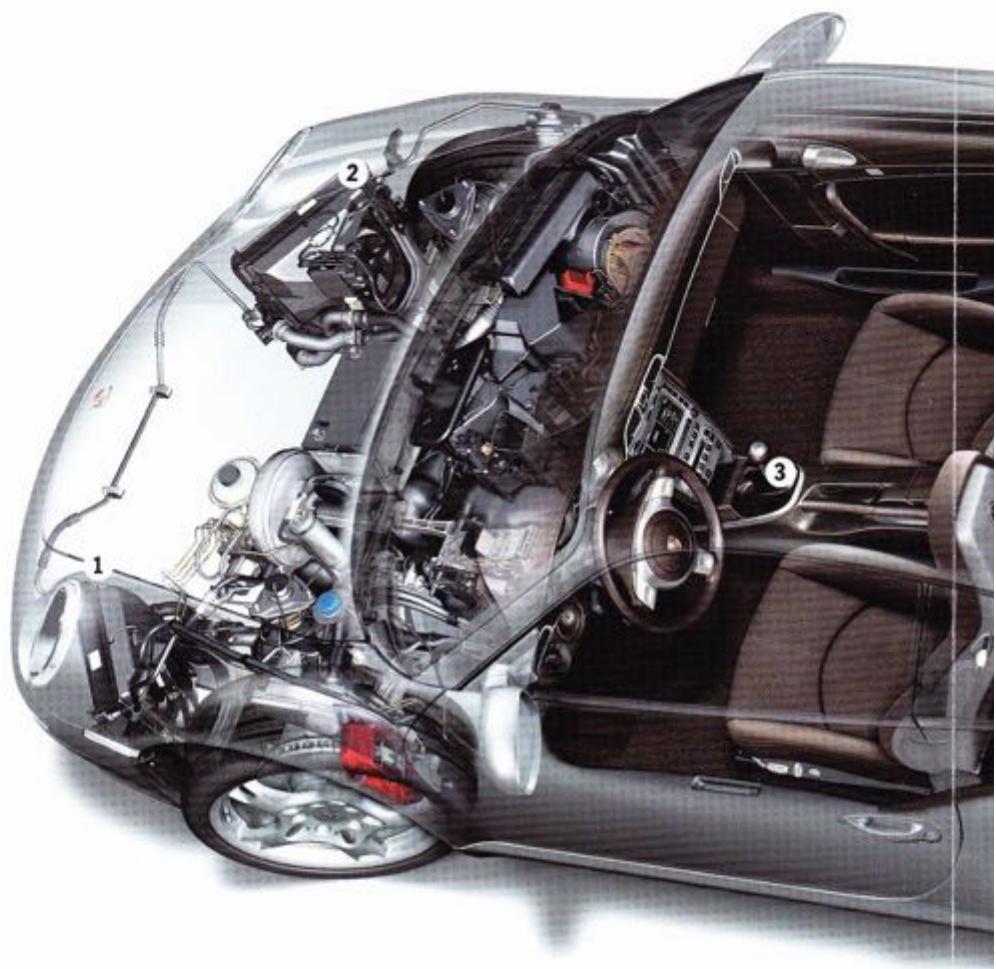
Lunette arrière ouverte

Le déploiement d'un rideau coulissant électrique permet de se protéger de la chaleur du soleil ou bien de s'isoler du froid.

La lunette arrière relevable des nouveaux modèles 911 Targa 4 se déverrouille depuis l'habitacle ou à l'aide de la télécommande de la clé de contact. Elle s'ouvre

comme un hayon. Pour plus de confort, elle bénéficie d'un auxiliaire de fermeture électrique. Pour des raisons de sécurité, la lunette arrière en verre ne peut s'ouvrir que si le toit est fermé. À l'inverse, le toit s'ouvre seulement lorsque la lunette arrière est fermée. En option, elle peut recevoir un essuie-glace arrière.

Les nouveaux modèles 911 Targa 4 sont une interprétation nouvelle de la 911, alliant la puissance et la dynamique des modèles 911 Carrera 4 à la beauté et la fonctionnalité. Pour tous ceux qui trouvent normal d'être exigeants.



1. Radiateur, module gauche

2. Radiateur, module droit

**3. Console de commande/
console de sélection**

4. Amortisseur PASM

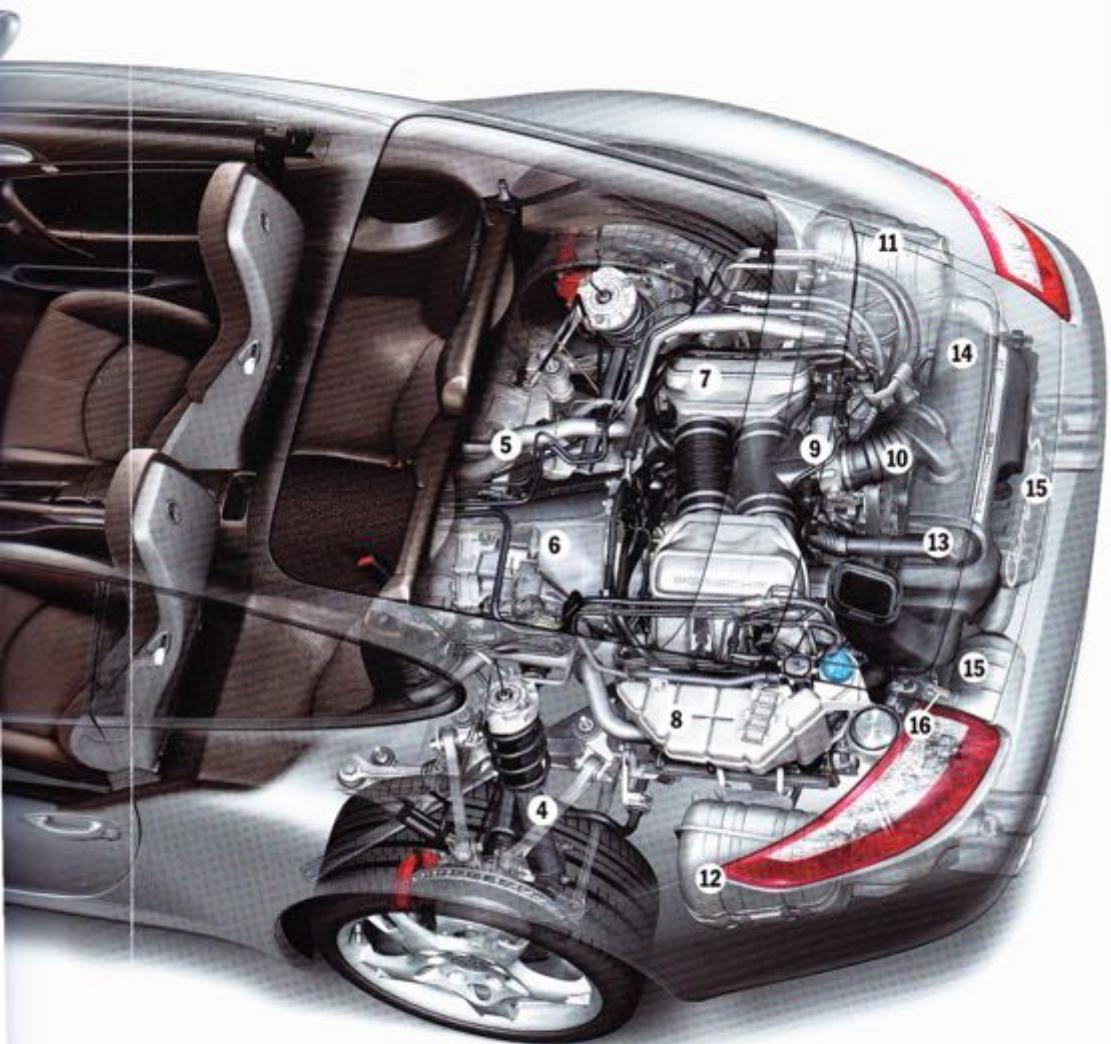
**5. Conduits liquide de
refroidissement**

**6. Boîte mécanique à
6 rapports ou Tiptronic S
à 5 rapports**

**7. Système d'admission
à résonance**

**8. Vase d'expansion liquide
de refroidissement**

**9. Papillon des gaz à pilotage
électronique**



10. Élément de liaison

11. Silencieux droit

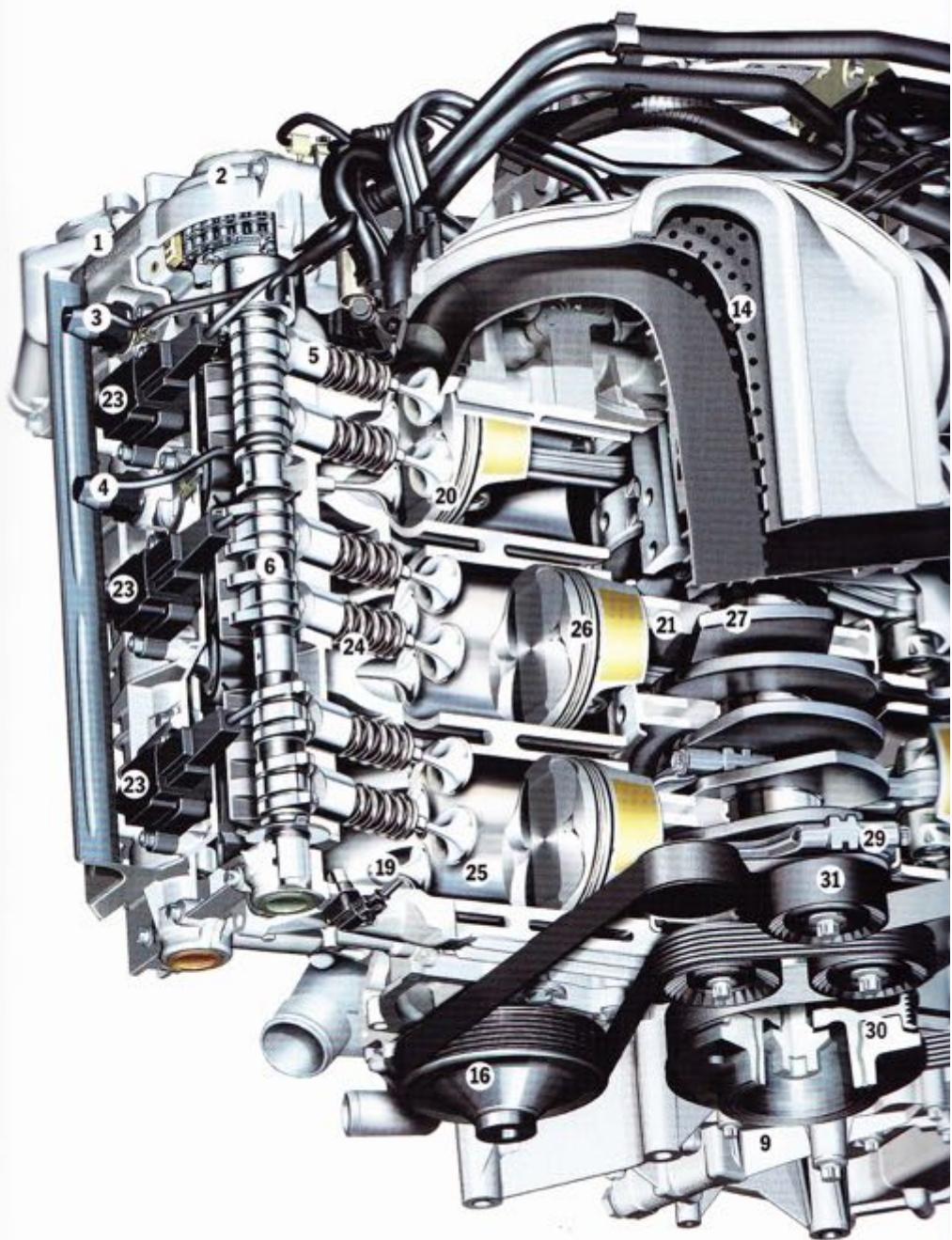
12. Silencieux gauche

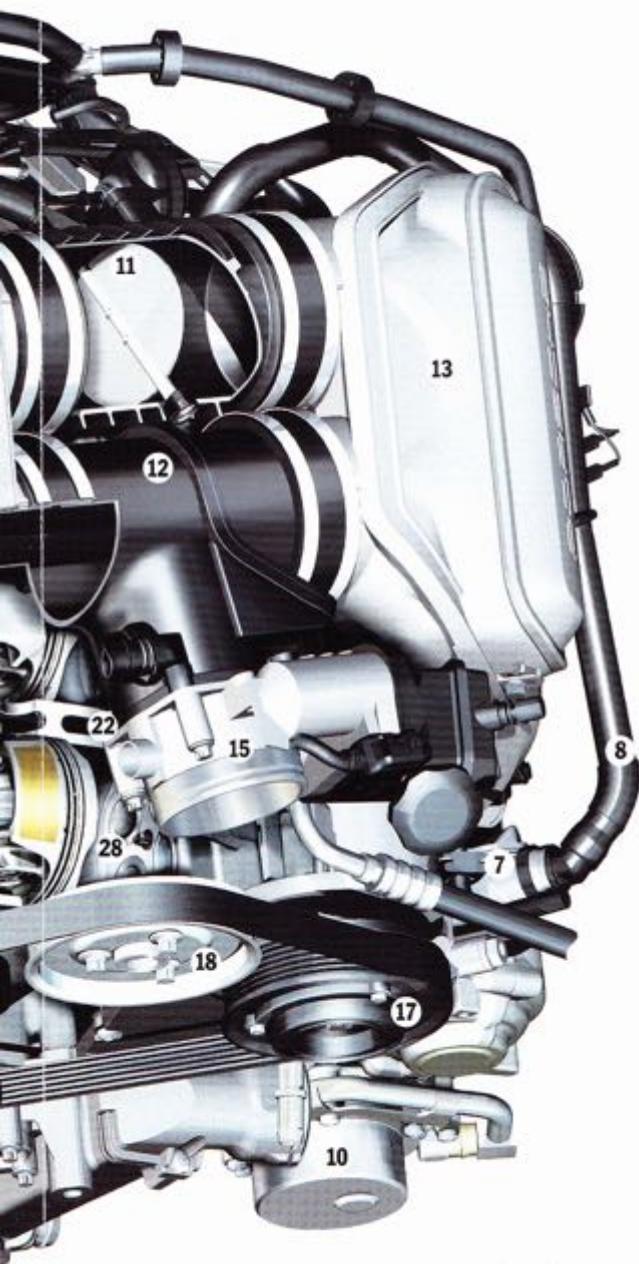
13. Orifice de remplissage
d'huile

14. Filtre à air

15. Pots catalytiques

16. Sonde lambda





Moteur Boxer 3,8 l en coupe

1. Pompe d'aspiration d'huile
2. Pignon de l'arbre à cames
3. Electrovanne du régulateur d'arbre à cames
4. Electrovanne du réglage de soupape variable (levée des soupapes)
5. Pousoirs avec compensation intégrée du jeu des soupapes
6. Arbre à cames d'admission
7. Préséparateur
8. Conduite de ventilation du carter de vilebrequin
9. Pompe à huile haute pression
10. Pompe en tandem
11. Clapet de résonance
12. Tuyau distributeur
13. Collecteur d'admission avec résonateur intégré
14. Résonateur
15. Papillon des gaz à pilotage électronique
16. Poulie de commande pompe à eau
17. Poulie de commande de compresseur de climatisation
18. Poulie de commande pompe d'assistance
19. Soupapes d'échappement
20. Soupapes d'admission
21. Pont de paliers de vilebrequin
22. Chemise humide
23. Bobines d'allumage séparées
24. Ressorts de soupape
25. Paroi recouverte de « Lokasil »
26. Piston forgé en aluminium
27. Vilebrequin
28. Chambre de combustion
29. Bielle forgée
30. Amortisseur de vibrations
31. Poulie de renvoi en matière composite

Une affaire de cœur. Le moteur de la 911.

La 911 et le moteur 6 cylindres à plat. L'un ne va pas sans l'autre : conception plus courte et plus plate, disposition à l'arrière, centre de gravité abaissé, motricité optimisée et dynamique maximisée – des caractéristiques inchangées depuis plus de 40 ans, indissociables de la philosophie 911. Tout comme sa réaction spontanée et sa montée en régime, sans oublier son timbre.

Plus de cylindrée. Plus de puissance. Plus de palpitations.

Le tout multiplié par deux. Deux moteurs différents. Parce que chaque conducteur 911 a une conception différente de la sportivité.

Avec une cylindrée de 3,6 litres, le moteur des modèles 911 Carrera et de la nouvelle 911 Targa 4 délivre une puissance de 325 ch (239 kW) à 6 800 tr/min. Son couple maximal de 370 Nm est disponible dès 4 250 tr/min. Dès les bas



régimes, il répond spontanément à la moindre sollicitation de la pédale d'accélérateur. Un exemple : la 911 Carrera passe de 0 à 100 km/h en seulement 5,0 secondes et revendique une vitesse maximale de 285 km/h.

Quel dynamisme – mais il y a encore mieux. Les modèles S sont alimentés par un moteur 6 cylindres à plat de 3,8 l de cylindrée, développant une puissance de 355 ch (261 kW) à 6 600 tr/min. La 911 Carrera S accélère de 0 à 100 km/h en 4,8 secondes et atteint une

vitesse de pointe de 293 km/h. Elle bénéficie d'un couple maximal de 400 Nm disponible à 4 600 tr/min. Plus puissant, ce moteur comporte un système d'admission allégé en matière composite et un collecteur en éventail. Un filtre à air, équipé d'un résonateur connectable, vous offre toute une gamme de vocalises aussi bien sonores qu'agressives.

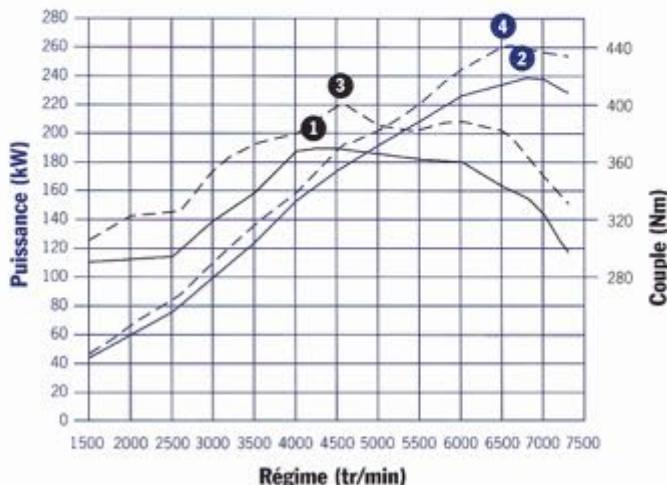
La montée en régime, la puissance spécifique et le faible poids obtenus par la conception allégée de ces deux moteurs, confèrent à la 911 une agilité remarquable,

toujours avec cette musicalité typiquement Porsche.

Autre facteur typiquement Porsche : le faible coût de maintenance des organes avec des intervalles de vidange à 30 000 km ou tous les deux ans. En fonction de l'utilisation, la maintenance majeure peut être repoussée à 60 000 km.

Le refroidissement. Quand la précision devient efficacité.

Une puissance phénoménale – et de faibles valeurs en termes d'émission, de consommation et de niveau sonore. Surprenant, non ? Une performance obtenue grâce à la conception moteur à quatre soupapes par cylindre, associée au système VarioCam Plus et au refroidissement par eau selon le principe du flux transversal, éprouvé en compétition.



- 911 Carrera:** ① 370 Nm à 4 250 tr/min,
② 325 ch (239 kW) à 6 800 tr/min
911 Carrera S: ③ 400 Nm à 4 600 tr/min,
④ 355 ch (261 kW) à 6 600 tr/min

Le refroidissement par flux transversal, éprouvé en compétition, alimente individuellement chaque cylindre via des conduits intégrés dans le bloc moteur. Il n'y a ni flexibles ni conduits extérieurs pouvant créer des dysfonctionnements. La circulation est assurée séparément pour chaque chambre de combustion de l'échappement vers l'admission, donc du côté chaud vers le côté froid. Ainsi, il n'y a aucun risque d'alimenter un

cylindre par un liquide déjà réchauffé par un autre.

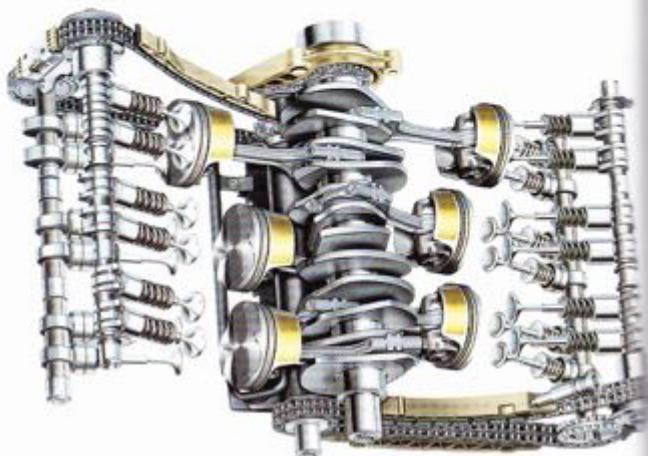
La puissance plus élevée du moteur 3,8 l requiert un refroidissement plus important. Une question que nous avons réglée par la mise en place d'une pompe plus performante et d'un échangeur huile-eau plus efficace avec 2 éléments supplémentaires.

Le moteur en alliage léger. Un poids idéal.

Un moteur en alliage léger a des avantages et des inconvénients. L'avantage c'est le poids. Son inconvénient réside dans la forte dilatation du matériau à haute température, en règle générale.

La 911 est équipée d'un pont de paliers de vilebrequin en aluminium avec des composants coulés en fonte grise dans la zone des paliers. Les variations thermiques des jeux de palier se trouvent ainsi réduites au minimum.

Qui dit faible jeu de palier, dit débit d'huile moindre dans le palier, donc une pompe à huile plus compacte. D'où un nouveau gain de poids et de carburant générant une augmentation de la puissance moteur.



Commande de vilebrequin avec commande de soupape

La lubrification intégrée à carter sec.

Le système de lubrification à carter sec permet une lubrification fiable, même en conduite sportive, et assume des fonctions de refroidissement complémentaires.

Le réservoir d'huile est logé à l'intérieur du moteur, rendant inutile le montage d'un réservoir

extérieur. Deux pompes aspirent l'huile dans les culasses et la ramènent directement au carter d'huile. Une troisième pompe dans le carter d'huile alimente directement les points de lubrification du moteur.

L'huile passe au préalable par des centrifugeurs d'huile (Swirlpots) qui la débarrassent de sa mousse pour qu'elle retrouve tout son

ressoir lubrificateur. Cette technique permet également de maintenir constamment une pression d'huile suffisante pour un bon fonctionnement des soupapes hydrauliques, un facteur important pour les performances et le niveau de pollution du moteur.

Des gicleurs à double jet refroidissent les jupes des pistons avec

l'huile du circuit de lubrification, optimisant ainsi la température du moteur.

Le but recherché est une lubrification fiable et régulière des deux rangées de cylindres, même en cas de sollicitation extrême comme une très forte accélération longitudinale ou transversale. Pour vous, cela

signifie que le moteur fonctionne parfaitement bien, sur route comme sur circuit.

La pression et la température d'huile sont indiquées sur le tableau de bord, le niveau d'huile s'affiche sur l'écran central.



Moteur Boxer 3,8 l

VarioCam Plus.

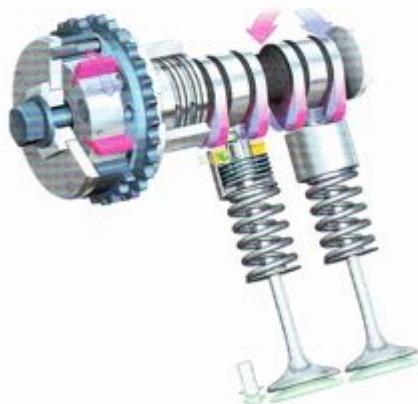
Davantage de puissance à bas régime comme à régimes élevés.

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

VarioCam Plus est un concept moteur « 2 en 1 » qui réagit en fonction de la charge et du régime. Assuré par un calculateur, le changement est imperceptible.

Résultat : une accélération spontanée, une consommation optimale et un niveau sonore très faible.

Le système de réglage du jeu des soupapes se compose de poussoirs à clapets commandés par une soupape de commande



électrohydraulique. Les deux poussoirs s'imbriquent l'un dans l'autre et peuvent être verrouillés par un axe. Le poussoir intérieur agit sur les soupapes d'admission par l'intermédiaire d'une petite came de l'arbre, le poussoir extérieur agit par une grande came. Le passage d'un temps d'ouverture à un autre se fait sans à-coup grâce à un régulateur progressif placé en bout d'arbre à cames et fonctionnant selon le principe du régulateur axial. Une soupape électrohydraulique commande l'ensemble.

Pour optimiser l'apport de carburant et un réchauffement du moteur rapide par des températures basses froides, VarioCam Plus sélectionnera une course plus grande avec une ouverture retardée.

Dans les plages de régimes moyens et faibles, le système réduit la course des soupapes et avance leur ouverture afin de diminuer la consommation et les émissions.

Dans la plage des bas régimes le VarioCam Plus se montre le plus économe en carburant.

Pour réaliser des couples élevés et optimiser la puissance, le système augmente la course des soupapes et avance la distribution.

Le système de diagnostic embarqué (de série sur tous les modèles) conforme aux standards européens, permet de détecter les défauts et les dysfonctionnements survenant sur le système d'échappement et d'alimentation. Les défauts sont affichés sur le tableau de bord pour éviter tout risque de surconsommation ou d'augmentation des émissions.

Le système d'admission. **Davantage d'air, davantage de couple.**

Les modèles 911 bénéficient d'un système d'admission à réso-



Clapet de réglage dans le système d'admission

nance à double niveau qui utilise les vibrations de la masse d'air pour obtenir une meilleure respiration du moteur. Avantages : un couple plus élevé à faible régime et une courbe de couple plus régulière.

Par ailleurs, le système d'admission des modèles S est entièrement réalisé en matière composite – donc plus léger. Le filtre à air du moteur 3,8 l comporte un résonateur asservi au régime qui peut être commandé : à bas régime, il livre un son tonitruant qui devient plus agressif à régime élevé. L'intervalle de maintenance du filtre à air passe à 60 000 km.

Un dosage précis pour optimiser la puissance.



La gestion moteur. Discrète mais perceptible.

Pour assurer un fonctionnement parfait, quelles que soient les conditions, le moteur dispose d'un système de gestion électronique, commandé sur la 911 par le calculateur Motronic ME7.8 (cf. ci-contre). Il commande notamment la position du papillon des gaz (accélérateur électronique). Il est indispensable à la fonction PSM (Porsche Stability Management), disponible de série. Il règle

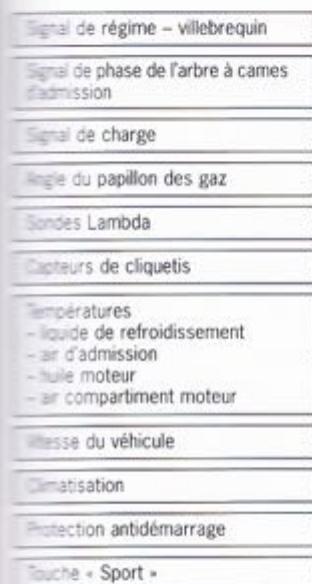
également l'ensemble des fonctions et des modules affectés au moteur (voir diagramme). Résultat : des valeurs optimales de consommation, de puissance et de couple en toutes circonstances. Parmi les fonctions essentielles du calculateur de gestion moteur Motronic ME7.8 figure également la régulation du cliquetis, cylindre par cylindre. Comme les six cylindres ne travaillent jamais dans les mêmes conditions, leur cliquetis est contrôlé individuellement pour corriger le point

d'allumage, si nécessaire. Ceci évite d'endommager un cylindre ou un piston à régime élevé.

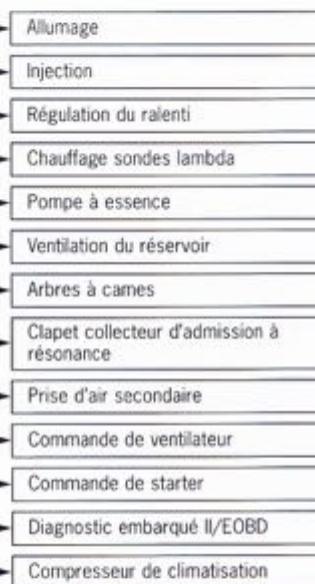
L'alimentation en carburant. Optimale.

L'alimentation des différentes chambres de combustion fonctionne selon le principe de l'injection séquentielle. Le système Motronic ME7.8 règle séparément pour chaque cylindre le point d'injection et le débit des injecteurs pour chaque banc de cylindres, en fonction des différentes valeurs comme la position de la pédale d'accélérateur, le régime, la température du liquide de refroidissement, la composition des gaz d'échappement, etc., optimisant ainsi la combustion et la consommation. Un système de mesure des masses d'air à film chaud enregistre la densité de l'air pour que le mélange qui arrive dans les cylindres soit toujours idéal.

Données d'entrée


Gestion moteur numérique
 (Motronic ME7.8)

Régulation/gestion



Interface CAN via les autres boîtiers de commande du véhicule mis en réseau par une passerelle

indépendamment du temps et de latitude.

Allumage. Le courant passe.

La 911 possède un système d'allumage à distribution statique haute

tension. Des bobines séparées à proximité immédiate des bougies garantissent une sécurité maximale. Le calculateur de gestion Motronic ME7.8 assume également le rôle de distributeur et commande directement les bobines séparées. Ainsi, lorsque la boîte Tiptronic S

souhaite amortir les réactions de la boîte au rétrogradage, le système réagit instantanément avec une précision extrême. Elle modifie l'allumage pour que les rapports passent en douceur. Le tout, dans le respect des normes antipollution - EU 4, bien sûr.

**La puissance élevée
est une tradition chez Porsche.**

Kit Moteur Carrera S.

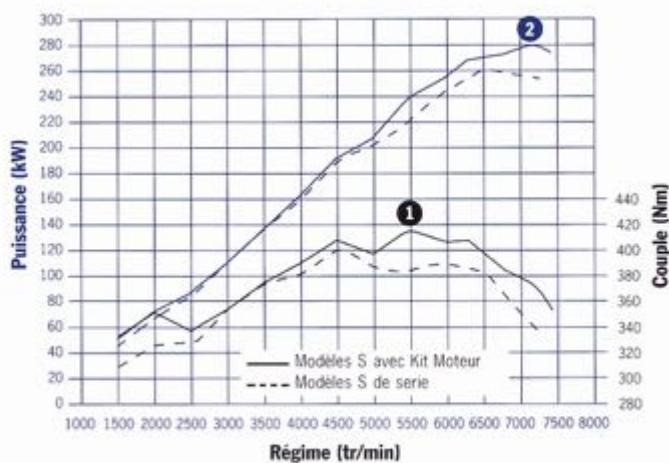


Pour beaucoup, les valeurs de puissance ne sont que des chiffres sur le papier. Pour d'autres – les ingénieurs Porsche et vous-même – elles expriment la passion et la liberté. Pour vous, la passion signifie aller toujours plus loin.

En version standard, les modèles S délivrent une puissance de 355 ch (261 kW). Dès que vous insérez

la clé de contact, votre cœur bat la chamade. Mais le rythme peut encore s'accélérer avec le Kit Moteur Carrera S, disponible en option pour tous les modèles 911 Carrera S et 911 Carrera 4S ainsi que pour la nouvelle 911 Targa 4S, équipés de la boîte mécanique ou du système Tiptronic S. Il libère une puissance de 381 ch (280 kW). L'accélération

de 0 à 100 km/h passe à 4,6 secondes, 14,9 secondes pour passer de 0 à 200 km/h et une vitesse de pointe de 300 km/h (911 Carrera S Coupé en version boîte mécanique).



❶ 415 Nm à 5 500 tr/min

❷ 381 ch (280 kW) à 7 200 tr/min



Pour développer cette puissance phénoménale, les flux d'air ont été optimisés au niveau de l'admission et de l'échappement. L'augmentation de la puissance a été obtenue notamment par un redimensionnement des conduits d'admission des cylindres. Le moteur reçoit un nouveau système d'admission en aluminium et de nouveaux collecteurs d'échappement de

sections plus importantes. Le boîtier de la gestion moteur est optimisé.

Le Kit Moteur est complété par un nouveau boîtier de filtre à air en carbone et un échappement sport avec des sorties d'échappement sport. Leur conception favorise le débit des flux – un régal sur le plan esthétique et acoustique.

Pour le conducteur, cela se traduit par une répartition parfaite de la puissance sur toute la plage de régime. Une réaction plus spontanée. Bref : plus de palpitations. Plus de passion. Encore plus 911.



Boîtier de filtre à air en carbone

La 911 marque son entourage. Pas son environnement.



Le système d'échappement de la 911 Carrera S

Le système d'échappement.

Le système d'échappement de la 911 en acier spécial se compose de deux systèmes d'échappement séparés, soit un par rangée de cylindres. Les pots catalytiques résistent mieux aux températures élevées, sont moins sensibles aux vibrations et présentent une très bonne conductivité thermique pour un échauffement rapide et un traitement plus efficace des émissions.

La régulation lambda stéréo pilote et contrôle séparément les deux rangées de cylindres. Deux sondes lambda régulent séparément la composition des gaz d'échappement pour chaque ligne d'échappement. Une troisième sonde lambda par rangée de cylindres contrôle la dépollution dans chaque catalyseur.*

Par ailleurs, les modèles 911 peuvent recevoir en option un système d'échappement sport livré avec les sorties d'échappement sport. Le réglage de

l'échappement sport se fait via un interrupteur intégré dans la console centrale. En association avec le Pack Sport Chrono Plus optionnel (cf. Page 84), l'activation du mode « Sport » commande automatiquement l'échappement sport.



* Excepté les pays avec de l'essence au plomb.

via l'entretien.

la **nécessaire mais réduit.**

ation

Plus l'espacement des intervalles

de maintenance pour l'huile moteur

de tous les 30 000 km) et le

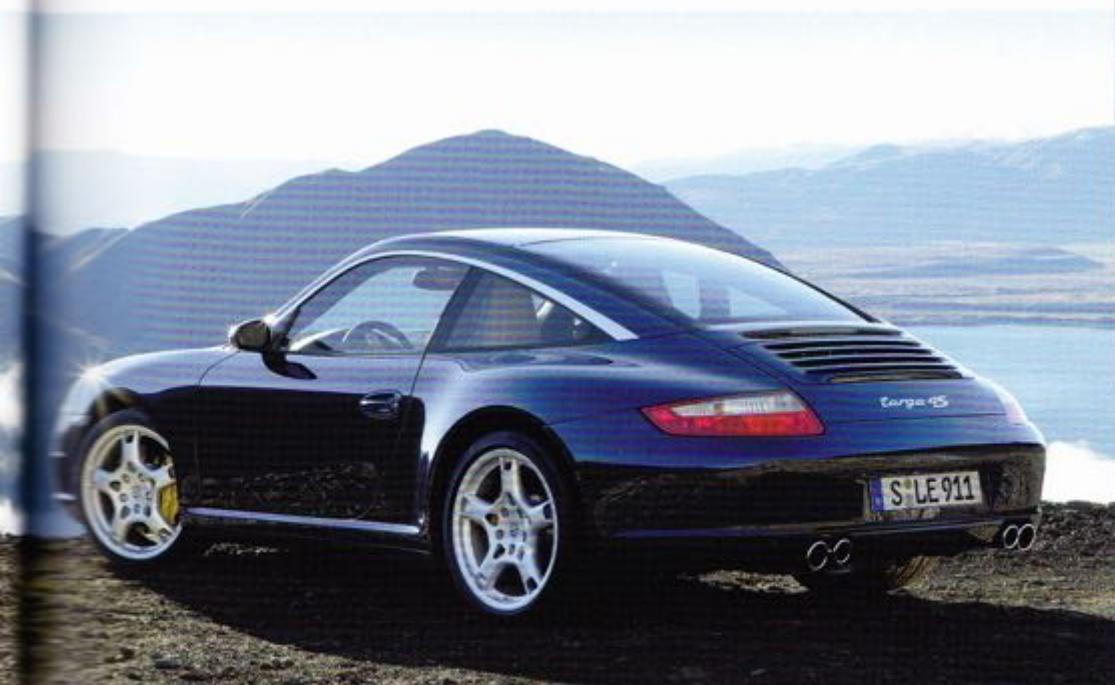
ment filtre à air (tous les 60 000 km)

permettent de réduire les coûts

d'entretien. L'alternateur, la pompe

de la direction assistée et la climatisation sont entraînés par une seule courroie qui ne se change que tous les 90 000 km. Les bougies ne se changent que tous les 90 000 km ou tous les 4 ans. Les poussoirs de soupape rendent superflus tout réglage du jeu des soupapes.

Les intervalles de maintenance de la 911 sont fixés à 30 000 km ou tous les 2 ans. La « grande révision » est prévue tous les 60 000 km ou tous les 4 ans.

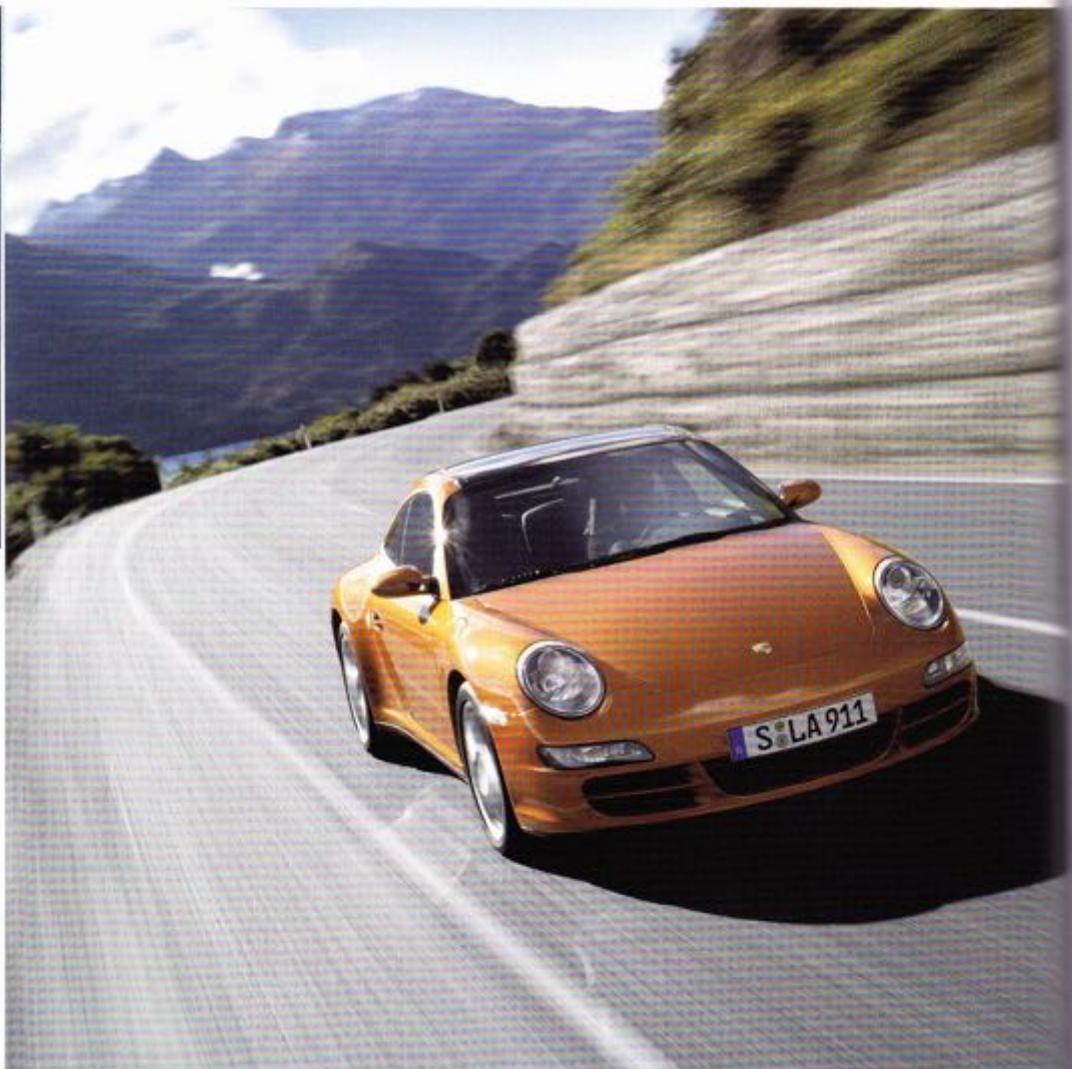


911 Targa 4S avec système d'échappement sport

La transmission.

Pour la boîte de vitesse, vous avez le choix.

Quant à sa précision, c'est notre affaire.



La boîte mécanique à 6 rapports.

Agilité sur toute la ligne : la boîte mécanique à 6 rapports, le réglage sportif vous fait sentir l'ajustement optimal des différents rapports, notamment lors du passage des vitesses en accélération. Associée à un volant moteur massive pour minimiser les bruits du moteur, cette boîte procure un confort optimal. La commande par câble empêche la transmission des vibrations moteur sur le levier de commande.



Levier de vitesse 911 Carrera S

La course des rapports est réduite – les efforts sont moindres. Conséquence : passage des rapports plus rapide et plus sportif, sensations plus intenses. En option, vous pouvez commander un réducteur de course – pour un passage encore plus rapide et plus précis des rapports. Dans le même esprit : le pédalier au design sport.

Les modèles S bénéficient également d'un embrayage autoréglable qui s'use deux fois moins qu'un embrayage conventionnel.



Basculeur Tiptronic S sur le volant

La boîte Tiptronic S.

En option, les modèles 911 peuvent recevoir la boîte Tiptronic S à 5 rapports. Elle vous laisse le choix entre le passage des rapports en mode manuel ou automatique.

En mode manuel, il suffit de basculer les touches sur le volant, sans embrayer. Une impulsion vers le haut pour passer le rapport supérieur, une impulsion vers le bas pour rétrograder.

En mode automatique, la boîte Tiptronic S varie à réglage continu les points de passage de vitesse entre un programme de base pour une conduite économique et un programme sport pour une dynamique exceptionnelle. En fonction de la conduite et du profil de la route, le système Tiptronic S choisit les points de passage de vitesse adaptés.

Après une courte période d'adaptation, vous commandez vous-même le passage des rapports simplement à l'aide de la pédale d'accélérateur.

La boîte cinq rapports s'avère particulièrement performante en conduite sportive. Les rapports s'enchaînent rapidement, pratiquement sans coupure de puissance, ce qui favorise la vivacité. Les réactions sont comparables à celle d'une boîte mécanique.

Avec la boîte Tiptronic S vous pouvez passer les rapports manuellement avec les basculeurs, même lorsque le levier est en position automatique. Cet avantage est particulièrement appréciable en accélération intermédiaire ou au freinage. Après about de huit secondes, le système repasse en mode automatique.

En plus des cinq profils, la boîte Tiptronic S propose d'autres fonctions intelligentes. Un programme spécial assure un régime plus élevé lors de la montée en température, donc un réchauffement plus rapide des pots catalytiques. En accélération énergétique, une commande active bascule sur le programme dynamique sans avoir recours au « Kickdown ». Contrairement à la plupart des boîtes automatiques, une fonction de sécurité empêche tout passage de rapport supérieur et



Sélecteur Tiptronic S

décélération. La boîte s'interdit de monter le rapport à l'entrée de virage ou de rétrograder à la sortie. Une fonction de blocage de rapport augmente la sécurité en courbe, empêche toute perturbation due au changement des rapports et optimise la stabilité de la voiture. En freinage vigoureux,

la fonction de rétrogradage passe automatiquement sur le rapport inférieur pour augmenter l'effet du frein moteur. L'identification de parcours montagneux optimise l'accélération en côte et utilise le couple du frein moteur en descente pour soulager les freins. En décélération sur route glissante

(pluie, neige), une fonction spéciale améliore le guidage latéral des roues motrices pour augmenter la stabilité.

Châssis

**Impossible d'ignorer la route.
La réponse est immédiate.**

Le châssis des modèles 911.

**Après 40 années d'évolution permanente, sa sportivité est
à la hauteur de vos attentes. Tout comme son confort.**

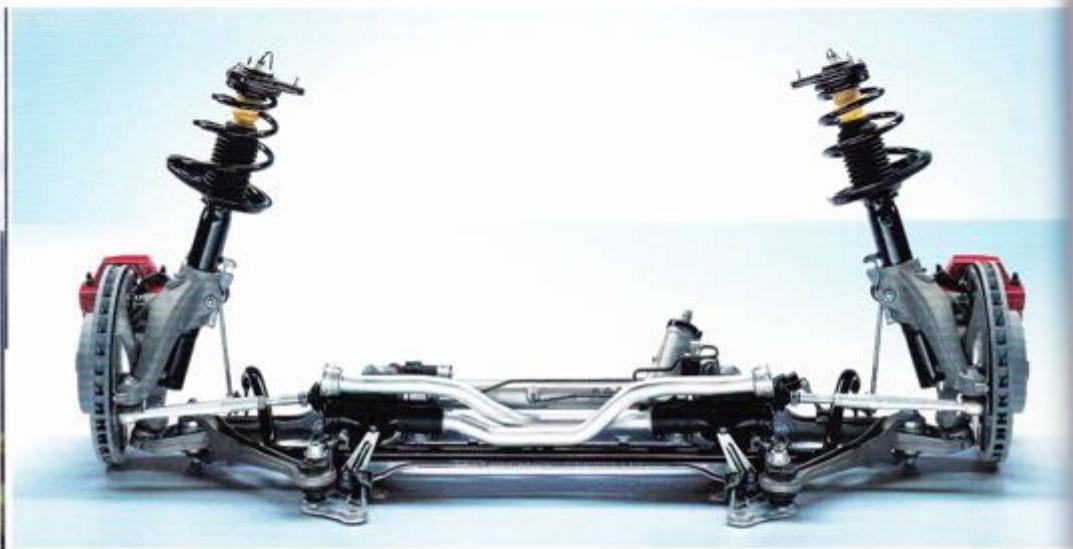
**Nous l'avons conçu pour une agilité maximale et un comportement
optimal. Sur route comme sur circuit.**

**Il répond immédiatement à la moindre sollicitation du conducteur
et réagit avec une spontanéité prodigieuse. Au millimètre près.**

**Il offre un excellent contact avec la route – perceptible
à tout moment.**



Le châssis 911. En harmonie avec le moteur.



Essieu avant 911 Carrera

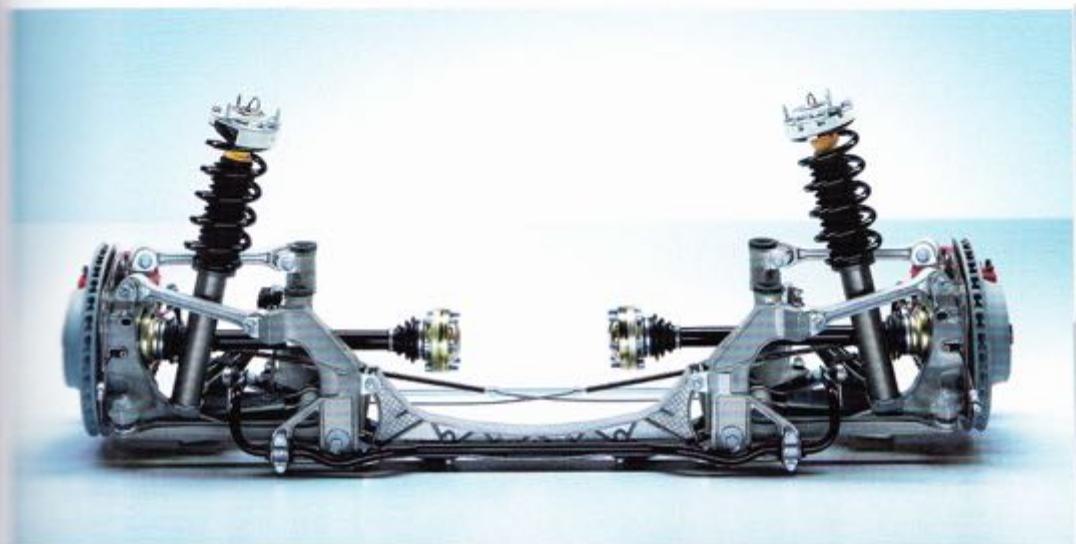
Une nouvelle génération 911, une puissance accrue – et un châssis évolué. Cela semble évident, non ? Tout comme son agilité remarquable et sa sécurité élevée.

La conception allégée diminue le poids total et le poids des masses non suspendues.

Les changements de trajectoire sont parfaitement contrôlés,

même à grande vitesse sur circuit. La carrosserie ne manifeste qu'un minimum de cabrage et de plongée au démarrage et au freinage, ou de tangage dans les virages négociés sportivement. Vous ne ressentez pratiquement pas de bruits de roulement ou de vibrations. La stabilité est particulièrement élevée, la suspension réagit parfaitement bien et la tendance à la plongée est faible.

L'essieu avant utilise une jambe de force McPherson à suspension indépendante sur des bras longitudinaux et transversaux et des roulements de roue renforcés. Ce concept assure le guidage précis des roues, une tenue de route irréprochable et une maniabilité parfaite, quelle que soit la situation. Des prises d'air intégrées renforcent la ventilation des freins avant.

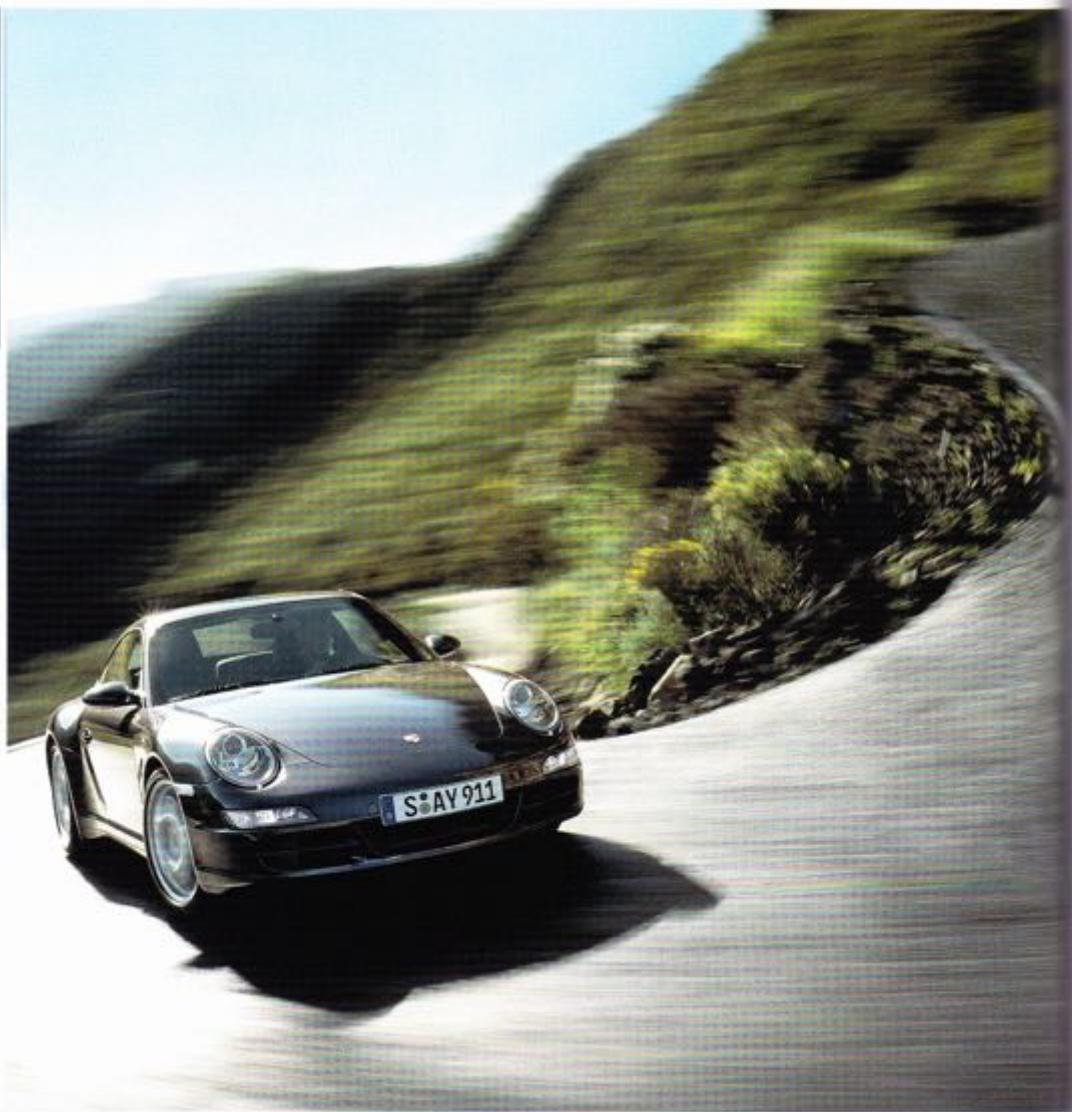


Essieu arrière 911 Carrera S

L'essieu arrière est un essieu multibras avec cadre auxiliaire de conception allégée LSA (Légèreté – Stabilité – Agilité) qui a fait ses preuves en compétition. La construction allégée optimise les qualités dynamiques de la voiture.

La cinématique de base réduit nettement le débattement du véhicule en accélération. Sur l'essieu arrière, les jambes de force allégées avec des amortisseurs en aluminium qui remplacent les amortisseurs conventionnels en acier, augmentent encore l'agilité.

En version d'origine, les modèles S sont équipés d'un châssis surbaissé de 10 mm avec régulation électronique de l'amortissement, le Porsche Active Suspension Management (PASM). Rendez-vous à la page 76 pour en savoir plus sur le PASM.



Le châssis sport.

Plus bas, plus ferme, plus direct : le châssis sport, disponible en option pour les modèles 911 Carrera et les modèles 911 Carrera 4 Coupé. Cette option est gratuite pour les modèles 911 Carrera S et 911 Carrera 4S Coupé. Le châssis sport s'adresse à tous les conducteurs qui recherchent une performance optimale, notamment sur circuit.

Par rapport au châssis d'origine de la 911 Carrera, il est abaissé de 20 mm et de 10 mm par rapport au châssis PASM des modèles 911 Carrera S. Les ressorts sont plus rigides et plus courts, les barres stabilisatrices transversales avant et arrière présentent une meilleure rigidité à la torsion, le réglage des amortisseurs est plus ferme. Un différentiel arrière à glissement limité optimise la motricité des roues arrière sur

revêtements irréguliers et en accélération en sortie de courbe.

Le châssis sport n'est pas compatible avec le Porsche Active Suspension Management (PASM). Il est uniquement disponible avec la boîte de vitesse mécanique à 6 rapports en association avec les jantes 19 pouces.

Les jantes.

Design aminci et diamètre plus grand pour des jantes allégées en aluminium qui promettent des performances élevées. En version d'origine, les modèles 911 Carrera et la nouvelle 911 Targa 4 campent sur des jantes 18 pouces, les modèles S sur des jantes 19 pouces, également proposées en option pour les modèles de 3,6 litres de cylindrée.

Pour connaître toute la gamme des jantes 19 pouces disponibles en option, consultez la liste des équipements personnalisés page 149.

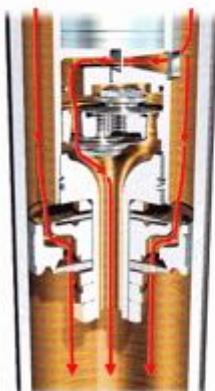


Jante - Carrera III - 18 pouces

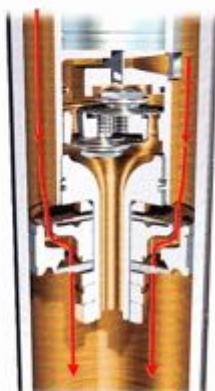


Jante - Carrera S - 19 pouces

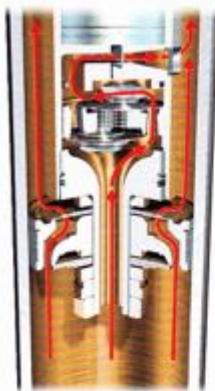
Le Porsche Active Suspension Management (PASM). Plus sportif ? Plus confortable ? A vous d'en décider.



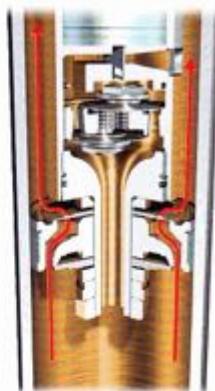
Phase de détente – Piston moteur et
bypass = réglage sportif confortable



Phase de détente – Piston seul
= réglage sportif plus ferme



Phase de compression – Piston et
bypass = réglage sportif confortable



Phase de compression – Piston
seul = réglage sportif plus ferme

Le PASM est un système de réglage électronique des amortisseurs à régulation active et permanente de la force d'amortissement. La régulation se fait individuellement sur chaque roue en fonction du profil de la route et du type de conduite.

Le PASM est proposé de série pour les modèles S et en option pour les modèles équipés du moteur 3,6 litres. Le PASM a été spécialement adapté pour les nouveaux modèles 911 Targa 4.

Le conducteur choisit entre deux programmes de base : le mode « Normal » et le mode « Sport ». En mode normal, l'amortissement est sportif mais confortable, en mode sport, il est sportif et ferme. En fonction du mode activé par le conducteur et du type de conduite perçu, le système choisit automatiquement entre les deux

profils le réglage optimal de l'amortissement.

Le fonctionnement est simple. Des capteurs évaluent les mouvements normaux de roulis de la carrosserie, comme on peut les rencontrer en forte accélération, en freinage ou sur revêtements irréguliers.

Ces valeurs sont analysées par le boîtier PASM, qui identifie alors la conduite et régule l'amortissement en fonction du mode choisi. Il réduit les mouvements de roulis et de tangage et optimise le contact avec la route pour chacune des roues.

Petite démonstration : vous activez le mode « Sport », les amortisseurs adoptent alors un profil « ferme ». Lorsque le système détecte un revêtement irrégulier, il intervient en quelques millièmes de

secondes pour améliorer l'adhérence des roues. Pour cela, il assouplit légèrement le réglage de l'amortissement dans la plage sportive-ferme. Lorsque le revêtement redevient normal, le PASM permute sur le réglage initial.

En mode normal, le système bascule néanmoins automatiquement sur le programme sport lorsque la conduite est perçue comme plus sportive et plus dynamique. L'amortissement devient alors plus ferme. La tenue de route et la sécurité sont maximisées.

Tout cela semble très technique. Rassurez-vous, le plaisir reste aussi fort.

La direction.
Et si on parlait de courbes ?



Sensible et directe – la direction assistée des modèles 911 Carrera réagit spontanément et assure un contact optimal avec la route. Les manœuvres de stationnement se négocient pratiquement sans

effort. L'angle et le diamètre de braquage sont relativement faibles pour une voiture de sport et offrent une précision directionnelle optimale, comme en compétition.

La direction à démultiplication variable mérite une mention spéciale : elle assure une meilleure maîtrise directionnelle sur route droite, la tolérance est plus grande, les à-coups sont mieux



absorbés. La voiture garde son agilité et conserve l'adhérence avec la route.

En braquage important, le rapport de démultiplication est plus direct.

Les virages serrés se négocient mieux et les manœuvres de stationnement sont facilitées.

En dépit des pneus larges, le faible diamètre de braquage de

10,9 m est réellement exceptionnel pour une voiture de sport.

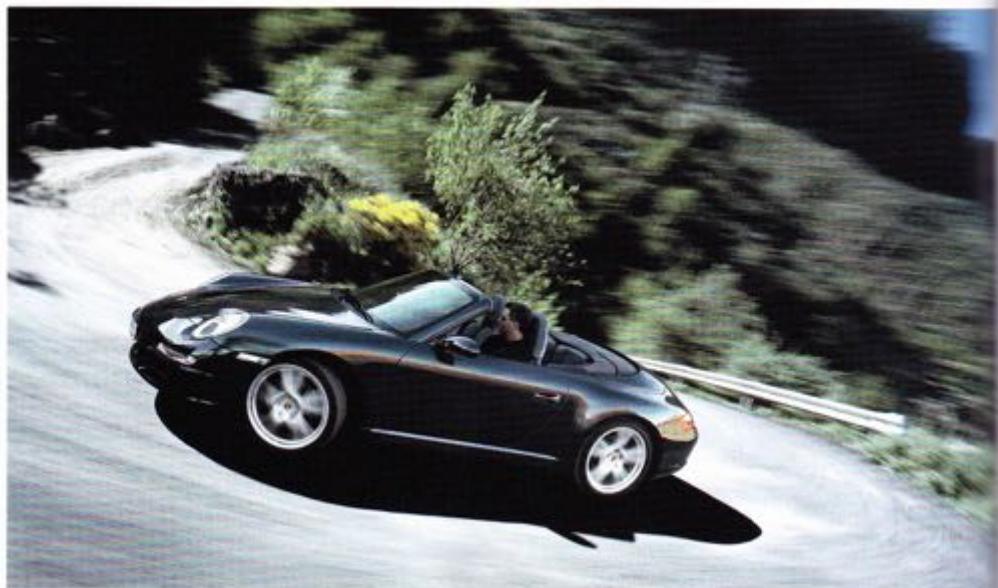
Le Porsche Stability Management (PSM). Précision et stabilité au millimètre près.

Le Porsche Stability Management (PSM) est un système de régulation automatique de la stabilité dynamique des modèles 911. Des capteurs évaluent de façon permanente la direction, la vitesse, la vitesse de lacet ainsi que l'accélération transversale du véhicule. Sur la base de ces valeurs, le PSM calcule la trajectoire réelle du véhicule. Au moindre écart, le PSM réagit par un freinage individuel

des roues pour maintenir le cap. L'intervention du PSM s'affiche par le clignotement du témoin de contrôle sur le tableau de bord.

Accouplé aux fonctions intégrées ABD (différentiel automatique de freinage) et ASR (antipatinage), le PSM améliore également la motricité et la tenue de route en accélération sur revêtements irréguliers.

Le PSM de série se montre nettement plus sportif ; la régulation est plus précise, l'agilité reste optimale. En mode « Sport », le PSM associé au pack optionnel Sport Chrono Plus (cf. page 84) se fait plus discret et retarde la régulation. Le système intervient à partir de 70 km/h, laissant ainsi une marge supplémentaire aux conducteurs sportifs.



Survirage sans PSM

➔ Rotation du véhicule/dévi-
ation de trajectoire

**Survirage avec PSM**

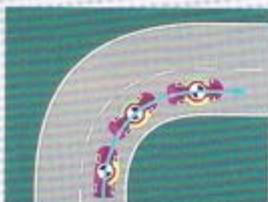
➔ Correction de la déviation du véhicule et stabilisation

**Sous-virage sans PSM**

➔ Rotation du véhicule/dévi-
ation de trajectoire

**Sous-virage avec PSM**

➔ Correction de la déviation du véhicule et stabilisation



Le réglage optimisé de l'ABS intégré dans le PSM réduit également les distances de freinage – mesure une plus grande sécurité. Le confort de régulation reste très élevé avec des interventions plus douces et plus équilibrées.

Pour les conducteurs en quête de sensations fortes, la fonction PSM peut être désactivée. En cas de

freinage plus énergique avec une régulation ABS sur au moins une des roues avant, elle est activée automatiquement. La fonction ABD est maintenue en permanence.

Conclusion : le PSM vous garantit une tenue de route parfaite et une sécurité exemplaire tout en vous offrant une sportivité remarquable. Typiquement Porsche.

En version d'origine, les modèles à transmission intégrale bénéficient du Porsche Stability Management (PSM) évolué, développé pour les modèles 911 Carrera 4 et les modèles 911 Targa 4. Vous trouverez de plus amples informations à la page suivante.

La transmission intégrale avec PSM évolué. Dynamique puissance 4.

La transmission intégrale des modèles 911 Carrera 4 et des nouveaux modèles 911 Targa 4 régule la répartition de la force motrice via l'essieu avant – en fonction des besoins. La répartition de la puissance entre les essieux avant et arrière est assurée par un viscocoupleur à lamelles. Il transmet le couple moteur et compense les variations de vitesse entre les deux essieux. Les lamelles externes sont solidaires

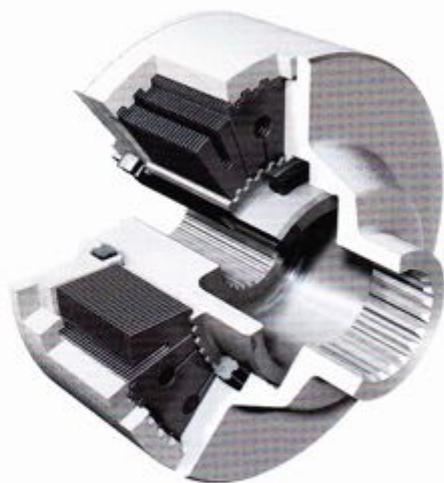
du carter, les lamelles internes du moyeu. Entre les deux, circule une huile de silicone.

Au moindre écart de vitesse de rotation entre les essieux, le système transfère du couple des lamelles qui tournent plus vite sur celles qui tournent moins vite. C'est l'huile plus ou moins visqueuse selon la vitesse des lamelles qui assure ce transfert. Le système attribue toujours au

moins 5% de la puissance au train avant, 35% en conduite normale et jusqu'à 40% dans les conditions extrêmes – route humide, revêtements irréguliers ou brusque variation de charge dans les virages serrés.

La transmission intégrale est complétée d'origine par le Porsche Stability Management (PSM) évolué, développé pour les modèles 911 Carrera 4 et les nouveaux modèles 911 Targa 4. Outre les avantages du PSM issu des modèles à propulsion, il bénéficie de deux fonctions supplémentaires qui permettent de réduire encore les distances de freinage pour augmenter la sécurité active.

En cas de relâchement brusque de la pédale d'accélérateur, le PSM évolué enregistre cette action pour optimiser le freinage. Une fonction de préremplissage

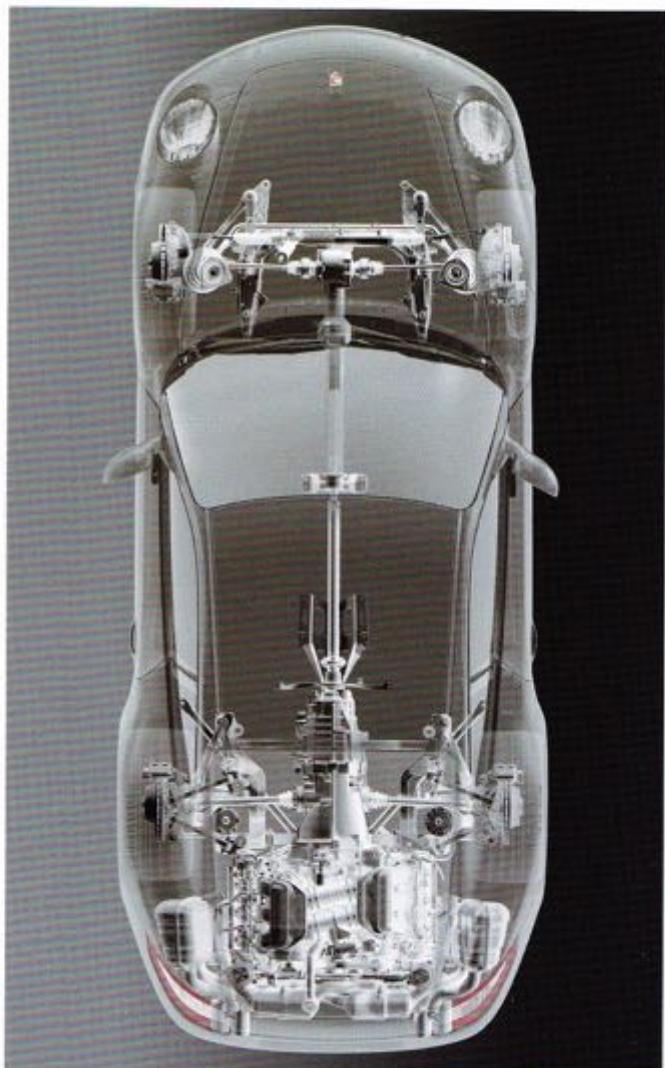


Viscocoupleur à lamelles

Le système de freinage crée une légère pression, mettant en contact plaquettes et disques de frein. Si le conducteur freine, la puissance de freinage maximale est atteinte plus vite. Résultat : une réduction des distances de freinage.

Bloc de freinage d'urgence – permet le franchissement de l'effort sur la pédale par rapport à la valeur définie – la fonction de freinage assisté fournit la pression nécessaire via l'organe hydraulique du PSM.

En résumé : la transmission intégrale des modèles 911 Carrera 4 et des nouveaux modèles 911 Targa 4 qui associe un visco-coupleur à lamelles et le Porsche Stability Management évolué, est un gage de dynamique élevée, d'agilité remarquable et de tenue de route optimale. Le plaisir sera au rendez-vous.



Transmission intégrale

Le Pack Sport Chrono Plus.

Dans les moments forts, même les centièmes comptent.



Vous aimez la conduite sportive – et même très sportive, sur route comme sur circuit ? En option, les modèles 911 peuvent recevoir le Pack optionnel Sport Chrono Plus qui permet un réglage plus sportif du châssis, du moteur et de la boîte Tiptronic S – pour votre plus grand plaisir.

Le Pack comprend un chronomètre numérique et analogique, une touche « Sport », un témoin d'affichage des performances ainsi qu'une mémoire individuelle dans le PCM.

Le mode « Sport » activé via la touche « Sport » de la console centrale modifie les caractéristiques

de réglage du véhicule, qui devient alors plus sportif.

Le calculateur de gestion moteur Motronic ME7.8 rend le moteur plus agressif, un peu comme un moteur de course. Les caractéristiques de la pédale d'accélérateur se font plus dynamiques : la course de la

restes inchangés mais l'ouverture du papillon des gaz devient plus grande qu'en mode normal. L'admission des gaz est plus spontanée, le moteur respire mieux. Un régulateur de coupure module le régime, même pour le passage des rapports supérieurs.

Le PASM (de série sur les modèles S, en option sur les modèles 911 Carrera et sur la nouvelle 911 Targa 4) bascule sur le mode sport. L'amortissement devient plus ferme, les virages se négocient mieux, l'adhérence augmente.

Les caractéristiques de passage des rapports de la boîte Tiptronic S passent sur la plage supérieure plus sportive. Le temps de passage des vitesses est réduit, le passage des rapports devient plus sportif. Au moindre décélération – même à régimes élevés – une fonction

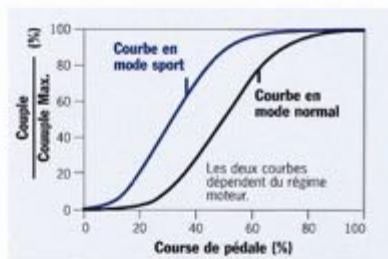
de rétrogradage dynamique passe automatiquement sur le rapport inférieur. En mode manuel, elle interdit tout passage automatique de rapport supérieur au régime maxi. Résultat : un comportement maîtrisé, notamment en freinage en entrée en courbe. C'est le conducteur qui décide, si et à quel moment il souhaite passer sur le rapport supérieur.

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

Lorsque le PSM est déconnecté, le mode sport accroît encore



Touche sport sur la console centrale



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

l'agilité de la voiture. Pour votre sécurité, le système reste toujours en éveil pour intervenir automatiquement en cas de besoin – lorsque la régulation ABS intervient sur les deux roues avant.



Autre point fort du Pack Sport Chrono Plus : son chronomètre pivotant placé au centre du tableau de bord. Il est commandé par le levier de commande de l'ordinateur de bord. La mesure des heures, des minutes et des

secondes est analogique. Les secondes, les dixièmes et les centièmes de secondes sont affichés à l'écran – en même temps que l'affichage numérique sur le tableau de bord.

L'affichage, la mémorisation, l'évaluation des temps de tours et des parcours alternatifs sont enregistrés dans le Porsche Communication Management PCM (cf. page 118), qui comporte également un témoin d'affichage



ses performances. Ainsi, le conducteur peut connaître le temps et le nombre de tours effectués sur le parcours actuel, les meilleurs temps réalisés ainsi que l'autonomie du réservoir.

Il peut également mémoriser différents parcours ou un parcours de référence. Une mémoire individuelle commandée via le PCM permet d'enregistrer différents réglages personnalisés pour les feux de jour, l'éclairage

d'accompagnement, la climatisation, l'activation du capteur de pluie ou encore le verrouillage des portières.

Sécurité

**La 911 garde toujours ses réserves,
même dans les moments cruciaux.**

Les distances de freinage sont réduites.

L'éclairage des phares est optimal.

La sensibilité de déclenchement des airbags est élevée.

**L'efficacité des marges de déformation des éléments
de sécurité est remarquable.**

Pourquoi tous ces moyens ?

**Pour que le niveau de sécurité de la 911 soit à la hauteur
de sa puissance.**



**Plus de 28 000 victoires remportées en compétition.
Résultat : une sécurité hors pair.**



Vous profitez aujourd'hui des expériences acquises depuis plus de 50 années de compétition. A commencer par la sécurité active.

Le réglage équilibré du châssis vous assure une sécurité maximale avec des réserves élevées. La souplesse du moteur et son couple autorisent des changements de trajectoire rapides, autre facteur

de sécurité. Et un freinage hors pair, typiquement Porsche.

L'aérodynamique de la carrosserie et le carénage spécifique du plancher assurent aux modèles 911 de faibles valeurs de portance et une meilleure motricité. Le véhicule garde toujours le contact avec la route et conserve sa trajectoire, notamment à vitesses élevées.

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

La conception des optiques principales est plus compacte. Les feux de position, les projecteurs



Phares à halogène



Phares Bi-Xénon

La clarté de ce type d'éclairage est deux fois plus forte que celle de la lampe halogène. Feux de croisement ou feux de route – la visibilité et le flux lumineux sont optimisés pour un meilleur confort visuel. Les phares Bi-Xénon intègrent également les lave-phares. Les projecteurs antibrouillard sont une dotation d'origine.

Le troisième feu stop à technologie à diodes DEL est intégré dans le couvercle de coffre. Comme il est caché par le spoiler lorsqu'il est

déployé, celui-ci possède également un feu stop.

Afin de sécuriser et de rendre encore plus confortable l'accès à bord de la 911, elle est équipée de feux de portières. Ils éclairent le seuil d'accès en blanc et signalent l'ouverture de la portière par un éclairage rouge.

antibrouillard et les clignotants sont intégrés dans un bloc séparé. Résultat : un regard 100% Porsche.

De série sur les modèles S et optionnels sur les cylindrées de 3,6 litres, les phares Bi-Xénon offrent une visibilité presque parfaite. Ils utilisent les avantages de la lampe à décharge avec réglage dynamique du site.



Troisième feu stop

Sécurité active : le système de freinage.
Un paradoxe – mais au freinage, Porsche est premier.



L'accélération d'une Porsche est fascinante, sans parler de la décélération. Le système de freinage des modèles 911 figure parmi les meilleurs systèmes de freinage jamais montés sur un modèle de série. Il bat des records en terme de décélération et de résistance. Il est conçu pour des sollicitations extrêmes, quelles que soient les conditions.

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

Les modèles 911 Carrera ainsi que la nouvelle 911 Targa 4 utilisent à l'avant et à l'arrière des étriers monoblocs en aluminium à 4 pistons noir anodisé. Le diamètre des disques est de 318 mm à l'avant et de 299 mm à l'arrière.

Plus puissants, les modèles S adoptent un système de freinage renforcé avec des étriers monoblocs en aluminium à 4 pistons surdimensionnés, des plaquettes des grandes et des disques de 330 mm de diamètre à l'avant comme à l'arrière. Les étriers sont rouges.

Sur tous les modèles, les disques sont perforés pour assurer un freinage optimal sur route mouillée. Le temps de réponse est plus court. La vapeur d'eau s'évacue ainsi plus rapidement. Les disques bénéficient d'une ventilation intégrée pour mieux évacuer l'air chaud.

Mieux encore. Parmi les autres caractéristiques essentielles du système de freinage : le système de blocage des roues à 4 canaux (ABS), qui régule la courbe de décélération et réduit les vibrations de la pédale de frein dans la plage de régulation. Sur les modèles à propulsion, un puissant servofrein à vide de 10 pouces réduit les forces de freinage. Des prises d'air intégrées optimisent le refroidissement des freins.

Conçu pour des sollicitations extrêmes, le système de freinage des modèles 911 Carrera 4 et des nouveaux modèles 911 Targa 4 s'appuie sur un servofrein en tandem de 9 pouces.

Enrichi de 2 fonctions supplémentaires, le Porsche Stability Management (PSM) évolué, une dotation de série, maximise encore la sécurité au freinage des modèles à transmission intégrale (cf. page 82).

Un paradoxe – à quel point le freinage rend la conduite encore plus sportive.



Système de freinage de série des modèles S

Le Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Mieux freiner pour gagner.



PCCB

En option, les modèles 911 peuvent recevoir un système de freinage qui a déjà fait ses preuves en compétition : le Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Fidèle à notre philosophie de toujours aller de l'avant, nous l'avons encore optimisé.

Les disques de frein en céramique sont traités avec des fibres de carbone, enrichies en nitrure de silicium et chauffées à 1 700°C à vide selon un processus très poussé. Résultat : la surface du disque affiche une dureté remarquable qui résiste aux températures extrêmes.

Pour réduire la température des disques, notamment en sollicitation intense des freins, nous avons perfectionné le refroidissement interne. Le nombre des canaux de refroidissement a été augmenté, leur forme a été optimisée pour un meilleur aérodynamisme, ce qui a permis d'améliorer leur refroidissement. Nous avons également doublé le nombre de cloisons entre les canaux de refroidissement pour accroître la résistance de forme des disques de frein. Ces optimisations sont

signalées par le perçage modifié du disque et le doublement des cloisons.

Comme pour la génération précédente de disques PCCB, le faible coefficient de dilatation thermique évite la déformation en utilisation intense. Autre point fort des disques de frein en céramique : ils ne sont pas sujets à la corrosion et assurent un meilleur amortissement acoustique.

L'utilisation d'étriers en aluminium à 6 pistons de conception monobloc sur l'essieu avant et à 4 pistons sur l'essieu arrière permet de développer un excellent coefficient de frottement en décélération avec des valeurs constantes. A la moindre sollicitation de la pédale de frein, les freins réagissent avec spontanéité et une précision élevée.



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

mation mais qui réduit également le poids des masses non suspendues et des masses en rotation. Résultat : une meilleure adhérence et un confort élevé de roulage sur revêtements irréguliers ainsi qu'une plus grande agilité. Vous trouverez des informations

complémentaires sur les freins en céramique dans notre brochure PCCB.

Sécurité passive : la construction. La 911 sait aussi encaisser les coups.

La 911 satisfait toutes les normes de sécurité connues à l'heure actuelle en matière de protection des occupants. Ceci, dans tous les cas de figure : collision frontale, latérale, décalée ou arrière, et même en cas de tonneau.

La structure de carrosserie de la 911 a été bâtie autour d'un habitacle hyper rigide offrant une protection maximale en cas de collision. L'avant est équipé d'une structure de longerons et de traverses brevetée Porsche (1).

Cette ossature assure une évolution calculée de l'onde de choc en cas de collision. Trois chemins de charge superposés se déforment en absorbant l'énergie, répartissant les forces et minimisant ainsi la déformation de l'habitacle.

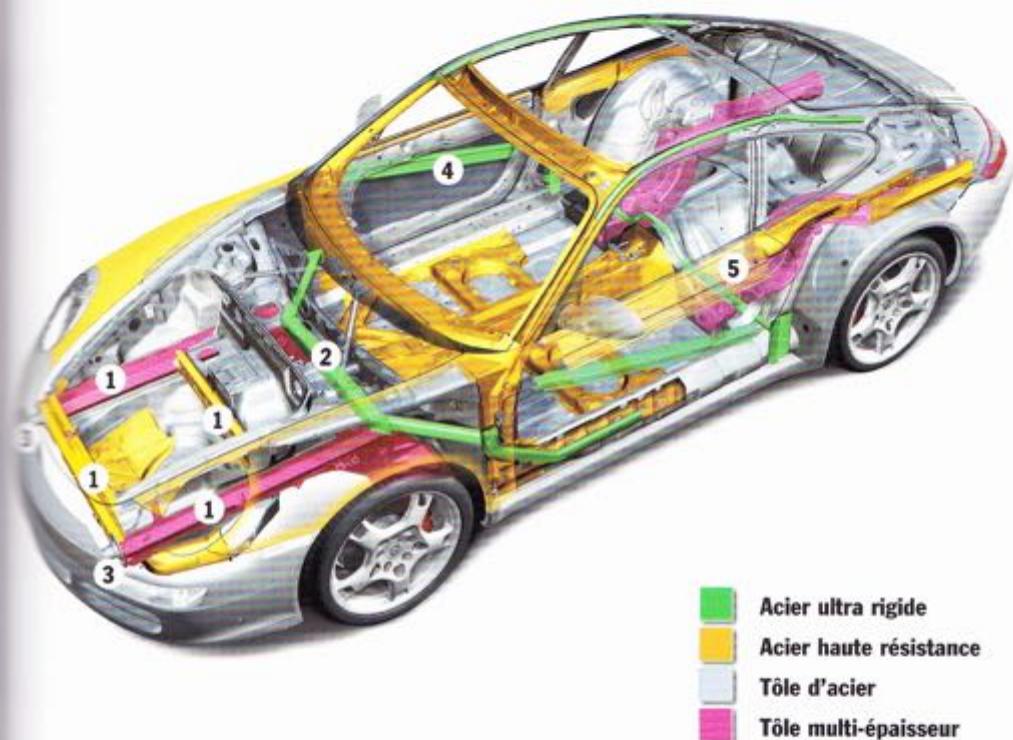
De plus, l'utilisation d'un tablier rigide (2) en acier ultra rigide permet d'absorber l'énergie transmise par les longerons avant. La conception rigide de la traverse réduit la déformation du plancher en cas de choc pour mieux protéger les jambes et les pieds des passagers. Des absorbeurs de

chocs (3) protègent la carrosserie lors de petits chocs. Ils se remplacent facilement, réduisant ainsi sensiblement le coût de réparation.

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

Depuis 1985, toutes les Porsche bénéficient d'une protection anti-encastrement latérale en acier ultra rigide par une barre de protection latérale intégrée dans la portière. Les portières des modèles 911 Carrera et 911 Targa est également renforcée par un profilé d'acier ultra rigide (acier au bore).





La carrosserie toute entière possède une protection de surface de qualité exceptionnelle. Il y a 35 ans, Porsche a été le premier constructeur automobile au monde à fabriquer ses carrosseries en tôle d'acier galvanisée à chaud double face. Aujourd'hui encore,

cette mesure contribue à la légendaire longévité de nos voitures. Ce matériau présente une très bonne protection anticorrosion avec une résistance élevée et assure, même après des années, une protection optimale en cas de collision. Les conséquences

sont inscrites noir sur blanc dans nos garanties : 10 ans contre la corrosion, 3 ans pour la peinture et 2 ans pour l'ensemble du véhicule.

Comme vous pouvez le constater, les performances d'une Porsche vont au-delà de sa puissance.

Sécurité passive : les airbags. Un sportif de haut niveau a aussi sa sensibilité.

Porsche a été le premier constructeur allemand à équiper ses voitures en série d'airbags conducteur et passager « grand volume » d'une technologie révolutionnaire : les airbags nouvelle génération sans gaz, alimentés par une matière organique. Plus compact et plus

léger, l'airbag conducteur se recycle facilement. Les modèles 911 bénéficient d'une technologie d'airbag évoluée : des airbags conducteur et passager « grand volume » à deux niveaux. Le déclenchement des airbags se fait à deux niveaux en fonction de la

gravité du choc et du type de collision (frontale ou décalée par exemple). En cas d'accident moins grave, le premier niveau retient les passagers. Le coussin se gonfle avec une pression plus faible, réduisant le risque de blessure des passagers.





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

De série, les modèles 911 sont équipés du Porsche Side Impact Protection System (POSIP) dernière génération avec 2 airbags latéraux par côté, soit un airbag thorax intégré dans les bandes extérieures des sièges et un airbag de tête qui se déploie du bas vers le haut,

intégré dans les panneaux de porte. Grâce à un volume d'env. 8 litres chacun, ils présentent une protection efficace, quelle que soit la position du siège. Leur conception offre une protection optimale aux passagers de la 911 Carrera Cabriolet et des nouveaux modèles 911 Targa 4, même quand le toit est ouvert.

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

colonne de direction de sécurité, les ceintures de sécurité à 3 points avec réglage de la hauteur (uniquement pour les modèles 911 Carrera Coupé et 911 Targa 4), les prétensionneurs de ceinture et les limiteurs d'effort à l'avant, les structures absorbant l'énergie dans le tableau de bord et les matières difficilement inflammables dans l'habitacle.

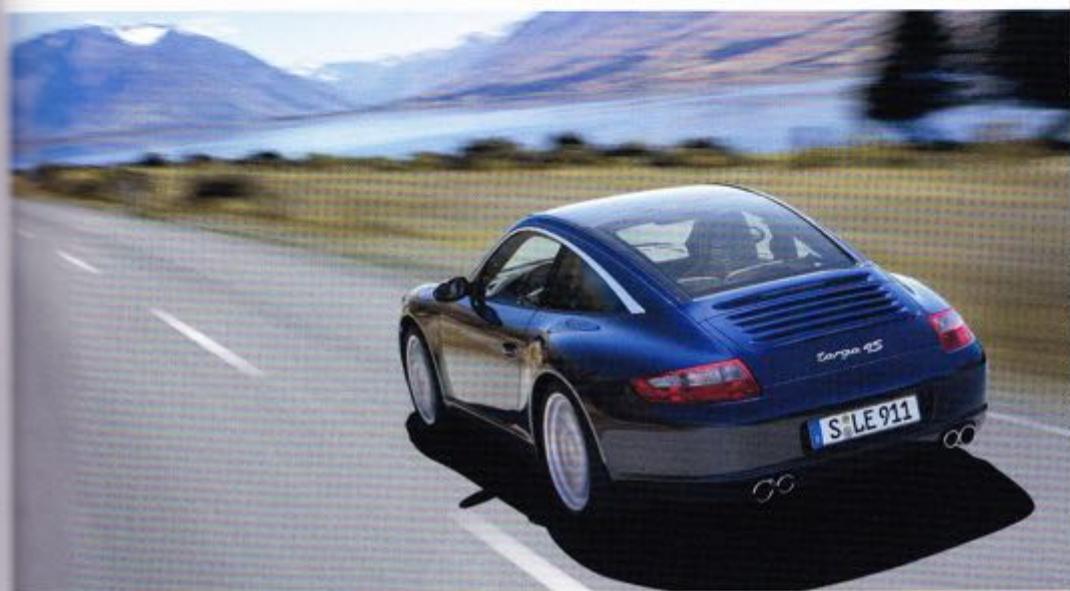
La sécurité passive des modèles 911 Carrera Cabriolet et 911 Targa 4.

Pour profiter du soleil en toute sécurité.



Les modèles 911 Carrera Cabriolet et 911 Targa 4 sont à la fois une invitation à la balade sous le soleil et à l'escapade sportive sur le circuit. La sécurité passive est à la hauteur de leurs performances. Vous restez serein.

Malgré leur faible poids, les cabriolets 2+2 places offrent une rigidité exemplaire en torsion et en flexion, avec des marges de déformation minimale sur chaque passage de roue arrière s'appuyant sur une jambe de force supplémentaire. Pour renforcer la rigidité de la carrosserie, chaque passage de roue arrière s'appuie sur une jambe de force supplémentaire. Pour augmenter la sécurité des passagers en cas de retournement, les modèles 911 Carrera Cabriolet se dotent d'un système de protection télescopique à déclenchement automatique (cf. photo page 99). Les deux arceaux de sécurité emboîtés dans les dossiers des sièges sont précontraints par la tension de ressort (l'élasticité



Le capteur intégré dans le boîtier de commande central du système d'airbags contrôle en permanence l'inclinaison de la carrosserie, les accélérations longitudinales et transversales ainsi que le contact avec la route. En cas d'urgence, il déploie en une fraction de seconde les arceaux de sécurité dont la partie supérieure est capitonnée.

En dépit d'une surface vitrée importante, les nouveaux modèles 911 Targa 4 offrent une excellente rigidité en torsion avec des marges de déformation minimale sur revêtements accidentés. Un résultat obtenu entre autres par la conception des montants latéraux de toit dont la structure et la rigidité ont été optimisées. Ils relient le module de toit à la carrosserie. Une barre transversale intégrée

dans le module de toit entre le toit en verre et la lunette arrière assure une stabilité supplémentaire. Le toit est en verre feuilleté, la lunette arrière rabattable en verre trempé.

Vous n'avez plus qu'à choisir votre type de conduite : détendue ou sportive, décapotée ou fermée, au gré de vos envies.

Confort

**Confortable mais
pas douillette.**

La technique de la 911 est synonyme de précision.
Cela signifie : délaisser tout ce qui est superflu.
Perfectionner ce qui est déjà exemplaire.
Se concentrer sur l'essentiel : le conducteur.

Pour le confort de la 911, c'est pareil.



Pour le confort, nous n'avons fait aucune concession. Nous avons simplement pensé à vous.

L'aptitude à l'usage au quotidien de la 911 n'est plus à prouver – elle fait partie de notre philosophie, comme en témoigne l'habitacle. Plus besoin de regarder, chaque commande est à portée de la main. Seul le design attire votre regard.

Les touches à impulsion se commandent facilement, les instruments sont idéalement disposés, l'ergonomie est maître à bord. La climatisation avec filtre à charbon est entièrement automatique.

Les modèles 911 Carrera et les nouveaux modèles 911 Targa 4 sont équipés d'origine d'un volant à 3 branches qui se règle jusqu'à 40 mm en hauteur et en profondeur.

Les modèles S bénéficient de série d'un volant sport à 3 branches. En option, tous les modèles peuvent recevoir un volant multifonction qui offre un confort supplémentaire pour commander l'autoradio et, si la voiture en est équipée, également le système de navigation et le téléphone, sans que les mains ne quittent le volant.

Le pare-brise athermique, la généreuse lunette arrière des modèles Coupé et Targa 4 ainsi que la lunette arrière en verre de la capote des modèles Cabriolet procurent une excellente visibilité. La surface des vitres latérales est hydrophobe, l'eau et la poussière n'adhèrent plus. Votre vue est toujours optimale, même par mauvais temps.





Les instruments. Informier pour pouvoir réagir.



Instruments de la 911 Carrera S/911 Targa 4S

Un grand classique : les instruments ronds de la 911. Les différents fonds de compteur, de couleur aluminium sur les modèles S, sont agréablement espacés pour une lisibilité

optimale. Ainsi, les principales informations sont disponibles immédiatement.

L'écran gauche affiche le kilométrage total et journalier. Le compte-tours central intègre le témoin d'affichage de l'ordinateur de bord. Il peut être réglé



Instruments de la 911 Carrera/911 Targa 4

individuellement et fait partie de l'équipement d'origine de tous les modèles 911. La vitesse reste affichée en permanence. L'écran droit affiche l'heure et la température extérieure.

La conception matricielle de l'écran bénéficie d'une résolution élevée pour assurer une lecture précise et claire des chiffres et des lettres. L'éclairage blanc

accentue le dessin tout en offrant une excellente lisibilité.





Tableau de bord 911 Carrera S/911 Targa 4S et équipements personnalisés : intérieur tout cuir, Pack Sport Chrono Plus, régulateur de vitesse (Tempomat), module de navigation et système de contrôle de la pression des pneus.



Tableau de bord 911 Carrera/911 Targa 4 et équipements personnalisés : intérieur tout cuir, volant multifonction, Pack Sport Chrono Plus, boîte Tiptronic S, régulateur de vitesse (Tempostat), module de navigation, module de téléphone, combiné passif et système de contrôle de la pression des pneus



D'abord vous réglez la position des sièges. Puis la 911 s'adapte à vous.



Siège entièrement électrique

Les sièges de série.

Les sièges proposés de série offrent un confort élevé. Les mousses sont épaisses, le maintien latéral est très bon, la position abaissée des sièges augmente la hauteur sous pavillon, la suspension est parfaitement adaptée au châssis. Les bandes extérieures montantes des sièges assurent un meilleur maintien en courbe, sans pour autant limiter la liberté de mouvement. Les nombreuses possibilités de réglage des sièges s'adaptent à la morphologie du conducteur qui trouvera une assise optimale.

Les sièges partiel cuir à l'avant font partie des équipements d'origine. Le réglage en hauteur et en profondeur est mécanique, l'inclinaison du dossier est électrique. En option, la 911 peut être livrée avec des sièges entièrement électriques pour le réglage du dossier, de la hauteur

et de l'inclinaison de l'assise ainsi que du support lombaire. Le siège conducteur comporte une fonction qui permet de mémoriser la position de réglage de l'assise, des rétroviseurs extérieurs et du support lombaire.

Les sièges sport.

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

Les sièges sport adaptatifs.

Les sièges sport adaptatifs optionnels offrent un confort élevé pour une sportivité optimale. En plus du réglage électrique en hauteur et en profondeur des



Siège sport adaptatif



Volume de chargement banquette arrière



Commande de réglage du siège sport adaptatif

sièges et de l'inclinaison du dossier, ils proposent également un réglage électrique personnalisé des bandes extérieures de l'assise et du dossier – pour augmenter le confort sur les longs parcours et maximiser le maintien latéral en courbe ou sur circuit. Une fonction complémentaire de mémorisation permet également de régler le rétroviseur conducteur et les différentes positions du siège, à l'exception des bandes extérieures.

Les sièges arrière.

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

Les sièges enfant.

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

Pratique et esthétique à la fois.



Porte-gobelets

Sur la 911, le confort est avant tout une affaire de petits détails bien conçus. Pratiques mais aussi esthétiques, ces équipements augmentent également le confort.

Le capitonnage du compartiment de rangement dans la console centrale et l'habillage des portes rendent les longs trajets particulièrement agréables. Les rangements sont nombreux. Derrière un cache rabattable sous l'airbag passager, on trouvera deux porte-gobelets; en dessous, la boîte à gants fermant à clé avec range CD. D'autres rangements sont prévus dans les contre-portes et la console centrale.



Boîte à gants

Deux prises de 12 V (avec l'allume-cigares) vous permettent de brancher vos accessoires personnels. L'extincteur compact, disponible en option, sera idéalement placé devant le siège conducteur, accessible rapidement.

Eclairage d'accompagnement.

Proposée de série, la fonction d'éclairage d'accompagnement vous offre un plus grand confort. Lors de l'ouverture ou de la fermeture du véhicule, cette fonction active automatiquement les projecteurs antibrouillard pour

éclairer votre chemin. Le Pack Sport Chrono Plus, en option, permet de programmer la temporisation des feux d'accompagnement via le Porsche Communication Management (PCM).

L'assistance parking.

Dès que vous enclenchez la marche arrière, l'assistance parking est activée. Lorsque vous approchez d'un obstacle, un bip sonore vous prévient. Plus vous vous rapprochez, plus le signal s'intensifie. Les capteurs de la fonction « assistance parking », disponible en option, sont discrètement intégrés dans le bouclier arrière.

Le régulateur de vitesse.

Le régulateur automatique de vitesse pour une plage de régulation de 30 à 240 km/h est livré en option. Activée par une

commande séparée sur le levier de direction, cette fonction est disponible dès le premier rapport.

HomeLink®.

La fonction optionnelle HomeLink®, un mécanisme programmable d'ouverture de porte de garage, est intégrée dans la console de toit. Elle permet de commander par radio jusqu'à 3 portes de garage ou systèmes d'éclairage et alarmes antivol.

L'essuie-glace arrière.

L'essuie-glace arrière optionnel des modèles 911 Carrera Coupé et des nouveaux modèles 911 Targa 4 est doté d'un balai de forme aplatie favorisant les flux d'air aérodynamiques, en harmonie avec les lignes de la voiture.

Rétroviseur intérieur et extérieurs.

En option, vous pouvez commander des rétroviseurs intérieur et

extérieurs (droit et gauche) anti-éblouissement avec capteurs de pluie intégrés pour les essuie-glaces avant.

Le toit ouvrant coulissant.

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



Assistance parking



Toit ouvrant coulissant



Coffre vide (911 Carrera)



Coffre avec Trolley PTS « édition ultralight » (grand modèle) de Porsche Design Driver's Selection

Le coffre.

En plus du volume de chargement sur la banquette arrière, les modèles 911 à propulsion offrent une contenance de coffre de 135 l, les modèles 911 à transmission intégrale un volume de 105 l. L'amplificateur du système audio d'origine, le lecteur DVD du module de navigation optionnel

ainsi que le chargeur CD optionnel pour les modèles quatre roues motrices, sont intégrés dans la cloison. Sur les modèles à transmission intégrale, le chargeur CD se trouve dans la partie droite du coffre. Le coffre est protégé par un revêtement antirayures de qualité.

Le système de transport sur toit.

Le support du système de transport sur toit en aluminium (en option pour les modèles 911 Coupé) s'intègre dans les lignes de la 911 pour optimiser l'aérodynamique. Très léger, son montage est très simple. Le système de base peut recevoir diverses fixations pour différents types de supports – malle de toit, porte-vélo ou porte-skis et snowboards - proposés par le programme Porsche Tequipment. Il supporte une charge de toit maxi de 75 kg.

La protection contre le vol.

En équipement d'origine, les modèles 911 disposent d'un dispositif antidémarrage avec transpondeur, d'un système d'alarme avec capteur infrarouge et contacteur de feuillures pour surveiller l'extérieur et d'une alarme volumétrique pour l'intérieur. Ainsi, vous êtes sûr que votre 911 ne changera pas de mains.

Le Vehicle Tracking System.

Au départ de l'usine, nous vous proposons en option un pré-équipement pour le montage ultérieur du Vehicle Tracking System via le programme Porsche Tequipment. Ce système de géo-localisation, qui nécessite le pré-équipement d'un câblage spécifique et d'une batterie de capacité plus élevée, permet de retrouver une voiture volée dans un grand nombre de pays européens.



Support du système de transport sur toit avec malle de toit



Support du système de transport sur toit

Le Porsche Communication Management (PCM). Audio, communication, information : un système tout en un.



Porsche Communication Management (PCM)

En version standard, la 911 est équipée du PCM, le système de communication Porsche avec un écran couleur 16:9 extrêmement performant. Le PCM est l'unité de commande centrale pour les fonctions radio et CD, le réglage du son, le pilotage de l'ordinateur de bord, du chargeur CD (optionnel),

du système de navigation (optionnel) et du téléphone (optionnel). Le lecteur CD intégré permet également de lire les CD audio au format MP3. Le PCM commande également l'affichage des performances et la mémoire personnalisée du Pack Sport Chrono Plus proposé par le programme Porsche Tequipment.

Aux adeptes de la radio, il offre 20 mémoires FM et AM, un double tuner FM avec les fonctions RDS-Diversity (recherche automatique de la fréquence optimale de la station sélectionnée) et Autostore dynamique.



Haut-parleur dans le panneau de porte

Le module de navigation est disponible en option. Avantage : le lecteur DVD est logé dans le coffre (cf. page 120), le lecteur CD intégré dans le PCM se consacre ainsi uniquement à la lecture audio.

Le Pack Audio Plus.

La Porsche 911 est équipée de série du Pack Audio Plus. Une sortie 4x 25 Watts dans le PCM ainsi qu'un amplificateur linéaire externe dans le coffre pour les HP graves et médium-graves (2x 55 et 1 x 25 Watts de puissance nominale) vous offrent un son exceptionnel. Avec 9 haut-parleurs, cela n'a rien d'étonnant.

Le réglage du son s'effectue via le menu du PCM. Lorsque le son est baissé, la fonction loudness permet d'augmenter les graves et les aiguës.

Antenne avec fonction « diversity ».

Le PCM intègre un amplificateur d'antenne sous forme de 4 fils insérés dans le pare-brise qui optimise la fréquence et la réception des stations FM.



Haut-parleur dans le tableau de bord



Haut-parleur à l'arrière



L'ordinateur de bord intégré.

L'ordinateur de bord peut vous renseigner sur différentes données telles que les moyennes de consommation et de vitesse, l'autonomie restante, la durée du parcours, la température extérieure ou encore les données du système optionnel de contrôle de la pression des pneus. A l'aide du levier de direction, vous pouvez afficher les principales données sur l'écran central du tableau de bord, une dotation de série de la 911.

Le comodo permet également de commander le chronomètre de l'option Pack Sport Chrono Plus.

Le carnet de bord électronique.

En option, le PCM peut être complété par un carnet de bord électronique qui permet d'enregistrer automatiquement le kilométrage, le parcours, la date et l'heure ainsi que les adresses de départ et d'arrivée de chaque parcours. Grâce au logiciel livré

avec le système, vous pouvez sélectionner les données dans le PCM via une interface infrarouge et les gérer sur votre ordinateur personnel. Le logiciel répond aux critères d'évaluation requis par les services fiscaux allemands pour l'enregistrement automatique des données.

Le système de navigation.

Le cœur du PCM, le module optionnel de navigation GPS avec guidage dynamique via la fonction TMC (Traffic Message Channel) qui affiche le graphique des bouchons et calcule les itinéraires de délestage, comprend un lecteur DVD de navigation logé dans le coffre et un menu de navigation très convivial. Le système localise votre position via satellite pour vous guider vers votre destination.

Par rapport à un lecteur CD, le lecteur DVD optimise la lecture

des données et les fonctions de navigation. Plusieurs niveaux de zoom vous permettent de réduire l'échelle des cartes. La cartographie est plus précise. La plupart des pays européens sont intégrés dans un seul DVD livré avec le module.

Le module de navigation étendue.

Le module optionnel d'aide à la navigation disponible pour le PCM facilite votre orientation en suivant

des itinéraires préenregistrés (fonction Backtrace) ou lorsque vous naviguez en dehors des zones numérisées sur le DVD de navigation (via une fonction boussole associée au système de navigation par GPS).

Le téléphone GSM.

L'option téléphone GSM possède un clavier à douze touches et une fonction mains-libres performante. Le microphone de l'installation mains-libres intégré au niveau de la colonne de direction est orienté vers le conducteur. L'équipement permet également de lire les messages SMS (Short Message Service) mais aussi d'émettre un appel de détresse sans la carte à puce du téléphone. En option, il peut recevoir un combiné passif et une console garnie de cuir pour les communications confidentielles.



Combiné passif

Chargeur CD, Porsche CDC-4.

Disponible en option, le chargeur 6 CD peut être raccordé au PCM. Très complet, il est logé dans une niche du coffre (cf. page 116). Tous les modèles 911 disposent au départ de l'usine du pré-équipement pour le montage ultérieur du chargeur CD.



Porsche et BOSE®. Unis par un son de haut niveau.



HP médium dans la portière

Le BOSE® Surround Sound-System.

Le BOSE® Surround Sound-System est proposé en équipement optionnel pour les modèles 911. Développés ensemble, l'harmonie entre le son BOSE® et le son Porsche est parfaite.

Le BOSE® Surround Sound-System possède une puissance nominale globale de 325 Watts, produite par un amplificateur numérique à 7 canaux MOST® avec sortie linéaire de 5x 25 Watts ainsi que deux sorties TSM de 100 Watts chacune.

La technologie MOST® (Media Orientated Systems Transport) utilise la transmission des données à haute vitesse par fibres optiques sans perte de qualité.

Ainsi, les émotions procurées par, au total, 13 haut-parleurs (12 dans les modèles 911 Carrera Cabriolet et 911 Targa 4) avec subwoofer actif et Centerfill n'ont rien à envier aux émotions de conduite. Le son restitué est d'une qualité exceptionnelle et très pur, quelle que soit votre position d'assise.

Le BOSE® Automotive Surround Sound se commande par simple pression de bouton. D'autres canaux audio individuels logés à l'avant et à l'arrière du véhicule enchantent l'habitacle par un son exceptionnel. La technologie Centerpoint™ brevetée par BOSE® transforme les enregistrements stéréo en 5 canaux audio indépendants. Le circuit de traitement des

Unité électronique du système audio



Microphone pour l'AudioPilot®

signaux BOSE® SurroundStage™ envoie chaque canal audio à une combinaison d'enceintes soigneusement choisie, pour un son surround bien équilibré dans tout le véhicule.

Le réglage optimal du son fournit une sonorité sur mesure à tout moment. Adaptée à l'habitacle des modèles 911 dès le stade de

Enceinte Néodyme 2,5 cm pour les fréquences aiguës

Enceinte 7,0 cm pour les fréquences moyennes (Centerfill)

2 HP 13,0 cm pour les graves dans un module bass-reflex 14 l avec amplificateur de puissance TSM pour les modèles Coupé (modèles Cabriolet et 911 Targa 4 : 1 HP pour les graves dans un module bass-reflex avec amplificateur de puissance TSM dans la zone d'accès passager)



Enceinte Néodyme 8,0 cm pour les fréquences moyennes
Enceinte Nd® 20,0 cm pour les graves

Enceinte Nd® 2,5 cm pour les fréquences aiguës
Enceinte Néodyme 8,0 cm pour les fréquences moyennes

développement, la restitution du son est optimale, dans un équilibre parfait sur toute la plage de fréquence. Comparée à la fonction simple, la fonction loudness dynamique renforce les graves lorsque le son baisse pour compenser la sensibilité de l'audition des occupants.

A l'aide d'un microphone, la technologie AudioPilot® Noise Compensation mesure tous les bruits dans l'habitacle pour adapter et restituer automatiquement un son optimal sans que le conducteur n'intervienne.

Pour les modèles Cabriolet, nous avons développé un système de

réglage spécifique pour la conduite décapotée, qui bascule automatiquement sur le réglage optimal lors de l'ouverture ou la fermeture du toit.

Vous êtes dans la salle de concert la plus rapide du monde.

Compétition

**Si vraiment la vie s'apparente à une course,
autant en profiter.**

La 911 est une voiture pour l'usage au quotidien.

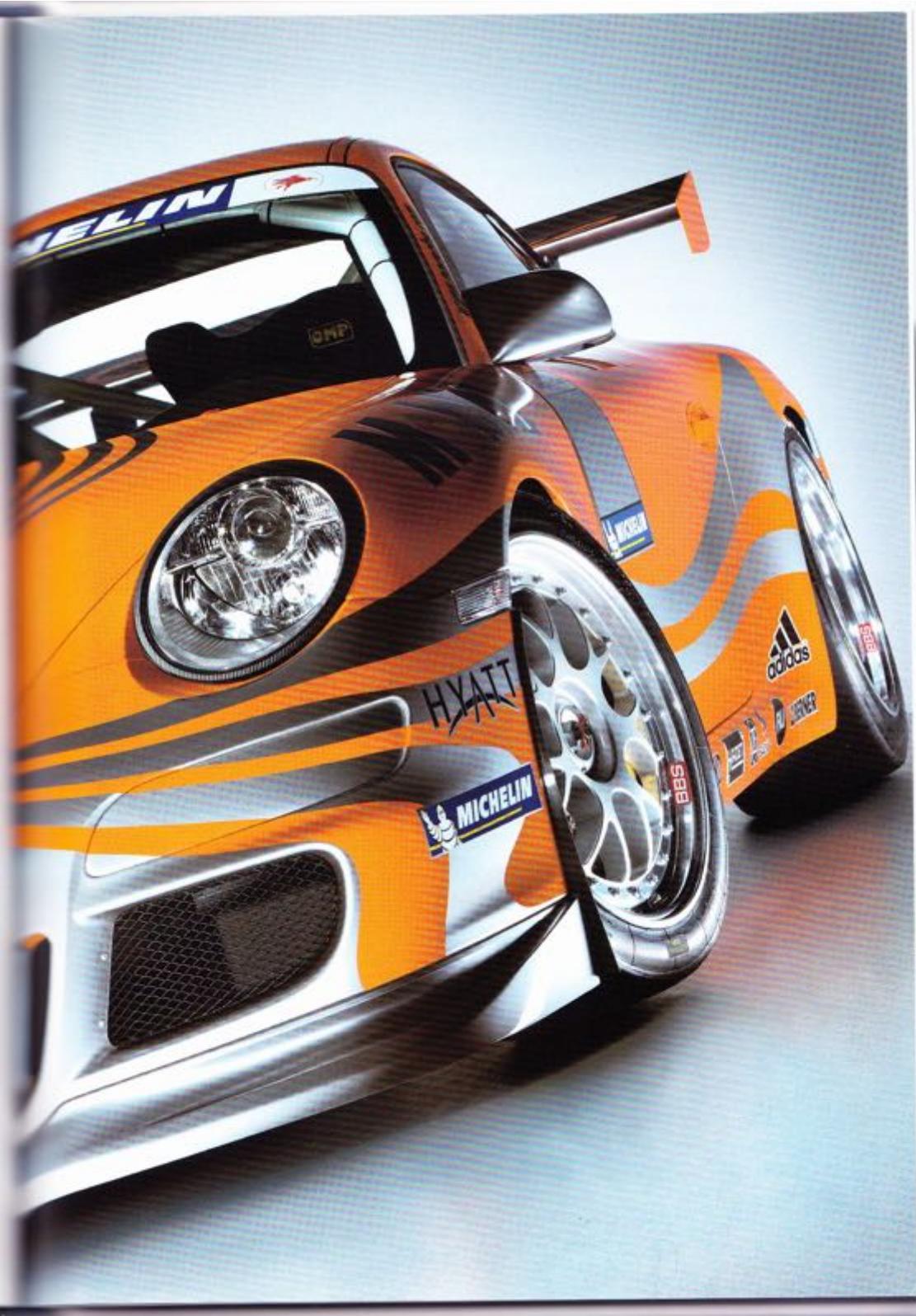
Parce qu'elle a été développée par des passionnés de la compétition.

Une contradiction ?

Non – un principe.

**Le principe qui fait que la technique éprouvée – et surtout approuvée
– en conditions extrêmes sur circuit assure des performances
optimales dans l'usage au quotidien.**

Ce qui ne veut pas dire que votre 911 doit se contenter du quotidien.



Activités Compétition Porsche (Motorsport). L'autre facette de votre Porsche.



911 GT3 Club

Nürburgring, Le Mans, Hockenheim, Mille Miglia, Daytona, Paris-Dakar, Monte Carlo, Targa Florio. Porsche a participé à toutes les courses, sans en manquer aucune. Pas une chicane, pas un virage en épingle que nous ne connaissions pas.

C'est cette communion entre le pilote, le véhicule et le circuit qui nous a permis d'être toujours

dans le peloton de tête. Avec plus de 28 000 victoires à notre palmarès.

La compétition – c'est une passion. Ce sont des expériences extrêmes qui sont intégrées dans le développement de nos véhicules de série et dont vous profitez tous les jours avec votre 911.

Mais si vous le souhaitez, vous pouvez également participer aux courses et concourir dans différentes catégories avec votre 911. Le département Compétition Porsche (Motorsport) propose de nombreuses activités comme la Porsche Sports Cup dédiée aux amateurs passionnés, les courses nationales Porsche Carrera Cup ou la Porsche Michelin Supercup.

Produit phare : la 911 GT3 Cup qui bénéficie d'une technologie de course d'avant-garde avec une nouvelle boîte de vitesse séquentielle. Le poids : tout juste 1 120 kg. Le moteur : un moteur 6 cylindres à plat de 3,6 l de cylindrée, modifié spécialement pour la compétition, développant une puissance de 400 ch (294 kW).

Pour la saison 2006, la 911 GT3 Cup participera à la fois aux cour-

ses internationales Carrera Cup et à la Porsche Michelin Supercup.

La Porsche Michelin Supercup.

Considérée comme le championnat international de marque le plus rapide au monde, la Porsche Michelin Supercup est disputée exclusivement dans le cadre des week-ends Grand Prix de Formule 1 sur les plus prestigieux circuits

d'Europe, du Bahreïn et des USA. La participation à cette course est réservée aux 911 GT3 Cup (Type 997) de série identiques techniquement – pneumatiques Michelin et système de freinage en céramique (PCCB).

Des équipes professionnelles et des pilotes chevronnés se disputent ainsi en 12 tours le championnat.



911 GT3 Cup

Environnement

La protection de
l'environnement sur le terrain.

**La 911. Plus de précision.
Pour augmenter la puissance,
le confort et la sécurité.**

**Et pour la protection de l'environnement ?
Plus de précision.
Pour réduire les émissions,
la consommation et l'entretien.**



Porsche et l'environnement.
Ce n'est pas une contradiction mais une évidence.



La protection de l'environnement est une tradition de longue date chez Porsche. A l'exemple du premier essai sur les gaz d'échappement homologué en Europe par les autorités de l'environnement

des États-Unis, réalisé le 11 mai 1966 à Zuffenhausen avec une Porsche 911. A ce jour, Porsche joue, dans bien des domaines, un rôle de précurseur pour la protection de l'environnement.

Traitement des gaz d'échappement.

De la puissance, oui, mais pas au détriment de l'environnement. Les deux moteurs de 3,6 l et 3,8 l se conforment parfaitement à la

norme européenne EU 4 et la norme LEV en vigueur aux USA. Ainsi, la 911 est non seulement la voiture de sport la plus puissante mais aussi la plus respectueuse de l'environnement.

Ce résultat est obtenu par l'utilisation d'un catalyseur à deux niveaux qui se compose de deux monolithes associés en cascade. Il s'agit de deux supports revêtus de fins canaux de refroidissement pour la dépollution des gaz d'échappement. De conception plus petite, le premier assure un réchauffement plus rapide pour accélérer le traitement des gaz d'échappement.

La régulation lambda stéréo pilote et surveillance individuellement chaque rangée de cylindres. Deux sondes lambda correspondantes régulent séparément la composition du mélange pour chaque rangée

de cylindres. Une autre sonde lambda contrôle le traitement dans chaque catalyseur.*

Résultat : un taux d'émissions faible, quel que soit le régime.

Consommation et recyclage.

Le gain de poids constitue l'un des principaux objectifs de Porsche, ceci pour des raisons économiques et écologiques. C'est la base fondamentale permettant d'obtenir de faibles valeurs de consommation tout en offrant des performances exceptionnelles.

L'aspect économique repose sur la présence accrue d'alliages en aluminium coulé, l'utilisation de matières composites et de tôles d'acier haute résistance, nettement plus résistantes que les tôles en acier ordinaire. Les modèles 911

se composent d'environ 20% d'alliages légers.

L'aspect écologique se concentre sur un choix plus ciblé de matériaux et de technologies modernes, respectueux de l'environnement. Quelques exemples : le système d'échappement est en acier spécial. Les composants allégés sont recyclables. Tous les matériaux sont choisis pour faciliter le recyclage sélectif.

Aujourd'hui, les procédés actuels permettent de recycler env. 85% de la 911.

Nous utilisons exclusivement des peintures hydrodiluable. Dans la 911, vous ne trouverez aucune trace d'amiante, de CFC ou de composants à base de CFC. Chez Porsche, le respect de l'environnement se fait en amont, dès la phase de développement.

*Hormis dans les pays avec essence au plomb.



Entretien.

Des intervalles de révision espacés permettent de réduire les coûts

d'entretien et de maintenance. Nous avons sans cesse optimisé nos voitures afin d'espacer les intervalles et de réduire les coûts

de maintenance, comme en témoignent les intervalles de maintenance de la 911.



huile moteur tous les 30 000 km ou tous les deux ans. Les cartouches de filtre à huile tous les 30 000 km et les cartouches de filtre à air

tous les 60 000 km. Les bougies sont remplacées tous les 90 000 km ou tous les 4 ans, les courroies de transmission tous les 90 000 km. Le filtre à essence ne nécessite aucun entretien.

La « grande révision » a été repoussée à 60 000 km. En moyenne, la 911 ne nécessitera plus que 3 maintenances tous les 90 000 km.

Pour l'environnement cela se traduit par une gestion plus équilibrée des ressources en termes d'ingrédients et de pièces d'usure.

Niveau sonore.

La 911 satisfait toutes les réglementations en vigueur, ceci sans aucun encapsulage du moteur. Les bruits sont directement traités à la source. Les composants

moteur sont plus rigides, les pièces en mouvement plus légères et les tolérances très précises. Des mesures complémentaires comme la mise en place sur le système d'admission de silencieux à gros volume ou de résonateurs permettent d'optimiser l'insonorisation pendant toute la durée de vie de la voiture. Mais vous entendrez toujours cette sonorité typiquement Porsche du moteur.

Système d'alimentation.

L'émanation des hydrocarbures a été minimisée. Un filtre à charbon actif et le revêtement spécifique du réservoir contribuent activement à la protection de l'environnement. Les conduites d'essence sont en aluminium, les conduites d'évaporation en matière composite multicouche.

Personnali-

L'évolution de la 911 continue.

A vous de jouer.

sation

Comment atteindre son idéal ?

On pourrait l'exprimer en millimètres – par l'abaissement du châssis par exemple.

Ou en secondes – en réalisant de meilleurs temps sur circuit.

Pour nous, ce sont les années qui comptent.

Plus de 40, pour être précis.

Résultat de cette évolution :

en créant la 6e génération de 911, nous avons approché notre idéal de plus près.

Comme avec chacune de ses devancières, en somme.

Et pourtant, c'est à vous de décider quel sera votre idéal.

Le programme de personnalisation que nous vous présentons dans les pages qui suivent, vous laisse un large choix.



Les teintes.





Pour chaque conducteur, la 911 est d'abord une expression de sa liberté individuelle qui reflète son caractère et sa personnalité. A commencer par la peinture. Pour habiller votre 911, vous avez le choix entre 4 teintes unies, 8 teintes métallisées, 5 teintes spéciales, 4 teintes de capote et 9 teintes intérieures ainsi que 3 combinaisons bicolores.

En option, vous pouvez également commander votre 911 dans la teinte que vous souhaitez. Les possibilités sont illimitées, ou presque. Pour que votre nouvelle 911 soit exactement comme vous l'imaginiez.

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

Teintes unies. Extérieur.

Teintes métallisées. Extérieur.



Noir



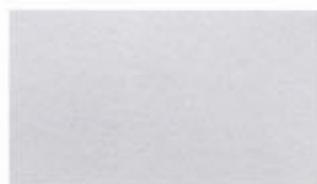
Noir Basalte métallisé



Gris Atlas métallisé



Rouge Indien



Gris Arctique métallisé



Gris Météor métallisé*

Blanc Carrara



Bleu Nuit métallisé



Bleu Cobalt métallisé



Jaune Vitesse



Châtaigne métallisé



Vert Néphrite métallisé

* Commercialisation à partir de 08/2006, au plus tôt.

Teintes spéciales. Extérieur.



Gris Ardoise métallisé



Olive foncé métallisé



Argent GT métallisé



Bleu Lapislazuli métallisé



Vert Lago métallisé

Teintes de capote.



Noir



Gris Pierre



Bleu Métropole



Cocoa

Teintes de série. Intérieur.

Simili cuir/cuir/vernis souple¹⁾
en couleur intérieure.



Noir



Gris Pierre



Beige Sable



Vert Amazone



Bleu Abysses

Moquette.



Noir



Gris Pierre



Beige Sable



Vert Amazone



Bleu Abysses

Ciel de toit.²⁾



Noir



Gris Pierre



Beige Sable



Vert Amazone



Bleu Abysses

Teintes bicolores en couleur intérieure.⁵⁾

**Cuir/vernis souple
en couleur intérieure.**

Moquette.

Ciel de toit.²⁾



Noir et Terracotta⁶⁾



Terracotta



Noir



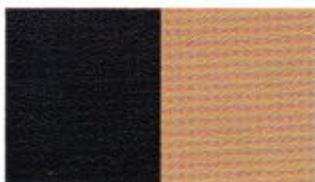
Noir et Gris Pierre⁷⁾



Gris Pierre



Noir



Noir et Beige Sable⁷⁾



Beige sable



Noir

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

⁵⁾ Vernis souple en couleur intérieure, pare-soleil et marche-pied revêtus d'un film en couleur intérieure.

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

³⁾ Vernis souple en couleur intérieure, pare-soleil et marche-pied revêtus d'un film noir.

⁴⁾ Vernis souple noir, pare-soleil et marche-pied revêtus d'un film noir.

⁵⁾ Eléments en cuir noir : partie supérieure du tableau de bord (incl. visière des compteurs), parties inférieure et supérieure du tableau de bord avec cache airbag passager, couronne du volant et module d'airbag, bord supérieur de l'habillage des portes, partie supérieure du panneau latéral arrière, montant de pare-brise, montant latéral et montant de lunette arrière. Tous les autres éléments adoptent la couleur intérieure choisie.

⁶⁾ Vernis souple en couleur intérieure ou noire, pare-soleil et marche-pied revêtus d'un film noir.

⁷⁾ Vernis souple en couleur intérieure ou noire, pare-soleil garni d'un film noir, marche-pied revêtus d'un film en couleur intérieure.

Extérieur.

Description	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Code	Page
• Phares Bi-Xénon avec réglage dynamique du site des phares et lave phares	○	●	○	●	○	●	○	●	○	●	P74	91
• Suppression du monogramme arrière	G	G	G	G	G	G	G	G	G	G	498	
• Assistance parking (arrière)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	635	114
• Aérokit Cup	○	○	○	○	-	-	-	-	-	-	XAA	144, 145
• Jupes latérales peintes	-	-	○	○	-	-	○	○	○	○	XAJ	



Aérokit Cup, jantes peintes



Capteur de pluie



Essuie-glace arrière

Extérieur.

Description	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Code	Page
• Essuie-glace arrière	○	○	○	○	-	-	-	-	○	○	425	115, 146
• Pare-brise teinté dégradé gris	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	567	
• Rétroviseurs intérieur et extérieurs automatiques anti-éblouissement avec capteurs de pluie intégrés	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	P12	115, 146
• Toit relevable/toit coulissant électrique	○	○	○	○	-	-	-	-	-	-	650	115
• Hardtop	-	-	-	-	○	○	○	○	-	-	550	147
• Support pour système de transport sur toit	○	○	○	○	-	-	-	-	-	-	549	116

- Option non disponible ○ Option disponible ● Equipement de série G Option gratuite

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

Moteur, transmission et châssis.

Description	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Code	Page
• Kit Moteur Carrera S, augmentation de la puissance à 381 ch (280 kW) incluant échappement sport (XLF) et doubles sorties d'échappement sport	-	o	-	o	-	o	-	o	-	o	X51	60
• Tiptronic S	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	249	68
• Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), système de freinage en céramique	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	450	94, 148
• Porsche Active Suspension Management (PASM) avec châssis surbaissé de 10 mm	o	•	o	•	o	•	o	•	o	•	475	76
• Châssis sport (-20 mm) avec différentiel arrière à glissement limité	o	G	o	G	-	-	-	-	-	-	P17	75



911 Carrera Cabriolet avec hardtop



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)



Sorties d'échappement en acier spécial, chromées, 911 Carrera S

Moteur, transmission et châssis.

Description	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Code	Page
• Pack Sport Chrono Plus	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	640	84
• Sorties d'échappement chromées	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	X54	148
• Echappement sport avec doubles sorties d'échappement	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	XLF	64, 144
• Réducteur de course	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	XCZ	

– Option non disponible ○ Option disponible
 • Equipement de série G Option gratuite
 Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques.



Jante - Carrera S - 19 pouces



Jante - Carrera Classic - 19 pouces

Jantes.

Description	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Code	Page
• Jantes « Carrera S » 19 pouces	○	●	○	●	○	●	○	●	○	●	403	148
• Jantes « Carrera Classic » 19 pouces	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	405	148
• Jantes « SportDesign » 19 pouces	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	407	143, 149
• Jantes « Carrera Sport » 19 pouces incluant enjoliveurs de roue avec écusson Porsche en couleur (pour les modèles 911 Carrera 4 et Targa 4 avec élargisseurs de voie de 17 mm sur l'essieu arrière)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	XRR	149
• Jantes « Turbo » 19 pouces	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	404	149
• Enjoliveurs de roue avec écusson Porsche en couleur	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	446	149
• Jantes couleur carrosserie avec enjoliveurs de roue avec écusson Porsche en couleur	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	XD9	144, 145
• Système de contrôle de la pression des pneus	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	482	90
• Élargisseurs de voie de 5 mm à l'avant et à l'arrière	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	XRP	



Jante « SportDesign » 19 pouces



Jante « Carrera Sport » 19 pouces



Jante « Turbo » 19 pouces



Touche de fonction de mémorisation



Régulateur de vitesse (Tempostat)

Intérieur.

Description	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Code	Page
• HomeLink® (mécanisme programmable d'ouverture de porte de garage)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	608	115
• Régulateur de vitesse automatique (Tempostat)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	454	114, 150
• Fonds de compteurs noirs	●	G	●	G	●	G	●	G	●	G	022	
• Fonds de compteurs en couleur intérieure Beige Sable/Terracotta/Brun naturel	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	XFD/ XFE/ XFF	
• Fonds de compteurs en couleur extérieure Rouge Indien/Jaune Vitesse/Blanc Carrara	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	XFG/ XFH/ XFJ	151
• Pré-équipement Vehicle Tracking System	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	674	116
• Sièges entièrement électriques	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	P15	112
• Sièges sport	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	P77	112

○ Option non disponible ○ Option disponible ● Equipement de série G Option gratuite

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

Intérieur.

Description	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Code	Page
• Sièges sport adaptatifs	<input type="checkbox"/>	P01	112									
• Dos des sièges sport couleur carrosserie	<input type="checkbox"/>	XSA										
• Sièges chauffants	<input type="checkbox"/>	342										
• Ceintures de sécurité Gris Argent/Rouge Indien/ Jaune Vitesse	<input type="checkbox"/>	XSH/ XSX/ XSY										
• Console centrale arrière peinte	<input type="checkbox"/>	XME										
• Extincteur	<input type="checkbox"/>	509										
• Repose-pied design sport	<input type="checkbox"/>	XXZ										
• Tapis de sol	<input type="checkbox"/>	810										



Fonds de compteurs en couleur extérieure Rouge Indien



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

Intérieur Cuir et Cuir naturel.

Description	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Code	Page
• Sièges tout cuir	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	Code	
• Sièges cuir souple	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	982	157
• Intérieur tout cuir (comprenant entre autres sellerie cuir, parties supérieure et inférieure du tableau de bord, panneaux de porte et panneaux latéraux arrière en cuir lisse)												
– teinte standard	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	Code	
– teinte spéciale	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	Code	
– teinte bicolore	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	970	153
– cuir naturel	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	998	
– teinte personnalisée	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	Code	

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

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

Intérieur Cuir et Cuir naturel.

Description	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Code	Page
• Pack additionnel planche de bord en cuir	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	EAA	
• Partie inf. de la visière des instruments de bord en cuir	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	XNG	
• Habillage de la colonne de direction en cuir	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	XNS	
• Volant sport à 3 branches en cuir	○	●	○	●	○	●	○	●	○	●	435	
• Volant à 3 branches en cuir lisse	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	459	
• Volant sport à 3 branches en cuir lisse	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	460	
• Volant sport à 3 branches à jante épaisse en cuir lisse	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	XPA	
• Volant multifonction à 3 branches en cuir lisse	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	431	109



Intérieur bicolore Noir et Gris Pierre et autres équipements personnalisés

Intérieur Cuir et Cuir naturel.

Description	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Code	Page
• Pack additionnel panneaux de porte en cuir	○	○	△	○	○	○	○	○	○	○	XTV	
• Dos des sièges sport en cuir	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	XSB	
• Ecusson Porsche sur appuie-tête (en relief)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	XSC	154
• Combiné passif en cuir	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	XEA	
• Console centrale arrière en cuir	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	XMZ	153
• Ciel de toit en cuir	○	○	○	○	-	-	-	-	-	-	XMA	
• Pare-soleil en cuir*	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	XMP	
• Entourage du plafonnier en cuir	○	○	○	○	-	-	-	-	-	-	XZD	
• Protège-seuils intérieurs en cuir*	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	XTG	



Ecusson Porsche en relief sur l'appuie-tête



Intérieur Bois Makassar et autres équipements personnalisés

Intérieur Pack Bois Makassar, foncé (finition satinée).

Description	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Code	Page
• Pack Bois Makassar	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	801	155
• Pack additionnel planche de bord, bois Makassar	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	EAB	155
• Volant multifonction à 3 branches, bois Makassar	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	451	155
• Pack additionnel panneaux de porte, bois Makassar	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	XTT	155
• Console centrale arrière, bois Makassar	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	XJT	155

* Commercialisation pour les modèles 911 Targa 4 à partir de 09/2006, au plus tôt.

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

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



Intérieur Bois Platane et autres équipements personnalisés

Intérieur Pack Bois Platane, clair (finition satinée).

Description	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Code	Page
• Pack Bois Platane	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	802	156
• Pack additionnel planche de bord, bois Platane	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	EAC	156
• Volant multifonction à 3 branches, bois Platane	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	452	156
• Pack additionnel panneaux de porte, bois Platane	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	XTU	156
• Console centrale arrière, bois Platane	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	XJU	156

* Commercialisation pour les modèles 911 Targa 4 à partir de 09/2006, au plus tôt.

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

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

Intérieur Carbone.

Description	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Code	Page
• Pack Carbone	<input type="checkbox"/>	803	157									
• Pack additionnel planche de bord en carbone	<input type="checkbox"/>	EAD	157									
• Volant multifonction à 3 branches en carbone	<input type="checkbox"/>	453	157									
• Pack additionnel panneaux de porte en carbone	<input type="checkbox"/>	XTL	157									
• Console centrale arrière en carbone	<input type="checkbox"/>	XMJ	157									
• Baguettes de seuil de porte en carbone*	<input type="checkbox"/>	X69										



Intérieur Carbone et autres équipements personnalisés



Intérieur AluDesign et autres équipements personnalisés

Intérieur AluDesign/acier spécial.

Description	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Code	Page
• Pack additionnel planche de bord en AluDesign	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	EAE	158
• Partie inférieure de la visière des instruments de bord en AluDesign	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	XCL	158
• Volant multifonction à 3 branches en AluDesign	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	XPV	151, 158
• Pack additionnel panneaux de porte en AluDesign	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	XTW	158
• Leviers de vitesse et de frein à main en aluminium*	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	ECA	
• Console centrale arrière en AluDesign	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	XCK	158
• Dos des sièges sport en AluDesign	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	XCG	
• Baguettes de seuil de porte en acier spécial**	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	X70	

* Commercialisation à partir de 10/2006, au plus tôt. ** Commercialisation pour les modèles 911 Targa 4 à partir de 09/2006, au plus tôt.

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

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

Audio et communication.

Description	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Code	Page
• Module de navigation pour PCM	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	670	120
• Module de navigation étendue pour PCM	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	672	121
• Carnet de bord électronique pour PCM	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	641	120
• Module de téléphone pour PCM	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	666	121
• Combiné passif pour module de téléphone	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	668	121
• BOSE® Surround Sound-System	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	680	122
• Chargeur 6 CD, CDC-4***	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	692	121, 159
• Antenne fouet	G	G	G	G	G	G	G	G	G	G	461	

*** L'écoute de CD audio protégés par le copyright peut générer une mauvaise qualité d'écoute, indépendante de la qualité des lecteurs audio.



Chargeur 6 CD CDC-4

Enlèvement à l'usine 911

Quel plaisir d'aller chercher soi-même une œuvre achevée.

Le moteur est le cœur de votre nouvelle Porsche. Quel plaisir de se rendre au berceau de la marque pour éveiller en vous cette émotion.

Le berceau de la marque, un grenier sur le site de Zuffenhausen où ont été construites les premières voitures, est aujourd'hui classé monument historique. C'est l'usine 1 qui a pris le relais pour réaliser nos rêves automobiles à l'image de la 911, du Boxster, du Cayman et

de votre propre Porsche. Berceau du mythe Porsche.

Si vous aussi vous voulez vivre la fascination Porsche originelle, là où l'histoire et l'avenir ne font qu'un, dites à votre Centre Porsche que vous avez envie d'aller chercher votre Porsche à l'usine de Zuffenhausen.

Votre Porsche vous y attendra à la date convenue, du lundi au vendredi. Mais rassurez-vous, nos horaires sont très souples, et nous nous ferons un plaisir d'étudier avec vous l'horaire qui vous conviendra le mieux.

Vous disposez de différentes solutions de transport : par

avion, vol direct via Stuttgart ou Francfort, de là vous pourrez rejoindre l'usine par train ou par voiture de location, dont le retour sera assuré par nos soins.

Pour connaître tous les détails concernant l'enlèvement de votre voiture à l'usine de Zuffenhausen, contactez votre Centre Porsche qui pourra également vous aider à préparer votre voyage.



Musée Porsche

Joignez l'utile à l'agréable.
Prolongez votre séjour par une
visite guidée de l'usine.

Prenez un peu de temps et profitez de votre séjour pour visiter l'usine de Zuffenhausen.

Durant la visite de la chaîne de production, vous pourrez vivre Porsche à fleur de peau en découvrant les sites où sont produits les moteurs et la sellerie. Et vous aurez également le privilège d'assister au mariage du châssis et de la carrosserie.

Nos visites guidées de l'usine ont une longue tradition. Elles sont commentées par des collaborateurs Porsche à la retraite qui vous

communiquent toute leur passion. Durant une heure et demie, vous allez vivre une aventure exceptionnelle et assister à la naissance d'une Porsche.

Visitez également le musée Porsche pour admirer les modèles légendaires qui ont contribué au mythe Porsche.

S'il vous reste un peu de temps, vous pourrez prendre un rafraîchissement dans le salon VIP ou visiter la boutique Porsche Design Driver's Selection.

A ne pas manquer, une visite et un déjeuner dans notre restaurant d'entreprise qui vous accueille avec un menu gastronomique.

L'événement phare de votre visite : la livraison personnalisée de votre Porsche par nos collaborateurs. Un technicien spécialisé vous accueillera personnellement pour vous donner toutes les explications et vous familiariser avec votre nouvelle voiture.

Montez à bord de votre Porsche, démarrez le moteur et partez pour une aventure unique à vivre jour après jour. Au-delà de cette aventure au quotidien, le programme Porsche Travel Club vous propose des voyages personnalisés et des aventures exclusives, des formules de détente et de culture.



Site Porsche de Zuffenhausen



Boutique Porsche Design Driver's Selection



Votre Centre 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.



Assistance Porsche

Porsche Assistance vous propose un service d'assistance et de mobilité dans toute l'Europe ainsi que d'autres prestations associées. Vous en bénéficiez automatiquement lors de l'achat de votre Porsche, pendant la durée de garantie.



Porsche Finance

Crédits-bails, solutions de financement et assurances – Porsche Finance offre au travers de ses services une gamme complète de produits financiers à la mesure de nos produits, futuristes et innovateurs.

Service

Porsche Occasions

Un programme mondial de voitures d'occasion extrêmement riche qui vous propose des voitures de qualité certifiée avec des offres de garantie. Pour une sensation de conduite que seule une Porsche peut vous procurer.

Porsche Classic

Votre partenaire pour les pièces d'origine, la documentation technique, les pièces de rechange, la maintenance, la réparation et la restauration des modèles Porsche Classic. Informations complémentaires : www.porsche.fr

« Christophorus »

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





Porsche Exclusive

Vous trouverez ici de nombreuses suggestions pour équiper au départ de l'usine une Porsche de série à vos mesures et lui imprimer votre marque personnelle. Modification esthétique ou technique, ou les deux à la fois. Tout est fait main.



Porsche Tequipment

Notre gamme d'accessoires pour équiper ultérieurement votre Porsche par votre Centre Porsche. Des équipements parfaitement adaptés à votre Porsche qui bénéficient de nos garanties habituelles.



Porsche Design

Driver's Selection

Une gamme de produits – accessoires, prêt-à-porter ou bagagerie sur mesure pour votre Porsche – qui séduit par sa fonctionnalité, sa qualité et son design.



Porsche sur Internet

Vivez la fascination Porsche sur notre site Internet.
www.porsche.fr.

Porsche Clubs

Avec plus de 115 000 membres dans le monde entier, les clubs Porsche vous invitent à partager votre passion. Appelez simplement le + 49 (0)711 911-78307 ou rendez-vous sur le site Internet www.porsche.fr

Porsche Driving Experience

1. Porsche Travel Club.

Des voyages et des circuits touristiques exclusifs et fascinants, onroad et offroad. Contactez votre Centre Porsche ou appelez le +49 (0)711 911-78155 à 78157. Email : travel.club@porsche.de

2. L'école de conduite officielle Porsche

Différents stages de conduite en toute sécurité, sur le prestigieux site de Magny-Cours. Contactez votre Centre Porsche ou appelez le 03 86 21 08 08. Email : ecoleporsche@oreca.fr



Les nouveaux catalogues Exclusive, Tequipment, Porsche Design Driver's Selection et Porsche Driving Experience sont disponibles dans votre Centre Porsche.

Conclusion

**Ce n'est pas une vision.
Mais une offre concrète.**

Le trait noir sur la page blanche a donné naissance à un sportif de haut niveau. Tel un sprinter dans les starting blocs, prêt à bondir. La concentration est au maximum, la tension est forte. Il attend le coup d'envoi qui vient le délivrer. Tous les muscles sont tendus, prêts à donner le maximum.

La 6^{ème} génération de la 911.

Sur un plan rationnel, c'est une technologie pure et précise. Pour des hommes et des femmes qui ont une vision claire de la performance. Une performance, que vous êtes prêt à fournir.

Sur un plan émotionnel, la 911 est un phénomène qui dure depuis plus de 40 ans. Un phénomène que l'on peut décrire – mais qui est difficile à comprendre. Comment traduire la fascination avec des mots ?

Sa puissance transforme les centièmes de secondes en des moments forts. Dans ces moments, la 911 devient une affaire très personnelle.



Caractéristiques techniques

	911 Carrera	911 Carrera S
Moteur		
Nombre de cylindres	6	6
Cylindrée	3 596 cm ³	3 824 cm ³
Puissance (DIN)	325 ch (239 kW)	355 ch (261 kW)
au régime de	6 800 tr/min	6 600 tr/min
Couple maxi	370 Nm	400 Nm
au régime de	4 250 tr/min	4 600 tr/min
Taux de compression	11,3:1	11,8:1
Transmission		
Type de transmission	Propulsion	Propulsion
Boîte de vitesse mécanique	6 rapports	6 rapports
Tiptronic S (5 rapports)	En option	En option
Châssis		
Essieu avant	Jambe de force McPherson	Jambe de force McPherson
Essieu arrière	Essieu multibras LSA	Essieu multibras LSA
Direction	Direction à démultiplication variable, assistée, hydraulique	Direction à démultiplication variable, assistée, hydraulique
Diamètre de braquage	10,9 m	10,9 m
Freins	Etriers monoblocs à 4 pistons en aluminium à l'avant et à l'arrière, disques ajourés et ventilés	Etriers monoblocs à 4 pistons en aluminium à l'avant et à l'arrière, disques ajourés et ventilés
Système de stabilité dynamique	PSM (avec ABS 8.0)	PSM (avec ABS 8.0)
Système anti-blocage	ABS 8.0	ABS 8.0
Jantes	AV : 8 J x 18 ET 57 AR : 10 J x 18 ET 58	AV : 8 J x 19 ET 57 AR : 11 J x 19 ET 67

	911 Carrera	911 Carrera S
Pneumatiques	AV : 235/40 ZR 18 AR : 265/40 ZR 18	AV : 235/35 ZR 19 AR : 295/30 ZR 19
Poids à vide	Boîte mécanique/Tiptronic S	Boîte mécanique/Tiptronic S
DIN	1 395 kg/1 435 kg	1 420 kg/1 460 kg
Selon directive CE*	1 470 kg/1 510 kg	1 495 kg/1 535 kg
Poids total en charge autorisé	1 810 kg/1 855 kg	1 820 kg/1 865 kg
Performances	Boîte mécanique/Tiptronic S	Boîte mécanique/Tiptronic S
Vitesse maxi sur circuit	285 km/h/280 km/h	293 km/h/285 km/h
0-100 km/h	5,0 s/5,5 s	4,8 s/5,3 s
0-160 km/h	11,0 s/12,0 s	10,7 s/11,6 s
Reprise (80-120 km/h) avant dernier rapport	6,5 s/6,7 s (5e/4e rapport)	6,1 s/6,2 s (5e/4e rapport)
Consommation/Emissions	Boîte mécanique/Tiptronic S	Boîte mécanique/Tiptronic S
Selon directive 80/1268/CEE – valeurs pour la version en vigueur au moment de l'impression		
Cycle urbain (l/100 km)	16,1/16,5	17,1/17,9
Cycle extra urbain (l/100 km)	8,1/8,1	8,4/8,4
Cycle mixte (l/100 km)	11,0/11,2	11,5/11,7
Emissions CO₂ g/km	266/270	277/283
Dimensions/valeur C_x		
Longueur	4 427 mm	4 427 mm
Largeur	1 808 mm	1 808 mm
Hauteur	1 310 mm	1 300 mm
Empattement	2 350 mm	2 350 mm
Volume du coffre (VDA)	135 l	135 l
Volume du réservoir	64 l	64 l
Coefficient de pénétration	C _x = 0,28	C _x = 0,29

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

	911 Carrera 4	911 Carrera 4S
Moteur		
Nombre de cylindres	6	6
Cylindrée	3 596 cm ³	3 824 cm ³
Puissance (DIN)	325 ch (239 kW)	355 ch (261 kW)
au régime de	6 800 tr/min	6 600 tr/min
Couple maxi	370 Nm	400 Nm
au régime de	4 250 tr/min	4 600 tr/min
Taux de compression	11,3:1	11,8:1
Transmission		
Type de transmission	Intégrale	Intégrale
Boîte de vitesse mécanique	6 rapports	6 rapports
Tiptronic S (5 rapports)	En option	En option
Châssis		
Essieu avant	Jambe de force McPherson	Jambe de force McPherson
Essieu arrière	Essieu multibras LSA	Essieu multibras LSA
Direction	Direction à démultiplication variable, assistée, hydraulique	Direction à démultiplication variable, assistée, hydraulique
Diamètre de braquage	10,9 m	10,9 m
Freins	Etriers monoblocs à 4 pistons en aluminium à l'avant et à l'arrière, disques ajourés et ventilés	Etriers monoblocs à 4 pistons en aluminium à l'avant et à l'arrière, disques ajourés et ventilés
Système de stabilité dynamique	PSM évolué (avec ABS 8.0)	PSM évolué (avec ABS 8.0)
Système anti-blocage	ABS 8.0	ABS 8.0
Jantes	AV : 8 J x 18 ET 57 AR : 11 J x 18 ET 51	AV : 8 J x 19 ET 57 AR : 11 J x 19 ET 51

	911 Carrera 4	911 Carrera 4S
Pneumatiques	AV : 235/40 ZR 18 AR : 295/35 ZR 18	AV : 235/35 ZR 19 AR : 305/30 ZR 19
Poids à vide	Boîte mécanique/Tiptronic S	Boîte mécanique/Tiptronic S
DIN	1 450 kg/1 490 kg	1 475 kg/1 515 kg
Selon directive CE*	1 525 kg/1 565 kg	1 550 kg/1 590 kg
Poids total en charge autorisé	1 865 kg/1 910 kg	1 875 kg/1 920 kg
Performances	Boîte mécanique/Tiptronic S	Boîte mécanique/Tiptronic S
Vitesse maxi sur circuit	280 km/h/275 km/h	288 km/h/280 km/h
0-100 km/h	5,1 s/5,6 s	4,8 s/5,3 s
0-160 km/h	11,2 s/12,2 s	10,8 s/11,7 s
Reprise (80-120 km/h) avant dernier rapport	6,6 s/6,8 s (5e/4e rapport)	6,2 s/6,3 s (5e/4e rapport)
Consommation/Emissions	Boîte mécanique/Tiptronic S	Boîte mécanique/Tiptronic S
Selon directive 80/1268/CEE – valeurs pour la version en vigueur au moment de l'impression		
Cycle urbain (l/100 km)	16,6/17,4	17,5/18,0
Cycle extra urbain (l/100 km)	8,4/8,6	8,5/8,6
Cycle mixte (l/100 km)	11,3/11,6	11,8/11,9
Emissions CO₂ g/km	272/280	285/286
Dimensions/valeur C_x		
Longueur	4 427 mm	4 427 mm
Largeur	1 852 mm	1 852 mm
Hauteur	1 310 mm	1 300 mm
Empattement	2 350 mm	2 350 mm
Volume du coffre (VDA)	105 l	105 l
Volume du réservoir	67 l	67 l
Coefficient de pénétration	C _x = 0,30	C _x = 0,29

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

	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet
Moteur		
Nombre de cylindres	6	6
Cylindrée	3 596 cm ³	3 824 cm ³
Puissance (DIN)	325 ch (239 kW)	355 ch (261 kW)
au régime de	6 800 tr/min	6 600 tr/min
Couple maxi	370 Nm	400 Nm
au régime de	4 250 tr/min	4 600 tr/min
Taux de compression	11,3:1	11,8:1
Transmission		
Type de transmission	Propulsion	Propulsion
Boîte de vitesse mécanique	6 rapports	6 rapports
Tiptronic S (5 rapports)	En option	En option
Châssis		
Essieu avant	Jambe de force McPherson	Jambe de force McPherson
Essieu arrière	Essieu multibras LSA	Essieu multibras LSA
Direction	Direction à démultiplication variable, assistée, hydraulique	Direction à démultiplication variable, assistée, hydraulique
Diamètre de braquage	10,9 m	10,9 m
Freins	Etriers monoblocs à 4 pistons en aluminium à l'avant et à l'arrière, disques ajourés et ventilés	Etriers monoblocs à 4 pistons en aluminium à l'avant et à l'arrière, disques ajourés et ventilés
Système de stabilité dynamique	PSM (avec ABS 8.0)	PSM (avec ABS 8.0)
Système anti-blocage	ABS 8.0	ABS 8.0
Jantes	AV : 8 J x 18 ET 57 AR : 10 J x 18 ET 58	AV : 8 J x 19 ET 57 AR : 11 J x 19 ET 67
Pneumatiques	AV : 235/40 ZR 18 AR : 265/40 ZR 18	AV : 235/35 ZR 19 AR : 295/30 ZR 19

	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet
Poids à vide	Boîte mécanique/Tiptronic S	Boîte mécanique/Tiptronic S
DIN	1 480 kg/1 520 kg	1 505 kg/1 545 kg
Selon directive CE*	1 555 kg/1 595 kg	1 580 kg/1 620 kg
Poids total en charge autorisé	1 875 kg/1 920 kg	1 885 kg/1 930 kg
Performances	Boîte mécanique/Tiptronic S	Boîte mécanique/Tiptronic S
Vitesse maxi sur circuit	285 km/h/280 km/h	293 km/h/285 km/h
0 - 100 km/h	5,2 s/5,7 s	4,9 s/5,4 s
0 - 160 km/h	11,4 s/12,4 s	11,0 s/12,0 s
Reprise (80-120 km/h) avant dernier rapport	6,7 s/7,0 s (5e/4e rapport)	6,4 s/6,5 s (5e/4e rapport)
Consommation/Emissions	Boîte mécanique/Tiptronic S	Boîte mécanique/Tiptronic S
Selon directive 80/1268/CEE – valeurs pour la version en vigueur au moment de l'impression		
Cycle urbain (l/100 km)	16,4/17,0	17,3/17,9
Cycle extra urbain (l/100 km)	8,1/8,1	8,4/8,4
Cycle mixte (l/100 km)	11,2/11,4	11,6/11,7
Emissions CO₂ g/km	270/275	280/283
Dimensions/valeur C_x		
Longueur	4 427 mm	4 427 mm
Largeur	1 808 mm	1 808 mm
Hauteur	1 310 mm	1 300 mm
Empattement	2 350 mm	2 350 mm
Volume du coffre (VDA)	135 l	135 l
Volume du réservoir	64 l	64 l
Coefficient de pénétration	C _x = 0,29	C _x = 0,29

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

	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet
Moteur		
Nombre de cylindres	6	6
Cylindrée	3 596 cm ³	3 824 cm ³
Puissance (DIN)	325 ch (239 kW)	355 ch (261 kW)
au régime de	6 800 tr/min	6 600 tr/min
Couple maxi	370 Nm	400 Nm
au régime de	4 250 tr/min	4 600 tr/min
Taux de compression	11,3:1	11,8:1
Transmission		
Type de transmission	Intégrale	Intégrale
Boîte de vitesse mécanique	6 rapports	6 rapports
Tiptronic S (5 rapports)	En option	En option
Châssis		
Essieu avant	Jambe de force McPherson	Jambe de force McPherson
Essieu arrière	Essieu multibras LSA	Essieu multibras LSA
Direction	Direction à démultiplication variable, assistée, hydraulique	Direction à démultiplication variable, assistée, hydraulique
Diamètre de braquage	10,9 m	10,9 m
Freins	Etriers monoblocs à 4 pistons en aluminium à l'avant et à l'arrière, disques ajourés et ventilés	Etriers monoblocs à 4 pistons en aluminium à l'avant et à l'arrière, disques ajourés et ventilés
Système de stabilité dynamique	PSM évolué (avec ABS 8.0)	PSM évolué (avec ABS 8.0)
Système anti-blocage	ABS 8.0	ABS 8.0
Jantes	AV : 8 J x 18 ET 57 AR : 11 J x 18 ET 51	AV : 8 J x 19 ET 57 AR : 11 J x 19 ET 51
Pneumatiques	AV : 235/40 ZR 18 AR : 295/35 ZR 18	AV : 235/35 ZR 19 AR : 305/30 ZR 19

	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet
Poids à vide	Boîte mécanique/Tiptronic S	Boîte mécanique/Tiptronic S
DIN	1 535 kg/1 575 kg	1 560 kg/1 600 kg
Selon directive CE*	1 610 kg/1 650 kg	1 635 kg/1 675 kg
Poids total en charge autorisé	1 920 kg/1 965 kg	1 930 kg/1 975 kg
Performances	Boîte mécanique/Tiptronic S	Boîte mécanique/Tiptronic S
Vitesse maxi sur circuit	280 km/h/275 km/h	288 km/h/280 km/h
0-100 km/h	5,3 s/5,8 s	4,9 s/5,4 s
0-160 km/h	11,6 s/12,6 s	11,1 s/12,1 s
Reprise (80-120 km/h) avant dernier rapport	6,8 s/7,1 s (5e/4e rapport)	6,5 s/6,6 s (5e/4e rapport)
Consommation/Emissions	Boîte mécanique/Tiptronic S	Boîte mécanique/Tiptronic S
Selon directive 80/1268/CEE – valeurs pour la version en vigueur au moment de l'impression		
Cycle urbain (l/100 km)	16,6/17,4	17,5/18,0
Cycle extra urbain (l/100 km)	8,4/8,6	8,5/8,6
Cycle mixte (l/100 km)	11,3/11,6	11,8/11,9
Emissions CO₂ g/km	272/280	285/286
Dimensions/valeur C_x		
Longueur	4 427 mm	4 427 mm
Largeur	1 852 mm	1 852 mm
Hauteur	1 310 mm	1 300 mm
Empattement	2 350 mm	2 350 mm
Volume du coffre (VDA)	105 l	105 l
Volume du réservoir	67 l	67 l
Coefficient de pénétration	C _x = 0,30	C _x = 0,29

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

	911 Targa 4	911 Targa 4S
Moteur		
Nombre de cylindres	6	6
Cylindrée	3 596 cm ³	3 824 cm ³
Puissance (DIN)	325 ch (239 kW)	355 ch (261 kW)
au régime de	6 800 tr/min	6 600 tr/min
Couple maxi	370 Nm	400 Nm
au régime de	4 250 tr/min	4 600 tr/min
Taux de compression	11,3:1	11,8:1
Transmission		
Type de transmission	Intégrale	Intégrale
Boîte de vitesse mécanique	6 rapports	6 rapports
Tiptronic S (5 rapports)	En option	En option
Châssis		
Essieu avant	Jambe de force McPherson	Jambe de force McPherson
Essieu arrière	Essieu multibras LSA	Essieu multibras LSA
Direction	Direction à démultiplication variable, assistée, hydraulique	Direction à démultiplication variable, assistée, hydraulique
Diamètre de braquage	10,9 m	10,9 m
Freins	Etriers monoblocs à 4 pistons en aluminium à l'avant et à l'arrière, disques ajourés et ventilés	Etriers monoblocs à 4 pistons en aluminium à l'avant et à l'arrière, disques ajourés et ventilés
Système de stabilité dynamique	PSM évolué (avec ABS 8.0)	PSM évolué (avec ABS 8.0)
Système anti-blocage	ABS 8.0	ABS 8.0
Jantes	AV : 8 J x 18 ET 57 AR : 11 J x 18 ET 51	AV : 8 J x 19 ET 57 AR : 11 J x 19 ET 51
Pneumatiques	AV : 235/40 ZR 18 AR : 295/35 ZR 18	AV : 235/35 ZR 19 AR : 305/30 ZR 19

	911 Targa 4	911 Targa 4S
Poids à vide	Boîte mécanique/Tiptronic S	Boîte mécanique/Tiptronic S
DIN	1 510 kg/1 550 kg	1 535 kg/1 575 kg
Selon directive CE*	1 585 kg/1 625 kg	1 610 kg/1 650 kg
Poids total en charge autorisé	1 900 kg/1 945 kg	1 915 kg/1 960 kg
Performances	Boîte mécanique/Tiptronic S	Boîte mécanique/Tiptronic S
Vitesse maxi sur circuit	280 km/h/275 km/h	288 km/h/280 km/h
0-100 km/h	5,3 s/5,8 s	4,9 s/5,4 s
0-160 km/h	11,6 s/12,6 s	11,1 s/12,1 s
Reprise (80-120 km/h) avant dernier rapport	6,8 s/7,1 s (5e/4e rapport)	6,5 s/6,6 s (5e/4e rapport)
Consommation/Emissions	Boîte mécanique/Tiptronic S	Boîte mécanique/Tiptronic S
Selon directive 80/1268/CEE – valeurs pour la version en vigueur au moment de l'impression		
Cycle urbain (l/100 km)	16,6/17,4	17,5/18,0
Cycle extra urbain (l/100 km)	8,4/8,6	8,5/8,6
Cycle mixte (l/100 km)	11,3/11,6	11,8/11,9
Emissions CO₂ g/km	272/280	285/286
Dimensions/valeur C_x		
Longueur	4 427 mm	4 427 mm
Largeur	1 852 mm	1 852 mm
Hauteur	1 310 mm	1 300 mm
Empattement	2 350 mm	2 350 mm
Volume du coffre (VDA)	105 l	105 l
Volume du réservoir	67 l	67 l
Coefficient de pénétration	C _x = 0,30	C _x = 0,29

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

	911 Carrera S avec Kit Moteur	911 Carrera 4S avec Kit Moteur
Moteur		
Nombre de cylindres	6	6
Cylindrée	3 824 cm ³	3 824 cm ³
Puissance (DIN) au régime de	381 ch (280 kW) 7 200 tr/min	381 ch (280 kW) 7 200 tr/min
Couple maxi au régime de	415 Nm 5 500 tr/min	415 Nm 5 500 tr/min
Taux de compression	11,8:1	11,8:1
Performances		
	Boîte mécanique/Tiptronic S	Boîte mécanique/Tiptronic S
Vitesse maxi sur circuit	300 km/h/294 km/h	296 km/h/290 km/h
0-100 km/h	4,6 s/5,1 s	4,6 s/5,1 s
0-200 km/h	14,9 s/17,6 s	15,4 s/18,1 s
Reprise (80-120 km/h) avant dernier rapport	6,1 s/6,2 s (5e/4e rapport)	6,2 s/6,3 s (5e/4e rapport)
Consommation/Emissions		
	Boîte mécanique/Tiptronic S	Boîte mécanique/Tiptronic S
Selon directive 80/1268/CEE – valeurs pour la version en vigueur au moment de l'impression		
Cycle urbain (l/100 km)	18,1/18,8	18,4/18,9
Cycle extra urbain (l/100 km)	8,6/8,8	8,9/9,0
Cycle mixte (l/100 km)	12,0/12,3	12,4/12,5
Emissions CO₂ g/km	288/296	299/300

911 Carrera S Cabriolet avec Kit Moteur	911 Carrera 4S Cabriolet avec Kit Moteur	911 Targa 4S avec Kit Moteur
6	6	6
3 824 cm ³	3 824 cm ³	3 824 cm ³
381 ch (280 kW)	381 ch (280 kW)	381 ch (280 kW)
7 200 tr/min	7 200 tr/min	7 200 tr/min
415 Nm	415 Nm	415 Nm
5 500 tr/min	5 500 tr/min	5 500 tr/min
11,8:1	11,8:1	11,8:1
Boîte mécanique/Tiptronic S	Boîte mécanique/Tiptronic S	Boîte mécanique/Tiptronic S
300 km/h/294 km/h	296 km/h/290 km/h	296 km/h/290 km/h
4,7 s/5,2 s	4,7 s/5,2 s	4,7 s/5,2 s
15,5 s/18,3 s	16,0 s/18,8 s	16,0 s/18,8 s
6,4 s/6,5 s (5e/4e rapport)	6,5 s/6,6 s (5e/4e rapport)	6,5 s/6,6 s (5e/4e rapport)
Boîte mécanique/Tiptronic S	Boîte mécanique/Tiptronic S	Boîte mécanique/Tiptronic S
18,3/18,8	18,4/18,9	18,4/18,9
8,7/8,8	8,9/9,0	8,9/9,0
12,2/12,3	12,4/12,5	12,4/12,5
293/296	299/300	299/300

Index

Description	Page				
A					
Aérokit Cup	144, 145	Carrosserie	96	Essieu avant	72
Affichage		Catalyseur	131	Essuie-glace arrière	115, 146
des performances	84, 118	Chargeur CD	121, 159	Extincteur	114
Airbags	98	Châssis	71	G	
Alimentation en carburant	58	Châssis sport	75	Gestion moteur	58
Allumage	59	Climatisation	104	H	
AluDesign	158	Codes de personnalisation	144	Hardtop	39, 147
Antenne fonction « Diversity »	119	Coffre	116	Haut-parleurs	119, 122
Arceau de sécurité	100	Communication	118, 159	HomeLink®	115
Assistance parking	114	Compétition	124	I	
AudioPilot®	122	Concept d'essieu	72	Injection séquentielle	58
B					
Bois Makassar	155	Concept LSA	73	Instrumentation	106
Bois Platane	156	Construction	96	Intérieur	104
Boîte de vitesse mécanique	67	Cuir	152	J	
BOSE®		D			
Surround Sound-System	122	Diagnostic embarqué	57	Jantes	75, 149
C					
Cabriolets	33	Différentiel arrière		K	
Capote	35	à glissement limité	75	Kit Moteur Carrera S	60
Caractéristiques techniques	166	Direction	78	L	
Carbone	157	E			
Carnet de bord électronique	120	Echappement sport	64, 144	Lecteur DVD de navigation	120
D					
E					
F					
G					
H					
I					
J					
K					
L					
M					
N					
O					
P					
Q					
R					
S					
T					
U					
V					
W					
X					
Y					
Z					

Lubrification intégrée à carter sec	54	Porsche Stability Management (PSM)	80, 82	Système d'alimentation	133
Lunette arrière en verre	38	Protection contre le vol	116	Système d'échappement	64
M				Système de contrôle de la pression des pneus	90
Matériaux	131	R		Système de freinage	92
Mémoire individuelle	84	Rangement	114	Système de navigation	120
Modèles	20	Recyclage	131	Système de navigation GPS	120
Module de navigation étendue	121	Refroidissement par eau	53	Système de transport sur toit	116
MOST®-Bus-System	122	Refroidissement par flux transversal	53	T	
Moteur Boxer	52	Réglage de l'arbre à cames	56	Teintes	136
Moteur en alliage léger	54	Régulateur de vitesse (Tempostat)	114	Teintes de capote	139
N		Régulation lambda		Teintes spéciales intérieures	141
Niveau sonore	133	stéréo	64, 131	Téléphone	121
O		Régulation sélective du cliquetis	58	Téléphone GSM	121
Ordinateur de bord	120	S		Tiptronic S	68
P		Saute-vent	39	Toit relevable/toit coulissant	115
Pack Audio Plus	119	Sécurité active	92	Tôle d'acier galvanisée à chaud	97
Pack Sport Chrono Plus	84	Sécurité passive	96	Traitement des gaz d'échappement	130
Personnalisation	134	Service	162	Transmission	66
Phares Bi-Xénon	91	Servofrein en tandem	31	Transmission intégrale	82
Porsche Active Suspension Management (PASM)	76	Sièges	112	V	
Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	94	Sièges arrière	113	VarioCam Plus	56
Porsche Communication Management (PCM)	118	Sièges enfant	113	Vehicle Tracking System	116
Porsche Side Impact Protection System (POSIP)	98	Sièges sport	112	Viscocoupleur à lamelles	28, 82
		Sièges sport adaptifs	112	Volant multifonction	109
		Supercup	127		
		Système audio	118, 122		
		Système d'admission	57		

