



PORSCHE



**La nouvelle 911**  
Identité Porsche



<b>Points forts</b>	<b>6</b>
Design extérieur	12
Design intérieur	16
Technique	18
Les modèles 911 Carrera	20

<b>Tempérament</b>	<b>36</b>
Moteur	38
Transmission	48
Châssis et carrosserie	54

<b>Sérénité</b>	<b>74</b>
Sécurité	76
Confort	84

<b>Responsabilité</b>	<b>106</b>
Sport automobile	108
Environnement	114

<b>Personnalité</b>	<b>118</b>
Personnalisation	120
Panorama	134

<b>Identité 911</b>	<b>136</b>
---------------------	------------

<b>Caractéristiques techniques</b>	<b>138</b>
------------------------------------	------------

<b>Index</b>	<b>142</b>
--------------	------------



maturité  
enthousiasme  
racines  
linéarité **Points forts**  
détermination  
audace impétuosité

**La plupart des légendes sont tournées vers le passé.**

**La nôtre est orientée vers l'avenir.**

## La 911.

Regarder devant soi. Telle est la tradition dans laquelle s'inscrit la 911.

Portée par une ingénierie exemplaire, toujours à l'avant-garde. Par plus de 30 000 victoires en course. Mais aussi par notre place dans l'histoire de l'automobile et notre fort engagement pour l'avenir des voitures de sport, comme pour l'environnement. Et, bien évidemment, par la plus légendaire de toutes nos voitures de sport : la 911. Une icône qui n'a que plus de valeur lorsque nous la faisons vivre, pour unir tradition et avenir. Sans cette symbiose, impossible de construire une Porsche. Et encore moins une 911.

Au XXI<sup>e</sup> siècle plus qu'avant, notre identité, c'est elle : la 911. Un design incomparable, des technologies testées en course et des émotions en série, depuis 1963.

Est-ce suffisant pour créer l'avenir ? Cela vous suffirait-il, à vous qui la conduisez ? Ou ne vaut-il pas mieux parfois se défaire des traditions avant d'en devenir prisonnier ?

À cette dernière question nous répondons « oui », sans hésiter. Nous avons retravaillé pratiquement toutes les pièces de la 911 nouvelle génération. Une façon bien à nous d'être à la hauteur, à la fois

de nos traditions, de notre passion pour les sportives et du mythe 911.

Jugez plutôt : design complètement revu, intérieur ergonomique, confortable et sportif, empattement augmenté, nouvelle génération de moteurs plus puissants mais aussi plus économes, grâce à des technologies visant l'efficacité telles que la fonction Stop-Start automatique, la gestion thermique, la récupération d'énergie électrique pour l'électronique embarquée, l'allègement intelligent et une capote de conception nouvelle sur les modèles Cabriolet. À ces équipements s'ajoute la transmission intégrale PTM (Porsche Traction Management) optimisée.

Notre identité est ainsi faite, mêlant traditions et innovations, performances et quotidien, forme et fonctionnalité. Ce n'est pas une contradiction, mais une motivation pour perfectionner toujours plus le concept Intelligent Performance.

Les mots ne manqueraient pas pour décrire cette identité. Mais 3 chiffres suffisent.

La 911. L'identité Porsche en soi.

Naturel, caractère, origines... Une identité se reconnaît aussi à son ADN.

Les modèles 911 Carrera n'échappent pas à la règle. Leur génotype – performances, efficacité, équipements et confort – révèle un caractère naturellement sportif et répond à vos attentes : conduire non pas juste une voiture de sport, mais une 911.





## Que serait un visage sans aucune expression ?

### Le design extérieur.

Tout le monde sait reconnaître une 911, et son identité visuelle tient en quelques mots : formes, lignes, proportions. Toit infléchi vers l'arrière, ailes avant proéminentes, ailes arrière tout en puissance... Autant de caractéristiques qui confèrent à la 911 son expressivité, son tempérament et créent une impression d'ensemble immuable : basse, large, effilée... 911.

Et tout cela, depuis 1963 ? Oui... Et non. Car pour rester fidèle à soi-même, il faut avant tout savoir évoluer.

Si les designers et les ingénieurs Porsche restent plutôt discrets au sujet

de l'évolution de la 911, ils ont pourtant avancé à pas de géant. Leurs innovations, toujours motivées par des avantages fonctionnels et parfaitement pensées pour s'accorder entre elles, sont réunies dans une conception d'ensemble harmonieuse et font de la 911 la voiture de sport du XXI<sup>e</sup> siècle. La preuve : pour ses lignes uniques, à la fois séduisantes et aérodynamiques, la Porsche 911 Carrera a reçu le prestigieux « red dot award : product design 2012 ».

Design et technologie sont indissociables, sur la 911. En témoigne son profil : plus précisément son empattement allongé, pour une stabilité et une dynamique en courbe améliorées. Avec ses porte-à-faux avant et arrière courts, la 911 a une allure compacte et agile.

Une silhouette sport également confirmée par une hauteur totale abaissée par comparaison avec le modèle précédent et une voie avant plus large de 46 mm sur les modèles 911 Carrera et de 52 mm sur les modèles 911 Carrera S. Sur les nouveaux modèles 911 Carrera à transmission intégrale, l'arrière gagne

44 mm en largeur. Ensemble, tous ces petits changements rendent les nouvelles 911 plus agiles.

La silhouette reste donc typique de la 911 et de son évolution. Passons maintenant aux détails.



**red dot design award**  
product design 2012

L'élégance sportive et l'allure résolument dynamique de la 911 doivent beaucoup à l'architecture générale de la voiture (voie avant large, ligne de toit basse) et se traduisent par un coefficient de pénétration dans l'air de 0,29 sur la 911 Carrera.

La forme ovale des phares Bi-Xénon (de série) veille de son côté à préserver une note plus classique, qui laisse toutefois entrevoir le haut niveau de technicité mis en œuvre. Vous pourrez associer à ces blocs optiques l'option Porsche Dynamic Light System (PDLS), avec phares directionnels et portée d'éclairage asservie à la vitesse.

Intégrés au bouclier avant dans des blocs allongés qui contrastent avec la forme des phares, clignotants, feux de jour et feux de position bénéficient de diodes électroluminescentes (DEL). Avec les deux entrées d'air, ils donnent à la 911 des traits distinctifs.

L'arrière impose sa touche finale au design général. L'impression de puissance supplémentaire tient notamment aux lignes franches ainsi qu'aux blocs optiques, également à diodes, dont la forme étirée souligne l'assise de la poupe. Le bandeau de feux arrière des modèles à transmission intégrale donne à cette musculature une touche de relief supplémentaire.

Incontestablement Porsche, les sorties d'échappement sont en acier spécial. Les modèles 911 Carrera S jouent sur deux sorties d'échappement doubles, de part et d'autre du bouclier arrière. L'aileron arrière, large, est télescopique. Il renforce encore l'appui aérodynamique, pour mieux stabiliser la voiture, en toutes circonstances.

Autre façon d'imposer davantage la sportivité de la 911 : les jantes de série affichent 19 pouces pour les modèles 911 Carrera et 20 pour les modèles 911 Carrera S. La grande surface de roulement des pneumatiques présente aussi des avantages pour le confort et les performances.

Le monogramme arrière assure lui aussi une fonction des plus importantes : affirmer l'identité de Porsche.

Dans ce design réfléchi et épuré, chaque ligne, chaque forme a sa fonction, pour donner tout son caractère à la 911.



## Ergonomie sportive pour le quotidien. Confort maximal pour le sport.

### Le design intérieur.

Certes, Porsche construit des voitures pratiques au quotidien. Mais des voitures qui n'ont pourtant rien d'ordinaire dans la mesure où elles réunissent en un tout harmonieux deux notions a priori antinomiques : sportivité et confort.

Cela se confirme dans l'habitacle de la 911, où règnent en harmonie sport, fonctionnalité et équipement de haute qualité, pour garantir une conduite à la fois dynamique et pratique.

À bord, les sensations sont immédiates : sensation d'espace tout d'abord puisque

l'empattement allongé accorde 25 mm de plus à vos jambes par rapport aux modèles 911 Carrera précédents.

Sensations de sportivité et de confort aussi, grâce à une ergonomie bien pensée : matériaux, agencement logique et judicieux des commandes associé à une console centrale montante entièrement revisitée. La voiture de sport entre dans une nouvelle ère, et sa conception réfléchie répond à un principe simple : le plus court chemin est toujours le meilleur.

Si le combiné d'instrumentation reste à première vue classique pour une 911, avec ses 5 instruments ronds, dont le compte-tours au centre, il n'en est pas moins moderne. En témoigne l'écran TFT VGA couleur haute définition de 4,6 pouces, dédié par exemple à l'affichage des informations du nouveau régulateur de vitesse adaptatif, du système audio ou de la navigation.

Concernant le son, outre celui du moteur, les 12 haut-parleurs d'une puissance totale de 821 W de l'option Burmester® High-End Surround Sound-System ont été spécifiquement adaptés aux modèles

911 Carrera, en vue d'une acoustique parfaite.

Design et technique, sport et confort ne font ainsi jamais bande à part. Nous y tenons. Aucune contradiction de notre part, et surtout aucun compromis. Car les fortes personnalités savent justement unir les contraires.





## Le futur s'invite dès à présent.

### La technique.

À quoi serviraient les technologies « de demain » si Porsche ne pouvait vous les proposer dès aujourd'hui ?

Côté moteurs, une évidence : 6 cylindres à plat – de 3,4 l et 350 ch (257 kW) sur les modèles 911 Carrera, ou de 3,8 litres et 400 ch (294 kW) sur les modèles 911 Carrera S. Tous les modèles sont dotés de l'injection directe d'essence (Direct Fuel Injection – DFI) et du VarioCam Plus, pour allier puissance en hausse et baisse de la consommation.

La transmission est régie par une boîte mécanique dont le 7<sup>e</sup> rapport, long, fait baisser notablement la consommation. Ou par la boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK) optionnelle, particulièrement efficace, avec laquelle le passage des rapports se fait sans coupure de puissance.

Sur les modèles 911 Carrera à transmission intégrale, le Porsche Traction Management (PTM) de nouvelle génération assure une répartition idéale de la motricité, sur toutes les routes et par tous les temps. Le comportement routier se fait encore plus harmonieux dans les

situations de conduite extrêmes. C'est un gage de sécurité supplémentaire pour vous, certes sur route mouillée ou enneigée, mais aussi lorsque votre conduite se fait plus sportive.

Passons côté châssis. De série sur la 911 Carrera S (versions Coupé et Cabriolet), les systèmes Porsche Torque Vectoring (PTV) et Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus, en association avec la boîte de vitesse PDK) améliorent le comportement dynamique, que vous pourrez pousser encore plus loin grâce à l'option Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC). Les paliers de suspension

dynamique du moteur, disponibles en option pour tous les modèles, assurent une tenue de cap encore plus précise, en courbe notamment.

La 911 bénéficie d'une conception allégée multimatériaux : l'utilisation judicieuse de l'aluminium permet, par exemple sur la 911 Carrera S, un excellent rapport poids/puissance de 3,5 kg/ch (4,7 kg/kW). Pour le plus grand bénéfice de la consommation et des caractéristiques dynamiques de la voiture.

L'avenir des voitures de sport commence dès aujourd'hui.

Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO<sub>2</sub> et la classe énergétique, veuillez vous reporter aux pages 139/141.



## Réunions. Conférences. Repas d'affaires. Et si vous preniez plutôt rendez-vous avec vous-même ?

### La 911 Carrera.

Exigences professionnelles et obligations familiales, monde réel et réalité virtuelle. L'homme du XXI<sup>e</sup> siècle est habitué à jongler chaque jour avec les contradictions, à les concilier, et l'exercice exige de lui une forte personnalité, ancrée dans une solide identité. Cela n'est pas sans rappeler une certaine voiture de sport, qui sait allier les contraires depuis 1963 : au hasard, sport et quotidien.

Grâce à l'injection directe d'essence (DFI) et au VarioCam Plus de série, pour un mariage réussi entre combustion efficiente, puissance et couple élevés ainsi que consommation réduite.

Autre lien, entre traditions et innovations : le 6 cylindres à plat de 3,4 l, toujours positionné à l'arrière. Si la cylindrée a été réduite (elle était auparavant de 3,6 l), elle délivre encore plus de puissance.

Parlons concrètement : 350 ch (257 kW) à 7 400 tr/min, couple maximal de 390 Nm à 5 600 tr/min, réduction de 16 % de la consommation et des émissions de CO<sub>2</sub> par rapport au modèle précédent équipé de la boîte PDK. Encore plus concret : 4,8 s pour passer de 0 à 100 km/h, vitesse de pointe de 289 km/h.

Pour dévoiler ses atouts, la 911 Carrera dispose d'une nouvelle boîte mécanique à 7 rapports, précise et directe. Comme sur la boîte Porsche Doppelkupplung (PDK) en option, les rapports 1 à 6 sont sportifs ; le 7<sup>e</sup>, au contraire, est un rapport long qui réduit la consommation. La touche SPORT se chargera de rendre le comportement du moteur encore plus incisif.

Côté forme... et fonction : si les sorties d'échappement simples marquent par leur design, leur sonorité reste bien typée Porsche. Les jantes « Carrera » 19 pouces assurent de série plus de stabilité et de performances.

Important pour la sécurité et le sport, la technologie « sport auto » s'invite sur les modèles de série, par le biais d'étriers de frein fixes noirs, de type monobloc en aluminium à 4 pistons, du Porsche Stability Management (PSM) et de phares Bi-Xénon.

Sport, sagesse, quotidien, design sont réunis dans une même carrosserie, celle de la 911 Carrera.



Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO<sub>2</sub> et la classe énergétique, veuillez vous reporter aux pages 139/141.

## Une identité forgée sur les circuits. Sa vraie patrie est cependant la route.

### La 911 Carrera S.

La 911 Carrera S en dit long sur nos origines : elle présente toutes les caractéristiques d'une voiture de sport issue du monde des courses automobiles.

Sa puissance est en conséquence son principal gène : moteur de 3,8 litres doté de l'injection directe d'essence (DFI) et du VarioCam Plus ; 400 ch (294 kW) à 7 400 tr/min. Couple maximal de 440 Nm à 5 600 tr/min. La version équipée de la boîte mécanique franchit le 0 à 100 km/h en 4,5 s et monte jusqu'à 304 km/h.

Des valeurs impressionnantes, sur lesquelles la 911 Carrera S renchérit pourtant par une baisse de la consommation et des émissions de CO<sub>2</sub> allant jusqu'à 15 % de moins que le modèle antérieur. Une réduction en partie due à la fonction Stop-Start automatique de série ou encore au mode Croisière associé à la boîte de vitesse PDK optionnelle.

À l'oreille comme au premier coup d'œil, ses origines ne vous tromperont pas : son rocailleux, doubles sorties d'échappement en acier spécial brossé, jantes « Carrera S » 20 pouces. Besoin d'autres preuves ?

Les sensations seront également au rendez-vous et ne serez pas déçu. Système Porsche Active Suspension Management (PASM) de série ou option châssis sport PASM surbaissé de 20 mm et aérodynamique encore plus sportive ? Options Pack Sport Chrono et suspension dynamique du moteur ? Le Porsche Torque Vectoring (PTV) de série ou l'option Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) pour boîte PDK (optionnelle) vous fourniront aussi plus de motricité et de stabilité. Sur demande, le système Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) optionnel renforcera l'agilité, le confort et la sécurité de votre nouvelle 911 Carrera S.

À propos de sécurité : les freins de la 911 Carrera S bénéficient d'étriers fixes monobloc à 6 pistons à l'avant, au lieu de 4, pour un freinage encore plus court. Les phares Bi-Xénon sont d'origine et vous pourrez demander à leur adjoindre l'option Porsche Dynamic Light System (PDLS).

Aucun doute possible. Efficience, performance, sportivité : la 911 Carrera S fait honneur à ses origines.





**Pour ce qui est de l'avenir des voitures de sport : tout reste ouvert.**

### La 911 Carrera Cabriolet.

Il est bon, parfois, de savoir s'aérer l'esprit. D'aborder les choses autrement. Pour suivre sa propre route. Surtout lorsque l'on s'est fixé des objectifs ambitieux. La meilleure solution est alors de s'ouvrir à des idées nouvelles.

C'est précisément la voie que suit la 911 Carrera Cabriolet : avec une capote innovante, des matériaux légers et un saute-vent intégré. Afin de raviver notre fascination pour les voitures de sport.

Lisse et parfaitement tendue, légère et résistante, la capote en tissu séduit sur le plan aussi bien esthétique que technique, par exemple avec sa lunette arrière en

verre. Ses trois éléments en magnésium permettent d'en alléger la structure. Le résultat, encore plus séduisant, vous permet en outre de profiter pleinement de la sonorité de votre 911 Carrera Cabriolet.

Le saute-vent fait partie de la dotation de série. Son rôle consiste à réduire les turbulences et donc le niveau des bruits dus au vent, lorsque la voiture est décapotée. Il est logé directement derrière les sièges arrière et sa mise en place se fait en 2 secondes (grâce à la commande électrique) et jusqu'à une vitesse de 120 km/h.

Nos ingénieurs s'étaient fixé des objectifs tout aussi ambitieux, en termes de performances. La 911 Carrera Cabriolet est propulsée par un flat 6 de 3,4 litres, développant 350 ch (257 kW) à 7 400 tr/min, pour une vitesse de pointe de 286 km/h. La baisse de la consommation tout comme des émissions de CO<sub>2</sub> peut atteindre 15 % par rapport au modèle précédent.

Résultat : un concept très étudié, doublé d'une personnalité solide, capable d'évoluer pour suivre des voies nouvelles. L'avenir est ouvert.

Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO<sub>2</sub> et la classe énergétique, veuillez vous reporter aux pages 139/141.



## 356, 550 Spyder, Carrera GT : l'ouverture est de tradition chez Porsche.

### La 911 Carrera S Cabriolet.

La conduite à ciel ouvert fait partie de l'histoire de Porsche, depuis 1948. La 356, toute première voiture de la marque, appartient aujourd'hui à la légende, au même titre que la Porsche 550 Spyder. C'est en 1982 que sera lancée la toute première 911 Carrera Cabriolet.

Les cabriolets signés Porsche ont en commun d'incarner une irrésistible envie de sportivité, doublée d'un plaisir immense au volant. Le moment était venu de revisiter cette tradition, pour mieux l'inscrire dans l'avenir. Avec la 911 Carrera S Cabriolet.

Le moteur de 3,8 litres à injection directe d'essence (DFI) et VarioCam Plus délivre 400 ch (294 kW) à 7 400 tr/min. La 911 Carrera S Cabriolet franchit le 0 à 100 km/h en seulement 4,7 s et revendique 301 km/h en vitesse de pointe.

Ces importantes réserves de puissance permettent de vérifier l'adage, selon lequel pour rester en mouvement, il faut avoir le courage de perdre du poids. Voilà pourquoi la 911 Carrera S Cabriolet mise sur des matériaux légers.

À l'instar de la capote en tissu. À la fois souple et extrêmement robuste, grâce à ses éléments intégrés en magnésium,

elle s'ouvre et se ferme en seulement 13 s et jusqu'à une vitesse de 50 km/h. Une fois la capote fermée, la voiture offre un profil aérodynamique optimisé qui se traduit par un coefficient de pénétration dans l'air de tout juste 0,30 et par un niveau de bruits étonnamment faible.

Le saute-vent à commande électrique, directement intégré derrière les sièges arrière, crée quant à lui des conditions idéales pour la conduite en plein air.

Les doubles sorties d'échappement sport en acier spécial soulignent le caractère déjà affirmé de la voiture. Les jantes « Carrera S » 20 pouces laissent aperce-

voir les étriers de frein peints en rouge. Et, comme sur toute 911 Cabriolet, nos ingénieurs ont prévu deux arceaux de sécurité efficaces en cas de tonneau, ainsi que des airbags grand volume pour le conducteur et le passager avant.

La 911 Carrera S Cabriolet reste de toute évidence fidèle à l'esprit sportif de ses aînées, en s'offrant une entrée en beauté dans le XXI<sup>e</sup> siècle.

Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO<sub>2</sub> et la classe énergétique, veuillez vous reporter aux pages 139/141.

## Avoir conscience de ses forces est un atout séduction incontestable.

### La nouvelle 911 Carrera 4.

Bien connaître ses forces, c'est avant tout savoir d'où l'on vient et où l'on veut aller. Les forces de la 911 sont bien évidemment liées à l'identité même de Porsche.

La nouvelle 911 Carrera 4 à transmission intégrale en fait une démonstration évidente. Aidée en cela par le Porsche Traction Management (PTM) optimisé, conçu intelligemment pour transmettre directement aux roues la puissance de la voiture. En effet, des capteurs surveillent la vitesse de rotation des 4 roues, l'accélération longitudinale et transversale du véhicule, ainsi que l'angle de braquage. La transmission intégrale active est donc

en mesure de réagir, en permanence, aux situations de conduite les plus diverses. Avec la plus grande maîtrise qui soit. Paramétré pour garantir un comportement routier encore plus harmonieux, le PTM illustre clairement notre idée de la motricité, tout particulièrement sur routes mouillées ou enneigées.

Bref : la nouvelle 911 Carrera 4 est sûre d'elle. Une qualité à laquelle contribuent techniquement la carrosserie plus large de 44 mm (par rapport à la 911 Carrera) au niveau des ailes arrière et les pneumatiques arrière de 295 mm. L'esthétique en apporte une confirmation supplémentaire, sous la forme d'un bandeau

de feux arrière avec feu de recul et feux de stationnement, mais aussi d'entrées d'air et de jupes latérales spécifiques.

Mais la plus grande force de la nouvelle 911 Carrera 4 réside bien entendu dans son moteur : un 6 cylindres à plat de 3,4 litres développant 350 ch (257 kW) à 7 400 tr/min et offrant une accélération de 0 à 100 km/h en 4,9 s seulement, pour une vitesse de pointe de 285 km/h. Autre bénéfice remarquable : la cylindrée en baisse du moteur permet une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> pouvant atteindre 15 % (par comparaison avec le modèle précédent).

Pour transmettre aux roues toute la force de cette identité, nous faisons appel à une boîte mécanique à 7 rapports ou, sur demande, à la boîte Porsche Doppelkupplung (PDK). Toutes deux bénéficient d'un étagement sportif, sur les six premiers rapports, auxquels vient s'ajouter un 7<sup>e</sup> rapport, plus long, pour gagner en efficacité.

La 911 a déjà d'innombrables atouts. La nouvelle 911 Carrera 4 vous en présente quelques-uns de plus : motricité, dynamisme et sécurité. Il ne vous reste plus qu'à en tirer le meilleur. En prenant les commandes.



Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO<sub>2</sub> et la classe énergétique, veuillez vous reporter aux pages 139/141.

## Lacets, chicanes ou virages serrés...

Tous les prétextes sont bons, pour développer une transmission intégrale intelligente.

### La nouvelle 911 Carrera 4S.

Rester bien campé sur ses positions. Un comble, pour une voiture de sport poussée par une irrésistible envie d'innover et d'aller de l'avant. L'idée, en fait, est de ne pas se laisser déstabiliser, c'est-à-dire de ne pas céder à la précipitation, pour mieux garder la maîtrise des choses. Vous pouvez faire confiance aux performances routières de la nouvelle 911 Carrera 4S.

Et plus particulièrement à la transmission intégrale Porsche Traction Management (PTM) de nouvelle génération, notamment en conditions extrêmes. Nos ingénieurs n'ont pas hésité à s'attaquer aux limites des lois de la physique, dans l'optique de les repousser. Le PTM bénéficie désormais de réglages plus harmonieux dont

vous bénéficiez tout d'abord en conduite sportive ou lorsque les conditions météorologiques sont particulièrement difficiles.

La poupe signale la volonté manifeste des ingénieurs d'un haut niveau d'adhérence au sol. Grâce à une carrosserie élargie de 44 mm, à une voie elle aussi plus large ainsi qu'à des pneumatiques de 305 mm. Un élan que suit le bandeau de feux arrière.

À l'avant, le modèle à transmission intégrale se singularise par le biais d'entrées d'air très dynamiques. Pour, une fois encore, renforcer l'assise du véhicule, tout en annonçant une vivacité exceptionnelle,

comme l'attestent les chiffres. Le moteur de 3,8 litres développe 400 ch (294 kW) à 7 400 tr/min, pour franchir le cap des 100 km/h en 4,3 s seulement, avec la boîte de vitesse PDK. La vitesse de pointe s'établit à 297 km/h.

Pourtant, la consommation et les émissions CO<sub>2</sub> de la nouvelle 911 Carrera 4S peuvent baisser de près de 13 % par rapport au modèle précédent. En imaginant des technologies telles que la récupération d'énergie pour l'électronique embarquée, la fonction Stop-Start automatique (toutes deux de série) ou encore le mode Croisière associé à la boîte de vitesse PDK, les ingénieurs Porsche prouvent

que l'intelligence au service des performances permet toujours de s'affranchir des paradoxes.

Quelques chiffres supplémentaires vous le confirmeront : sur le train avant, les freins sont désormais dotés d'étriers fixes monobloc à 6 pistons au lieu de 4, tandis que les plaquettes de frein se voient redimensionnées de 10 % à la hausse. Les distances de freinage diminuent une nouvelle fois. Pour démontrer que la sécurité, chez Porsche, est un facteur de performances.

Ou, si vous préférez, de stabilité. Courbe après courbe.



Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO<sub>2</sub> et la classe énergétique, veuillez vous reporter aux pages 139/141.



## Un point commun entre la technologie et les émotions ? Par exemple, une sensibilité aux courbes très développée...

### La nouvelle 911 Carrera 4 Cabriolet.

Nos ingénieurs sont doués d'une vraie sensibilité. Cela peut surprendre. Mais ce sont également des êtres rationnels. L'un n'exclut pas l'autre. Ces deux qualités, preuve d'intelligence, sont indispensables pour développer un cabriolet d'exception : la nouvelle 911 Carrera 4 Cabriolet. Ce nouveau cabriolet 911 se plaît, en effet, à conjuguer les sensations de la conduite à ciel ouvert à celles d'une excellente motricité.

Notre idée ? En appeler, finalement, à vos propres émotions... Jugez-plutôt : la nouvelle 911 Carrera 4 Cabriolet est propulsée par un 6 cylindres à plat de

3,4 litres d'une puissance de 350 ch (257 kW) et il ne lui faut que 5,1 s pour franchir le cap des 100 km/h à 7 400 tr/min, avant d'atteindre sa vitesse de pointe à 282 km/h. Autre performance remarquable : grâce à la cylindrée réduite du moteur, la consommation et les émissions de CO<sub>2</sub> peuvent baisser de 16 % par comparaison avec le modèle précédent.

La transmission intégrale active Porsche Traction Management (PTM) nouvelle génération joue un rôle éminemment stratégique. Associé au Porsche Stability Management (PSM), le PTM apporte, en

effet, un haut niveau de stabilité et de sécurité. Pour laisser le champ libre à vos sensations. Même sur route mouillée ou enneigée.

Quant à la capote de la 911 Carrera 4 Cabriolet, ciel dégagé ou temps couvert, elle s'adapte. En 13 secondes, précisément. Jusqu'à une vitesse de 50 km/h. Des supports en magnésium, gage de légèreté, lui confèrent une excellente stabilité. Prévu de série, le saute-vent intégré à commande électrique se met en place en tout juste 2 secondes.

Être parvenus, avec la capote, à conserver la silhouette élégante des modèles 911 Coupé est une grande fierté. À l'arrière, nous avons vu large : la carrosserie gagne 44 mm, la voie suit le même mouvement et les pneus annoncent 295 mm.

Il n'en fallait pas moins pour signaler la présence de la transmission intégrale. Et vous offrir une tenue de route exceptionnelle, pour des sensations en courbe typiquement Porsche. Formidable source d'émotions assumées, parce qu'elles sont également la preuve d'une grande force de caractère. À l'image de la nouvelle 911 Carrera 4 Cabriolet.

Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO<sub>2</sub> et la classe énergétique, veuillez vous reporter aux pages 139/141.



**C'est dans les moments de bonheur  
que l'on mesure la force d'une identité affirmée.**

### La nouvelle 911 Carrera 4S Cabriolet.

Pour être heureux, il faut avant tout avoir les pieds sur terre. Telle est, du moins, notre vision des choses. Mais il faut aussi avoir l'esprit libre. Se sentir en confiance. C'est-à-dire avoir la certitude de pouvoir s'appuyer, par exemple, sur des technologies d'une extrême fiabilité.

Ces prérequis fondamentaux, la 911 Carrera 4S Cabriolet les réunit en associant au moteur de 3,8 litres un système d'injection directe d'essence (Direct Fuel Injection – DFI). Résultat : une puissance de 400 ch (294 kW) à 7 400 tr/min. Et 4,7 s pour atteindre les 100 km/h départ arrêté, avant la vitesse de pointe : 296 km/h.

Autre bonne raison d'avoir l'esprit libre : la baisse de la consommation et des émissions de CO<sub>2</sub> de la nouvelle 911 Carrera 4S Cabriolet peut atteindre 14 % par comparaison avec le modèle antérieur.

Mais c'est la transmission intégrale active Porsche Traction Management (PTM) de nouvelle génération qui constitue le véritable joyau de cette mécanique d'exception. Nos ingénieurs ont, en effet, créé les conditions d'un comportement routier encore plus harmonieux, dans les situations extrêmes. Vous maîtrisez encore mieux votre voiture, pour un plaisir décuplé au volant.

Ouverte à toutes les éventualités : la capote de la nouvelle 911 Carrera 4S Cabriolet en tissu, dotée d'éléments en magnésium, est à la fois légère, robuste et parfaitement tendue. 13 secondes : c'est le temps qu'il lui faut pour s'ouvrir, jusqu'à 50 km/h. Cette même capote, fermée, confère à la voiture un profil aérodynamique optimisé qui lui permet d'atteindre un coefficient de pénétration dans l'air de seulement 0,31. Le niveau des bruits dus au vent s'en trouve réduit à un minimum.

Au profit de la sonorité du moteur, plus Porsche que jamais. Cette signature puissante est confirmée par la largeur de la

poupe, avec 44 mm supplémentaires, ainsi que par une voie et des pneus également larges.

Parler du bonheur est certes bien agréable. Mais le mieux est encore de le vivre. Au volant de la nouvelle 911 Carrera 4S Cabriolet.

Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO<sub>2</sub> et la classe énergétique, veuillez vous reporter aux pages 139/141.



fougueux  
fidèle  
souverain  
Incisif  
Tempérament  
efficace  
magistral réactif  
stable



## Plus de puissance, pour une consommation moindre. Typiquement ingénierie Porsche.

### Les moteurs.

D'aucuns se demandent si les voitures de sport sont encore d'actualité. Autant se demander si l'on a encore le droit de rêver.

Dans un cas comme dans l'autre, la réponse appartient à l'avenir. Et pour la 911, l'avenir commence aujourd'hui. Avec des moteurs incomparables, à fort rendement énergétique, qui contribuent à réduire la consommation tout en conservant leur sonorité Porsche.

Des moteurs incomparables également pour leurs performances sportives, notamment lorsque la touche SPORT

de série est activée. Ils se font alors plus incisifs et leur courbe dynamique répond à une programmation encore plus franche.

Le moteur 3,4 litres des modèles 911 Carrera conjugue performances et sobriété au futur. La réduction de la cylindrée et l'augmentation parallèle du régime maximal sont intelligemment combinées pour former la base d'une efficacité tournée vers l'avenir : à la fois plus puissante et moins polluante. Consommation et taux d'émissions de CO<sub>2</sub> peuvent, en effet, enregistrer une baisse de 16 % par rapport aux modèles antérieurs.

Pour cela, nos ingénieurs ont remis en question de nombreux éléments du moteur. Leurs réponses : la montée en température plus rapide du groupe motopropulseur grâce à la gestion thermique, à l'admission d'air optimisée et à un système d'injection directe d'essence (DFI) extrêmement efficace.

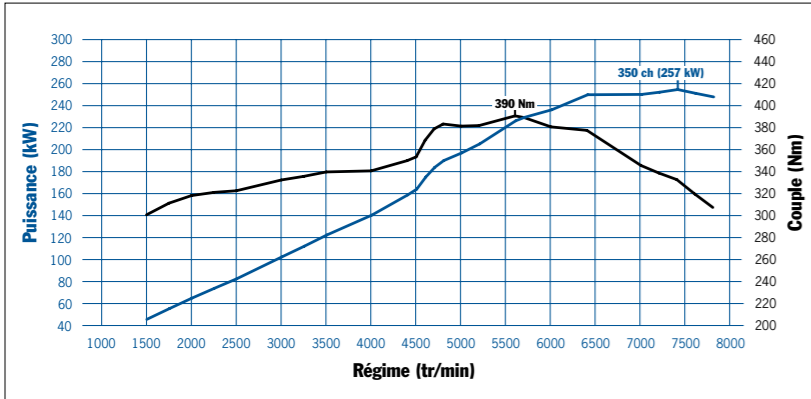
Le principe vaut aussi pour le moteur 3,8 litres des nouveaux modèles 911 Carrera S. Même si sa cylindrée reste inchangée, sa puissance est à la hausse et sa consommation à la baisse (jusqu'à moins 15 %).

Le poids des moteurs joue ici un rôle clé. Leur conception en alliage léger les rend à la fois moins lourds et plus robustes, ce qui permet d'associer consommation moindre et durée de vie prolongée.

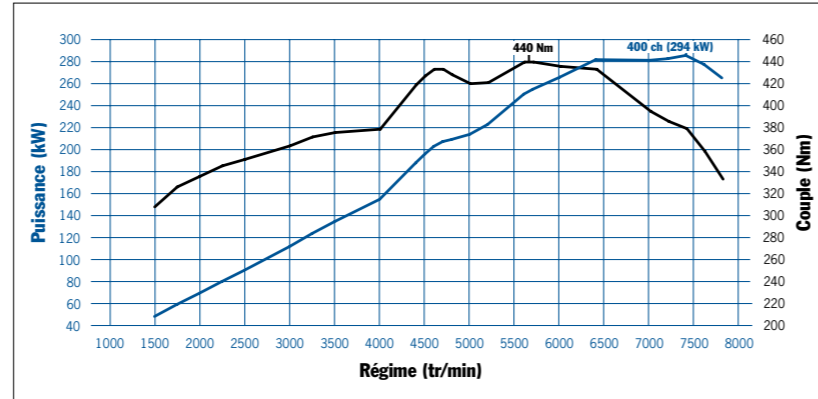
Nos moteurs sont au cœur de notre identité. Une identité qui sait évoluer sans renier ses origines. Quoi de plus normal pour un constructeur automobile qui a l'innovation dans le sang ?



Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO<sub>2</sub> et la classe énergétique, veuillez vous reporter aux pages 139/141.



Modèles 911 Carrera : 350 ch (257 kW) à 7 400 tr/min, 390 Nm à 5 600 tr/min



Modèles 911 Carrera S : 400 ch (294 kW) à 7 400 tr/min, 440 Nm à 5 600 tr/min

### Le moteur 3,4 litres.

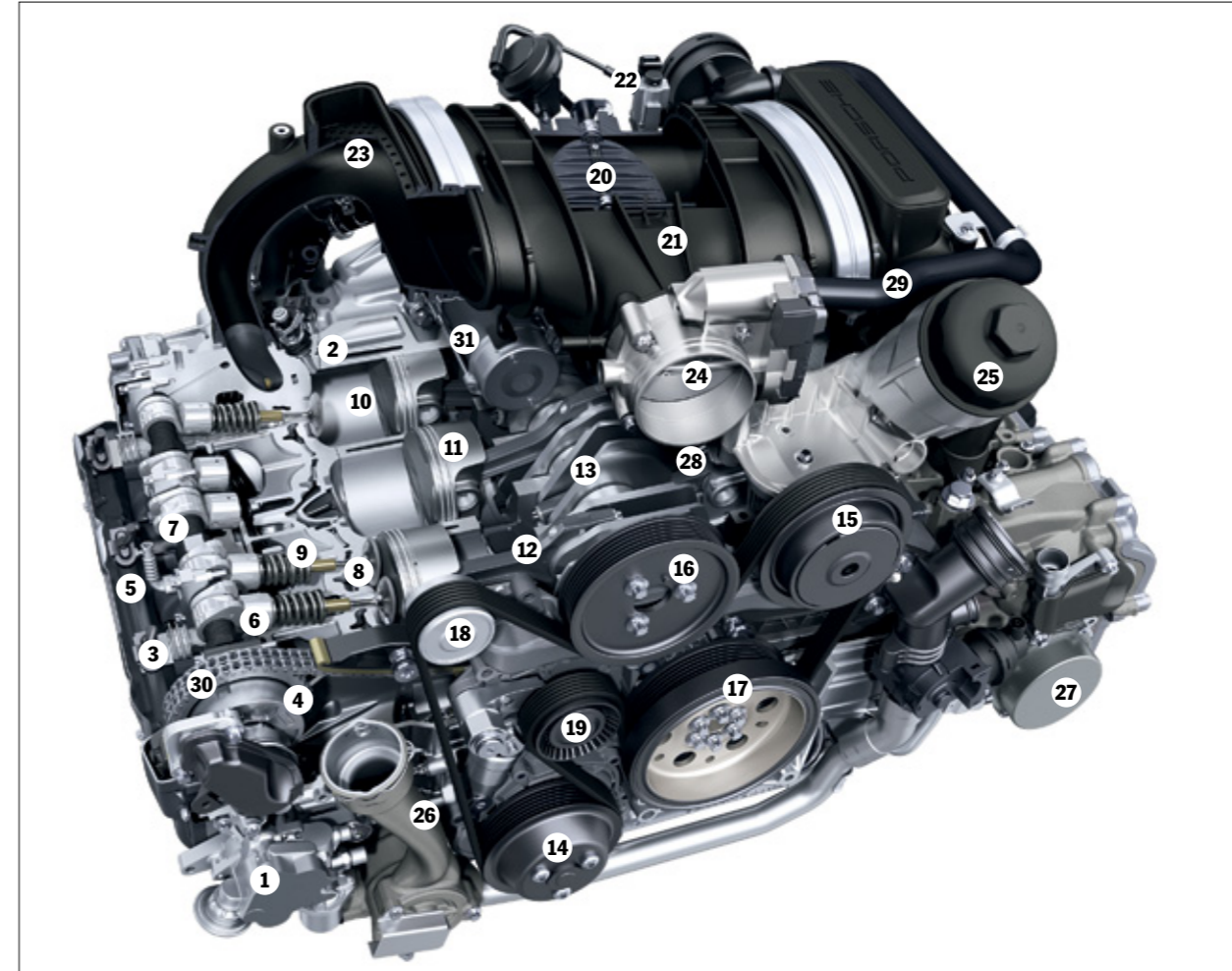
Les 911 Carrera Coupé et Cabriolet sont équipées d'un moteur 6 cylindres à plat de 3,4 litres avec injection directe d'essence (DFI) et VarioCam Plus, qui développe 350 ch (257 kW) à 7 400 tr/min, pour un couple maximal de 390 Nm à 5 600 tr/min.

Dotée de la boîte mécanique à 7 rapports, la 911 Carrera accélère de 0 à 100 km/h en 4,8 s et pousse sa vitesse de pointe jusqu'à 289 km/h. La nouvelle 911 Carrera 4 annonce 4,9 s pour le 0 à 100 km/h et une vitesse maximale de 285 km/h.

### Le moteur 3,8 litres.

À l'œuvre sur la 911 Carrera S (versions Coupé et Cabriolet), un moteur 6 cylindres à plat de 3,8 litres doté de l'injection directe d'essence (DFI) et du VarioCam Plus. Résultat chiffré : 400 ch (294 kW) à 7 400 tr/min, couple maximal de 440 Nm à 5 600 tr/min.

Les chiffres des modèles 911 Carrera S dotés de la boîte PDK en option sont tout aussi éloquentes : 4,3 s pour le 0 à 100 km/h et 302 km/h en vitesse de pointe. La nouvelle 911 Carrera 4S franchit le cap des 100 km/h en 4,3 s également et revendique, pour sa part, une vitesse de pointe de 297 km/h.



Coupe du moteur 6 cylindres à plat 3,8 litres

1. Pompe haute pression
2. Injecteur haute pression
3. Module d'allumage
4. Régulateur d'arbre à cames
5. Commande de soupape
6. Poussoirs avec compensation du jeu de soupape
7. Arbre à cames d'admission
8. Soupapes d'admission
9. Ressorts de soupape
10. Chambre de combustion à revêtement en Alusil
11. Piston forgé en aluminium
12. Bielle forgée
13. Vilebrequin
14. Pompe à eau
15. Compresseur de climatisation
16. Servopompe (en association avec le PDCC)
17. Amortisseur de vibrations
18. Poulie d'alternateur débrayable
19. Tendeur de courroie hydraulique
20. Clapet de résonance
21. Conduite à résonance
22. Commande de clapet de résonance
23. Résonateur
24. Papillon des gaz électronique
25. Filtre à huile
26. Thermostat programmé
27. Pompe à dépression
28. Chemise d'eau
29. Conduite de ventilation du carter de vilebrequin
30. Chaîne de distribution
31. Démarreur

## Que consommera-t-elle aux 100 km ? Une multitude de préjugés.

### Les mesures de rendement énergétique.

Tout le monde reproche au sport automobile de vouloir toujours plus de puissance. Pourtant, ce ne sont pas quelques chevaux de plus qui font gagner une course, mais bien les idées. Celles qui créent des systèmes dynamiques intelligents ou des moteurs plus efficaces, et qui s'adaptent aussi à la conduite au quotidien. Des idées qui se résument en quelques mots : un maximum d'efficacité à partir des éléments existants.



Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO<sub>2</sub> et la classe énergétique, veuillez vous reporter aux pages 139/141.

### La fonction Stop-Start automatique.

Sur les 911 Carrera équipées d'une boîte mécanique, la fonction Stop-Start automatique coupe le moteur lorsque, arrivé par exemple à un feu rouge, vous passez au point mort et relâchez l'embrayage.

Sur les 911 dotées de la boîte PDK optionnelle, la coupure du moteur intervient si la pédale de frein reste enfoncée pendant l'immobilisation de la voiture.

La coupure automatique du moteur n'empêche ni les systèmes audio et communication de fonctionner, ni la climatisation automatique de maintenir la température choisie. Pour vous, le changement se résume à deux avantages : silence et économies de carburant. Dès que vous embraquez de nouveau ou relâchez le frein, le moteur se remet à tourner en souplesse.

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

### La gestion thermique.

La gestion thermique ajuste la température du moteur et de la boîte de vitesse en gérant les différents flux de chaleur.

Moteur et boîte de vitesse atteignent rapidement la température de service optimale ; la combustion est plus efficace, les frottements sont réduits et vous consommez moins.

### La récupération d'énergie électrique pour l'électronique embarquée.

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

## Le point commun entre Le Mans et votre domicile ? Les technologies, de course comme de série.

### L'injection directe d'essence (DFI).

Le système DFI injecte le carburant au millième de seconde près dans les chambres de combustion. Les angles du jet et du cône d'injection des injecteurs multitrous ont été réajustés en fonction des valeurs de couple, de puissance, de consommation et d'émissions pour rendre la combustion plus efficace.

Le calculateur du moteur règle par ailleurs le volume de carburant à injecter dans chaque rangée de cylindres et le point d'injection idéal de chacun des cylindres. Objectif : optimiser la combustion et la consommation.

Afin d'accélérer la montée en température des catalyseurs après un démarrage à froid et d'optimiser le couple à régime élevé, le système prévoit une double, voire une triple injection à chaque cycle.

Étant donné que le mélange se forme directement dans les cylindres, le système DFI accélère le refroidissement des chambres de combustion. Il permet ainsi d'augmenter le taux de compression, donc le rendement des moteurs et leur puissance. Sa régulation est assurée par le calculateur électronique du moteur. Des sondes lambda contrôlent en permanence le traitement des gaz d'échappement.

### Le système VarioCam Plus.

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

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



### La lubrification intégrée à carter sec.

Ce système assure une lubrification fiable, même en conduite sportive, ainsi que des fonctions de refroidissement complémentaires.

Le réservoir d'huile est logé à l'intérieur du moteur, rendant inutile le montage d'un réservoir extérieur, plus lourd et encombrant. Pour diminuer les pertes de motricité et augmenter le rendement, une pompe à huile à régulation électronique alimente les points de lubrification du moteur en fonction des besoins. Lorsque les besoins en huile sont faibles, la pompe à huile est moins sollicitée. Cela se ressent, sur la consommation du véhicule.

### Le système d'admission.

Le système d'admission à résonance, à double niveau sur les modèles 911 Carrera S, utilise les vibrations de la masse d'air pour obtenir une meilleure respiration du moteur en fonction des divers régimes. Avantages : un couple plus élevé à faible régime et une courbe de couple plus régulière.

Le système d'admission est réalisé en matériaux polymères hautes performances, donc plus légers. Sur les modèles 911 Carrera le filtre à air comporte un résonateur asservi au régime moteur. À bas régime, il libère un son tonitruant qui devient plus agressif à régime élevé.

### Le système d'échappement.

Le système d'échappement des modèles 911 Carrera innove par sa conception et sa composition musicale.

Il comporte deux lignes d'échappement séparées en acier spécial. Ses catalyseurs montent rapidement en température pour traiter efficacement les émissions.

Vous pourrez également opter pour un système d'échappement sport doté de deux sorties doubles en acier spécial poli, au design et à la sonorité spécifiques. L'activation se fait par le biais d'un bouton intégré à la console centrale.



Sortie d'échappement simple de la 911 Carrera



Sortie d'échappement double de la 911 Carrera S



Sortie d'échappement double du système d'échappement sport

### La gestion électronique du moteur.

Le calculateur EMS SDI 9.1 assure un fonctionnement parfait en toutes circonstances. Il commande notamment la position du papillon des gaz (accélérateur électronique), indispensable au système Porsche Stability Management (PSM) de série, et régule l'ensemble des fonctions qui dépendent du moteur afin d'optimiser consommation, émissions, puissance et couple, en toutes situations.

Parmi les fonctions cruciales du calculateur figure la régulation du cliquetis. Comme les 6 cylindres ne travaillent jamais dans les mêmes conditions, leur cliquetis est contrôlé individuellement pour corriger au besoin le point d'allumage, afin de ménager les cylindres et les pistons à régime élevé.

Le système de diagnostic embarqué, conforme aux normes européennes, détecte tout éventuel défaut de l'alimentation ou de l'échappement et en alerte le conducteur pour éviter une augmentation des émissions et de la consommation.



## Le tout est de trouver sa voie. Qu'elle soit sinueuse ou directe.

### La transmission.

#### La boîte mécanique à 7 rapports.

Un étagement serré qui optimise le passage des rapports sur une boîte de vitesse épurée, directe, précise. Si vous n'en attendiez pas moins d'une Porsche, notre boîte mécanique dépassera pourtant vos attentes.

Dotée de 7 rapports, elle réunit des qualités appréciables – réactivité sportive, efficacité énergétique élevée et confort – qu'il est plutôt exceptionnel de voir ainsi conjuguées, et pas seulement sur le segment des voitures de sport.

Sa conception s'inspire de la boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK). Les rapports 1 à 6 profitent d'un étagement sportif ; la voiture atteint sa vitesse de pointe dès le 6<sup>e</sup> rapport. Le 7<sup>e</sup>, plus long, est réglé sur une plage de régimes plus basse qui réduit encore la consommation tout en augmentant le confort de roulement sur les longs trajets. Un affichage spécifique à l'intérieur du compte-tours indique le rapport engagé, et l'affichage du changement optimal de vitesse sur le tableau de bord permet d'adopter une conduite plus économe.

Pour votre confort en conduite sportive, la console centrale montante raccourcit les distances entre le levier de vitesse et le volant.

Que vous préfériez un réglage sportif ou confortable, à vous de choisir ensuite votre voie pour atteindre votre objectif.



Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO<sub>2</sub> et la classe énergétique, veuillez vous reporter aux pages 139/141.

### La boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK).

La boîte de vitesse PDK à 7 rapports est disponible en option pour tous les modèles 911 Carrera. Elle s'utilise en mode manuel ou automatique. Le changement des rapports, ultrarapide et sans rupture de couple, assure des accéléra-

tions encore plus nettes mais aussi une baisse de la consommation.

Sur ces 7 rapports, les six premiers sont courts et sportifs ; le 6<sup>e</sup> permet d'atteindre la vitesse de pointe. Le 7<sup>e</sup> est au contraire plus long afin d'abaisser le régime moteur pour réduire la consommation.

Le système PDK se compose de 2 sous-boîtes et de 2 embrayages, réunis dans un même carter. Ce double embrayage permet d'enclencher à tour de rôle 2 arbres indépendants afin de transmettre le couple aux roues, sans coupure de puissance.

Pendant que le couple moteur se transmet par l'intermédiaire de l'embrayage qui est enclenché, l'ouverture du second embrayage permet de présélectionner le rapport suivant dans la seconde sous-boîte. Lors du passage proprement dit de la vitesse, les positions s'inversent : l'embrayage enclenché s'ouvre, celui qui était ouvert s'enclenche – en quelques centièmes de seconde.

L'effet est immédiat. Il fait naître des sensations encore plus sportives, plus dynamiques, et davantage d'agilité aussi. Selon que vous avez ou non activé la touche SPORT, le changement de rapport sera plus doux et confortable, ou plus vif.

Vous pourrez compléter la boîte PDK en lui associant l'option Pack Sport Chrono, qui comporte deux fonctions supplémentaires : le « Launch Control et la Cartographie course » (p. 67).

### Le mode Croisière.

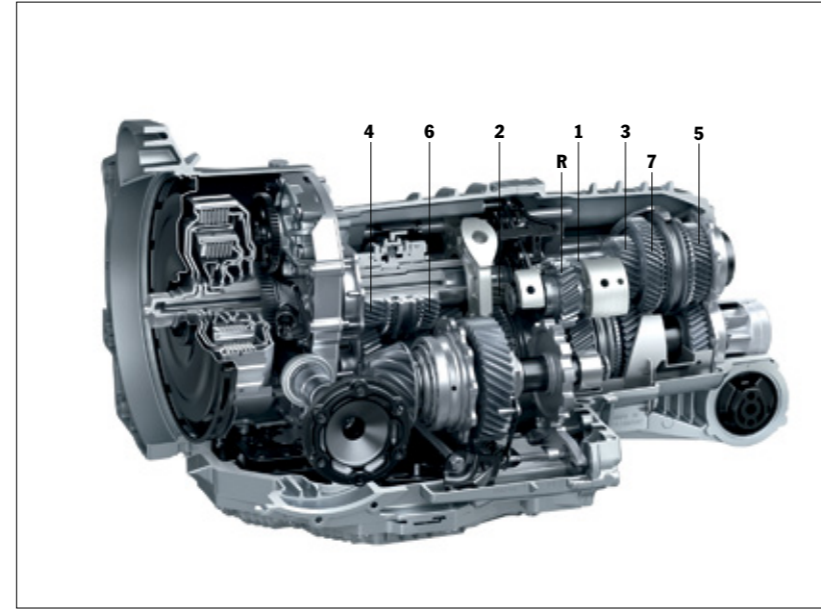
Un mode Croisière est disponible sur les voitures dotées de la boîte PDK. Il permet de réduire encore plus la consommation de carburant tout en préservant votre confort et le caractère sportif de votre Porsche. En l'absence de tout frein moteur, puisque le vilebrequin n'est plus en prise avec les organes de transmission, la voiture utilise alors sa propre énergie cinétique de manière optimale pour continuer à rouler sur une distance relativement longue en économisant du carburant.

Supposons que vous deviez réduire votre vitesse de 100 à 80 km/h, en vue par exemple d'une limitation de vitesse, la boîte PDK libérera automatiquement la vitesse engagée dès que vous relâcherez l'accélérateur. Vous ralentirez ainsi jusqu'à atteindre la vitesse souhaitée. Appuyez de nouveau sur la pédale d'accélérateur

ou de frein, et la boîte PDK réenclenche le rapport optimal en quelques millièmes de seconde. Sans à-coups, en toute harmonie. Autre possibilité : roulez en mode Croisière dans les faibles pentes pour les descendre à vitesse constante, sans solliciter le moteur. Vous y gagnerez notamment sur les longs trajets autoroutiers.

Ici encore, la boîte PDK réagira avec rapidité et précision.

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



Boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK)





**Mesurer ses forces est intéressant.**

**Savoir en jouer intelligemment apporte encore plus de plaisir.**

### **Le Porsche Traction Management (PTM).**

La force ne vaut vraiment que si elle est utilisée intelligemment pour faire bouger les choses.

Le Porsche Traction Management (PTM) optimisé est présent, de série, sur toutes les 911 Carrera à transmission intégrale. Il s'agit d'une transmission intégrale active avec différentiel central multidisque électronique associé à un différentiel de freinage automatique (ABD) et à un système d'antipatinage (ASR).

Le différentiel central multidisque répartit de manière variable la force motrice entre les trains arrière et avant.

Le système surveille en permanence les conditions de conduite pour réagir au plus vite aux différentes situations. Des capteurs contrôlent en permanence notamment la vitesse de rotation des quatre roues, les accélérations longitudinale et transversale ainsi que l'angle de braquage.

Lorsque les roues arrière ont tendance à patiner lors d'une accélération, le différentiel central multidisque intervient pour donner l'avantage aux roues avant. Simultanément, la fonction ASR empêche les roues de patiner en adaptant la puissance du moteur. En courbe, le couple transmis à l'avant est calculé de manière à ne pas perturber le guidage latéral.

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



« Impossible, ça ne marchera pas ! »

Aujourd'hui comme hier, la phrase la plus motivante qui soit.

## Le châssis et la carrosserie.

Comment parler d'identité sans évoquer la stabilité, la rectitude, la cohésion ? Tout cela vous semble trop sérieux ? Peut-être, mais en matière de carrosserie et de châssis, ces grands mots nous semblent tout à fait appropriés, dès la phase de conception.

Que l'on parle de dynamique ou de confort, les facteurs à prendre en compte sont nombreux : poids du véhicule, rigidité de la carrosserie, empattement, essieux, direction... Pour les 911, nos

ingénieurs se sont mis au travail avec l'objectif précis de repousser les limites du possible dans tous ces domaines.

Ils ont entre autres veillé aux réglages dynamiques du châssis en optimisant le système Porsche Stability Management (PSM), le Porsche Active Suspension Management (PASM), de série sur les modèles 911 Carrera S, et le Porsche Torque Vectoring (PTV). Sur les véhicules équipés de la boîte PDK, le PTV Plus remplace le PTV. Les modèles

911 Carrera S peuvent également recevoir en option le système Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC).

Vous pouvez en outre obtenir davantage de sportivité en choisissant l'option Pack Sport Chrono. Un simple bouton suffira alors à décupler votre enthousiasme. Autre atout en option : la suspension dynamique du moteur, jusqu'ici réservée aux modèles 911 GT et Turbo. Puisqu'il est impossible d'annuler les lois de la physique, autant les utiliser à bon escient pour la dynamique moteur.



### La conception.

La nouvelle structure de la carrosserie répond à deux exigences de conception. Tout d'abord, assurer une stabilité dynamique élevée par une rigidité extrême. Ensuite, réduire le poids du véhicule d'environ 65 kg grâce à une conception allégée intelligente.

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

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

l'aluminium et le magnésium notamment au niveau du toit, du bas de caisse, de l'avant du véhicule, des portes, des ailes arrière et des capots avant et arrière. Les structures du tableau de bord et de la console centrale, ainsi que les supports intégrés de la capote, sur les modèles Cabriolet, sont également en magnésium. Ces matériaux contribuent efficacement à réduire la consommation.

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

L'empattement augmenté améliore le confort ainsi que la stabilité directionnelle en ligne droite, à vitesse élevée ou dans les fortes courbes.



- Aluminium
- Aciers d'emboutissage
- Aciers multiphasés
- Aciers haute résistance microalliés
- Aciers au bore

### Les essieux avant et arrière.

L'essieu avant bénéficie de suspensions indépendantes allégées avec jambes de force, bras longitudinaux et transversaux, ainsi que traverses à rigidité optimisée. Cette conception assure un guidage très précis, une tenue de route souveraine et une maniabilité étonnante. Elle empêche

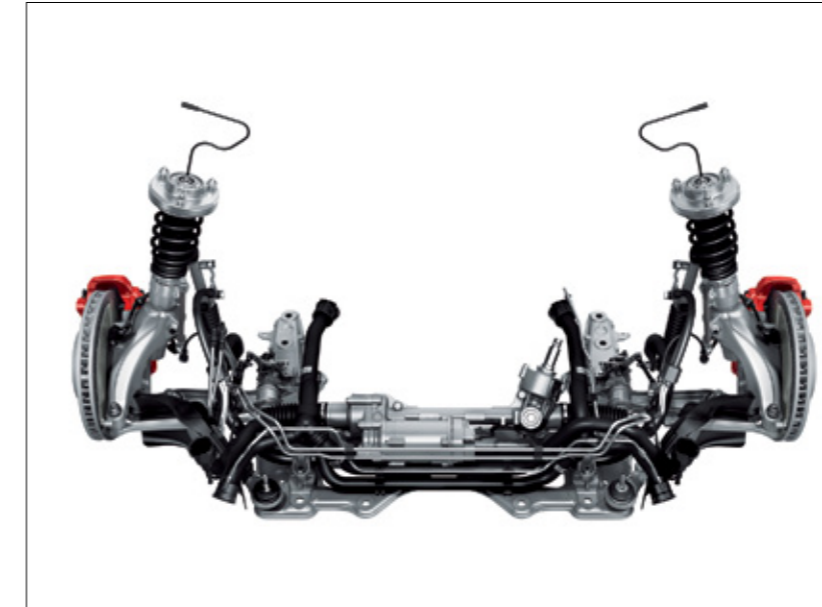
en outre la voiture de « plonger » lors des freinages. La voie avant, large, permet également d'optimiser la direction, notamment en virage.

Comme sur les modèles de course, l'essieu arrière est de type multibras, avec cadre auxiliaire. L'optimisation de la cinématique de la suspension longitudinale

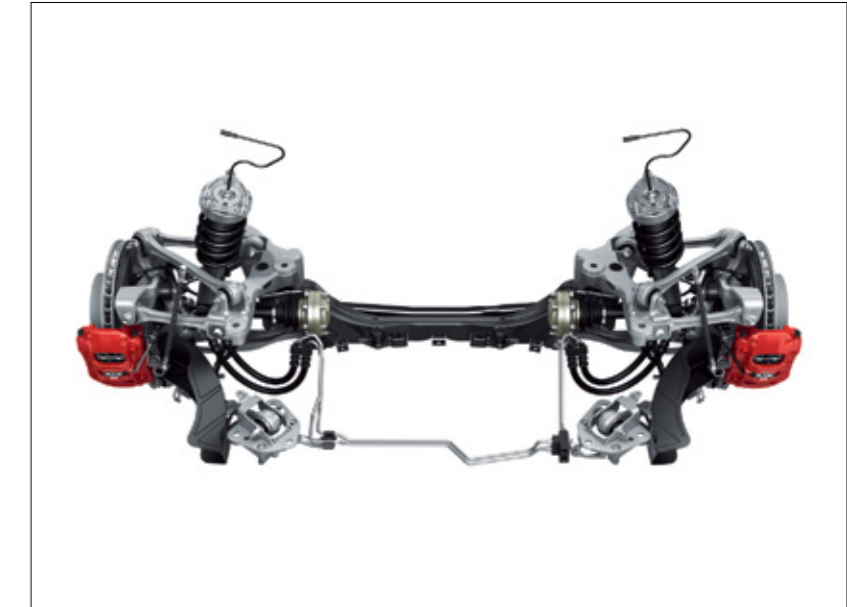
réduit l'effet de tangage lors des variations de vitesse et améliore le confort. Les jambes de force de conception allégée de l'essieu arrière augmentent par ailleurs l'agilité de la voiture.

La proportion élevée d'aluminium utilisé réduit le poids total du véhicule, ainsi que celui des masses non suspendues.

Résultat : moins de consommation, pour davantage de confort et d'agilité.



Essieu avant de la 911 Carrera S



Essieu arrière de la 911 Carrera S

## Ouverture, souplesse, indépendance. Cocktail parfait pour une relation durable.

### Les technologies propres aux cabriolets.

#### La capote.

Nos ingénieurs ont décidé d'offrir aux modèles 911 Carrera Cabriolet une capote innovante. Il s'agit d'un toit souple, constitué d'une lunette arrière en verre et de 3 plaques transversales indépendantes, en magnésium, habillées de tissu. Cette conception crée une capote à la fois légère et robuste.

Autre avantage : la capote, lisse, est parfaitement tendue. La nouvelle architecture renforce l'élégante fluidité des lignes. Et comme toujours, chez Porsche, cette recherche esthétique s'accompagne d'un progrès technique, à savoir, sur les modèles 911 Carrera Cabriolet, un  $C_x$  de seulement 0,30. La marque incontestable de l'ingénierie Porsche.

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

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

Le ciel de toit est tendu d'une matière isolante sur le plan à la fois thermique et acoustique. Conséquence notable : vous conservez une température constante, dans l'habitacle, ainsi qu'un niveau sensiblement réduit des bruits dus à la pénétration dans l'air, ce qui vous permet de profiter des vocalises du moteur.



**Le saute-vent électrique.**

Ici aussi, nos ingénieurs ont décidé de suivre une voie nouvelle. Au départ de l'usine, les modèles 911 Carrera Cabriolet sont désormais équipés d'un saute-vent électrique, gage d'un bien meilleur niveau de confort, à ciel ouvert, parce qu'il

réduit les turbulences et par-là même les bruits dus au vent.

La grande nouveauté réside dans le fait que ce nouveau saute-vent est désormais intégré dans la carrosserie, directement derrière les sièges arrière. Avantage : non seulement il est toujours prêt à

l'emploi, mais vous gagnez également de la place, aussi bien dans l'habitacle que dans le coffre.

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



Saute-vent électrique



## Pour une fois, faites-vous plaisir en profitant pleinement des lois de la physique.

### Le Porsche Active Suspension Management (PASM).

Pour mieux ajuster la force d'amortissement de manière permanente et active en fonction du profil de la route et du type de conduite, le PASM, en option sur les modèles 911 Carrera, fait partie de la dotation d'origine des modèles 911 Carrera S. Le châssis est alors surbaissé de 10 mm.

Le PASM possède 2 niveaux de réglages électroniques, activables par un simple bouton. Le mode Normal correspond à un amortissement sportif confortable ; le mode Sport, à un réglage plus ferme.

Pour ses réglages, le boîtier de commande du PASM se fie aux données transmises par les capteurs qui détectent les mouvements de la carrosserie en cas de forte accélération, de freinage ou de revêtement irrégulier et ajuste la force d'amortissement afin de limiter les phénomènes de roulis et de tangage (pour renforcer l'efficacité du réglage, le nombre de capteurs a été augmenté). Le boîtier de commande calcule ensuite les conditions de conduite et régule l'amortissement en fonction du programme choisi.

Exemple : en mode Sport, les amortisseurs adoptent une courbe de comportement plus dure. En cas de revêtement

routier irrégulier, le PASM passe automatiquement, en quelques millièmes de seconde, sur un programme plus souple afin d'améliorer l'adhérence. Dès que la route redevient bonne, le système repasse sur la courbe de comportement choisie à l'origine. Si le conducteur roule au contraire en mode Normal mais de manière dynamique, le système adapte automatiquement son programme sur une courbe de comportement plus sportive.

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

### Le châssis sport PASM surbaissé.

L'option châssis sport PASM est disponible pour les modèles 911 Carrera Coupé, en association avec des jantes 20 pouces et les systèmes Porsche Torque Vectoring (PTV) ou Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus).

Ce châssis est surbaissé de 20 mm par rapport au châssis de série, et de 10 mm par rapport au châssis PASM classique. Ses suspensions sont plus rigides et plus courtes, et les barres stabilisatrices transversales des deux essieux présentent une meilleure rigidité à la torsion. La lèvre du bouclier avant est plus

sportive, et l'aileron arrière se déploie davantage, non seulement pour réduire la portance sur l'essieu avant, mais également afin d'augmenter l'appui aérodynamique sur l'essieu arrière. L'aérodynamisme ainsi amélioré a pour effet d'augmenter encore les performances.



## Vous aimez la droiture et adorez les courbes.

### Le système Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC).

Si tout allait comme selon vos désirs, rester sur le droit chemin ne serait jamais un problème. Pourtant, des changements soudains d'orientation vous mettent parfois dans des situations inconfortables, et la force de caractère et la droiture d'une Porsche ne sont alors pas de trop pour garder le cap avec précision et sportivité.



Passage rapide en virage d'une 911 Carrera non équipée du système PDCC (schéma de principe)

Sur les modèles S de la 911 Carrera, ces traits de caractère peuvent être encore accentués via le système de réglage de châssis PDCC optionnel, grâce auquel les modèles 911 Carrera S sont toujours plus proches de la route, plus sportifs.

Le PDCC est un système de stabilisation active des mouvements de roulis, qui réduit ces mouvements de manière dynamique. Il limite en outre le tangage sur les sols irréguliers.

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

Tous ces petits réglages automatiques jouent en faveur de la stabilité dynamique et du confort, quelle que soit la vitesse, ainsi que de la maniabilité et du comportement, plus équilibré en cas de variation de charge.

Ou, pour parler plus simplement : la voiture et les pneumatiques adhèrent encore mieux à la route, et vous êtes plus détendu dans les virages.

Le PDCC redéfinit ainsi la donne en matière de performances routières, de confort et de plaisir de conduite. La 911 réagit donc bien selon vos désirs, en ligne droite comme en courbe, à la manière Porsche.



Passage rapide en virage d'une 911 Carrera S équipée du système PDCC (schéma de principe)

**La direction assistée électromécanique.**

Autre définition possible de l'efficacité : qualité d'un système qui ne fonctionne qu'en cas de besoin, et de manière particulièrement efficace.

C'est en tout cas celle dont se sont inspirés nos ingénieurs pour la direction

assistée électromécanique. Statistiquement parlant, une voiture roule 90 % du temps sans que le conducteur ne tourne le volant. Contrairement aux dispositifs hydrauliques classiques, le moteur électrique de la nouvelle pompe fonctionnera donc uniquement en cas de mouvement du volant. Avantage à la fois écologique et économique : plus besoin de liquide

hydraulique, ni par conséquent d'entretien du système correspondant.

Durant les 10 % de temps restants, Porsche assure un comportement toujours aussi précis et direct de la direction à démultiplication variable, répondant avec agilité et en tout confort aux sollicitations de la route et du conducteur. Bref, de manière très efficace.

**Le Servotronic Plus.**

En option, pour les modèles 911 Carrera, nous vous proposons le Servotronic Plus, une direction assistée améliorée, dédiée au confort, qui se fait plus ferme à mesure que la vitesse augmente. Cette direction offre des réponses plus précises aux mouvements du volant tout en assurant un excellent confort de conduite. À vitesse réduite, la souplesse de la direction Servotronic Plus facilite la conduite en ville et les manœuvres de parking.

**Pour vos heures de sport à l'école de la vie.****Davantage de systèmes pour davantage de plaisir.****La touche SPORT.**

La touche SPORT de série vous permet de choisir entre deux réglages : plus confortable ou plus sportif. Dès que vous l'activez, le calculateur moteur électronique adopte des valeurs plus serrées et la dynamique moteur se fait plus incisive.

Sur les modèles équipés de la boîte PDK, il passera les rapports à un régime moteur plus élevé et anticipera le rétrogradage. Le mode Croisière et la fonction Stop-Start automatique seront par ailleurs désactivés automatiquement. Le système d'échappement sport optionnel se fera au contraire pleinement entendre.

**Le Pack Sport Chrono.**

Disponible en option, le Pack Sport Chrono avec suspension dynamique du moteur autorise des réglages encore plus sportifs du châssis, du moteur et de la transmission.

Ce pack comprend un affichage des performances ainsi qu'un chronomètre numérique et analogique, auxquels vient s'ajouter une touche SPORT PLUS. Un affichage supplémentaire au volant, voire sur le tableau de bord, indique l'activation des touches SPORT/SPORT PLUS et de la fonction Launch Control.





La touche SPORT PLUS apporte deux autres changements : le système Porsche Active Suspension Management (PASM) et, sur les modèles 911 Carrera S, l'option Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) passent en mode SPORT PLUS pour rendre l'amortissement plus ferme et la direction plus franche en courbe. Résultat : un meilleur contact avec la route.

En mode SPORT PLUS, le PSM intervient plus tardivement et le freinage en courbe est nettement plus agile. Vous pouvez ainsi aborder les virages et en sortir de manière plus sportive. Besoin de plus de sensations ? Désactivez le PSM. En association avec la boîte PDK, le Pack Sport Chrono comporte 2 fonctions supplémentaires pour une conduite proche de celle adoptée en course.

La première, « Launch Control », vous met dans les meilleures conditions possibles pour un vrai départ de course, sur circuit.

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

Autre élément crucial du Pack Sport Chrono : le chronomètre situé sur le tableau de bord. Couplé avec l'affichage des performances optionnel, sur le PCM, il présente, enregistre et compare les temps au tour, ainsi que les temps sur d'autres circuits. Le pilote peut ainsi connaître le temps total et la distance déjà réalisés sur le tour en cours, ainsi

que le nombre de tours et les divers temps réalisés.

Dernière caractéristique typée course : les paliers dynamiques du moteur. Question de physique, mais aussi de plaisir.

#### La suspension dynamique du moteur.

Votre 911 est certes faite pour la route, mais rien ne vous empêche de vous faire plaisir sur un circuit. Pour vous en convaincre, le Pack Sport Chrono présente un argument déterminant : la suspension dynamique du moteur.

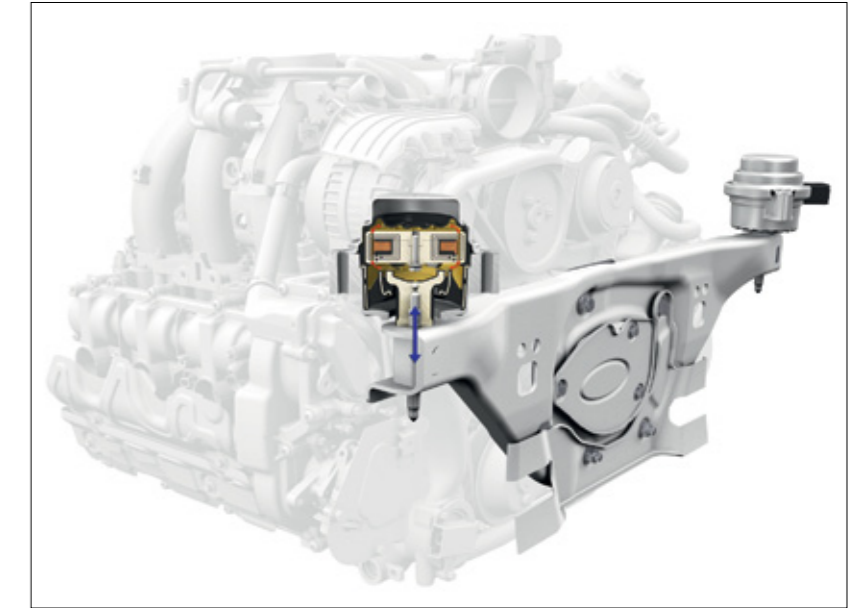
Ce dispositif contribue à la stabilité dynamique du véhicule et réduit à un minimum les oscillations et les vibrations de l'ensemble du groupe motopropulseur. Plus concrètement, il conjugue les avantages

d'une suspension moteur à la fois très ferme et très souple.

En effet, lorsqu'une voiture est dotée d'une suspension moteur ferme, la liaison rigide du groupe motopropulseur avec la carrosserie favorise une conduite dynamique et précise. Avec une suspension moteur souple, au contraire, les oscillations et les vibrations sont très atténuées : vous gagnez certes en confort, mais devez revoir vos attentes à la baisse, côté dynamique de conduite.

Nos ingénieurs sont parvenus à résoudre ce paradoxe, en développant des paliers moteur capables de s'adapter à votre mode de conduite et aux caractéristiques de la route. Pour cela, ils ont fait appel à un liquide magnéto-actif dont la viscosité varie sous l'effet d'un champ magnétique, en réponse à des impulsions électriques.

Conséquence : la voiture vous offre un comportement routier notablement plus stable, lors des phases d'accélération et de décélération, mais aussi à vitesse élevée, en courbe. Dans les phases de conduite moins sportives, la suspension se fait en revanche plus souple. Vous gagnez donc en confort.



### Les jantes.

Les modèles 911 Carrera reçoivent de série des jantes « Carrera » 19 pouces en alliage léger au design à la fois sportif et classique. Dimensions des pneumatiques : 235/40 ZR 19 à l'avant et 285/35 ZR 19 à l'arrière. Les modèles à transmission

intégrale s'affirment avec des pneus arrière encore plus larges : 295/35 ZR 19. Pour leur dotation de série, les modèles S préfèrent des jantes « Carrera S » 20 pouces en alliage léger, d'allure sportive plus dynamique. Les pneumatiques montés vont de pair avec leur puissance : 245/35 ZR 20 à l'avant, 295/30 ZR 20 à

l'arrière. Ce qui donne, sur les modèles à transmission intégrale : 305/30 ZR 20.

Les jantes de plus grandes dimensions augmentent le confort et les performances sur circuit. De leur côté, les pneumatiques, plus légers et annonçant une baisse de la résistance au roulement,

contribuent à réduire la consommation, tout en raccourcissant également les distances de freinage sur route sèche.

Un large choix d'autres jantes 20 pouces vous est proposé par notre programme de personnalisation.



Jante « Carrera » 19 pouces  
(de série sur les modèles 911 Carrera)



Jante « Carrera S » 20 pouces  
(de série sur les modèles 911 Carrera S)



911 Carrera 4 Cabriolet équipée de jantes « Carrera Classic » 20 pouces

### Le système de contrôle de la pression des pneus (TPM).

En option, le système de contrôle de la pression des pneus (TPM) vous signalera rapidement sur l'écran de l'ordinateur de bord toute baisse de pression progressive ou soudaine. Vous pourrez surveiller à tout moment la pression des 4 pneus sur l'affichage du combiné d'instruments.

### Le système Porsche Stability Management (PSM).

Les modèles 911 Carrera disposent de série du système Porsche Stability Management (PSM) nouvelle génération, qui régule électroniquement la stabilité du véhicule dans les conditions les plus extrêmes. Des capteurs transmettent en permanence la trajectoire, la vitesse

et la dérive du véhicule, ainsi que son accélération transversale. Autant de données à partir desquelles le PSM calcule la trajectoire réelle et la corrige au besoin par des actions de freinage ciblées sur les roues.

En cas d'accélération sur revêtement irrégulier, le PSM améliore en outre la motricité grâce aux fonctions suivantes :

différentiel de freinage automatique (ABD) et système d'antipatinage (ASR). Associé au mode SPORT PLUS de l'option Pack Sport Chrono, il retarde en revanche son intervention pour vous laisser plus de marge.

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

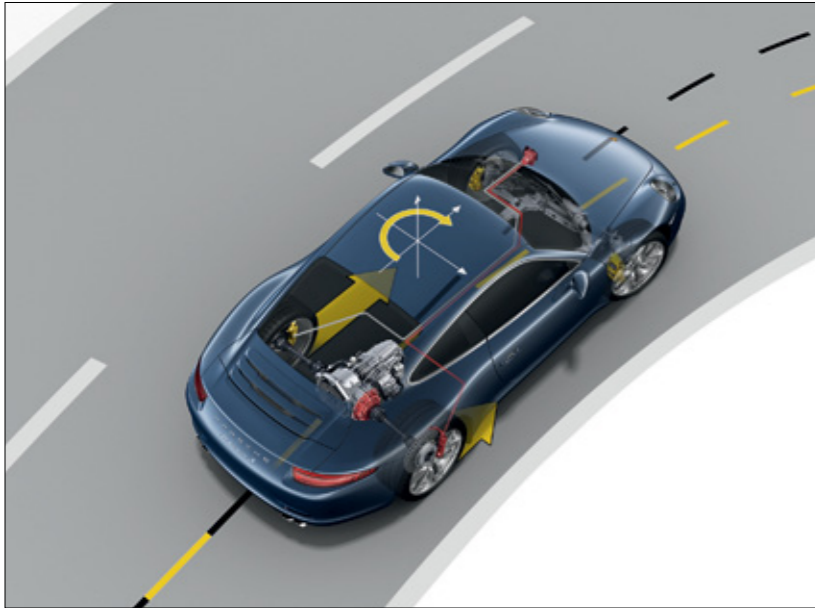
Conclusion : le PSM est là pour vous offrir stabilité et sécurité ; il renforce en outre l'agilité de la voiture. Autre contradiction résolue... Autre facette de l'identité Porsche.



Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO<sub>2</sub> et la classe énergétique, veuillez vous reporter aux pages 139/141.

**Prendre les virages sur les chapeaux de roue, tout en restant collé à la route.**

**Les systèmes Porsche Torque Vectoring (PTV) et Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus).**



Pour mieux renforcer le comportement et la stabilité dynamiques, le système PTV associé à la boîte de vitesse mécanique et le PTV Plus associé à la boîte PDK recourent à la répartition variable du couple entre les roues arrière et à un différentiel arrière à glissement limité. Ils sont en option sur les modèles 911 Carrera et de série sur les modèles 911 Carrera S.

Le PTV et le PTV Plus agissent tous deux en freinant l'une ou l'autre des roues arrière en fonction de l'angle et de la vitesse de braquage, de la position de l'accélérateur, du taux de lacet et de la vitesse. Objectif : améliorer la précision du guidage en virage.

Plus concrètement : en cas de coup de volant en conduite sportive, ils freinent légèrement la roue intérieure afin de transférer plus de motricité sur la roue extérieure et de donner la petite impulsion supplémentaire qui permet de garder le cap. Le comportement de la voiture est aussitôt plus franc et le guidage en virage plus dynamique.

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

Mécanique sur le PTV, il est électronique sur le PTV Plus, et la possibilité de répartition du couple est entièrement variable. Associé au Porsche Stability Management (PSM), il dévoilera tous ses atouts en matière de stabilisation, notamment sur routes irrégulières, mouillées ou enneigées.

Stabilisation transversale dynamique, motricité exceptionnelle, agilité et précision de guidage élevés quelle que soit la vitesse, comportement équilibré en variation de charge et immense plaisir dans les virages... Vous avez tout à y gagner.





amour du détail  
anticipation  
robustesse  
intuition  
intransigence  
**Sérénité**  
équilibre  
maîtrise  
précision

## Maîtrise, discipline, précision.

### À Weissach, nous prenons votre plaisir de conduire au sérieux.

## La sécurité.

### Les freins.

Le freinage aussi fait partie de l'identité Porsche et nous lui accordons autant d'importance qu'au moteur ou au châssis. Car pour conduire aux limites de l'extrême, il faut de toute évidence avoir pleinement confiance dans le pouvoir de décélération et la stabilité des freins.

Sur les modèles 911 Carrera Coupé et Cabriolet, les roues sont freinées, à l'avant comme à l'arrière, par des freins à disques de 330 mm de diamètre, avec étriers fixes monobloc noirs anodisés, en aluminium, à 4 pistons.

Sur les modèles S, nous avons adapté les caractéristiques des freins à celles de la puissance plus élevée. Peints en rouge, pour signaler cette différence, les étriers fixes monobloc en aluminium possèdent 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière. Le diamètre des disques est de 340 mm à l'avant et 330 mm à l'arrière. Les performances de freinage mais aussi la stabilité des freins sont également plus élevées.

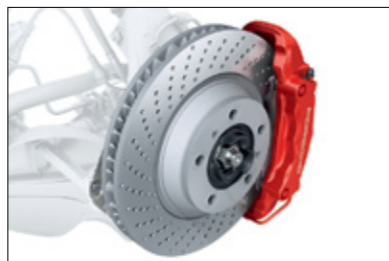
Sur tous les modèles, les étriers de frein sont de type monobloc fermé. Avantages : résistance élevée à la déformation, meilleur comportement aux points de pression

même en cas de sollicitations extrêmes, poids réduit. La course de la pédale de frein est elle aussi réduite, et les réactions plus précises. Les disques de frein sont par ailleurs ajourés pour rester efficaces même mouillés.

Ce n'est pas tout. Le système d'antibloquage des roues (ABS) permet d'équilibrer les phases de freinage. Un servofrein en tandem de 8/9 pouces permet d'actionner la pédale sans forcer, pour une meilleure réactivité. Sur les modèles S, des déflecteurs modifiés dirigent encore mieux les flux d'air destinés au refroidissement des freins.



Système de freinage de série des modèles 911 Carrera



Système de freinage de série des modèles 911 Carrera S



**Croyez-en notre expérience : freiner tard et à bon escient permet toujours d'arriver plus vite.**

### **Les freins céramique Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).**



La marque Porsche est liée depuis toujours au sport automobile. Dès 1948, notre identité s'affirmait sur les pistes. Nous y avons acquis les connaissances que nous appliquons sur nos voitures de série. Exemple : les freins céramique PCCB optionnels, déjà habitués aux conditions les plus exigeantes, notamment dans les courses du championnat Porsche Mobil 1 Supercup.

Sur la 911 Carrera, les disques de frein ajourés des PCCB ont été redimensionnés. Leur diamètre de 350 mm à l'avant comme à l'arrière assure une puissance de freinage plus élevée.

Reconnaissables à leur couleur jaune, les étriers fixes monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière sont capables de maintenir une

pression constante très élevée pendant toute la phase de décélération.

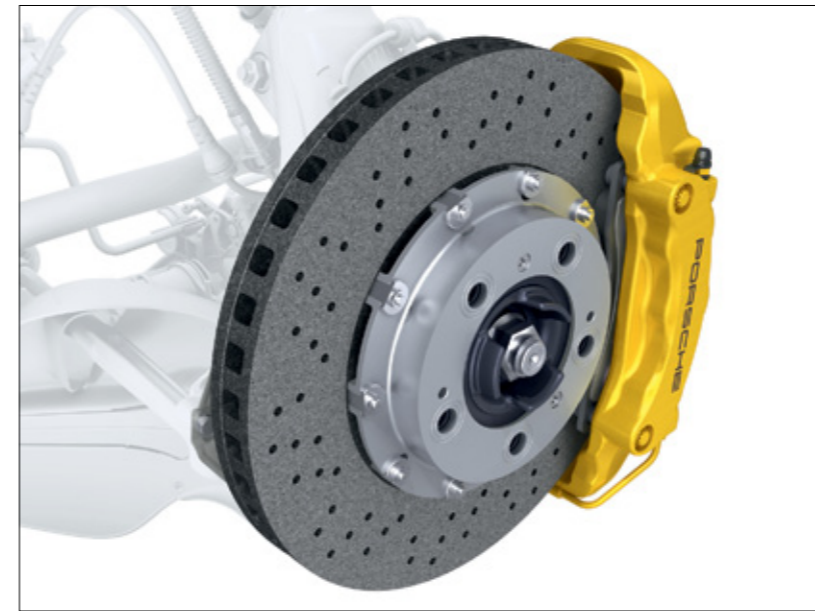
En cas de fortes sollicitations, ils réunissent toutes les caractéristiques nécessaires pour permettre des distances de freinage aussi courtes que possible et une excellente résistance au fading lors des freinages à grande vitesse.

Avantage décisif : le faible poids des disques en céramique. Il a été divisé environ par deux par rapport à celui des disques classiques en fonte grise de mêmes dimensions et conception. Ce facteur joue en faveur de la performance, mais aussi du poids des masses non

suspendues et des masses en rotation, également réduit. Conséquence : une bien meilleure tenue de route, ainsi qu'un agrément de conduite amélioré, en particulier sur les revêtements irréguliers. Sans oublier une agilité et une maniabilité encore plus élevées.

Sur circuit ou en conduite sportive poussée, l'usure des disques de frein et des plaquettes est obligatoirement plus rapide, et ce indépendamment de la qualité des équipements.

Après un week-end de compétition intensive, le système de freinage PCCB doit être contrôlé par un spécialiste, et le remplacement de certaines pièces s'avère parfois indispensable.



Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO<sub>2</sub> et la classe énergétique, veuillez vous reporter aux pages 139/141.



#### Le frein de parking électrique.

Le frein de parking électrique, à activation manuelle, libère la voiture automatiquement au démarrage.

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

#### Les airbags.

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

Pour permettre une détection plus rapide et plus précise des chocs, deux capteurs supplémentaires sont placés à proximité des blocs optiques avant et complètent l'action du calculateur central monté, pour sa part, dans le tunnel central arrière.

#### Le système Porsche Side Impact Protection (POSIP).

Le système POSIP fait partie de l'équipement d'origine des modèles Coupé et Cabriolet. Il se compose de protections anti-encastrement latérales intégrées aux portes et de deux airbags latéraux par

côté : les airbags de thorax sont logés dans les bandes latérales des sièges, les airbags de tête se déploient vers le haut à partir des panneaux de porte. Leur volume respectif (10 l pour l'airbag de thorax et 15 l pour l'airbag de tête) rehausse le degré de protection en cas de collision latérale.

#### Les arceaux de sécurité des modèles Cabriolet.

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

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



**Pour voir venir les problèmes, l'expérience compte.  
Mais la technique aide aussi beaucoup.**

## Les blocs optiques.



Design nocturne avant



Design nocturne arrière

Sur les modèles 911 Carrera, les projecteurs Bi-Xénon avec lave-phares et réglage dynamique de la portée d'éclairage sont de série. En phares comme en codes, le gain de luminosité est indéniable, et la route est éclairée de manière plus homogène.

Les clignotants ainsi que les feux de jour et de position des blocs optiques avant sont à diodes électroluminescentes (DEL).

La fonction d'assistance automatique à l'utilisation des feux de croisement est prévue de série. Dès que la luminosité baisse, ces derniers s'allument à la place des feux de jour.

À l'arrière, on retrouve la réactivité et l'intensité lumineuse des DEL dans le 3<sup>e</sup> feu stop, l'éclairage de la plaque d'immatriculation, ainsi que dans les clignotants et le feu de brouillard arrière. Sur les modèles à transmission intégrale, le bandeau de feux arrière fait également appel aux DEL. Au programme : réactivité, intensité lumineuse et design d'une modernité inouïe.

En cas de freinage d'urgence appuyé, l'intensité des feux stop à diodes varie en clignotant rapidement. Une fois le véhicule immobilisé, les feux de détresse s'allument automatiquement. Les autres usagers de la route sont ainsi avertis plus rapidement.

Les blocs optiques disposent d'une fonction lumière d'accompagnement avec extinction automatique des feux. À la maison comme sur la route, mieux vaut en effet savoir ce que la nuit nous réserve.

### La fonction Porsche Dynamic Light System (PDLS).

La 911 peut être équipée de l'option Porsche Dynamic Light System (PDLS), dont les phares directionnels s'orientent en fonction de l'angle de braquage et de la vitesse en courbe afin de mieux éclairer les virages serrés. À peine amorcé, vous un virage de nuit qu'il est déjà sous les feux de votre véhicule.

Dans cette option, vous apprécierez également le réglage de la portée des phares asservi à la vitesse, afin d'éclairer la route plus loin lorsque vous roulez vite. La fonction PDLS gère pour cela 2 niveaux d'éclairage. Le niveau de base convient par exemple pour la conduite de nuit en ville. Le second est programmé pour les vitesses élevées sur autoroute et ajuste les phares dès 130 km/h.

Dernière fonction PDLS : l'éclairage par mauvais temps. Chargée de réduire la diffraction de la lumière pour éviter les phénomènes d'éblouissement, cette fonction s'active automatiquement dès que le feu de brouillard arrière s'allume.



Phares directionnels avec fonction Porsche Dynamic Light System (PDLS)



## Sous le capot, dans le design, derrière le volant... L'identité Porsche est une évidence.

### Le confort.

Sentir la route. Dans une 911, c'est essentiel. N'est-il pas alors déplacé de parler de confort, de systèmes pour rendre la conduite plus « pratique », ou même de matériaux agréables au toucher ?

À nos yeux, non. Pourquoi devriez-vous renoncer à l'une ou l'autre de vos attentes ? Pourquoi ne pas vous autoriser plutôt un confort sportif, une dynamique sécurisée gage de votre sérénité aux limites de l'extrême ?

#### L'intérieur.

Dès que vous montez à bord, l'identité Porsche est là. Dans la technique comme dans le design, le principe est identique : le conducteur est roi. La meilleure preuve réside dans la nouvelle console centrale avant. Elle remonte vers le tableau de bord pour mieux rapprocher le levier de vitesse (ou le sélecteur) du volant. L'agencement logique des commandes fait partie de ces autres évidences typiquement Porsche, que ce soit pour régler la climatisation bi-zone ou le châssis. Pas de temps à perdre parmi les sous-menus, votre concentration doit se fixer sur l'essentiel : la route.

Côté matériaux : qualité, élégance et sportivité sont de mise, notamment pour le cuir que vous retrouvez sur la couronne du volant, les poignées de fermeture des portes, les accoudoirs ainsi que partiellement sur les sièges. L'alcantara issu de notre expérience en sport automobile habille de série le ciel de toit des modèles Coupé.

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



Côté technique, prenez de l'avance en optant pour le Porsche Communication Management (PCM) avec module de navigation et écran couleur tactile haute définition de 7 pouces, pour commander les fonctions de navigation et de communication, ainsi que le son.

Car la sonorité fait également partie de notre identité. De série, le système audio CDR doté d'un écran couleur tactile de 7 pouces et le Pack Audio Plus d'une puissance totale de 235 W veillent à l'ambiance sonore. Vous pouvez demander à installer l'option BOSE® Surround Sound-System pour profiter ainsi d'une puissance globale de 445 W et d'une fidélité acoustique fascinante.

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

L'utilisation d'un nouveau subwoofer breveté, disponible pour ces deux

« sound systems » optionnels, poussera les basses jusqu'au sommet de leurs performances tout en allégeant le poids du système audio – pour un son décidément typé Porsche.

Nos gênes sont ainsi faits : ils combinent habilement ergonomie, design, technologie et sport dans une seule voiture.

### L'instrumentation.

Sportifs et indémodables, lisibles sans être trop voyants, les 5 instruments ronds sont avant tout là pour fournir les bonnes informations en temps voulu. Leur design reste typiquement Porsche, notamment du fait de la place centrale occupée par le compte-tours.

Le combiné d'instruments est doté d'un écran couleur TFT haute définition de 4,6 pouces qui indique en continu les données de l'ordinateur de bord (kilométrage journalier, temps de parcours, consommation moyenne, par exemple) et peut afficher en outre les cartes du système de navigation, les témoins d'alerte (concernant par exemple la

pression des pneus), ou encore les informations de communication et du système audio. Il vous aide également à procéder à certains réglages du véhicule.



Instruments de la 911 Carrera S avec compte-tours de couleur argent



Écran TFT

Lien entre l'homme et la voiture, le volant concentre toutes les forces et toutes les contraintes. C'est pourquoi, afin d'optimiser la prise en main, tous nos volants possèdent une couronne de volant ergonomique en cuir lisse. Ils abritent par ailleurs l'airbag grand volume de série.

#### Le volant sport.

Le volant sport de série est réglable sur 60 mm en profondeur et sur 40 mm en hauteur.

Le volant multifonction optionnel comporte 4 touches et 2 molettes pour commander aisément de nombreuses fonctions du système audio, du téléphone ou du module de navigation, ainsi que l'écran TFT et l'ordinateur de bord. Il est disponible sur demande dans plusieurs habillages : cuir lisse, carbone ou bois Acajou.

En association avec la boîte PDK, ils présentent tous deux des commandes ergonomiques qui permettent de passer les rapports en gardant les mains sur le volant. Pour compléter le Pack Sport Chrono, ils comportent en outre, au-dessus du module d'airbag, un écran qui affiche l'activation des modes SPORT, SPORT PLUS et Launch Control.

#### Le volant SportDesign.

À l'instar du volant sport, le volant SportDesign optionnel est également réglable en hauteur et en profondeur. Sa forme ergonomique modelée assure une excellente tenue en main.

En association avec la boîte PDK, il présente 2 palettes en alliage léger, judicieusement placées derrière les branches droite et gauche. Tirez sur la palette droite, et la boîte PDK passe le rapport supérieur ; même chose sur la palette gauche, et elle rétrograde.

En association avec le Pack Sport Chrono, les branches gauche et droite présentent un affichage supplémentaire qui indique l'activation des modes SPORT, SPORT PLUS et Launch Control.

#### Le chauffage du volant.

Agréable par les froides journées d'hiver : les volants sport et multifonction pourront bénéficier de l'option chauffage du volant.

Son bouton de commande est commodément situé au dos de la branche inférieure du volant.



Volant sport



Volant multifonction pour boîte PDK



Volant SportDesign avec palettes



Volant SportDesign

## L'idéal pour un siège : bien maintenir sans trop serrer.

### Les sièges.

#### Les sièges sport.

Partiellement revêtus de cuir, les sièges sport sont conçus pour votre confort et pour un bon maintien en conduite dynamique. Leur dotation de série comprend le réglage électrique du dossier et de la hauteur d'assise, ainsi que le réglage manuel de la distance au volant.

#### Les sièges sport Plus.

Disponibles en option, les sièges sport Plus en cuir avec coques de dossier Gris Argent, bénéficient de réglages électriques pour la hauteur d'assise et le dossier, et mécanique pour la distance au volant. Le capitonnage de leurs bandes

latérales est plus ferme et plus sportif afin d'assurer un maintien encore plus sûr.

#### Les sièges sport électriques.

Si votre tempérament sportif ne veut pas pour autant renoncer au confort, optez pour des sièges sport à commandes entièrement électriques pour mieux régler la hauteur, l'inclinaison et la profondeur de l'assise, ainsi que l'inclinaison du dossier, mais également la distance au volant, le soutien lombaire (4 positions) et la colonne de direction.

Leur Pack Mémoire enregistre les réglages du siège conducteur et des deux rétroviseurs extérieurs, ainsi que ceux

du volant, des feux, des essuie-glaces, de la climatisation, du verrouillage des portes, du PCM (en option) et de l'instrumentation.

#### Les sièges sport adaptatifs Plus.

Union parfaite entre sport et confort, les sièges sport adaptatifs Plus en cuir sont proposés en option. Leurs bandes latérales au capitonnage ferme et sportif, plus large au niveau des épaules, offrent un maintien idéal.

Les 18 réglages électriques permettent d'adapter sur mesure la hauteur, l'inclinaison et la profondeur de l'assise, l'inclinaison du dossier et la position par rapport

au volant ainsi que le soutien lombaire (4 réglages). La colonne de direction dispose également d'un réglage électrique.

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

#### Les sièges baquet sport\*.

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

#### Les sièges chauffants et sièges ventilés.

Tous les sièges (à l'exception des sièges baquet sport) peuvent recevoir en option un système permettant de chauffer assises, dossiers et bandes latérales des sièges avant.

Sur demande, nous associerons ces sièges chauffants à l'option de ventilation.



Siège baquet sport

Siège baquet sport, dossier rabattu

Sur les sièges ventilés, les bandes centrales des assises et des dossiers présentent des microperforations permettant une aération active, tandis que les bandes latérales bénéficient d'une aération passive, par aspiration. Ce système permet d'éliminer l'humidité liée à la transpiration, même par fortes chaleurs.

#### Les sièges arrière.

Pour une voiture de sport, les sièges arrière sont remarquablement confortables et offrent derrière eux un bel espace de rangement. Leurs dossiers rabattables dégagent un volume supplémentaire de 260 l pour vos bagages sur les modèles 911 Carrera Coupé et de 160 l sur les modèles 911 Carrera Cabriolet.

#### Les sièges enfant\*.

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

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

## Aucune raison pour que les sportifs renoncent au confort.

### Équipements de confort.

#### La climatisation.

De série sur la 911, la climatisation couvre 2 zones de ventilation étendues et offre trois niveaux de réglage individuels (Soft, Normal et High) pour le conducteur et le passager avant.

Le système comporte un filtre à charbon actif qui retient particules, pollens et odeurs. Il mesure en permanence la qualité de l'air, réduit le taux d'humidité si nécessaire et bascule au besoin automatiquement en mode recyclage.

Par fort ensoleillement, un capteur permet à la climatisation de compenser automatiquement la chaleur intense dégagée à l'avant.

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

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

#### Le Pack Design éclairage.

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

#### L'éclairage d'accompagnement.

Très pratique la nuit, la télécommande de la clé de contact allume les feux de jour à diodes (DEL) pendant un laps de temps

prédéfini dès que vous verrouillez ou déverrouillez votre véhicule.

Pour vous guider une fois à destination, les feux de jour, les feux arrière et, le cas échéant, l'éclairage d'alentour du véhicule restent allumés pendant une durée programmable.

#### Le régulateur de vitesse.

Pour davantage de confort sur les longs trajets, demandez-nous d'équiper votre 911 du régulateur de vitesse. Il gèrera seul les vitesses entre 30 et 240 km/h ; vous le programmez à l'aide d'un commodo comportant une touche spécifique.

#### Régulateur de vitesse adaptatif avec fonction Porsche Active Safe (PAS)<sup>1)</sup>.

Ce système, disponible en option, régule la vitesse de votre voiture par rapport au véhicule qui la précède. Un radar mesure la distance qui vous sépare du véhicule roulant devant vous (jusqu'à 200 mètres) et régule votre vitesse en fonction de celui-ci. Si vous aviez pré-réglé votre

vitesse et que vous vous rapprochez, le radar détecte le véhicule. Le système intervient alors automatiquement. Il réduit la vitesse de votre voiture en agissant sur l'accélérateur, voire sur les freins (pour une décélération maximale de 3,5 m/s<sup>2</sup>), afin de maintenir la distance pré-réglée. Votre voiture suit maintenant à vitesse réduite le véhicule situé devant vous. Tant que ce véhicule

ralentit, le régulateur de vitesse adaptatif ralentit votre voiture, jusqu'à l'arrêt complet si nécessaire.

Pour plus de sécurité, le dispositif prépare en outre le système de freinage, lorsqu'il détecte une baisse de la distance entre les deux véhicules. Les freinages plus appuyés restent du ressort du conducteur.

Dès que la voie est à nouveau libre, le système accélère progressivement jusqu'à la vitesse initialement pré-réglée.

Le système Porsche Active Safe (PAS) également intégré apporte une sécurité supplémentaire. Lorsqu'il détecte un risque de collision, il avertit le conducteur, via un témoin visuel et un signal sonore, ainsi que par un premier coup de frein automatique. Le système peut également intervenir de manière plus directe, selon la situation, en amplifiant la pression de freinage. Si besoin, jusqu'à l'arrêt complet du véhicule.

<sup>1)</sup> Disponible au plus tôt à partir de novembre 2012.



Radar du régulateur de vitesse adaptatif



Affichage des données du régulateur de vitesse adaptatif

### Le toit coulissant/relevable électrique.

Le toit coulissant/relevable électrique, disponible en option pour tous les modèles 911 Carrera Coupé, s'ouvre en coulissant vers l'extérieur afin de ne pas réduire la garde au toit. Autre avantage : cette conception nouvelle autorise une ouverture d'une plus grande amplitude, pour un plaisir de conduire toujours plus grand, à ciel ouvert.

Ce toit possède par ailleurs un pare-vent réglable sur deux positions qui limite le souffle de l'air et optimise le niveau sonore.

### Le toit coulissant/relevable en verre.

Si vous le souhaitez, vous pourrez équiper votre Porsche d'un toit coulissant/relevable en verre de sécurité teinté. Un rideau électrique intégré vous protégera des rayons du soleil. Proposé dans cinq teintes intérieures, il est de conception identique à celle du toit coulissant/relevable, offre la même garde au toit et une ouverture de mêmes dimensions. Seule différence : même toit fermé, le verre procure une sensation d'espace immédiate.



### Les rétroviseurs intérieur et extérieurs.

De série, les rétroviseurs extérieurs sont à réglage électrique.

Ces rétroviseurs extérieurs d'origine peuvent être remplacés soit par des modèles rabattables électriquement et

dotés, côté conducteur et passager, d'un éclairage d'alentour qui facilite l'accès aux portes dans l'obscurité, soit par une option comportant des rétroviseurs extérieurs et intérieur avec fonction anti-éblouissement automatique et capteur de pluie intégré pour les essuie-glaces avant.



### Le coffre.

Le coffre des modèles 911, entièrement habillé d'un revêtement haute résistance, vous offre un volume de 135 l (125 l sur les modèles Carrera à transmission intégrale).

### Le système de transport sur toit.

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

### L'Assistance parking.

De série sur les modèles 911 Carrera Cabriolet, en option sur les modèles 911 Carrera Coupé, l'Assistance parking vous avertit des obstacles par un signal sonore d'intensité progressive. Ses 4 capteurs sont discrètement intégrés au bouclier arrière.

En option, l'Assistance parking peut être étendue à l'avant : le bouclier avant présente alors 4 capteurs et l'alerte sonore est complétée par une représentation schématique du véhicule sur l'écran central.

### Le système Porsche Entry & Drive.

Ne sortez plus votre clé de voiture de votre poche. Choisissez l'option Porsche Entry & Drive et ouvrez votre véhicule en effleurant simplement l'une des poignées de porte ou en vous approchant du coffre. Le système de transpondeur détecte le code d'accès enregistré sur

la clé, et si celui-ci correspond bien à la voiture, portes ou capot de coffre se déverrouillent. Un démarreur électrique est associé au système.

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

l'antidémarrage et bloque la colonne de direction.

### La protection contre le vol.

Tous les modèles 911 Carrera sont protégés de série par un dispositif d'antidémarrage à transpondeur et une

alarme volumétrique. Ce système surveille l'habitacle, ainsi que les portes, le coffre et l'allumage.

### Le pré-équipement Porsche Vehicle Tracking System (PVTS)<sup>1)</sup>.

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

## Se construire une identité, c'est savoir d'où l'on vient pour mieux décider où l'on veut aller.

### Audio et communication.

#### Le système audio CDR.

Pour faciliter la navigation dans les menus et la sélection des fonctions, le système audio CDR de série est doté d'un écran couleur de 7 pouces entièrement tactile. Son autoradio-lecteur de CD intégré, compatible mp3, dispose d'un double tuner FM avec fonction RDS, mémorisation dynamique associée à 30 mémoires et réglage du volume en fonction de la vitesse. Une interface audio AUX (permettant par exemple de connecter un lecteur mp3) est intégrée, de série, dans la boîte à gants.

Vous pourrez lui associer l'un des deux systèmes hi-fi : BOSE® Surround Sound-System ou Burmester® High-End Surround Sound-System.



<sup>1)</sup> Équipement de série sur tous les modèles 911 en France.



Système audio CDR

### Le Pack Audio Plus.

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

### Le Porsche Communication Management (PCM) avec module de navigation.

Les modèles 911 peuvent être dotés de l'option Porsche Communication Management (PCM) qui centralise les données du système audio, de la navigation et de la communication. Puissant et polyvalent,

le PCM se caractérise également par une très grande facilité d'utilisation. La taille de l'écran (7 pouces) et sa lisibilité optimisée (5 lignes d'affichage et fonction d'aide au bas de l'écran) rendent son utilisation intuitive. Vous pouvez bien entendu aussi utiliser les touches ou molettes.

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

Son lecteur est compatible avec les CD et les DVD audio. Il lira également le format mp3 et les pistes audio de DVD vidéo. Il peut être couplé en option avec le chargeur 6 CD/DVD intégré au PCM.

La boîte à gants accueille de série une interface audio universelle (USB) afin de brancher un iPod® ou toute autre source audio (éventuellement pour les recharger). Vous gérez alors facilement votre iPod® ou une clé USB via le PCM, le volant multifonction ou la commande vocale optionnels.

C'est également grâce à la connexion USB que vous pourrez télécharger les données du Pack Sport Chrono ou du carnet de bord électronique. La fonction jukebox<sup>1)</sup> vous permet d'enregistrer jusqu'à 10 000 fichiers mp3 sur le disque

dur du PCM. La fonction Cover-Art (affichage des pochettes des CD) facilite l'accès à vos podcasts et à vos livres audio par cette voie. Pour plus de détails, contactez le Réseau Officiel Porsche.

Le module de navigation avec disque dur rapide intégré au PCM permet d'afficher les cartes en 2D ou en perspective, voire en 3D pour certains lieux (avec vue satellite) et édifices. En mode split screen, les cartes sont complétées par une liste de pictogrammes donnant les indications routières à suivre.

Le module de navigation vous offre une fonction de calcul dynamique de vos itinéraires tenant compte des annonces officielles des conditions de circulation (TMC), ainsi que d'autres indicateurs d'état du trafic routier (TMC Pro)<sup>2)</sup>.

<sup>1)</sup> Disponible au plus tôt à partir de novembre 2012.  
<sup>2)</sup> Les services TMC Pro sont disponibles en Allemagne, en Autriche et en Suisse.



Interface audio universelle



Porsche Communication Management (PCM) avec module de navigation





Tuner TV

### La commande vocale.

Vous souhaitez naviguer, téléphoner, écouter la radio sans lâcher le volant ? Rien de plus facile : indiquez votre choix à haute voix. Presque toutes les fonctions du PCM peuvent être activées par commande vocale. Cette option ne nécessite aucun apprentissage. Dicter vos demandes (adresse de destination, numéro de téléphone ou station de radio) et le système s'exécutera ou fera défiler les menus.

### Le carnet de bord électronique.

Nous vous proposons une autre option pour le PCM : le 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 trajet. Les données peuvent être exportées sur une

clé USB pour être ensuite transférées et traitées sur ordinateur, grâce au logiciel fourni.

### Le module téléphone.

Le module téléphone GSM quadribande optionnel facilite vos communications téléphoniques, sur fond de qualité vocale optimisée. Pour téléphoner en mains-libres, insérez simplement la carte SIM dans le lecteur de carte du PCM. Plus confortable encore : utilisez la connexion Bluetooth® de votre téléphone portable grâce au mode SAP (SIM Access Profile)<sup>1)</sup>. Une fois la liaison établie automatiquement, le système déconnecte l'antenne de votre téléphone mobile et utilise l'antenne externe du véhicule afin d'économiser la batterie du téléphone mobile. Si votre téléphone mobile est compatible SAP, le système accèdera aussi bien aux numéros enregistrés sur la carte SIM que

dans la mémoire interne. Vous commanderez votre téléphone par l'intermédiaire du PCM, du volant multifonction ou de la commande vocale optionnels, sans sortir votre téléphone mobile de votre poche.

Le module téléphone prend également en charge les connexions Bluetooth® des mobiles utilisant uniquement le profil mains-libres HFP (Handsfree Profile). Dans ce cas, la liaison GSM se fait via l'antenne du téléphone mobile<sup>1)</sup>. Le PCM sert tout simplement de combiné mains-libres.

Une autre option s'offre à vous pour téléphoner : le combiné sans fil, logé dans le coffre de rangement de la console centrale. Pratique avec son écran et son clavier, il gère les connexions Bluetooth® en mode SAP mais n'est pas compatible avec le mode HFP.

### Le pré-équipement pour téléphone mobile.

Le pré-équipement pour téléphone mobile® utilisant uniquement le profil mains-libres HFP<sup>1)</sup>, est proposé en option. Votre téléphone mobile reste dans votre poche. Dans cette configuration, seules les fonctions de base du téléphone mobile sont pilotées par le PCM ou le système audio CDR. La liaison GSM se fait via l'antenne de votre téléphone mobile<sup>1)</sup>.

### Le tuner TV.

Si vous le souhaitez, vous pouvez également commander un tuner TV pour recevoir les images télévisées analogiques ou numériques non codées (DVB-T)<sup>2)</sup>. Pour votre sécurité, ces images ne seront visibles que lorsque votre 911 est à l'arrêt.

### Les services en ligne<sup>3)</sup>.

L'application « AHA-Radio », disponible gratuitement pour votre smartphone vous sert à accéder, via le PCM, à des stations de radio Internet et à des flux RSS ou encore à vos podcasts et à vos magazines audio. Pour pourrez obtenir vocalement des informations locales, comme les bulletins météorologiques. Les résultats de recherche d'un point d'intérêt peuvent être repris par le module de navigation du PCM, à titre de destination. La réception des contenus se fait sur votre smartphone, la commande des différentes fonctions via le PCM. L'accès aux services en ligne suppose de disposer soit de l'interface audio universelle associée au PCM (iPhone®) soit du pré-équipement pour téléphone mobile, ou du module téléphone (Android). L'application « AHA-Radio » est disponible via iTunes ou Android Market<sup>4)</sup>.

<sup>1)</sup> Pour plus de détails, veuillez vous reporter à la page 130.

<sup>2)</sup> Au format MPEG 2.

<sup>3)</sup> Disponible au plus tôt à partir de novembre 2012.

<sup>4)</sup> L'utilisation des services « AHA-Radio » à l'aide du module téléphone optionnel nécessite d'activer la fonction HFP (main-libres) sur le PCM.

**Vivre ses envies de sportivité est encore plus exaltant dans une ambiance sonore grandiose.**

### Le BOSE® Surround Sound-System.

Le son Porsche est un peu comme une empreinte digitale. Une preuve, sonore, de notre identité. Cela vaut certes pour le moteur, mais pas seulement. L'option BOSE® Surround Sound-System a en effet été spécialement développée et optimisée pour l'architecture et l'acoustique intérieures de la 911.

Elle transforme votre 911 en salle de concert : 8 canaux d'amplification, 12 haut-parleurs dont un caisson de basses (subwoofer actif) breveté de

100 W, une richesse de tonalité époustouflante, et une puissance totale de 445 W.

Associé au PCM (Porsche Communication Management), le BOSE® Surround Sound-System permet la lecture audio de DVD enregistrés au format 5.1 pour une qualité sonore exceptionnelle. Bien entendu, cela n'exclut pas la diffusion à partir d'autres sources audio (lecteur CD ou mp3), en mode stéréo ou, sur simple pression d'un bouton, en mode Surround recréé par la technologie BOSE® Centerpoint® 2.

L'AudioPilot®, système de compensation automatique du son breveté par BOSE®, capte et analyse les bruits de l'habitacle à l'aide d'un microphone afin d'ajuster automatiquement les réglages du son diffusé pour maintenir une qualité sonore constante. En temps réel et quelle que soit la situation.

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

Applaudissements.



## Un opéra s'offre à vous... en mode majeur bien entendu.

### Le Burmester® High-End Surround Sound-System.

Rencontre entre deux icônes : la 911 et le Burmester®. Zuffenhausen s'allie avec Berlin, plus précisément avec l'une des sociétés allemandes les plus respectées qui soient dans le milieu du son haut de gamme. Le Burmester® High-End Surround Sound-System fait appel aux mêmes technologies que les systèmes audio haut de gamme conçus par Burmester® pour votre maison. La différence ? Une myriade de petits détails réunis dans un but unique : le son parfait.

Les chiffres résonnent tout aussi agréablement : 12 canaux d'amplification totalisant 821 W, 12 haut-parleurs, dont un subwoofer actif de 300 W avec

amplificateur de classe D, surface totale de membrane d'environ 1 340 cm<sup>2</sup>, fréquences de 35 Hz à 20 kHz.

Pour la première fois sur une 911, Burmester® remplace le subwoofer actif séparé, bien connu sur d'autres systèmes, par son nouveau subwoofer épuré, qui perd en poids autant qu'il gagne en qualité.

La méthode de séparation des fréquences, inspirée des home cinémas de la marque, reste quasiment inchangée. Les filtres analogiques et numériques ont été étudiés spécifiquement pour nos voitures, et longuement testés.

Pour une restitution claire, affinée, sans distorsion et toujours d'un excellent niveau dans les aigus, Burmester® a intégré au système audio des 911 des modules AMT (Air Motion Transformer). Tous les haut-parleurs sont par ailleurs parfaitement ajustés les uns en fonction des autres pour diffuser un son où se mêlent basses puissantes, aigus cristallins et rythmes éclatants – même lorsque vous décidez de pousser le volume.

Le design sportif épuré avec entourages galvanisés et signature Burmester® sur certains haut-parleurs rappelle le niveau d'exigence élevé du Burmester® High-End Surround Sound-System : aucun compromis, ni pour le son, ni pour le design.



À la clé : un résultat typiquement Porsche.

Bis !





optimisme  
respect  
combativité  
réalisme  
**Responsabilité**  
inventivité  
évolution  
volonté  
intelligence

## Notre meilleur moment entre le top départ et la ligne d'arrivée ?

Chaque centième de seconde, depuis plus de 60 ans.

### Le sport automobile.

Se battre pour chaque centième de seconde en puisant dans un capital inestimable : plus de 60 ans d'expérience. Nous devons notre énergie à tous ceux qui, animés par une immense passion et doués d'un savoir-faire exceptionnel, nous permettent d'aller de l'avant, sur tous les circuits du monde. Des pilotes aux ingénieurs, ils partagent un rêve commun devenu réalité, depuis des générations. Le rêve de Ferry Porsche de construire une voiture faite à la fois pour gagner et pour vous transporter au quotidien. Un rêve concrétisé par plus de 30 000 victoires en course. Avec la Porsche 956, par exemple ; l'une des voitures les plus victorieuses de tous les temps. Et d'autres

modèles, forts du même potentiel, comme la 911 GT3 RSR ou la 911 GT3 Cup.

Ces deux véritables machines de course sont capables de s'imposer sur les circuits, lors de courses d'endurance, de courses de côtes, voire de rallyes. À l'arrivée ? Un succès partagé par toute la marque. À ce jour, Porsche Motorport a construit plus de 3 000 voitures de course, dont plus de 1 000 sont toujours fières de montrer leurs talents en toutes occasions. Des compétitions ouvertes à tous aux épreuves les plus prestigieuses, comme les American Le Mans Series ou les championnats monomarque (plus de 19) tels que la Porsche Carrera Cup ou

la Porsche Mobil 1 Supercup. Avec des objectifs chaque fois renouvelés, comme la participation aux 24 Heures du Mans, en 2014. On y découvrira un tout nouveau prototype, conçu pour faire grimper le score de 16 victoires au classement général, dans la Sarthe.

Mais peut-être plus encore que la première marche du podium, chez Porsche, c'est avant tout l'expérience qui compte. Elle fait naître des idées nouvelles. Car chaque enseignement tiré d'une participation en course est transposé à la série. Qu'il s'agisse de la conception des voitures ou de méthodes d'essais, c'est bien grâce à l'expérience acquise en compétition que

certains de nos modèles de série peuvent bénéficier de la suralimentation ou recevoir une boîte à double embrayage. Cette proximité entre l'univers du circuit et le monde de la route est unique en son genre. À notre façon, nous ouvrons à chacun de nos clients les portes de la compétition automobile. Afin de partager la passion qui nous anime, ce supplément d'âme, ce principe ou encore cette vision, reçus en héritage, et que nous avons su faire fructifier, pour mieux nous projeter dans l'avenir.



### Les compétitions GT.

Les voitures GT (Grand Tourisme) sont des pur-sang, de vraies voitures de course obligatoirement basées sur des modèles de sport homologués pour la route. Elles peuvent être légèrement modifiées, mais en certains points seulement.

C'est sur ces bases que Porsche a redynamisé, voire fait renaître les courses GT au niveau international dès le début des années 1990. Depuis, la coopération réussie entre la marque et les écuries clientes s'est accentuée et confirmée. Porsche livre des voitures prêtes pour la course et épaula les écuries privées

dans leurs dernières mises au point ou l'entretien technique ainsi que par l'engagement de pilotes d'usine.

Qu'ils courent aux 24 Heures du Mans, en ALMS, dans les championnats Open GT (FIA) internationaux ou des championnats GT nationaux à travers le monde,

les Teams Porsche privés remportent régulièrement victoires et titres.



Porsche GT

### Les Porsche Cups.

Les 19 Porsche Cups permettent aux pilotes de vivre leur passion pour le sport automobile sur les cinq continents. Notre philosophie : voitures identiques, égalité des chances et fair-play pour

tous. Résultat : un spectacle de très haut niveau, avec des courses rapides, âprement disputées.

Les voitures sont livrées « prêtes pour la Cup » aux diverses écuries privées. Sur place, Porsche prend en charge

l'organisation des séries, ainsi que l'assistance aux pilotes, aux équipes et aux partenaires.



Porsche Mobil 1 Supercup

### La Porsche Carrera Cup Allemagne.

Premier des championnats Porsche actuels, la Porsche Carrera Cup Allemagne fait partie intégrante des « Deutsche Tourenwagen Masters » (DTM), une série qui se distingue par des performances sportives phénoménales, mais aussi par un programme d'événements passionnants pour les participants comme pour les spectateurs.

### La Porsche Mobil 1 Supercup.

Championnat monomarque le plus rapide au monde, la Porsche Mobil 1 Supercup s'inscrit dans le programme du championnat F1 de la FIA. Il compte en tout 10 courses qui se déroulent devant un parterre de plus de 100 000 spectateurs.

Pour de plus amples informations, consultez la page [www.porsche.com/motorsport](http://www.porsche.com/motorsport).

### La Porsche Sport Driving School.

Porsche travaille non seulement à l'évolution des voitures de sport, mais aussi à celle des conducteurs... ou des pilotes. Si conduire sur route en toute sécurité n'est pas un problème, maîtriser une voiture de sport en conduite sportive poussée à l'extrême est une autre histoire.

C'est pourquoi nous sommes là, à vos côtés. Pour vous aider à prendre de l'assurance sur les circuits, à optimiser votre science du pilotage, étape après étape. Bref, à vous perfectionner.

Au volant de votre propre véhicule ou d'une voiture mise à votre disposition par Porsche Sport Driving School, sur route,

hors des sentiers battus ou sur des circuits de renommée internationale, et pourquoi pas sur neige ou sur glace, nos instructeurs vous dévoileront pour cela leurs meilleurs conseils. Ils vous accompagneront depuis vos débuts à l'entraînement jusqu'à l'obtention, si vous le souhaitez, de votre licence de sport automobile, en passant par tous

les niveaux de formation prévus dans nos programmes.

Pour de plus amples informations, consultez la page [www.porsche.de/sportdrivingschool](http://www.porsche.de/sportdrivingschool).

### La Porsche Sports Cup.

En 2012 la Porsche Sports Cup entre dans sa huitième saison. Six courses sont présentées sur cinq circuits différents, dont le Nürburgring, Hockenheim et Spa-Francorchamps. Du plaisir intense pour tous les goûts, lors de compétitions automobiles regroupant diverses séries,

de l'épreuve de régularité aux courses de vitesse pures. Vous pourrez vous y engager avec votre Porsche homologuée pour la route ou une Porsche modifiée pour la course.

Pour de plus amples informations, appelez le +49 (0)711 911-12384 ou consultez la page [www.porschesportscup.de](http://www.porschesportscup.de).

### Porsche Clubsport.

Partout dans le monde, les clubs privés Porsche organisent des compétitions ponctuelles et des championnats permettant aux pilotes privés de concourir dans différentes catégories. Depuis la fondation du premier Club Porsche en 1952, leur nombre a progressé. On en compte aujourd'hui 640 dans 75 pays

soit environ 181 000 membres avec une tendance à la hausse. Le réseau des Clubs Porsche est ainsi l'un des plus importants au monde et des plus riches sur le plan de la tradition.

Pour de plus amples informations, appelez le +49 (0)711 911-23252 ou consultez la page [www.porsche.com/clubs](http://www.porsche.com/clubs).



Porsche Sport Driving School



Porsche Sports Cup

**Depuis 1963, la 911 s'affirme par son caractère sportif.  
Et se démarque désormais aussi chaque jour par son efficacité.**

## Porsche et l'environnement.

Parler de sport automobile ne peut se faire à notre avis sans évoquer notre responsabilité envers l'avenir du sport automobile et donc les technologies intelligentes et les idées novatrices nécessaires pour améliorer nos performances.

Parlons maintenant de la protection de l'environnement. Notre engagement est ici aussi à la hauteur des défis. Car en ces temps de changements climatiques et de débats sur le rôle des émissions de CO<sub>2</sub>, chaque constructeur se demande comment contribuer à protéger l'environnement.

Notre réponse s'ancre dans la tradition Porsche : en associant performances et efficacité énergétique.

La réduction de la consommation des modèles Porsche actuels par rapport aux gammes passées s'exprime aujourd'hui par des pourcentages à deux chiffres. Et pourtant, leurs performances routières sont chaque année plus élevées. Un résultat obtenu grâce à l'efficacité de nos moteurs (du fait, par exemple, de l'injection directe d'essence, DFI, ou du VarioCam Plus), à la conception allégée, à l'optimisation aérodynamique et aux

faibles coefficients de frottement de nos voitures.

Le service de gestion environnementale de Weissach veille entre autres à rendre nos voitures les plus propres possibles et à parfaire l'équilibre entre développement et impact écologique. Objectif : les performances, mais, autant que possible, pas au détriment de l'environnement. Principe mis en œuvre : Intelligent Performance. Sur la 911 comme sur toute autre Porsche.

Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO<sub>2</sub> et la classe énergétique, veuillez vous reporter aux pages 139/141.







### Traitement des gaz d'échappement.

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

Ce bilan positif tient tout particulièrement à l'utilisation efficace du carburant grâce à des technologies récentes : fonction Stop-Start automatique, gestion thermique, récupération d'énergie électrique pour l'électronique embarquée, injection directe d'essence, VarioCam Plus et mode Croisière (en association avec la boîte PDK optionnelle), ainsi que mise en place de catalyseurs nouvellement développés pour la 911, afin de traiter toujours plus efficacement les gaz d'échappement.

La régulation lambda stéréo pilote et surveille chaque rangée de cylindres séparément et régule de même la composition

des gaz dans chaque ligne d'échappement. Une sonde lambda supplémentaire par rangée de cylindres contrôle le traitement des gaz d'échappement par chaque catalyseur.

### Consommation et recyclage.

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

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

L'aspect écologique se concentre sur un choix ciblé de matériaux tous hautement recyclables. Les pièces en polymères techniques sont toutes identifiées pour anticiper leur recyclage sélectif. Dans la mesure du possible, nous utilisons un nombre minimal de types de polymères et sélectionnons de préférence des matières plastiques recyclées, dès lors qu'elles répondent à nos exigences de qualité

Grâce à ces efforts, la 911 atteint aujourd'hui un taux de recyclage d'environ 95 %.

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

### Carburant.

Tous les modèles Porsche, dont les modèles 911, sont bien sûr conçus pour rouler avec des carburants E10 contenant jusqu'à 10 % d'éthanol. L'éthanol est un biocarburant issu de matières premières végétales renouvelables qui, pour leur propre croissance, absorbent le CO<sub>2</sub> présent dans l'atmosphère. Le bilan global en CO<sub>2</sub> de nos voitures s'en trouve donc amélioré.

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

Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO<sub>2</sub> et la classe énergétique, veuillez vous reporter aux pages 139/141.



subtile directe déterminée franche  
**Personnalité**  
perfectionniste mature  
entière décalée



## 911. L'identité Porsche.

**Il ne reste qu'à lui insuffler votre personnalité.**

### Personnalisation.

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

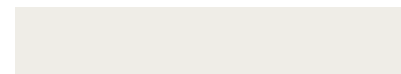
Vous choisirez ainsi vous-même, parmi nos gammes d'équipements intérieurs et extérieurs, ceux qui vous semblent indispensables pour mieux vous démarquer, et ceux auxquels vous pouvez aussi renoncer.

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

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

S'il n'existe pas de code de référence pour l'identité Porsche dans son ensemble, trois chiffres suffisent à la représenter, telle une évidence dans le monde des voitures de sport : 911.

**Teintes unies – Extérieur.**



Blanc



Jaune Porsche Racing



Rouge Indien



Noir



**Teintes métallisées – Extérieur.**



Argent Platine métallisé



Bleu Aquatique métallisé



Marine métallisé



Acajou métallisé



Brun Anthracite métallisé



Gris Quartz métallisé

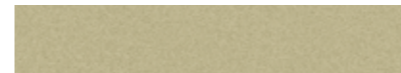


Noir Basalte métallisé



**Teintes spéciales – Extérieur.**

Argent GT métallisé



Vert Or métallisé



Cognac métallisé



**Teintes de capote.**



Rouge



Brun



Bleu



Noir

**Teintes de série – Intérieur.**

**Cuir synthétique/Cuir<sup>1)</sup>/Vernis souple<sup>2)</sup>**

**Teinte intérieure.**

**Moquette.**

**Ciel de toit<sup>3)</sup>.**



Noir



Noir



Noir



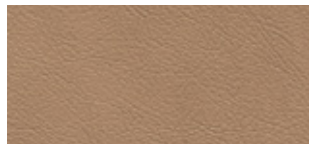
Gris Platine



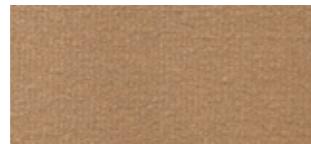
Gris Platine



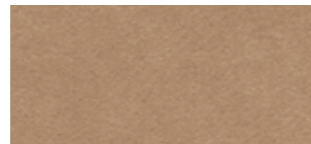
Gris Platine



Beige Louxor



Beige Louxor



Beige Louxor



Bleu Yachting



Bleu Yachting



Noir

**Teintes spéciales et intérieurs bicolores<sup>1)</sup>.**

**Cuir/Vernis souple<sup>2)</sup>**

**Teinte intérieure.**

**Moquette.**



Gris Quartz



Gris Quartz



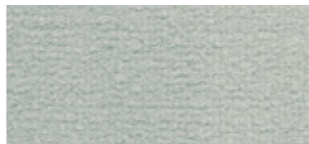
Terre d'ombre



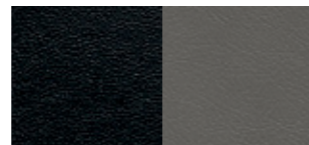
Terre d'ombre



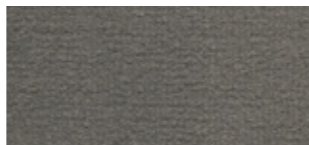
Gris Quartz-Gris Galet



Gris Galet

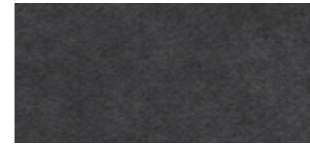


Noir-Gris Platine



Gris Platine

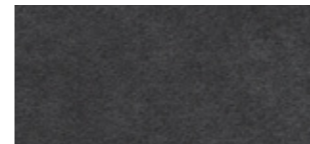
**Ciel de toit<sup>3)</sup>.**



Gris Quartz



Terre d'ombre



Gris Quartz



Noir

**Intérieur Cuir naturel<sup>1)</sup>.**

**Cuir/Vernis souple**

**Teinte intérieure.**

**Moquette.**

**Ciel de toit<sup>3)</sup>.**



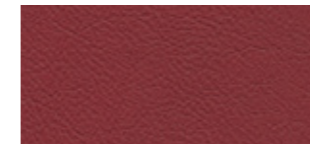
Expresso



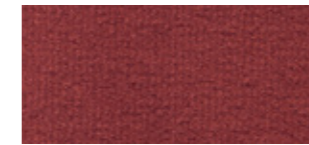
Expresso



Expresso



Rouge Carrera



Rouge Carrera



Noir

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

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

<sup>2)</sup> Vernis souple dans la teinte intérieure ; pare-soleil et seuils de porte revêtus d'un film dans la teinte intérieure.

<sup>3)</sup> Ciel de toit en alcantara (modèles Coupé).



Baguettes de parement, finition brillante



Essuie-glace arrière

Description	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	Code	Page
<b>Exterieur.</b>										
Peinture métallisée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Code	122
Peinture spéciale	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Code	123
Peinture personnalisée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Code	
Baguettes de parement, finition brillante	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	559	126
Porsche Dynamic Light System (PDLS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	603	83
Porsche Entry & Drive	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	625	96
Suppression du monogramme arrière	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	498	
Signature « 911 »	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	911	126
Assistance parking arrière	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	635	95
Assistance parking avant et arrière	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	636	95
Essuie-glace arrière	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	425	126
Pare-brise teinté en dégradé de gris	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	567	
Rétroviseurs intérieur et extérieurs avec fonction anti-éblouissement automatique et capteur de pluie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	P13	95
Rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement, avec éclairage d'alentour des portes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	748	95
Toit coulissant/relevable électrique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	651	94
Toit coulissant/relevable électrique en verre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	653	94
Système de transport sur toit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	549	95

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

Description	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	Code	Page
<b>Moteur, transmission et châssis.</b>										
Boîte Porsche Doppelkupplung (PDK) à 7 rapports	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	250	50
Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	450	78, 127
Porsche Active Suspension Management (PASM)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	475	62
Châssis sport PASM (- 20 mm), uniquement en association avec PTV/PTV Plus et jantes 20 pouces	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	030/031	63
Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	031/352	64
Porsche Torque Vectoring (PTV) pour boîte mécanique, avec différentiel arrière mécanique à glissement limité	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	220	72
Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) pour boîte PDK optionnelle, avec différentiel arrière électronique à glissement limité	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	221	72
Servotronic Plus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	658	66
Pack Sport Chrono	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	639/640	67
Système d'échappement sport	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	176	46
<b>Jantes.</b>										
Jantes « Carrera S » 20 pouces	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	423	70
Jantes « Carrera Classic » 20 pouces	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	427	70
Jantes « SportDesign » 20 pouces	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	428	127
Jantes « SportTechno » 20 pouces avec écusson Porsche en couleur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	XRT	127
Enjoliveurs de roue avec écusson Porsche en couleur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	446	127
Système de contrôle de la pression des pneus (TPM)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	482	70

- Option non disponible     Option     Équipement de série     Option gratuite



Freins céramique Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)



Jante « Sport Techno » 20 pouces



Jante « SportDesign » 20 pouces



Siège sport



Siège sport électrique



Siège sport Plus



Siège sport adaptatif Plus

Description	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	Code	Page
<b>Intérieur.</b>										
HomeLink® (système programmable d'ouverture de porte de garage)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	608	92
Régulateur de vitesse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	454	92
Régulateur de vitesse adaptatif avec fonction Porsche Active Safe (PAS) <sup>1)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	456	93
Pré-équipement Porsche Vehicle Tracking System (PVTS) <sup>2)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	674	96
Pack Design éclairage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	630	92
Sièges sport électriques (14 réglages) avec Pack Mémoire et réglage électrique de la colonne de direction	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	P06	90, 128
Sièges sport Plus (4 réglages électriques)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	P05	90, 128
Sièges sport adaptatifs Plus (18 réglages électriques) avec Pack Mémoire et réglage électrique de la colonne de direction	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	P07	90, 128
Siège baquet sport	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	P03	91
Sièges chauffants	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	342	91
Sièges ventilés (uniquement en association avec les sièges chauffants)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	541	91
Chauffage du volant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	345	89
Extincteur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	509	
Pack fumeur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	583	
Tapis de sol <sup>3)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	810	
Système ISOFIX pour fixation d'un siège enfant sur le siège passager avant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	899	91
Fond du compte-tours en Noir	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	022	

<sup>1)</sup> Disponible au plus tôt à partir de novembre 2012.

<sup>2)</sup> Équipement de série, en France, sur tous les modèles 911.

<sup>3)</sup> Avec les intérieurs tout cuir en cuir bicolore, les tapis de sol adoptent la teinte la plus foncée.

Description	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	Code	Page
<b>Intérieur Cuir.</b>										
Sièges en cuir, en teinte de série	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Code	
Intérieur tout cuir, en teinte de série	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Code	124, 129
Intérieur tout cuir, en teinte spéciale	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Code	124
Intérieur tout cuir, en cuir bicolore	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	970	124
Intérieur tout cuir, en cuir naturel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	998	125, 129
Intérieur tout cuir, en teinte personnalisée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Code	
Volant multifonction	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	844	88
Volant SportDesign	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	840	89

– Option non disponible    ◦ Option    • Équipement de série    ◻ Option gratuite



Intérieur tout cuir en Beige Louxor



Intérieur tout cuir en Espresso



BOSE® Surround Sound-System



Burmester® High-End Surround Sound-System

Description	911 Carrera	911 Carrera S	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S Cabriolet	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	Code	Page
<b>Audio et communication.</b>										
Porsche Communication Management (PCM) avec module de navigation <sup>1)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	P23	98
Carnet de bord électronique <sup>2)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	641	100
Commande vocale <sup>2)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	671	100
Module téléphone <sup>2), 3)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	666	101
Combiné sans fil pour module téléphone <sup>2), 3), 4)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	669	101
Pré-équipement pour téléphone mobile <sup>3), 4)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	619	101
BOSE® Surround Sound-System	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	680	102
Burmester® High-End Surround Sound-System	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	682	104
Chargeur 6 CD/DVD <sup>1)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	693	98
Tuner TV <sup>2), 5)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	676	101
Services en ligne <sup>2), 6)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	UN1	101

<sup>1)</sup> La lecture de CD protégés contre la copie peut générer une mauvaise qualité d'écoute, indépendante de la qualité du lecteur.

<sup>2)</sup> Disponible uniquement en association avec le PCM.

<sup>3)</sup> Pré-équipement pour téléphone mobile ou module téléphone compatible HFP : l'utilisation de téléphones mobiles dans l'habitacle expose les occupants du véhicule à d'importants champs électromagnétiques. Les ondes électromagnétiques peuvent être limitées par l'utilisation d'un support reliant le téléphone mobile à l'antenne extérieure du véhicule. La connexion au support dépend de la compatibilité des téléphones mobiles. Pour plus de détails sur la disponibilité d'un support spécifique à votre téléphone mobile, veuillez vous renseigner dans les boutiques d'accès-soins spécialisées. Le recours au module téléphone du PCM via la fonction Bluetooth® SAP ou la carte SIM insérée dans le PCM permet de limiter l'exposition aux ondes électromagnétiques dans la mesure où seule l'antenne extérieure du véhicule est utilisée.

<sup>4)</sup> Pour plus de détails sur la compatibilité des téléphones mobiles, consultez le site [www.porsche.com](http://www.porsche.com) ou contactez le Réseau Officiel Porsche.

<sup>5)</sup> Permet de recevoir la télévision analogique ou numérique (format DVB-T) (si disponible).

<sup>6)</sup> Disponible au plus tôt à partir de novembre 2012.



## Porsche Exclusive

### Une identité marquée du sceau de l'exclusivité.

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

Porsche Exclusive. Un programme exclusif pour façonner et personnaliser votre Porsche, au départ de l'usine. Modifications esthétiques et techniques, à l'intérieur comme à l'extérieur, avec des matières nobles et toujours la qualité Porsche.

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

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



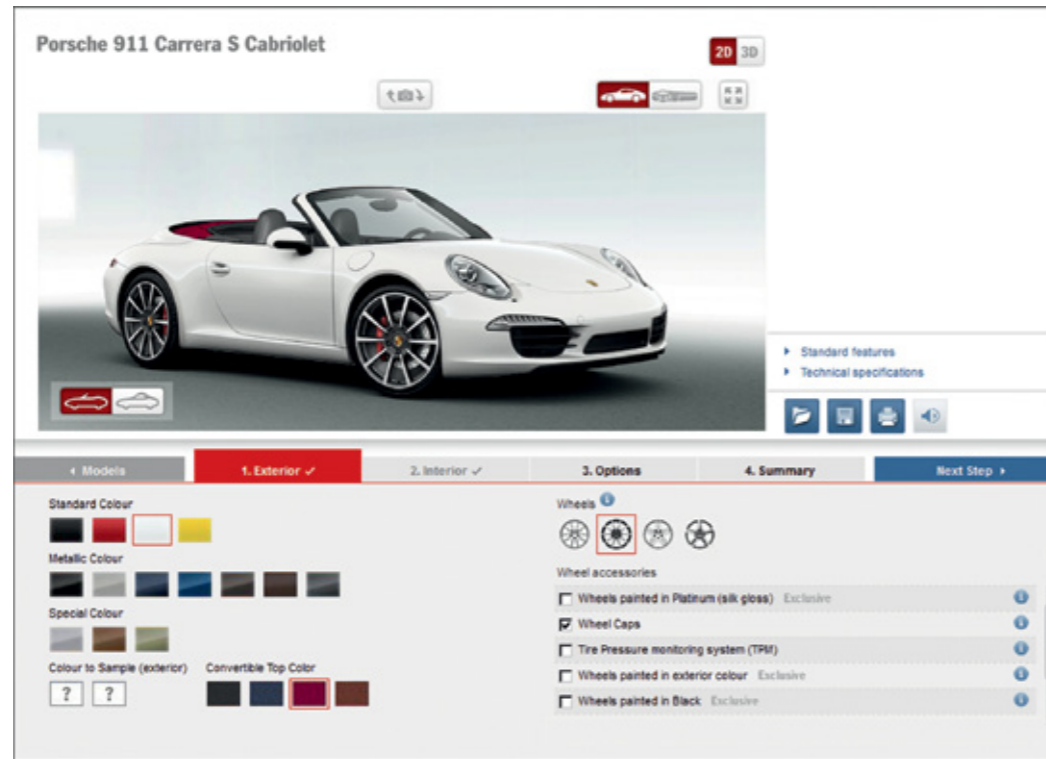
## Porsche Car Configurator

### L'identité de votre 911 prend forme.

Vous avez vos propres goûts, votre personnalité et votre style. À vous de décider comment votre 911 Carrera pourra les refléter. Le Porsche Car Configurator vous permet de vous faire immédiatement une idée très précise de votre future Porsche en 4 étapes seulement.

Non seulement vous avez tout loisir de tester différentes configurations, mais vous pouvez prendre le temps d'observer chacune d'elles sous tous les angles, avec la visualisation en 3D, avant de l'enregistrer et de l'imprimer. Modifiez vos choix et le prix s'ajuste automatiquement.

Pour accéder au Porsche Car Configurator mais aussi à l'univers Porsche tout entier, connectez-vous sur le site [www.porsche.com](http://www.porsche.com).



## Enlèvement à l'usine

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

Lors d'une visite d'usine en notre compagnie, vous découvrirez de plus près notre amour de la précision et du détail. Autant d'impressions à partager au cours du déjeuner gastronomique qui sera servi

à votre intention, avant le moment fort de la journée : la remise de votre Porsche. Nos spécialistes prendront le temps nécessaire pour vous en expliquer, si vous le souhaitez, tous les détails.

Il ne vous reste plus qu'à décider du lieu. Stuttgart-Zuffenhausen, pour son histoire et ses traditions, pour le mythe Porsche tout simplement – à chaque instant, à chaque endroit, et notamment au Musée Porsche où vous pourrez admirer les

modèles légendaires qui bâtissent notre histoire depuis plus de 60 ans déjà.

Si vous préférez une journée plus sportive, nous vous accueillerons avec plaisir sur le site de Leipzig. Aux côtés de l'un de nos instructeurs chevronnés, vous pourrez tester votre conduite à bord d'un modèle de la gamme 911, sur notre piste d'essai certifiée par la FIA, ou encore sur notre parcours tout-terrain à bord d'une Porsche conçue pour la conduite hors des sentiers battus.

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



## Panorama



### Le Réseau Officiel Porsche

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



### Porsche Assistance

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



### Porsche Finance, votre financement sur mesure

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



### Porsche Exclusive

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



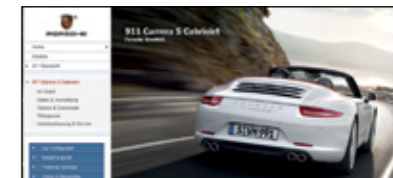
### Porsche Tequipment

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



### Driver's Selection by Porsche Design

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

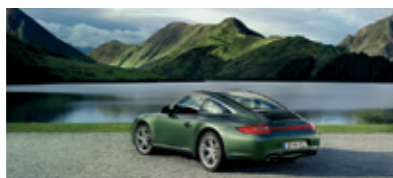


### Porsche sur Internet

Découvrez l'univers de Porsche sur le site [www.porsche.com](http://www.porsche.com).

### Réseau Occasion Porsche Approved

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



### Porsche Classic

Votre partenaire pour les pièces d'origine, la documentation technique, les pièces de rechange, ainsi que pour l'entretien, la réparation et la restauration des modèles Porsche Classic. [www.porsche.com/classic](http://www.porsche.com/classic)



### « Christophorus »

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



### Porsche Driving Experience

#### 1. Porsche Travel Club

Des voyages et des circuits touristiques exclusifs et fascinants, à travers le monde entier. Appelez le +49 (0)711 911-23360. E-mail : [info@porschetravelclub.de](mailto:info@porschetravelclub.de)



#### 2. Porsche Sport Driving School

Différents stages de conduite en toute sécurité, sur des circuits nationaux ou internationaux, pour mieux connaître votre Porsche. Appelez le +49 (0)711 911-23364. E-mail : [sportdrivingschool@porsche.de](mailto:sportdrivingschool@porsche.de)



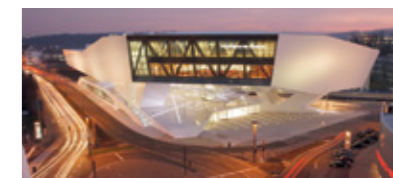
### Porsche Clubs

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



### Musée Porsche

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



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

innovation  
tradition  
style  
**Identité 911**  
fonctionnalité  
quotidien  
ingéniosité  
agilité  
fascination



## Caractéristiques techniques.

	911 Carrera / 911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S / 911 Carrera S Cabriolet
<b>Motorisation</b>		
Nombre de cylindres	6	6
Cylindrée	3 436 cm <sup>3</sup>	3 800 cm <sup>3</sup>
Puissance (DIN) au régime de	350 ch (257 kW) 7 400 tr/min	400 ch (294 kW) 7 400 tr/min
Couple maximal au régime de	390 Nm 5 600 tr/min	440 Nm 5 600 tr/min
Rapport volumétrique	12,5:1	12,5:1
<b>Transmission</b>		
Type de transmission	Propulsion	Propulsion
Boîte mécanique	7 rapports	7 rapports
Boîte PDK (en option)	7 rapports	7 rapports
<b>Châssis</b>		
Essieu avant	Jambe de force McPherson	Jambe de force McPherson
Essieu arrière	Essieu multibras	Essieu multibras
Direction	Direction assistée à démultiplication variable, électromécanique	Direction assistée à démultiplication variable, électromécanique
Rayon de braquage	11,1 m	11,1 m
Freins	Étriers monobloc en aluminium à 4 pistons à l'avant et à l'arrière, disques ajourés et ventilés	Étriers monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière, disques ajourés et ventilés
Système de stabilisation	PSM (Porsche Stability Management) avec ABS et fonctions de freinage supplémentaires	PSM (Porsche Stability Management) avec ABS et fonctions de freinage supplémentaires
Jantes	AV : 8,5 J X 19 ET 54 ; AR : 11 J X 19 ET 69	AV : 8,5 J X 20 ET 51 ; AR : 11 J X 20 ET 70
Pneumatiques	AV : 235/40 ZR 19 ; AR : 285/35 ZR 19	AV : 245/35 ZR 20 ; AR : 295/30 ZR 20

<sup>1)</sup> 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).

<sup>2)</sup> Valeurs déterminées suivant la méthode de mesure Euro 5 (715/2007/CE et 692/2008/CE et ECE-R 101) du nouveau cycle de conduite européen NEDC (New European Drive Cycle). Ces informations ne se rapportent pas à un véhicule spécifique et ne font pas partie de l'offre. Elles permettent uniquement de comparer divers modèles. Consommation mesurée avec l'équipement de série. Les équipements de personnalisation peuvent modifier la consommation et les performances routières. La consommation et les émissions de CO<sub>2</sub> d'un véhicule ne dépendent pas uniquement du bon rendement énergétique du moteur, mais également du style de conduite et d'autres facteurs non techniques. Tous les nouveaux moteurs à essence de Porsche sont conçus pour rouler avec un carburant contenant jusqu'à 10 % d'éthanol. Pour plus d'informations sur les différents véhicules, contactez le Réseau Officiel Porsche.

<sup>3)</sup> Données valables uniquement pour les pays indiqués.

	911 Carrera	911 Carrera Cabriolet	911 Carrera S	911 Carrera S Cabriolet
<b>Poids à vide</b>	Boîte mécanique/Boîte PDK	Boîte mécanique/Boîte PDK	Boîte mécanique/Boîte PDK	Boîte mécanique/Boîte PDK
DIN	1 380 kg/1 400 kg	1 450 kg/1 470 kg	1 395 kg/1 415 kg	1 465 kg/1 485 kg
Selon directive CE <sup>1)</sup>	1 455 kg/1 475 kg	1 525 kg/1 545 kg	1 470 kg/1 490 kg	1 540 kg/1 560 kg
PTAC	1 795 kg/1 815 kg	1 850 kg/1 870 kg	1 830 kg/1 850 kg	1 885 kg/1 905 kg
<b>Performances</b>	Boîte mécanique/Boîte PDK	Boîte mécanique/Boîte PDK	Boîte mécanique/Boîte PDK	Boîte mécanique/Boîte PDK
Vitesse de pointe	289 km/h/287 km/h	286 km/h/284 km/h	304 km/h/302 km/h	301 km/h/299 km/h
0–100 km/h	4,8 s/4,6 s	5,0 s/4,8 s	4,5 s/4,3 s	4,7 s/4,5 s
Pack Sport Chrono (PDK), 0–100 km/h	–/4,4 s	–/4,6 s	–/4,1 s	–/4,3 s
0–160 km/h	10,4 s/10,0 s	10,8 s/10,4 s	9,4 s/9,0 s	9,8 s/9,4 s
Pack Sport Chrono (PDK), 0–160 km/h	–/9,7 s	–/10,1 s	–/8,7 s	–/9,1 s
Reprise (80–120 km/h), 5 <sup>e</sup> rapport	6,4 s/–	6,7 s/–	5,9 s/–	6,2 s/–
Reprise (80–120 km/h)	–/2,8 s	–/2,9 s	–/2,4 s	–/2,5 s
<b>Consommation/Émissions<sup>2)</sup></b>	Boîte mécanique/Boîte PDK	Boîte mécanique/Boîte PDK	Boîte mécanique/Boîte PDK	Boîte mécanique/Boîte PDK
Cycle urbain en l/100 km	12,8/11,2	13,1/11,4	13,8/12,2	14,1/12,4
Cycle extra-urbain en l/100 km	6,8/6,5	7,0/6,7	7,1/6,7	7,2/6,9
Cycle mixte en l/100 km	9,0/8,2	9,2/8,4	9,5/8,7	9,7/8,9
Émissions de CO <sub>2</sub> en g/km	212/194	217/198	224/205	229/210
<b>Classe énergétique<sup>3)</sup></b>	Boîte mécanique/PDK	Boîte mécanique/PDK	Boîte mécanique/PDK	Boîte mécanique/PDK
Classe énergétique Allemagne	G/F	G/F	G/G	G/G
Classe énergétique Suisse	G/G	G/G	G/G	G/G
<b>Dimensions/C<sub>x</sub></b>				
Longueur	4 491 mm	4 491 mm	4 491 mm	4 491 mm
Largeur	1 808 mm	1 808 mm	1 808 mm	1 808 mm
Hauteur	1 303 mm	1 299 mm	1 295 mm	1 292 mm
Empattement	2 450 mm	2 450 mm	2 450 mm	2 450 mm
Volume du coffre (selon le VDA)	135 l	135 l	135 l	135 l
Capacité du réservoir (plein)	64 l	64 l	64 l	64 l
Coefficient de pénétration dans l'air	C <sub>x</sub> = 0,29	C <sub>x</sub> = 0,30	C <sub>x</sub> = 0,29	C <sub>x</sub> = 0,30

	<b>911 Carrera 4/911 Carrera 4 Cabriolet</b>	<b>911 Carrera 4S/911 Carrera 4S Cabriolet</b>
<b>Moteur</b>		
Nombre de cylindres	6	6
Cylindrée	3 436 cm <sup>3</sup>	3 800 cm <sup>3</sup>
Puissance (DIN) au régime de	350 ch (257 kW) 7 400 tr/min	400 ch (294 kW) 7 400 tr/min
Couple maximal au régime de	390 Nm 5 600 tr/min	440 Nm 5 600 tr/min
Rapport volumétrique	12,5:1	12,5:1
<b>Transmission</b>		
Type	Transmission intégrale	Transmission intégrale
Boîte de vitesse mécanique	7 rapports	7 rapports
PDK (en option)	7 rapports	7 rapports
<b>Châssis</b>		
Essieu avant	Jambe de force McPherson	Jambe de force McPherson
Essieu arrière	Essieu multibras	Essieu multibras
Direction	Direction assistée à démultiplication variable, électromécanique	Direction assistée à démultiplication variable, électromécanique
Rayon de braquage	11,1 m	11,1 m
Freins	Étriers monobloc en aluminium à 4 pistons à l'avant et à l'arrière, disques ajourés et ventilés	Étriers monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière, disques ajourés et ventilés
Système de stabilisation	PSM (Porsche Stability Management) avec ABS et fonctions de freinage supplémentaires	PSM (Porsche Stability Management) avec ABS et fonctions de freinage supplémentaires
Jantes	AV <span> </span> : 8,5 J X 19 ET 54 <span> </span> ; AR <span> </span> : 11 J X 19 ET 48	AV <span> </span> : 8,5 J X 20 ET 51 <span> </span> ; AR <span> </span> : 11 J X 20 ET 52
Pneumatiques	AV <span> </span> : 235/40 ZR 19 <span> </span> ; AR <span> </span> : 295/35 ZR 19	AV <span> </span> : 245/35 ZR 20 <span> </span> ; AR <span> </span> : 305/30 ZR 20

<sup>1)</sup> 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).

<sup>2)</sup> Valeurs déterminées suivant la méthode de mesure Euro 5 (715/2007/CE et 692/2008/CE et ECE-R 101) du nouveau cycle de conduite européen NEDC (New European Drive Cycle). Ces informations ne se rapportent pas à un véhicule spécifique et ne font pas partie de l'offre. Elles permettent uniquement de comparer divers modèles. Consommation mesurée avec l'équipement de série. Les équipements de personnalisation peuvent modifier la consommation et les performances routières. La consommation et les émissions de CO<sub>2</sub> d'un véhicule ne dépendent pas uniquement du bon rendement énergétique du moteur, mais également du style de conduite et d'autres facteurs non techniques. Tous les nouveaux moteurs à essence de Porsche sont conçus pour rouler avec un carburant contenant jusqu'à 10 % d'éthanol. Pour plus d'informations sur les différents véhicules, contactez le Réseau Officiel Porsche.

<sup>3)</sup> Données valables uniquement pour les pays indiqués.

	<b>911 Carrera 4</b>	<b>911 Carrera 4 Cabriolet</b>	<b>911 Carrera 4S</b>	<b>911 Carrera 4S Cabriolet</b>
<b>Poids à vide</b>	Boîte mécanique/Boîte PDK	Boîte mécanique/Boîte PDK	Boîte mécanique/Boîte PDK	Boîte mécanique/Boîte PDK
DIN	1 430 kg/1 450 kg	1 500 kg/1 520 kg	1 445 kg/1 465 kg	1 515 kg/1 535 kg
Selon directive CE <sup>1)</sup>	1 505 kg/1 525 kg	1 575 kg/1 595 kg	1 520 kg/1 540 kg	1 590 kg/1 610 kg
PTAC	1 845 kg/1 865 kg	1 900 kg/1 920 kg	1 875 kg/1 895 kg	1 935 kg/1 955 kg
<b>Performances</b>	Boîte mécanique/PDK	Boîte mécanique/PDK	Boîte mécanique/PDK	Boîte mécanique/PDK
Vitesse de pointe	285 km/h/283 km/h	282 km/h/280 km/h	299 km/h/297 km/h	296 km/h/294 km/h
0–100 km/h	4,9 s/4,7 s	5,1 s/4,9 s	4,5 s/4,3 s	4,7 s/4,5 s
Pack Sport Chrono Plus (PDK), 0–100 km/h	–/4,5 s	–/4,7 s	–/4,1 s	–/4,3 s
0–160 km/h	10,6 s/10,2 s	11,0 s/10,6 s	9,6 s/9,2 s	10,0 s/9,6 s
Pack Sport Chrono Plus (PDK), 0–160 km/h	–/9,9 s	–/10,3 s	–/8,9 s	–/9,3 s
Reprise (80–120 km/h), 5 <sup>e</sup> rapport	6,5 s/–	6,8 s/–	6,0 s/–	6,3 s/–
Reprise (80–120 km/h)	–/2,9 s	–/3,1 s	–/2,5 s	–/2,7 s
<b>Consommation/Émissions<sup>2)</sup></b>	Boîte mécanique/PDK	Boîte mécanique/PDK	Boîte mécanique/PDK	Boîte mécanique/PDK
Cycle urbain en l/100 km	13,2/11,7	13,5/11,9	14,2/12,7	14,4/12,9
Cycle extra-urbain en l/100 km	7,1/6,8	7,2/6,9	7,5/7,0	7,6/7,1
Cycle mixte en l/100 km	9,3/8,6	9,5/8,7	9,9/9,1	10,0/9,2
Émissions de CO <sub>2</sub> en g/km	219/203	224/205	234/215	236/217
<b>Classe énergétique<sup>3)</sup></b>	Boîte mécanique/PDK	Boîte mécanique/PDK	Boîte mécanique/PDK	Boîte mécanique/PDK
Classe énergétique Allemagne	G/F	G/F	G/G	G/G
Classe énergétique Suisse	G/G	G/G	G/G	G/G
<b>Dimensions/C<sub>x</sub></b>				
Longueur	4 491 mm	4 491 mm	4 491 mm	4 491 mm
Largeur	1 852 mm	1 852 mm	1 852 mm	1 852 mm
Hauteur	1 304 mm	1 300 mm	1 296 mm	1 294 mm
Empattement	2 450 mm	2 450 mm	2 450 mm	2 450 mm
Volume du coffre (selon le VDA)	125 l	125 l	125 l	125 l
Capacité du réservoir (plein)	68 l	68 l	68 l	68 l
Coefficient de pénétration dans l'air	C <sub>x</sub> = 0,30	C <sub>x</sub> = 0,31	C <sub>x</sub> = 0,30	C <sub>x</sub> = 0,31

## Index

<b>A</b>	Caractéristiques techniques	138	<b>E</b>	Échappement	46	<b>H</b>	HomeLink® (système d'ouverture de portes de garage)	92	<b>O</b>	Porsche Side Impact Protection System (POSIP)	81	<b>S</b>	Système de contrôle de la pression des pneus (TPM)	70		
Admission	46	Carburant	117	Échappement sport	46				Options	126	Porsche Stability Management (PSM)	71	Saute-vent électrique	60		
Affichage des performances	69	Carnet de bord électronique	100	Éclairage	82	<b>I</b>			Ordinateur de bord	87	Porsche Torque Vectoring (PTV)	72	Sécurité	76		
Airbags	80	Carrosserie	54	Éclairage d'accompagnement	92						Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus)	72	Services en ligne	101		
Alimentation	117	Catalyseur	46, 117	Écran TFT	87	<b>J</b>			<b>P</b>	Porsche Traction Management (PTM)	52	Servotronic Plus	66	Systèmes de transport sur toit	95	
Arceaux de sécurité	81	Chargeur CD/DVD	98	Enlèvement à l'usine	133	Jantes	70		Pack Audio Plus	98	Porsche Vehicle Tracking System (PVTS)	96	Sièges		<b>T</b>	
Assistance parking	95	Châssis	54	Environnement	114				Pack Design éclairage	92	Pré-équipement pour téléphone mobile	101	Sièges arrière	91	Teintes	
AudioPilot®	102	Châssis sport	63	Essieu arrière	57				Pack Mémoire	90	Protection contre le vol	96	Sièges baquet sport	91	Extérieur	122
		Chauffage du volant	89	Essieu avant	57	<b>L</b>			Pack Sport Chrono	67			Sièges enfant	91	Intérieur	124
<b>B</b>		Climatisation	92						Panorama	134			Sièges sport	90	Toit coulissant/relevable	94
Baguettes de parement, finition brillante	126	Coffre	95	<b>F</b>					Personnalisation	120			Sièges sport adaptatifs Plus	90	Toit coulissant/relevable en verre	94
Boîte de vitesse		Commande vocale	100	Fonction Stop-Start automatique	43	<b>M</b>			Phares Bi-Xénon	83			Sièges sport électriques	90	Touche SPORT	67
Porsche Doppelkupplung (PDK)	50	Communication	97	Freins	76	Matériaux	117		Porsche Active Suspension Management (PASM)	62			Sièges sport Plus	90	Touche SPORT PLUS	67
Boîte de vitesse mécanique	48	Conception	56	Frein de parking électrique	80	Lubrification intégrée à carter sec	46		Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	78	<b>R</b>		Sièges chauffants	91	Traitement des gaz d'échappement	117
BOSE® Surround Sound-System	102	Confort	84						Porsche Communication Management (PCM)	98	Récupération d'énergie pour l'électronique embarquée	43	Sièges ventilés	91	Transmission	48
Burmester® High-End Surround Sound-System	104	Consommation	117	<b>G</b>					Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC)	64	Recyclage	117	Signature « 911 »	126	Tuner TV	101
		Cuir	114, 129	Gestion électronique du moteur	47	<b>M</b>			Porsche Dynamic Light System (PDLS)	83	Régulateur de vitesse	92	Sport automobile	108		
<b>C</b>				Gestion thermique	43	Mode Croisière	51		Porsche Entry & Drive	96	Régulateur de vitesse adaptatif	93	Suspension dynamique du moteur	69	<b>V</b>	
Capote	58	<b>D</b>				Modèles	8				Régulation sélective du cliquetis	47	Système audio CDR	97	VarioCam Plus	44
Capteur de pluie	95	Différentiel arrière	72			Module téléphone	101				Régulation stéréo par sondes	47	Système d'alimentation	117	Volants	
		Direction	66			Moteurs	38				Lambda	117	Système d'échappement	46	Volant multifonction	88
		Direction assistée	66			6 cylindres à plat 3,4 litres	40				Rétroviseurs intérieur et extérieurs	95	Système d'échappement sport	46	Volant sport	88
						6 cylindres à plat 3,8 litres	40						Système d'admission	46	Volant SportDesign	89

Les modèles photographiés dans la présente documentation (caractéristiques et équipements) sont ceux du marché allemand et correspondent aux normes applicables en Allemagne. Ils comportent par exemple des équipements en option avec supplément de prix, et certaines versions ou options ne sont pas disponibles dans tous les pays. Pour tout renseignement sur la disponibilité des options et le programme de livraison définitif, veuillez contacter le Réseau Officiel Porsche. Les informations fournies ici sur la conception, le programme de livraison, l'aspect extérieur des véhicules, les performances, les dimensions, le poids, la consommation ainsi que les frais de fonctionnement et d'entretien sont celles disponibles au moment de l'impression (05/12). Sous réserve de toute erreur et de toute modification dans la conception, l'équipement et le programme de livraison, ainsi que de toute variation de teintes et de matériaux.

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2012.  
Les textes, photos et autres informations contenus dans le présent catalogue sont la propriété de la société  
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

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

La société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG encourage l'utilisation des pâtes à papier issues de la gestion durable des forêts. Le papier du présent catalogue a été certifié selon les règles très strictes du programme de reconnaissance des certifications forestières PEFC (Program for the Endorsement of Forst Certification).

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

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG  
Porscheplatz 1  
70 435 Stuttgart  
Germany  
www.porsche.com

Imprimé en Allemagne  
WSLC1301000530 FR/WW

