



PORSCHE



**Les modèles 911 à transmission intégrale**



# Sommaire

<b>Les modèles</b>	<b>6</b>
<b>Moteur et transmission</b>	<b>20</b>
<b>Châssis</b>	<b>30</b>
<b>Sécurité</b>	<b>38</b>
<b>Confort</b>	<b>44</b>
<b>Personnalisation</b>	<b>58</b>
<b>Conclusion</b>	<b>72</b>
<b>Caractéristiques techniques</b>	<b>74</b>
<b>Index</b>	<b>80</b>



# Les modèles.

## Une loi de la physique bonne à connaître : toute action entraîne une réaction.

Une voiture de sport se doit d'être rapide. Tout le monde vous le dira. Nous allons plus loin : pour nous, elle doit réagir en un clin d'œil pour adapter son comportement à l'état de la route et à votre conduite. Directement, sans délai, sur les lignes droites comme dans les courbes. Sa performance est à ce prix : à chaque action exercée sur elle, elle

se doit de trouver la bonne réaction. Car lorsque l'on parle vitesse, il est essentiel de ne jamais renoncer ni à la motricité ni à la sécurité.

Il n'y a pas de « mais » ni de « si » qui tiennent. C'est une exigence de base à laquelle les 911 à transmission intégrale se plient volontiers. Leur technologie

4 roues motrices intelligente constitue ainsi un gage de sécurité tout en autorisant des performances exceptionnelles. La carrosserie, large et basse, incarne par ailleurs cette puissance et contribue par sa conception à la tenue de route et à la stabilité exemplaires de ces modèles qui reflètent parfaitement notre principe Intelligent Performance.



**Qu'il pleuve, qu'il vente ou qu'il tonne.**

**La météo est idéale pour ces sportives hors pair.**

### **La 911 Carrera 4 et la 911 Carrera 4S.**

Elles se distinguent par leur professionnalisme : quel que soit le temps, pas de baisse de forme ni de sautes d'humeur. Juste des performances stables et fiables qui s'adaptent à toutes les situations et révéleront d'autant mieux leur caractère que les conditions se montreront hostiles.

Les 911 Carrera 4 et 911 Carrera 4S, deux professionnelles dotées de moteurs aux performances pointues. Pour la 911 Carrera 4 : moteur 6 cylindres à plat de 3,6 l, 345 ch (254 kW), accélération de 0 à 100 km/h en 5,0 s. Pour la 911 Carrera 4S : moteur 6 cylindres à

plat également, mais 3,8 l, 385 ch (283 kW), et une accélération de 0 à 100 km/h en 4,7 s.

Pour maîtriser toutes les situations sans que vous ayez à vous en soucier, cette puissance est transmise aux roues par le biais d'une transmission intégrale gérée par le système Porsche Traction Management (PTM). Son association au système Porsche Stability Management (PSM) jette les bases d'un comportement dynamique d'une grande stabilité, garantissant à la fois sécurité, motricité et agilité.

À quoi reconnaît-on par ailleurs les vrais « pros » ? À leur allure, tout simplement. Sur les 911 à transmission intégrale, carrosserie, voie et roues arrière s'imposent par leurs dimensions particulièrement larges. Ces modèles se démarquent en outre par l'élégance de leur bandeau de feux arrière, ainsi que par la couleur titane des grilles d'entrée d'air et de leurs lamelles à l'avant.

Bien entendu, rien ne vous empêche de profiter aussi de ces sportives endurcies par grand beau temps.

Les informations concernant la consommation et les émissions de CO<sub>2</sub> sont indiquées page 75.





**Pour s'élever toujours plus haut,  
mieux vaut avoir de solides bases.**

### **La 911 Carrera 4 Cabriolet et la 911 Carrera 4S Cabriolet.**

Immensité du ciel bleu, souffle du vent dans les cheveux, chaleur du soleil sur la peau, et un sentiment rassurant d'avoir toutes les situations en main. L'idéal pour savourer la route. En 911 Carrera 4 Cabriolet ou 911 Carrera 4S Cabriolet, des modèles ouverts à toutes vos envies de liberté.

Techniquement parlant, ils restent fidèles aux bases établies par les modèles Coupé : moteur 3,6 l et couple maximal de 390 Nm à 4 400 tr/min pour la 911 Carrera 4 Cabriolet ; 3,8 l et 420 Nm à 4 400 tr/min pour le modèle 4S Cabriolet. Et pour rester fermes sur ces bases, ils disposent tous deux du sys-

tème Porsche Traction Management (PTM) et d'un différentiel arrière à glissement limité mécanique.

Pour couvrir vos arrières, deux arceaux de sécurité se déploient si nécessaire. Une bonne base également pour se sentir libre même par temps couvert : la capote en tissu de ces modèles. À la fois extrêmement stable, résistante et légère, elle redessine la silhouette typique de la 911, à l'instar du toit des modèles Coupé. De l'arrière aussi, l'élégance de ces modèles Cabriolet sait se distinguer, notamment par son bandeau de feux arrière. L'ensemble correspond ainsi à ce que vous attendiez d'une 911 Cabriolet à trans-

mission intégrale : carrosserie, voie et pneumatiques larges et sportifs, motricité et élégance à toute épreuve.

Dans une 911 Carrera 4 Cabriolet, c'est vous qui décidez de votre liberté d'action, pas la météo.

Les informations concernant la consommation et les émissions de CO<sub>2</sub> sont indiquées page 75.



#### La capote.

Légère, stable et résistante, la capote en tissu des modèles 911 Cabriolet repose sur un cadre de conception allégée. Elle comporte une lunette arrière en verre, chauffante et traitée antirayures, offrant une excellente visibilité, ainsi qu'une gouttière supplémentaire améliorant l'évacuation latérale de l'eau, notamment à l'ouverture des portes par temps de pluie.

Cette capote s'ouvre et se referme en 20 s à peine – à l'arrêt ou en roulant jusqu'à 50 km/h environ. Ouverture et fermeture s'effectuent à l'aide d'une commande entièrement électrique. Il suffit d'appuyer sur le bouton placé sur la console centrale ou sur la clé de contact. Grâce au système d'articulation en Z, la face intérieure est toujours bien protégée.

En matière textile insonorisante et thermo-isolante, son ciel de toit optimise le niveau sonore de l'habitacle. Même à vitesse élevée, vous n'entendez presque rien d'autre que le son typique de votre Porsche.

#### Le saute-vent.

Le saute-vent fait partie de la dotation de série. Testé en soufflerie, il réduit les turbulences et minimise les bruits du vent. Replié, il se range aisément dans le coffre.

#### Le hardtop.

Disponible en option pour les modèles 911 Carrera 4 Cabriolet, le hardtop en aluminium se monte facilement. Le tissu insonorisant de la face intérieure est coordonné à la teinte de l'habitacle.





**Fidèle à nos principes,  
qui vous permettent de tourner à haut niveau.**

### **La 911 Carrera 4 GTS et la 911 Carrera 4 GTS Cabriolet.**

Allier sécurité et dynamique au plus haut niveau est dans la nature même des modèles 911 à transmission intégrale. Une nature obéissant à un principe de base qui vaut pour toutes les Porsche : être toujours plus performant – et que les modèles 911 Carrera 4 GTS suivent avec encore plus de zèle. En Coupé ou en Cabriolet, ce sont en effet les 911 à transmission intégrale les plus sportives jamais sorties de nos usines.

Elles sont toutes deux propulsées par un moteur 6 cylindres à plat de 3,8 l doté de l'injection directe d'essence (DFI, Direct Fuel Injection) et du VarioCam Plus, qui leur fournissent quelque 23 ch (17 kW) de plus que les modèles S à quatre roues motrices. Les chiffres sont à

l'avenant : 408 ch (300 kW) à 7 300 tr/min pour une vitesse de pointe à 302 km/h ; le 0 à 100 km/h est avalé en 4,6 s par la 911 Carrera 4 GTS, et en 4,8 s par le modèle Cabriolet.

Cette puissance est transmise aux roues aussi directement que possible via le système de transmission intégrale actif Porsche Traction Management (PTM), mais aussi par les systèmes Porsche Stability Management (PSM) et Porsche Active Suspension Management (PASM) avec châssis surbaissé de 10 mm. Motricité et stabilité dynamique sont ainsi à la hausse, par fidélité aux principes Porsche. Vous vous en rendez compte également à la sonorité impressionnante du moteur, agréablement servi par un

système d'échappement sport de série.

Signes extérieurs de puissance des modèles 911 Carrera 4 GTS : les entrées d'air à la teinte dynamisante qui sont intégrées au bouclier avant, ainsi que la lèvre de spoiler avant supplémentaire, peinte en Noir. Ou encore la large poupe, adaptée à la largeur de la voie arrière. Le plus marquant des détails tient sans doute à peu de chose : au bandeau de feux arrière et au monogramme arrière « Carrera 4 GTS ».

Précision, motricité, stabilité dynamique et performances... Ces modèles 911 Carrera 4 GTS possèdent toutes les qualités, sans compromis, pour un

comportement digne des meilleures sportives sur circuit. Être toujours plus performant : un principe simple, mais efficace.

Les informations concernant la consommation et les émissions de CO<sub>2</sub> sont indiquées page 77.

**Magnifiques souvenirs du passé :  
autant de tremplins pour en créer de nouveaux, encore plus beaux.**

### **La 911 Targa 4 et la 911 Targa 4S.**

Francfort, 1965, Salon international de l'automobile. Le premier cabriolet sécurisé fait son entrée dans le monde, sous le nom de Targa. Pourquoi dynamique et cabriolet ne pourraient-ils en effet pas rimer avec sécurité ? Sur les modèles Targa, ils forment au contraire un ensemble particulièrement réussi à nos yeux. Quoi de neuf depuis lors ? Question principes, presque rien. Conduire un modèle 911 Targa s'avère en revanche encore plus confortable et plus sportif que jamais.

Préférez-vous rouler bien à l'abri, ou tête au vent ? Qu'importe d'ailleurs, car le toit

en verre à commande électrique s'adapte à vos envies, au millimètre près. Entièrement intégré à la carrosserie, il permet à celle-ci de rester extrêmement rigide et, surtout, de conserver son incomparable silhouette. Une silhouette joliment soulignée par les baguettes décoratives qui courent des montants de pare-brise aux custodes arrière effilées, si typiques.

L'avantage de la transmission intégrale sur les modèles 911 Targa 4 : conjuguer la motricité et la sécurité à l'agilité et au comportement dynamique. La puissance nécessaire à cet exploit est fournie sur le modèle 911 Targa 4 par un moteur de

3,6 l et 345 ch (254 kW) à 6 500 tr/min. Le modèle S opte pour une cylindrée de 3,8 l et développe 385 ch (283 kW) à 6 500 tr/min. Vous ressentirez cette incroyable puissance dès le démarrage : 5,2 s de 0 à 100 km/h pour la 911 Targa 4 ; et seulement 4,9 s pour la 911 Targa 4S.

Si la 911 Targa a engrangé bien des souvenirs depuis 1965, elle vous en réserve de nombreux autres, encore plus beaux.



Les informations concernant la consommation et les émissions de CO<sub>2</sub> sont indiquées page 79.



### **Le concept de toit.**

Profitez de l'infinité du ciel en étant bien protégé derrière un toit de verre – qu'il soit ouvert ou fermé. Les modèles 911 Targa 4 vous laissent le libre choix du degré d'ouverture, quelle que soit la vitesse. Il vous suffit pour cela d'actionner un bouton sur la console centrale, et le toit s'efface vers l'arrière. Désormais, sa position peut être réglée progressivement, au millimètre près, sans position

d'arrêt prédéfinie. Un déflecteur se met automatiquement en place pour réduire les turbulences et le bruit. L'avantage : même par temps humide ou froid et sur de longs parcours, vous roulez « la tête dans les nuages » en tout confort.

Le toit est en verre de sécurité feuilleté et teinté. Associé à un rideau électrique coulissant, il protège aussi bien des rayons du soleil que du froid.



La lunette arrière en verre se relève comme un hayon pour faciliter le rangement des bagages à l'arrière. Elle se déverrouille depuis l'habitacle ou à l'aide de la télécommande de la clé de contact et bénéficie, pour plus de confort, d'un auxiliaire de fermeture électrique.

Comme aucune autre voiture, les modèles 911 Targa 4 marient souverainement dynamique, beauté et fonctionnalité. Les contraires s'accordent ici aussi sans mal grâce au principe Intelligent Performance.



# Moteur et transmission.

## La raison technique à vos sensations sportives.

À bord des modèles à transmission intégrale, vos sensations sont décuplées du fait d'une puissance époustouflante, de performances inégalées, d'un comportement franc et stable. Ces effets et sensations ont bien sûr une raison tech-

nique : moteur 6 cylindres à plat de 3,6 l afin de développer 345 ch (254 kW) sur les modèles de base, ou de 3,8 l sur les modèles S, pour offrir 385 ch (283 kW). Voire davantage encore grâce au moteur surpuissant des modèles

911 Carrera 4 GTS : 3,8 l pour 408 ch (300 kW). Autre raison à vos émotions : la conception allégée et des technologies telles que l'injection directe d'essence (DFI) et le VarioCam Plus, qui œuvrent pour un meilleur rendement moteur.

Les informations concernant la consommation et les émissions de CO<sub>2</sub> sont indiquées page 75–79.



### **L'injection directe d'essence (DFI, Direct Fuel Injection).**

De série sur ces modèles, le système DFI injecte directement le carburant au millième de seconde près dans les chambres de combustion, par le biais d'injecteurs à commande électromagnétique. Les angles du jet et du cône d'injection ont été optimisés par rapport au couple, à la puissance, à la consommation et au niveau des émissions souhaités. Le mélange air-carburant toujours homogène optimise la combustion.

Dans le système d'injection directe, le système de gestion électronique du moteur EMS SDI 3.1 règle séparément le point d'injection de chaque cylindre et le débit de chaque rangée de cylindres, améliorant ainsi la courbe de combustion et la consommation. Grâce à la mesure des masses d'air à film chaud, le mélange air-carburant injecté est toujours idéal.

Pour bien répartir le débit de carburant nécessaire, un système de double injection prévaut jusqu'à 3 200 tr/min et un système de triple injection intervient jusqu'à 2 500 tr/min. Ceci permet aux catalyseurs d'entrer plus rapidement en fonction lors des démarrages à froid et de garantir un couple plus important à pleine charge.

Le mélange étant injecté directement dans le cylindre, l'injection directe améliore le refroidissement de la chambre de combustion. Il est ainsi possible d'augmenter le rapport volumétrique (12,5:1) et d'obtenir un meilleur rendement des moteurs.

### **Le VarioCam Plus.**

Le VarioCam Plus règle les arbres à cames d'admission et commande la levée des soupapes d'admission. Le moteur tourne ainsi encore mieux pour une consommation tout aussi avanta-

geuse, et en libérant comparativement peu d'émissions polluantes. Le tout en garantissant puissance et couple.

Une commande électrohydraulique ajuste progressivement les temps d'admission par le biais d'un régulateur à ailettes.

Ce système deux-en-un s'autorégule en fonction des efforts demandés au moteur et intervient discrètement pour fournir des accélérations instantanées et améliorer le confort de conduite.

### **La conception allégée.**

Les avantages du moteur en alliage léger : un poids et une consommation moindres. Sa conception intelligente joue également en faveur de l'allègement d'autres pièces telles que les paliers d'arbre à cames, complètement intégrés dans les culasses. La réduction des frottements mécaniques à l'intérieur du moteur et la conception optimale du

système de lubrification contribuent en outre à une nouvelle baisse de la consommation.

### **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. Avantages : gestion optimisée de la circulation d'huile, consommation assez sobre et émissions relativement faibles.



Les informations concernant la consommation et les émissions de CO<sub>2</sub> sont indiquées page 75–79.



#### **Le système d'admission.**

Le système d'admission à résonance des modèles 911 Carrera 4 et 911 Targa 4 est à double niveau. Il 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.

Il est réalisé en matériaux polymères hautes performances, plus légers. Le filtre à air du moteur 3,8 l des modèles S comporte par ailleurs un résonateur, asservi au régime, qui peut être activé pour moduler à volonté l'agressivité de la sonorité Porsche.

Les modèles 911 Carrera 4 GTS utilisent un système d'admission variable à résonance composé d'un clapet pour chacune des 6 pipes d'admission. La position du clapet est commandée par dépression et varie pour favoriser, au choix, la puissance ou le couple. Ceci permet d'aug-

menter encore le couple pour la plage du régime intermédiaire, si cruciale. Le refroidissement du moteur est en outre adapté à cette nouvelle puissance.

Les informations concernant la consommation et les émissions de CO<sub>2</sub> sont indiquées page 75–79.

#### **Le système d'échappement.**

Le système d'échappement en acier spécial se compose de 2 lignes d'échappement séparées. Les pots catalytiques montent rapidement à des températures élevées, auxquelles ils résistent parfaitement. Ceci assure un traitement plus efficace des émissions. Deux sondes lambda stéréo pilotent et régulent séparément la composition des gaz d'échappement pour chaque ligne. Une troisième sonde lambda par ligne contrôle la dépollution à l'intérieur des catalyseurs.

De série sur les modèles 911 Carrera 4 GTS et en option sur les autres modèles 911 à transmission intégrale, le système d'échappement sport rend sa musique typiquement Porsche encore plus affirmée.

#### **La gestion électronique du moteur.**

Le calculateur EMS SDI 3.1 assure un fonctionnement parfait du moteur en toutes circonstances.

Il commande notamment la position du papillon des gaz (accélérateur électronique), contrôle indispensable au système Porsche Stability Management (PSM) de série, et régule l'ensemble des organes et fonctions dépendant du moteur afin d'optimiser consommation, émissions, puissance et couple selon le mode de conduite.

Autre fonction cruciale du calculateur : la régulation sélective 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 et à charge élevés.

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

## Savoir mesurer sa force pour mieux l'utiliser.

### La transmission.



#### La boîte mécanique à 6 rapports.

La boîte mécanique à 6 rapports équipe de série tous les modèles 911 à transmission intégrale. Ses rapports parfaitement étagés et leur système de transmission par câble garantissent des changements de vitesses précis, sans répercussion des vibrations du groupe motopropulseur au niveau du levier de vitesse. La course des rapports est réduite, les efforts sont moindres. Vous montez les rapports ou rétrogradez sans délai, sans perte de couple, pour ne ressentir que le meilleur : réactivité franche et instantanée, effet recherché immédiat.

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

En mode automatique ou séquentiel, la boîte de vitesse à double embrayage Porsche Doppelkupplung (PDK) disponible en option assure des passages de rapports sous couple ultrarapides, et par suite des accélérations plus nettes, pour une consommation comparativement réduite.

Cette boîte PDK compte 7 rapports : sportifs du 1<sup>er</sup> au 6<sup>e</sup>, qui permet d'atteindre la vitesse de pointe, et plus long en ce qui concerne le 7<sup>e</sup>, afin d'abaisser le régime moteur pour réduire la consommation. Elle constitue pour ainsi dire un système deux-en-un en réunissant dans un même carter 2 sous-boîtes et 2 embrayages humides, immergés dans

un bain d'huile. Ce double embrayage relie les deux sous-boîtes via 2 arbres de commande indépendants (l'arbre 1 tournant à l'intérieur de l'arbre 2, évidé à cet effet), qui transmettent le couple moteur en alternance, sans coupure de puissance. Le changement de rapport ne se fait ainsi plus par la synchronisation de l'un ou l'autre des pignons, mais par l'embrayage et le débrayage simultanés des deux sous-boîtes. En quelques millièmes de seconde, et en toute souplesse.

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

Sur une 911 à transmission intégrale, tout est une question de transmission de la puissance jusqu'aux roues, et de liaison entre celles-ci et la route. Pour rendre cette liaison encore plus efficace, ces modèles sont équipés de série du système Porsche Traction Management (PTM) : ce dernier assure une transmission intégrale permanente et comprend un différentiel central multidisque électronique, un différentiel de freinage automatique (ABD) et un système d'antipatinage (ASR). La répartition du couple entre les essieux avant et arrière est assurée de manière dynamique par le différentiel central multidisque électronique.

Grâce à une surveillance permanente des conditions de conduite, le pilotage électronique du différentiel central multidisque réagit nettement plus vite qu'un visco-coupleur à lamelles, qui

déclencherait la répartition de couple en fonction des écarts avérés de vitesse de rotation entre les essieux avant et arrière. Sur le PTM, des capteurs contrôlent en effet constamment la vitesse de rotation des quatre roues, l'accélération longitudinale et transversale ainsi que l'angle de braquage. L'exploitation de ces données permet de transférer le couple sur l'essieu avant le plus rapidement possible et de manière optimale. Lorsque les roues arrière menacent par exemple de patiner, le différentiel central multidisque intervient immédiatement pour reporter plus de puissance sur le train avant. Simultanément, la fonction ASR empêche les roues de patiner. En courbe, le couple transmis à l'avant est calculé pour que le guidage latéral ne soit pas perturbé. Associé à la fonction ABD, le différentiel arrière à glissement limité de série renforce la motricité sur revêtement irrégulier.

Le PTM assure ainsi, en association avec le système Porsche Stability Management

(PSM), une répartition du couple et une motricité idéales en toutes circonstances. Notamment sur glace ou sur neige, où sa réactivité instantanée assure un potentiel d'accélération extraordinaire.

Résultat : niveau de sécurité élevé et performances impressionnantes, le tout intelligemment combiné.

### **Le différentiel arrière à glissement limité mécanique.**

Le différentiel arrière à glissement limité mécanique (avec valeurs de blocage asymétriques) est prévu d'origine sur tous les modèles à transmission intégrale. Il a pour but de doper la motricité du train arrière, notamment sur les revêtements irréguliers ou lors des accélérations en sortie de virage serré. Pour ce faire, il réduit les réactions dues aux changements d'appui dans les courbes rapides.



# Le châssis.

**Un comportement équilibré en toutes circonstances.  
La base parfaite pour des performances hors du commun.**

La mécanique est bien réglée, tout « roule ». Que faire dès lors ? Se reposer sur ses lauriers ? C'est une possibilité, mais nous ne partageons pas ce point de vue. Fidèles à notre philosophie, nous avons à cœur de poursuivre sans relâche

nos efforts pour transformer des potentiels en performances. En optimisant par exemple un châssis qui suivrait alors le moindre de vos mouvements ; puis en lui adjoignant le système de stabilisation Porsche Stability Management (PSM),

sans oublier une transmission intégrale gérée par le système Porsche Traction Management (PTM), pour réagir avec détermination.



## Les essieux.

Tous les modèles 911 à transmission intégrale sont équipés au niveau de l'essieu avant d'une suspension à roues indépendantes, avec jambes de force McPherson, bras longitudinaux et transversaux, et roulements de roue renforcés. L'ensemble assure un guidage précis du véhicule, une tenue de route et une maniabilité magistrales.

L'essieu arrière des 911 à transmission intégrale tire en outre avantage des dimensions généreuses de la poupe pour offrir une voie plus large. L'ensemble favorise encore le comportement et la stabilité dynamiques ; il améliore également l'accélération transversale en courbe.

Inspiré des courses, l'essieu arrière est de type multibras avec cadre auxiliaire LSA (légèreté, stabilité, agilité). Sa stabilité dynamique est impressionnante. Son comportement empêche nettement l'arrière de s'abaisser sous l'effet des

fortes accélérations. Les jambes de suspension arrière, de conception allégée avec amortisseurs en aluminium, augmentent également l'agilité du véhicule.

La conception allégée permet de réduire le poids total ainsi que celui des masses non suspendues. La différence de voie contribue à la stabilité d'ensemble du châssis, même à vitesse élevée. Le tangage de la carrosserie au démarrage et au freinage, ainsi que le roulis en courbe, sont minimes. Il en va de même pour les bruits de roulement et les vibrations.

## Le système Porsche Stability Management (PSM).

Le système Porsche Stability Management (PSM), d'origine sur ces modèles, régule électroniquement la stabilité du véhicule dans les conditions les plus extrêmes. Ses capteurs transmettent en permanence la trajectoire, la vitesse et la dérive du véhicule, ainsi que son accélération transversale. Le PSM calcule alors la trajec-

toire réelle et la corrige au besoin par des actions de freinage ciblées sur les roues pour stabiliser le véhicule. En cas d'accélération sur revêtement irrégulier, le PSM améliore en outre la motricité grâce aux fonctions ABD (différentiel de freinage automatique) et ASR (système d'antipatinage). La régulation se montre précise et clairement sportive ; l'agilité reste optimale. La fonction PSM peut être désactivée à tout moment, mais le système reste en veille. Place aux sensations fortes, sans jouer avec votre sécurité.

Le PSM comprend en outre 2 fonctions complémentaires : le préremplissage du circuit de freinage afin d'atteindre plus rapidement la puissance de freinage maximale ; l'assistance au freinage pour une décélération maximale en cas d'urgence.



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

De série sur les modèles S et GTS à transmission intégrale, le système Porsche Active Suspension (PASM) est proposé en option sur les versions 3,6 l. Il s'agit d'un système électronique qui ajuste la force d'amortissement de manière permanente et active en fonction du profil de la route et du type de conduite, séparément pour chaque roue. La carrosserie est par ailleurs abaissée de 10 mm par rapport aux modèles 911 Carrera 4 de base. Sur les modèles 911 Carrera 4S et 4 GTS, vous pouvez même opter pour un châssis surbaissé de 20 mm.

Le conducteur a le choix entre 2 programmes (en mode Normal, l'amortissement sportif est confortable ; en mode Sport, il se fait plus ferme) dont les courbes se chevauchent à peine.

Ce grand écart entre confort et sport est encore plus probant que sur les châssis classiques et, selon votre choix, le PASM sera ici encore plus confortable ou plus sportif que sur le châssis de série des modèles 3,6 l. Il ajustera automatiquement la force d'amortissement à l'intérieur de ces deux profils en fonction du mode sélectionné et du type de conduite.

Le boîtier de commande du PASM se fie pour cela aux données transmises par les capteurs chargés de détecter les mouvements de la carrosserie en cas de forte accélération, de freinage ou de revêtement irrégulier. Il intervient ainsi sur chaque roue pour limiter les phénomènes de roulis et de tangage.

### **Le Pack Sport Chrono Plus.**

Le Pack Sport Chrono Plus est disponible en option pour tous les modèles 911 à transmission intégrale. Il autorise un réglage plus sportif du châssis et de la transmission, afin de procurer encore davantage de plaisir au volant.

Il comprend un chronomètre numérique et analogique, la touche SPORT, une partie affichage des performances et une fonction de mémorisation sur le Porsche Communication Management (PCM). Associé à la boîte PDK, il présente également une touche SPORT PLUS et un affichage au volant indiquant l'activation des touches SPORT/SPORT PLUS et de la fonction Launch Control.

La touche SPORT de la console centrale sert à activer le mode Sport. Le module de gestion électronique du moteur (EMS SDI 3.1) gère alors le moteur comme en course, avec plus de mordant. La courbe

de comportement de l'accélérateur se fait plus dynamique. Pour une même pression sur la pédale, le papillon des gaz s'ouvre davantage qu'en mode Normal. L'alimentation est donc nettement plus réactive et le régulateur du régime moteur plus strict, même dans les rapports supérieurs.

Le PASM passe également en mode Sport pour durcir la suspension, rendre le guidage des roues plus précis et améliorer ainsi la tenue de route. Lorsque la boîte PDK est en mode automatique, la régulation du régime moteur se fait également plus agressive et repousse les points de changement de rapport vers des plages de régime supérieures, plus sportives. Le passage des rapports devient plus vif, nécessitant moins de temps. À la moindre décélération, même à régime élevé, le système rétrograde automatiquement. En mode séquentiel aussi, le passage des vitesses devient plus rapide, plus dynamique.



En mode Sport, le PSM intervient plus tardivement. La dynamique longitudinale et transversale s'en ressent positivement et le freinage en courbe se montre nettement plus agile. Cela permet, notamment à vitesse réduite, d'adopter une conduite plus sportive au freinage comme à l'accélération – pour toujours plus de sensations.

Et si vous souhaitez davantage d'agilité encore, désactivez le PSM. Il restera simplement en veille et se réactivera automatiquement pour votre sécurité si les deux roues avant nécessitent l'intervention de l'ABS.

En association avec la boîte PDK, le Pack Sport Chrono Plus propose 2 fonctions supplémentaires liées à la touche SPORT PLUS. Place à la conduite comme sur circuit, ou presque.

La première, Launch Control, permet d'obtenir sur circuit les meilleures accélérations possibles pour de vrais démarrages de course.

Le principe est le suivant : placez le sélecteur sur la position D ou M, appuyez sur la touche SPORT PLUS, puis enfoncez la pédale de frein du pied gauche en accélérant aussitôt à fond du pied droit. Cet effet kick-down sur l'accélérateur déclenche le mode Launch Control pour

que le régime monte idéalement à 6 500 tr/min. Le couple moteur augmente, l'embrayage commence à se mettre en place et l'indication Launch Control apparaît sur l'afficheur du volant.

Relâchez alors le plus vite possible le frein et préparez-vous à ressentir l'accélération maximale.

La seconde, Cartographie course, règle la boîte PDK sur des rapports ultra-courts qui optimisent les changements de vitesses pour produire des accélérations phénoménales. Pour un passage des rapports et une conduite type course, sans compromis.

Autre élément crucial du Pack Sport Chrono Plus : le chronomètre situé sur le tableau de bord. Couplé avec la fonction d'affichage des performances du PCM, il affichera, enregistrera et comparera les temps au tour ainsi que les temps sur d'autres circuits. Sont indiqués : le temps de course global, le parcours déjà effectué sur le tour en cours, le nombre de tours précédents et les temps déjà réalisés pour chacun d'eux, ainsi que le meilleur tour et l'autonomie du réservoir. Il est également possible d'enregistrer le tracé du tour en cours pour le définir comme circuit de référence.

La fonction de mémorisation du Pack Sport Chrono Plus peut par ailleurs enregistrer des réglages personnalisés tels que l'éclairage des zones d'accès ou la climatisation.

### Les jantes.

De série, les modèles 911 Carrera à transmission intégrale ainsi que la 911 Targa 4 sont chaussés de jantes « Carrera IV » 18 pouces, au style à la fois classique et sportif.

Les modèles S préfèrent des jantes de série « Carrera S II » 19 pouces, à l'esthétique sportive et dynamique.

Sur les modèles GTS, la dotation de série opte pour des jantes « RS Spyder » 19 pouces à écrou central – marque de reconnaissance envers notre esprit de compétition. Voiles et rebords de jante sont peints en Noir. Leur forme permet de bien distinguer les étriers monobloc en aluminium à 4 pistons, mais également de bien refroidir l'ensemble du système de freinage.

### 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, et vous pourrez surveiller la pression des 4 pneus sur l'affichage combiné du tableau de bord. Autre atout pour votre confort et votre sécurité : dès que vous refaites la pression des pneus, ainsi qu'après chaque changement de roue, les valeurs de pression actualisées s'affichent rapidement.



Jante « Carrera IV » 18 pouces



Jante « Carrera S II » 19 pouces



Jante « RS Spyder » 19 pouces à écrou central

# Sécurité.

## Attaque ou défense ? Une offensive bien contrôlée.

Que faire lorsque le temps tourne à l'orage ? Ou que la situation semble incertaine ? Chez Porsche, la meilleure réaction reste l'action. Agir, sans délai, mais de manière réfléchie et

sensée, notamment lorsque la sécurité est en jeu. Par exemple, grâce à des freins qui réagissent instantanément. Autre exemple : un concept d'éclairage prévoyant. Ce n'est pas pour rien que

la sécurité compte à nos yeux encore plus que les performances pures. Car y penser dès la phase de conception permet de garder le contrôle dans toutes les situations.





Système de freinage de série des modèles 911 Carrera 4/911 Targa 4



Système de freinage de série des modèles 911 Carrera 4S/911 Carrera 4 GTS/911 Targa 4S



Freins Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)

### Les freins.

Résistants, stables, puissants... Comment définir plus clairement les freins Porsche ? Adaptés aux performances élevées de nos voitures, ils assurent une sécurité du même niveau.

Performances au freinage garanties : sur les modèles 3,6 l à transmission intégrale,

les roues avant et arrière sont équipées d'étriers monobloc en aluminium noir anodisés à 4 pistons. L'ensemble présente une excellente rigidité. Le diamètre des disques de frein est de 330 mm à l'avant comme à l'arrière.

Les freins des modèles S et GTS bénéficient d'étriers monobloc rouges en aluminium à 4 pistons, qui sont plus grands

et renforcés. À l'avant, les plaquettes sont également plus grandes, et les disques de frein plus épais.

Tous les disques de frein de ces modèles sont ajourés afin de rester performants même mouillés. Ils sont également ventilés afin de mieux évacuer la chaleur. Autres avantages : un puissant servofrein de 9 pouces permet de limiter l'effort à

exercer sur la pédale, et des déflecteurs assurent un refroidissement efficace du système de freinage.

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

Pour être plus sportif encore, optez pour les freins que nous utilisons en compétition automobile : les Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Pour vous garantir des performances de haut niveau au freinage, leurs disques de frein en céramique font 350 mm à l'avant comme à l'arrière. Ils comportent par ailleurs des fibres de carbone traitées sous vide au nitrure de silicium. Résultats : une dureté nettement supérieure et une meilleure résistance aux températures élevées.

Leur faible coefficient de dilatation thermique évite les déformations lors des sollicitations extrêmes. Par ailleurs, leur matériau de base, la céramique, empêche toute corrosion et limite la pollution sonore.

Les étriers de frein monobloc en aluminium, à 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière, permettent de maintenir une pression constante très élevée pendant

toute la phase de freinage. Pour un moindre effort sur la pédale, la réactivité des freins PCCB s'avère en outre plus rapide et plus précise.

Avantage décisif : le faible poids des disques en céramique. Il a été divisé environ par deux par rapport à celui des disques conventionnels en fonte grise de mêmes dimension et conception. Ce facteur joue en faveur des performances

et de la consommation, mais aussi sur le poids des masses non suspendues et des masses en rotation, qui se trouve également réduit. Résultat : une meilleure adhérence au sol, un confort de conduite et de roulement supérieur, notamment sur les revêtements irréguliers, pour davantage d'agilité et de maniabilité.

En utilisation sur circuit ou en conduite sportive similaire, l'usure des freins, et

plus particulièrement des plaquettes (quelle que soit leur marque), augmente considérablement. Comme pour les disques hautes performances en fonte grise, une révision du système de freinage PCCB par un spécialiste, voire le remplacement de certaines pièces, s'impose après un week-end de compétition intensive.



Les informations concernant la consommation et les émissions de CO<sub>2</sub> sont indiquées page 75–79.

### Les blocs optiques.

Sur tous les modèles 911 à transmission intégrale, les projecteurs Bi-Xénon font partie de l'équipement de série. Ils sont dotés du réglage dynamique de la portée et de lave-phares. Leur pouvoir éclairant est deux fois plus élevé que les phares halogènes. En phares comme en codes, l'éclairage de la route est plus homogène et rend la conduite de nuit moins fatigante.

Les blocs optiques du bouclier avant comprennent les clignotants, ainsi que les feux de jour et de position à diodes électroluminescentes (DEL). Question d'esthétique et d'identité visuelle, certes, mais aussi de sécurité : vous êtes plus visibles de jour comme de nuit.

À l'arrière, on retrouve la réactivité et l'intensité lumineuse des DEL dans les clignotants, les trois feux stop, les feux de recul et le feu antibrouillard. L'avantage est double : un gain de luminosité indéniable et une réactivité ultra-rapide.

Pour que les usagers de la route vous distinguent également mieux lorsque vous montez ou descendez du véhicule, l'intérieur des portes est équipé de feux de signalisation.

### Le contrôle de faisceau dynamique en virage.

En option sur tous les modèles, vous pouvez choisir d'équiper vos phares du contrôle de faisceau dynamique en virage pour mieux éclairer la route. Des capteurs détectent en permanence la vitesse, l'accélération transversale et la position du volant, pour calculer la courbe prise.

Ce calcul sert ensuite à commander l'orientation du faisceau dynamique. Les feux de croisement s'orientent en outre jusqu'à 15 degrés vers l'extérieur. Vous identifiez ainsi bien plus rapidement le profil de la route et les éventuels obstacles.

### Les airbags conducteur et passager avant.

Le déclenchement des deux airbags grand volume comporte deux niveaux, déclenchés selon la gravité du choc. Lors des accidents les moins violents, le premier niveau retient les passagers avec une pression inférieure, mais suffisante pour protéger sans exercer de contraintes physiques trop élevées.

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

Partie intégrante de l'équipement de série, le système Porsche Side Impact Protection (POSIP) 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. D'un volume d'environ 8 l chacun, ils offrent une excellente protection en cas de collision latérale.

Parmi les autres éléments de sécurité, on trouve les appuie-tête intégrés aux dossiers, la colonne de direction déformable, les ceintures de sécurité 3 points réglables en hauteur (Coupé uniquement), les prétensionneurs et limiteurs d'effort de ceinture à l'avant, ainsi que les éléments de tableau de bord absorbant l'énergie des chocs.

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

Malgré leur poids limité, les modèles 911 Carrera 4 Cabriolet présentent une rigidité à la torsion et à la flexion exemplaire, avec des marges de déformation minimales, même sur chaussée irrégulière. Derrière chaque passage de roue, une barre de renfort rigidifie encore l'ensemble. Pour plus de sécurité, des capteurs surveillent en permanence l'inclinaison de la carrosserie, l'accélération transversale et longitudinale ainsi que l'adhérence des roues au sol, afin de déclencher les ressorts du système de

protection télescopique. En cas de détection de tonneau, celui-ci déploiera en une fraction de seconde les deux arceaux de sécurité intégrés aux dossiers des sièges.

Malgré leur importante surface vitrée, les modèles 911 Targa 4 présentent bien entendu une carrosserie également exemplaire. La structure spécifique des montants de pavillon latéraux et l'optimisation de leur rigidité permettent de limiter les marges de déformation, même sur sol irrégulier. Le toit est en verre feuilleté et la lunette arrière relevable en verre trempé.



# Confort.

## Définition de l'objectif, du programme et de la position. Côté confort aussi, la réaction est immédiate.

Nul doute : sur la route, une bonne réactivité est essentielle. Pourquoi ne devrait-elle pas l'être également dans l'habitacle ? Ici aussi, les réactions de

votre 911 se doivent d'être précises et franches, grâce par exemple à un module de navigation qui ne propose pas qu'un seul itinéraire, ou à un système

audio facilement réglable selon vos goûts. Les sièges, quant à eux, s'ajusteront à votre position idéale. Bref, un confort sportif qui obéit à vos souhaits.





### **Les sièges de série.**

Les sièges partiel cuir de série (sur tous les modèles 911, à l'exception des 911 Carrera 4 GTS) offrent un confort élevé, un bon maintien latéral et une suspension idéalement adaptée. Vous êtes ainsi agréablement calé dans les courbes, tout en gardant votre liberté de mouvement.

Le réglage de la hauteur d'assise et de l'avancée du siège est mécanique, celui de l'inclinaison du dossier est électrique. Les sièges s'adaptent ainsi à toutes les morphologies pour que chacun soit assis de manière optimale.

### **Les sièges confort à mémoire côté conducteur.**

Vous pouvez commander en option des sièges confort disposant du réglage électrique de la hauteur et de l'avancée du siège, ainsi que du support lombaire et de l'inclinaison du dossier et de l'assise. Le siège conducteur comporte une

fonction permettant de mémoriser ses réglages et ceux des deux rétroviseurs extérieurs. Une commande intégrée au panneau de porte permet de choisir entre deux réglages personnalisés. Par ailleurs, chacune des deux clés de contact peut enregistrer un réglage supplémentaire. Le déverrouillage des portes à l'aide de la télécommande active alors les réglages mémorisés du siège et des rétroviseurs extérieurs.

### **Les sièges sport.**

De série sur les modèles 911 Carrera 4 GTS et en option sur les autres modèles 911 à transmission intégrale, les sièges sport sont plus fermes que ceux de série. Les bandes latérales plus larges de l'assise et du dossier augmentent le maintien latéral. Le réglage en hauteur et en avancée du siège est mécanique, l'inclinaison du dossier est électrique.

### **Les sièges sport adaptatifs à mémoire côté conducteur.**

Les sièges sport adaptatifs optionnels offrent un confort élevé pour une sportivité remarquable. En plus des réglages proposés par les sièges confort, ils comportent le réglage électrique personnalisé des bandes latérales de l'assise et du dossier - pour augmenter le confort sur les longs parcours et le maintien latéral en courbe ou sur circuit. La fonction de mémorisation enregistre le réglage des deux rétroviseurs extérieurs et les différentes positions du siège conducteur, à l'exception des bandes latérales.

### **Les sièges baquet sport.\***

Pour des sensations encore plus sportives, nous vous proposons en option des sièges baquet sport à dossier rabattable, avec airbag thorax intégré et réglage mécanique de l'avancée du siège. Ils sont constitués d'une coque en matériau composite renforcé de fibres de verre et

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

de carbone, recouverte d'une finition carbone. Le mécanisme de pivotement du dossier est situé dans la partie supérieure des bandes latérales, ce qui permet de conserver au niveau du bassin l'excellent maintien propre aux sièges de compétition. Le dossier rabattable facilite l'accès à l'espace de rangement arrière. Le garnissage cuir est proposé dans les différents types de cuir et teintes disponibles.

### **Les sièges ventilés.**

En association avec les sièges chauffants, les sièges de série et les sièges confort peuvent recevoir une fonction de ventilation. Sur les sièges ventilés, la bande centrale des assises et des dossiers présente des microperforations permettant une ventilation active ; les bandes latérales bénéficient d'une aération passive, par aspiration. Ceci permet d'éliminer la transpiration pour que le siège reste agréablement sec. Vous avez le choix entre 3 niveaux de ventilation. Les fonctions de chauffage et de ventilation peuvent être activées simultanément.



Instruments de bord des modèles S

### Les sièges chauffants.

Sur demande, tous les sièges, à l'exception des sièges baquet sport, peuvent bénéficier d'une option de chauffage pour l'assise, le dossier et les bandes latérales.

### Les sièges arrière.

Pour une voiture de sport, les sièges arrière des modèles 911 à transmission intégrale sont remarquablement confortables et sont en outre rabattables pour offrir un bel espace de rangement supplémentaire à l'arrière. La 911 Carrera 4 GTS peut recevoir sur demande les sièges arrière, en option gratuite.

### Les sièges enfant.\*

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

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

### L'instrumentation.

Vous voulez avoir en permanence une bonne vue d'ensemble, d'un seul coup d'œil, et sans devoir sans cesse vous préoccuper de tout. Les 5 instruments de bord des modèles 911 à transmission intégrale vous y aident en affichant les principales informations avec rapidité, précision et clarté. En blanc sur fond noir pour les modèles 911 Carrera 4,

911 Targa 4 et 911 Carrera 4 GTS ; et en noir sur fond couleur aluminium pour les modèles S. L'ordinateur de bord fournit en outre des informations complémentaires : consommation moyenne, vitesse et niveau du réservoir.

### Le volant sport.

De série sur les modèles 911 Carrera 4, 911 Carrera 4S et 911 Targa 4, le volant sport est doté d'un airbag grand volume et d'une couronne de volant en cuir lisse assurant une bonne tenue en main. Il est réglable en hauteur et en profondeur sur 40 mm.

Un volant multifonction est proposé, en option, dans divers habillages : cuir lisse, AluDesign, Carbone ou Bois Makassar. Il comporte 4 touches et 2 molettes pour commander aisément certaines fonctions du système audio, du téléphone et du module de navigation.

En association avec la boîte PDK, les volants présentent 2 commandes ergonomiques permettant de passer les rapports en gardant les mains sur le volant. Pour compléter l'option Pack Sport Chrono Plus, ils comportent en outre, au-dessus de l'airbag, un afficheur pour indiquer l'activation des modes SPORT, SPORT PLUS et Launch Control.

Agréable par temps froid : si vous avez opté pour l'option sièges chauffants, vous pouvez lui associer l'option chauffage du volant, disponible pour le volant sport et le volant multifonction.

### Le volant SportDesign.

De série sur les modèles 911 Carrera 4 GTS et en option sur les autres modèles 911 à transmission intégrale, le volant SportDesign présente également un airbag grand volume, une couronne de volant en cuir lisse pour une bonne prise en main, et un réglage en hauteur et en profondeur sur 40 mm.

En association avec la boîte PDK, il possède en outre 2 palettes en alliage léger placées de manière ergonomique derrière les branches droite et gauche du volant.

Pour compléter l'option Pack Sport Chrono Plus lorsqu'il est associé à la boîte PDK optionnelle, il intègre en outre dans ses branches droite et gauche un afficheur pour indiquer l'activation des modes SPORT, SPORT PLUS et Launch Control.



Volant sport



Volant SportDesign

### Le système Porsche Communication Management (PCM).

Le système Porsche Communication Management (PCM) de série est le système central d'information et de communication de votre voiture. Polyvalent, il reste pourtant d'une utilisation simple et conviviale.

Caractéristique principale du PCM : un large écran de 6,5 pouces à commande tactile. L'image affichée à l'écran, très bien struc-

turée, comporte jusqu'à 5 entrées par page et offre une grande lisibilité. Les touches et molettes situées à droite sont également utilisables pour la commande du PCM.

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 grâce à 4 antennes radio utilisables simultanément.

Son lecteur CD/DVD est compatible avec le format mp3 et peut être couplé en option avec le chargeur 6 CD/DVD.

### Le module de navigation.

Disponible en option, le module de navigation GPS possède un disque dur contenant les données cartographiques de la plupart des pays européens. Il calculera avec une extrême rapidité

jusqu'à 3 itinéraires au choix. Cette fonction permet d'afficher les cartes en perspective ou en 2D avec indication des niveaux d'altitude. Le mode split screen permet pour sa part de subdiviser l'écran en deux pour afficher d'un côté la carte et de l'autre un pictogramme avec des informations diverses.

### Le carnet de bord électronique.

Le carnet de bord électronique optionnel permet d'enregistrer automatiquement le kilométrage, le trajet, la date et l'heure ainsi que les adresses de départ et d'arrivée.

### Le tuner TV.

Si vous le souhaitez, vous pouvez également commander en option un tuner TV pour recevoir les images télévisées analogiques ou numériques non codées. Pour votre sécurité, elles ne s'affichent sur l'écran que lorsque votre 911 est à l'arrêt.

### Le module téléphone.

Un module téléphone GSM quadribande optionnel facilite les communications et en optimise la qualité sonore. 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 SIM-Access Profile (SAP)\*. 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 est compatible SAP, ce profil permet d'accéder aux numéros enregistrés dans la carte SIM ainsi que dans la mémoire interne du téléphone, et de commander ce dernier via le PCM de série, le volant multifonction (en option) ou la commande vocale (en option). Tout cela, sans que vous ne sortiez votre téléphone de la poche.

En association avec le module de navigation (en option), le module téléphone prend également en charge les connexions Bluetooth® des mobiles utilisant uniquement le mode Handsfree Profile (HFP). Dans ce cas, la connexion GSM se fait en

revanche via l'antenne du téléphone\*. Le PCM sert alors simplement de combiné main-libres sans qu'il soit nécessaire de sortir le téléphone mobile de votre poche. Autre option possible pour téléphoner : le combiné sans fil. 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 (avec ou sans support) pour téléphone mobile Bluetooth® utilisant uniquement la fonction mains-libres (HFP)\* est proposé en option. Lors de la liaison via le profil HFP, le PCM assume la fonction mains-libres sans qu'il soit nécessaire de sortir le téléphone mobile de votre poche. Dans cette configuration, vous ne pouvez cependant piloter que les fonctions de base du téléphone mobile par le biais du PCM. La liaison GSM se fait via l'antenne de votre téléphone mobile.\*

### L'interface audio universelle.

Également disponible sur demande, l'interface audio universelle permet de connecter un iPod®, une clé USB, un lecteur mp3 ou toute autre source audio de votre choix. L'iPod® ou la clé USB pourront alors être confortablement commandés par le biais du PCM, du volant multifonction (en option) ou de la commande vocale (en option).



Porsche Communication Management (PCM)



Tuner TV

\* Voir remarques page 70.

### **Le Pack Audio Plus.**

Le Pack Audio Plus est proposé d'origine. Il comprend un amplificateur d'une puissance totale de 235 W associé à 9 haut-parleurs pour veiller à une acoustique optimale, parfaitement adaptée à l'habitacle.

### **La commande vocale.**

La commande vocale permet de piloter les principales fonctions du nouveau PCM. Quelle que soit la voix, le système reconnaît les mots et les chiffres prononcés ; il ne nécessite aucun apprentissage préalable.

### **Le BOSE® Surround Sound-System.**

L'option BOSE® Surround Sound-System spécialement développée pour la 911 a été adaptée à son architecture intérieure. L'amplificateur numérique à 7 canaux d'une puissance totale de 385 W et les 13 haut-parleurs (12 dans les modèles Cabriolet et 911 Targa 4), dont un subwoofer actif et un haut-parleur central, vous offrent une symphonie exceptionnelle.

Les enregistrements de DVD audio ou vidéo encodés au format numérique 5.1 sont diffusés avec une qualité exceptionnelle. Il s'agit d'un codage multicanal à la source qui permet de reproduire les informations sonores d'origine.

Le système Discrete 5.1 Surround-Sound utilise pour cela 5 canaux sonores complets (2 canaux stéréo avant gauche et droit, 1 canal central, 2 canaux stéréo surround arrière gauche et droit) plus une voie spécifique réservée aux effets spéciaux pour la restitution des sons

graves. Il crée ainsi un espace sonore authentique et naturel, d'une qualité exceptionnelle à l'avant comme à l'arrière, avec une reproduction fidèle, précise et pure d'un son diffusé à 360°, comme dans une salle de cinéma ou avec un système home-cinéma de grande qualité.

Comme par le passé, vous pouvez continuer à écouter vos CD habituels, en qualité stéréo ou en mode surround grâce à la technologie Centerpoint®, brevetée par BOSE®. À partir du signal stéréo, l'algorithme Centerpoint® II recrée un espace acoustique fidèle et naturel.

Le système de traitement de signal SurroundStage® développé par BOSE® transmet alors aux enceintes appropriées chaque canal audio, qu'il soit généré à l'origine par un DVD ou via le système Centerpoint®, pour diffuser un son surround parfaitement équilibré à toutes les places.

Outre cette ambiance sonore à 360°, le BOSE® Surround Sound-System offre d'autres avantages. Dès que vous baissez le volume, sa fonction Loudness dynamique relève le niveau des basses pour équilibrer le son en fonction de la sensibilité naturelle de l'oreille humaine, qui perçoit moins bien ces fréquences. À l'aide d'un microphone, le système AudioPilot® Noise Compensation mesure par ailleurs tous les bruits dans l'habitacle pour adapter et restituer automatiquement un son optimal.

Vous êtes dans l'une des salles de concert les plus rapides du monde.





### **Les rangements.**

Sur la 911, tout gravite autour du conducteur. Cela vaut aussi pour le système de rangement, très ergonomique. Le coffre de rangement de la console centrale et les vide-poches des portes offrent suffisamment d'espace pour recevoir divers objets. Sous l'airbag passager avant, vous trouverez deux porte-gobelets, et en dessous encore, la boîte à gants avec un range-CD. Deux prises 12 V (allumecigare compris) permettent de brancher divers accessoires.

### **Le coffre.**

Le coffre des modèles 911 à transmission intégrale, entièrement habillé d'un revêtement haute résistance, vous offre un volume de 105 l.

### **Le système de transport sur toit.**

Léger, facile à utiliser et aérodynamique, le système de transport sur toit en aluminium est proposé en option. Il permet le montage des accessoires de transport tels que les malles de toit, porte-vélos ou porte-skis/snowboards. Charge de toit maximale : 75 kg.

### **L'éclairage d'accompagnement.**

Particulièrement appréciable la nuit, cette fonction active automatiquement les feux de jour à diodes lors du verrouillage ou du déverrouillage du véhicule à l'aide de la télécommande. L'option Pack Sport Chrono Plus permet de programmer la temporisation par le biais du Porsche Communication Management (PCM).

### **HomeLink®.**

La console de pavillon peut accueillir en option un système programmable permettant d'ouvrir par un simple bouton jusqu'à 3 portails, portes de garage, systèmes d'éclairage et alarmes.

### **Le régulateur de vitesse.**

Le régulateur de vitesse, en option, gère automatiquement les vitesses entre 30 et 240 km/h. Opérationnel dès que vous enclenchez le 1<sup>er</sup> rapport, il se programme à l'aide d'une touche placée sur un commodo distinct.

**Les rétroviseurs extérieurs et intérieur avec fonction anti-éblouissement automatique.**

Vous pouvez commander en option des rétroviseurs extérieurs et intérieur anti-éblouissement avec capteur de pluie intégré pour les essuie-glace avant.

**Le toit coulissant/relevable.**

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

**L'Assistance parking.**

Enclenchez la marche arrière, et l'assistance parking disponible en option est activée. Vous reculez vers un obstacle ? Un signal sonore vous prévient et s'intensifie à mesure que vous vous en approchez. Les capteurs de la fonction Assistance parking sont discrètement intégrés dans le bouclier arrière.

**L'essuie-glace arrière.**

La forme aplatie du balai d'essuie-glace arrière optionnel favorise les flux d'air aérodynamiques et s'insère harmonieusement dans les lignes de la voiture.

**La protection contre le vol.**

Tous les modèles 911 à transmission intégrale bénéficient de série d'un dispositif d'antidémarrage à transpondeur et d'un système d'alarme avec détecteur de chocs et détecteur volumétrique.

**Le Porsche Vehicle Tracking System (PVTs).**

Votre voiture peut être pourvue au départ de l'usine du 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.



\*Équipement de série sur tous les modèles 911 en France.

# Personnalisation.

## Intempéries, revêtements, goûts personnels...

### Une 911 à transmission intégrale s'adapte à tout.

Les routes se suivent et ne se ressemblent pas. Grandes artères urbaines, autoroutes fraîchement goudronnées, routes côtières planes ou cols de montagne escarpés sont autant de mondes différents. À chaque conducteur également le sien. Qu'est-ce qui sépare donc le vôtre de celui des autres ? Le modèle de voiture que vous avez choisi – une

911 à transmission intégrale, par exemple – apporte déjà un début de réponse.

À vous de mieux compléter celle-ci en faisant votre choix parmi les options que nous vous proposons, pour l'extérieur comme pour l'intérieur. Quelques exemples : 4 teintes unies, 7 métallisées,

5 spéciales, et 4 teintes de capote, ainsi que 4 teintes intérieures, 2 intérieurs en cuir naturel et 2 en cuir bicolore. Vous pourrez également donner à votre Porsche une originalité plus prononcée grâce à notre offre Porsche Exclusive (p. 71).



### Teintes unies – Extérieur.



Noir<sup>1)</sup>



Rouge Indien<sup>2)</sup>



Blanc Carrara<sup>2)</sup>



Jaune Vitesse<sup>2), 3)</sup>



### Teintes métallisées – Extérieur.



Noir Basalte métallisé<sup>1)</sup>



Argent Platine métallisé<sup>2)</sup>



Marine métallisé<sup>1)</sup>



Bleu Aquatique métallisé<sup>1)</sup>



Bleu Lagoa métallisé<sup>2), 3)</sup>



Macadamia métallisé<sup>1)</sup>



Gris Météor métallisé<sup>2)</sup>



### Teintes spéciales – Extérieur.



Améthyste métallisé<sup>1), 3)</sup>



Vert Porsche Racing métallisé<sup>3), 4)</sup>



Crème<sup>3), 4)</sup>



### Teintes de capote.



Noir



Gris Pierre



Bleu Métropole



Cocoa



Argent GT métallisé<sup>2)</sup>



Rouge Rubis métallisé<sup>4)</sup>



<sup>1)</sup> Modèles 911 Carrera 4 GTS : signatures couleur aluminium sur les portes, couleur aluminium satiné à l'arrière.

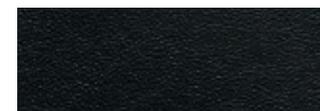
<sup>2)</sup> Modèles 911 Carrera 4 GTS : signatures en Noir sur les portes et à l'arrière.

<sup>3)</sup> Disponibilité prévue jusqu'en avril 2012.

<sup>4)</sup> Non disponible pour les modèles 911 Carrera 4 GTS.

**Teintes de série – Intérieur.**

**Cuir synthétique/cuir/vernis souple<sup>1)</sup> en couleur intérieure.<sup>7)</sup>**



Noir



Gris Pierre<sup>6), 9)</sup>



Beige Sable



Bleu Abysse<sup>6), 9)</sup>



Alcantara noir<sup>8)</sup>

**Moquette.**



Noir



Gris Pierre<sup>6), 9)</sup>



Beige Sable



Bleu Abysse<sup>6), 9)</sup>



Noir

**Ciel de toit.<sup>2)</sup>**



Noir



Gris Pierre<sup>6), 9)</sup>



Beige Sable



Bleu Abysse<sup>6), 9)</sup>



Noir

**Intérieurs bicolores.<sup>3)</sup>**

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



Noir et Gris Pierre<sup>6)</sup>



Noir et Beige Sable<sup>4)</sup>

**Moquette.**



Gris Pierre



Beige Sable

**Intérieurs Cuir naturel.**

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



Noir



Rouge Carrera<sup>5)</sup>

**Moquette.**

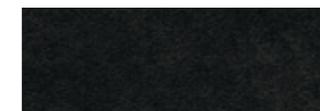


Expresso



Rouge Carrera<sup>5)</sup>

**Ciel de toit.<sup>2)</sup>**



Noir



Noir

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

<sup>1)</sup> Vernis souple dans la teinte intérieure ; pare-soleil et seuils de porte revêtus d'un film dans la teinte intérieure.

<sup>2)</sup> Ciel de toit en alcantara (modèles Coupé), ciel de toit en tissu noir (modèles Cabriolet).

<sup>3)</sup> Éléments en cuir noir : 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 (module d'airbag compris), partie supérieure des panneaux de porte, partie supérieure des panneaux latéraux arrière, montants et entourage du pare-brise, montants latéraux et montants de lunette arrière (modèles Coupé). Autres éléments conservés dans la teinte intérieure choisie.

<sup>4)</sup> Vernis souple dans la teinte intérieure ou en Noir ; pare-soleil revêtus d'un film noir et seuils de porte revêtus d'un film dans la teinte intérieure.

<sup>5)</sup> Vernis souple dans la teinte intérieure ; pare-soleil et seuils de porte revêtus d'un film noir.

<sup>6)</sup> Disponibilité prévue jusqu'en avril 2012.

<sup>7)</sup> 911 Carrera 4 GTS Coupé : suppression des sièges arrière uniquement en association avec les intérieurs Alcantara Noir et Noir.

<sup>8)</sup> Uniquement disponible pour les modèles 911 Carrera 4 GTS.

<sup>9)</sup> Non disponible pour les modèles 911 Carrera 4 GTS.



Peinture métallisée, signature 911



Aérokup Cup, suppression monogramme arrière

Description	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Carrera 4 GTS	911 Carrera 4 GTS Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Code	Page
<b>Extérieur.</b>										
Peinture métallisée	o	o	o	o	o	o	o	o	Code	60
Teinte spéciale	o	o	o	o	o	o	o	o	Code	61
Teinte personnalisée	o	o	o	o	o	o	o	o	Code	
Phares directionnels	o	o	o	o	o	o	o	o	603	42
Suppression monogramme arrière	G	G	G	G	G	G	G	G	498	64
Signature « 911 »	o	o	o	o	o	o	o	o	911	64
Assistance parking arrière	o	o	o	o	o	o	o	o	635	56
Aérokup Cup	o	o	-	-	o	-	-	-	XAA	64
Essuie-glace arrière	o	o	-	-	o	-	o	o	425	56
Pare-brise teinté en dégradé de gris	o	o	o	o	o	o	o	o	567	
Rétroviseurs intérieur et extérieurs avec fonction anti-éblouissement automatique et capteur de pluie intégré	o	o	o	o	o	o	o	o	P12	56
Toit coulissant/relevable électrique	o	o	-	-	o	-	-	-	650	56
Hardtop	-	-	o	o	-	o	-	-	550	13
Système de transport sur toit	o	o	-	-	o	-	-	-	549	55

Les modèles représentés dans le chapitre Personnalisation peuvent comporter des équipements personnalisés qui ne sont pas décrits dans cette 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 4	911 Carrera 4S	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Carrera 4 GTS	911 Carrera 4 GTS Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Code	Page
<b>Moteur, transmission et châssis.</b>										
Boîte PDK (Porsche Doppelkupplung) à 7 rapports	o	o	o	o	o	o	o	o	250	27
Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	o	o	o	o	o	o	o	o	450	40
Porsche Active Suspension Management (PASM) avec châssis surbaissé de 10 mm	o	•	o	•	•	•	o	•	475	35
Châssis sport PASM, avec châssis surbaissé de 20 mm	o	G	-	-	G	-	-	-	030	35
Différentiel arrière à glissement limité mécanique	•	•	•	•	•	•	•	•	220	28
Pack Sport Chrono Plus	o	o	o	o	o	o	o	o	640	35
Système d'échappement sport à deux sorties d'échappement doubles <sup>1)</sup>	o	o	o	o	•	•	o	o	176	65
Kit moteur Carrera S 408 ch (300 kW) avec système d'échappement sport (176) à deux sorties d'échappement doubles <sup>1)</sup>	-	o	-	o	•	•	-	o	X51	

<sup>1)</sup> Les modèles 911 Carrera 4 GTS sont dotés de sorties d'échappement au design spécifique.

- Option non disponible    o Option    • Équipement de série    G Option gratuite



Hardtop



Système d'échappement sport



Jante « Carrera S II » 19 pouces



Jante « Carrera Classic » 19 pouces



Jante « SportDesign » 19 pouces



Jante « Carrera Sport » 19 pouces



Jante « Turbo II » 19 pouces



Jante « Turbo » 19 pouces

Description	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Carrera 4 GTS	911 Carrera 4 GTS Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Code	Page
<b>Jantes.</b>										
Jantes « Carrera S II » 19 pouces	○	●	○	●	–	–	○	●	419	37, 66
Jantes « Carrera Classic » 19 pouces	○	○	○	○	–	–	○	○	405	66
Jantes « SportDesign » 19 pouces	○	○	○	○	–	–	○	○	407	66
Jantes « Turbo » 19 pouces	○	○	○	○	–	–	○	○	404	66
Jantes « Turbo II » 19 pouces	○	○	○	○	–	–	○	○	421	66
Jantes « Carrera Sport » 19 pouces avec enjoliveurs de roue et écusson Porsche en couleur	○	○	○	○	G	G	○	○	XRR	66
Enjoliveurs de roue avec écusson Porsche en couleur	○	○	○	○	–	–	○	○	446	
Système de contrôle de la pression des pneus (TPM)	○	○	○	○	○	○	○	○	482	37

Les modèles représentés dans le chapitre Personnalisation peuvent comporter des équipements personnalisés qui ne sont pas décrits dans cette 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 4	911 Carrera 4S	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Carrera 4 GTS	911 Carrera 4 GTS Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Code	Page
<b>Intérieur.</b>										
HomeLink® (système d'ouverture de porte de garage)	○	○	○	○	○	○	○	○	608	55
Régulateur de vitesse	○	○	○	○	○	○	○	○	454	55
Pré-équipement Porsche Vehicle Tracking System (PVTS) <sup>1)</sup>	○	○	○	○	○	○	○	○	674	56
Extincteur	○	○	○	○	○	○	○	○	509	
Tapis de sol	○	○	○	○	○	○	○	○	810	
Sièges confort à mémoire côté conducteur	○	○	○	○	○	○	○	○	P15	47
Sièges sport	○	○	○	○	●	●	○	○	P77	47, 67
Sièges sport adaptatifs à mémoire côté conducteur	○	○	○	○	○	○	○	○	P01	47, 67
Sièges baquet sport	○	○	○	○	○	○	○	○	P03	47, 67
Sièges arrière	●	●	●	●	G	●	●	●		48
Sièges chauffants	○	○	○	○	○	○	○	○	342	48
Sièges ventilés	○	○	○	○	○	○	○	○	541	47
Chauffage du volant (à commander séparément)	○	○	○	○	○	○	○	○	345	49

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

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



Siège sport



Siège sport adapt. à mém. côté cond.



Siège baquet sport



Siège baquet sport rabattu



Intérieur en cuir naturel Espresso et autres équipements personnalisés



Intérieur en cuir bicolore Noir et Beige Sable, et autres équipements personnalisés

Description	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Carrera 4 GTS	911 Carrera 4 GTS Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Code	Page
<b>Intérieur Cuir et Cuir naturel.</b>										
Intérieur tout cuir (dont notamment : sièges, parties supérieure et inférieure du tableau de bord, éléments de panneau de porte, panneaux latéraux, arrière (en cuir lisse))										
– teinte de série	○	○	○	○	○	○	○	○	Code	
– cuir bicolore	○	○	○	○	○	○	○	○	970	68
– cuir naturel	○	○	○	○	○	○	○	○	998	68
– teinte personnalisée	○	○	○	○	○	○	○	○	Code	
Sièges en cuir, teinte de série	○	○	○	○	–	–	○	○	Code	
Sièges en cuir souple	○	○	○	○	–	–	○	○	982	
Volant multifonction (cuir lisse)	○	○	○	○	○	○	○	○	844	
Volant SportDesign	○	○	○	○	●	●	○	○	840	49

Les modèles représentés dans le chapitre Personnalisation peuvent comporter des équipements personnalisés qui ne sont pas décrits dans cette 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 4	911 Carrera 4S	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Carrera 4 GTS	911 Carrera 4 GTS Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Code	Page
<b>Intérieur Bois Makassar<sup>1)</sup>, foncé (finition satinée).</b>										
Pack intérieur Bois Makassar	○	○	○	○	–	–	○	○	801	69
Volant multifonction en bois Makassar	○	○	○	○	–	–	○	○	847	69
<b>Intérieur Carbone.</b>										
Pack intérieur Carbone	○	○	○	○	○	○	○	○	803	69
Volant multifonction	○	○	○	○	○	○	○	○	845	69
<b>Intérieur AluDesign/Aluminium.</b>										
Volant multifonction en AluDesign	○	○	○	○	○	○	○	○	XPU	
Leviers de vitesse et de frein à main en aluminium (Design I)	○	○	○	○	○	○	○	○	ECA	
Sélecteur PDK et levier de frein à main en aluminium	○	○	○	○	○	○	○	○	ECB	

<sup>1)</sup> Le bois est un produit naturel susceptible de présenter des variations de teinte et de veineure.

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



Pack intérieur Bois Makassar, volant multifonction en Bois Makassar et autres équipements personnalisés



Pack intérieur Carbone, volant multifonction en carbone et autres équipements personnalisés



Combiné sans fil pour module téléphone



Interface audio universelle

Description	911 Carrera 4	911 Carrera 4S	911 Carrera 4 Cabriolet	911 Carrera 4S Cabriolet	911 Carrera 4 GTS	911 Carrera 4 GTS Cabriolet	911 Targa 4	911 Targa 4S	Code	Page
<b>Audio et communication.</b>										
Module de navigation	o	o	o	o	o	o	o	o	672	50
Carnet de bord électronique	o	o	o	o	o	o	o	o	641	51
Module téléphone <sup>1),2)</sup>	o	o	o	o	o	o	o	o	666	51
Combiné sans fil pour module téléphone <sup>1),2)</sup>	o	o	o	o	o	o	o	o	669	51
Pré-équipement pour téléphone mobile, avec console <sup>1),3)</sup>	o	o	o	o	o	o	o	o	618	51
Pré-équipement pour téléphone mobile <sup>1),3)</sup>	o	o	o	o	o	o	o	o	619	51
Commande vocale	o	o	o	o	o	o	o	o	671	52
Tuner TV	o	o	o	o	o	o	o	o	676	51
BOSE® Surround Sound-System	o	o	o	o	o	o	o	o	680	52
Chargeur 6 CD/DVD <sup>4)</sup>	o	o	o	o	o	o	o	o	693	50
Interface audio universelle (iPod®, USB, AUX) <sup>5)</sup>	o	o	o	o	o	o	o	o	870	51
Antenne fouet	G	G	G	G	G	G	G	G	461	

<sup>1)</sup> Pour plus de détails sur les téléphones mobiles compatibles, contactez le Réseau Officiel Porsche ou consultez le site [www.porsche.com](http://www.porsche.com).  
<sup>2)</sup> Module téléphone en mode HFP (uniquement en association avec le module de navigation optionnel) : l'utilisation de téléphones mobiles dans l'habitacle d'une voiture expose les passagers à de forts champs électromagnétiques. L'utilisation du module téléphone pour PCM via la connexion Bluetooth® SAP ou à l'aide de la carte SIM évite toute exposition à ces champs électromagnétiques dans la mesure où seule l'antenne extérieure du véhicule est utilisée.  
<sup>3)</sup> Pré-équipement pour téléphone mobile : l'utilisation de téléphones mobiles dans l'habitacle d'une voiture expose les passagers à de forts champs électromagnétiques. L'utilisation du module téléphone pour PCM via la connexion Bluetooth® SAP ou à l'aide de la carte SIM évite toute exposition à ces champs électromagnétiques dans la mesure où seule l'antenne extérieure du véhicule est utilisée.  
<sup>4)</sup> L'écoute de CD/DVD protégés contre la copie peut générer une mauvaise qualité sonore, indépendante de la qualité du lecteur.  
<sup>5)</sup> Contactez le Réseau Officiel Porsche pour connaître les modèles iPod® et iPhone® compatibles.



## Porsche Exclusive

**Selon toutes les règles de l'art. Et à vos mesures.**

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 et sur mesure pour façonner et personnaliser votre Porsche à vos mesures, au départ de l'usine. Modifications esthétiques et techniques, à l'intérieur comme à l'extérieur, avec des matières et des matériaux nobles, et toujours avec la qualité Porsche.

Un principe primordial pour nous : la fabrication sur mesure, réalisée à la main. Vous pouvez découvrir les nombreuses variantes Porsche Exclusive dans le catalogue spécifique Exclusive 911.

Pour en savoir plus sur Porsche Exclusive, rendez-vous dans votre Centre Porsche

ou adressez-vous directement à notre Centre Clients de Zuffenhausen en téléphonant au +49 (0)711 911-25332.

Veuillez noter que certaines options Porsche Exclusive peuvent prolonger les délais de livraison.

# Conclusion.

## La vie prend parfois des virages intéressants. Le prochain est déjà en vue.

Les véhicules 4 roues motrices doivent tenir compte de nombreux facteurs : conditions routières et météo, courbes et lignes droites, conducteur et lois de la physique... La 911 à transmission intégrale, de son côté, fait bien plus : grâce à son excellente motricité et à ses performances étonnantes, elle allie une puissance peu commune à un niveau de sécurité exceptionnel.

Le principe qui nous guide en matière de transmission intégrale est de servir en priorité les besoins du conducteur. Et nous le mettons directement en application en développant des concepts propres au constructeur de voitures de sport que nous sommes. Le gène de l'ingénierie automobile figure d'ailleurs en bonne place dans notre raison sociale :

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Il donne naissance à des idées qui collent à la réalité de la route et perpétuent notre passion pour les voitures de sport. Virage après virage.

Les modèles 911 à transmission intégrale.



## Caractéristiques techniques.

	<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	3 614 cm <sup>3</sup>	3 800 cm <sup>3</sup>
Puissance (DIN) au régime de	345 ch (254 kW) 6 500 tr/min	385 ch (283 kW) 6 500 tr/min
Couple maxi au régime de	390 Nm 4 400 tr/min	420 Nm 4 400 tr/min
Rapport volumétrique	12,5:1	12,5:1
<b>Transmission</b>		
Type de transmission	Transmission intégrale avec blocage de différentiel	Transmission intégrale avec blocage de différentiel
Boîte mécanique	6 rapports	6 rapports
PDK (en option)	7 rapports	7 rapports
<b>Châssis</b>		
Essieu avant	Jambes de force McPherson	Jambes de force McPherson
Essieu arrière	Essieu multibras LSA	Essieu multibras LSA
Direction	Direction hydraulique assistée à démultiplication variable	Direction hydraulique assistée à démultiplication variable
Rayon de braquage	10,9 m	10,9 m
Freins	Étriers fixes monobloc en aluminium à 4 pistons à l'avant et à l'arrière, disques ajourés et ventilés	Étriers fixes monobloc en aluminium à 4 pistons à l'avant et à l'arrière, disques ajourés et ventilés
Système de stabilisation	PSM nouvelle génération (avec ABS 8.0)	PSM nouvelle génération (avec ABS 8.0)
Système antiblocage des roues	ABS 8.0	ABS 8.0
Jantes	AV : 8 J x 18 ET 57, AR : 11 J x 18 ET 51	AV : 8 J x 19 ET 57, AR : 11 J x 19 ET 51
Pneumatiques	AV : 235/40 ZR 18, AR : 295/35 ZR 18	AV : 235/35 ZR 19, AR : 305/30 ZR 19

<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, 692/2008/CE, 566/2011/CE et ECE-R 101) du nouveau cycle de conduite européen NEDC (New European Drive Cycle) sur des véhicules dotés de l'équipement de série. 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. 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 de facteurs extérieurs. Les équipements personnalisés peuvent aussi modifier la consommation et les performances routières. Les moteurs thermiques des modèles Porsche actuels sont conçus pour accepter de l'essence contenant jusqu'à 10 % d'éthanol. Pour obtenir de plus amples informations sur les différents véhicules, contactez le Réseau Officiel Porsche.

	<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
Selon DIN	1 470 kg/1 500 kg	1 555 kg/1 585 kg	1 480 kg/1 510 kg	1 565 kg/1 595 kg
Selon directive CE <sup>1)</sup>	1 545 kg/1 575 kg	1 630 kg/1 660 kg	1 555 kg/1 585 kg	1 640 kg/1 670 kg
PTAC	1 870 kg/1 900 kg	1 930 kg/1 960 kg	1 880 kg/1 910 kg	1 940 kg/1 970 kg
<b>Performances</b>	Boîte mécanique/Boîte PDK	Boîte mécanique/Boîte PDK	Boîte mécanique/Boîte PDK	Boîte mécanique/Boîte PDK
Vitesse de pointe	284 km/h/282 km/h	284 km/h/282 km/h	297 km/h/295 km/h	297 km/h/295 km/h
0–100 km/h	5,0 s/4,8 s	5,2 s/5,0 s	4,7 s/4,5 s	4,9 s/4,7 s
Pack Sport Chrono Plus (avec boîte PDK), 0–100 km/h	–/4,6 s	–/4,8 s	–/4,3 s	–/4,5 s
0–160 km/h	10,9 s/10,6 s	11,3 s/11,0 s	10,0 s/9,7 s	10,4 s/10,1 s
Pack Sport Chrono Plus (avec boîte PDK), 0–160 km/h	–/10,3 s	–/10,7 s	–/9,4 s	–/9,8 s
Reprise (boîte mécanique, 80–120 km/h), 5 <sup>e</sup> rapport	6,4 s/–	6,7 s/–	6,0 s/–	6,3 s/–
Reprise (boîte automatique, 80–120 km/h)	–/3,0 s	–/3,2 s	–/2,8 s	–/3,0 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	15,9/15,2	16,2/15,5	16,5/15,8	16,8/16,1
Cycle extra-urbain en l/100 km	7,7/7,2	7,8/7,4	7,9/7,5	8,0/7,7
Cycle mixte en l/100 km	10,6/10,1	10,8/10,3	11,0/10,5	11,2/10,7
Émissions de CO <sub>2</sub> en g/km	249/237	254/242	259/247	263/251
<b>Dimensions/C<sub>x</sub></b>				
Longueur	4 435 mm	4 435 mm	4 435 mm	4 435 mm
Largeur	1 852 mm	1 852 mm	1 852 mm	1 852 mm
Hauteur	1 310 mm	1 310 mm	1 300 mm	1 300 mm
Empattement	2 350 mm	2 350 mm	2 350 mm	2 350 mm
Volume du coffre (selon le VDA)	105 l	105 l	105 l	105 l
Capacité du réservoir (plein)	67 l	67 l	67 l	67 l
Coefficient de pénétration dans l'air	C <sub>x</sub> = 0,30	C <sub>x</sub> = 0,30	C <sub>x</sub> = 0,29/0,30	C <sub>x</sub> = 0,30/0,31

	<b>911 Carrera 4 GTS</b>	<b>911 Carrera 4 GTS Cabriolet</b>
<b>Moteur</b>		
Nombre de cylindres	6	6
Cylindrée	3 800 cm <sup>3</sup>	3 800 cm <sup>3</sup>
Puissance (DIN) au régime de	408 ch (300 kW) 7 300 tr/min	408 ch (300 kW) 7 300 tr/min
Couple maxi au régime de	420 Nm 4 200 tr/min	420 Nm 4 200 tr/min
Rapport volumétrique	12,5:1	12,5:1
<b>Transmission</b>		
Type de transmission	Transmission intégrale avec blocage de différentiel	Transmission intégrale avec blocage de différentiel
Boîte mécanique	6 rapports	6 rapports
PDK (en option)	7 rapports	7 rapports
<b>Châssis</b>		
Essieu avant	Jambes de force McPherson	Jambes de force McPherson
Essieu arrière	Essieu multibras LSA	Essieu multibras LSA
Direction	Direction hydraulique assistée à démultiplication variable	Direction hydraulique assistée à démultiplication variable
Rayon de braquage	10,9 m	10,9 m
Freins	Étriers fixes monobloc en aluminium à 4 pistons à l'avant et à l'arrière, disques ajourés et ventilés	Étriers fixes monobloc en aluminium à 4 pistons à l'avant et à l'arrière, disques ajourés et ventilés
Système de stabilisation	PSM nouvelle génération (avec ABS 8.0)	PSM nouvelle génération (avec ABS 8.0)
Système antiblocage des roues	ABS 8.0	ABS 8.0
Jantes	AV <span> </span> : 8,5 J x 19 ET 56, AR <span> </span> : 11 J x 19 ET 51	AV <span> </span> : 8,5 J x 19 ET 56, AR <span> </span> : 11 J x 19 ET 51
Pneumatiques	AV <span> </span> : 235/35 ZR 19, AR <span> </span> : 305/30 ZR 19	AV <span> </span> : 235/35 ZR 19, AR <span> </span> : 305/30 ZR 19

<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, 692/2008/CE, 566/2011/CE et ECE-R 101) du nouveau cycle de conduite européen NEDC (New European Drive Cycle) sur des véhicules dotés de l'équipement de série. 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. 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 de facteurs extérieurs. Les équipements personnalisés peuvent aussi modifier la consommation et les performances routières. Les moteurs thermiques des modèles Porsche actuels sont conçus pour accepter de l'essence contenant jusqu'à 10 % d'éthanol. Pour obtenir de plus amples informations sur les différents véhicules, contactez le Réseau Officiel Porsche.

	<b>911 Carrera 4 GTS</b>	<b>911 Carrera 4 GTS Cabriolet</b>
<b>Poids à vide</b>	Boîte mécanique/Boîte PDK	Boîte mécanique/Boîte PDK
Selon DIN	1 480 kg/1 510 kg	1 565 kg/1 595 kg
Selon directive CE <sup>1)</sup>	1 555 kg/1 585 kg	1 640 kg/1 670 kg
PTAC	1 880 kg/1 910 kg	1 940 kg/1 970 kg
<b>Performances</b>	Boîte mécanique/Boîte PDK	Boîte mécanique/Boîte PDK
Vitesse de pointe	302 km/h/300 km/h	302 km/h/300 km/h
0–100 km/h	4,6 s/4,4 s	4,8 s/4,6 s
Pack Sport Chrono Plus (avec boîte PDK), 0–100 km/h	–/4,2 s	–/4,4 s
0–160 km/h	9,8 s/9,5 s	10,2 s/9,9 s
Pack Sport Chrono Plus (avec boîte PDK), 0–160 km/h	–/9,2 s	–/9,6 s
Reprise (boîte mécanique, 80–120 km/h), 5 <sup>e</sup> rapport	5,7 s/–	6,0 s/–
Reprise (boîte automatique, 80–120 km/h)	–/2,7 s	–/2,9 s
<b>Consommation/Émissions<sup>2)</sup></b>	Boîte mécanique/Boîte PDK	Boîte mécanique/Boîte PDK
Cycle urbain en l/100 km	16,5/15,8	16,8/16,1
Cycle extra-urbain en l/100 km	7,9/7,5	8,0/7,7
Cycle mixte en l/100 km	11,0/10,5	11,2/10,7
Émissions de CO <sub>2</sub> en g/km	259/247	263/251
<b>Dimensions/C<sub>x</sub></b>		
Longueur	4 435 mm	4 435 mm
Largeur	1 852 mm	1 852 mm
Hauteur	1 300 mm	1 300 mm
Empattement	2 350 mm	2 350 mm
Volume du coffre (selon le VDA)	105 l	105 l
Capacité du réservoir (plein)	67 l	67 l
Coefficient de pénétration dans l'air	C <sub>x</sub> = 0,30/0,31	C <sub>x</sub> = 0,31

	<b>911 Targa 4</b>	<b>911 Targa 4S</b>
<b>Moteur</b>		
Nombre de cylindres	6	6
Cylindrée	3 614 cm <sup>3</sup>	3 800 cm <sup>3</sup>
Puissance (DIN) au régime de	345 ch (254 kW) 6 500 tr/min	385 ch (283 kW) 6 500 tr/min
Couple maxi au régime de	390 Nm 4 400 tr/min	420 Nm 4 400 tr/min
Rapport volumétrique	12,5 <span> </span> : 1	12,5 <span> </span> : 1
<b>Transmission</b>		
Type de transmission	Transmission intégrale avec blocage de différentiel	Transmission intégrale avec blocage de différentiel
Boîte mécanique	6 rapports	6 rapports
PDK (en option)	7 rapports	7 rapports
<b>Châssis</b>		
Essieu avant	Jambes de force McPherson	Jambes de force McPherson
Essieu arrière	Essieu multibras LSA	Essieu multibras LSA
Direction	Direction hydraulique assistée à démultiplication variable	Direction hydraulique assistée à démultiplication variable
Rayon de braquage	10,9 m	10,9 m
Freins	Étriers fixes monobloc en aluminium à 4 pistons à l'avant et à l'arrière, disques ajourés et ventilés	Étriers fixes monobloc en aluminium à 4 pistons à l'avant et à l'arrière, disques ajourés et ventilés
Système de stabilisation	PSM nouvelle génération (avec ABS 8.0)	PSM nouvelle génération (avec ABS 8.0)
Système antiblocage des roues	ABS 8.0	ABS 8.0
Jantes	AV <span> </span> : 8 J x 18 ET 57, AR <span> </span> : 11 J x 18 ET 51	AV <span> </span> : 8 J x 19 ET 57, AR <span> </span> : 11 J x 19 ET 51
Pneumatiques	AV <span> </span> : 235/40 ZR 18, AR <span> </span> : 295/35 ZR 18	AV <span> </span> : 235/35 ZR 19, AR <span> </span> : 305/30 ZR 19

<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, 692/2008/CE, 566/2011/CE et ECE-R 101) du nouveau cycle de conduite européen NEDC (New European Drive Cycle) sur des véhicules dotés de l'équipement de série. 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. 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 de facteurs extérieurs. Les équipements personnalisés peuvent aussi modifier la consommation et les performances routières. Les moteurs thermiques des modèles Porsche actuels sont conçus pour accepter de l'essence contenant jusqu'à 10 % d'éthanol. Pour obtenir de plus amples informations sur les différents véhicules, contactez le Réseau Officiel Porsche.

	<b>911 Targa 4</b>	<b>911 Targa 4S</b>
<b>Poids à vide</b>	Boîte mécanique/Boîte PDK	Boîte mécanique/Boîte PDK
Selon DIN	1 530 kg/1 560 kg	1 540 kg/1 570 kg
Selon directive CE <sup>1)</sup>	1 605 kg/1 635 kg	1 615 kg/1 645 kg
PTAC	1 910 kg/1 940 kg	1 920 kg/1 950 kg
<b>Performances</b>	Boîte mécanique/Boîte PDK	Boîte mécanique/Boîte PDK
Vitesse de pointe	284 km/h/282 km/h	297 km/h/295 km/h
0–100 km/h	5,2 s/5,0 s	4,9 s/4,7 s
Pack Sport Chrono Plus (avec boîte PDK), 0–100 km/h	–/4,8 s	–/4,5 s
0–160 km/h	11,3 s/11,0 s	10,4 s/10,1 s
Pack Sport Chrono Plus (avec boîte PDK), 0–160 km/h	–/10,7 s	–/9,8 s
Reprise (boîte mécanique, 80–120 km/h), 5 <sup>e</sup> rapport	6,7 s/–	6,3 s/–
Reprise (boîte automatique, 80–120 km/h)	–/3,2 s	–/3,0 s
<b>Consommation/Émissions<sup>2)</sup></b>	Boîte mécanique/Boîte PDK	Boîte mécanique/Boîte PDK
Cycle urbain en l/100 km	15,9/15,5	16,5/15,8
Cycle extra-urbain en l/100 km	7,7/7,4	7,9/7,7
Cycle mixte en l/100 km	10,6/10,3	11,0/10,7
Émissions de CO <sub>2</sub> en g/km	249/242	259/251
<b>Dimensions/C<sub>x</sub></b>		
Longueur	4 435 mm	4 435 mm
Largeur	1 852 mm	1 852 mm
Hauteur	1 310 mm	1 300 mm
Empattement	2 350 mm	2 350 mm
Volume du coffre (selon le VDA)	105 l	105 l
Capacité du réservoir (plein)	67 l	67 l
Coefficient de pénétration dans l'air	C <sub>x</sub> = 0,30	C <sub>x</sub> = 0,30/0,31

## Index

<b>A</b>			<b>G</b>		<b>J</b>		<b>P</b>		<b>R</b>		<b>V</b>		
Airbags	42	Communication	50	Gestion électronique du moteur	25	Jantes	37	Pack Audio Plus	52	Rangements	55	VarioCam Plus	22
Assistance parking	56	Concept de toit	19					Pack Sport Chrono Plus	35	Régulateur de vitesse	55	Volants	
		Conception allégée	22	<b>H</b>		<b>L</b>		Personnalisation	58	Rétroviseurs extérieurs et intérieur	56	volant multifonction	49
		Confort	44	Hardtop	13	Lubrification intégrée à carter sec	22	Porsche Active Suspension Management (PASM)	35	Système de contrôle de la pression des pneus (TPM)	37	volant sport	49
<b>B</b>		Contrôle de faisceau dynamique		HomeLink®	55			Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	40	Système de freinage	40	volant SportDesign	49
Blocs optiques	42	en virage	42			<b>M</b>		Porsche Communication Management (PCM)	50	Système de transport sur toit	55		
Boîte mécanique	27	Cuir	62, 68	<b>I</b>		Module de navigation	50	Porsche Side Impact Protection (POSIP)	42	Teintes			
Boîte Porsche Doppelkupplung (PDK)	27			Injection directe d'essence (DFI)	22	Module téléphone	51	Porsche Stability Management (PSM)	32	capote	61		
BOSE® Surround Sound-System	52	<b>D</b>		Instruments de bord	48	Moteur et transmission	20	Porsche Traction Management (PTM)	28	Sécurité	38	extérieures	60
		Différentiel arrière à glissement limité mécanique	28	Interface audio universelle	51	Motorisations	20	Porsche Vehicle Tracking System (PVTS)	56	Sécurité passive	42	intérieures	62
<b>C</b>								Pré-équipement pour téléphone mobile	51	Sièges	47	Toit coulissant/relevable	56
Capote	13	<b>E</b>						Protection contre le vol	56	sièges arrière	48	Transmission	26
Caractéristiques techniques	74	Éclairage d'accompagnement	55							sièges baquet sport	47	Tuner TV	51
Carnet de bord électronique	51	Essieu arrière	32							sièges chauffants	48		
Châssis	30	Essieu avant	32							sièges confort	47		
Codes d'option	64	Essuie-glace arrière	56							sièges enfant	48		
Coffre	55									sièges sport	47		
Commande vocale	52									sièges sport adaptatifs	47		
										sièges ventilés	47		
										Système d'admission	24		
										Système d'échappement	25		

Les modèles photographiés dans cette documentation (caractéristiques et équipements) sont ceux du marché allemand et correspondent aux normes applicables en Allemagne. Ils comportent par exemple des équipements en option avec supplément de prix, et certaines versions ou options ne sont pas disponibles dans tous les pays. Pour tout renseignement sur la disponibilité des options et le programme de livraison définitif, veuillez contacter le Réseau Officiel Porsche. Les informations fournies ici sur la conception, la livraison, l'aspect extérieur des véhicules, les performances, les dimensions, le poids, la consommation ainsi que les frais de fonctionnement et d'entretien sont celles disponibles au moment de l'impression. 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, 2011  
Les textes, photos et autres informations contenus dans le présent document sont la propriété de la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Toute reproduction, représentation ou autre usage 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 de ce catalogue a été certifié selon les règles très strictes du programme de reconnaissance des certifications forestières PEFC (Program for the Endorsement of Forest Certification).

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

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG  
Porscheplatz 1  
70435 Stuttgart  
Allemagne  
[www.porsche.com](http://www.porsche.com)

Édition : 11/11  
Printed in Germany  
WSLC1201000630 FR/WW

