



PORSCHE



La nouvelle 911
Identité Porsche



Points forts	6
Design extérieur	12
Design intérieur	16
Technique	19
La nouvelle 911 Carrera	20
La nouvelle 911 Carrera S	22
Tempérament	24
Moteur	26
Transmission	36
Châssis et carrosserie	40
Sérénité	56
Sécurité	58
Confort	66
Responsabilité	88
Sport automobile	90
Environnement	96
Personnalité	100
Personnalisation	102
Panorama	116
La 911 : l'identité Porsche en soi	118
Caractéristiques techniques	120
Index	122



maturité
enthousiasme
linéarité
détermination
racine
Points forts
liberté
impétuosité
audace

La plupart des mythes sont tournés vers le passé. Le nôtre est orienté vers l'avenir.

La nouvelle 911.

Pour la réinventer, il fallait d'abord réfléchir à des choses simples : nos origines, notre identité, et surtout nos objectifs.

Premier constat, répondre à nos propres interrogations entraînait d'autres questions : qu'est-ce qui nous démarque, par exemple, de nos concurrents ? Nos innovations et nos plus de 28 000 victoires, sans aucun doute. Mais également notre place dans l'histoire de l'automobile, notre fort engagement pour l'avenir des voitures de sport et l'environnement. Et, bien évidemment, l'icône de ces voitures : la 911. Une icône qui n'a que plus de valeur lorsque nous la faisons vivre, pour unir traditions et avenir. Sans

cette symbiose, impossible de construire une Porsche. Et encore moins une 911.

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

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

La nouvelle 911 répond sans hésitation « oui » à cette dernière question : elle a

été modifiée à 90 %. Pratiquement toutes les pièces ont été retravaillées. Une façon bien à nous d'être à la hauteur à la fois de nos traditions, de notre passion pour les sportives, et du mythe 911.

Design complètement revu, intérieur futuriste, confortable et sportif, mais aussi empattement augmenté, nouvelle génération de moteurs plus puissants et plus économes grâce à des technologies visant l'efficacité telles que la fonction Stop-Start automatique, la régulation thermostatique, la récupération d'énergie électrique pour l'électronique embarquée, l'association intelligente de l'aluminium et

de l'acier pour alléger la carrosserie, un châssis digne d'une voiture de course.

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

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

La nouvelle 911. L'identité Porsche en soi.



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

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

La nouvelle 911 Carrera.

La nouvelle 911 Carrera S.





Que serait un visage sans aucune expression ?

Le design extérieur.

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

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

Si les designers et ingénieurs Porsche restent plutôt discrets au sujet de l'évolution de la 911, ils ont pourtant

avancé à pas de géant. Leurs innovations, toujours motivées par des avantages fonctionnels et parfaitement pensées pour s'accorder entre elles, sont réunies dans une conception d'ensemble harmonieuse et font de la nouvelle 911 la voiture de sport du XXI^e siècle.

Son profil l'annonce d'emblée : l'empattement gagne 100 mm, pour une stabilité et une dynamique en courbe accrues. Les porte-à-faux avant et arrière ayant en revanche été réduits, la nouvelle 911 a une allure plus compacte... et encore plus dynamique. Une silhouette sport également confirmée par une hauteur totale abaissée et une voie avant plus large de 46 mm sur la 911 Carrera et de 52 mm

sur la 911 Carrera S. Modifié aussi : l'emplacement des rétroviseurs extérieurs ; positionnés désormais sur les portes, ils contribuent à améliorer l'aérodynamisme. Ensemble, tous ces petits changements rendent les nouvelles 911 plus agiles.

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

Si l'élégance sportive et l'allure résolument dynamique des nouveaux modèles doivent beaucoup aux modifications d'architecture (voie avant plus large, ligne de toit plus basse), la forme ovale des nouveaux phares Bi-Xénon, de série, veille de son côté à préserver une note plus classique. Vous pourrez associer à ces blocs optiques l'option Porsche Dynamic Light System (PDLS), avec contrôle de

faisceau dynamique et asservissement de la portée à la vitesse.

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

L'arrière impose sa touche finale au design général. L'impression de puissance supplémentaire tient notamment à l'arête marquée qui vient terminer sa ligne effilée ainsi qu'aux blocs optiques, également à diodes, dont la forme aplatie souligne l'horizontalité de la poupe. Autre signe marquant : les catadioptrés sont décalés vers le bas.

Les sorties d'échappement en acier spécial ont été relookées. La 911 Carrera S joue sur deux sorties doubles, de part et d'autre du bouclier arrière. L'aileron arrière télescopique, plus large, fait également partie des nouveautés. Il renforce encore l'appui aérodynamique pour mieux stabiliser la voiture.

Autre façon d'imposer davantage la sportivité des deux modèles : les jantes de série sont plus larges d'un pouce, soit 19 pouces pour la 911 Carrera, et 20 pour la 911 Carrera S. Cette augmentation de la surface de roulement présente aussi des avantages pour le confort et les performances.

Dans ce design réfléchi et épuré, chaque ligne, chaque forme a sa fonction. Simple principe, qui culmine dans l'excellent C_x de ces nouvelles 911 : 0,29.

Même le monogramme arrière joue parfaitement son rôle : il paraphe au final une identité 100 % Porsche.



Ergonomie sportive pour le quotidien. Confort accru pour le sport.

Le design intérieur.

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

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

À bord, les sensations sont immédiates : sensation d'espace tout d'abord puisque le nouvel empattement accorde 25 mm de plus à vos jambes par rapport aux modèles précédents.

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

Si le combiné d'instrumentation reste à première vue classique pour une 911, avec ses 5 instruments ronds, dont le compte-tours au centre, il innove toutefois par un écran TFT VGA couleur haute définition de 4,6 pouces réservé à l'affichage des données de l'ordinateur de bord, du système audio et de la navigation.

L'union entre maintien encore plus sportif et confort se retrouve dans les sièges sport d'origine, qui offrent désormais 4 réglages électriques. La nouvelle climatisation automatique de série propose quant à elle deux zones de réglage séparées, pour le conducteur et le passager avant.

Nouveauté également du côté du Pack Design éclairage optionnel pour le plancher, les rangements, les places arrière et l'entourage de la console de pavillon. De nombreuses options de personnalisation sont également proposées, dont plusieurs teintes intérieures et des matériaux tels que le carbone, le cuir, le bois ou l'aluminium.

Concernant le son, outre celui du moteur, les 12 haut-parleurs d'une puissance totale de 821 W de l'option Burmester® High-End Surround Sound-System ont été spécifiquement adaptés aux nouveaux modèles 911 Carrera en vue d'une acoustique parfaite.

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





Le futur s'invite dès à présent.

La technique.

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

Côté moteurs, une évidence : 6 cylindres à plat – de 3,4 l et 350 ch (257 kW) sur la 911 Carrera, ou 3,8 l et 400 ch (294 kW) sur la 911 Carrera S. Les deux modèles sont dotés de l'injection directe d'essence (Direct Fuel Injection – DFI) et du VarioCam Plus, pour allier puissance accrue et consommations réduites. La transmission est régie par la nouvelle boîte mécanique à 7 rapports d'une grande efficacité énergétique. La boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK)

est disponible en option pour un passage des rapports sans coupure de puissance.

Par rapport à leurs prédécesseurs, ces deux moteurs se montrent plus dynamiques et réduisent leur consommation de 16 %. La cylindrée de la 911 Carrera, réduite à 3,4 l, explique en partie ce tour de force ; mais l'explication serait incomplète si elle ne mentionnait pas d'autres éléments, entièrement repensés autour de technologies novatrices, dont le système Stop-Start automatique, la récupération d'énergie électrique pour l'électronique embarquée et la régulation thermostatique intelligente, ou encore le

nouveau système de direction électromécanique, plus économe, ou le mode Croisière de la boîte PDK (p. 39).

Passons côté châssis. De série sur la 911 Carrera S, le système Porsche Torque Vectoring (PTV) améliore le comportement dynamique, que vous pourrez pousser encore plus loin grâce à l'option Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC). Disponibles pour la première fois sur les modèles 911 Carrera, les paliers de suspension dynamique du moteur font partie intégrante de l'option Pack Sport Chrono : ils participent à la stabilisation de la conduite en cas de variations de charge et de courbes rapides.

Les nouvelles 911 bénéficient d'une conception allégée multimatériaux : l'utilisation judicieuse d'aluminium permet de ramener le rapport poids-puissance de la 911 Carrera S à 3,5 kg/ch (4,7 kg/kW) seulement pour optimiser efficacité et dynamique.

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

Modèles 911 Carrera : consommation (en l/100 km) cycle urbain 13,8–11,2 · cycle extra-urbain 7,1–6,5 · cycle mixte 9,5–8,2 ; émissions de CO₂ 224–194 g/km

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

La nouvelle 911 Carrera.

Exigences professionnelles et obligations familiales, monde réel et réalité virtuelle. L'homme du XXI^e est habitué à jongler chaque jour avec les contradictions, à les concilier, et l'exercice exige de lui une forte personnalité, ancrée dans une solide identité. Cela n'est pas sans rappeler une certaine voiture de sport, qui sait allier les contraires depuis 1963 : au hasard, sport et quotidien. Grâce à l'injection directe d'essence (DFI) et au VarioCam Plus de série, pour un mariage réussi entre combustion, efficacité, puissance et couple élevés ainsi que consommation réduite.

Autre lien, entre traditions et innovations : le nouveau 6 cylindres à plat de 3,4 l. Toujours positionné à l'arrière, il innove par sa taille et ses performances. Si la cylindrée a été réduite (elle était auparavant de 3,6 l), elle délivre encore plus de puissance.

Parlons concrètement : 350 ch (257 kW) à 7 400 tr/min, couple maximal de 390 Nm à 5 600 tr/min, une réduction de 16 % de la consommation et des émissions de CO₂ pour le modèle équipé de la boîte PDK. Encore plus concret : 4,8 s pour passer de 0 à 100 km/h, vitesse de pointe de 289 km/h.

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

Côté forme... et fonction : si les sorties d'échappement simples marquent par leur nouveau design, leur sonorité reste bien typée Porsche. Les jantes

« Carrera » 19 pouces assurent de série plus de stabilité et de performances.

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

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





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

La nouvelle 911 Carrera S.

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

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

Des valeurs impressionnantes, sur lesquelles la nouvelle 911 Carrera S renchérit pourtant par une baisse de 14 % de la consommation et des émissions de CO₂ par rapport au modèle antérieur – une réduction en partie due à la fonction Stop-Start automatique de série ou encore au mode Croisière en association avec la boîte de vitesse optionnelle PDK.

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

Les sensations : elles seront également au rendez-vous et ne serez pas déçu. Les différents châssis proposés y veilleront. Que préférerez-vous ? Système Porsche Active Suspension Management (PASM) de série ou option châssis sport PASM surbaissé et aérodynamique plus sportive ? Avec ou sans les options Pack Sport Chrono et suspension dynamique du moteur ? Le Porsche Torque Vectoring (PTV) de série ou l'option Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) pour boîte PDK vous fourniront aussi plus de motricité, et le système Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) renforcera l'agilité, le

confort et la sécurité de votre nouvelle 911 Carrera S.

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

Aucun doute possible : efficacité, performance, sportivité. La nouvelle 911 Carrera S fait honneur à ses origines.

fougueux
fidèle
souverain
incisif
Tempérament
efficace
détendu
réactif
stable



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

Les moteurs.

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

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

Incomparables également pour leurs performances sportives, notamment lorsque la touche SPORT de série est activée. Ils

se font alors plus incisifs, et leur courbe dynamique répond à une programmation encore plus franche.

Le nouveau moteur 3,4 l de la nouvelle 911 Carrera conjugue performances et sobriété au futur. Valeurs de consommation et d'émissions de CO₂ inférieures de 16 % à celles des modèles antérieurs, réduction de la cylindrée et augmentation parallèle du régime maximal sont intelligemment combinées pour former la base d'une efficacité tournée vers l'avenir : à la fois moins polluante et plus puissante.

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

Le principe vaut aussi pour le moteur 3,8 l de la nouvelle 911 Carrera S. Même si sa cylindrée reste inchangée, sa puissance est à la hausse et sa consommation à la baisse. Une baisse pouvant aller jusqu'à 14 %.

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

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



Le nouveau moteur 3,4 litres.

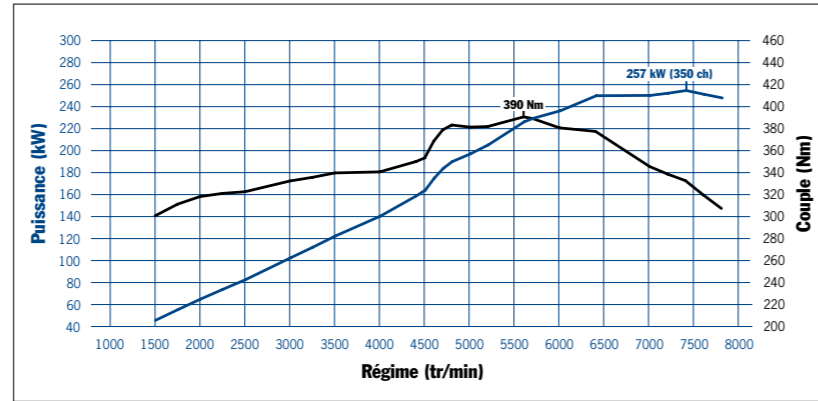
La nouvelle 911 Carrera est équipée d'un moteur 6 cylindres à plat de 3,4 l avec injection directe d'essence (DFI) et VarioCam Plus, qui développe 350 ch (257 kW) à 7 400 tr/min, pour un couple maximal de 390 Nm à 5 600 tr/min.

Dotée de la boîte mécanique à 7 rapports, elle accélère de 0 à 100 km/h en 4,8 s et pousse sa vitesse de pointe jusqu'à 289 km/h. La boîte PDK en option améliore encore ces performances : 4,6 s pour le 0 à 100 km/h, 287 km/h en vitesse de pointe.

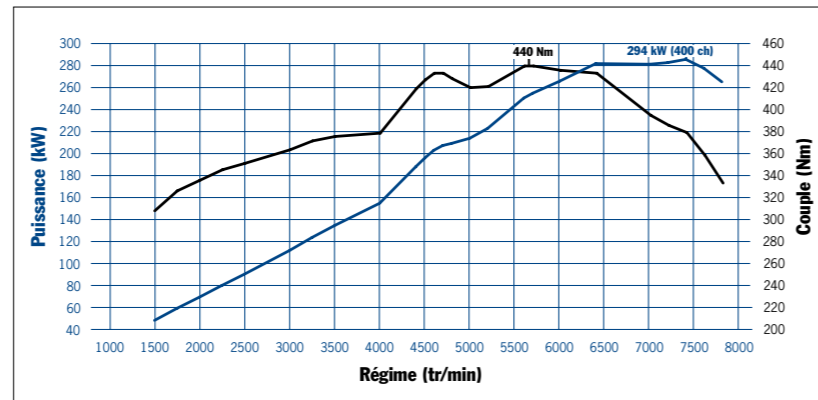
Le nouveau moteur 3,8 litres.

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

Associé à la boîte mécanique à 7 rapports, il revendique 4,5 s pour le 0 à 100 km/h et 304 km/h en vitesse de pointe. Les chiffres du modèle doté de la boîte PDK en option sont tout aussi éloquentes : 4,3 s pour le 0 à 100 km/h et 302 km/h en vitesse de pointe.



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



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



Coupe du moteur 6 cylindres à plat 3,8 l

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

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

Les mesures de rendement énergétique.

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



La fonction Stop-Start automatique.

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

optionnelle, la coupure du moteur intervient si la pédale de frein reste enfoncée pendant l'immobilisation de la voiture. Dans certaines situations (notamment température extérieure extrême, touche SPORT activée, batterie faible), cette fonction reste toutefois inactive. Vous pouvez également la désactiver manuellement en appuyant sur une touche spécifique de la console centrale.

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

La régulation thermostatique.

La nouvelle régulation thermostatique ajuste la température du moteur et de la boîte de vitesse en gérant la chaleur des divers flux.

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

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

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

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

L'injection directe d'essence (DFI).

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

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

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

Le mélange pénétrant directement dans les cylindres, le système DFI accélère le refroidissement des chambres de combustion. Il permet ainsi d'augmenter le taux de compression, le rendement des moteurs et la puissance. Sa régulation est assurée par la gestion électronique du moteur. Des sondes lambda contrôlent en permanence le traitement des gaz d'échappement pour préserver l'environnement.

Le système VarioCam Plus.

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

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



La lubrification intégrée à carter sec.

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

Le réservoir d'huile est logé à l'intérieur du moteur, rendant inutile le montage d'un réservoir extérieur, plus lourd et encombrant. Pour diminuer les pertes de motricité et augmenter le rendement, une pompe à huile à régulation électronique alimente les points de lubrification du moteur en fonction des besoins. La consommation reste sobre et les émissions faibles.

Le système d'admission.

Le système d'admission à résonance, à double niveau sur les 911 Carrera S, utilise les vibrations de la masse d'air pour obtenir une meilleure respiration du moteur en fonction des divers régimes.

Avantages : un couple plus élevé à faible régime et une courbe de couple plus régulière.

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

Le système d'échappement.

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

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

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



Sorties d'échappement simples de la 911 Carrera



Sorties d'échappement doubles de la 911 Carrera S



Système d'échappement sport avec sorties doubles

La gestion électronique du moteur.

Le calculateur EMS SDI 9.1 assure un fonctionnement parfait en toutes circonstances.

Il commande notamment la position du papillon des gaz (accélérateur électronique), indispensable au système Porsche

Stability Management (PSM) de série, et régule l'ensemble des fonctions qui dépendent du moteur afin d'optimiser consommation, émissions, puissance et couple, et ce en toutes situations.

Parmi les fonctions cruciales du calculateur figure la régulation du cliquetis. Comme les 6 cylindres ne travaillent

jamais dans les mêmes conditions, leur cliquetis est contrôlé individuellement pour corriger au besoin le point d'allumage afin de ménager les cylindres et les pistons à régime élevé.

Le système de diagnostic embarqué, conforme aux normes européennes, détecte tout éventuel défaut de

l'alimentation ou de l'échappement et en alerte le conducteur pour éviter une augmentation des émissions et de la consommation.



911 Carrera S avec système d'échappement sport

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

La transmission.

La nouvelle boîte mécanique à 7 rapports.

Un étagement serré qui optimise le passage des rapports sur une boîte de vitesse épurée, directe, précise. Si vous n'en attendiez pas moins d'une Porsche, notre nouvelle boîte mécanique dépassera pourtant vos attentes. Dotée de 7 rapports, elle réunit des qualités appréciables – réactivité sportive, efficacité énergétique élevée et confort – qu'il est plutôt exceptionnel de voir ainsi conjuguées, et pas seulement sur le segment des voitures de sport.

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

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

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



La boîte Porsche Doppelkupplung (PDK).

La boîte de vitesse PDK à 7 rapports, récemment encore optimisée, est disponible en option. Elle s'utilise en mode manuel ou automatique. Le changement des rapports est ultrarapide et sans coupure de puissance, afin d'assurer des

accélérations encore plus nettes et une consommation pourtant réduite.

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

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

Pendant que le couple moteur se transmet par l'intermédiaire de l'embrayage qui est enclenché, l'ouverture du second embrayage permet la présélection du prochain rapport dans la seconde sous-boîte. Lors du passage proprement dit de la vitesse, les positions s'inversent : l'embrayage enclenché s'ouvre, celui qui

était ouvert s'enclenche – en quelques centièmes de seconde.

L'effet est immédiat : sensations encore plus sportives, plus dynamiques, et davantage d'agilité aussi. Selon que vous avez ou non activé la touche SPORT, le

changement de rapport sera plus doux et confortable, ou plus vif.

Vous pourrez compléter la boîte PDK en lui associant l'option Pack Sport Chrono, qui comporte deux fonctions supplémentaires : Launch Control et Cartographie course (p. 50).

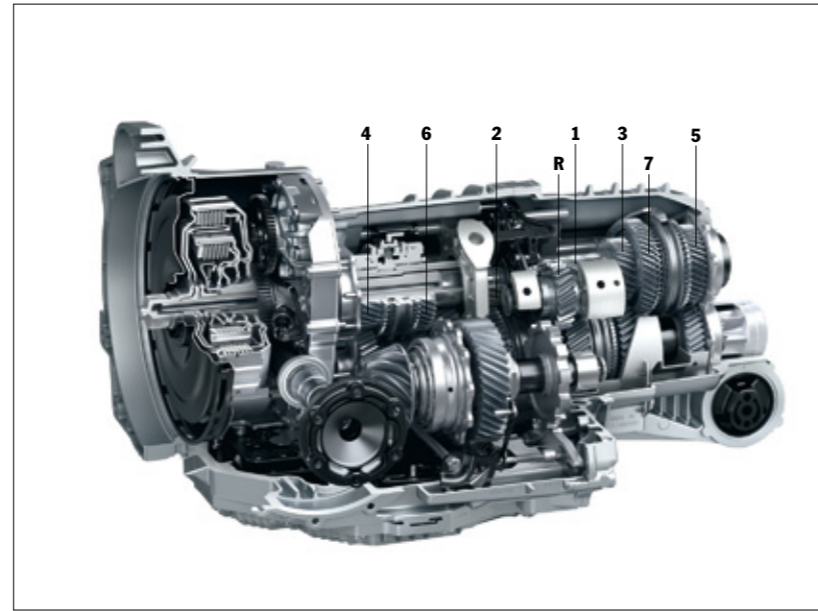
Le mode Croisière.

Un mode Croisière est disponible sur les nouvelles 911 dotées de la boîte PDK. Il permet de réduire encore plus la consommation de carburant tout en préservant votre confort et le caractère sportif de votre Porsche. En l'absence de tout frein moteur puisque le vilebrequin n'est plus

en prise avec les organes de transmission, la voiture utilise alors sa propre énergie cinétique de manière optimale pour continuer à rouler en économisant du carburant, notamment sur les longs trajets.

Supposons que vous deviez réduire votre vitesse de 100 à 80 km/h, en vue par exemple d'une limitation de vitesse, la boîte PDK libérera automatiquement la vitesse engagée dès que vous relâcherez l'accélérateur. Vous ralentirez ainsi en restant au point mort jusqu'à atteindre la vitesse souhaitée. Appuyez de nouveau sur la pédale d'accélérateur ou de frein, et la boîte PDK réenclenche le rapport optimal en quelques millièmes de seconde. Sans à-coup, en toute harmonie.

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



Porsche Doppelkupplung (PDK)



« Impossible, ça ne marchera pas ! »

Hier comme aujourd'hui, la phrase la plus motivante qui soit.

Le châssis et la carrosserie.

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

Que l'on parle de dynamique ou de confort, les facteurs à prendre en compte sont nombreux : vitesse du véhicule, rigidité de la carrosserie, empattement, essieux, direction... Pour les nouvelles 911, nos ingénieurs se sont mis au travail avec l'objectif précis de repousser les limites du possible dans tous ces domaines.

Ils ont entre autres veillé aux réglages dynamiques de châssis en optimisant les systèmes Porsche Stability Management (PSM), Porsche Active Suspension Management (PASM) et Porsche Torque Vectoring (PTV), de série sur la 911 Carrera S par exemple. Sur les véhicules équipés de la boîte PDK, le PTV Plus remplace le PTV. La 911 Carrera S peut également recevoir en option le système Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC). L'identité 911, c'est aussi tout cela.

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



La conception.

La nouvelle structure de la carrosserie répond à deux exigences de conception : assurer une stabilité dynamique élevée par une rigidité accrue ; réduire le poids de la carrosserie d'environ 50 kg grâce à une conception allégée intelligente.

De nouvelles techniques permettent de combiner avec précision les matériaux pour obtenir des caractéristiques matérielles spécifiques, à des endroits donnés du véhicule.

Nous avons en outre largement utilisé l'aluminium et le magnésium, dont les propriétés et la légèreté contribuent efficacement à réduire la consommation.

On retrouve ces métaux notamment au niveau du toit, du bas de caisse, de l'avant du véhicule, des portes, des ailes arrière et des capots avant et arrière. Les structures du tableau de bord sont également en magnésium.

Pour vous, cette conception multimatériaux présente plusieurs avantages : poids allégé, confort de conduite élevé

grâce à la bonne tenue au roulis et à la rigidité des matériaux, résistance aux sollicitations en torsion dynamique supérieure de 25 % par rapport aux modèles antérieurs, et comportement encore plus sportif. Et bien entendu un rapport poids-puissance toujours plus favorable.

L'empattement augmenté de 100 mm améliore le confort ainsi que la stabilité directionnelle en ligne droite, à vitesse élevée ou dans les fortes courbes.



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

Essieux avant et arrière.

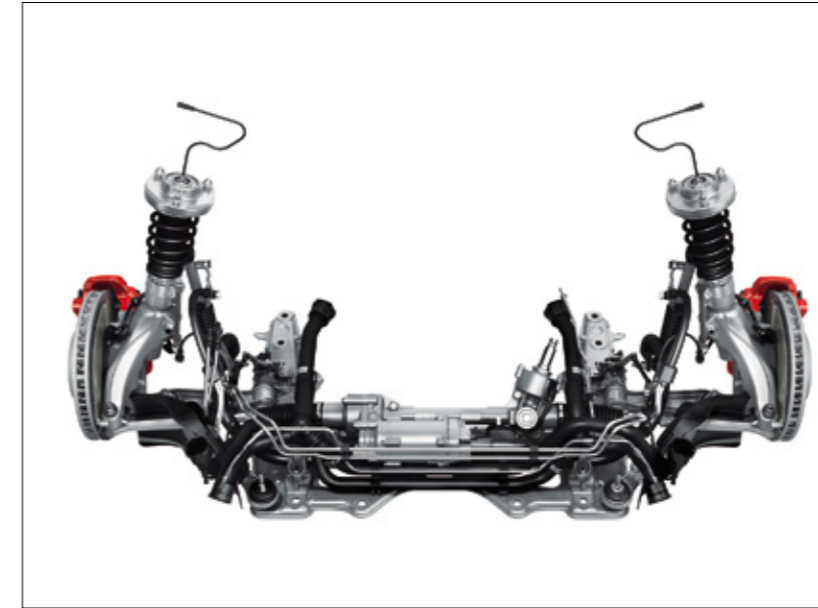
L'essieu avant bénéficie de nouvelles suspensions indépendantes allégées avec jambes de force, bras longitudinaux et transversaux, ainsi que traverses à rigidité optimisée. Cette nouvelle conception assure un guidage très précis, une tenue de route souveraine et une maniabilité

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

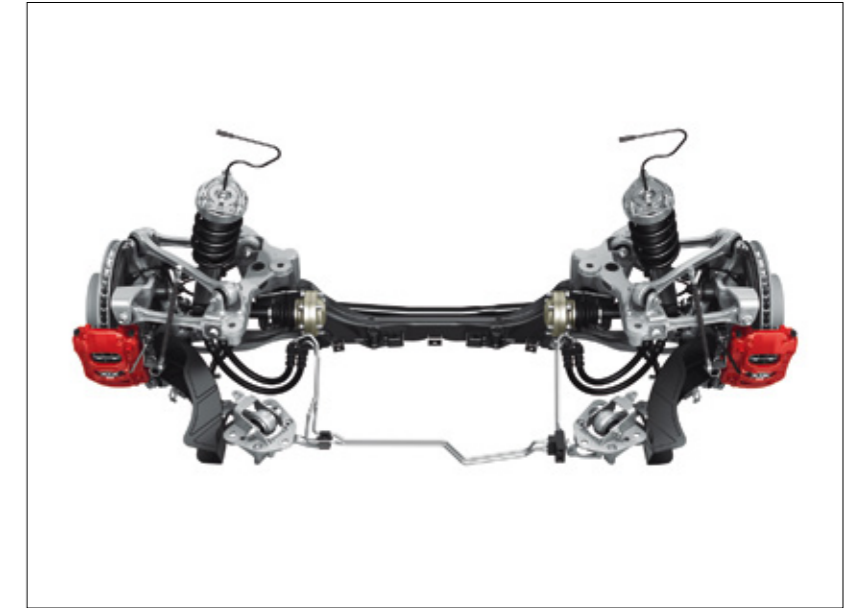
Comme sur les modèles de course, l'essieu arrière est de type multibras, avec cadre auxiliaire de conception

LSA (légèreté, stabilité, agilité), dont le niveau sonore a été amélioré. L'optimisation de la cinématique de la suspension longitudinale réduit l'effet de tangage lors des variations de vitesse et améliore le confort. Les jambes de force de conception allégée de l'essieu arrière augmentent par ailleurs l'agilité de la voiture.

La proportion élevée d'aluminium utilisé réduit le poids total du véhicule, ainsi que celui des masses non suspendues. Résultat : moins de consommation, pour davantage de confort et d'agilité.



Essieu avant de la 911 Carrera S



Essieu arrière de la 911 Carrera S

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

Le Porsche Active Suspension Management (PASM).

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

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

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

Exemple : en mode Sport, les amortisseurs adoptent une courbe de comportement plus dure. En cas de revêtement routier irrégulier, le PASM passe automa-

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

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



Le châssis sport PASM surbaissé.

Une nouvelle option châssis sport PASM est disponible pour les deux modèles, en association avec des jantes 20 pouces et les systèmes Porsche Torque Vectoring (PTV) ou Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus).

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

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



Vous aimez la droiture et adorez les courbes.

Le système Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC).

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



Passage rapide en virage d'une 911 Carrera non équipée du système PDCC (photo explicative)

Sur le nouveau modèle S de la 911, ces traits de caractère peuvent être encore accentués grâce au système de réglage de châssis optionnel PDCC. La 911 Carrera S est ainsi toujours plus proche de la route, plus sportive.

Le PDCC est un système de stabilisation active des mouvements de roulis, qui détecte et corrige ces mouvements de manière dynamique, par exemple dès l'entrée d'un virage, afin de les réduire aussitôt. Il limite en outre le tangage sur les sols irréguliers.

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

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

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

Le PDCC définit ainsi de nouveaux critères en matière de performances routières, de confort et de plaisir de conduite. Tout se déroule donc bien selon vos désirs, en ligne droite comme en courbe, à la manière des nouvelles Porsche 911.



Passage rapide en virage d'une 911 Carrera S équipée du système PDCC (photo explicative)

La direction assistée.

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

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

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

de liquide hydraulique, ni par conséquent d'entretien du système hydraulique.

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

Le Servotronic Plus.

Les modèles 911 Carrera peuvent recevoir en option une direction assistée améliorée, appelée Servotronic Plus, qui se fait plus ferme à mesure que la vitesse augmente. Les réponses aux mouvements de volant sont alors plus précises, sans que le confort de conduite en pâtisse. À vitesse réduite, la souplesse de la direction Servotronic Plus facilite la conduite en ville et les manœuvres de parking.

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

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

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

Le Pack Sport Chrono.

En option sur les nouveaux modèles 911, le Pack Sport Chrono avec suspension dynamique du moteur autorise des réglages encore plus sportifs du châssis, du moteur et de la transmission.

Ce pack comprend un affichage des performances ainsi qu'un chronomètre numérique et analogique. Une touche SPORT PLUS est placée sur la console centrale avant et le volant, ou le cas échéant au niveau du combiné d'instruments ; elle affiche l'activation des touches SPORT/SPORT PLUS et de la fonction Launch Control.



La touche SPORT PLUS apporte deux autres changements : le système Porsche Active Suspension Management (PASM) et, sur le modèle S, l'option Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) passent en mode SPORT PLUS pour rendre l'amortissement plus ferme et la direction plus franche en courbe. Résultat : une tenue de route sportive idéale.

En mode SPORT PLUS, le PSM intervient plus tardivement et le freinage en courbe est nettement plus agile. Vous pouvez ainsi aborder les virages et en sortir de manière plus sportive. Besoin de plus de sensations ? Désactivez le PSM. Il restera cependant 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 comporte 2 fonctions supplémentaires pour une conduite proche de celle adoptée en course. La première, Launch Control, vous met dans les meilleures conditions possibles pour un vrai départ de course, sur circuit. La seconde, Cartographie course, règle la

boîte PDK sur des rapports hyper courts, qui optimisent les changements de vitesses pour produire des accélérations phénoménales.

Autre élément crucial du Pack Sport Chrono : le chronomètre situé sur le tableau de bord. Couplé avec l'affichage

enrichi des performances sur le PCM, il présente, enregistre et compare les temps au tour, ainsi que les temps sur d'autres circuits. Le pilote peut ainsi connaître le temps total et la distance déjà réalisés sur le tour en cours, ainsi que le nombre de tours et les divers temps réalisés.

Dernière caractéristique typée course : les paliers dynamiques du moteur. La physique ne vous cause plus de problèmes mais vous fait au contraire immensément plaisir.

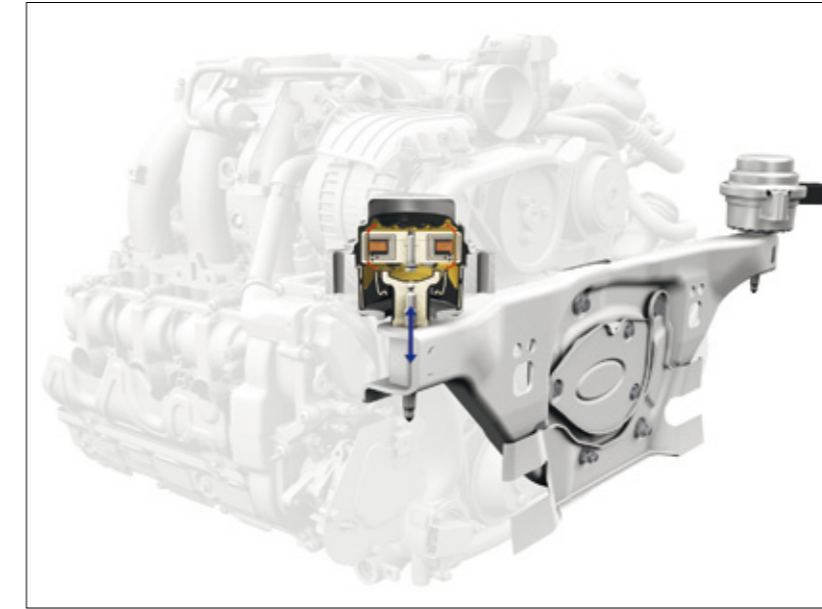


La suspension dynamique du moteur.

Votre nouvelle 911 est certes faite pour la route mais, plus que jamais, rien ne vous empêche de vous faire plaisir sur un circuit. Pour vous en convaincre, le Pack Sport Chrono présente un argument de poids, inédit sur les 911 Carrera : la suspension dynamique du moteur, inspirée

de celle des 911 GT3 et 911 Turbo. Sur circuit comme sur route, elle contribue à la stabilité dynamique du véhicule et réduit au maximum les oscillations et les vibrations de l'ensemble du groupe motopropulseur.

La fixation du moteur à la carrosserie est pourvue de deux paliers dynamiques.



Selon le principe de l'inertie, tout corps persévère dans son état de repos ou poursuit son mouvement rectiligne, tant que les forces qui s'exercent sur lui ne lui imposent pas d'autres contraintes. Ou, plus simplement : lorsque vous prenez un virage, la voiture suit le mouvement indiqué par le volant, mais le moteur n'en fait rien. La force d'inertie qui s'applique sur sa masse le ralentit durant le virage et déporte de ce fait l'arrière du véhicule vers l'extérieur de la courbe.

La suspension dynamique du moteur a pour mission de réduire ce phénomène. Des capteurs détectent en permanence l'angle de braquage, ainsi que les valeurs d'accélération longitudinale et transversale. Sous l'effet d'un liquide magnétoactif soumis à un champ magnétique, le comportement des deux paliers moteur varie automatiquement en fonction du profil de la route et du type de conduite. La rigidité et la capacité d'amortissement des paliers moteur s'adaptent ainsi aux conditions de route et de conduite et vous y gagnez sensiblement en motricité et en stabilité lors des variations de charge ou des virages rapides.

Les jantes.

Design et stabilité dynamique améliorés pour les jantes, qui gagnent 1 pouce par rapport aux modèles 911 antérieurs.

La nouvelle 911 Carrera chausse de série des jantes « Carrera » 19 pouces en alliage léger au design à la fois sportif et

classique. Dimensions des pneumatiques : 235/40 ZR 19 à l'avant et 285/35 ZR 19 à l'arrière.

Le modèle S préfère pour sa dotation de série des jantes « Carrera S » 20 pouces en alliage léger, d'allure sportive plus dynamique. Les pneumatiques montés vont de pair avec sa puissance :

245/35 ZR 20 à l'avant, 295/30 ZR 20 à l'arrière.

L'élargissement des jantes augmente le confort et les performances sur circuit. La résistance au roulement des pneumatiques réduite de 7 % participe de son côté à l'amélioration de la consommation. La distance de freinage sur route sèche

ainsi que le poids des roues y gagnent aussi.

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

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

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

Le système Porsche Stability Management (PSM).

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

la dérive du véhicule, ainsi que son accélération transversale. Le PSM calcule alors la trajectoire réelle et la corrige au besoin par des actions de freinage ciblées sur les roues.

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

(ABD), système d'antipatinage (ASR), régulation du couple moteur (MSR). Associé au mode SPORT PLUS de l'option Pack Sport Chrono, il retarde en revanche son intervention pour vous laisser plus de marge.

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

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



911 Carrera S chauscée de jantes « Carrera Classic » 20 pouces



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



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



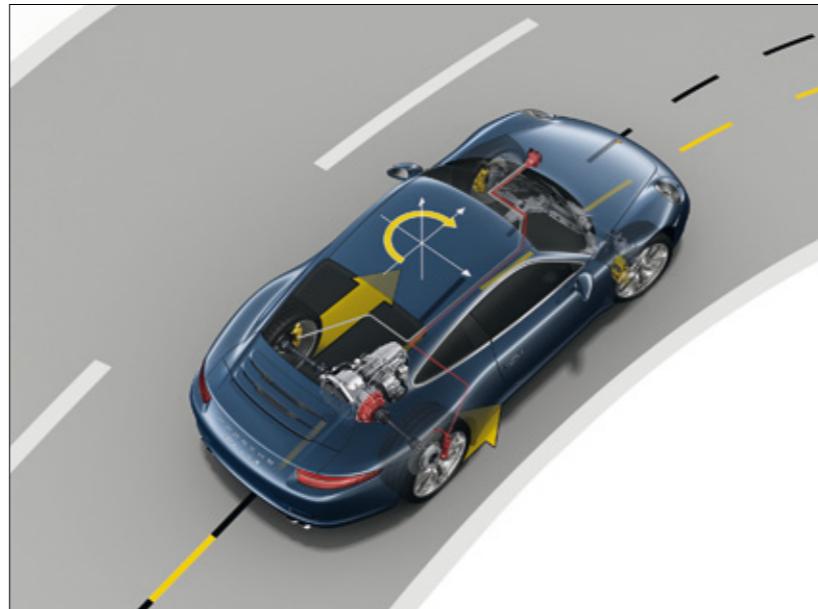
Prendre les virages sur les chapeaux de roue, tout en restant collé à la route.

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

Pour mieux renforcer le comportement et la stabilité dynamiques, le système PTV en association avec la boîte mécanique ou le PTV Plus en association avec la boîte PDK recourt à la répartition variable du couple entre les roues arrière et à un différentiel arrière à glissement limité (mécanique pour le PTV, électronique pour le PTV Plus). Il est en option sur la 911 Carrera et de série sur la 911 Carrera S.

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

Plus concrètement : en cas de coup de volant en conduite sportive, ils freinent légèrement la roue intérieure afin de transférer plus de motricité sur la roue extérieure et de lui donner la petite impulsion supplémentaire qui permet de



garder le cap. Le comportement de la voiture est aussitôt plus franc et le guidage en virage plus dynamique.

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

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

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





amour du détail
prévoyance délicatesse
intransigence intuition
Sérénité
équilibre précision
contrôle

Contrôle, discipline, précision.

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

La sécurité.

Les freins.

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

Sur la 911 Carrera, les roues sont freinées, à l'avant comme à l'arrière, par des freins à disque de 330 mm de diamètre, avec étriers monobloc à 4 pistons en aluminium noir anodisé.

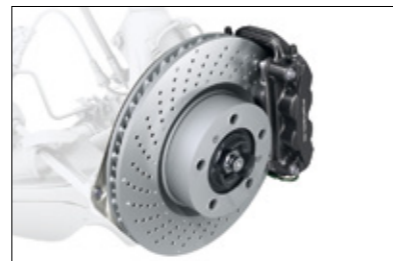
Sur la 911 Carrera S, nous avons adapté les caractéristiques des freins à celles de

la puissance : peints en rouge, les étriers de frein monobloc en aluminium possèdent désormais 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière ; le diamètre des disques est de 340 mm à l'avant et 330 mm à l'arrière ; les performances au freinage sont également plus élevées. Seule réduction autorisée, celle de la distance de freinage par rapport au modèle antérieur.

Sur tous les modèles, les étriers de frein sont de type monobloc fermé. Avantages : résistance élevée à la déformation, meilleur comportement aux points de pression même en cas de sollicitations extrêmes, poids réduit. La course de la pédale de frein est elle

aussi réduite, et les réactions plus précises. Les disques de frein sont par ailleurs ajourés pour rester efficaces même mouillés.

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



Système de freinage de série de la 911 Carrera



Système de freinage de série de la 911 Carrera S



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

Les freins Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).



La marque Porsche se consacre depuis toujours au sport automobile. Dès 1948, notre identité s'affirmait sur les pistes. Là, nous avons acquis les connaissances que nous appliquons sur nos voitures de série. Exemple : les freins optionnels PCCB, déjà habitués à des conditions des plus exigeantes, notamment dans les courses Porsche Mobil 1.

Sur la nouvelle 911, les disques de frein ajourés des PCCB ont été redimensionnés. Ils font désormais 350 mm à l'avant comme à l'arrière.

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

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



Avantage décisif : le faible poids des disques PCCB. 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 de la performance, mais aussi du poids des masses non suspendues et des masses en rotation, également réduit.

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

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

Le frein de parking électrique.

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

La fonction Hill Holder qui lui est associée assure des démarrages en côte sans recul, même dans les fortes côtes. Alliée au PSM, elle continue pour cela de freiner automatiquement les 4 roues pendant un bref instant après le démarrage pour éviter que le véhicule ne soit entraîné dans la pente.



Les airbags.

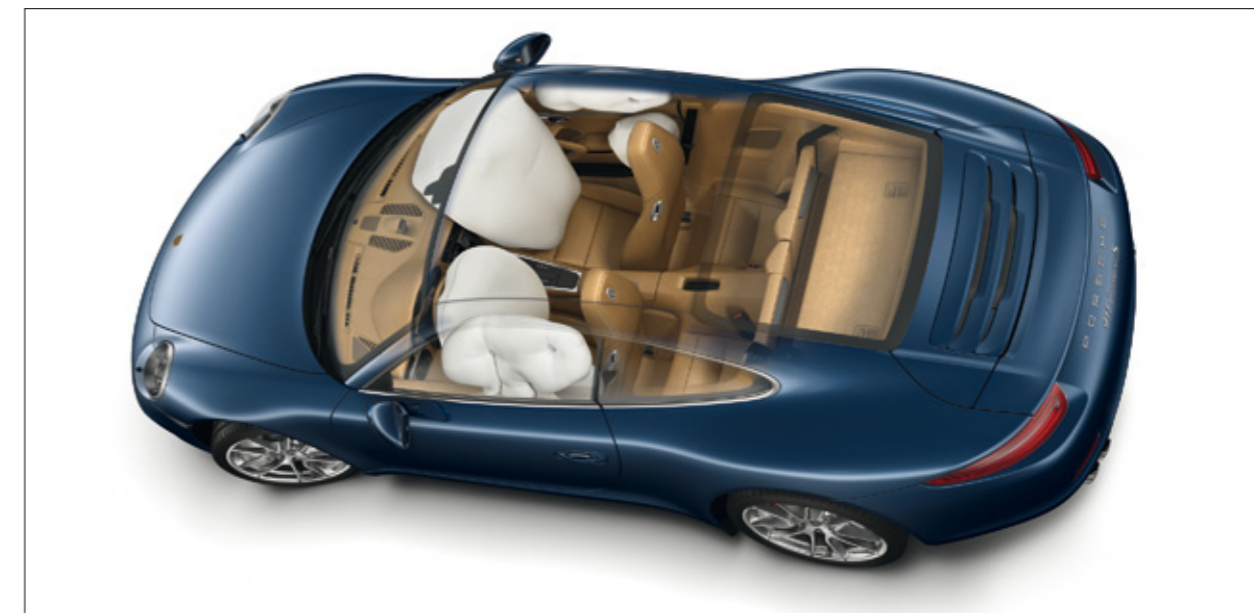
Les nouveaux modèles 911 disposent d'airbags grand volume pour le conducteur et le passager avant. La technologie utilisée permet un gonflage différencié selon la gravité et le type du choc (entièrement frontal ou latéral-avant, par exemple). Lors d'un accident de moindre gravité, le premier niveau de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

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

Le système Porsche Side Impact Protection (POSIP).

Le système POSIP fait partie de l'équipement d'origine des 911 Carrera et Carrera S. Il se compose de protections anti-encastrement latérales intégrées aux portes et de deux airbags

latéraux par côté : les airbags de thorax sont logés dans les bandes latérales des sièges, les airbags de tête se déploient vers le haut à partir des panneaux de porte. Leurs volumes respectifs de 10 l pour l'airbag de thorax et de 15 l pour l'airbag de tête rehaussent le degré de protection en cas de collision latérale.



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

Les blocs optiques.

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

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

Les deux modèles bénéficient de la fonction d'assistance automatique à l'utilisation des feux de croisement. Dès que la luminosité baisse, ces derniers s'allument à la place des feux de jour.

À l'arrière, on retrouve la réactivité et l'intensité lumineuse des DEL dans le 3^e feu stop, l'éclairage de la plaque d'immatriculation, ainsi que dans les clignotants et les feux antibrouillard. En cas de freinage d'urgence appuyé, l'intensité des feux stop à diodes varie en clignotant rapidement. Une fois le véhicule immobilisé, les feux de détresse s'allument automatiquement pour avertir les autres usagers de la route.

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



Phares PDLS

Feux arrière et 3^e feu stop

Phares directionnels de l'option Porsche Dynamic Light System (PDLS)

La fonction Porsche Dynamic Light System (PDLS).

Les deux modèles peuvent être équipés de l'option Porsche Dynamic Light System (PDLS), dont les phares directionnels s'orientent en fonction de l'angle de braquage et de la vitesse en courbe afin de mieux éclairer les virages serrés.

À peine amorcez-vous un virage de nuit qu'il est déjà sous les feux de votre véhicule.

Vous apprécierez également dans cette option le réglage de la portée des phares asservi à la vitesse afin d'éclairer la route plus loin lorsque vous roulez vite. La fonction PDLS gère pour cela

2 niveaux d'éclairage : le niveau de base convient par exemple pour la conduite de nuit en ville ; le second est programmé pour les vitesses élevées sur autoroute et ajuste les phares dès 130 km/h.

Dernière fonction PDLS : l'éclairage par mauvais temps. Chargée de réduire la diffraction de la lumière pour éviter les

phénomènes d'éblouissement, elle est automatiquement activée dès que les feux antibrouillard arrière s'allument.

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

Le confort.

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

À nos yeux, non. Pourquoi faudrait-il renoncer à l'une ou l'autre de vos attentes ? Pourquoi ne pas s'autoriser plutôt à envisager un confort sportif, une dynamique sécurisée qui assure votre sérénité aux limites de l'extrême ?

L'intérieur.

Dès que vous montez à bord, l'identité Porsche est là. Dans la technique comme dans le design, le principe est identique : le conducteur est roi. La meilleure preuve réside dans la nouvelle console centrale avant. Elle remonte vers le tableau de bord pour mieux rapprocher le volant et le levier ou le sélecteur de vitesse. L'agencement logique des commandes fait partie de ces autres évidences typiquement Porsche, que ce soit pour régler la climatisation 2 zones ou le châssis. Pas de temps à perdre parmi les sous-menus, votre concentration doit se fixer sur l'essentiel : la route.

Côté matériaux : qualité, élégance et sportivité sont de mise, notamment pour le cuir que vous retrouvez sur la couronne de volant, les poignées de porte, les accoudoirs ou les sièges partiel cuir de série. D'autres matériaux sont issus de notre expérience en sport automobile, à l'instar de l'alcantara qui habille de série le ciel de toit.

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



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

De série, le système audio CDR-31 doté d'un écran tactile couleur de 7 pouces et le Pack Audio Plus d'une puissance totale de 235 W veillent à l'ambiance sonore. Vous pouvez demander à installer l'option BOSE® Surround Sound-System pour profiter ainsi d'une puissance globale de 445 W et d'une fidélité acoustique fascinante.

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

L'utilisation d'un nouveau subwoofer épuré, disponible pour ces deux Sound-

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

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

L'instrumentation.

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

La nouveauté du combiné d'instrumentation réside dans son écran TFT couleur haute définition de 4,6 pouces qui indique en continu les données de l'ordinateur de bord (kilométrage journalier, temps de parcours, consommation) et peut afficher en outre les cartes du système de navigation, les témoins d'alerte, concernant par exemple la pression des pneus, ou

encore les informations de communication et du système audio. Il vous aide également à procéder à certains réglages du véhicule.



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



Écran TFT

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

Le volant sport.

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

Le volant multifonction optionnel comporte 4 touches et 2 molettes pour

commander aisément de nombreuses fonctions du système audio, du téléphone ou du module de navigation, ainsi que l'écran TFT et l'ordinateur de bord. Il est disponible sur demande dans plusieurs habillages : cuir lisse, AluDesign, Carbone ou Bois Makassar.

En association avec la boîte PDK, ils présentent tous deux 2 commandes ergonomiques permettant de passer les rapports en gardant les mains sur le volant. Pour compléter le Pack Sport Chrono, ils comportent en outre, au-dessus du module d'airbag, un écran qui affiche l'activation des modes SPORT, SPORT PLUS et Launch Control.

Le volant SportDesign.

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

En association avec la boîte PDK, il présente 2 palettes en alliage léger, ergonomiquement placées derrière les branches droite et gauche. Une pression sur la palette droite, et la boîte PDK passe le rapport supérieur ; une pression sur la palette gauche, et elle rétrograde.

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

Le chauffage du volant.

Agréable par les froides journées d'hiver : si vous avez opté pour l'option sièges chauffants, vous pourrez lui associer l'option chauffage du volant, pour les volants sport et multifonction. Son bouton de commande est commodément situé au dos de la branche inférieure du volant.



Volant sport



Volant multifonction pour boîte PDK



Volant SportDesign avec palettes



Volant SportDesign

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

Les sièges.

Les sièges sport.

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

Les sièges sport Plus.

Élegants, les sièges sport Plus en cuir avec coques de dossier Gris Argent sont disponibles en option. Ils bénéficient de réglages mécaniques pour la profondeur d'assise et électriques pour le dossier et la hauteur d'assise. Le capitonnage de leurs bandes latérales est plus ferme et plus sportif afin d'assurer un maintien encore plus sûr.

Les sièges sport électriques.

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

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

Les sièges sport adaptatifs Plus.

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

Leurs 18 réglages électriques permettent d'ajuster de manière optimale la hauteur, la profondeur et la distance de l'assise ainsi que l'inclinaison de l'assise et du dossier et le soutien lombaire à 4 positions. La colonne de direction dispose également d'un réglage électrique.

Pour un confort accru et un meilleur maintien sur les trajets ou circuits sinueux, les bandes latérales des assises et des dossiers sont en outre réglables séparément. Cette option comprend également des fonctions de mémorisation de tous les réglages du siège conducteur (à l'exception de ceux des bandes latérales), dont ceux du soutien lombaire, du volant

et des rétroviseurs extérieurs. Vous pourrez également régler le volant, les lumières, les essuie-glaces, la climatisation, le verrouillage des portes, le PCM optionnel et l'instrumentation.



Siège sport adaptatif Plus

Sièges chauffants et sièges ventilés.

Tous les sièges peuvent recevoir en option un système permettant de chauffer assises, dossiers et bandes latérales des sièges avant.

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

Les sièges arrière.

Pour une voiture de sport, les sièges arrière sont remarquablement confortables et offrent derrière eux un bel espace de rangement. Leurs dossiers rabattables dégagent un volume supplémentaire de 205 l pour vos bagages.

Les sièges enfant.

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

Aucune raison pour que les sportifs renoncent au confort.

Équipements de confort.

La climatisation.

De série sur les deux modèles 911, la climatisation couvre 2 zones plus étendues qu'auparavant et réglables séparément pour le conducteur et le passager avant selon trois modes (Soft, Normal, High).

La climatisation comporte un filtre à charbon actif qui capte particules, pollens et odeurs. La qualité de l'air est mesurée en permanence, le taux d'humidité réduit si nécessaire et le système bascule au besoin automatiquement en mode recyclage.

Par temps froid, la climatisation veille également à empêcher la formation de buée sur les vitres. Par fort ensoleillement au contraire, des capteurs permettent de compenser automatiquement la chaleur intense dégagée à l'avant.

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

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

L'éclairage d'accompagnement.

Très pratique la nuit, la télécommande de la clé de contact allume les feux de jour à diodes pendant un laps de temps prédéfini dès que vous verrouillez ou déverrouillez votre véhicule.

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

Le régulateur de vitesse.

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

L'Assistance parking.

L'option Assistance parking vous avertit des obstacles par un signal sonore d'intensité progressive. Ses 4 capteurs sont discrètement intégrés au bouclier arrière.

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

Le Pack Design éclairage.

À la fois pratique et esthétique, ce pack disponible en option comprend des lampes à diodes d'intensité variable placées dans les panneaux de porte, la console de pavillon, le plancher et à l'arrière.



Assistance parking avant



Assistance parking arrière

Les rétroviseurs intérieur et extérieurs.

Les rétroviseurs extérieurs à réglage électrique innovent par leur position : leur ancrage est désormais directement sur les portes pour améliorer l'aérodynamique. Il en existe plusieurs versions en option.

Les rétroviseurs extérieurs d'origine peuvent ainsi être remplacés soit par des modèles rabattables électriquement et dotés d'un éclairage d'alentour qui facilite l'accès aux portes dans l'obscurité, soit par une option comportant des rétroviseurs extérieurs et intérieur anti-éblouissement avec capteur de pluie intégré pour les essuie-glaces avant.

Le toit coulissant/relevable.

Le toit coulissant/relevable électrique disponible en option a été entièrement repensé. Il s'ouvre désormais en coulissant vers l'extérieur afin de ne pas réduire la garde au toit. Autre avantage : cette conception autorise une ouverture plus ample, pour une conduite à ciel

ouvert toujours plus plaisante. Ce nouveau toit possède par ailleurs un pare-vent réglable sur deux positions qui limitent le souffle de l'air et optimise le niveau sonore, quelle que soit la vitesse.

Le système de transport sur toit.

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-vélo ou porte-skis/snowboards. Charge de toit maximale : 75 kg.

Le coffre.

Le coffre des nouveaux modèles 911, entièrement habillé d'un revêtement haute résistance, vous offre un volume de 135 l.



Le système Porsche Entry & Drive.

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

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

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

l'antidémarrage et bloque la colonne de direction.

La protection contre le vol.

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

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

Le pré-équipement Porsche Vehicle Tracking System (PVTS).

Sur demande, vous pourrez commander au départ de l'usine un pré-équipement¹⁾ pour le montage ultérieur de l'option PVTS (Porsche Vehicle Tracking System) présentée dans notre offre Porsche Tequipment. Ce système de géolocalisation permet de retrouver une voiture volée dans de nombreux pays européens. Il comprend notamment un précâblage spécifique et un capteur d'inclinaison relié à l'alarme.

¹⁾ Équipement de série sur tous les modèles 911 en France.

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

Audio et communication.

Le système audio CDR-31.

Pour faciliter la navigation dans les menus et la sélection des fonctions, le système audio CDR-31 de série est doté d'un écran couleur de 7 pouces entièrement tactile.

Son autoradio-lecteur de CD intégré, compatible mp3, dispose d'un double tuner FM avec fonction RDS, mémorisation dynamique associée à 30 mémoires et réglage du volume en fonction de la vitesse. Vous pourrez lui associer l'un

des deux systèmes audio hi-fi : BOSE® Surround Sound-System ou Burmester® High-End Surround Sound-System.

Le Pack Audio Plus.

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



Système audio CDR-31

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

Les modèles 911 peuvent être dotés de l'option Porsche Communication Management (PCM), qui centralise les données du système audio, de la navigation et de la communication. Puissant et polyvalent, il reste pourtant d'une utilisation très aisée.

La taille de l'écran (7 pouces) et sa lisibilité optimisée (5 lignes d'affichage et fonction d'aide au bas de l'écran) rendent son utilisation intuitive. Vous pouvez bien entendu aussi utiliser les touches ou molettes.

La radio peut mémoriser 42 stations, son double tuner FM possède une fonction RDS-Diversity, qui veille en

permanence à trouver la meilleure fréquence pour la station sélectionnée, et une fonction Autostore dynamique.

Son lecteur est compatible avec les CD et les DVD audio, mais également avec le format mp3 et les DVD vidéo. Il peut être couplé en option avec le chargeur 6 CD/DVD.

Le module de navigation du PCM et son disque dur rapide permettent d'afficher des cartes en deux dimensions ou en perspective. Certains paysages ou bâtiments peuvent également être affichés en 3D. En mode split screen, les cartes sont complétées par une liste de pictogrammes indiquant les indications routières à suivre.

La commande vocale.

Vous souhaitez naviguer, téléphoner, écouter la radio sans lâcher le volant ? Rien de plus facile : indiquez votre choix à haute voix. Presque toutes les fonctions du PCM peuvent être activées par commande vocale. Cette option ne nécessite aucun apprentissage ; il vous suffit généralement de lire les menus ou fonctions tels qu'ils sont affichés à l'écran, ou de faire dérouler les listes à la voix.

Le carnet de bord électronique.

Nous vous proposons pour le PCM une autre option : le carnet de bord électronique, qui enregistre automatiquement le kilométrage, le parcours, la date et l'heure ainsi que les adresses de départ et d'arrivée de chaque trajet. Les données peuvent être exportées sur une clé USB pour être ensuite transférées et traitées sur ordinateur.



Porsche Communication Management (PCM) avec module de navigation et carnet de bord électronique

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 ou la commande vocale en option. Inutile de sortir le téléphone mobile de votre poche.

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 mains-libres, sans qu'il soit nécessaire de placer le téléphone mobile sur un support.

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

Le tuner TV.

Si vous le souhaitez, vous pouvez également commander un tuner TV pour recevoir les images télévisées analogiques ou numériques non codées – pour votre sécurité, uniquement à l'écran lorsque votre 911 est à l'arrêt.



Tuner TV

Le pré-équipement pour téléphone mobile.

Le pré-équipement pour téléphone mobile Bluetooth® utilisant uniquement la fonction mains-libres (HFP)* est proposé en option. Dans cette configuration, seules les fonctions de base du téléphone mobile sont pilotées par le

PCM ou le système audio CDR-31. La liaison GSM se fait via l'antenne de votre téléphone mobile*.

L'interface audio universelle.

Pour compléter le système audio CDR-31, la boîte à gants accueille une interface

AUX afin de brancher par exemple un lecteur mp3. Si votre véhicule est équipé du PCM, un port USB est prévu pour connecter votre iPod® ou votre lecteur audio préféré et télécharger éventuellement leur contenu. L'iPod® ou la clé USB peuvent alors être gérés facilement via le PCM, le volant multifonction ou la commande vocale optionnels. C'est

également grâce à la connexion USB que vous pourrez télécharger les données du Pack Sport Chrono ou du carnet de bord électronique.



Interface audio universelle

* Voir page 112.

Un timbre clair, plein de caractère.

Le BOSE® Surround Sound-System.

Le son Porsche est un peu comme une empreinte digitale. Une autre preuve, sonore, de notre identité. Et cela ne vaut pas uniquement pour le moteur. Conçue spécifiquement pour la 911, l'option BOSE® Surround Sound-System a été optimisée pour son architecture et son acoustique intérieures.

Elle transforme votre 911 en salle de concert : 8 amplificateurs, 12 haut-parleurs dont un caisson de basses (subwoofer actif) breveté de 200 W, une richesse de tonalité époustouflante, et une puissance totale de 445 W.

À associer au choix avec le PCM ou le système audio CDR-31.

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

L'AudioPilot®, le système de compensation automatique du son breveté par BOSE®, capte et analyse les bruits de l'habitacle à l'aide d'un microphone afin d'ajuster automatiquement le volume, en temps réel et quelle que soit la situation.

Résultat : un son rond, équilibré, naturel, sur 360°.

Applaudissements.



Les sensations 911. Difficile de trouver les mots pour les exprimer. Nous préférons le faire en musique.

Le Burmester® High-End Surround Sound-System.

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

Les chiffres résonnent aussi agréablement : 12 amplificateurs totalisant 821 W, 12 haut-parleurs, dont un subwoofer actif de 300 W avec amplificateur

de classe D, surface totale de membrane d'environ 1 340 cm², fréquences de 35 Hz à 20 kHz.

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

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

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

Le design sportif épuré avec entourages galvanisés et signature Burmester® sur certains haut-parleurs rappelle le niveau d'exigence élevé des Burmester® High-End Surround Sound-Systems.

Aucun compromis, ni pour le son, ni pour le design. Bref, typiquement Porsche.

Bis !





optimiste
combatif
respectueux
réaliste
Responsabilité
inventif
évolutif
volontaire
intelligent

Hier comme demain, sur les circuits, nous ne faisons pas de cadeau.

Le sport automobile.

Comment écrire au mieux l'histoire du sport automobile ? En courant après les centièmes de seconde ? En devançant ses concurrents d'un bon tour ? Oui, mais pas uniquement. Chez Porsche, nous pensons aussi qu'il est essentiel d'ajouter de temps à autre à cette histoire un chapitre vraiment nouveau, qui fasse évoluer les technologies modernes, des idées inédites capables de combiner amélioration des performances et rendement énergétique élevé – pour les voitures de course, comme pour celles de série.

Par la rédaction de ce nouveau chapitre, nous persistons dans la longue tradition sportive qui est la nôtre et signons notre engagement pour la voiture de demain.

La 918 RSR : un laboratoire d'étude à elle seule.

Quelle puissance peut vraiment atteindre un véhicule hybride ? Et quel est l'avenir d'une telle voiture de course ? Pour que la technologie hybride puisse être prise au sérieux sur les modèles de sport, il faut à l'évidence qu'elle passe « l'épreuve du feu », sur les circuits. Et la 918 RSR s'en accommode très bien. Tour après tour.

Pour sa motorisation, elle utilise un moteur thermique haut régime, 2 moteurs-générateurs électriques reliés à l'essieu avant et un volant d'inertie dernière génération, qui récupère et stocke l'énergie électrique, comme sur la 911 GT3 R Hybrid.

De nouvelles idées au service de l'avenir de la voiture de sport et de performances routières exceptionnelles.

La 911 GT3 R Hybrid.

Un an de travail pour une seule journée : les 24 Heures du Nürburgring 2010. Pour la première fois, nos ingénieurs présentaient sur la grille de départ une 911 dotée de 3 moteurs, la 911 GT3 R Hybrid.

L'idée ? Récupérer l'énergie cinétique du freinage habituellement non utilisée. La récupération est confiée à un volant d'inertie. Après un freinage, le pilote peut renvoyer l'énergie accumulée vers les 2 moteurs électriques de l'essieu avant

pour dépasser ses concurrents ou accélérer en sortie de courbe. Nous appelons cela « le freinage gagnant ».

La 911 GT3 R Hybrid a su tirer profit de ce principe en 2010 sur le Nürburgring pour dominer la course jusqu'à la 23^e heure. Un problème moteur l'a ensuite forcée à abandonner la piste, mais pas ses ambitions : elle participe depuis à de nombreuses compétitions dans le monde entier. Toujours en 2010, elle s'est affirmée à Zhuhai comme le modèle GT le plus rapide et le plus sobre qui soit.

Nul besoin pour nous de gagner immédiatement pour progresser, et le concept Intelligent Performance fait sans conteste son chemin.



Compétitions GT.

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

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

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

Qu'ils courent aux 24 Heures du Mans, en ALMS ou dans les championnats Open-GT internationaux de la FIA et

GT nationaux des divers pays, les Teams Porsche privés remportent régulièrement victoires et titres.

Porsche Cups.

Les 20 Porsche Cups permettent aux pilotes de vivre leur passion pour le sport automobile sur les cinq continents. Notre philosophie : voitures identiques, égalité des chances et fair-play pour tous. La

lutte n'en est que plus palpitante, et le niveau très élevé pour ces compétitions organisées dans le cadre de grands événements du sport automobile. Au départ, les dignes héritières de la 911 GT3 RS : des 911 GT3 Cup, exclusivement.

Les voitures sont livrées « prêtes pour la Cup » aux diverses écuries privées. Sur place, Porsche prend en charge l'organisation des séries, ainsi que l'assistance aux pilotes, aux équipes et aux partenaires.

Porsche Mobil 1 Supercup.

Championnat monarque le plus rapide au monde, la Porsche Mobil 1 Supercup s'inscrit dans le programme du championnat F1 de la FIA. Soit 11 courses en tout, qui se déroulent devant un parterre de plus de 100 000 spectateurs.

Porsche Carrera Cup Allemagne.

La Porsche Carrera Cup Allemagne est l'un des championnats monarques les plus rapides au monde. Elle fait partie intégrante du « Deutsche Tourenwagen Masters » (DTM). Une série qui se distingue par des performances sportives phénoménales, mais aussi par un programme d'événements passionnants pour les participants comme pour les spectateurs.

Pour de plus amples informations, consultez la page www.porsche.com/motorsport.



Porsche GT



Porsche Mobil 1 Supercup

Porsche Sport Driving School.

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

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

Au volant de votre propre véhicule ou d'une voiture mise à votre disposition par

Porsche Sport Driving School, sur route, hors des sentiers battus ou sur des circuits de renommée internationale, et pourquoi pas sur neige ou sur glace, nos instructeurs vous dévoileront pour cela leurs meilleurs conseils. Ils vous accompagneront depuis vos débuts à l'entraînement jusqu'à l'obtention, si vous le souhaitez, de votre licence de

compétition automobile, en passant par tous les niveaux de formation prévus dans nos programmes.

Pour de plus amples informations, consultez la page www.porsche.fr/motorsport.

Porsche Sports Cup.

En 2011, la Porsche Sports Cup entre dans sa septième saison et présente six courses sur cinq circuits différents, dont Nürburgring, Hockenheimring et Spa-Francorchamps. Du plaisir intense pour tous les goûts lors de compétitions automobiles regroupant diverses séries, de l'épreuve de régularité aux courses

de vitesse pures. Vous pourrez vous y engager avec votre Porsche homologuée pour la route ou une Porsche modifiée pour la course.

Pour de plus amples informations, appelez le +49 (0) 711 911-12384 ou consultez la page www.porsche.com/france/sportsandevents/.

Porsche Clubsport.

Partout dans le monde, les clubs privés Porsche organisent des compétitions ponctuelles et des championnats permettant aux pilotes privés de concourir dans différentes catégories. Depuis la fondation du premier Club Porsche en 1952, leur nombre a progressé. On en compte aujourd'hui 620, dans 68 pays, soit

environ 180 000 membres, avec une tendance à la hausse. Le réseau des Clubs Porsche est ainsi l'un des plus importants au monde et des plus riches sur le plan de la tradition.

Pour de plus amples informations, appelez le +49 (0) 711 911-78307 ou consultez le site www.porsche.fr.



Porsche Sport Driving School



Porsche Sports Cup

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

Porsche et l'environnement.

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

Parlons maintenant de la protection de l'environnement. Notre engagement est ici aussi à la hauteur des défis. Car en ces temps de changements climatiques et de débats sur le rôle des émissions de CO₂, chaque constructeur se demande comment contribuer à protéger l'environnement. Notre réponse est claire : chercher le rendement énergétique maximal.

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

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





Traitement des gaz d'échappement.

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

Ce bilan positif tient tout particulièrement à l'utilisation efficace du carburant grâce à des technologies récentes : fonction Stop-Start automatique, régulation thermostatique, récupération d'énergie électrique pour l'électronique embarquée, injection directe d'essence, mode Croisière et VarioCam Plus, ainsi que la mise en place de nouveaux types de catalyseurs pour traiter toujours plus efficacement les gaz d'échappement.

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

supplémentaire par rangée de cylindres contrôle le traitement des gaz d'échappement par chaque catalyseur¹⁾.

Consommation et recyclage.

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

L'aspect économique repose sur la présence accrue d'aluminium, de magnésium, de polymères techniques et de tôles d'acier haute résistance, nettement plus robustes que les tôles d'acier ordinaires.

L'aspect écologique se concentre sur un choix ciblé de matériaux modernes, respectueux de l'environnement. Tous sont d'ailleurs identifiés pour faciliter le recyclage sélectif. Dans la mesure du possible, nous utilisons un nombre minimal de types de polymères et sélectionnons de préférence des matières plastiques recyclées dès lors qu'elles répondent à nos exigences de qualité.

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

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

Carburant.

Tous les modèles Porsche, dont les nouveaux modèles 911, sont bien sûr conçus pour rouler avec des carburants E10 contenant jusqu'à 10 % d'éthanol. L'éthanol est un biocarburant issu de matières premières végétales renouvelables qui, pour leur propre croissance, absorbent le CO₂ présent dans l'atmosphère. Le bilan global en CO₂ de nos voitures s'en trouve donc amélioré.

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

¹⁾ Hormis dans les pays qui commercialisent de l'essence au plomb.



subtile directe déterminée franche
Personnalité
perfectionniste mature
claire décalée

911. L'identité Porsche.

Il ne reste qu'à lui insuffler votre personnalité.

Personalisation.

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

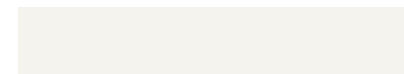
Vous choisirez ainsi vous-même, parmi nos gammes d'équipements intérieurs et extérieurs, ceux qui vous semblent indispensables pour mieux vous démarquer, et ceux auxquels vous pouvez aussi renoncer.

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

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



Teintes unies – Extérieur.



Blanc Carrara



Jaune Porsche Racing



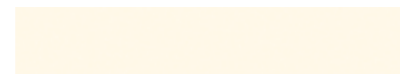
Rouge Indien



Noir



Teintes métallisées – Extérieur.



Argent Platine métallisé



Bleu Aquatique métallisé



Marine métallisé



Rouge rubis métallisé



Brun Anthracite métallisé



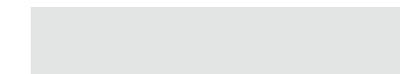
Gris Quartz métallisé



Noir Basalte métallisé



Teintes spéciales – Extérieur.



Argent GT métallisé



Lime métallisé



Cognac métallisé



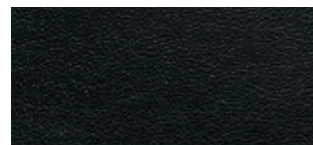
Teintes de série – Intérieur.

Cuir synthétique/Cuir¹⁾/Vernis souple²⁾

Teinte intérieure.

Moquette.

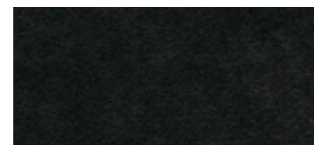
Ciel de toit³⁾.



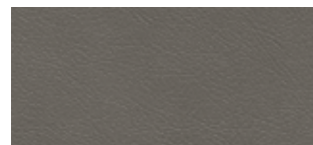
Noir



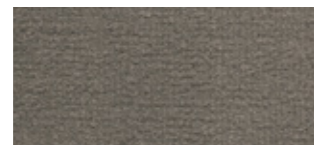
Noir



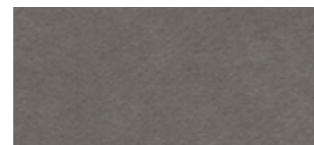
Noir



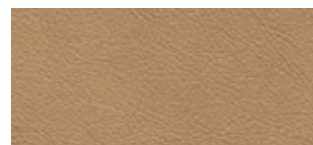
Gris Platine



Gris Platine



Gris Platine



Beige Louxor



Beige Louxor



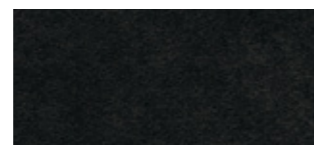
Beige Louxor



Bleu Yachting



Bleu Yachting



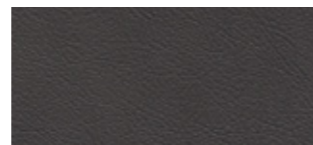
Noir

Teintes spéciales et intérieurs bicolores¹⁾.

Cuir/Vernis souple²⁾

Teinte intérieure.

Moquette.



Gris Quartz



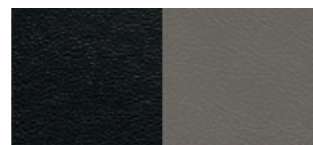
Gris Quartz



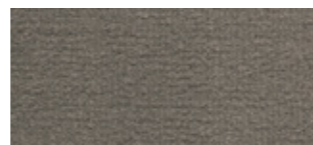
Gris Quartz et Gris Galet



Gris Galet



Noir et Gris Platine



Gris Platine

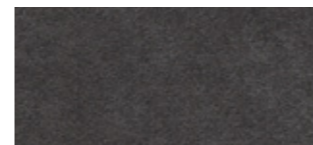
Intérieur Cuir naturel¹⁾.

Cuir/Vernis souple

Teinte intérieure.

Moquette.

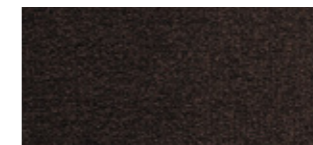
Ciel de toit³⁾.



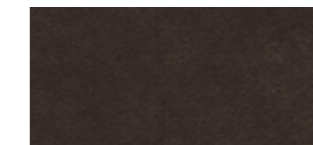
Gris Quartz



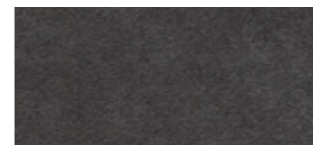
Expresso



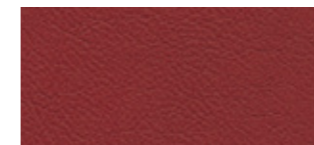
Expresso



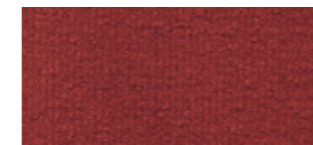
Expresso



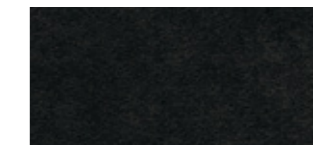
Gris Quartz



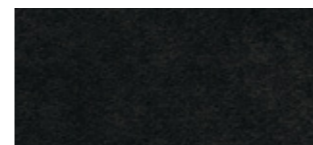
Rouge Carrera⁴⁾



Rouge Carrera



Noir



Noir

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

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

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

³⁾ Ciel de toit en alcantara.

⁴⁾ Vernis souple dans la teinte intérieure ; pare-soleil et seuils de porte revêtus d'un film noir.



Baguettes de parement, finition brillante



Essuie-glace arrière

Description	911 Carrera	911 Carrera S	Code	Page
Extérieur.				
Peinture métallisée	○	○	Code	104
Peinture spéciale	○	○	Code	106
Peinture personnalisée	○	○	Code	
Porsche Dynamic Light System (PDLS)	○	○	603	65
Essuie-glace arrière	○	○	425	108
Pare-brise teinté en dégradé de gris	○	○	567	
Rétroviseurs intérieur et extérieurs avec fonction anti-éblouissement automatique	○	○	P13	76
Toit coulissant/relevable	○	○	651	76
Suppression du monogramme arrière	G	G	498	
Assistance parking arrière	○	○	635	75
Assistance parking avant et arrière	○	○	636	75
Système de transport sur toit	○	○	549	77
Porsche Entry & Drive	○	○	625	78
Rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement, avec éclairage d'alentour des portes	○	○	748	76
Monogramme 911	○	○	911	15
Baguettes de parement, finition brillante	○	○	559	108

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

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	911 Carrera S	Code	Page
Moteur, transmission et châssis.				
Boîte Porsche Doppelkupplung (PDK) à 7 rapports	○	○	250	38
Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	○	○	450	60
Porsche Active Suspension Management (PASM)	○	●	475	44
Porsche Torque Vectoring (PTV) pour boîte mécanique, avec différentiel arrière mécanique à glissement limité	○	●	220	54
Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) pour boîte PDK optionnelle, avec différentiel arrière électronique à glissement limité	○	●	221	54
Pack Sport Chrono	○	○	639/640	49
Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC)	–	○	031/352	46
Châssis sport PASM (–20 mm), uniquement en association avec PTV/PTV Plus et jantes 20 pouces	○	○	030	45
Système d'échappement sport	○	○	176	49
Servotronic Plus	○	○	658	48
Jantes.				
Jantes « Carrera S » 20 pouces	○	●	423	52
Jantes « SportDesign » 20 pouces	○	○	428	109
Jantes « Carrera Classic » 20 pouces	○	○	427	109
Enjoliveurs de roue avec écusson Porsche en couleur	○	○	446	
Système de contrôle de la pression des pneus (TPM)	○	○	482	53



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)



Jante « Carrera Classic » 20 pouces



Jante « SportDesign » 20 pouces



Siège sport



Siège sport électrique



Siège sport Plus



Siège sport adaptatif Plus

Description	911 Carrera	911 Carrera S	Code	Page
Intérieur.				
Pack Design éclairage	○	○	630	75
HomeLink® (système programmable d'ouverture de porte de garage)	○	○	608	74
Pré-équipement Porsche Vehicle Tracking System (PVTS) ¹⁾	○	○	674	78
Régulateur de vitesse	○	○	454	74
Sièges sport	●	●	–	72
Sièges sport électriques (14 réglages) avec Pack Mémoire et réglage de colonne de direction	○	○	P06	72
Sièges sport Plus	○	○	P05	72
Sièges sport adaptatifs Plus (18 réglages électriques) avec Pack Mémoire et réglage de colonne de direction	○	○	P07	72
Sièges chauffants	○	○	342	73
Chauffage du volant (uniquement en association avec les sièges chauffants)	○	○	345	71
Sièges ventilés (uniquement en association avec les sièges chauffants)	○	○	541	73
Pré-équipement ISOFIX pour fixation d'un siège enfant sur le siège passager avant	○	○	899	73
Extincteur	○	○	509	
Fond du compte-tours en Noir	●	G	022	
Tapis de sol	○	○	810	

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

¹⁾ Équipement de série sur tous les modèles 911 en France.

Description	911 Carrera	911 Carrera S	Code	Page
Intérieur Cuir.				
Volant multifonction	○	○	844	70
Sièges en cuir	○	○	983	
Intérieur tout cuir dans les teintes de série	○	○	981	106
Intérieur tout cuir dans les teintes spéciales	○	○	798	106
Intérieur tout cuir, en cuir bicolore	○	○	970	106
Intérieur tout cuir, en cuir naturel	○	○	998	107
Intérieur tout cuir dans les teintes personnalisées	○	○	799	
Audio et communication pour véhicule équipé du système audio CDR-31.				
Pré-équipement pour téléphone mobile ^{1),2)}	○	○	619	82
BOSE® Surround Sound-System	○	○	680	84
Burmester® High-End Sound-System	○	○	682	86
Chargeur 6 CD ³⁾	○	○	692	80

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

²⁾ Pré-équipement pour téléphone mobile ou module téléphone compatible HFP : l'utilisation de téléphones mobiles dans l'habitacle expose les occupants du véhicule à d'importants champs électromagnétiques. Les ondes électromagnétiques peuvent être limitées par l'utilisation d'un support reliant le téléphone mobile à l'antenne extérieure du véhicule. La connexion au support dépend de la compatibilité des téléphones mobiles. Pour plus de détails sur la disponibilité d'un support spécifique à votre téléphone mobile, veuillez vous renseigner dans les boutiques d'accessoires spécialisées. Le recours au module téléphone du PCM via les fonctions Bluetooth®, SAP ou la carte SIM insérée dans le PCM permet de limiter l'exposition aux ondes électromagnétiques dans la mesure où seule l'antenne extérieure du véhicule est utilisée.

³⁾ L'écoute de CD/DVD protégés contre la copie peut générer une mauvaise qualité d'écoute, indépendante de la qualité du lecteur.



Intérieur tout cuir en Beige Louxor



Intérieur tout cuir, en cuir bicolore Noir et Gris Platine



BOSE® Surround Sound-System



Burmester® High-End Surround Sound-System

Description			Code	Page
	911 Carrera	911 Carrera S		
Audio et communication pour véhicule équipé du PCM.				
Porsche Communication Management (PCM) avec module de navigation ¹⁾	○	○	P23	80
Carnet de bord électronique	○	○	641	80
Commande vocale	○	○	671	80
Tuner TV ²⁾	○	○	676	82
Module téléphone avec combiné sans fil ^{3),4)}	○	○	669	82
Pré-équipement pour téléphone mobile ^{3),4)}	○	○	619	82
BOSE® Surround Sound-System	○	○	680	84
Burmester® High-End Sound-System	○	○	682	86
Chargeur 6 CD/DVD ¹⁾	○	○	693	80

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

¹⁾ L'écoute de CD/DVD protégés contre la copie peut générer une mauvaise qualité d'écoute, indépendante de la qualité du lecteur.

²⁾ Pour la réception de la télévision analogique ou numérique (si disponible).

³⁾ Pour plus de détails sur les téléphones mobiles compatibles, contactez le Réseau Officiel Porsche ou consultez le site www.porsche.com.

⁴⁾ Pré-équipement pour téléphone mobile ou module téléphone compatible HFP : l'utilisation de téléphones mobiles dans l'habitacle expose les occupants du véhicule à d'importants champs électromagnétiques. Les ondes électromagnétiques peuvent être limitées par l'utilisation d'un support reliant le téléphone mobile à l'antenne extérieure du véhicule. La connexion au support dépend de la compatibilité des téléphones mobiles. Pour plus de détails sur la disponibilité d'un support spécifique à votre téléphone mobile, veuillez vous renseigner dans les boutiques d'accessoires spécialisées. Le recours au module téléphone du PCM via les fonctions Bluetooth®, SAP ou la carte SIM insérée dans le PCM permet de limiter l'exposition aux ondes électromagnétiques dans la mesure où seule l'antenne extérieure du véhicule est utilisée.



Porsche Exclusive

Une identité marquée du sceau de l'exclusivité.

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

Porsche Exclusive. Un programme exclusif et sur mesure pour façonner et personnaliser votre Porsche à votre goût, 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.


Porsche Car Configurator

L'identité de votre 911 prend forme.

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

Le Porsche Car Configurator vous permet de configurer votre Porsche en 5 étapes seulement et de visualiser le résultat – sur votre ordinateur, dans un premier temps. Il est accessible depuis notre site www.porsche.com.

Willkommen im Porsche Car Configurator.
Wählen Sie Ihr favorisiertes Modell.



Boxster **Cayman**

911 **Panamera** **Cayenne**

[Alle erhältlichen Porsche Modelle in der Übersicht ▶](#)

Der neue 911
Ab sofort im Porsche Car Configurator verfügbar. Wählen Sie Modell, Farbe, Ausstattung nach Ihren Wünschen im 2D oder 3D Modus.
▶ Jetzt Entdecken

Mein Modell laden

Modellvergleich

Enlèvement à l'usine

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

Avant que vous ne repartiez, nous vous emmènerons avec plaisir faire le tour du propriétaire, dans les coulisses de nos ateliers. Vous découvrirez lors de cette visite d'usine la passion qui nous anime

et pourrez en discuter tranquillement au cours du déjeuner qui vous sera offert. Gardons le meilleur pour la fin : la remise de votre Porsche. Nos spécialistes auront ainsi le temps nécessaire pour vous en expliquer, si vous le souhaitez, tous les détails.

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



Porsche où vous pourrez admirer les modèles légendaires qui bâtissent notre histoire depuis 60 ans déjà.

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

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



Panorama



Le Réseau Officiel Porsche

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



Porsche Assistance

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



Porsche Finance, votre financement sur mesure

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



Porsche Exclusive

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



Porsche Tequipment

Notre gamme d'accessoires pour faire équiper ultérieurement votre Porsche dans le Réseau Officiel Porsche. Des équipements parfaitement adaptés à votre Porsche, qui bénéficient de nos garanties habituelles.



Porsche Design Driver's Selection

Une gamme de produits et d'accessoires qui séduit par sa fonctionnalité, sa qualité et son design : prêt-à-porter, jouets, bagagerie... Du sur-mesure pour votre Porsche.



Porsche sur Internet

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

Réseau Occasion Porsche Approved

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



Porsche Classic

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



« Christophorus »

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



Porsche Driving Experience

1. Porsche Travel Club

Des voyages et des circuits touristiques exclusifs et fascinants, à travers le monde entier. Contactez le Réseau Officiel Porsche ou appelez le +49 (0)711 911-78155. E-Mail : info@porschetravelclub.de



2. Porsche Sport Driving School

Différents stages de conduite en toute sécurité, sur de prestigieux circuits comme le circuit Bugatti, au Mans. Contactez le Réseau Officiel Porsche ou appelez le +49 (0)711 911-78683. E-mail : sportdrivingschool@porsche.de



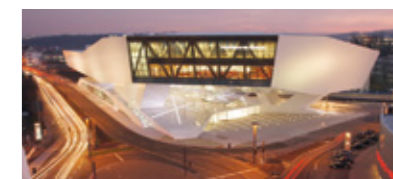
Porsche Clubs

Depuis 1952, 180 000 adhérents partagent dans 620 clubs la passion Porsche à travers le monde. Appelez le +49 (0)711 911-78307 ou rendez-vous sur www.porsche.com.



Musée Porsche

Plus de 80 modèles vous racontent l'histoire de la société Porsche depuis ses débuts jusqu'à aujourd'hui. Laissez-vous séduire par des mythes tels que la 356, la 911, la 917 et par de nombreux autres modèles spécifiques.



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

futuriste traditionnelle stylée
Identité 911
fonctionnelle agile fascinante
pratique
L'identité Porsche en soi



Caractéristiques techniques.

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

¹⁾ 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).

²⁾ Valeurs déterminées suivant la méthode de mesure Euro 5 (715/2007/CE et 692/2008/CE) 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. Pour obtenir de plus amples informations sur les différents véhicules, contactez le Réseau Officiel Porsche. La consommation et les émissions de CO₂ 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.

	911 Carrera	911 Carrera S
Poids à vide	Boîte mécanique/Boîte PDK	Boîte mécanique/Boîte PDK
DIN	1 380 kg/1 400 kg	1 395 kg/1 415 kg
Selon directive CE ¹⁾	1 455 kg/1 475 kg	1 470 kg/1 490 kg
PTAC	1 795 kg/1 815 kg	1 830 kg/1 850 kg
Performances	Boîte mécanique/Boîte PDK	Boîte mécanique/Boîte PDK
Vitesse de pointe	289 km/h/287 km/h	304 km/h/302 km/h
0–100 km/h	4,8 s/4,6 s	4,5 s/4,3 s
Pack Sport Chrono (avec la boîte PDK), 0–100 km/h	–/4,4 s	–/4,1 s
0–160 km/h	10,4 s/10,0 s	9,4 s/9,0 s
Pack Sport Chrono (avec la boîte PDK), 0–160 km/h	–/9,7 s	–/8,7 s
Reprise (boîte mécanique, 80–120 km/h), 5 ^e rapport	6,4 s/–	5,9 s/–
Reprise (boîte automatique, 80–120 km/h)	–/2,8 s	–/2,4 s
Consommation/Émissions²⁾	Boîte mécanique/Boîte PDK	Boîte mécanique/Boîte PDK
Cycle urbain en l/100 km	12,8/11,2	13,8/12,2
Cycle extra-urbain en l/100 km	6,8/6,5	7,1/6,7
Cycle mixte en l/100 km	9,0/8,2	9,5/8,7
Émissions de CO ₂ en g/km	212/194	224/205
Dimensions/C_x		
Longueur	4 491 mm	4 491 mm
Largeur	1 808 mm	1 808 mm
Hauteur	1 303 mm	1 295 mm
Empattement	2 450 mm	2 450 mm
Volume du coffre (selon le VDA)	135 l	135 l
Capacité du réservoir (plein)	64 l	64 l
Coefficient de pénétration dans l'air	C _x = 0,29	C _x = 0,29

Index

A	Chauffage du volant	71	F	Fonction Stop-Start automatique	31	L	Lave-phares	64	Panorama	116	R	Sport automobile	90	V	VarioCam Plus	32
Affichage des performances	50	Climatisation	74	Freins	58	Lubrification intégrée à carter sec	34	Panoramisation	102	Récupération d'énergie électrique		Suspension dynamique du moteur	51	Volants		
Airbags	63	Codes d'option	108	Frein de parking électrique	62			Phares Bi-Xénon	64	pour l'électronique embarquée	31	Système audio CDR-31	79	volant multifonction	70	
Assistance parking	75	Coffre	77	Freins Porsche Ceramic		M	Matériaux	99	Porsche Active Suspension Management (PASM)	44	Régulateur de vitesse	74	Système d'admission	34	volant sport	70
AudioPilot®	84	Commande vocale	80	Composite Brake (PCCB)	60	Mode Croisière	39	Porsche Communication Management (PCM)	80	Régulation sélective de cliquetis	35	Système d'alimentation	99	volant SportDesign	71	
		Communication	79			Modèles	8	Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC)	46	Régulation stéréo par sondes	99	Système de contrôle de la pression des pneus (TPM)	53			
B	Conception	42	G	Gestion électronique du moteur	35	Module téléphone	82	Porsche Dynamic Light System (PDLS)	65	Lambda	31	Système de diagnostic embarqué	35			
Baguettes de parement, finition brillante	108	Confort	66	HomeLink® (mécanisme d'ouverture de porte de garage)	74	Monogramme 911	108	Porsche Entry & Drive	78	Régulation thermostatique	76	Système de transport sur toit	77			
Boîte mécanique	36	Consommation	99			Moteurs	26	Porsche Side Impact Protection System (POSIP)	63	Rétroviseurs intérieur et extérieurs	49	Système d'échappement	34			
Boîte PDK	38	Cuir	111			6 cylindres à plat, 3,4 l	28	Porsche Stability Management (PSM)	53			Système d'échappement sport	49			
BOSE® Surround Sound-System	84	Différentiel arrière à glissement limité	54	H		6 cylindres à plat, 3,8 l	28	Porsche Torque Vectoring (PTV)	54	S	Sécurité	58				
Burmester® High-End Surround Sound-System	86	Direction	48	Injection directe d'essence (DFI)	32			Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus)	54	Servotronic Plus	48	Sièges				
		Direction assistée	48	Instruments	69	I		Porsche Vehicle Tracking System (PVTS)	78	Sièges extérieurs	104	sièges arrière	73	Sièges intérieurs	106	
C	Capteur de pluie	76	E	Interface audio universelle (AUX)	83	Ordinateur de bord	69	Pré-équipement pour téléphone mobile	82	Sièges sport	72	sièges enfant	73	Toit ouvrant coulissant/relevable	76	
Caractéristiques techniques	120	Éclairages	64	Jantes	52	Pack Audio Plus	79	Protection contre le vol	78	sièges sport adaptatifs Plus	72	sièges sport	72	Touche SPORT	49	
Carburant	99	Éclairage d'accompagnement	74			Pack Design éclairage	75			sièges sport électriques	72	sièges sport Plus	72	Touche SPORT PLUS	49	
Carnet de bord électronique	80	Écran TFT	69			Pack Mémoire	72			sièges sport électriques	72	Transmission	36	Traitement des gaz d'échappement	99	
Carrosserie	40	Enlèvement à l'usine	115			Pack Sport Chrono	49			Sièges chauffants	73	Tuner TV	82			
Catalyseur	34, 99	Environnement	96							Sièges ventilés	73					
Chargeur CD/DVD	80	Essieu arrière	43													
Châssis	40	Essieu avant	43													
Châssis sport	45															

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 à la date 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 la présente documentation 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 Forst Certification).

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

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

Édition : 05/11
Printed in Germany
WSLC1201000230 FR/WW

