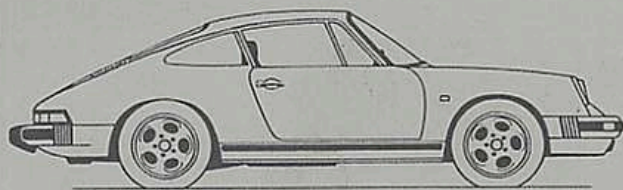




1986



PORSCHE 911 *Carrera*



Lorsque nous avons commencé à fabriquer des voitures de sport à la fin des années quarante, beaucoup y ont vu un anachronisme. Le moment n'était guère favorable et rien ne permettait de présumer le succès de ce type de voiture. Malgré tout, notre production se limitant à quelques exemplaires fabriqués artisanalement et avec amour, nous avons pu nous offrir le luxe de construire des automobiles à notre idée. Nous sommes heureux, de nos jours comme par le passé, qu'il y ait des automobilistes qui partagent notre idée.

C'est sur cette communauté de goût et d'exigences que repose encore actuellement le sentiment de solidarité qui lie tous les conducteurs de Porsche et qui fait que nous aimons parler de la «famille Porsche». Au fil des années, cette famille s'est agrandie plus que nous aurions osé l'espérer dans nos rêves les plus fous. Elle s'étend à toutes les parties du continent et embrasse tous ceux qui s'y sentent attachés – qui se sentent pour ainsi dire «de la famille».

Bien entendu, cela n'est pas une raison pour nous reposer sur nos lauriers. Nous investissons chaque année des budgets importants dans la recherche et le développement de techniques nouvelles. Cela nous permettra de répondre à l'avenir également à l'attente de notre clientèle.

Cordialement vôtre
Ferry Porsche

A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'Ferry Porsche'. The signature is fluid and cursive, with a large initial 'F' and 'P'.

La fascination de la Porsche 911.

Il n'existe certainement pas d'autre voiture sportive de nos jours qui ait une «histoire» comparable. En fait, cette histoire commence avec celle de la société Porsche. En effet, avant la première présentation de la Porsche 911 au grand public au Salon Automobile International de Francfort en 1963, la marque Porsche avait porté pendant 13 ans l'empreinte d'un seul type de véhicule: la Porsche 356 avec son moteur arrière refroidi par air. Et bien que cette première Porsche ait trouvé de nombreux adeptes et ait été construite encore pendant deux années, il ne faisait aucun doute que la Porsche 911 serait



non pas une solution alternative, mais un véritable successeur.

La première Porsche avec suffisamment de place pour les «clubs de golf».

La 911 se distingue du modèle précédent par ses lignes aérodynamiques optimisées, par un empattement un peu plus long, par un habitacle plus spacieux, par un essieu avant Mc Pherson et par des freins à disque à toutes les roues. Et son capot arrière cache un moteur à six cylindres opposés avec un arbre à cames en haut de chaque rangée de cylindres et un système de refroidissement par air à ventilateur axial.

Le dessinateur de la Porsche 911 avait ainsi répondu exactement aux exigences de son père. Ferry Porsche ne s'était pas contenté de fixer les données techniques principales à son fils aîné Ferdinand Alexander. Il voulait enfin proposer aux adeptes de Porsche du monde entier une Porsche «où on ait suffisamment de place pour ranger sans problème ses clubs de golf». Mais il importait également de réduire les bruits aérodynamiques et d'améliorer le confort de conduite par rapport à la 356.



Le premier moteur de la Porsche 911 avait une puissance de 130 chevaux. Personne ne se doutait à cette époque que le moteur atteindrait en série une puissance de 300 chevaux et même presque de 800 chevaux en compétition. Et personne ne pensait non plus que cette voiture sportive aux hautes performances aurait un jour des modèles ouverts – Targa et Cabriolet – très demandés.

La carrière de la Porsche 911 dans la compétition.

La carrière de la Porsche 911 dans la compétition a débuté, tout comme celle de son prédécesseur, par un «coup d'éclat». La 356 avait été victorieuse d'emblée dans sa catégorie au 24 heures du Mans en 1951. En 1965, quelques semaines seulement après son homologation comme voiture de grand tourisme, la 911 obtenait la cinquième place au classement global du rallye de



Monte-Carlo. La Porsche 911 a ensuite couru de victoire en victoire: Vic Elford et

Pauli Toivonen ont gagné avec elle les championnats d'Europe des rallyes à «Monte», elle a remporté trois fois de suite une double victoire de 1968 à 1970, année où elle a également remporté le Championnat du Monde des Rallyes des marques.



Une 911 R avait déjà fait parler d'elle en 1967. Elle avait battu en tout 16 records mondiaux du 31. Octobre au 4. Novembre 1967: 5 records mondiaux absolus sur 15 000 et 20 000 km, sur 10 000 miles, en trois et quatre jours, ainsi que les records de sa catégorie sur 1000, 2000, 5000 et 10 000 km, sur 1000 et 2000 miles, en trois, six, douze, 24 et 48 heures. La distance de 20 000 km a été parcourue en 95 heures, 35 minutes et 4,2 secondes, soit une moyenne de 209,24 km/h.



En 1972, l'usine Porsche s'est retirée de la compétition. En contrepartie, la clientèle a bénéficié de nouveaux «modèles Porsche 911», très compétitifs, qui n'ont pas remporté moins de succès.

La tradition Carrera.

La première Porsche 911 à recevoir la désignation légendaire de «Carrera» était la voiture de série la plus rapide du programme Porsche en 1973 – elle avait un moteur de 2,7 litres, 210 chevaux (à 6 300 tr/mn) et une vitesse de pointe de 245 km/h. Pour les Championnats internationaux GT, on a fait de cette Carrera une voiture encore

plus «nerveuse»: la 3,0 RS, qui passait de 0 à 200 km/h en 21,5 secondes. La Carrera RS Turbo atteignait même une vitesse de pointe de plus de 300 km/h. Elle a également servi de base au développement de la 935 Turbo (la voiture de course la plus proche d'une voiture de série ayant remporté le plus de succès jusqu'à nos jours), et de prototype à la 911 Turbo – la première voiture sportive offrant d'excellentes aptitudes en utilisation quotidienne à être équipée d'un turbocompresseur (1975).

«...plus jeune que jamais.»

Malgré tous les succès qu'elle a remporté dans la compéti-



tion automobile, la Porsche 911 n'a rien perdu de ses excellentes aptitudes en utilisation quotidienne. La Porsche 911, du modèle de série à la dernière 911 Carrera, a au contraire bénéficié plus qu'aucune autre voiture sportive actuelle de l'expérience recueillie dans la compétition automobile avec les modèles de voitures de compétition. De cette manière, – pour ainsi dire par la force des choses – elle est devenue de plus en plus «raisonnable»: plus économique, moins polluante, offrant un maximum de sécurité de conduite et de confort ergonomique. Tout cela sans rien lui enlever de son originalité et de son charme. La revue «sportauto» la décrit en ces termes en juin 1985: «Cette voiture a un caractère très marqué, mais toujours prévisible ... la plus traditionnelle de toutes les Porsche est plus jeune que jamais – on l'aime ou on ne l'aime pas.»



Carrera

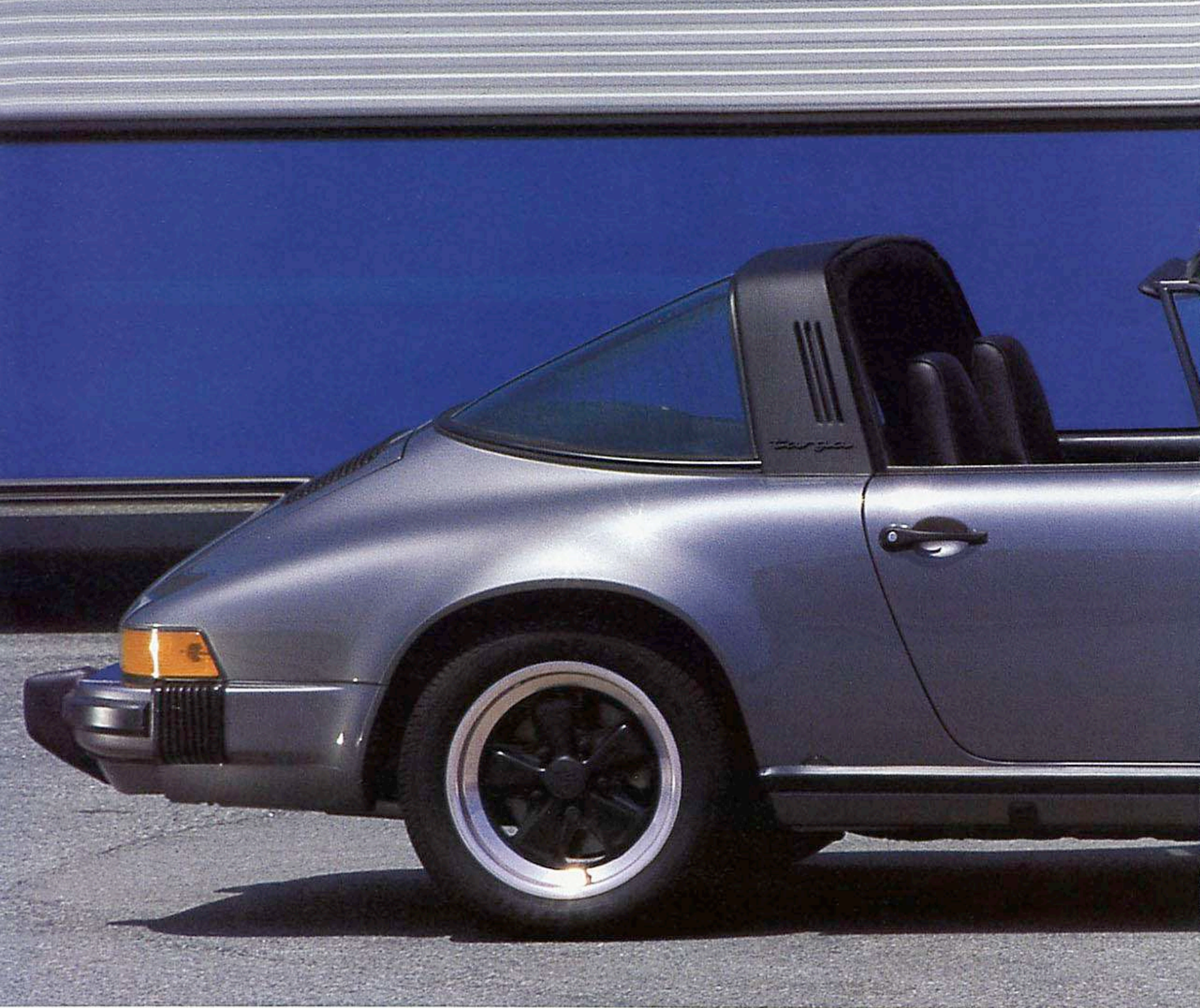
La Porsche 911 Carrera Modèle 86.

Comme tous les autres modèles, la Porsche 911 Carrera se distingue des autres automobiles de prestige par son esthétique agréable et personnelle, par son comportement sportif, par ses performances exceptionnelles et par un haut niveau de sécurité active et passive.

Une voiture unique en son genre.

Par rapport aux autres voitures sportives, la Porsche 911 Carrera se distingue principalement par une conception technique très avancée au niveau du moteur et du train roulant, par sa qualité de conception et de fabrication, par son confort de conduite et par la conception exemplaire des éléments destinés à accroître la sécurité passive.

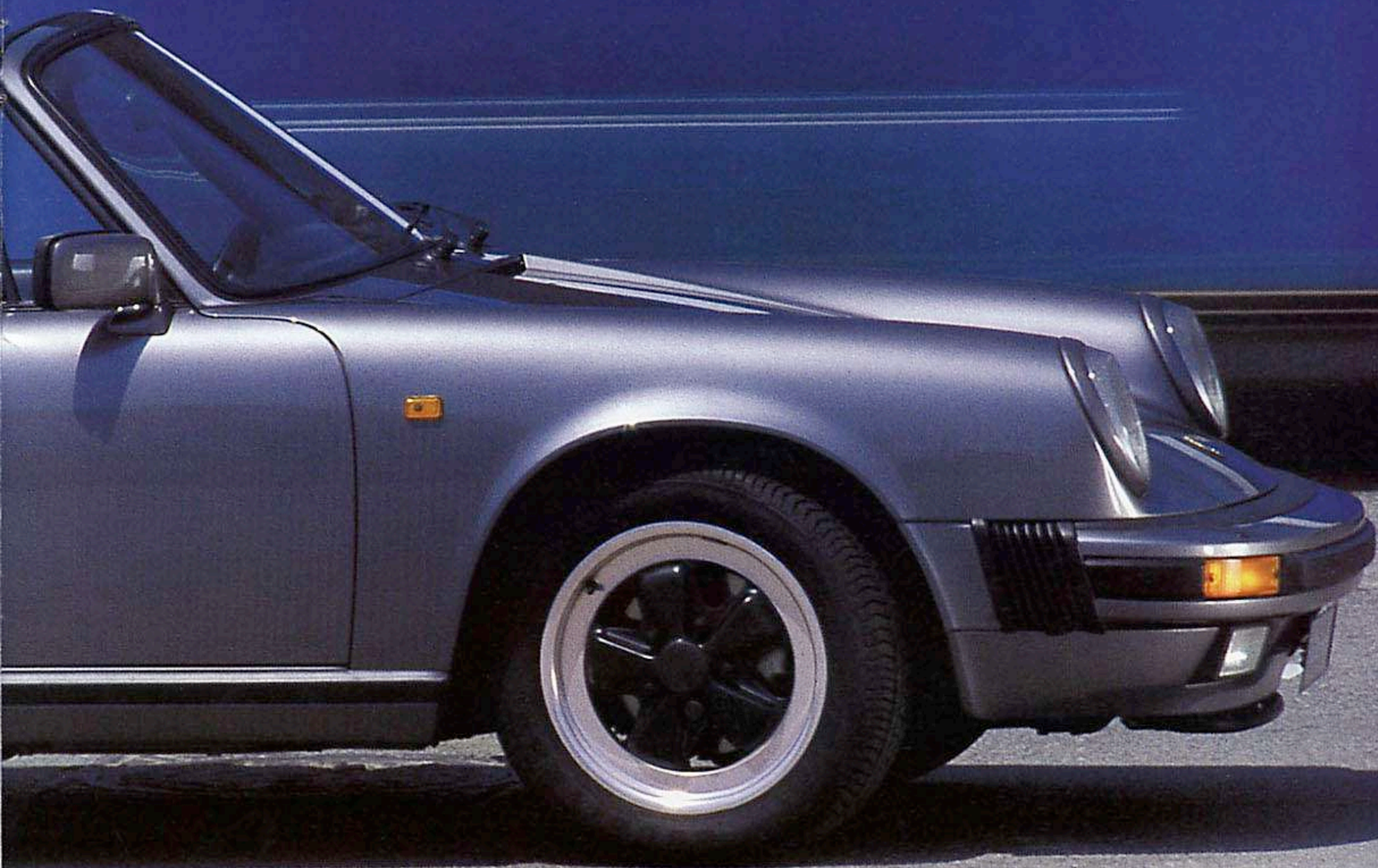




Une synthèse parfaite.

Cette synthèse parfaite entre des caractéristiques apparemment contradictoires – aérodynamisme et qualités d'économie ou performances et excellentes aptitudes en utilisation quotidienne – n'est pas due au hasard. Elle est basée sur une très grande expérience au niveau de la recherche et du

développement dans pratiquement tous les domaines de la construction automobile et sur les fruits de l'engagement de Porsche dans le sport automobile.



Toute une série de voitures de compétition ont résulté de la Porsche 911 ou ont servi de base aux perfectionnements apportés à cette série. De même, l'expérience recueillie de nos jours dans les Championnats du monde d'endurance et dans le Championnat allemand de course automobile du groupe C se concrétise logiquement dans la production en série chaque fois

que les solutions étudiées se révèlent adaptées et mûres pour la fabrication de série.

Exclusivité et raison.

L'exclusivité Porsche est synonyme d'autonomie et d'unicité des formes, des caractéristiques et des qualités, et ce pour tous les modèles, Coupé, Targa ou Cabriolet.

La fascination d'une conduite à ciel ouvert.

Avec le Targa et le Cabriolet, la fascination d'une conduite à ciel ouvert vient s'ajouter à la fascination d'une Porsche. Le confort de conduite «au grand air» est digne du haut niveau technique et de l'équipement de la Porsche 911 Carrera. Le toit ouvrant du Targa se retire, se plie et se range dans le coffre à bagages en quelques gestes seulement. La capote du Cabriolet s'ouvre et se referme tout aussi vite.

L'exclusivité de la qualité.

Toute les Porsche se valent sur ce point – par exemple pour ce qui est de la qualité des carrosseries galvanisées à chaud, qui ont permis à Porsche d'être le premier et, jusqu'à présent, le seul constructeur à offrir une garantie anti-corrosion de dix 10 ans pour l'ensemble de la carrosserie, sans consignes de traitement complémentaire.





Moderne, mais indifférente aux caprices de la mode.

La Porsche 911 s'est déjà fait il y
des années la réputation
d'une voiture qui ne se soumet pas aux
critères et lois habituels d'appréciation,
pas plus qu'aux exigences éphémères de

La Porsche 911 Carrera n'est pas
non plus une voiture à la mode,
mais une voiture moderne qui
répond de façon exemplaire aux
«exigences de notre époque».

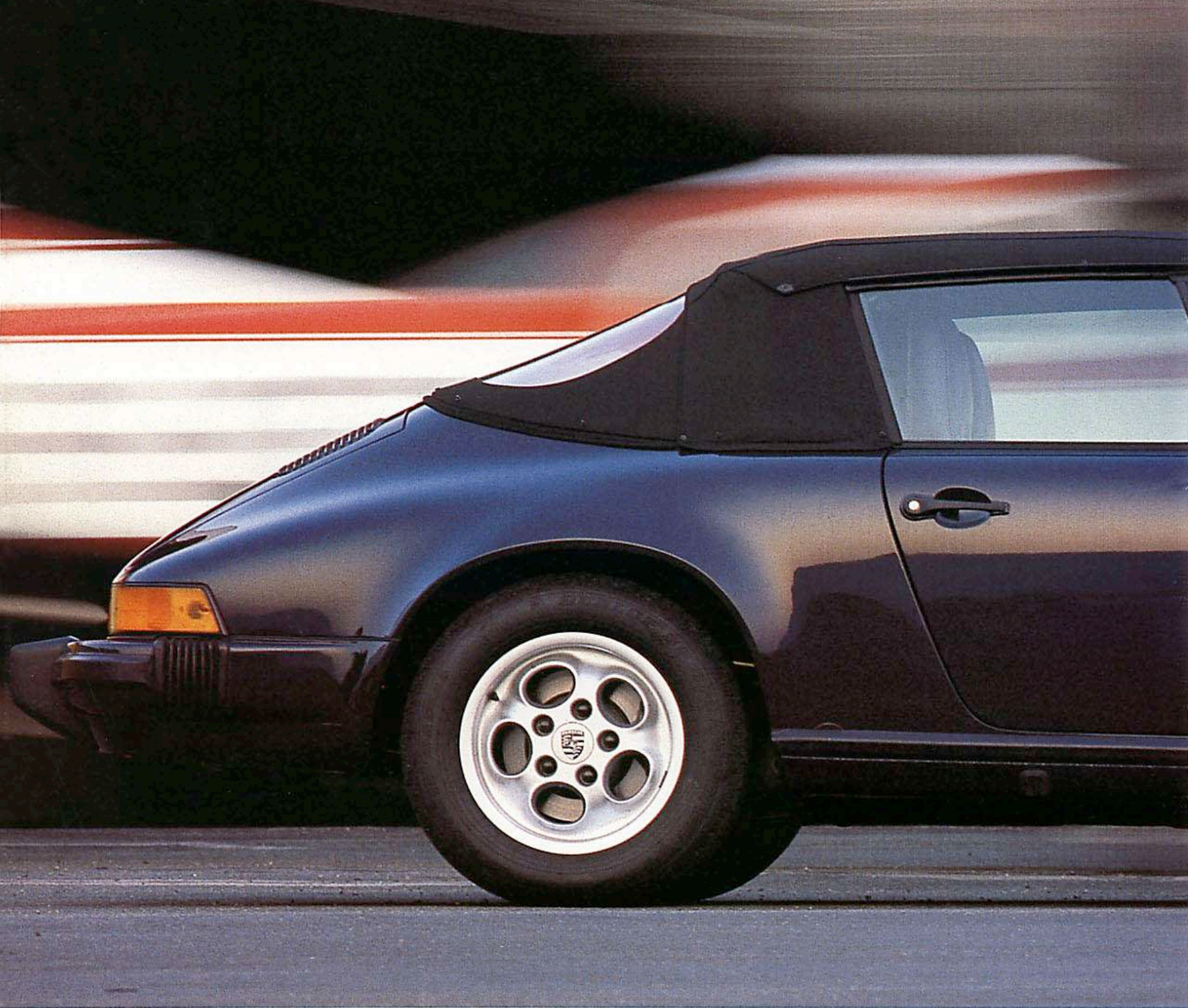
la mode. Ne serait-ce
que pour cette rai-
son, elle n'a jamais
été «démodée». La
Porsche 911 Carrera

n'est pas non plus une voiture à la mode,
mais une voiture moderne qui répond
de façon exemplaire aux «exigences de
notre époque».

Les qualités d'une forme unique.

Les qualités de la Porsche 911
Carrera sur le plan des formes
ne se résument pas à une silhouette
séduisante depuis des années, à un
design à la fois unique en son genre et
durable. Elles exercent également une
influence décisive sur la consommation
de carburant, sur les performances et sur
la tenue de route de cette grande voiture
sportive.



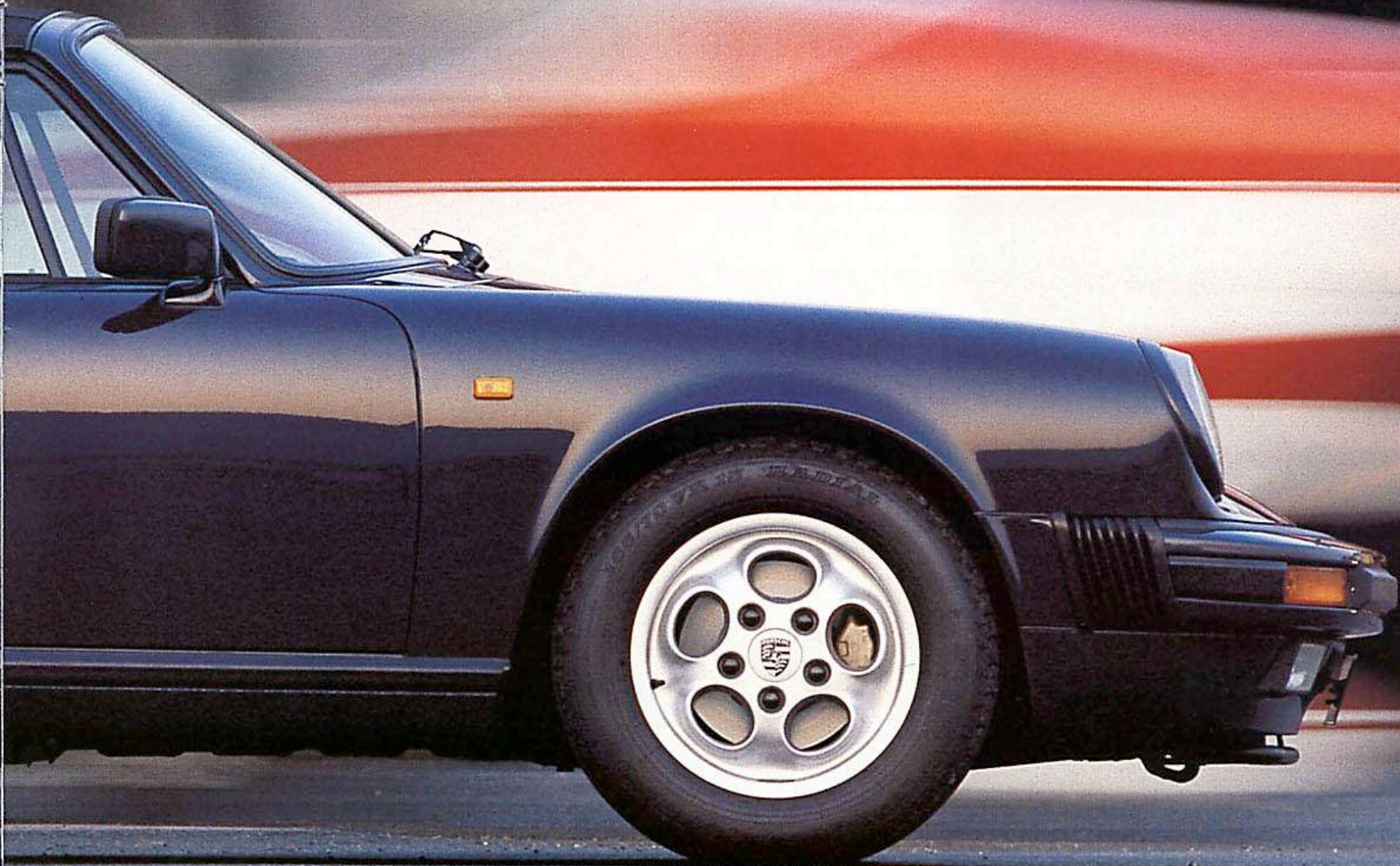


Les qualités d'une forme unique.

Le critère de conception qui a présidé au dessin de la carrosserie est lié à la résistance aérodynamique globale, qui contribue de manière décisive, avec la technologie du moteur, la préparation du mélange et l'allumage, à une utilisation optimale de l'énergie motrice permettant d'obtenir des perfor-

mances élevées, mais aussi à une réduction de la consommation de carburant. Le Cx n'est qu'un des deux facteurs donnant la résistance aérodynamique globale. La surface de projection frontale de la carrosserie est tout aussi importante. Ces deux composantes donnent à la Porsche 911 Carrera une résistance

aérodynamique globale de $0,71 \text{ m}^2$, qui joue un rôle non négligeable dans la consommation modérée, de $9,8 \text{ l}$, de ce modèle capable d'atteindre 245 km/h . Son pouvoir d'accélération, lui aussi, est impressionnant: la 911 Carrera passe de 0 à 100 km/h en $6,1 \text{ s}$.



Une réduction de la force ascensionnelle est tout aussi importante que la réduction de la résistance aérodynamique. En effet, elle influence la tenue de route à grande vitesse (dans des conditions atmosphériques normales).

Longtemps avant de songer à la Porsche 911, Porsche avait déjà fait des études complètes en soufflerie.

La série de modèles 911 a bénéficié des résultats de ces études. De nouveaux composants, spécialement étudiés pour la Porsche 911, ont permis d'améliorer les propriétés aérodynamiques de la carrosserie, l'adhérence au sol et la tenue de cap à grande vitesse et en freinage.

Les informations: tout aussi claires que les fonctions.

Sur la Porsche 911 Carrera, l'électronique assure la commande et le contrôle d'un grand nombre de fonctions. Cependant, l'utilisation de l'électronique n'a pas donné lieu à ces gadgets qui servent plus à distraire le conducteur de son occupation essentielle: la conduite.

Concentration sur l'essentiel.

Le système d'information de la Porsche 911 Carrera se limite aux fonctions essentielles à la conduite. Cinq cadrans circulaires anti-reflets – disposés selon l'importance de leurs fonctions – sont dans le

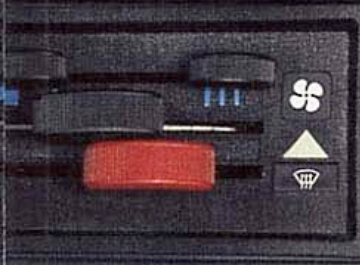
Otre le compteur de vitesse, le compte-tours et la jauge à essence, la Porsche 911 Carrera possède un indicateur de niveau d'huile, un indicateur de température et de pression du système de lubrification et un témoin d'usure des plaquettes de frein.

champ de vision immédiat du conducteur et restent parfaitement lisibles quel que soit le réglage du siège. Chaque instru-

ment indicateur regroupe au maximum trois fonctions. Les cadrans à aiguilles rouges sur fond noir ainsi que la disposition claire des systèmes indicateurs permettent de s'informer rapidement.

Otre le compteur de vitesse, le compte-tours et la jauge à essence, la Porsche 911 Carrera possède un indicateur de niveau d'huile, un indicateur de température et de pression du système de lubrification et un témoin d'usure des plaquettes de frein. Une montre à quartz complète l'équipement.







L'information la plus importante: Une excellente visibilité sous tous les angles. La visibilité vers l'avant est assurée dans d'excellentes conditions, quelle que soit la situation météorologique grâce au vaste pare-brise en verre feuilleté (en option: pare-brise Securiflex). En plus du lave-glace à gicleurs chauffés, la Porsche 911 Carrera est même équipée d'un système de lavage intensif, qui envoie du produit de nettoyage concentré sur le pare-brise par simple pression sur un bouton.

En conduite nocturne, le conducteur bénéficie de la puissance d'éclairage des phares à halogène et d'un lave-phares spécial qui lui assurent une parfaite visibilité, même par mauvais temps. Les essuie-phares classiques, fragiles et sensibles au gel en hiver, ont été remplacés par une pompe haute pression séparée, chargée d'envoyer de l'eau sur les phares en cas de besoin. Les gicleurs sont disposés juste devant les projecteurs, ce qui évite tout risque de déviation ou d'affaiblissement du jet à grande vitesse.

La 911 Carrera est également équipée en série de phares antibrouillard logés dans la partie frontale, de deux rétroviseurs extérieurs à réglage électrique et chauffage et d'un système de dégivrage pour la lunette arrière (sauf dans le Cabriolet).



Un confort de conduite sur mesure.

Les sièges de la Porsche sont conformes dans leurs moindres détails aux exigences imposées par la conduite d'une grande voiture sportive, qu'il s'agisse de la position de conduite optimale sur le plan ergonomique ou de la transmission des informations. Le système d'amortissement des sièges, la suspension, la stabilisation antiroulis et l'amortissement du train roulant constituent un ensemble fonctionnel parfaite-

La conception anatomique des deux sièges avant et leur rembourrage assurent une conduite détendue sur les longs trajets et un bon maintien latéral en virage.

ment homogène. La conception anatomique des deux sièges avant et leur rembourrage assurent

une conduite détendue sur les longs trajets et un bon maintien latéral en virage. Les appuie-tête intégrés évitent toute



erreur de réglage en hauteur. Le réglage de la hauteur du siège du conducteur et de son dossier sont assurés par des moteurs électriques (disponible en option pour le siège du passager). La hauteur du siège (course de réglage séparée de 40 mm à l'avant et à l'arrière), l'inclinaison du siège et du dossier sont réglées par simple pression sur une touche.



Un dispositif de chauffage est disponible en option pour tous les sièges à réglage électrique. Il existe des sièges spéciaux, plus rigides et assurant un maintien latéral encore meilleur en virage, pour les conducteurs les plus sportifs (réglage manuel du dossier et du siège par rapport au volant, réglage électrique en hauteur).

De la place sur mesure.

Une voiture sportive racée comme la Porsche 911 Carrera n'offre bien entendu pas autant de place à l'arrière qu'une limousine. Toutefois, les deux sièges arrière sont d'une grande

utilité. Les enfants y sont à l'aise et deux adultes peuvent même faire de courts trajets à l'arrière de la Porsche 911 Carrera.

Une voiture sportive racée comme la Porsche 911 Carrera n'offre bien entendu pas autant de place à l'arrière qu'une limousine. Toutefois, les deux sièges arrière sont d'une grande utilité.

Les sièges arrière sont équipés de ceintures ventrales. Seul ou à deux, les sièges arrière sont très pratiques avec leur double utilisation: les dossiers séparés du siège arrière se rabattent facilement et permettent d'augmenter au fur et à mesure des besoins le supplément de place communiquant directement avec le coffre.





Une technique autoradio digne de Porsche.

Les autoradios stéréo Blaupunkt à lecteur de cassettes qui équipent en option la Porsche 911 Carrera présentent les tout derniers perfectionnements techniques en la matière. Ces deux autoradios possèdent de nouveaux récepteurs dont certaines fon-

ctions sont uniques en leur genre. Ils sont équipés d'une recherche électronique de station, d'une

mémoire additionnelle de station (matrice), d'un tuning à quartz avec synthétiseur de fréquence PLL (Phase Locked Loop) d'une grande précision, d'une «Last Station Memory» et de dispositifs spéciaux pour les flashes de circulation routière.

Le Blaupunkt Hamburg SQM 24

Le nouveau «Hamburg» est équipé d'une mémoire à 10 matrices, qui permet de programmer cinq stations en modulation de fréquence et en ondes moyennes. Le

lecteur de cassettes stéréo équipé d'une tête de lecture en permalloy dur se caractérise par une excellente qualité du son: 40-16 000 Hz, 2 x 10 watts sinus. Un design spécial - les différentes fonctions sont éclairées sans éblouir - permet de le manipuler sans problème même dans l'obscurité.

Le nouveau Blaupunkt Bremen SQR 45 avec DFC, DNR, CPS et étage final quadripophonique.

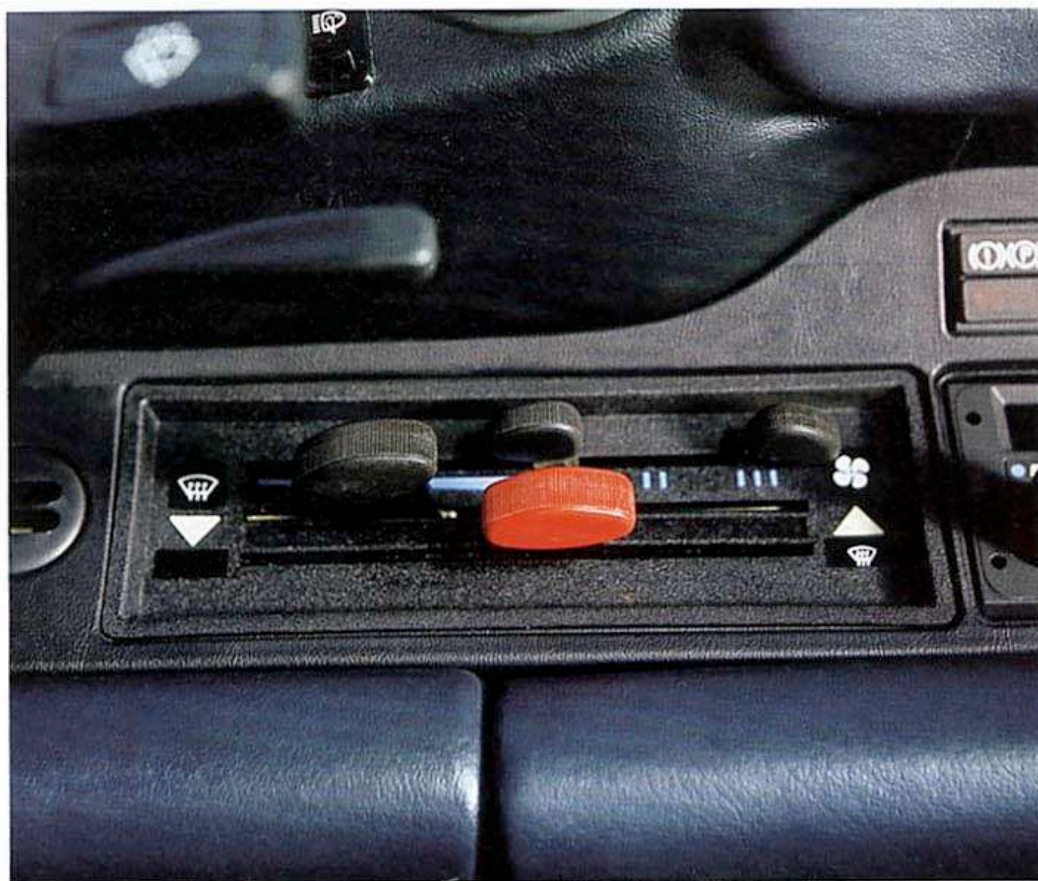
Le nouveau «Bremen» est équipé de tous les derniers perfectionnements techniques en matière d'autoradios et a une qualité optimale de réception et de reproduction, même dans ses conditions les plus difficiles. Qualité d'écoute: radio 35 à 15 000 Hz, 3 dB (constante), cassettes 30 à 18 000 Hz, puissance musicale 4 x 6 watts sinus.



Un équipement complet pour une bonne réception et un son excellent.

La Porsche 911 Carrera est équipée en série/de quatre haut-parleurs qui répondent aux plus hautes exigences en matière de technique autoradio: puissance musicale 30 watts, gamme de fréquence de 60 à 20 000 Hz, haut-parleurs séparés pour les aigus, reproduction des graves sans résonance grâce à une suspension amortie. En plus: antenne incorporée dans le pare-brise, équipement antiparasitage complet et dispositif antifading.

La Porsche 911 Carrera est équipée en série/de quatre haut-parleurs qui répondent aux plus hautes exigences en matière de technique autoradio.



La garantie d'une ambiance intérieure agréable.

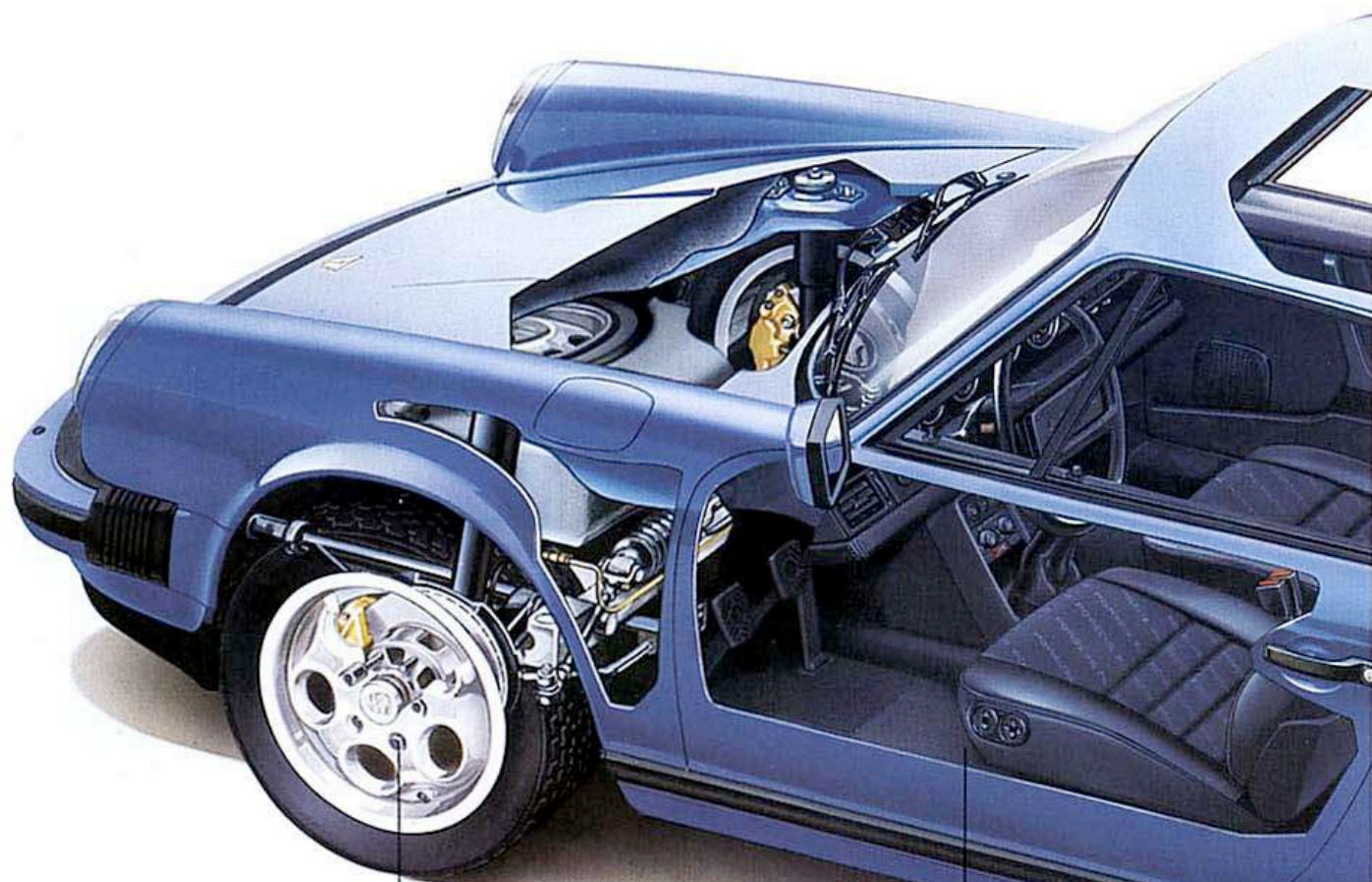
La Porsche 911 Carrera est équipée d'un système de chauffage et de ventilation d'une efficacité exceptionnelle. Le réglage de débit permet d'obtenir rapidement la température désirée à l'intérieur de l'habitacle indépendamment de la vitesse du véhicule. Un dispositif de régulation automatique du chauffage maintient la température à un niveau constant sélectionné.

Les vitres calorifuges dont elle est équipée en série ainsi que le toit ouvrant à déflecteur automatique disponible en option garantissent une ambiance intérieure agréable. Le toit ouvrant est à commande électrique, tout

comme les vitres latérales.

La Porsche 911 Carrera peut également être équipée en option d'un système de climatisation qui peut assumer plusieurs fonctions. Il abaisse la température dans l'habitacle comme un système de conditionnement d'air quand il fait chaud dehors. Par temps froid et humide, il permet de sécher simplement l'air afin d'éviter la formation de buée sur le pare-brise et sur les vitres latérales.

La Porsche 911 Carrera peut également être équipée en option d'un système de climatisation qui peut assumer plusieurs fonctions. Il abaisse la température dans l'habitacle comme un système de conditionnement d'air quand il fait chaud dehors.



Roues indépendantes guidées par bras oscillants transversaux et jambes élastiques, une barre de torsion dans le sens de la marche par roue. Barre stabilisatrice de \varnothing 22 mm. Système hydraulique de freinage double circuit avec disques à ventilation intérieure sur les 4 roues. Roues en alliage léger moulées sous pression 6j x 15 avec pneus 185/70VR15.

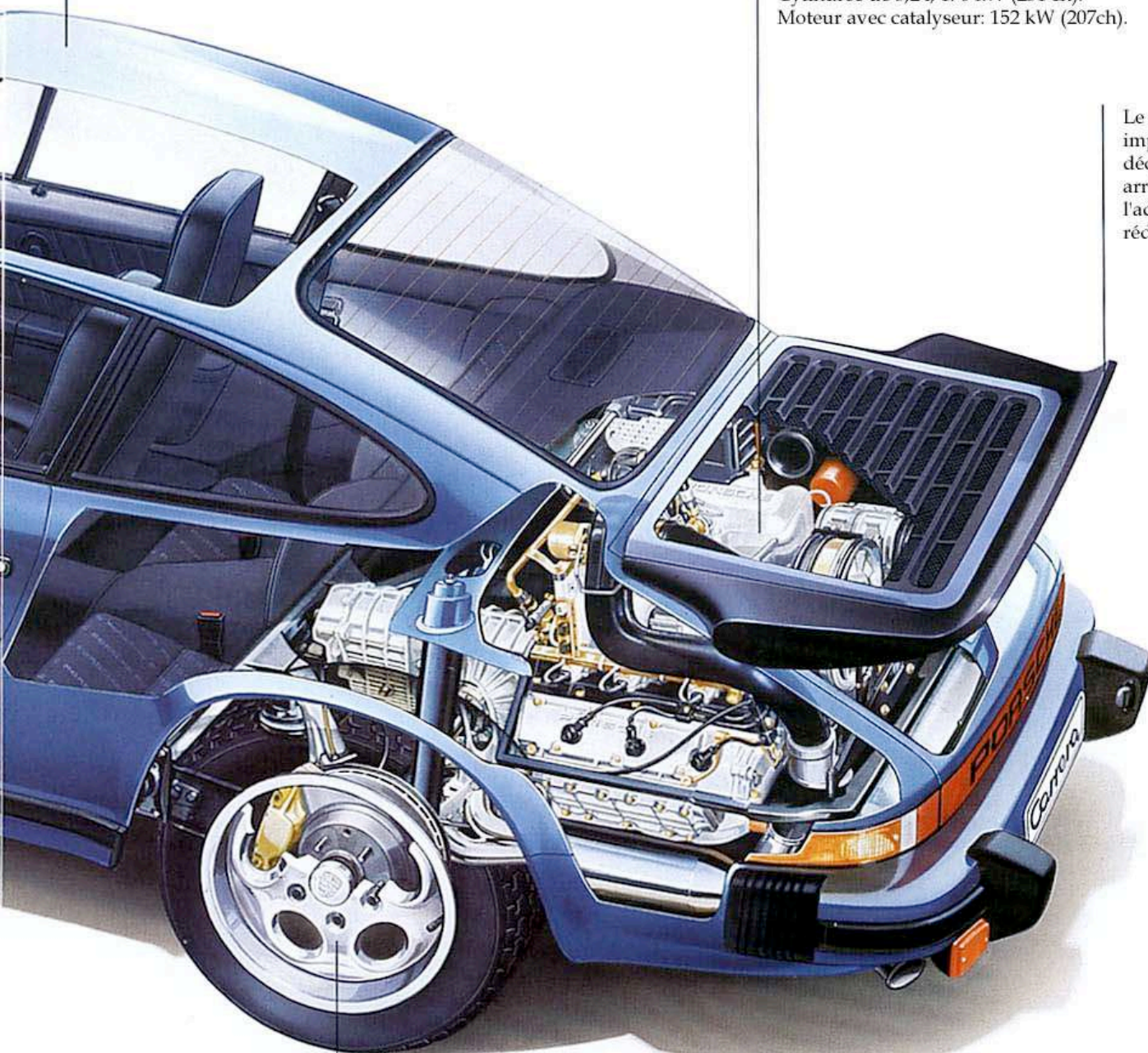
Sièges habillés en tissus, en cuir et en simili-cuir.
Le réglage du siège du conducteur et du siège passager est assuré par des moteurs électriques.
La position en hauteur et l'inclinaison de l'assise et du dossier peuvent être adaptées exactement aux habitudes de conduite de chacun par simple pression sur une touche.

Carrosserie tout acier en tôles galvanisées au feu sur les deux faces, coefficient de pénétration aérodynamique $C_w = 0,40$, surface de projection frontale $A = 1,77 \text{ m}^2$, vitesse maximale 245 km/h, accélération de 0 à 100 km/h en 6,1 s.

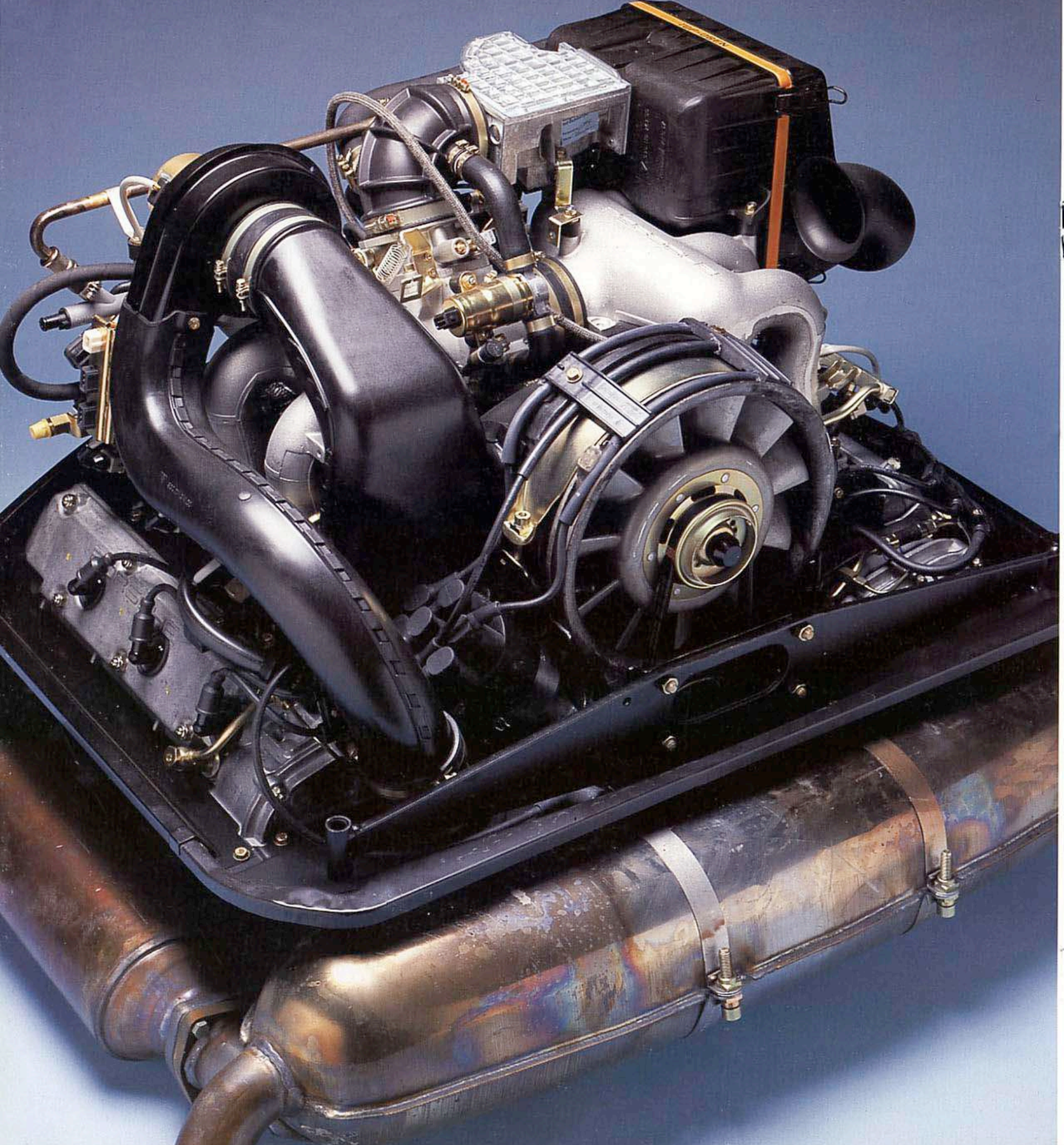
Modèles avec catalyseur: vitesse maximale 235 km/h, accélération de 0 à 100 km/h en 6,5 s.

Moteur Otto, refroidi par air, 4 temps, 6 cylindres, avec 2 rangées opposées de cylindres, en alliage léger, système d'injection et d'allumage électroniques. Cylindrée de 3,2 l, 170 kW (231 ch).
Moteur avec catalyseur: 152 kW (207ch).

Le déflecteur arrière, de dimensions importantes, permet d'obtenir un décollement des filets d'air à l'extrême arrière du véhicule, améliorant ainsi l'adhérence des roues motrices et réduisant la résistance aérodynamique.



Embrayage monodisque à sec; la boîte est bridée directement sur le moteur. Boîte 5 vitesses. Roues indépendantes en aluminium forgées 7j x 15, guidées par des bras oscillants transversaux, avec des pneus 215/60VR15, barre stabilisatrice de $\varnothing 21 \text{ mm}$.



Le coeur de la Carrera.

Avec une cylindrée de 3 164 cm³ et une compression de 10,3 : 1, le moteur refroidi par air de la Porsche 911 Carrera développe 170 kW (231 ch) à 5 900 tr/min. Le couple maximum est de 284 Nm à 4 800 tr/min, ce qui donne une idée de la souplesse du moteur. Le régime maximal limité par un dispositif de coupure d'injection est de 6 520 tr/min.

Les caractéristiques de ce moteur procurent à la Carrera des performances impressionnantes.

La poussée irrésistible produite au démarrage et le pouvoir d'accélération fantastique sur l'ensemble de la plage d'utilisation des rapports jusqu'au régime maximal témoignent de la

La poussée irrésistible produite au démarrage et le pouvoir d'accélération fantastique sur l'ensemble de la plage d'utilisation des rapports jusqu'au régime maximal témoignent de la conception sportive de ce moteur six cylindres.

conception sportive de ce moteur six cylindres. La Porsche 911 Carrera passe de 0 à 100 km/h en 6,1 s (mesure effectuée à mi-charge calculée à

partir du poids à vide selon DIN). Elle atteint une vitesse maximale de 245 km/h.

Les performances de la Carrera sont déjà impressionnantes à régime moyen. Le couple du six cylindres très souple procure à tout moment une réserve de puissance suffisante pour rendre la conduite agréable et pour garantir une marge de sécurité suffisante en cas de besoin, même en utilisation économique, à régime lent et constant.

Protection de l'environnement.

Les ingénieurs Porsche travaillent depuis plusieurs années à l'étude de technologies non polluantes pour l'automobile de l'avenir. Une grande partie des résultats ainsi obtenus ont été concrétisés sur la Porsche 911 Carrera. La Porsche 911 Carrera est également livrable avec catalyseur.

Les performances de la 911 Carrera avec catalyseur.

Le moteur avec catalyseur (dans quelques pays européens pas encore en vente) à 3 voies et régulation Lambda de la Porsche 911 Carrera développe 152 kW (207 ch) à 5 900 tr/mn. Le couple maximum est de 262 Nm à 4 600 tr/mn.

La Porsche 911 Carrera avec catalyseur passe de 0 à 100 km/h en 6,5 s (mesure effectuée à mi-charge calculée à partir du poids à vide selon DIN). Elle atteint une vitesse maximale de 235 km/h.

Un moteur de technologie Porsche.

Les six cylindres de Porsche sont des moteurs en alliage léger, compacts, plats et de faible poids, équipés de deux fois trois cylindres dans deux rangées opposées. Cette disposition des cylindres a permis d'obtenir des dimensions réduites et une faible hauteur, critères très importants pour les voitures sportives. Leur poids a pu être réduit par rapport aux moteurs traditionnels grâce à l'utilisation d'un alliage léger: le moteur est en alliage de silicium/aluminium. Les cylindres et les culasses sont fabriqués individuellement en alliage léger et les deux carters des arbres à cames sont également en aluminium.



La technique du moteur dans ses moindres détails.

Le moteur de la Porsche 911 Carrera est ce qu'un moteur doit être de nos jours: à la fois puissant, très économique et le moins polluant possible, robuste et fiable.

Graissage à carter sec comme dans les voitures de compétition.

Toutes les Porsche 911 sont équipées d'un graissage à carter sec et à réservoir d'huile séparé, que l'on ne trouve que dans les voitures de compétition, afin d'assurer une lubrification parfaite, même

en cas d'accélération transversales extrêmes. Chaque point de graissage

reçoit la quantité d'huile purifiée et refroidie nécessaire, même en cas de passage en courbe à grande vitesse. Outre le radiateur d'huile intégré dans le moteur, un radiateur supplémentaire à lamelles

accroît encore l'efficacité et la capacité de refroidissement. Il est installé dans l'aile avant droite dans les modèles à six cylindres.

Le moteur est refroidi par un ventilateur axial, caractéristique de la Porsche 911. Avec un débit de 1 500 litres d'air à la seconde (à 6 000 tr/mn), il est parfaitement à la hauteur des performances des nouveaux modèles Carrera.

Le système d'injection électronique à commande digitale.

Porsche est un des rares grands constructeurs automobiles du monde à ne plus utiliser, pour tous ses modèles, que des moteurs à injection d'essence. Sur la Porsche 911 Carrera, le système d'injection électronique à commande digitale DME assure un dosage exact du mélange en fonction des conditions de fonctionnement instantanées,

ainsi qu'un remplissage uniforme des cylindres du moteur. C'est également lui qui fait en sorte que l'étincelle soit produite exactement à l'instant requis pour un allumage transistorisé. Ce système, qui est le plus perfectionné de ce type, maîtrise parfaitement le paramètre le plus important pour assurer une combustion idéale du carburant: le dosage précis des quantités d'air et d'essence et l'adaptation rigoureuse du point d'allumage aux conditions de pression et de température régnant à chaque instant à l'intérieur du moteur.

Les avantages inhérents à ce système d'allumage ont donné naissance, sur la Porsche 911 Carrera, à un rapport performances/consommation optimal: grâce à l'adaptation précise du point d'allumage, la consommation reste très faible lors des démarrages et à froid. L'optimisation du mélange contribue également à réduire la consommation d'essence à tous les régimes.

L'amélioration du rendement du moteur a, en outre, permis de réduire encore les émissions nocives. Lors du couplage des accessoires électriques (par exemple alternateurs ou compresseur de climatisation), le ralenti est stabilisé automatiquement par un système de régulation électronique.

Spontanéité et souplesse de fonctionnement du six cylindres.

La masse rigoureusement équilibrée des bielles et le vilebrequin à huit paliers en acier forgé soigneusement équilibré par douze contrepoids garantissent un parfait équilibrage des masses, assurant ainsi au moteur six cylindres d'excellentes reprises à tous les régimes ainsi qu'un fonctionnement silencieux.

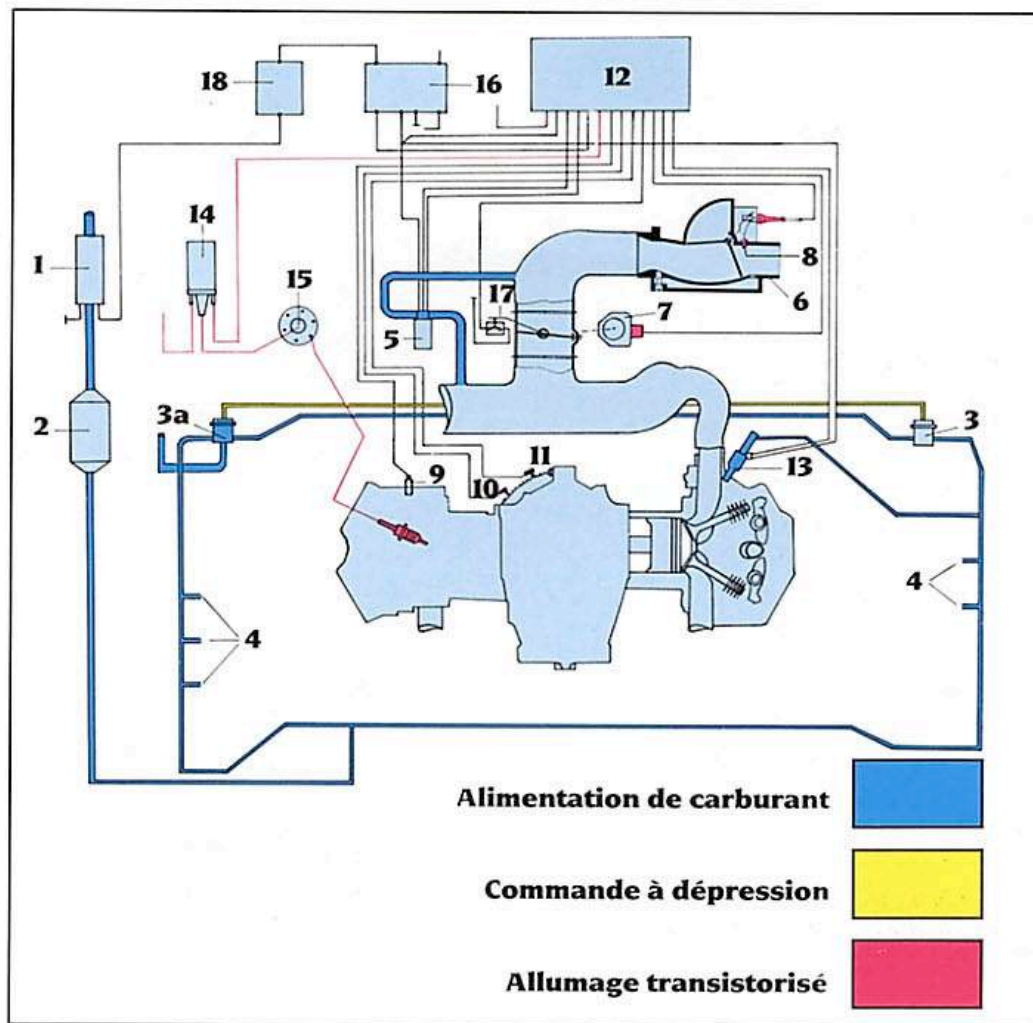
Les avantages inhérents à ce système d'allumage ont donné naissance, sur la Porsche 911 Carrera, à un rapport performances/consommation optimal: grâce à l'adaptation précise du point d'allumage, la consommation reste très faible lors des démarrages et à froid. L'optimisation du mélange contribue également à réduire la consommation d'essence à tous les régimes.

Le moteur de la Porsche 911 Carrera est ce qu'un moteur doit être de nos jours: à la fois puissant, très économique et le moins polluant possible, robuste et fiable.

Les ingénieurs Porsche travaillent depuis plusieurs années à l'étude de technologies non polluantes pour l'automobile. Une grande partie des résultats ainsi obtenus ont été concrétisés sur la Porsche 911 Carrera. Par ailleurs, la Porsche 911 Carrera est également livrable avec catalyseur (Dans quelques pays européens pas encore en vente). La version avec catalyseur à 3 voies et régulation Lambda a des performances et une consommation légère-

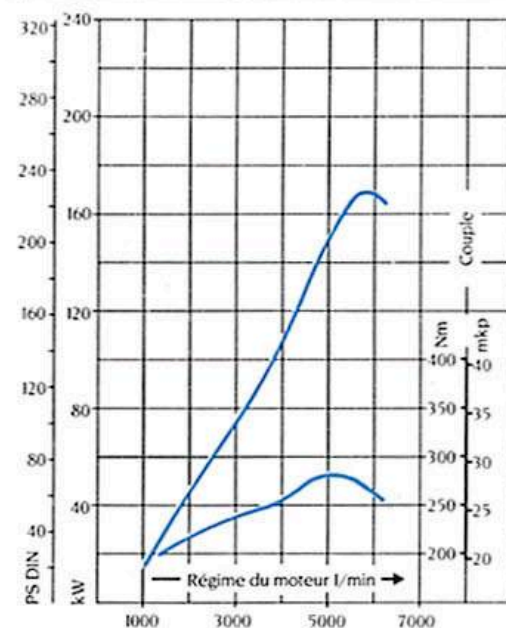
Système électronique digital du moteur

- | | |
|-------------------------------------|--|
| 1 Pompe à essence | 11 Capteur de position de marque de référence |
| 2 Filtre à essence | 12 Boîtier électronique DME |
| 3 Amortisseur de pression | 13 Tubes d'injection |
| 3a Régulateur de pression | 14 Bobine d'allumage |
| 4 Injecteur(s) | 15 Distributeur d'allumage |
| 5 Tiroir d'air additionnel | 16 Double relais: Pompe à essence/Boîtier électronique DME |
| 6 Débitmètre d'air | 17 Contacteur de ralenti |
| 7 Contacteur de papillon | 18 Boîte à fusibles |
| 8 Sonde de température d'air aspiré | |
| 9 Sonde de température du moteur | |
| 10 Capteur de régime | |

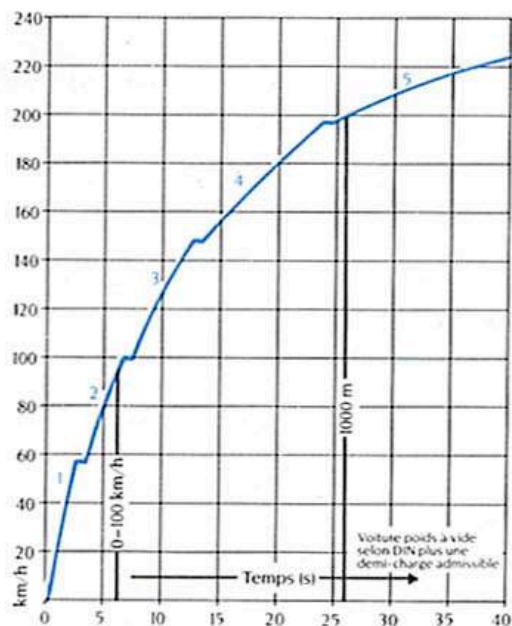


ment différentes de celle de la version sans catalyseur (voir caractéristiques techniques).

Courbes de puissance 911 Carrera



Courbe d'accélération 911 Carrera





Des arguments sûrs.

L'un des principaux atouts de la Porsche 911 Carrera en matière de sécurité de conduite – appelée aussi sécurité active – est constitué par la puissance souveraine de son moteur, qui

L'un des principaux atouts de la Porsche 911 Carrera en matière de sécurité de conduite – appelée aussi sécurité active – est constitué par la puissance souveraine de son moteur, qui permet un style de conduite à la fois sportif et décontracté.

permet un style de conduite à la fois sportif et décontracté. Les accélérations à bas régime sont impressionnantes, même sans

manoeuvres répétées du levier de vitesse. Les temps de dépassement sont réduits au minimum, ce qui accroît la sécurité de conduite.

L'excellente tenue de route en virage.

Parmi les principaux facteurs de sécurité, il est important d'obtenir une différence aussi grande que possible entre la vitesse limite théorique de passage et la vitesse réellement exploitée. Avec la Porsche 911 Carrera, un conducteur moyen reste généralement très en-deçà des possibilités du véhicule; il utilise au maximum 30 à 40% de la valeur limite absolue déterminée par l'accélération de la pesanteur. Les conducteurs Porsche expérimentés obtiennent, il est vrai, des valeurs supérieures. Toutefois, la vitesse de passage en virage de la Porsche 911 Carrera correspond à environ 85% de l'accélération de la pesanteur.



Sécurité, conduite sportive et confort.

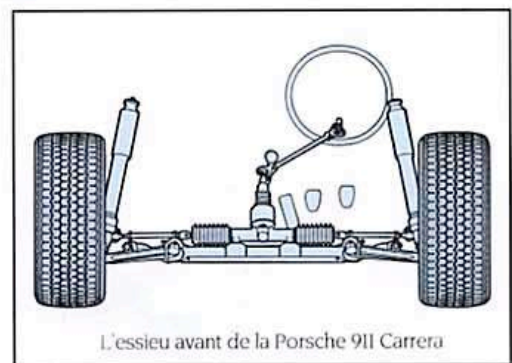
La technique d'entraînement, l'équipement pneumatique et la conception du train roulant de la Porsche 911 Carrera sont l'expression de la synthèse parfaite d'un haut niveau de sécurité active, d'un comportement sportif et d'un confort de conduite maximum.

Le groupe motopropulseur arrière, particulièrement apprécié des nombreux adeptes de la 911 Carrera, compte parmi les caractéristiques marquantes de ce modèle. La boîte de vitesses est bridée directement sur le moteur. La transmission entre le moteur

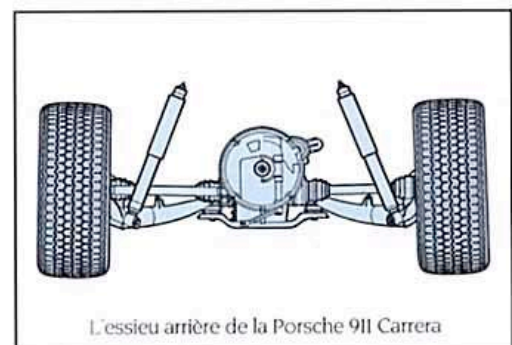
et la boîte de vitesses est assurée par un embrayage monodisque à sec équipé de deux aides intégrées d'embrayage.

Les roues avant sont guidées individuellement par des bras oscillants transversaux avec jambes élastiques et les roues arrière par des bras oscillants obliques en métal léger. L'entretoise transversale de l'essieu avant est également en métal léger.

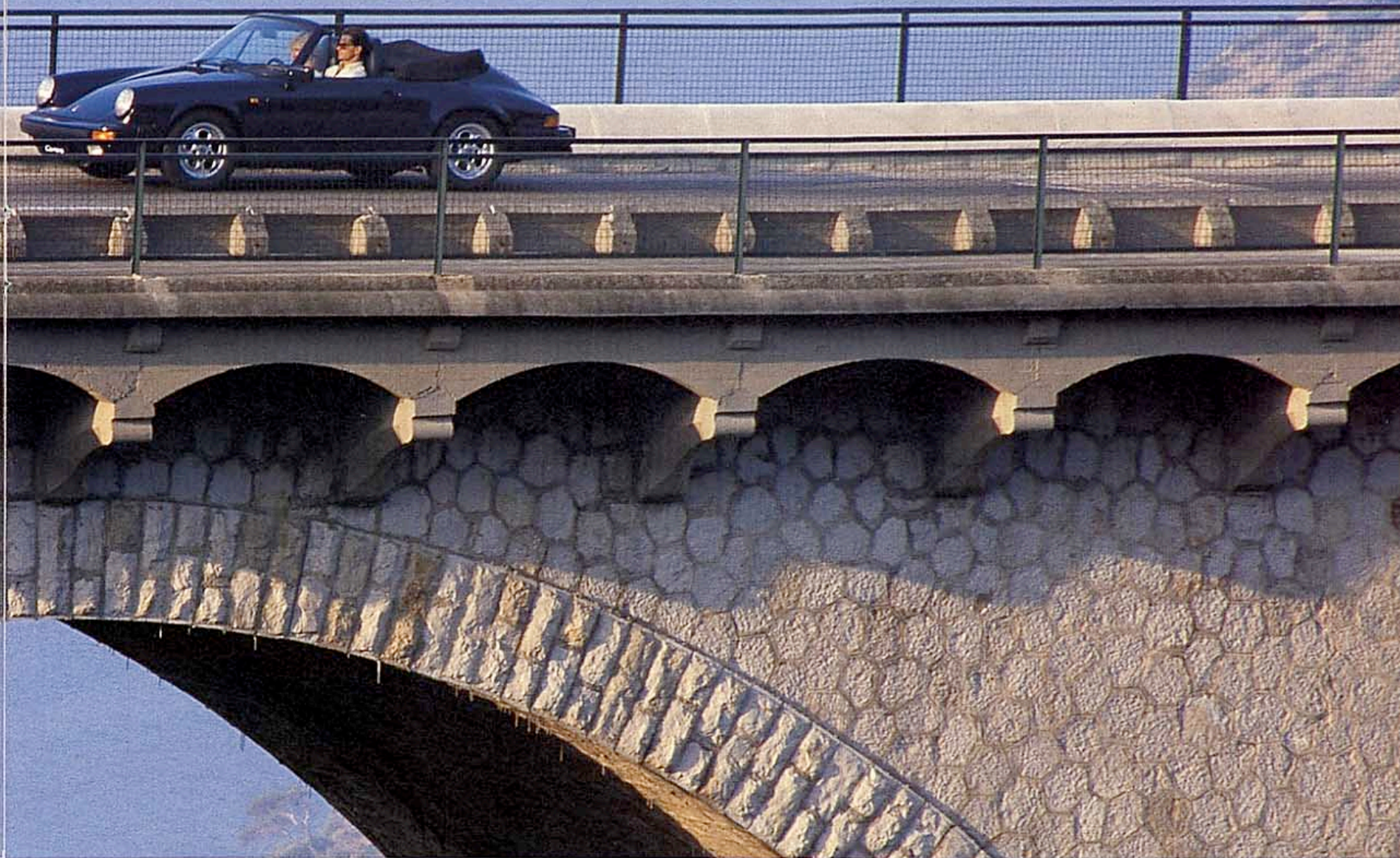
Les roues sont amorties individuellement par des barres de torsion disposées dans le sens de marche. La suspension des roues motrices est assurée par des barres de tor-



L'essieu avant de la Porsche 911 Carrera



L'essieu arrière de la Porsche 911 Carrera



sion disposées perpendiculairement au sens de marche. De plus, des barres stabilisatrices montées en série à l'avant et à l'arrière garantissent une tenue de route optimale en virage sans nuire au confort de suspension. Elles réduisent au minimum l'inclinaison de la carrosserie en cas de passage en courbe à grande vitesse et de manoeuvres brusques. De



cette manière, les pneus gardent une surface de contact maximum avec la chaussée et leur usure est réduite.
La Porsche 911 Carrera est équipée en série de roues en alliage léger de 6 pouces à l'avant et de 7 pouces à l'arrière. Des pneus hautes performances sans chambre 185/70 VR 15 (à l'avant) et 215/60 VR 15 (à l'arrière) y

sont montés. Il existe en outre toute une série de pneus et de roues larges pour la Carrera (voir options).

Les pneus de série 185/70 VR 15 (à l'avant) et 215/60 VR 15 (à l'arrière) peuvent être montés en option sur des jantes de 7 pouces à l'avant et de 8 pouces à l'arrière.

Il existe en outre des pneus taille super-basse 205/55 VR 16 (à l'avant) et 225/50 VR 16 (à l'arrière) qui peuvent être montés sur des roues en alliage léger forgé de 6 et 7 pouces ou, avec des ailes plus larges en «Turbo look», sur des roues en aluminium de 7 et 9 pouces, laquées et brillantes sur les bords, de la Turbo.

Toutes les jantes en aluminium forgé peuvent être livrées en option dans les coloris blanc Grand Prix ou blanc-or métallisé au lieu du motif noir.

Une sécurité due à la précision.

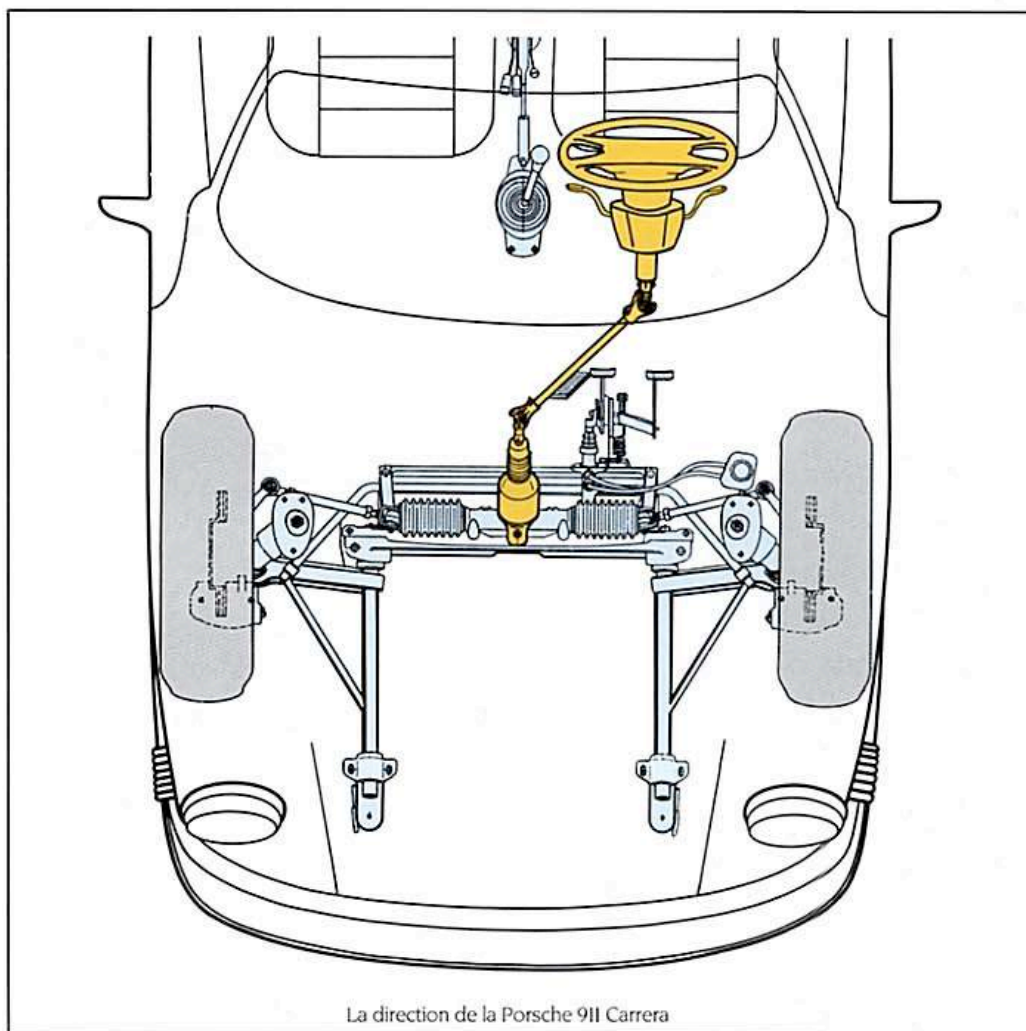
La précision et la rapidité de réaction qui caractérisent la direction de la Porsche 911 Carrera ont été obtenues en faisant appel à la technique largement éprouvée de la crémaillère avec colonne de sécurité. Cette technique se caractérise par son efficacité optimale et par l'obtention d'un excellent contact entre le volant et les roues. La crémaillère est un élément de la timonerie de direction et n'a aucun jeu, grâce à son rattrapage de jeu automatique et à sa conception, quel que soit l'angle de braquage. La direction fournit donc des informations utiles au conducteur, par exemple si la voiture approche de la zone limite ou si de l'eau, du verglas, une route sale réduisent le coefficient d'adhérence entre les pneus et la chaussée.

En option: le pont autobloquant.

La Porsche 911 Carrera peut recevoir en option un pont autobloquant à disques. Cet équipement offre au conducteur expérimenté des réserves de motricité supplémentaires

dans la zone limite en virage. Par ailleurs, il limite au maximum le patinage d'une seule roue au démarrage ou en cours de marche sur la neige, sur le verglas, sur les gravillons ou sur route mouillée et non revêtue ainsi

que lors du franchissement d'une section déformée. L'effet de blocage du pont autobloquant Porsche a cependant été volontairement limité à 40% afin d'éviter les tendances désagréables des autres



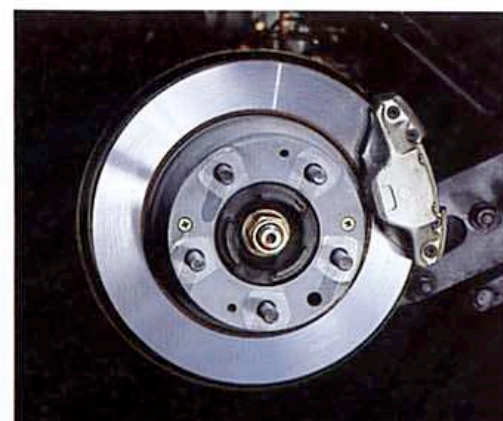
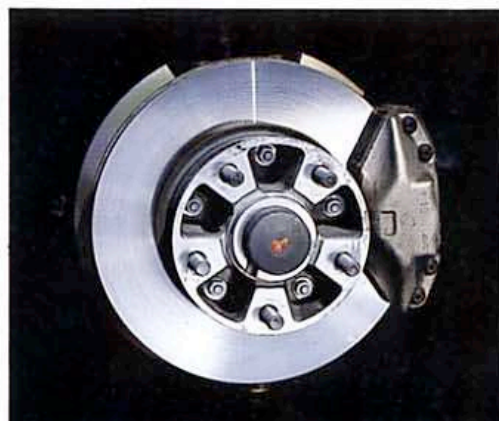
La direction de la Porsche 911 Carrera

systèmes qui donnent souvent une impression de «sous-virage» et de manque de guidage latéral au niveau de l'essieu arrière.

La Porsche 911 Carrera peut recevoir en option un pont autobloquant à disques. Cet équipement offre au conducteur expérimenté des réserves de motricité supplémentaires dans la zone limite en virage. Par ailleurs, il limite au maximum le patinage d'une seule roue au démarrage ou en cours de marche sur la neige, sur le verglas, sur les gravillons ou sur route mouillée et non revêtue ainsi que lors du franchissement d'une section déformée.

De 100 à 0 km/h en 3,4 s.

Le système de freinage hydraulique à double circuit et à freins à disques ventilés pour chaque roue est à la mesure des performances de cette voiture. La ventilation forcée des disques

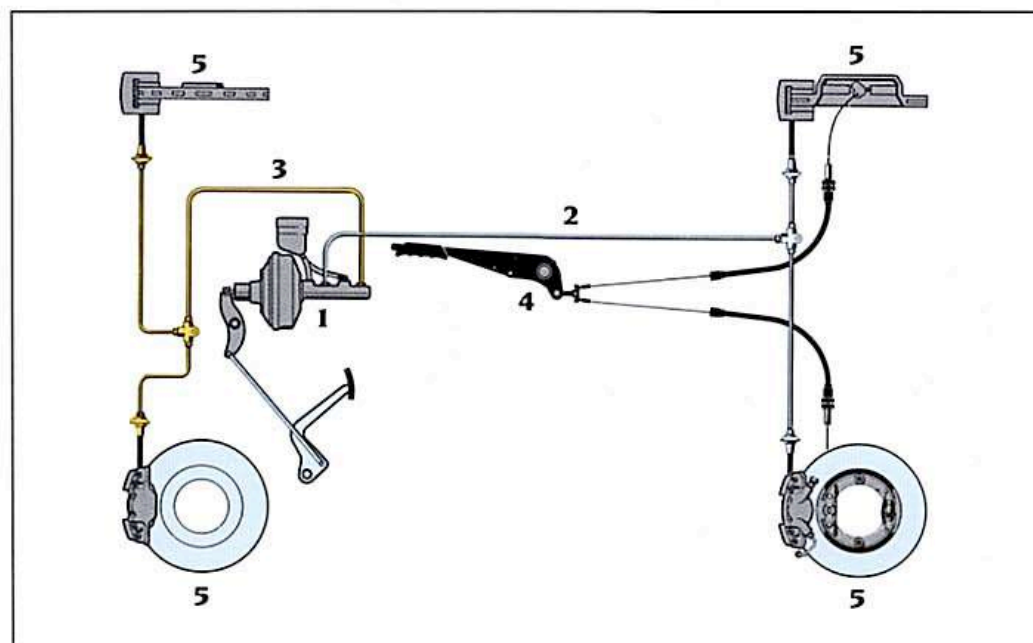


Le système de freinage hydraulique à double circuit et à freins à disques ventilés pour chaque roue est à la mesure des performances de cette voiture. La ventilation forcée des disques contribue largement à éliminer le phénomène redouté de perte d'efficacité des freins, à la suite de freinages répétés à grande vitesse.

contribue largement à éliminer le phénomène redouté de perte d'efficacité des freins, à la suite de freinages répétés à grande vitesse.

Les valeurs de freinage de la Carrera ne craignent pas la comparaison: $8,4 \text{ m/s}^2 = 0,86 \text{ g}$. En d'autres termes, la Porsche 911 Carrera s'immobilise à partir de 100 km/h en 3,4 s environ sur route sèche, ce qui correspond à une distance d'arrêt d'environ 45 m. A partir de 150 km/h, il lui faut environ 5 s et un peu plus de 100 m et à partir de 200 km/h approximativement 6,5 s et 180 m. Et à partir de 200 km/h, il faut 136 m et 3,28 s pour freiner la Carrera à 100 km/h. Les valeurs de freinage ont été mesurées avec les roues et les pneus de série et le poids à vide DIN plus deux personnes.

Un servofrein permet de réduire au minimum les efforts du conducteur et de doser finement le freinage. Un témoin d'usure des plaquettes de frein signale en outre en temps voulu que les garnitures de frein sont usées.



Système de freinage

- 1 Maître-cylindre tandem
- 2 Circuit actionné par poussoir de frein
- 3 Circuit actionné par piston flottant
- 4 Frein à main
- 5 Disques de freins à ventilation intérieure

La sécurité passive.

La Porsche 911 Carrera ne craint pas non plus la comparaison pour ce qui est de la sécurité passive.

La Porsche 911 Carrera ne craint pas non plus la comparaison pour ce qui est de la sécurité passive. Elle satisfait de façon exemplaire aux exigences actuelles de l'automobile en matière de sécurité technique.

Elle satisfait de façon exemplaire aux exigences actuelles de l'automobile en matière de sécurité technique.

La «protection incorporée» des autres usagers.

Extérieurement, la 911 Carrera a été conçue en pensant à la sécurité des autres usagers grâce à un certain nombre de détails qui réduisent considérablement les risques de blessure.

Extérieurement, la 911 Carrera a été conçue en pensant à la sécurité des autres usagers grâce à un certain nombre de détails qui réduisent considérablement les risques de blessure. Les rétroviseurs extérieurs sont escamotables dans les deux sens.

Les rétroviseurs extérieurs sont escamotables dans les deux sens. Les axes des essuie-glace avant et arrière sont munis d'un capuchon

protecteur qui leur enlève toute «agressivité».

La sécurité intérieure.

L'habitacle de la Carrera est garni d'un rembourrage à absorption d'énergie qui recouvre tous les points critiques. L'ensemble des commandes, interrupteurs, poignées, ainsi que la serrure de la boîte à gants sont en matière déformable ou encastés. Le rétroviseur intérieur a été conçu pour céder en cas de choc. L'enrouleur automatique des ceintures de sécurité à triple point d'appui est placé sous le revêtement. Tous les matériaux utilisés dans l'habitacle sont peu inflammables.

La sécurité de la carrosserie.

La Porsche 911 Carrera se caractérise par des zones d'absorption de choc d'une taille inhabituelle et par des structures déformables optimales. Les pare-chocs de sécurité montés sur des tubes déformables et sur des amortisseurs de chocs hydrauliques (en option) sur les longerons de la Porsche 911 Carrera protègent la carrosserie. En cas de collision à 50 km/h contre un bloc de 90 t (exemple de test), la partie avant absorbe suffisamment d'énergie pour que la ceinture de sécurité conserve toute son efficacité.

Le bras oscillant transversal de l'essieu avant forme une zone de protection pour le réservoir d'essence. Le pare-brise de sécurité en verre feuilleté est pourvu de renforts intégrés. En cas de collision latérale, les serrures de sécurité maintiennent les portières verrouillées. Cependant, la cellule de sécurité indéformable du Coupé Carrera et du Targa fait que les portières peuvent être ouvertes de l'intérieur comme de l'extérieur après une telle collision.

Le mérite en revient également, dans le Coupé et le Targa, au pavillon, qui forme avec les montants de pare-brise très robustes une structure porteuse extrêmement rigide faisant office de cage de sécurité. Le Cabriolet Carrera peut être livré en option avec arceau de sécurité. Le réservoir monté en position de sécurité et le circuit d'alimentation soigneusement protégé font en sorte qu'il n'y ait pas de fuite d'essence en cas de tonneau.

La sécurité passive de la direction.

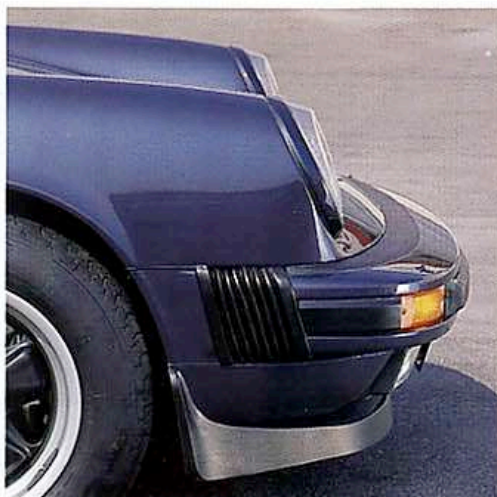
La grande plaque antichoc du volant est efficacement rembourrée et ne forme pas d'éclats en se brisant. La console de direction est conçue de façon à céder en cas de collision et à former une zone de déformation importante. Un autre élément déformant est monté directement sur la plaque antichoc. Son rôle est d'orienter le volant, au cours de la phase initiale de choc, dans le sens de l'impact. De ce fait, les forces d'impact sont réparties sur une surface aussi grande que possible, réduisant ainsi la pression enregistrée aux différents points d'impact.





La Carrera Turbo look.

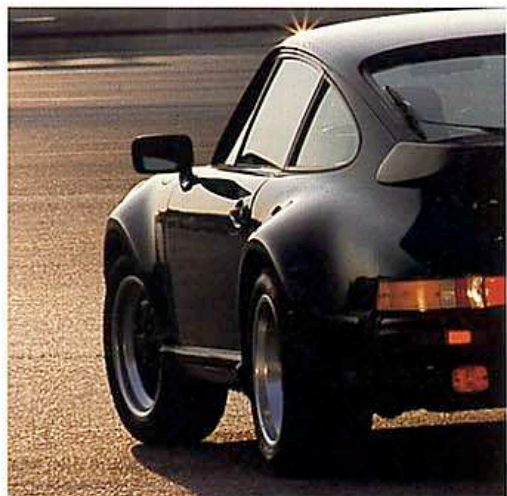
La préparation usine: tous les modèles de Porsche 911 Carrera (Coupé, Targa, Cabriolet) peuvent être équipés en option des déflecteurs avant et arrière spéciaux Carrera ou du Turbo look.



Déflecteur avant du Porsche 911 Carrera



Déflecteur arrière du Porsche 911 Carrera



Elargisseur d'aile du Porsche 911 Turbo



Déflecteur avant du Porsche 911 Turbo



Déflecteur arrière du Porsche 911 Turbo

Les options et les accessoires.

Quelques options ont déjà été présentées de façon plus ou moins détaillée aux pages précédentes. Nous citerons à titre d'exemple le toit ouvrant électrique, le système de climatisation, les autoradios, le pont autobloquant, les amortisseurs hydrauliques de choc, le déflecteur Carrera et le Turbo look. Vous trouverez ci-après quelques autres options que peut recevoir la Porsche 911 Carrera.

Le régulateur de vitesse.

Le régulateur de vitesse, appelé Tempostat, maintient avec exactitude la vitesse choisie, quelle

Le régulateur de vitesse, appelé Tempostat, maintient avec exactitude la vitesse choisie, quelle qu'elle soit, entre 50 et 200 km/h. Sur itinéraire dégagé ou sur autoroute à vitesse limitée, la conduite de la Porsche devient ainsi encore plus confortable et reposante (sans avoir à appuyer sur l'accélérateur).

qu'elle soit, entre 50 et 200 km/h. Sur itinéraire dégagé ou sur autoroute à vitesse limitée, la conduite de la Porsche devient ainsi encore plus confort-

table et reposante (sans avoir à appuyer sur l'accélérateur).

La sécurité anti-effraction.

Le système d'alarme électronique disponible en option pour la Porsche 911 Carrera protège non seulement l'ouverture des deux portières, mais également le capot moteur et la

Le système d'alarme électronique disponible en option pour la Porsche 911 Carrera protège non seulement l'ouverture des deux portières, mais également le capot moteur et la mise en action du démarreur.

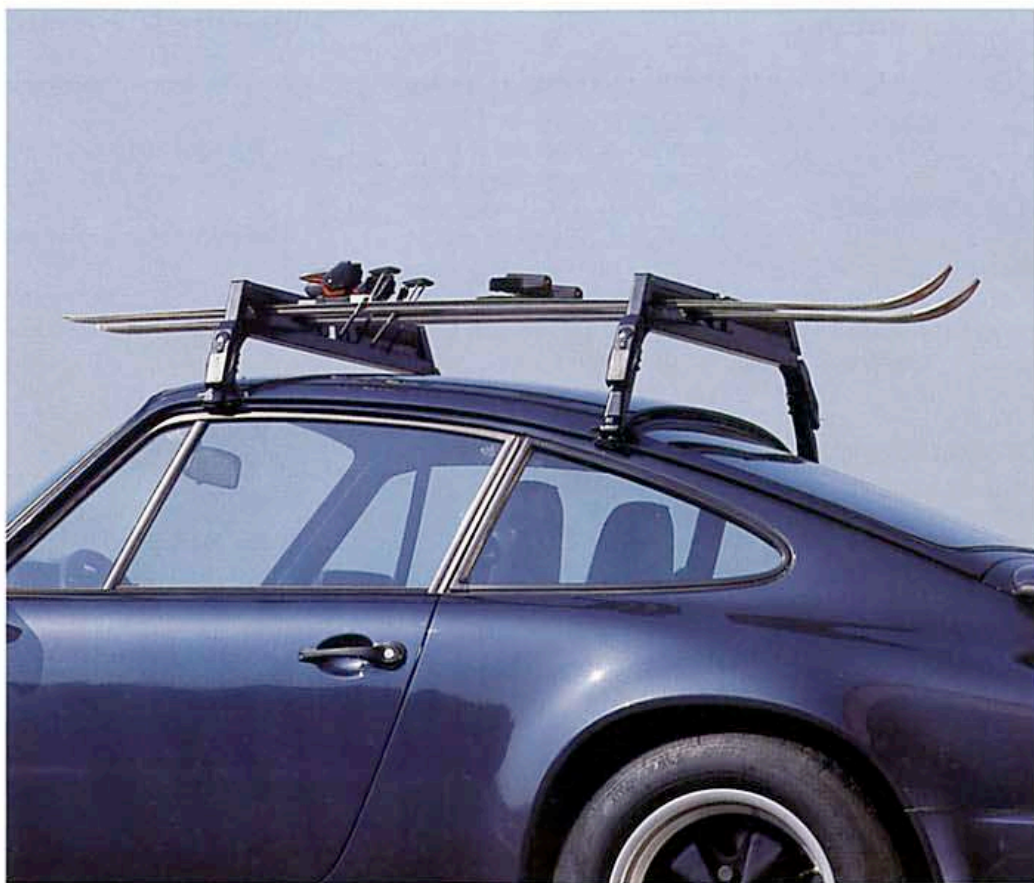
mise en action du démarreur. Grâce au système central de verrouillage électrique, il n'y a plus de portière qui reste ouverte par

mégarde. Les portières peuvent en outre

être verrouillées de l'intérieur contre les visites «indésirables» à l'aide d'une touche située sur la console centrale.

Le système de chargement modulable.

Le système de chargement Porsche possède deux supports de base, qui peuvent recevoir différents équipements supplémentaires: porte-skis, coffre à skis, galerie, support de planche à voile, porte-bateau, porte-bicyclette, coffre à bagages. Tous les composants se caractérisent par une très grande stabilité, garantissant ainsi un comportement de véhicule parfaitement équilibré, même avec la charge maximum. Les supports de base et leurs accessoires sont protégés contre le vol par deux antivols à clé. Ce système se monte facilement et se démonte tout aussi facilement, en quelques gestes seulement.



Caractéristiques techniques.

*| | Données divergentes pour véhicules catalisateurs

MOTEUR

| | |
|---|---|
| Nombre de cylindres | 6 |
| Alésage (mm) | 95 |
| Course (mm) | 74,4 |
| Cylindrée effective (cm ³) | 3.164 |
| Taux de compression | 10,3:1 * 9,5 :1 |
| Puissance kW (ch CE) | 170 (231) * 152 (207) |
| au nombre de tours du vilebrequin (l/min) | 5.900 |
| Couple moteur maxi Nm (mkp selon CE) | 284 (29,0) * 262 (26,7) |
| au nombre de tours du vilebrequin (l/min) | 4.800 |
| Puissance spécif. kw/litre (ch CE/litre) | 53,7 (73,0) * 48,0 (65,4) |
| Carburant à indice d'octane (ROZ).. | 98 (super carburant avec plomb) * 95 (Eurosuper sans plomb) |

CONSTRUCTION MOTEUR

| | |
|---|---|
| Genre | moteur Otto, 4 temps, 6 cylindres, disposé à plat (boxer), refroidi par air |
| Bloc moteur | alliage léger |
| Cylindres individuels | alliage léger |
| Disposition des soupapes par cylindre | 1 admiss., 1 échappem., en tête, inclinées en V |
| Commande des soupapes | un arbre à cames en tête de chaque rangée de 3 cylindres |
| Entraînement ACT | par chaîne |
| Vilebrequin | forgé, 8 paliers |
| Graissage | carter sec avec réservoir d'huile séparé, refroidissement d'huile régularisé par thermostat et filtre d'huile dans le courant principal avec radiateur additionnel d'huile à lamelles monté dans l'aile avant |
| Alimentation carburant | 1 pompe électrique |
| Formation du mélange | L-Jetronic avec le système électronique digital du moteur (DME) |

SYSTEME ELECTRIQUE

| | |
|---|--|
| Voltage de la batterie | 12 |
| Puissance (Ah) | 66 |
| Génératrice | alternateur 90 A/1260 W |
| Allumage | Système d'allumage transistorisé digital |
| Bougies (écartement des électrodes en mm) | Bosch WR 4 CC (0,7 + 0,1) |

TRANSMISSION

| | |
|---------------------------------------|--|
| Embrayage | monodisque à sec. |
| Boîte | synchronisée Porsche |
| Nombre de vitesses | 5 AV, 1 AR |
| Entraînement du pont | couple spiro-conique et différentiel |
| Transmission aux roues motrices | par arbre à double cardan sur les roues AR |
| Position du levier de vitesses | au plancher, sur le tunnel |
| Rapp. de transmission au pont | 3,875 : 1 |

CARROSSERIE

| | |
|---------------|--|
| Version | autoportante, tôle d'acier galvanisée à chaud des deux côtés |
|---------------|--|

CHASSIS, SUSPENSION

| | |
|------------------------------------|---|
| Suspension roues AV | indépendantes guidées par bras transversaux et jambes de force |
| Amortissement roues AV | barres de torsion, ϕ 18,8 mm |
| Suspension roues AR | indépendantes guidées par bras obliques |
| Amortissement roues AR | 1 barre de torsion transversale par roue, ϕ 25 mm |
| Amortisseurs AV et AR, types | hydrauliques à gaz, à deux tubes |
| Stabilisateurs | ϕ 22 mm à l'AV, ϕ 21 mm à l'AR |
| Freins | hydrauliques à double circuit agissant sur 4 disques à ventilation intérieure, servo-frein, détendeur pour le circuit arrière |
| Jantes | à l'AV 6 x 15, à l'AR 7 x 15 en alliage léger, coulées pression |
| Pneus | à l'AV 185/70 VR 15, à l'AR 215/60 VR 15 |
| Direction | à crémaillère |

CAPACITES

| | |
|--|--|
| Huile moteur (avec filtre d'huile) | env. 13,0 l d'huile multigrade, SAE 10 W 30, 10 ou 15 W 40, 10 ou 15 W 50 ou 20 W 50 suivant spécification usine |
| Boîte et pont | env. 3 l SAE 90 |
| Réservoir de carburant | 85 l, dont 8 l de réserve |
| Lave-glace | env. 8,0 litres |

DIMENSIONS

| | |
|------------------------------|---------|
| Empattement | 2272 mm |
| Voie avant | 1372 mm |
| Voie arrière | 1380 mm |
| Longueur | 4291 mm |
| Largeur | 1652 mm |
| Hauteur (à vide) | 1320 mm |
| Garde au sol (chargée) | 130 mm |
| Diamètre de braquage | 10,95 m |

POIDS

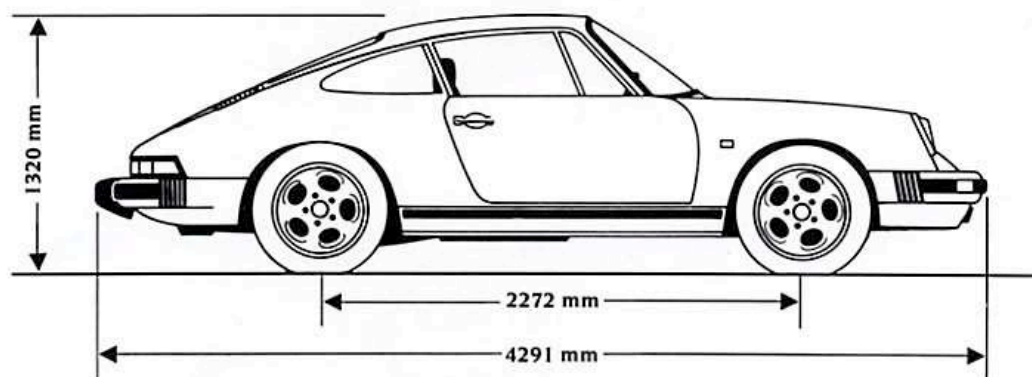
| | |
|------------------------|---------|
| à vide selon DIN | 1210 kg |
| total admissible | 1530 kg |

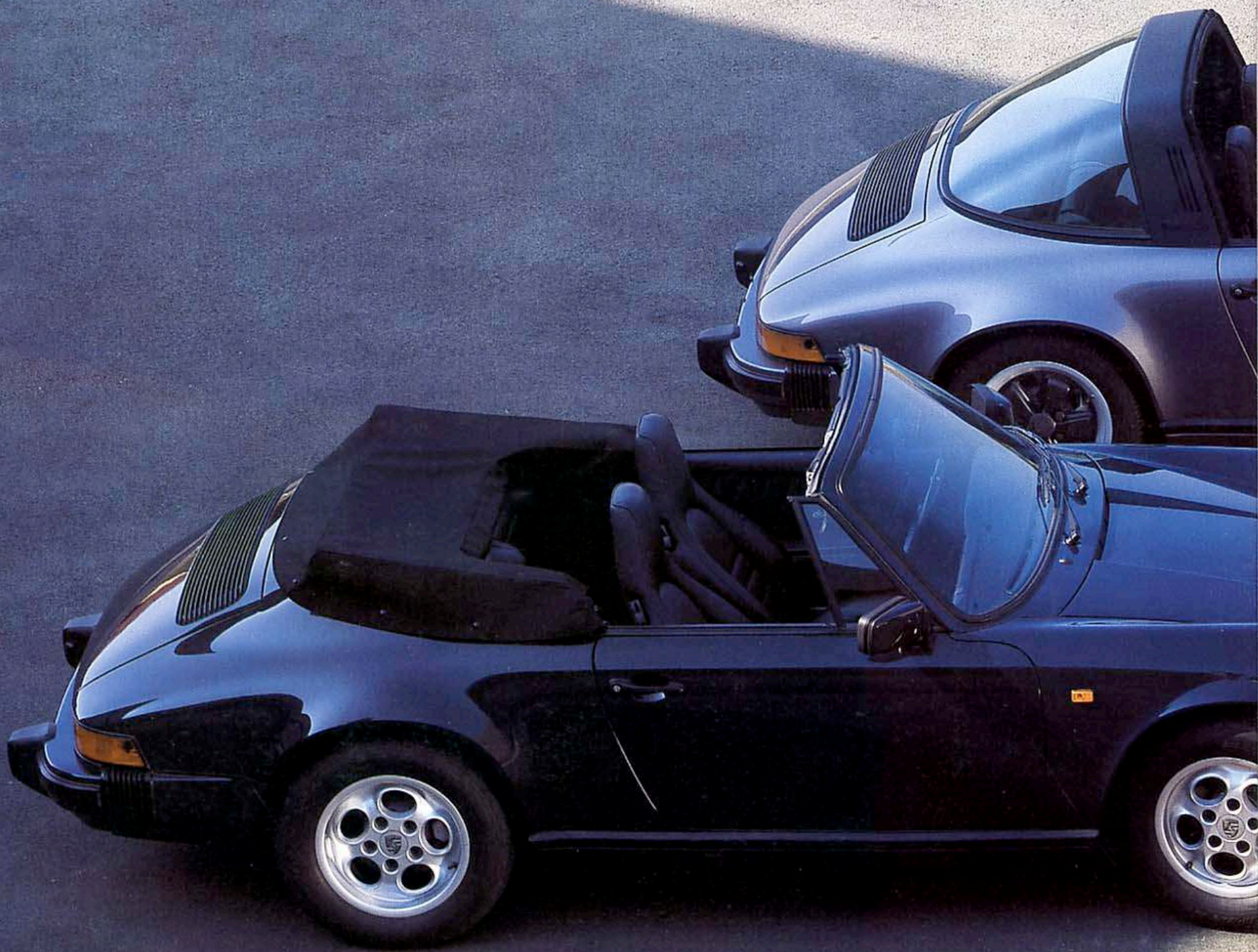
PERFORMANCES

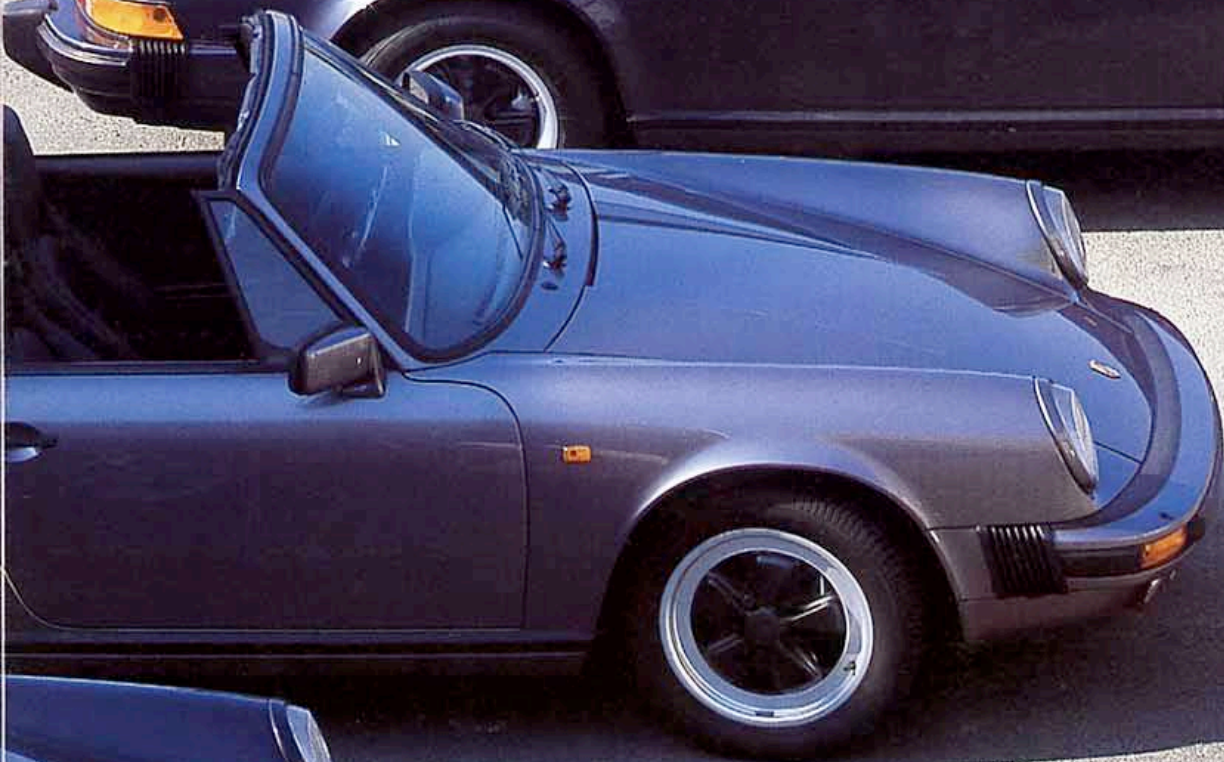
| | |
|--|-----------------|
| Vitesse de pointe km/h | 245 *[235] |
| Accélération 0-100 km/h (poids à vide selon DIN plus 1/2 charge) | 6,1 sec. *[6,5] |

CONSOMMATION CONVENTIONNELLE

| | |
|--------------------------------------|--------------|
| Consommation selon ELE-A 70 (l/100) | |
| à 90 km/h, vitesse stabilisée | 6,8 *[7,9] |
| à 120 km/h, vitesse stabilisée | 9,0 *[9,8] |
| en cycle urbain | 13,6 *[15,5] |







Invitation à un essai sur route.

Il y a mille et une raisons d'opter pour une Porsche. Le plaisir de sortir de l'uniformité générale est par exemple une bonne raison. Mais il en existent bien d'autres: la technique et la sécurité, la fiabilité et la longévité, la rentabilité et la protection de l'environnement, sans oublier le confort de conduite d'une Porsche. Il y aurait tant à dire et à montrer – un catalogue, aussi gros soit-il, n'y suffit pas. C'est pourquoi votre concessionnaire Porsche est à votre entière disposition pour répondre à toutes vos questions. Et c'est encore lui qui vous fera connaître une sensation que les mots sont impuissants à décrire: un essai sur route au volant d'une Porsche. Nous vous y invitons très cordialement.

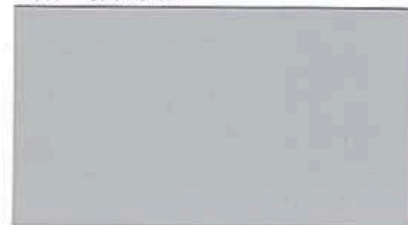


Couleurs de carrosserie

COULEURS DE SERIE



A1 A1 Coupé noir
A1 V9 Targa
A1 .* Cabriolet



A8 A8 Coupé gris marbre
A8 V9 Targa
A8 .* Cabriolet



D4 D4 Coupé beige pastel
D4 V9 Targa
D4 .* Cabriolet



G1 G1 Coupé rouge indien
G1 V9 Targa
G1 .* Cabriolet



K5 K5 Coupé bleu marine
K5 V9 Targa
K5 .* Cabriolet

COULEURS DE SERIE



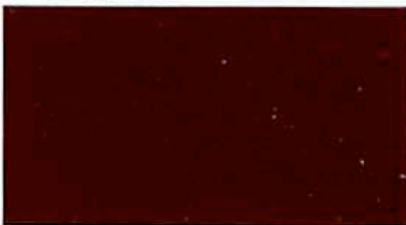
P5 P5 Coupé blanc grand prix
P5 V9 Targa
P5 .* Cabriolet

* Couleurs capote cabriolet voir dernière colonne intérieur.

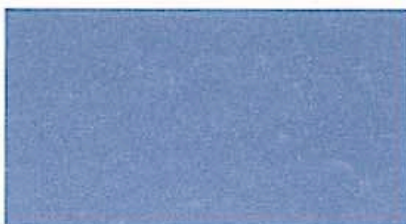
COULEURS SPECIALES



S1 S1 Coupé marron muscade métallisé
S1 V9 Targa
S1 .* Cabriolet



S2 S2 Coupé rouge grenat métallisé
S2 V9 Targa
S2 .* Cabriolet



S3 S3 Coupé bleu iris métallisé
S3 V9 Targa
S3 .* Cabriolet



S4 S4 Coupé bleu de prusse métallisé
S4 V9 Targa
S4 .* Cabriolet



S5 S5 Coupé vert cristal métallisé
S5 V9 Targa
S5 .* Cabriolet

COULEURS SPECIALES



S6 S6 Coupé or métallisé
S6 V9 Targa
S6 .* Cabriolet



S7 S7 Coupé gris argent métallisé
S7 V9 Targa
S7 .* Cabriolet



Y5 Y5 Coupé gris météore métallisé
Y5 V9 Targa
Y5 .* Cabriolet



Y8 Y8 Coupé vert mousse métallisé
Y8 V9 Targa
Y8 .* Cabriolet

Pour des raisons de technique d'impression, les couleurs montrées peuvent s'écarter quelque peu de l'original.

Les voitures présentées dans les illustrations sont parfois dotées d'équipements spéciaux qui ne sont disponibles que contre un supplément de prix. Nous nous réservons le droit de modifier sans préavis la construction, la forme et l'étendue des équipements de série. Les tons des couleurs peuvent également varier.

Dr. Ing. h. c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porschestrasse 42, D-7000 Stuttgart 40
Printed in Germany, WVK 103 330
Wachterdruck, Bonnigheim VMA 7.85

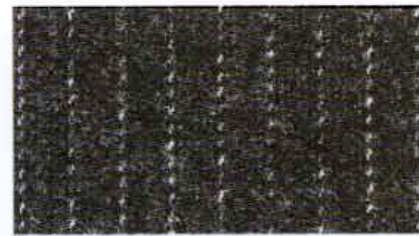
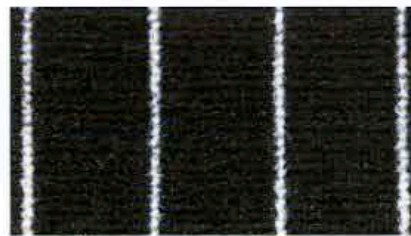
Revêtement intérieur/sièges

CUIR

SIMILI-CUIR

VELOURS TENNIS

FLANELLE TENNIS

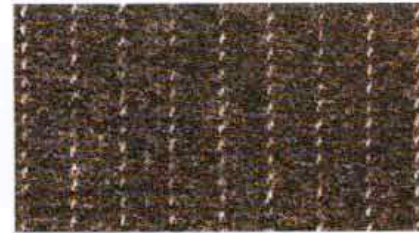
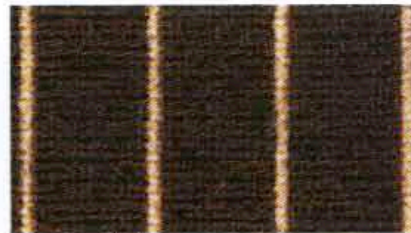
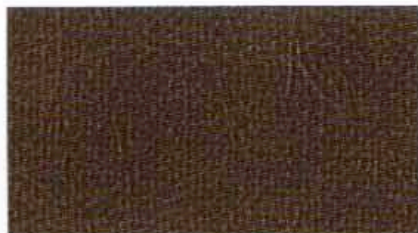


noir

noir

noir/blanc

anthracite

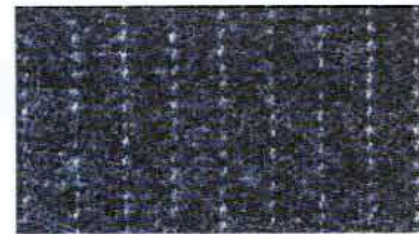
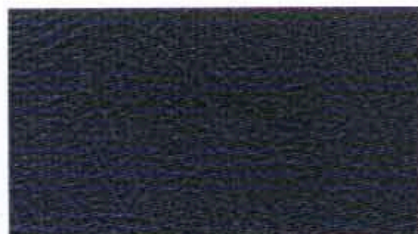


marron

marron

marron/beige

marron

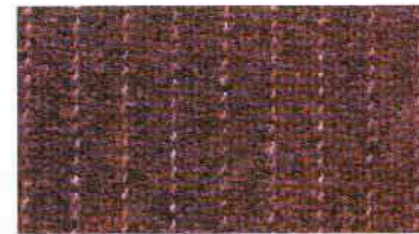
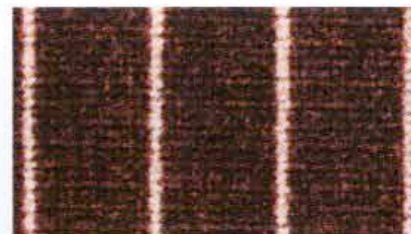


bleu

bleu

bleu/blanc

bleu

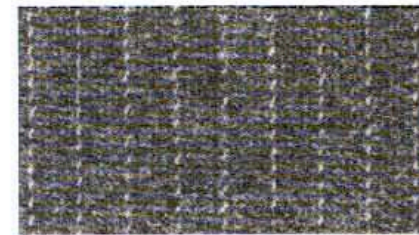
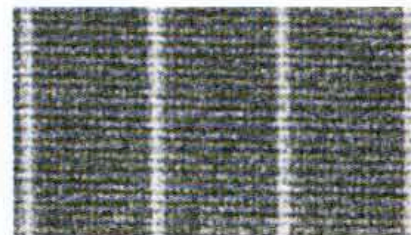
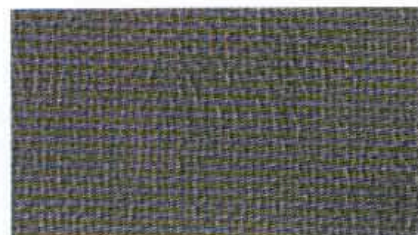


rouge bordeaux

rouge bordeaux

rouge bordeaux/blanc

rouge bordeaux

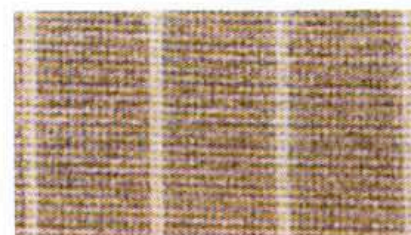


gris-vert

gris-vert

gris-vert/blanc

gris-vert



gris-beige

gris-beige

gris-beige/blanc

TISSU »PORSCHE«



noir



marron



bleu



rouge bordeaux



gris-vert



gris-beige

MOQUETTE



noir



marron



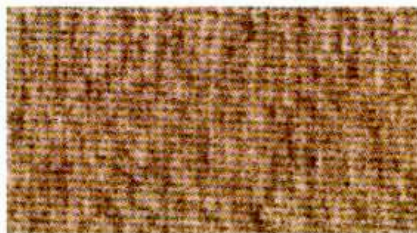
bleu



rouge bordeaux



gris-vert



gris-beige

MOQUETTE

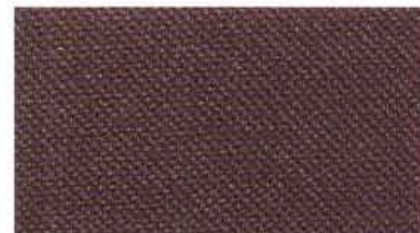


gris-clair

**COULEURS CAPOTE
CABRIOLET**



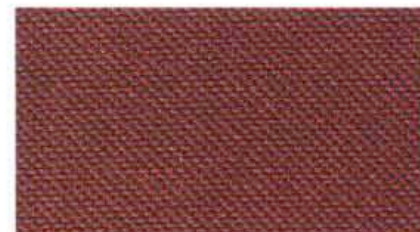
V9 noir



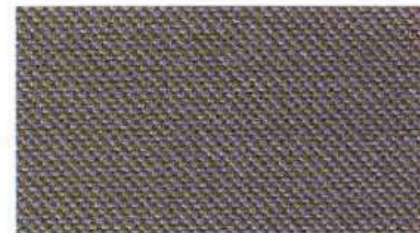
V4 marron



V8 bleu



V5 rouge bordeaux



V7 gris-vert



V9 noir

Pour des raisons de technique d'impression, les couleurs montrées peuvent s'écarter quelque peu de l'original.