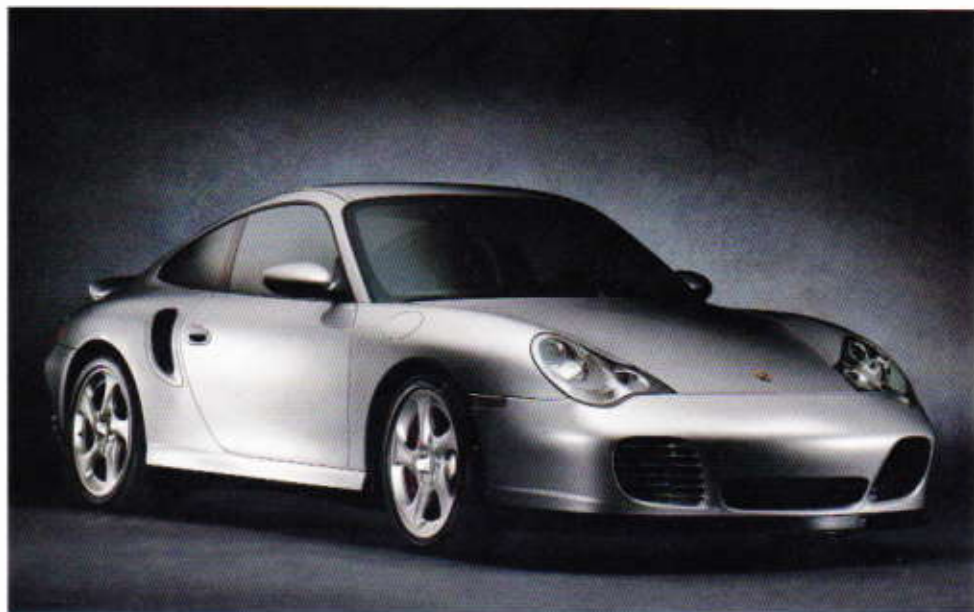




PORSCHE



**La 911 Turbo**



**Plus qu'une simple adaptation.**

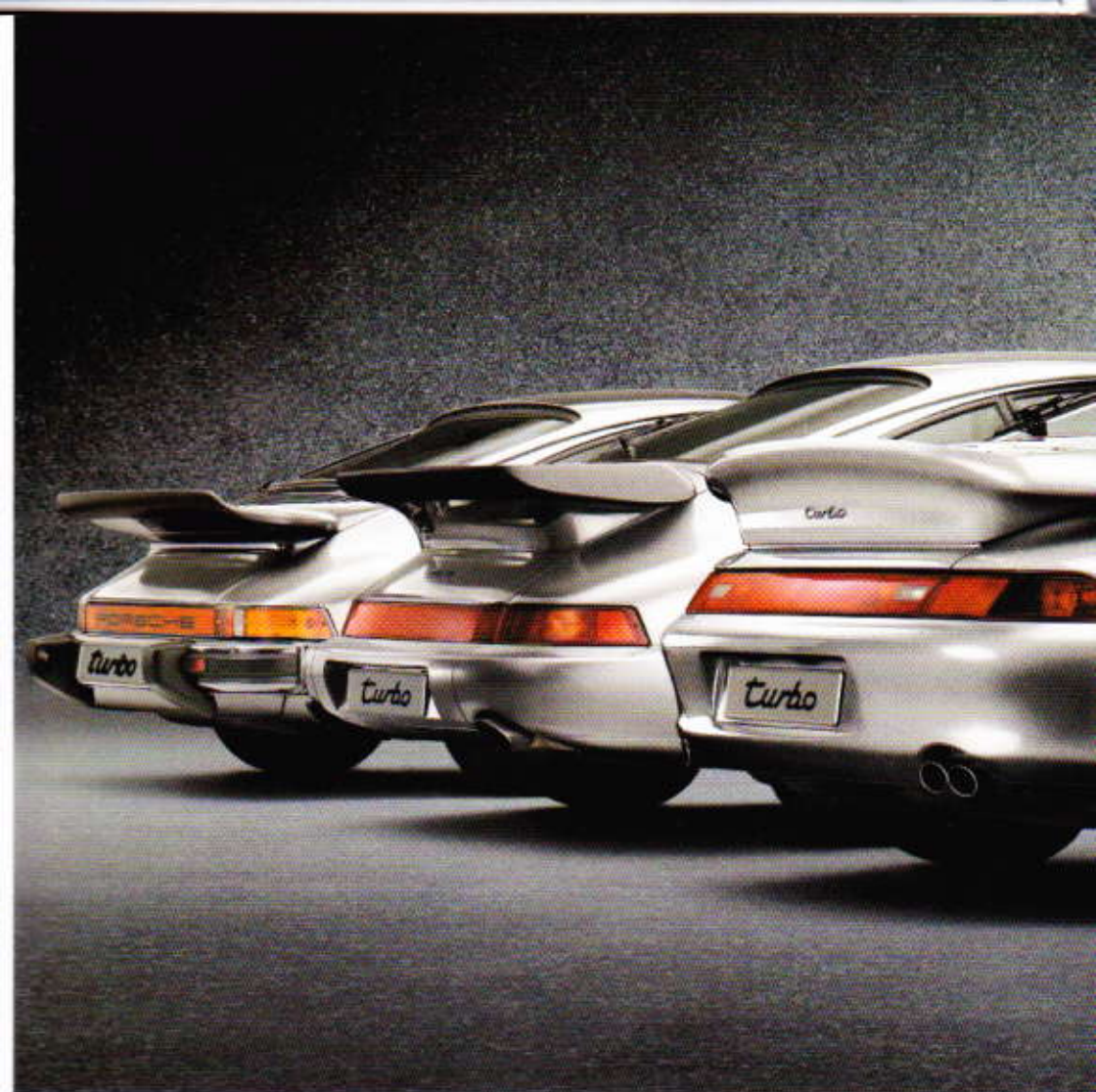
Il y a 25 ans, Porsche présentait une nouvelle voiture de sport qui devait fixer de nouvelles références. Contrairement aux conventions de l'époque, cette voiture avait pour ambition la performance sans aucun compromis. Une voiture destinée à des hommes et des femmes pour qui les valeurs comme la souveraineté, la passion et l'émotion comptaient beaucoup.

A sa naissance, la 911 Turbo avait déjà son caractère. Elle ne s'est jamais mesurée aux valeurs des autres voitures de sport. Pour beaucoup, elle fut un hommage à la performance. Tout simplement un hommage à toutes les voitures de sport. Avant que la Turbo ne fasse son apparition.

Aujourd'hui, lorsque vous vous installez pour la première fois aux commandes de la 911 Turbo, rien n'a changé. De nouveau, nous allons au-delà des conventions. De nouveau, la Porsche fixe de nouvelles références pour réaffirmer son ambition : la performance sans aucun compromis.

Une chose est sûre: la 911 Turbo vous marquera à jamais. L'émotion sera au rendez-vous. Entre elle et vous, cela deviendra de nouveau une affaire très personnelle.

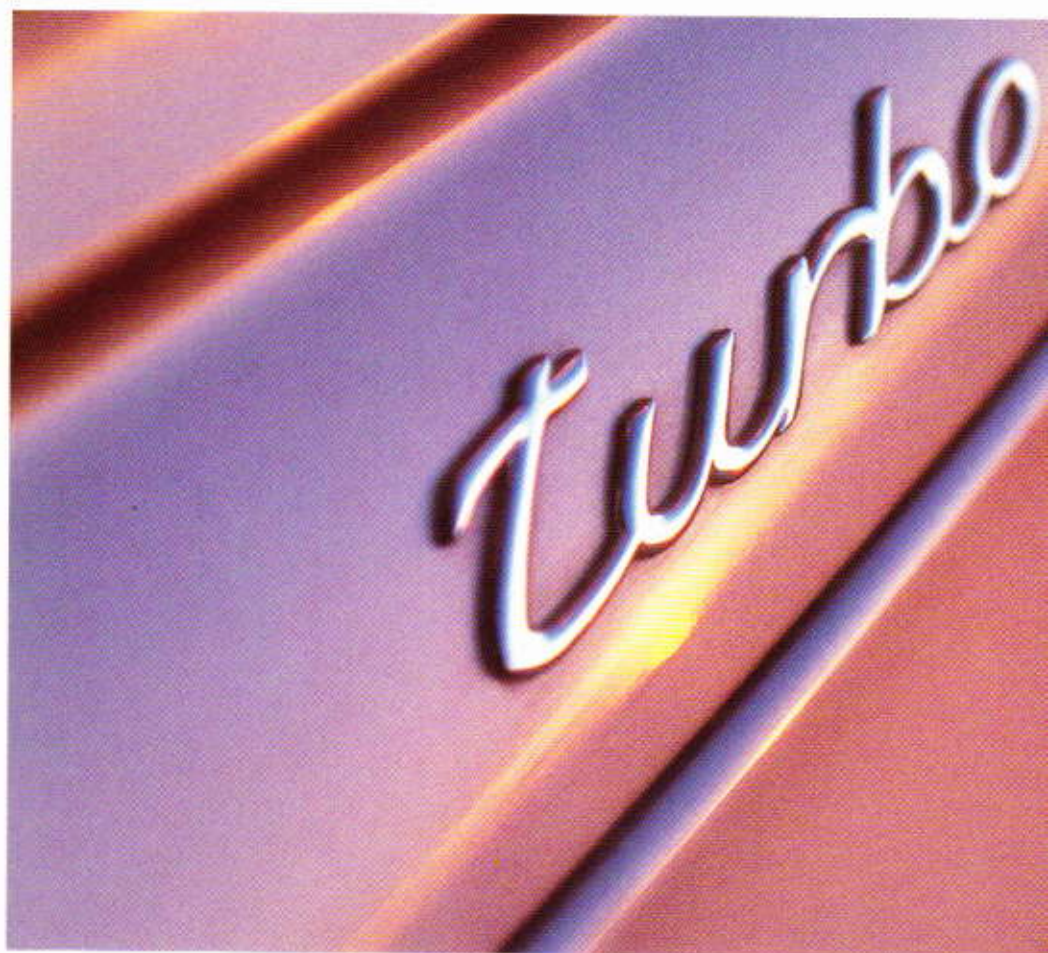
C'est ce que vous attendiez !







L'évolution porte sur la  
précision de la  
motricité, au-delà de la  
puissance pure.



# La 911 Turbo

La 911 Turbo est un vecteur technologique. C'est la voiture de sport par excellence, qui affiche ses performances sans compromis.

Quelle est l'utilité d'une voiture de sport de cette envergure?





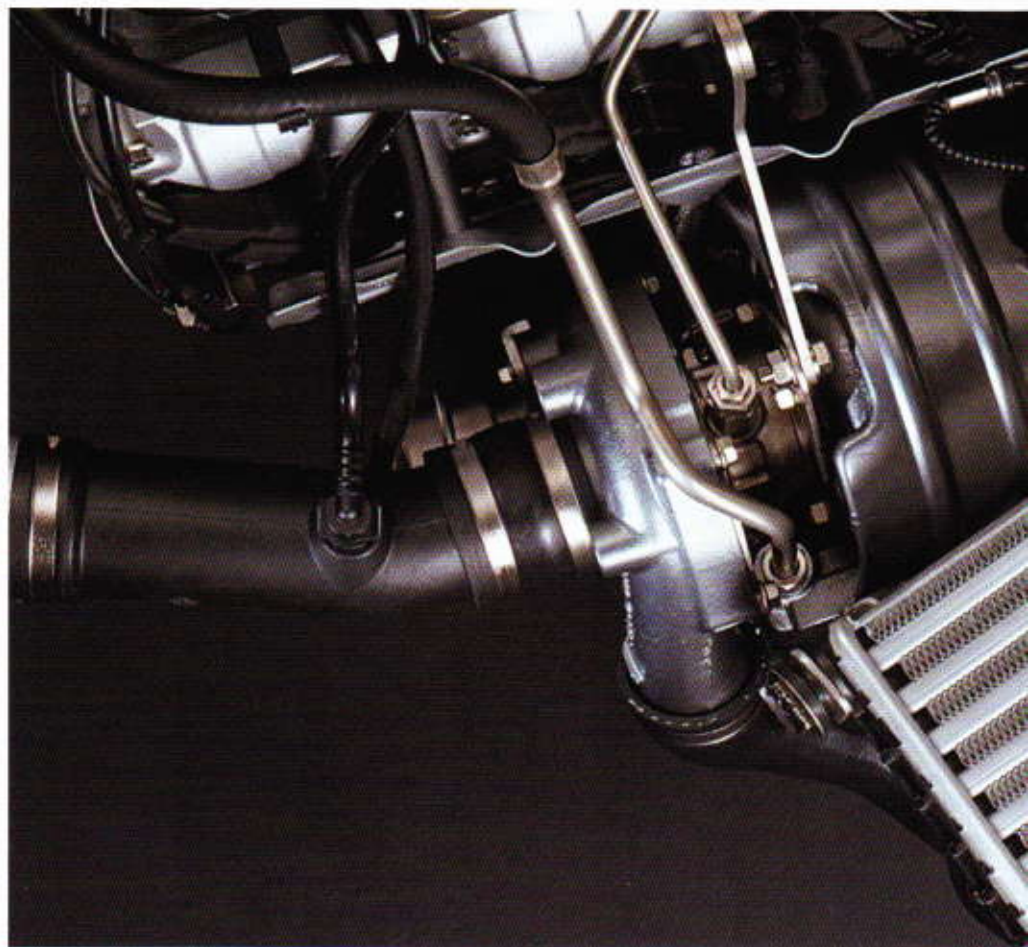






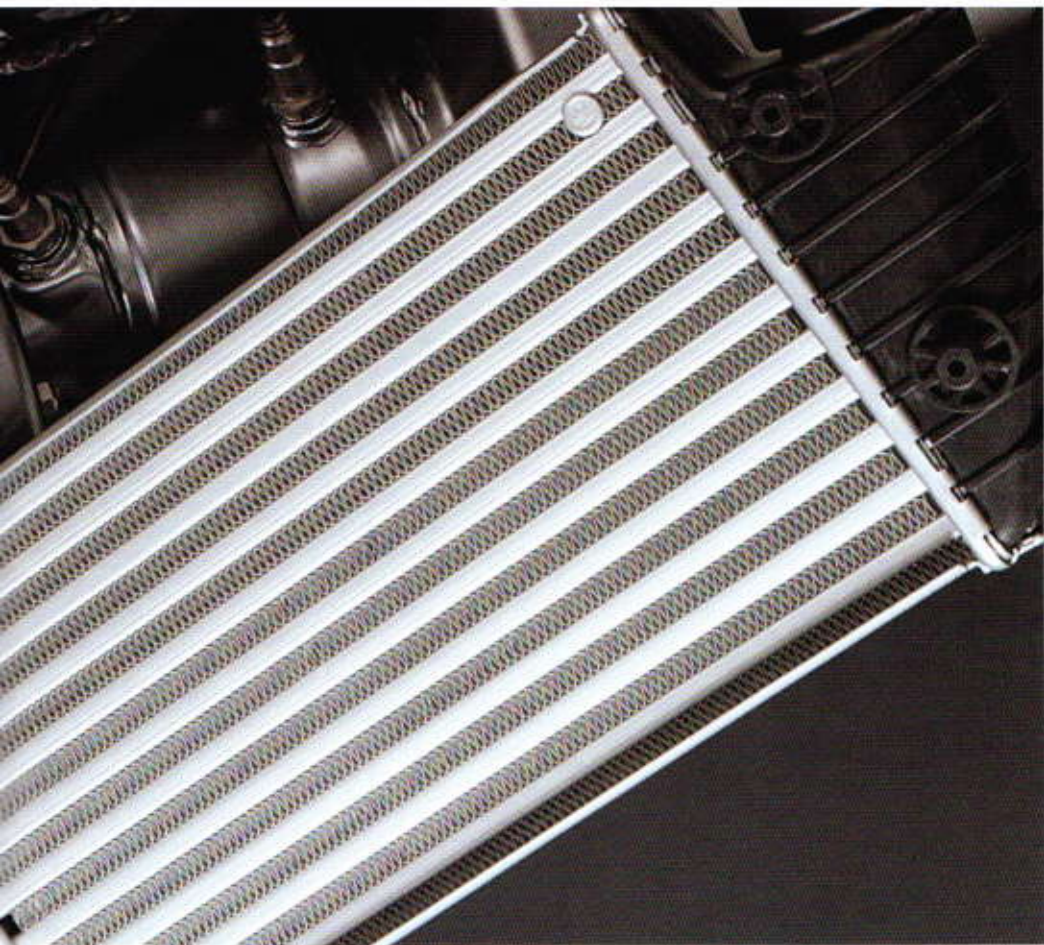






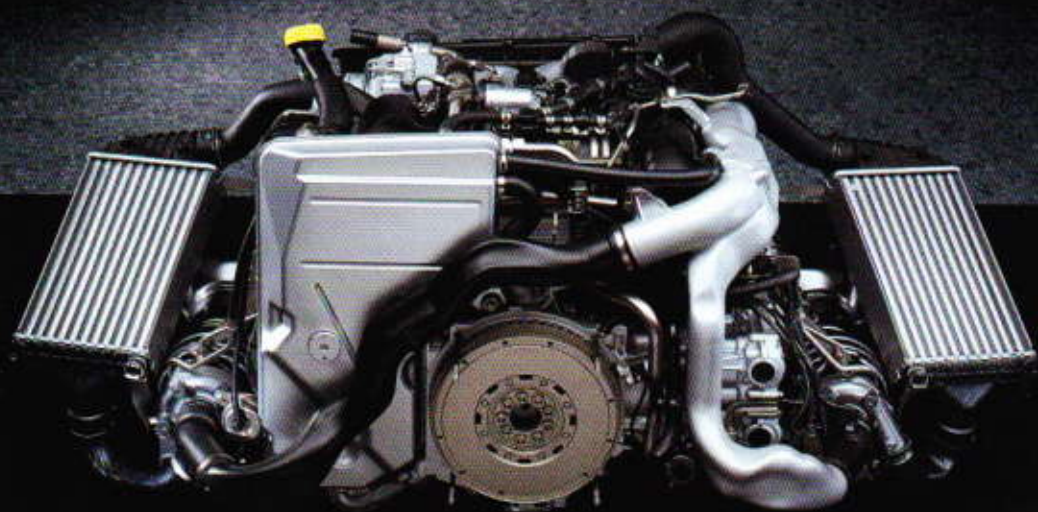
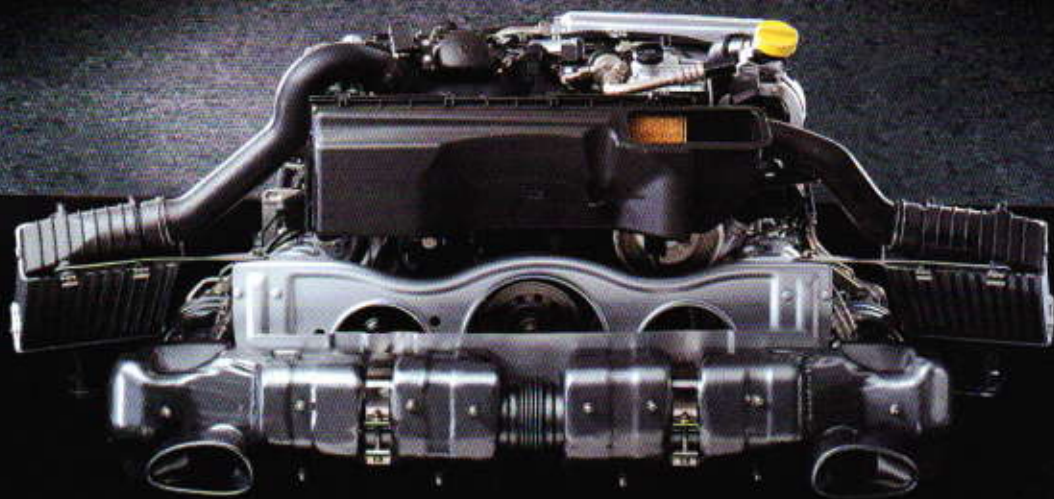
# Transmission et châssis





**2000 apr.J.-C.:**  
les Hommes se détachent des  
valeurs fondamentales.

Seule une minorité continue à  
les défendre.



**Un niveau sonore digne  
d'un 12 cylindres.**

**Des reprises comparables  
à celles d'un 8 cylindres.**

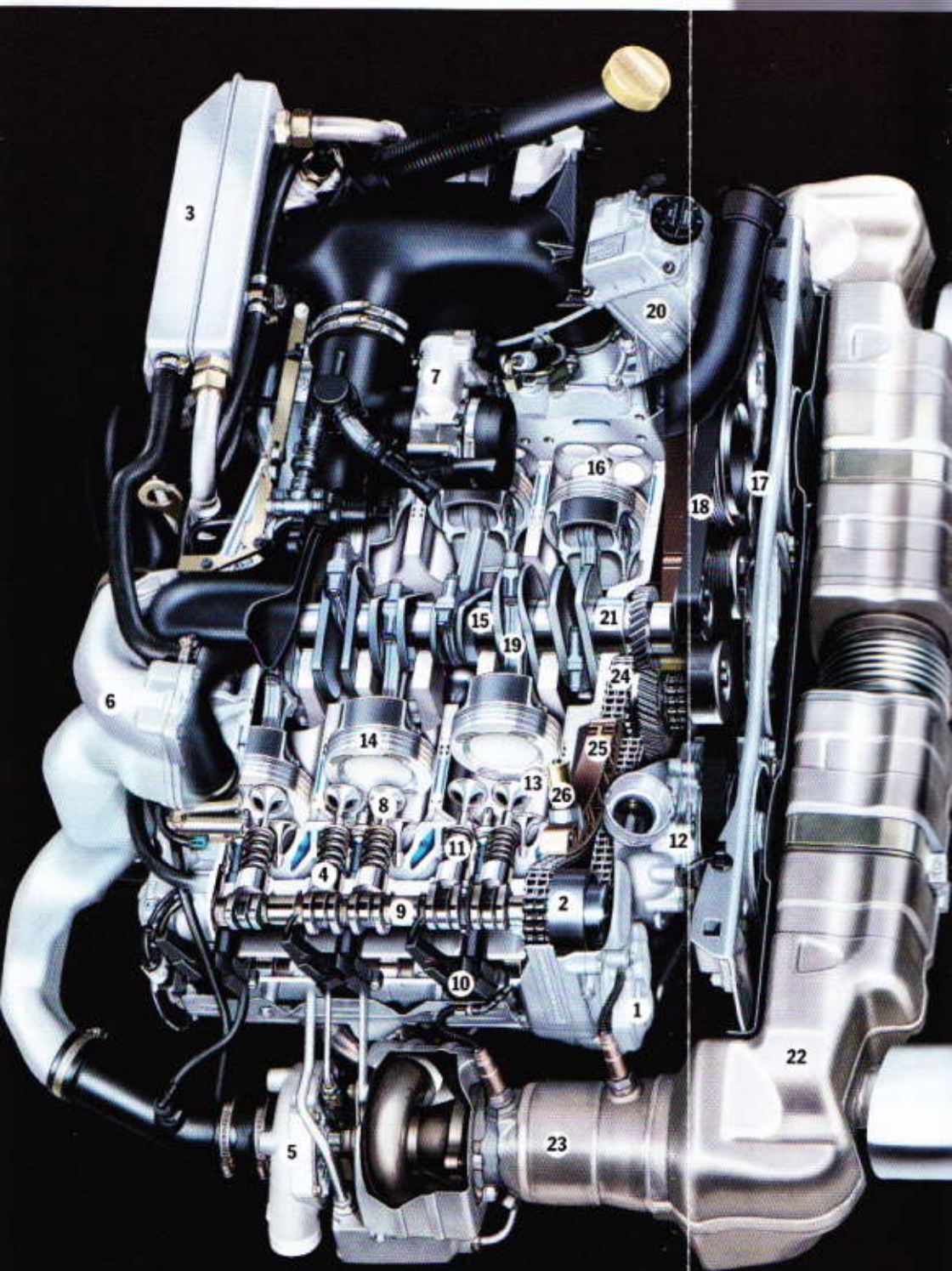
**Une sportivité identique  
à celle d'un 6 cylindres.**

La technologie moteur de la 911 Turbo repose sur la base du moteur 6 cylindres à plat refroidi par eau de la Porsche 911 GT1. Suralimenté par deux turbocompresseurs, le moteur d'une cylindrée de 3600 m<sup>3</sup> développe une puissance de 309 kW à 6000 tr/min. Il répond avec une spontanéité déconcertante à la moindre pression sur la pédale d'accélération.

Doté du système VarioCam Plus, la 911 Turbo atteint son couple maxi de 560 Nm entre 2700 tr/min et 4600 tr/min avec des reprises impressionnantes. Plus que jamais, le moteur libère une performance à l'infinie.

Résultat: une accélération directe et un niveau sonore comparable à celui obtenu avec de gros moteurs 8 ou 12 cylindres.





3

20

7

16

17

18

6

15

21

19

24

14

25

8

26

11

12

4

9

2

10

1

22

5

23



**Un niveau sonore digne  
d'un 12 cylindres.**

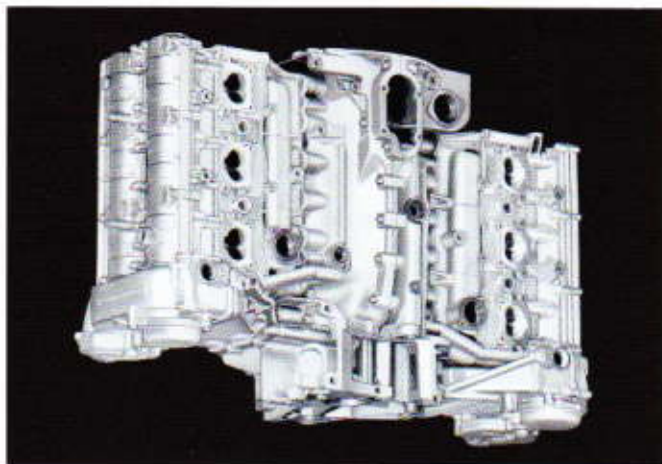
**Des reprises comparables  
à celles d'un 8 cylindres.**

**Une sportivité identique  
à celle d'un 6 cylindres.**

La technologie moteur de la 911 Turbo repose sur la base du moteur 6 cylindres à plat refroidi par eau de la Porsche 911 GT1. Suralimenté par deux turbocompresseurs, le moteur d'une cylindrée de 3600 m<sup>3</sup> développe une puissance de 309 kW à 6000 tr/min. Il répond avec une spontanéité déconcertante à la moindre pression sur la pédale d'accélération.

Doté du système VarioCam Plus, la 911 Turbo atteint son couple maxi de 560 Nm entre 2700 tr/min et 4600 tr/min avec des reprises impressionnantes. Plus que jamais, le moteur libère une performance à l'infinie.

Résultat: une accélération directe et un niveau sonore comparable à celui obtenu avec de gros moteurs 8 ou 12 cylindres.



Carter moteur

**Sur un plan arithmétique c'est sûr : 8 ou 12 cylindres c'est toujours mieux que 6. Sur un plan sportif, les données sont parfois inversées.**

Le moteur 6 cylindres à plat, typiquement Porsche, se caractérise par un très bon cycle de charge et un parfait équilibre des masses. Ses valeurs de couple optimales se traduisent par d'excellentes reprises avec un minimum de vibrations. Les cylindres disposés en deux rangées de trois forment un angle ouvert de 180°.

Le carter de vilebrequin en alliage léger, divisé en deux parties verticales, renferme un vilebrequin à

huit paliers. Les bielles sont forgées. Les caractéristiques moteur sont optimisées par des pistons en aluminium forgés et refroidis par des gicleurs d'huile. Les parois des chemises de cylindre en aluminium sont recouvertes de « nikasil » offrant une meilleure résistance au frottement et une plus grande longévité du moteur, même en sollicitation intense.

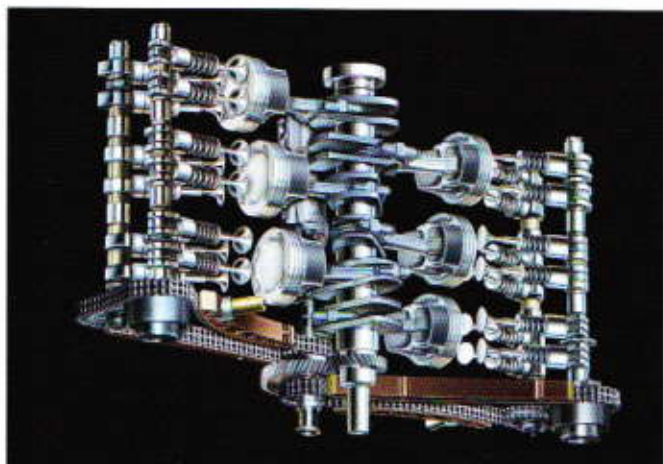
Les culasses en alliage léger présentent une excellente résistance thermique. Le cycle de charge est réglé par respectivement deux soupapes d'admission et d'échappement disposées en V. Dotées de ressorts doubles, elles assurent le fonctionnement parfait du moteur suralimenté, même en

sur-régime. La course des soupapes d'admission est réglée par de nouveaux poussoirs à deux positions et une régulation de l'arbre à cames d'admission à double niveau. Cette conception optimise les performances tout en réduisant les émissions.

**Accélération transversale maximum : 1,2 g, sans oublier la lubrification.**

La 911 Turbo bénéficie d'un système de graissage à carter sec avec un carter séparé qui assure une lubrification fiable, même en accélération transversale extrême.

Deux pompes d'aspiration d'huile dans chaque culasse ainsi qu'une pompe centrale dans le carter de vilebrequin aspirent toute la quantité d'huile moteur et la conduisent dans le réservoir séparé, assurant ainsi un niveau homogène. Une sixième pompe alimente directement les points de lubrification du moteur. Un séparateur d'huile intégré dans le réservoir d'huile débarrasse l'huile de sa mousse.



Webrequin avec soupapes

**Mobil 1** Pour la lubrification de ses moteurs, Porsche a choisi Mobil 1, une huile entièrement synthétique à hautes performances. Ainsi, chaque 911 Turbo est livrée, au départ de l'usine, avec un niveau d'huile de 11 L de la gamme Mobil 1. Ses propriétés lubrifiantes exceptionnelles optimisent le démarrage à froid, même à très basse température. Les huiles entièrement synthétiques limitent l'usure du moteur et génèrent une économie de carburant, même dans des conditions aussi dures que celles de la compétition.

Pour contrôler le niveau d'huile, il suffit d'interroger l'ordinateur de bord disponible en série. Par

rapport à une jauge traditionnelle, la mesure électronique est plus précise et évite de se salir les mains.

#### **Le refroidissement moteur.**

Le moteur de la 911 Turbo est refroidi par eau. Pour assurer une alimentation homogène de chaque cylindre, Porsche utilise le flux transversal à alimentation entièrement intégrée. Tous les conduits de refroidissement sont intégrés au bloc moteur, sans tuyaux ou conduites extérieurs pouvant créer des dysfonctionnements. Avec ce type de refroidissement, chaque cylindre est alimenté individuellement en eau

froide. Ce principe, emprunté à la Formule 1, assure un maximum de fiabilité pour un minimum d'entretien.

Un échangeur thermique supplémentaire l'huile/eau évacue la chaleur perdue de l'huile moteur dans les radiateurs, logés à l'avant droit et gauche du véhicule. Un troisième radiateur est centré sur le bloc avant.

#### **L'échappement.**

La 911 Turbo possède un système d'échappement indépendant pour chaque rangée de cylindres. Les pots catalytiques métalliques présentent une très bonne résistance thermique et sont peu sensibles aux vibrations. Leur excellente conductivité thermique favorise la montée en température pour une dépollution plus efficace au démarrage à froid.





Turbocompresseur

**La force selon Newton:**  
masse x accélération.

**La force selon Porsche:**  
masse réduite x accélération  
augmentée.

A l'augmentation de la cylindrée et des chevaux nous avons préféré une solution plus simple: un turbocompresseur intelligent associé à un moteur 6 cylindres à plat. C'est ça, notre formule de réussite. Newton aurait aimé ce chef d'œuvre technologique.





La conception parallèle des deux turbocompresseurs permet de réaliser un gain de place, d'alléger le poids et d'améliorer la réactivité pour une efficacité optimale. Les deux compresseurs, alimentés par un boîtier de filtre à air commun, compriment l'air d'admission. Ensuite le moteur est alimenté par deux refroidisseurs indépendants. Résultat: on obtient une température idéale dans les chambres de combustion et un excellent remplissage des cylindres sans risque de chauffer les pièces.

La pression de suralimentation est régulée par deux soupapes de dérivation, raccordées à la conduite d'échappement et intégrées dans le cylindre de turbine. La pression de suralimentation maximale de 0,8 bar est disponible à 2700 tr/min.

La 911 Turbo est dotée de la gestion électronique du moteur qui calcule la pression optimale de suralimentation. En conduite normale, elle optimise la consommation. En conduite dynamique, elle diminue l'ouverture du papillon des gaz en charge partielle.

Les turbocompresseurs tournent à régime plus élevé pour passer plus rapidement à pleine charge en cas d'accélération.

L'ouverture du turbo se referme pour libérer une puissance maximale. La conception des collecteurs d'admission et d'échappement assure une très bonne réactivité. Le premier est à faible volume, l'autre est compact.



**Faible régime et couple important.**

**Une évolution signée Weissach.**

Le système VarioCam Plus est une évolution du système VarioCam de la 911. Le réglage de l'arbre à cames d'admission et la commande du jeu des soupapes d'admission permet non seulement d'optimiser la consommation sur toutes les plages de régime mais également d'obtenir

une puissance optimale et un couple élevé.

Il ne s'agit pas d'une technologie complexe mais d'un système très simple. VarioCam Plus est un concept moteur 2 en 1 qui réagit en fonction de la charge et du régime. Il vous offre un plus grand confort grâce à un processeur extrêmement performant.

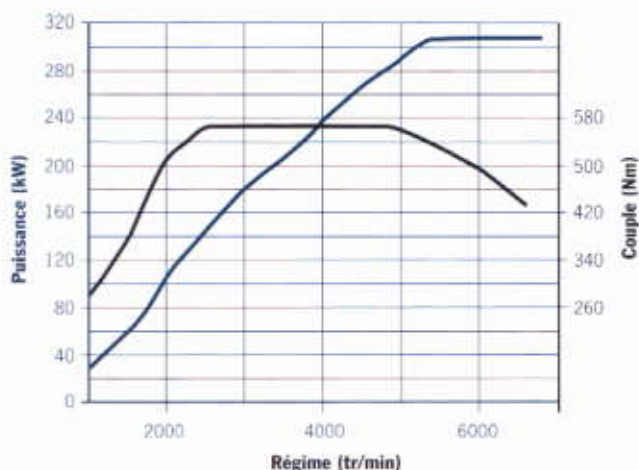
Le système de réglage du jeu de soupapes (voir graphique) se compose de poussoirs à clapet commandés par une soupape de commande électrohydraulique. Les deux poussoirs s'imbriquent l'un dans l'autre et peuvent être verrouillés par un axe. Le poussoir intérieur agit sur les soupapes d'admission par l'intermédiaire d'une petite came de l'arbre, le poussoir extérieur agit par une grande came.

La régulation de l'épure de distribution et le réglage de l'arbre à cames s'effectuent par un engrenage logé sur la face frontale de l'arbre à cames.

**Petite came, petite course :**  
**combustion plus homogène.**

A faible charge, le système VarioCam Plus optimise le démarrage à froid. Il assure une combustion plus homogène lors de la phase d'échauffement à basse température et permet ainsi de réduire considérablement les émissions. Il stabilise le ralenti et diminue la consommation.

Pour réduire la consommation à charge intermédiaire, VarioCam Plus bride le moteur et règle l'arbre à cames en conséquence. Le taux plus élevé de gaz résiduels permet également de diminuer les émissions d'oxydes d'azote.

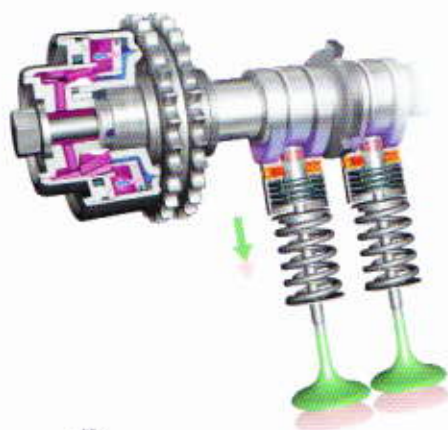


**Grande came, course maxi:**  
**performance élevée.**

A régime élevé, VarioCam Plus optimise la puissance et augmente la course des soupapes au maximum. Le couple maxi de 560 Nm est disponible dès 2 700 tr/min et maintenu jusqu'à

4 600 tr/min. Résultat: un couple maxi, une puissance optimale sur une large plage de régime.

Avec ses 3,6 L de cylindrée, le moteur de la 911 Turbo possède des reprises comparables à celles de moteurs beaucoup plus volumineux.



VarioCam Plus





### **Calme absolu sous haute tension.**

La 911 possède un système d'allumage à distribution statique haute tension. Des bobines séparées placées à proximité immédiate des bougies garantissent une sécurité d'allumage très élevée. La fonction Motronic, un système de gestion électronique du moteur, assume le rôle de distributeur et commande directement les bobines séparées. Résultat : une puissance optimale pour une consommation minimum.

### **Vous contrôlez toutes les fonctions de votre Porsche, ou presque.**

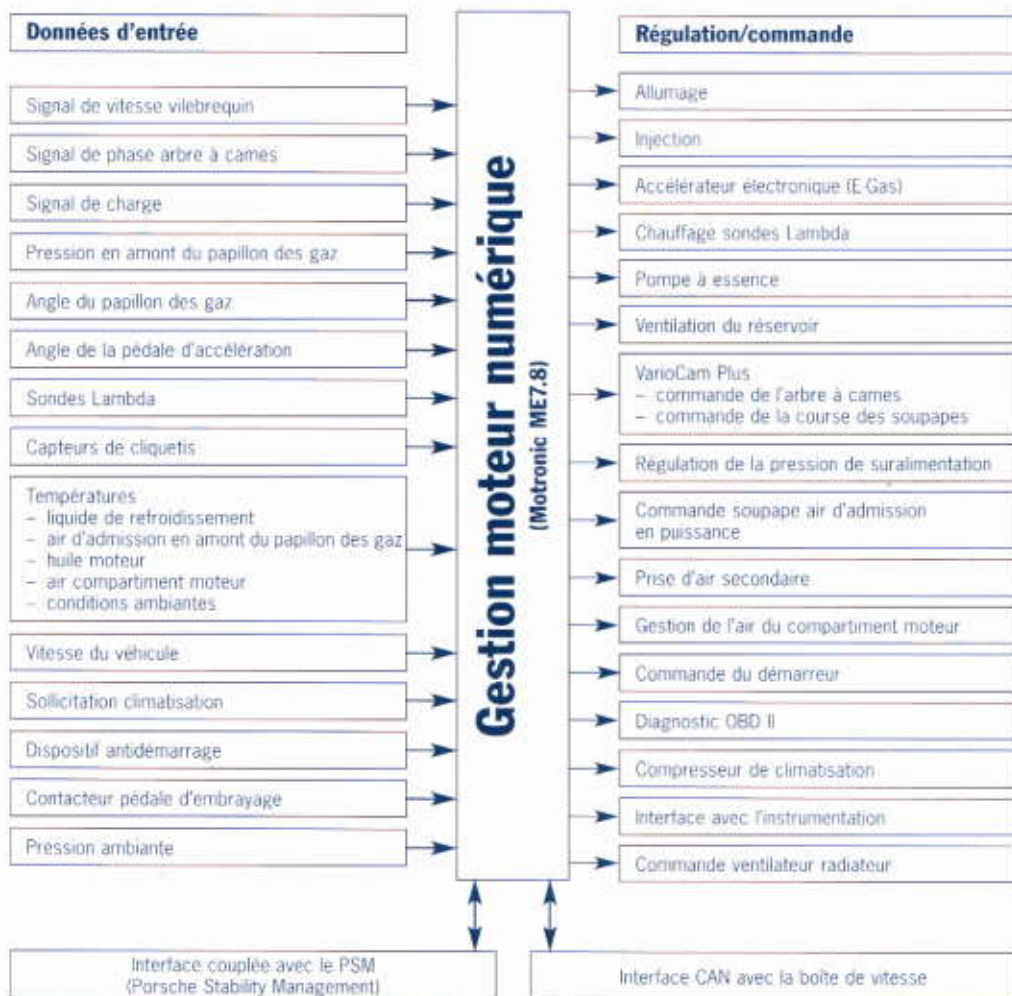
Pour optimiser le fonctionnement moteur, nous avons doté la 911 Turbo d'un système de gestion électronique. La fonction Motronic ME 7.8 gère l'ensemble des fonctions affectées au moteur (voir diagramme ci-contre). L'accélérateur électronique (E-Gas) commande la position du papillon des gaz, indispensable à la fonction PSM (contrôle de stabilité Porsche).

La gestion Motronic assure également la régulation sélective de cliquetis. Elle contrôle individuellement le cliquetis de chacun des six cylindres travaillant dans des conditions différentes. En cas de besoin, elle corrige le point d'allumage et diminue la pression de suralimentation afin d'éviter l'endommagement d'un cylindre ou d'un piston à régime élevé.

La régulation lambda stéréo contrôle séparément les deux rangées de cylindres. Deux sondes lambda travaillant en correspondance régulent individuellement la composition du mélange pour chaque ligne d'échappement. Deux sondes

de contrôle supplémentaires corrigent la variation à long terme des sondes de régulation permettant de réduire les émissions avec plus de précision. Un système de diagnostic embarqué (OBD - On Bord Diagnostic) conforme aux standards euro-

péens permet de détecter les défauts et les dysfonctionnements survenant sur les systèmes d'échappement et d'alimentation. Les résultats sont affichés sur le tableau de bord pour éviter tout risque de surconsommation ou d'augmentation des émissions.



**Boîte mécanique à 6 rapports.  
Toute la puissance sur la route.**

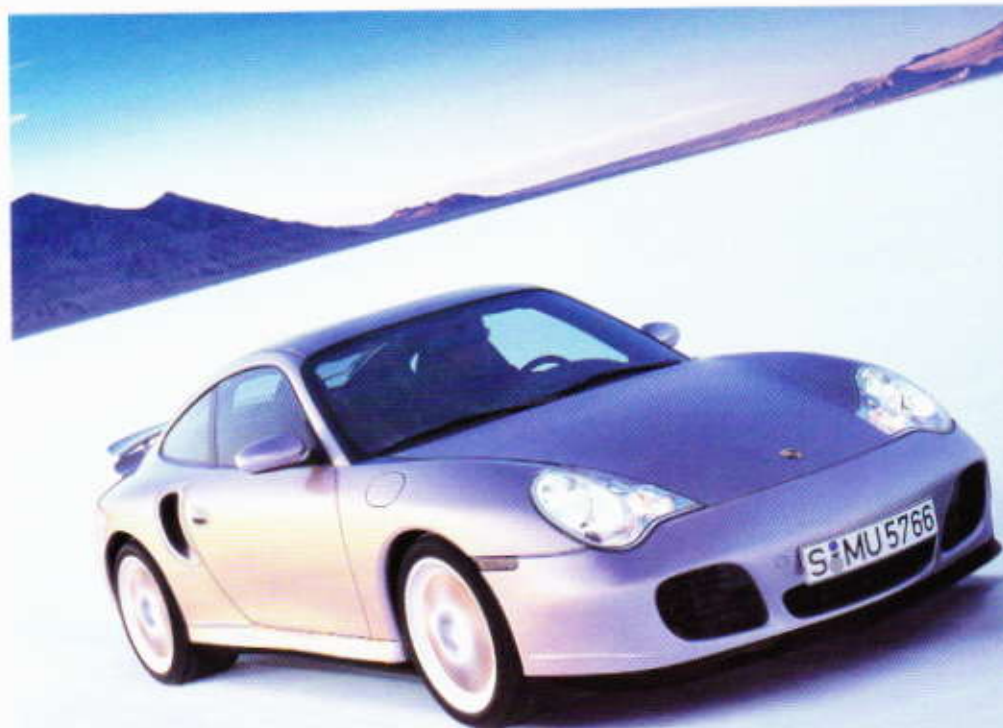
Pour exploiter le couple maxi de 560 Nm de la 911 Turbo, elle est équipée d'une boîte de vitesse mécanique qui répond aux sollicitations les plus intenses. Le réglage sportif de la boîte 6 rapports fait ressentir l'étagement optimal des différents rapports, notamment

lors du passage des vitesses en accélération. Associée à un volant moteur bimasse, cette boîte procure un confort optimal.

La conception novatrice de la commande par câble dont est dotée la 911 Turbo élimine la transmission des vibrations sur le levier de commande.



Boîte mécanique à 6 rapport







Selecteur Tiptronic S – 5 rapports



Basculeur Tiptronic S – 5 rapports

**Unique au monde : la seule boîte automatique à 5 rapports qui se conduit comme une boîte mécanique Porsche.**

La 911 Turbo peut recevoir en option une boîte Tiptronic S à 5 rapports. Elle vous laisse le choix de passer vos rapports en mode automatique ou manuel.

En mode automatique, la boîte Tiptronic S propose 5 programmes selon différents profils de conduite, de détendu à très sportif. En fonction de la conduite et du profil de la route, la boîte Tiptronic S choisit le programme adapté et passe les rapports comme vous le feriez sans doute vous-même. Après une courte période d'adaptation, vous pouvez commander

vous-même le passage des rapports à l'aide de la pédale d'accélérateur.

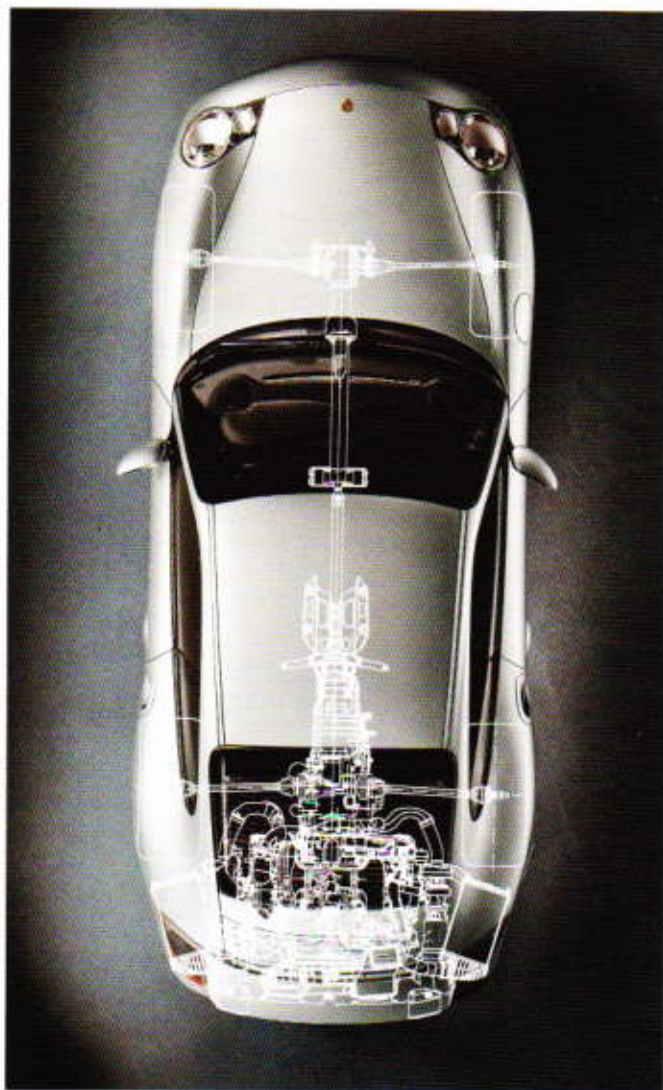
La boîte 5 rapports s'avère particulièrement performante en conduite sportive (sur circuit). Le passage rapide des rapports, pratiquement sans coupure de puissance, assure une conduite très agile, même en mode automatique. La réaction directe de la boîte Tiptronic S est comparable à celle d'une boîte mécanique Porsche.

La boîte Tiptronic S intègre d'autres fonctions intelligentes comme un programme de mise en température, une commande active, la suppression du passage de rapport en accélération, le blocage du rapport en courbe, le rétro-

gradage au freinage ou l'identification d'un parcours montagneux. Pour passer en mode manuel, il suffit de basculer les touches sur le volant, sans débrayer. Une impulsion vers le haut pour passer le rapport supérieur, une impulsion vers le bas pour rétrograder, comme en Formule 1. La boîte réagit sans coupure de puissance. Le passage des rapports se fait en moins de 0,2 secondes. Deux fois plus rapide que sur une boîte automatique ou une boîte mécanique conventionnelle.

Grâce au bouton basculeur sur le volant, la boîte Tiptronic S permet de passer les rapports en manuel, même lorsque le levier est sur la position automatique. Cet avantage est particulièrement appréciable pour les manœuvres de dépassement. Au bout de 8 secondes, si vous ne passez plus les rapports en manuel, le système repasse en mode automatique.

Un affichage utilisant les mêmes symboles que ceux figurant sur la glissière du levier, vous informe en permanence du mode choisi et du rapport engagé.



**La 911 Turbo est disponible uniquement en transmission intégrale.**

C'est une condition sine qua non pour une voiture de sport avec

un potentiel de puissance telle la 911 Turbo. La transmission intégrale lui confère une dynamique exceptionnelle et une motricité optimale.

La répartition de la puissance entre les essieux avant et arrière est assurée par un visco-coupleur à lamelles. Il transmet le couple et compense les écarts de vitesses de rotation entre les deux essieux. Les lamelles externes sont solidaires du carter du visco-coupleur, les lamelles internes sont reliées à l'arbre de transmission. Elles sont lubrifiées par de l'huile de silicone.

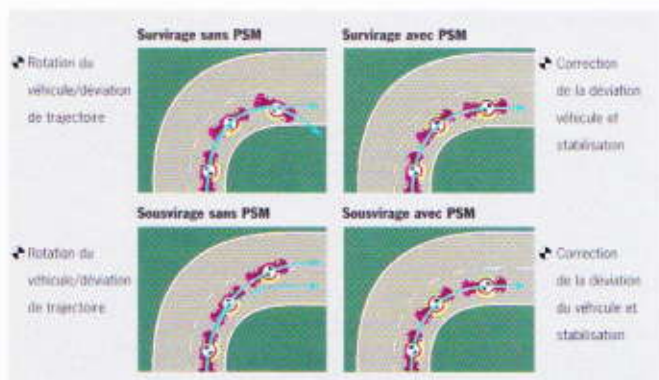
Dès que le système enregistre un écart de vitesse entre les essieux, le cisaillement du liquide crée un transfert du couple des lamelles qui tournent plus vite sur celles qui tournent moins vite. Le système transmet toujours au moins 5 % du couple vers l'essieu avant. En situation normale, ce sont jusqu'à 35 %. Dans des conditions extrêmes jusqu'à 40 %.

La transmission intégrale accouplée à la fonction PSM et la boîte Tiptronic S assure un excellent confort et permet de décharger au maximum le conducteur. Le PSM peut même intervenir sur les paramètres de la boîte pour stabiliser le véhicule. Il augmente ainsi les réserves de sécurité sans altérer le plaisir.



**Les systèmes de régulation peuvent parfois gâcher le plaisir. Les exceptions confirment la règle.**

La 911 Turbo est équipée du système PSM (Porsche Stability Management), un système de régulation automatique de la stabilité dynamique du véhicule. Des capteurs évaluent de façon permanente la trajectoire, la vitesse, la vitesse de dérive et l'accélération transversale du véhicule. Sur la base de ces valeurs, le PSM calcule la trajectoire réelle du véhicule. Lorsque le véhicule dévie de sa trajectoire, le PSM réagit par un freinage individuel des roues pour maintenir le cap. Si le freinage ne permet pas de stabiliser le véhicule, le PSM intervient également dans la gestion moteur via la fonction MSR (régulation

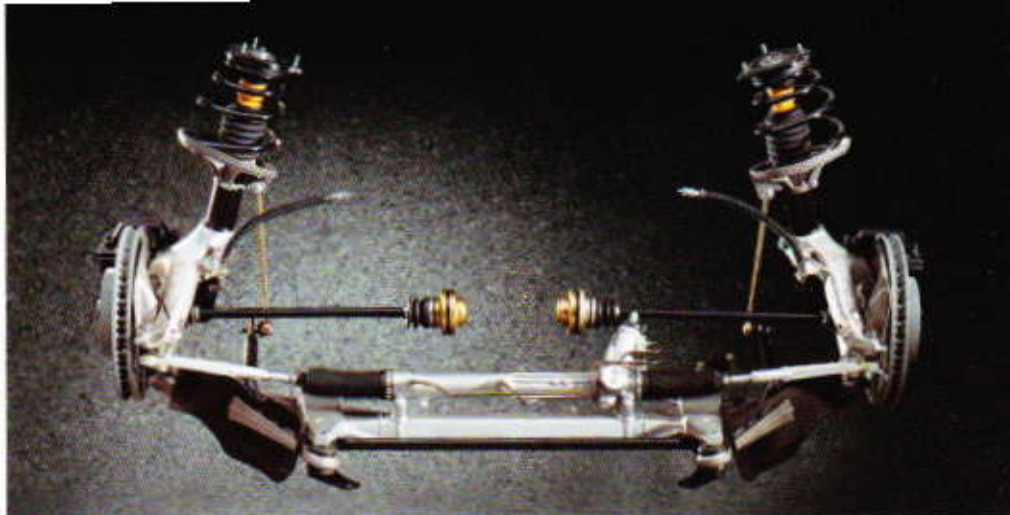


du couple moteur) pour modifier l'allumage, l'injection et la position du papillon des gaz de façon à stabiliser le véhicule à sa vitesse optimale.

En accélération sur revêtement irrégulier, le système PSM améliore la motricité. Il compense les variations de charge en accélération ou en décélération en courbe jusqu'à l'accélération transversale maximale.

Le PSM vous assiste toujours au moment décisif. Et pour vivre des sensations fortes avec votre 911 Turbo, la fonction PSM peut être désactivée.





Essieu avant

### **Nous n'avons jamais aimé les hauts et les bas.**

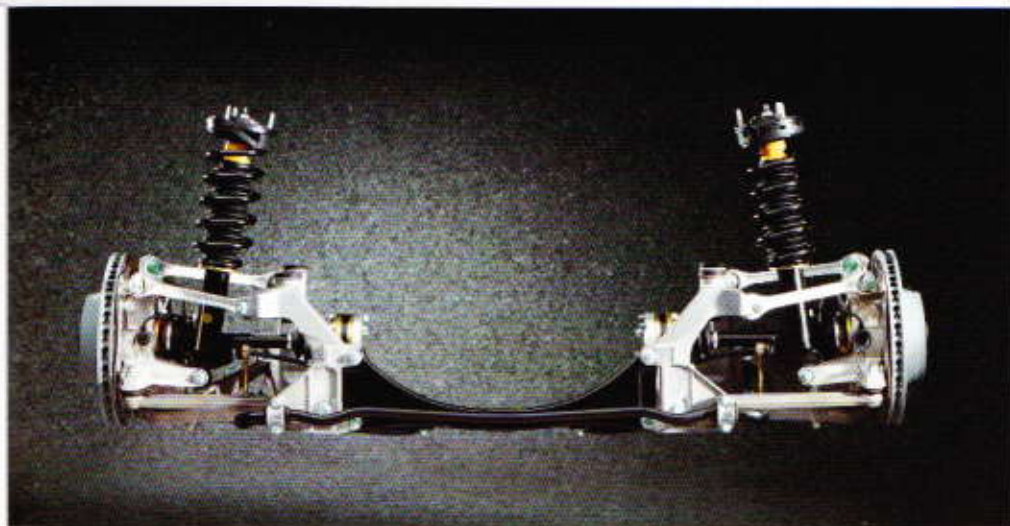
La conception du châssis de la 911 Turbo poursuit deux objectifs : une bonne agilité et un grand confort de conduite. Grâce à la construction légère, le poids total du châssis et le poids des masses non suspendues demeurent relativement faibles. Cette conception permet d'assurer une sécurité optimale indépendamment de la charge et de contrôler les variations de charge en courbe. Même à vitesse élevée sur circuit, le châssis de la 911 Turbo maîtrise les changements de trajectoire. Au démarrage et au freinage, la carrosserie ne manifeste qu'un minimum de plongée. En conduite sportive, elle se comporte parfai-

tement bien sans le moindre tangage. Vous ne ressentez aucun bruit de roulement ou de vibrations. Vos sensations restent intactes. C'est ce que vous attendiez de la 911 Turbo.

### **Elle ne suit aucune tendance et respecte sa ligne de conduite.**

L'essieu avant du type McPherson et l'essieu arrière multibras avec cadre auxiliaire assurent une sécurité élevée et un confort de conduite sur tous types de routes, même dans les situations extrêmes. L'essieu avant est équipé d'une jambe de force avec suspension indépendante sur des bras longitudinaux et trans-

versaux. Ce concept assure un guidage précis, une tenue de route irréprochable et une maniabilité parfaite, quelle que soit la situation de conduite. La conception LSA (Légèreté, Stabilité, Agilité) de l'essieu arrière multibras avec cadre auxiliaire a déjà fait ses preuves en compétition. Cette construction allégée permet d'optimiser la stabilité dynamique du véhicule. Les virages sont négociés en toute souplesse. Le cadre auxiliaire sur la base d'une structure aluminium optimise la rigidité de la carrosserie et réduit les bruits de roulement.



Essieu arrière

### Elle devance vos pensées.

Précise et sûre, la direction assistée à réaction directe de la 911 Turbo vous offre un contact étroit avec la route. Grâce à son faible rayon de braquage, elle se manœuvre avec une facilité déconcertante et une précision extrême, comme en compétition. Un avantage non négligeable en usage quotidien.



Jantes à bâtons creux 18 pouces

### Jantes à bâtons creux 18 pouces : moins = plus.

La 911 Turbo est dotée de jantes à bâtons creux 8 J x 18, à l'avant, et 11 J x 18 pouces à l'arrière Turbo de série.

Pour alléger le poids, les bâtons sont creux ce qui permet de réaliser un gain d'environ 3 kg par roue. Pour garder sa trajectoire, même à vitesse élevée sur circuit,

la 911 Turbo est chaussée à l'avant de pneumatiques 225/40 ZR 18 et à l'arrière de pneus 295/30 ZR 18.

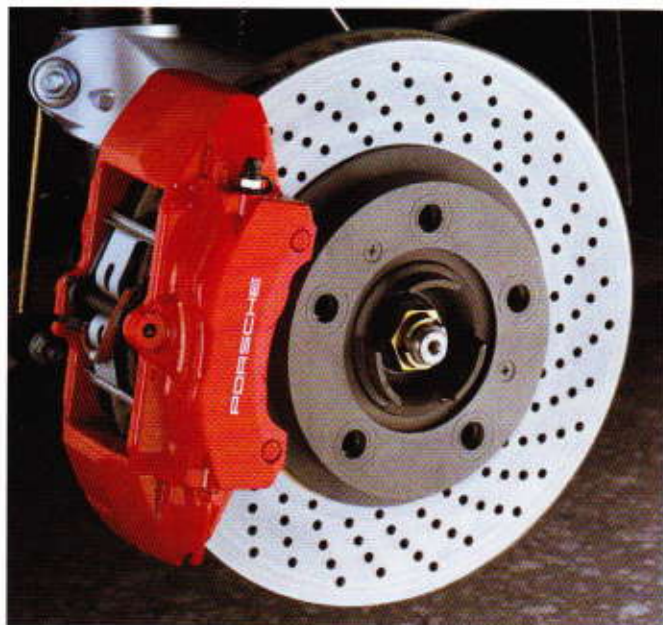


**Sécurité**





**Au cœur de l'ouragan  
tout est calme.  
C'est sécurisant.**



Système de freinage de série de la 911 Turbo

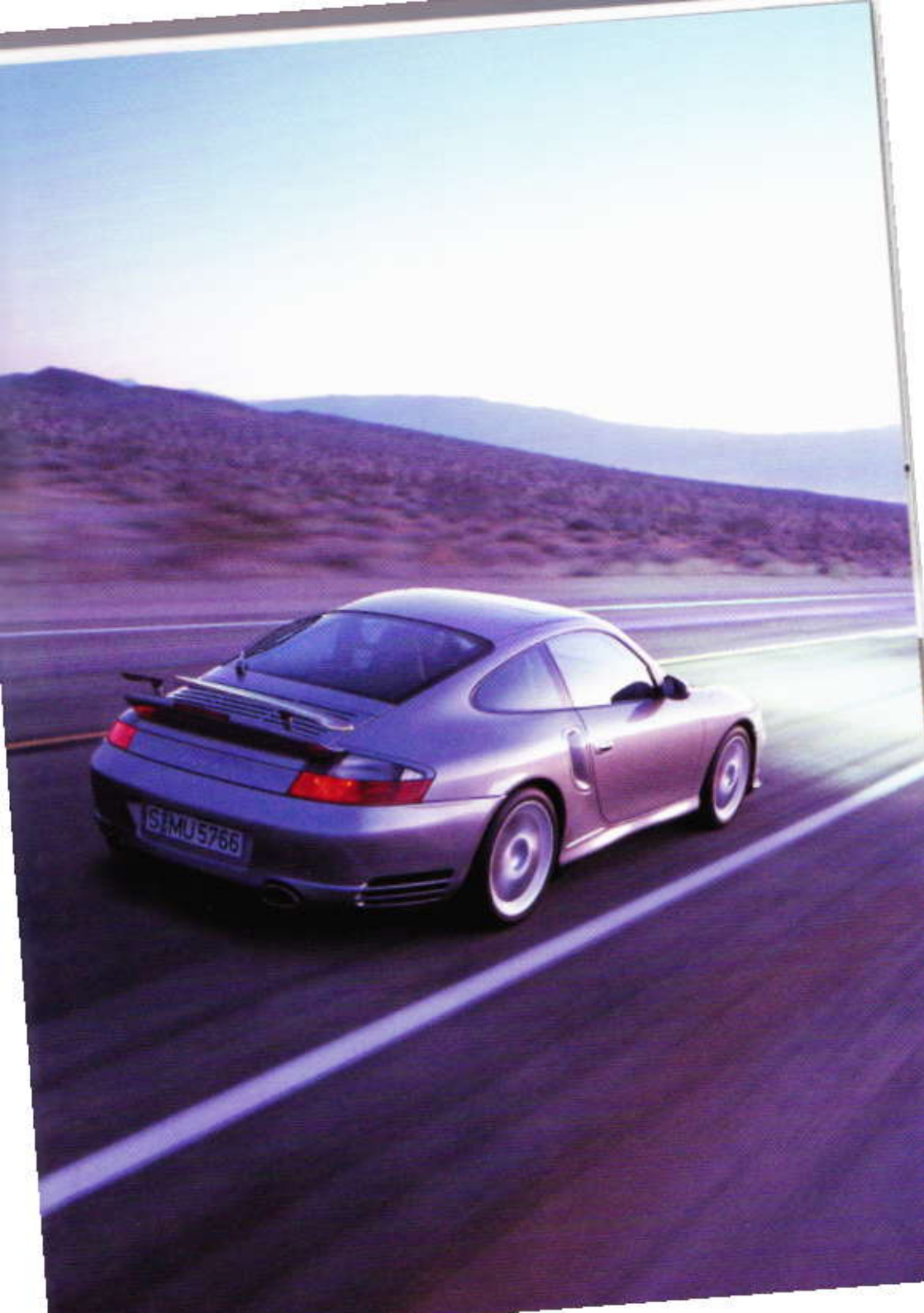
### **La pédale de frein de la 911 Turbo mérite votre attention.**

La 911 Turbo possède le meilleur système de freinage jamais rencontré sur un modèle de production. Elle affiche des valeurs exceptionnelles au niveau de la décélération, de la résistance et de la tenue de cap. Son système de freinage est conçu pour répondre aux sollicitations extrêmes, mêmes dans les conditions les plus dures.

Les étriers fixes en aluminium à quatre pistons sur les essieux avant et arrière utilisent une conception monobloc. Usinés en une seule pièce, ils présentent une plus grande rigidité et une meilleure résistance à la pression, même en charge extrême pour un poids allégé. Les freins réagissent plus vite au serrage et au desserrage. La course de la pédale est réduite, le dosage est précis. Les disques de freins perforés assurent un freinage optimal sur route mouillée. La vapeur d'eau s'évacue mieux et le temps de réponse est plus court.

Pour accélérer le refroidissement, les disques de freins sont ventilés de l'intérieur. Les étriers, peints en rouge, bénéficient d'un système de ventilation intégré révolutionnaire qui optimise le refroidissement des freins de la 911 Turbo. Résultat : un système de freinage optimal avec une résistance hors pair.

Le diamètre des disques avant et arrière est de 330 mm. Le système de freinage optimisé de la 911 Turbo est complété par un système de blocage des roues (ABS) à 4 canaux de la génération 5.7 et un servofrein de 10 pouces. Ainsi, sa puissance de freinage est multipliée par quatre par rapport à sa puissance moteur.





**Vous ne ferez plus  
de distinction entre  
le jour et la nuit.**

Porsche propose depuis l'année modèle 2000 également un nouveau système éclairage au bi-xénon. Ce type de projecteur permet d'offrir un flux lumineux plus important et de réduire la consommation. Il augmente le volume de lumière dans la zone du seuil d'obscurité et optimise les couleurs pour assurer un confort visuel constant.

Les projecteurs au bi-xénon utilisent les avantages de la lampe à décharge. L'optique principale intègre une lampe au xénon D2S. Une lentille en verre projette la lumière sur la route. Un réflecteur rotatif agrandit le faisceau lumineux élargissant la zone d'éclairage latérale. L'éclairage est plus homogène. Ce système augmente la sécurité, notamment en conduite en virage. Les feux de route sont complétés par des lampes à halogène. Leur portée augmente la visibilité, facteur primordial à vitesse élevée en ligne droite.

La régulation dynamique des phares permet de corriger la portée du faisceau en fonction de la charge. Les verres traités avec un vernis anti-éblouissement assurent une plus grande sécurité.

Le lave-phares de série est intégré dans le bloc optique. Le jet d'eau se trouve rapproché. Il est donc plus performant et fait gagner du poids.

Pour une meilleure fonctionnalité, les feux arrière de la 911 Turbo sont bi-couleurs, rouge et gris. La surface des boîtiers métallisés polis reflète dans la nuit. La forme très large des feux arrière intégrant 3 ampoules souligne le style du capot arrière.







Sécurité passive dès la phase  
de construction :  
la puissance de la 911 Turbo  
ne s'arrête pas à la puissance  
moteur.



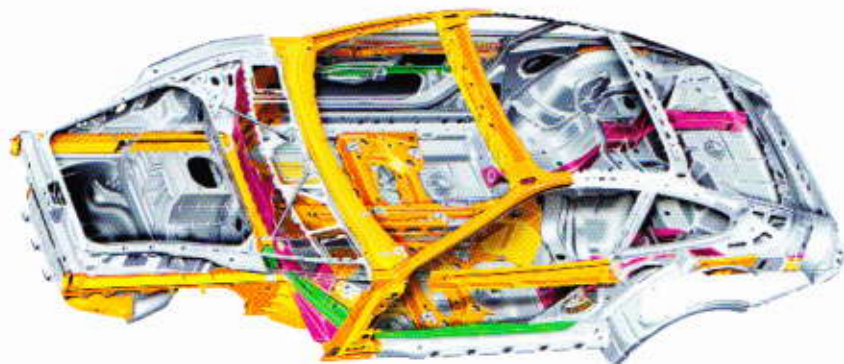
Une voiture aussi puissante que la 911 Turbo doit être un modèle de sécurité passive. A l'heure actuelle, elle devance toutes les directives réglementaires en matière de protection des occupants, que ce soit en collision frontale, latérale, transversale, arrière ou en cas de tonneau.

Par rapport au modèle précédent, la 911 Turbo possède une structure entièrement nouvelle offrant une excellente protection en cas de collision. L'architecture avant formée par une structure de longérons et de traverses brevetée par Porsche comporte trois niveaux superposés qui absorbent l'énergie du choc et répartissent les forces. Cette conception permet de minimiser la déformation de l'habitacle.

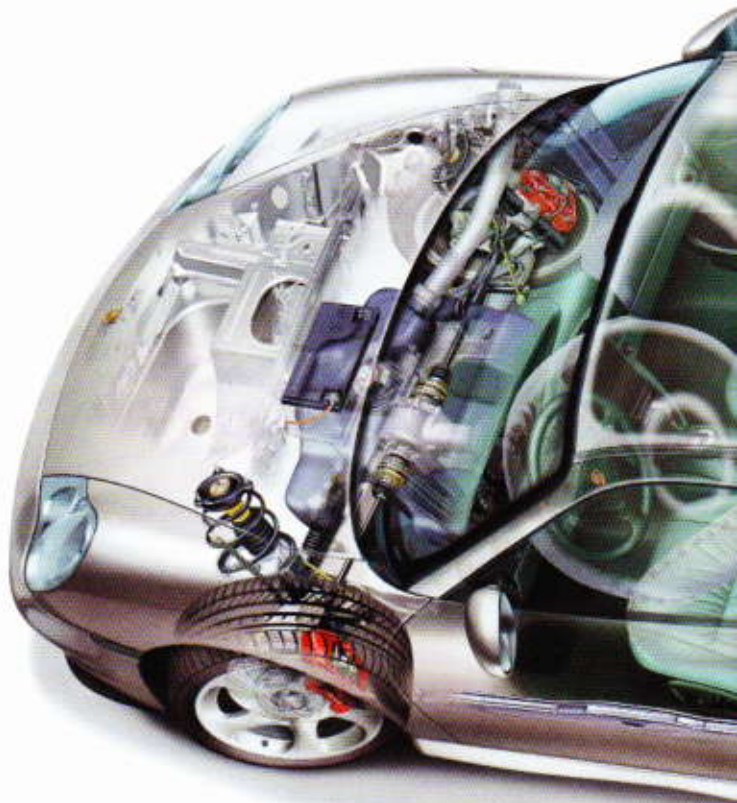
Le réservoir logé derrière la zone de déformation programmée avant est parfaitement protégé. Les conduites d'essences sont logées en dehors des zones de déformation. Une architecture intelligente et l'utilisation de matériaux d'une technologie d'avant-garde ont permis de renforcer encore la rigidité de la carrosserie. La 911 Turbo possède une protection anti-encastrement latérale à base de profilés d'acier extra rigide (acier au bore). Elle offre une plus grande sécurité en cas de collision latérale.

Le concept du moteur arrière est un autre élément de la sécurité passive. En cas de choc frontal, il n'y a aucun risque qu'il ne pénètre dans l'habitacle.

La carrosserie de la 911 Turbo est un modèle de sécurité. Sa conception en tôle d'acier galvanisée à chaud double face assure cette légendaire longévité propre à chaque Porsche. Ce matériau qui présente une très bonne protection anticorrosion, vieillit très bien. Sa rigidité reste intacte et assure une parfaite protection en cas de collision.



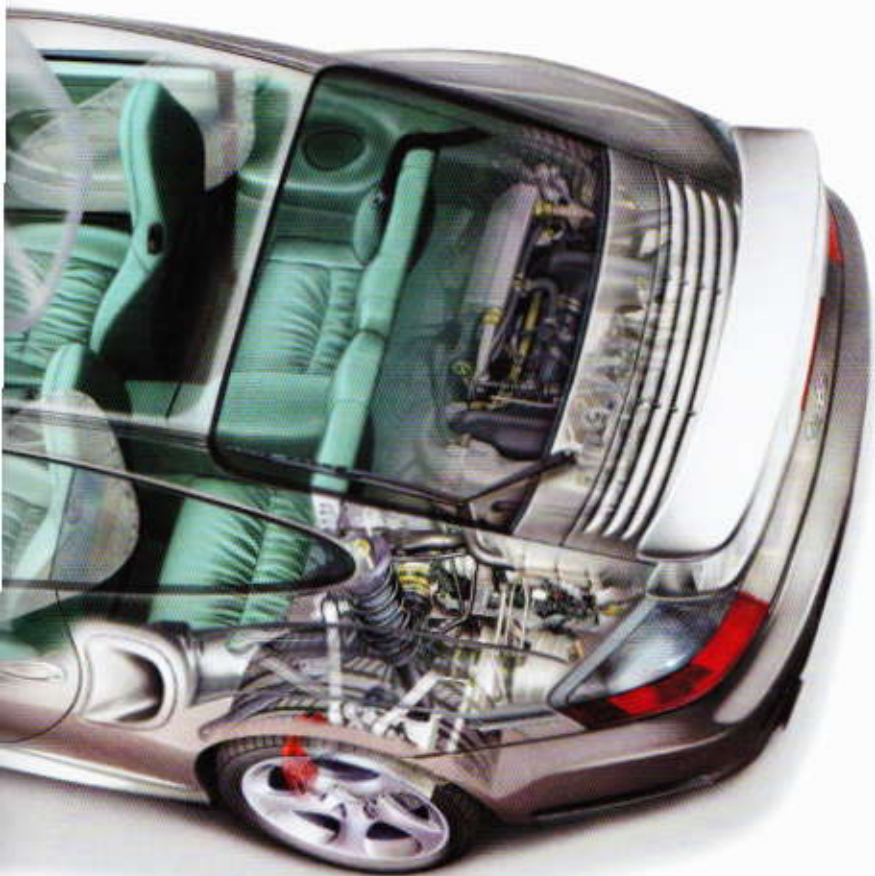
**Vous avez deux solutions:  
croire aux anges gardiens  
ou faire confiance  
aux ingénieurs de Porsche.**



Les airbags\* grand volume conducteur et passager installés de série dans la 911 Turbo sont complétés par le système POSIP (Porsche Side Impact Protection System). En cas de choc, ce système qui comprend de chaque côté un airbag\* latéral et un panneau de porte absorbant l'énergie, protège non seulement la cage thoracique mais également la tête. Il est complété par une

protection anti-encastrement latérale en profilés d'acier extra rigide (acier au bore). L'airbag\* forme un coussin plat entre le passager et le panneau de porte. Grâce à son volume important de 30 L, il protège toute la largeur du siège.

Les appuis-tête de la 911 Turbo comptent parmi les plus sûrs du monde. Intégrés aux dossiers des sièges, ils s'adaptent parfaitement à tous les passagers. La colonne de direction de sécurité, les ceintures 3 points réglables en hauteur à l'avant et les pré-tensionneurs de ceintures sont également en série tout comme les bords arrondis, les habillages absorbant l'énergie de choc et les tissus en



matière ignifuge. Les éclairages à l'intérieur des portières facilitent l'accès (blancs) et signalent l'ouverture de la porte (rouges).

### **La 911 Turbo est très enviée.**

Pour couper court à toute tentative, elle est protégée par un dispositif antidémarrage avec code par transpondeur, disponible en série. Un système d'alarme piloté par contacteur assure sa protection de l'extérieur, une alarme à infrarouges surveille l'habitacle. Un verrouillage de sécurité intégré dans la télécom-

mande déconnecte les poignées de portes qui ne s'ouvrent plus de l'intérieur lorsque la fermeture de la voiture a été commandée par la télécommande. Pour que votre 911 Turbo - reste bien entre vos mains -.

\* Coussin gonflable de sécurité.





**Force de pénétration élevée,  
Cx faible.**

Les lignes de la 911 Turbo respectent la forme classique de ses prédécesseurs. C'est une Porsche authentique. Une Turbo incontestable.

Le style de la 911 Turbo répond parfaitement aux critères aérodynamiques sans négliger pour autant l'esthétique.

Avec un Cx de 0,31, la 911 Turbo possède le meilleur coefficient de pénétration de tous les modèles

911 Turbo produits à ce jour. Les coefficients de portance des essieux avant et arrière sont très faibles et parfaitement équilibrés.

La lèvre supplémentaire sur le bouclier avant empêche l'air de s'infiltrer sous la voiture et diminue ainsi la portance sur l'essieu avant.



L'aileon télescopique sur le hayon arrière réduit la résistance de l'air et la portance sur l'essieu arrière. Il se déploie à partir de 120 km/h et se replie à 60 km/h, épousant parfaitement les lignes de la 911 Turbo.

La conception du dessous de caisse améliore la circulation d'air entre le plancher et la route. Elle réduit la portance et améliore le Cx. Un carénage en polypropy-

lène en plusieurs modules protège le plancher et optimise la circulation d'air.

Grâce à ces mesures aérodynamiques, la 911 Turbo a une longueur d'avance sur ses concurrents.



**Confort**





**Beaucoup de voitures de sport sont moyennement confortables.**

**La 911 Turbo nous prouve le contraire.**



**La 911 Turbo, on ne se lasse pas de la contempler.**

**Quant à l'instrumentation, un coup d'œil suffit.**

A bord de la 911 Turbo, il n'y a que l'essentiel, aucune place pour le superflu. Chaque commande est à portée de main, exactement là où il le faut. Vos gestes deviennent intuitifs.

Les 5 instruments ronds classiques constituent une unité visuelle.

Le compte-tours analogique, le totaliseur kilométrique et le compteur journalier sont placés au centre. A leur gauche se trouve l'indicateur de vitesse analogique, à sa droite, la montre.



Toutes les informations relatives aux données de la voiture sont affichées sur l'ordinateur de bord, disponible de série. Le cadran à affichage matriciel sous le compte-tours offre une lisibilité parfaite. Il indique la pression de suralimentation, le niveau d'huile, la vitesse et la consommation moyenne, l'autonomie restante ainsi que la température extérieure.

Les témoins de contrôle des feux de route et des clignotants sont placés dans le périmètre du compte-tours. Les autres témoins sont regroupés sur une barre d'affichage au-dessous de l'instrumentation.

La luminosité et le contraste des instruments numériques s'adaptent automatiquement à l'ambiance de l'habitacle. La courbe du recouvrement en verre des instruments analogiques empêche tout reflet, assurant une excellente lisibilité, quelles que soient les conditions.





**Ce qui vous manque dans les limousines de luxe, vous le trouverez dans la 911 Turbo.**

La 911 Turbo bénéficie en série de l'habillage intérieur cuir. Nous vous proposons 5 coloris pour garnir les sièges, le tableau de bord, les revêtements de porte ainsi que l'habillage de la console centrale. Pour le ciel de toit en Alcantara vous pouvez choisir la couleur en fonction de la peinture extérieure. La moquette de qualité supérieure et les baguettes façon aluminium accentuent encore cette ambiance luxueuse mais sportive. Presque tous les éléments plastiques sont peints dans la teinte de l'habitacle choisie par vous. Nouveau dans la 911 Turbo : un porte-gobelets pour recevoir deux gobelets, logé sous la buse centrale.

Pour mieux vous orienter dans la nuit, une lumière d'ambiance éclaire la serrure de la clé de contact, le levier de commande et la poignée de portes. Le coffre contient un volume de 100 L. L'ouverture du coffre et du capot arrière est électrique, commandée par l'intérieur. Le coffre s'ouvre également avec la clé de contact.



Contacteurs d'ouverture coffre/capot



Dossiers arrière rabattables



Commande rotative des phares

Les sièges de la 911 Turbo sont entièrement électriques. Au réglage en hauteur et en profondeur s'ajoute l'inclinaison du dossier et de l'assise. La retenue latérale des sièges offre un excellent maintien. Il épouse le corps sans être pour autant à l'étroit. Le siège conducteur possède une fonction de mémorisation de deux positions d'assise. La clé de contact et la clé de réserve permettent de mémoriser une position supplémentaire que vous pouvez commander par télécommande. Sur demande, les sièges sport en cuir sont disponibles sans supplément de prix.

La conception plus spacieuse de l'habitacle offre des sièges arrière rabattables plus larges. De ce fait, la 911 Turbo vous fait bénéficier d'une plus grande hauteur sous pavillon et d'un meilleur confort d'accès par rapport à sa devancière. Le rangement derrière les sièges

arrière offre un volume de près de 65 L. Lorsque les dossiers sont rabattus, le volume de rangement arrière est ainsi porté à 175 L. Le volant à 3 branches avec airbag\* et écusson Porsche dans les couleurs d'origine est également fourni de série. Le volant et le moyeu de volant sont garnis de cuir.

La signature « Turbo » est omniprésente : sur les baguettes de seuil, les enjoliveurs et le capot arrière.

Autres équipements de série : les rétroviseurs intérieur et extérieur anti-éblouissement à réglage automatique avec capteur de pluie intégré pour les essuie-glaces du pare-brise.

\* Coussin gonflable de sécurité.



Baguettes de seuil



**Des compromis pour  
satisfaire tout le monde.**

**Pour nous, seule votre  
satisfaction compte.**

Parmi les équipements d'origine, vous trouvez également la climatisation entièrement automatique avec filtre à charbon actif intégré et une touche de dégivrage, très utile en hiver quand les vitres sont givrées. Il suffit d'une simple pression sur le bouton. La climatisation automatique règle le chauffage et la ventilation et dégivre les vitres en un temps record. L'essuie-glace arrière avec 3 cycles de balayages vous offre une visibilité maximale.

La fonction « Assistance de parking » disponible en option, est activée aussitôt que vous enclenchez la marche arrière.

Des capteurs à ultrasons intégrés dans le carénage arrière de la carrosserie détectent la proximité d'un obstacle et vous préviennent par un signal sonore. L'intervalle des bips sonores diminue en fonction du rapprochement. A 30 cm de l'obstacle arrière et à 10 cm de l'obstacle latéral, le détecteur émet un bip continu.







Autoradio MiniDisc MDR-32

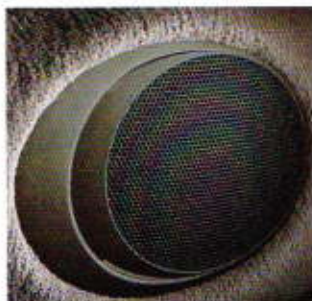
L'autoradio cassette CR-22, d'origine, satisfait les plus exigeants. Il possède un double tuner avec fonction RDS Diversity (recherche automatique de l'émetteur le plus puissant du programme en cours). Il peut mémoriser jusqu'à 50 stations. La fonction EON permet l'insertion automatique des informations routières. L'émetteur le plus puissant s'affiche à l'écran. Le lecteur de cassettes autoreverse possède une fonction de recherche automatique des titres ainsi qu'une fonction Dolby B et C. En option, vous avez la possibilité de faire monter le modèle CD-Radio CDR-32 ou l'autoradio MiniDisc MDR-32.

Quel que soit votre choix, le Bose® Sound System optimise le son. Après avoir défini à l'aide d'un logiciel spécifique l'emplacement exact des haut-parleur, nous adaptons individuellement l'autoradio et

le lecteur CD à chaque système audio Porsche. Le Bose® Sound System se compose d'un amplificateur TSM (Two-Sound-Modulation) et de sorties HP extrêmement performantes dont la puissance est doublée par rapport à celle des amplificateurs linéaires. Le traitement du signal intégré renforce et compense les graves lorsque le son baisse, l'égaliseur actif vous garantit un équilibre du son sur toute la plage de fréquence et le compresseur actif empêche la distorsion acoustique lorsque le son monte très fort. Une sonorité exceptionnelle complétée par des graves sur mesure, un son pur avec un système médium aigu parfaitement adapté, un système audio qui pose de nouvelles références dans la 911 Turbo.



Système médium aigu dans tableau de bord



Enceinte bass-reflex avec subwoofer dans la portière



Système médium aigu à l'arrière

**Une solution globale pour gérer la navigation, l'ordinateur de bord, le téléphone et la climatisation.**

**Vous restez concentré sur la route.**

Le PCM (Porsche Communication Management), le système de communication intégré, est un équipement optionnel. Une solution globale qui vous fournit à tout moment une information précise. Elle vous guide sur un itinéraire inconnu, passe vos communications, règle le son audio et vous indique l'heure approximative d'arrivée. Avec le PCM, toutes vos données de communication sont à portée de main.

Le système de navigation GPS assisté par satellite avec antenne intégrée constitue l'un des éléments clés du PCM. Il suffit d'introduire le CD-ROM choisi dans le lecteur et d'indiquer votre adresse ou votre destination. Le système vous localise par satellite et vous assiste par guidage vocal.



L'ordinateur de bord du PCM peut afficher l'heure et la date, la consommation, la vitesse moyenne, la durée du trajet ou la distance parcourue. Il vous signale l'autonomie restante et la distance à parcourir. A partir de la distance

restant à parcourir et la vitesse moyenne programmée, il peut même calculer l'heure d'arrivée théorique.

Fahrzeit bisher		Fahrdaten	
h:min	28:25	- zum Ziel	
Strecke bisher		- seit 12:29	
km	1642.6	- fortlaufend	
v-Geschwindigkeit		Einstellen	
km/h	60.9	Rücksetzen	
v-Verbrauch			
l/100 km	12.0		
19:10	20.0 °C	93.5 MHz	

FM-B	VF	Richtung: PORSCHE STRASSE
SWR3		
D2 PRIVAT		←
18.0 °C		
16:46		



Le téléphone GSM du PCM d'une puissance de 2 watts possède un lecteur de carte intégré ainsi qu'une fonction mains libres, proposée d'origine. Durant la communication, le système bascule sur la fonction muet. En option,

il peut recevoir un combiné téléphonique pour les communications confidentielles.

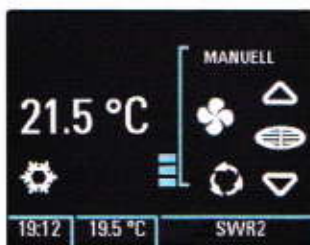
Le PCM permet de sélectionner la langue, les fuseaux horaires ou encore de choisir l'affichage en kilomètres ou en miles. Ainsi, il peut être utilisé dans le monde entier.

Comme sur la commande de climatisation classique, toutes les données de la climatisation s'affichent sur l'écran du PCM.

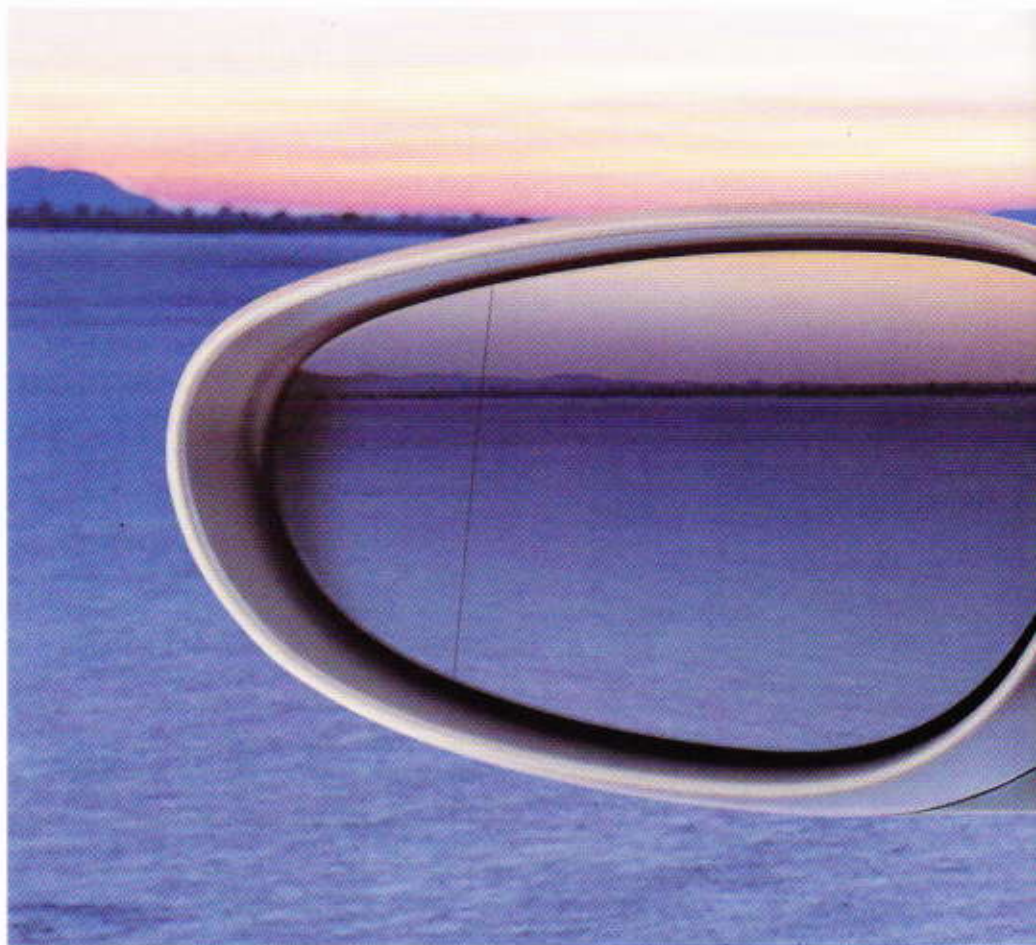
### **Une sonorité inoubliable. Même moteur arrêté.**

Le PCM vous offre un système audio de très haut niveau. Il comprend un autoradio RDS avec 6 touches de stations préréglées sur 4 niveaux (2x FM, 1x FM Autostore, 1x MW) ainsi qu'une station d'informations routières. Le lecteur de cassettes autoreverse possède une fonction Dolby B et un inverseur automatique de bande.

La restitution parfaite du son est assurée par les fonctions balance, fading, le réglage des graves et des aigus, optimisée par la fonction GAL, la régulation du volume asservie à la vitesse. Il est également possible de raccorder un amplificateur externe DSP (Digital Sound Processing) ou un chargeur externe CD 6 disques.

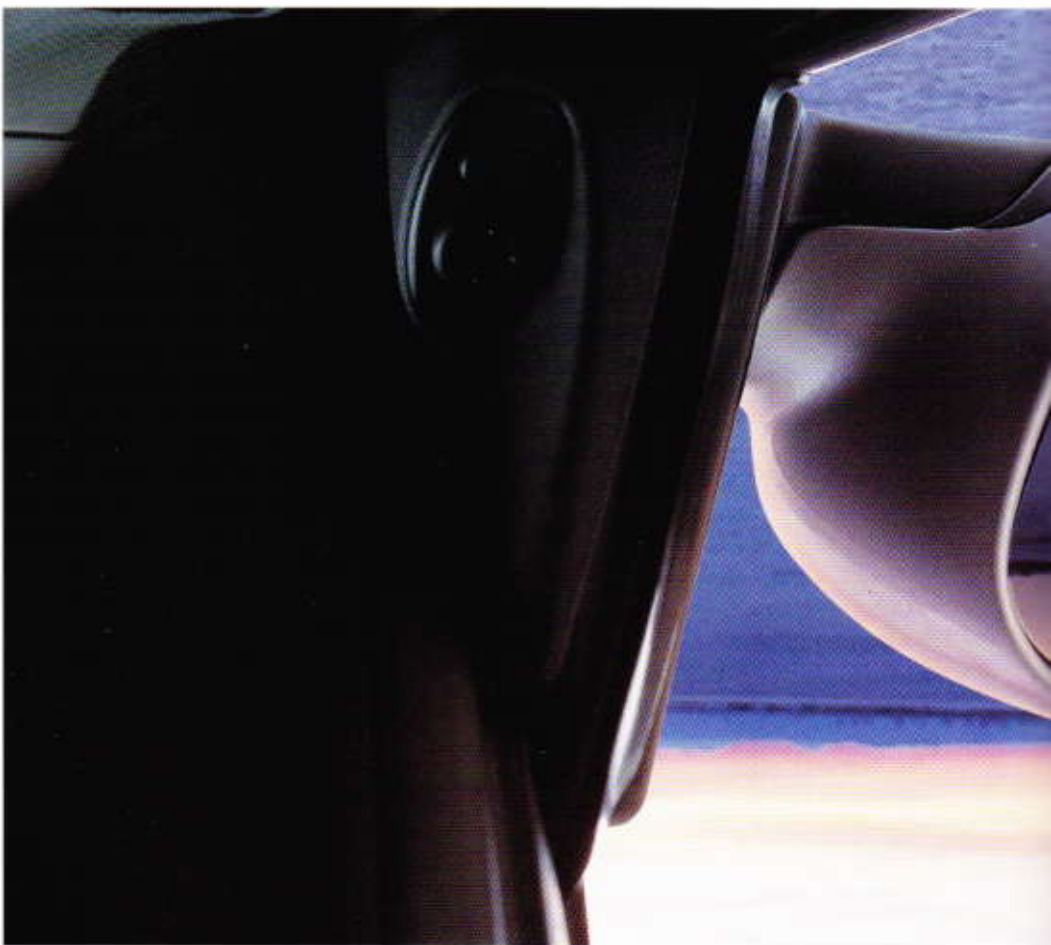






# Environnement

En compétition, nous visons  
toujours la première place.  
Notre ambition est  
la même quand il s'agit de  
l'environnement.





**Sur les voitures de sport,  
c'est surtout la zone rouge  
qui compte.**

**Sur la 911 Turbo, le vert  
compte aussi.**

La 911 Turbo est une source de plaisir intense. Un plaisir réfléchi qui respecte l'environnement. Depuis les années 60, Porsche oriente ses recherches vers l'utilisation de matériaux plus écologiques permettant de réduire les émissions. Porsche a été parmi

les précurseurs à mettre en place de nouvelles technologies pour le traitement des gaz d'échappement. Dès 1995, nous avons introduit sur la 911 Turbo le système de diagnostic OBD II (On-board diagnostic). Cette longue expérience est sans doute une des raisons pour laquelle l'industrie automobile allemande a choisi d'installer son centre de dépollution chez Porsche, dans le Centre de Développement de Weissach.

La 911 se conforme parfaitement à toutes les normes en vigueur en matière de réglementation sur les gaz d'échappement. Elle est équipée des technologies les plus modernes en matière d'émission. Par rapport aux pots catalytiques conventionnels en céramique, les deux pots catalytiques en métal se caractérisent par un temps de réponse très rapide, une plus grande longévité, une faible perte de puissance et un meilleur taux de purification. Dix secondes à peine





après un démarrage à froid, ils ont déjà traité 98 % des gaz d'échappement.

Nous utilisons la même technologie de pointe pour les sondes Lambda. Reliées au système de gestion Motronic par un câble de masse séparé pour éviter de perturber le signal, elles génèrent des mesures plus précises.

Sur le système d'alimentation en carburant, nous avons minimisé l'évaporation des hydrocarbures.

Toutes les canalisations d'essence sont en aluminium, les circuits d'évaporation sont en matière plastique multicouches.

**Insérez la clé de contact, tournez d'un demi cran pour assister à l'ouverture d'un concert classique.**

En matière de lutte contre le bruit, la 911 Turbo respecte toutes les réglementations en vigueur. Les

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



**Recyclage:**  
**presque toutes les**  
**anciennes Porsche se**  
**retrouvent au musée.**

La construction des premières Porsche remonte à 50 ans. Aujourd'hui, plus des deux tiers sont toujours en circulation. La question du recyclage ne se pose même pas.

La longévité des voitures fait partie intégrante de la philosophie et du concept environnemental de Porsche. Pour nous, la valorisation constitue le meilleur recyclage.

Tous les matériaux entrant dans le processus de fabrication sont respectueux de l'environnement, issus des technologies des plus modernes. Le pourcentage en métaux ferreux s'élève à 56%.

Les alliages légers comme l'aluminium ou le magnésium représentent près de 20%.

La 911 Turbo ne contient pas d'amiante, de cadmium, de CFC ou de composants fabriqués à base de CFC.

Le système d'échappement est conçu en acier inoxydable. Son aspect ne s'altère pas. Il garde ses qualités pendant toute





la durée de vie de votre voiture. L'ensemble des matériaux en alliage léger est parfaitement recyclable. En théorie, les procédés actuels permettent de revaloriser plus de 80% des composants de la 911 Turbo. Toutes les matières sont identifiées pour faciliter le recyclage sélectif. La réduction du nombre de variantes en matière plastique augmente le champ d'application.

**Domage.**  
**Vos visites se feront de plus en plus rares.**

Des intervalles de révision espacés permettent une réduction des coûts d'entretien et de maintenance. Durant ces 25 dernières années, l'optimisation de nos voitures a permis d'augmenter les intervalles de révision, qui préchent en la faveur de la 911 Turbo : huile moteur tous les 20 000 km,

bougies, filtre à huile et filtre à air tous les 40 000 km, filtre à carburant tous les 80 000 km. La 911 Turbo est la première voiture de sa catégorie qui ne change plus de liquide de refroidissement.

Conclusion : la 911 Turbo est plus respectueuse de l'environnement que la plupart des centrales électriques.





# Personnalisation



**Apposez-lui votre signature!**

**Même habillée  
discrètement  
vous la retrouverez  
aisément.**

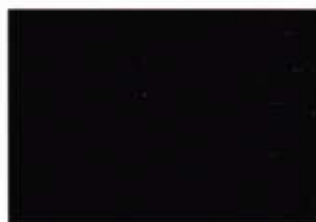
La 911 Turbo est d'abord une expression de liberté individuelle. Le reflet du caractère et de la personnalité. A commencer par la couleur.

Nous vous proposons plusieurs coloris au choix : 4 teintes unies, 8 teintes métallisées et 9 teintes intérieures.

Et si aucune de ces teintes ne vous séduit, nous vous proposons contre un supplément de prix 4 teintes spéciales. Nous pouvons également contretyper un échantillon de votre couleur préférée.

Pour que votre voiture soit exactement comme vous l'imaginez.

**Teintes de carrosserie unies.**



Noir



Rouge Indien

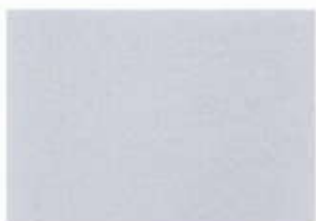
Blanc Carrera



Jaune Vitesse



Teintes de carrosserie métallisées.



Gris Arctique Métal



Rouge Perle d'Orange



Noir Basalte Métal



Vert Jungle Métal



Rouge Orient Métal



Gris Kerguelen Métal



Bleu Lapislazuli Métal



Gris Méridien Métal

## Teintes intérieures.

### Surfaces laquées/cuir/

#### Alcantara® (ciel de toit).



Noir



Gris Graphite



Savane



Bleu Métropole



Vert Néphrite

#### Tableau de bord.



Noir



Gris Graphite



Savane



Bleu Métropole



Vert Néphrite

#### Moquette.



Noir



Gris Graphite



Savane



Bleu Métropole



Vert Néphrite

Pour connaître les combinaisons de teintes proposées au départ de l'usine, consulter notre liste de prix séparée.

## Teintes intérieures spéciales.

### Cuir/surfaces laquées\*/

Alcantara® (ciel de toit)\*\*.

Tableau de bord.

Moquette.



Rouge Boxster\*



Rouge Boxster\*



Rouge Boxster\*



Cannelle.



Cannelle.



Cannelle

### Cuir naturel

### Cuir/surfaces laquées\*/

Alcantara® (ciel de toit)\*\*.

Tableau de bord.

Moquette.



Gris foncé naturel\*



Gris foncé naturel\*



Gris foncé naturel\*



Brun naturel



Brun naturel



Brun naturel

\* surface laquées dans la couleur de l'habitacle et en noir pour le cuir naturel.

\*\* ciel de toit en Alcantara® noir.



**Elle est parfaite.**

**Il ne lui manque que votre  
touche personnelle.**

Les équipements d'origine de la 911 Turbo répondent à pratiquement tous les souhaits. Mais nous pouvons aller au-delà. Il suffit de nous le demander,

Nos différents accessoires et packs d'équipement vous permettent de personnaliser votre 911 Turbo pour la rendre encore plus sportive, plus confortable et plus racée. A l'extérieur comme à l'intérieur.

Vous trouverez dans les 3 pages ci-après un index des différents équipements proposés, regroupés par thème. Les équipements illustrés dans ce catalogue sont répertoriés dans les numéros de page indiqués colonne 2.

Votre Centre Porsche se tient à votre disposition pour vous renseigner sur nos accessoires et équipements complémentaires.



Intérieur cuir



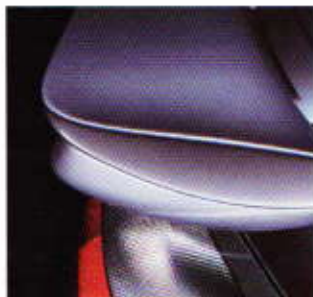
Intérieur bois de ronce d'érable



Intérieur gris arctique



Jantes dans la couleur de la carrosserie



PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake - disque de frein en céramique intégré)



Enjoliveur de roue concave

## Désignation

Réf. Page

### Equipements extérieurs.

• Peinture spéciale	792/793	-
• Peinture sur échantillon	794/795	-
• Assistance Parking (arrière)	635	54
• Pare brise teinté dégradé	567	-
• Toit ouvrant/relevable électrique	650	-
• Système de transport sur toit, argent	549	-
• Suppression de monogramme arrière	498	-
• Aérokit Turbo	XAF	71

### Transmission et Châssis.

• Sorties d'échappement en acier inoxydable	X54	72
• Tiptronic S	249	31, 52, 70

### Jantes.

• Enjoliveurs de roue concave avec écusson Porsche dans les couleurs originales	446	71
• Peinture des jantes couleur carrosserie	XD9	71



Sortie d'échappement en acier inoxydable



Instrumentation peinte dans la couleur de l'habitacle



Console centrale arrière en cuir

## Désignation

**Réf. Page**

### Equipements intérieurs.

• Sièges sport cuir (avant et arrière)	P77	-
• Fond de compteurs peint dans la couleur de l'intérieur	X45	72
• Support lombaire, sièges gauche et droit	586/513	-
• Chauffage de siège, gauche et droit	P14	-
• Régulateur de vitesse (Tempostat)	454	-
• Ceintures de sécurité rouge indien/jaune vitesse/Bleu maritime	XSX/XSY/XSW	-

### Intérieur cuir.

• Sièges tout cuir souple	982	53
• Intérieur tout cuir couleur spéciale	798	-
• Intérieur tout cuir couleur personnalisée	799	-
• Pack cuir large	E70	70
• Console centrale arrière en cuir	XMZ	70, 72

### Intérieur bois: bois de ronce d'érable clair ou foncé.

• Pack bois, large	E71/E72	70
• Pack bois, simple	E75/E76	73
• Volant 3 branches bois de ronce d'érable/cuir dans la couleur de l'habitacle	XPB/XPC	73
• Pommeau du levier de vitesses garni de bois d'érable/cuir dans la couleur de l'habitacle avec insert aluminium	Y07/Y08	72
• Sélecteur Tiptronic/poignée de frein à main garni de bois d'érable/cuir dans la couleur de l'habitacle avec insert aluminium	Y62/Y63	70

Pour connaître le prix, le contenu et la composition des différents packs, consultez nos tarifs en vigueur ou adressez-vous à votre concessionnaire Porsche le plus proche.





Sièges sport en cuir



Volant sport à 3 branches, carbone et cuir



Volant sport à 3 branches; bois de ronce d'érable et cuir

### Intérieur carbone.

• Pack carbone, large	E73	-
• Pack carbone, simple	E77	73
• Volant sport 3 branches carbone/cuir	XPD	73
• Pommeau du levier de vitesses/poignée de frein à main garni de carbone/cuir dans la couleur de l'habitacle avec insert aluminium	Y05	-
• Sélecteur Tiptronic/poignée de frein à main garni de carbone/cuir dans la couleur de l'habitacle avec insert aluminium	Y61	-
• Console centrale arrière en carbone	XMJ	-
• Bagues de seuils en carbone avec logo « Turbo »	X70	-

### Intérieur aluminium.

• Pommeau de levier de vitesses et levier du frein à main garni de cuir dans la couleur de l'habitacle avec insert aluminium	Y06	70
• Sélecteur Tiptronic et levier de frein à main garni de cuir dans la couleur de l'habitacle avec insert aluminium	Y23	-
• Fond de compteurs couleur aluminium	X71	70
• Bagues de seuil en acier inoxydable avec logo « Turbo »	X70	-

### Systemes audio et communication.

• Porsche CDR-22/-220 avec rangement	695/696	-
• Porsche CDR-32 avec rangement	698	-
• Porsche MDR-32	699	55
• Changeur CD - CDC-3	692	-
• PCM (Porsche Communication Management):	662	51, 54, 56
• Combiné téléphonique pour PCM	663	70
• Pré-équipement pour téléphone mobile	618	-

Pour toute information complémentaire sur les équipements personnalisés, contactez votre concessionnaire Porsche le plus proche.

**La double page, la plus copiée  
dans l'industrie automobile.**

### **Moteur**

Nombre de cylindres	<b>6</b>
Cylindrée	<b>3 600 cm<sup>3</sup></b>
Puissance (DIN)	<b>309 kW (420 ch)</b>
au régime de	<b>6 000 tr/min</b>
Couple maxi	<b>560 Nm</b>
au régime de	<b>2 700-4 600 tr/min</b>
Taux de compression	<b>9,4:1</b>

### **Transmission**

Type de transmission	<b>4 roues motrices</b>
Boîte mécanique	<b>6 vitesses</b>
Boîte Tiptronic S en option	<b>oui</b>

### **Châssis**

Essieu avant	<b>McPherson jambe de force, barre stabilisatrice</b>
Essieu arrière	<b>Essieu multibras LSA, barre stabilisatrice</b>
Direction	<b>Assistée, hydraulique</b>
Freins	<b>Etriers monoblocs à 4 pistons à l'avant et à l'arrière, disques ajourés et ventilés</b>
Système de régulation de la stabilité dynamique	<b>PSM avec ABS, ASR et ABD</b>
Jantes	<b>AV: 8 J x 18, AR: 11 J x 18</b>
Pneus	<b>AV: 225/40 ZR 18 AR: 295/30 ZR 18</b>

**Poids à vide\***

DIN  
Selon norme CE\*  
Poids total autorisé

**Mécanique/Tiptronic S**

**1 540 kg/1 585 kg**  
**1 615 kg/1 660 kg**  
**1 885 kg/1 930 kg**

**Performances**

Vitesse maxi sur circuit  
0-100 km/h  
0-160 km/h (sur circuit)  
Reprise (80-120 km/h)

**Mécanique/Tiptronic S**

**305 km/h/298 km/h**  
**4,2 s/4,9 s**  
**9,2 s/10,6 s**  
**5,0 s/6,0 s (5<sup>e</sup>/4<sup>e</sup> rapport)**

**Consommation (L/100 km)**

Suivant CE 93/116  
Cycle urbain  
Cycle extra urbain  
Cycle mixte  
Emissions CO<sub>2</sub> g/km

**Mécanique/Tiptronic S**

**18,9/21,9**  
**9,2/9,6**  
**12,9/13,9**  
**309/339**

**Dimensions**

Longueur  
Largeur  
Hauteur  
Empattement  
Volume du coffre (VDA)  
Volume du réservoir

**4 435 mm**  
**1 830 mm**  
**1 295 mm**  
**2 350 mm**  
**100 L**  
**64 L**

## Caractéristiques techniques

\*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).



# Service

## 911 Turbo et Service : pack disponible uniquement chez Porsche.

Porsche vous offre plus que des voitures de sport exceptionnelles. Notre créativité ne se limite pas au développement de nouvelles technologies, nous vous proposons un véritable partenariat dans les domaines les plus divers.



### Porsche Classic

Porsche dispose d'un département spécialisé dans les Porsche d'avant 1973, et votre Centre Porsche pourra vous apporter tout son soutien pour l'entretien ou la restauration de votre « Classic ».



### Votre Centre Porsche

Le Centre Porsche est votre interlocuteur privilégié. Des professionnels expérimentés sont à votre disposition pour répondre à vos questions et vous porter conseil que ce soit pour les pièces de rechange d'origine, les équipements et accessoires, le leasing, le financement, les assurances.



### « 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.



### Assistance Porsche

Une sécurité supplémentaire en France comme à l'étranger. Ce service vous propose l'assistance dépannage, le remorquage et d'autres prestations associées. Vous en bénéficiez automatiquement lors de l'achat de votre Porsche, pendant la durée de la garantie.



### Porsche sur Internet

Toute l'actualité Porsche sur notre site internet.

Adresse : [www.porsche.com](http://www.porsche.com)



### **Porsche Exclusive**

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



### **Porsche Tequipment**

Notre gamme d'accessoires pour faire équiper ultérieurement votre Porsche par votre Centre Porsche. Selon vos goûts et votre style de vie. Des équipements parfaitement assortis à votre Porsche qui bénéficient de nos garanties habituelles.



### **Clubs Porsche**

Il existe approximativement 440 clubs Porsche dans le monde, et plus de 100 000 membres. Des rallyes et rencontres sont organisés auxquels vous êtes cordialement conviés, et pour lesquels votre Centre Porsche vous renseignera.



### **Porsche Selection**

Une collection d'accessoires et de prêt-à-porter dans le style Porsche : intemporels, de qualité et personnels.



### **Porsche Driving Expérience**

#### **1. Travel Club.**

Porsche Travel Club vous propose des voyages et des circuits touristiques exclusifs et fascinants. Contactez votre Centre Porsche ou ++49 (0)711 911-8155-8157.

#### **2. L'école de conduite Porsche Magny-Cours.**

Des stages de conduite et de sécurité pour mieux connaître votre Porsche et vos propres limites, notamment dans les situations extrêmes. Contactez votre Centre Porsche ou le circuit de Nevers-Magny-Cours.

Les nouveaux catalogues Exclusive, Tequipment, Selection et Porsche Driving Expérience sont disponibles dans votre Centre Porsche.



# Conclusion

Vingt-cinq ans d'esprit 911 Turbo nous ont permis de la rendre toujours plus performante, plus sûre, plus aérodynamique et plus respectueuse de l'environnement. A chacune des phases de conception, nous n'avions qu'un seul objectif :





**le conducteur. Lui offrir un outil d'une technologie parfaite. Une interprétation unique sur le thème des voitures de sport.**

**La 911 Turbo est une voiture fascinante. La maîtrise d'une technologie d'avant-garde. Un vecteur technologique.**

**Une voiture hors du commun, destinée aux hommes et aux femmes pour qui les émotions comptent plus que le conformisme. Une harmonie en soi.**

**Une voiture du futur qui fixe de nouvelles références.**

**D'une performance déconcertante, sans limites.**

**Vous ne comparez plus. Vous êtes serein. Vous ressentez un bien-être immense. Avec la 911 Turbo, vous avez enfin trouvé vos repères. Un moment exceptionnel.**

