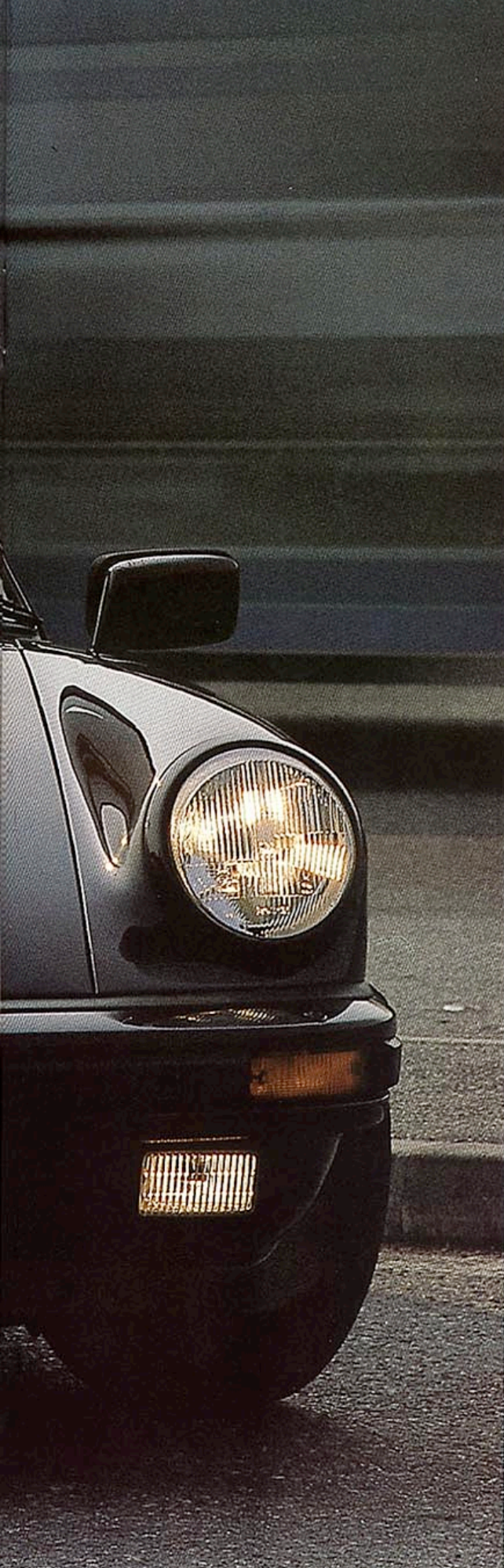


PORSCHE
911 Carrera / 911 Turbo





Carrera



PORSCHE 911: SAVIEZ-VOUS QUE LA FASCINATION POUVAIT ALLER AUSSI VITE ET ETRE AUSSI BELLE?

Pour les fanatiques de la voiture de sport, les Porsche 911 sont synonymes de référence éternelle. Elles sont pourtant plus modernes que jamais. Certains inconditionnels pensent même qu'avec la 911, Porsche aurait trouvé la formule idéale de la sportivité appliquée à la voiture de série. La longévité du concept Porsche 911 s'explique par l'attrait croissant qu'exerce cette voiture au fil des ans. En effet, cet attrait est non seulement intact, il a même gagné en magnétisme. Une Porsche 911 déchaîne l'enthousiasme, excite les sens et donne des ailes à l'imagination. La persistance de ce phénomène si ample jusqu'à aujourd'hui est peut-être due à la disparition du plaisir de conduire, masqué par les modes uniformes et les calculs rigides et froids. Porsche est toujours resté fidèle à un principe: créer les meilleures conditions possibles d'un plaisir de conduire authentique et pur, sans d'ailleurs jamais y voir d'opposition au progrès technologique et à la recherche de l'innovation. C'est dans cet esprit que sont nés les derniers modèles de Porsche 911: les versions Targa et Cabriolet de la Porsche 911 Turbo.

UNE ESTHETIQUE SEDUISANTE, DES PERFORMANCES EPOUSTOUFLANTES

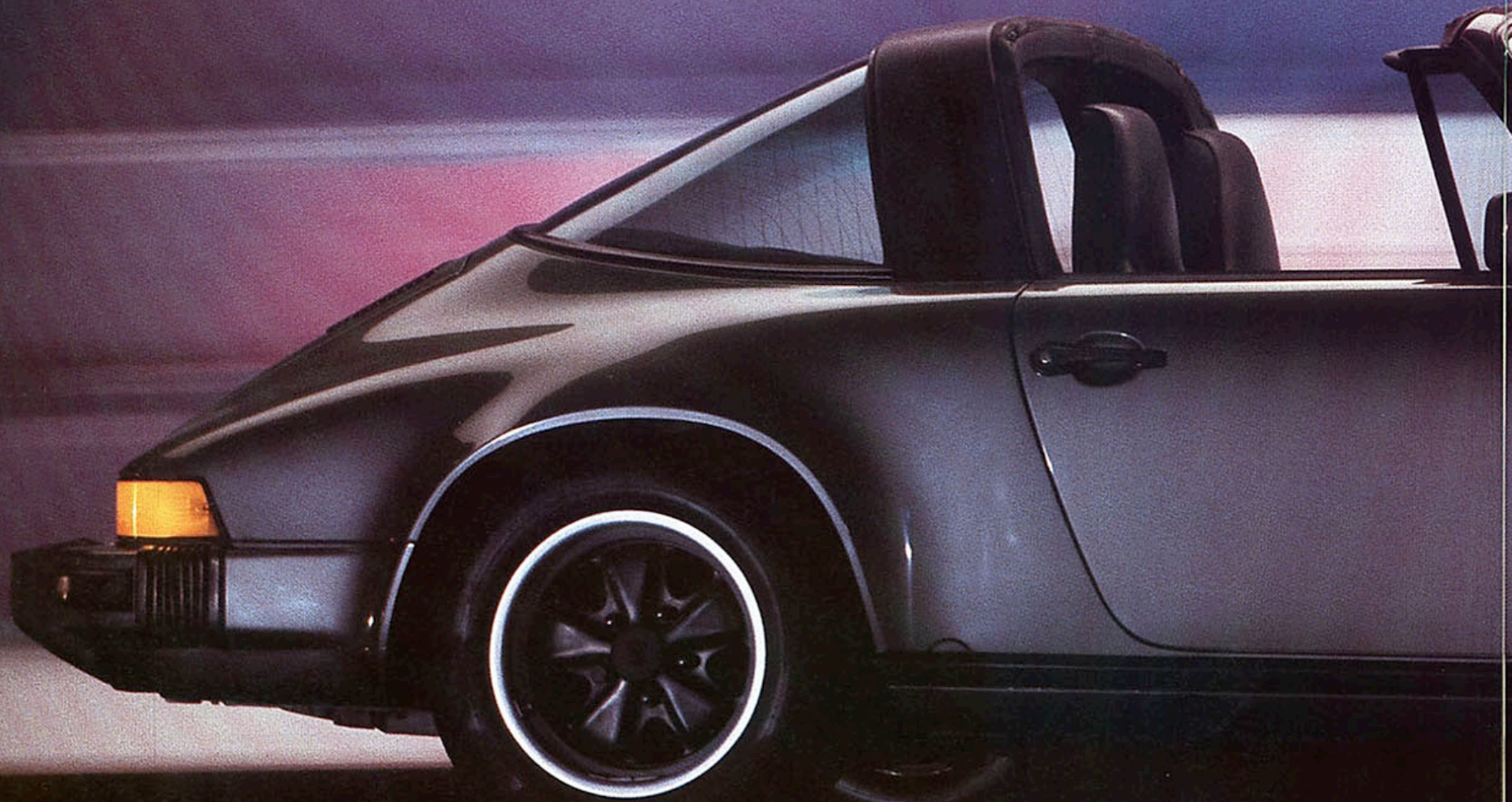
L'esthétique ainsi que l'attraction irrésistible de la Porsche 911 font toujours autant fureur. Sa ligne d'une élégance exceptionnelle et sa puissance extraordinaire démon-

trant quelle perfection peuvent atteindre l'esthétique et l'aérodynamisme de haut niveau concentrés dans une seule voiture. Pour les conducteurs sportifs, la conception de la Porsche 911 à arrière sur-baissé est particulièrement intéressante.

La nouvelle 911 Carrera est modernisée par ses roues forgées de 6/8 J x 16 et ses pneus de 205/5 ou 225/50 ZR 16, améliorant son comportement sur la route. Une alarme anti-vol est montée en série. La garniture en cuir du levier de vitesses monte jusqu'à la poignée.

UN BON PLACEMENT SUR LA ROUTE DU SUCCES

Avec la Porsche 911, on voit et on sent tout de suite combien elle a tiré profit des connaissances acquises par Porsche dans le sport automobile international et couronnées de nombreuses victoires. Il en sera toujours ainsi à l'avenir, les hautes performances restant le caractère essentiel de la Porsche 911. Cela ne nous empêchera pas de poursuivre nos efforts visant à améliorer la sécurité, l'économie, le confort de conduite et à réduire la quantité de gaz polluants. Chez Porsche, nul besoin de choisir entre tel ou tel compromis: la qualité est fournie en série ainsi que la valeur élevée à la revente, qui font d'une Porsche 911 un placement des plus raisonnables, indépendamment de toute préférence subjective. Quoi de plus beau qu'une voiture qui non seulement vous transporte rapidement, mais se distingue également par une valeur d'occasion élevée?



LA CARROSSERIE: ESTHÉTIQUE ET SOLIDITÉ

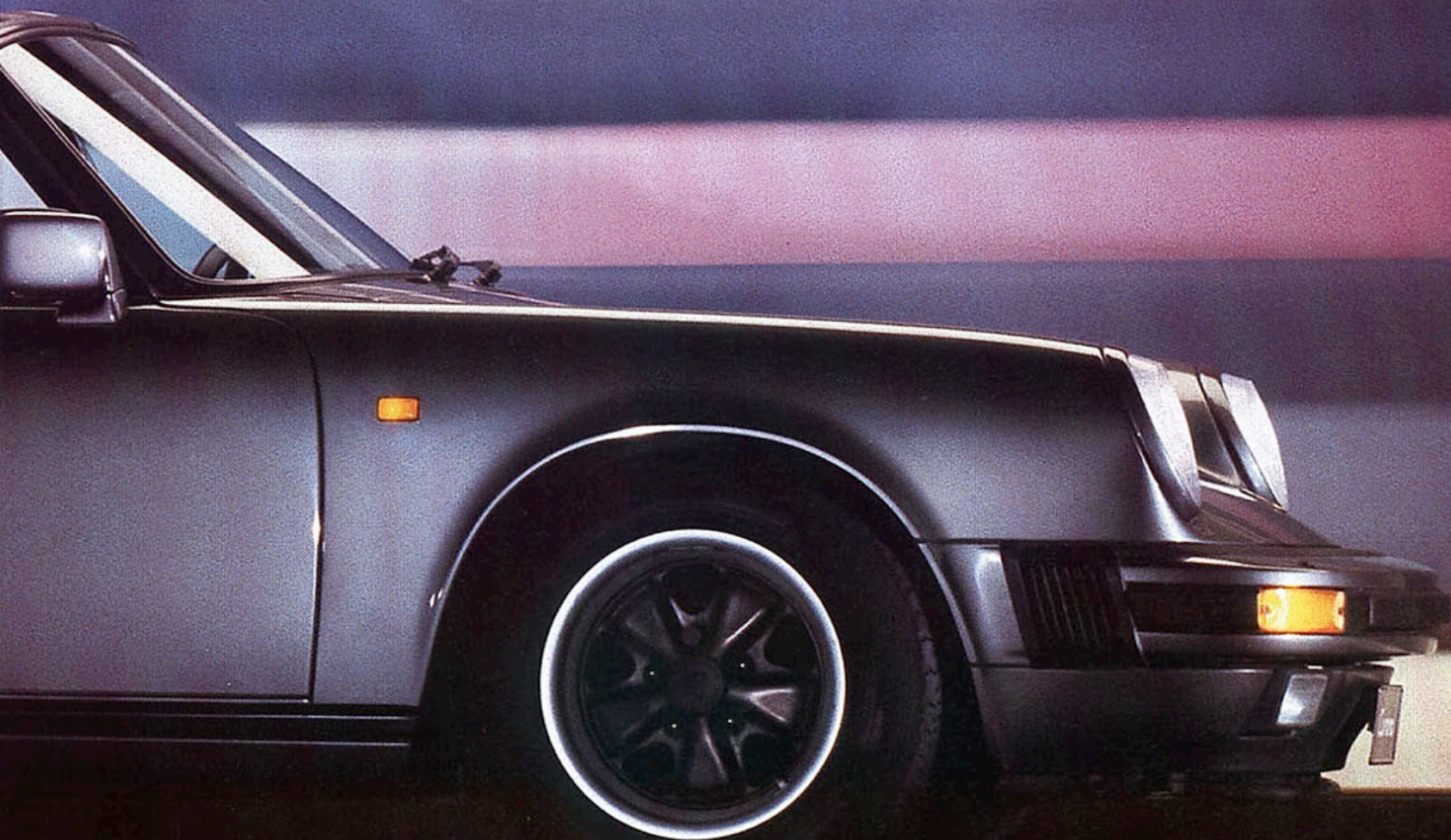
Chez Porsche, les qualités extérieures et intérieures se conjuguent d'une façon attrayante. Les qualités intérieures sont aussi achevées que la ligne extérieure, pour toutes les versions, qu'il s'agisse de la

Porsche 911 Carrera, de la 911 Turbo, du Coupé, du modèle Targa présenté ici ou du Cabriolet.

La carrosserie des modèles de la Série 911 est impressionnante non seulement en raison de sa ligne réussie, elle est aussi exemplaire par sa solidité et sa longévité, Porsche ayant choisi depuis longtemps des matériaux légers et très résistants à la fois. Dans l'ensemble, l'amélioration constante et

substantielle des modèles a permis des réussites exemplaires dans de nombreux domaines essentiels: sécurité, performances, économie, confort, lutte anti-bruit et anti-pollution.

L'adoption de la carrosserie galvanisée à chaud, encore une technique où Porsche a été à l'avant-garde, a permis à Porsche d'être le premier constructeur de voitures de sport à pouvoir offrir sur l'ensemble de la



carrosserie une garantie de dix ans contre les perforations dues à la corrosion, sans traitement complémentaire. Exemple aussi, la garantie de trois ans sur la peinture: chez votre concessionnaire, nombreuses sont les voitures qui brillent de mille feux, tandis qu'une Porsche brille encore après plusieurs années. Quelle que soit la Porsche 911 que vous choisirez, vous bénéficierez toujours de toute la qualité Porsche. Ajoutez-y un ex-

cellent confort d'utilisation: le toit pliant de la Targa, par exemple, se retire en quelques gestes, se replie et se range dans le coffre. Quel plaisir auriez-vous à conduire une Porsche, si c'était à la sueur de votre front?

A LA CONQUETE DE NOUVEAUX ESPACES

La Porsche 911 Cabriolet allie en plénitude l'aventure de conduire une Porsche au plaisir d'être au volant d'un cabriolet. Si vous recherchez la fascination à l'état pur, si vous désirez goûter la liberté d'une manière personnelle, si vous aimez sortir des sentiers battus, vous devez faire connaissance avec cette Porsche: elle vous procurera des sensations folles.

Rien ne viendra interrompre votre plaisir, pas même une averse: la capote s'ouvre et se ferme en quelques gestes. Sur demande, la Porsche 911 Carrera Cabriolet peut être équipée d'une capote à commande électrique (disponible en série sur la version Turbo Cabriolet). Une simple pression sur un bouton suffit pour sortir et replier la capote ou pour ouvrir et verrouiller les serrures.

Vous ferez rapidement de votre place au soleil une île du plaisir de conduire, bien à l'abri.

UNE LIGNE IMPRESSIONNANTE, UN AERODYNAMISME PENETRANT

Bien avant que la notion de coefficient de pénétration dans l'air (Cx) ne soit à la mode, Porsche avait réalisé des études poussées en soufflerie sur des voitures de compétition. Dès l'origine, la Porsche 911 a tiré profit des connaissances ainsi acquises. La preuve en est que l'efficacité aérodynamique n'aboutit pas à une voiture banale. De plus, des éléments de carrosserie spéciaux ont été conçus spécialement pour la 911 en vue d'améliorer son adhérence, sa stabilité directionnelle et sa pénétration dans l'air. Cette conception aérodynamique a deux conséquences: elle améliore les performances tout en diminuant la consommation.







SUR LES CIRCUITS COMME SUR LA ROUTE: TOUJOURS EN TÊTE

Depuis toujours, Porsche a su donner au sport automobile ses impulsions décisives. Ainsi en est-il de l'adoption du turbocompresseur qui a donné tant de victoires à Porsche. Les succès remportés sur les circuits ont toujours profité aux voitures de série. La Porsche 911 Turbo traduit bien cette alliance: son moteur est pour ainsi dire le frère jumeau du groupe propulseur si souvent victorieux en compétition.

Déjà la première version de la Porsche 911 Turbo dérivait d'une voiture de compétition. Depuis lors, toute une série de voitures de compétition victorieuses a été créée à partir de la 911 Turbo. A leur tour, ces modèles de compétition ont été le fondement de nouveaux progrès appliqués aux voitures de série. La parenté étroite et stimulante entre voitures de compétition et voitures de série trouve ici son accomplissement le plus parfait, pour le plaisir des conducteurs à la recherche des performances.

Les équipements de la 911 Turbo se sont encore accrus: la Porsche 911 Turbo est disponible en version 5 vitesses, équipée d'un nouvel équilibrage de châssis. La plage de vitesse exploitable a été divisée en 5 démultiplications au lieu de 4. Elle présente des rapports plus courts. L'augmentation de la vitesse de rotation consécutive à la rétrogradation provoque une augmentation du volume de gaz d'échappement pour une même puissance. Le turbocompresseur monte plus rapidement en pression. Le couple augmente plus rapidement, ce qui accroît d'autant plus l'accélération de la 911 Turbo.









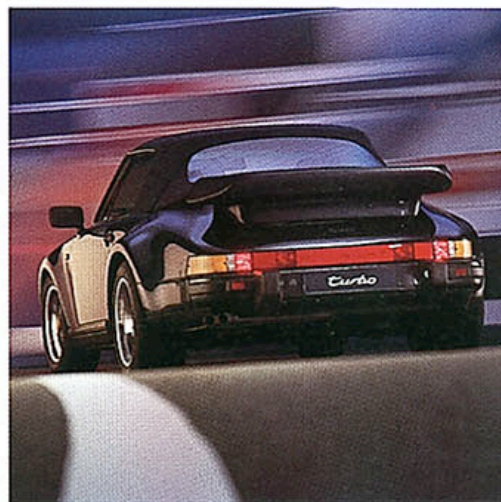
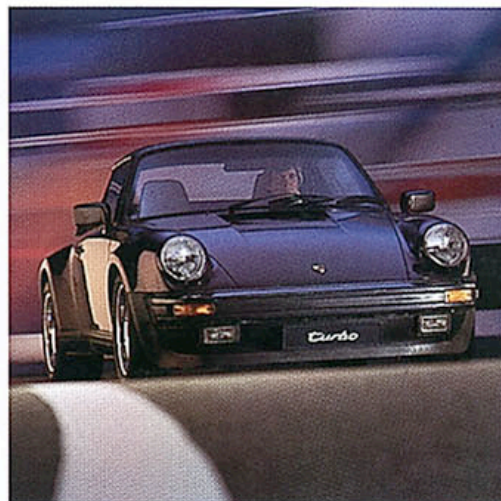
turbo

A TOUTE VITESSE VERS LES NOUVEAUX HORIZONS DE LA FASCINATION

Que demander de plus? La Porsche 911 Turbo, désormais disponible en versions Targa et Cabriolet, vous ouvre la voie vers des aventures d'un genre unique. Que vous exploitiez toute la puissance extraordinaire de ses 300 ch qui vous emmèneront de 0 à 100 km/h en 5,2 s et à une vitesse maximale de 260 km/h, ou que vous préférerez découvrir de nouveaux horizons en toute décontraction pour jouir pleinement du contact avec la nature, ces nouvelles Porsche 911 sont un défi qui déchaînera l'enthousiasme de tous les conducteurs sportifs exigeants. C'est un vaste champ inexploré qui s'ouvre au plaisir de conduire: où que vous alliez, vous ferez le tour de la fascination. Un saut dans les Alpes ou une excursion sur des routes de campagne romantiques et sinueuses, ou encore un parcours autoroutier, en Targa comme en Cabriolet: leur conception constitue, là encore, une référence.

C'est ainsi que la 911 Turbo Cabriolet, sans aller à l'encontre de votre recherche de sensations, se distingue par l'absence de bruits aérodynamiques: aucun claquement, aucun grincement. Là encore, un fruit de la résistance exemplaire de la carrosserie à la torsion. Une simple pression sur une touche suffit pour rentrer totalement ou sortir la capote: un confort apprécié.

La Porsche 911 Turbo, Targa ou Cabriolet: la grisaille quotidienne en reste sur place.





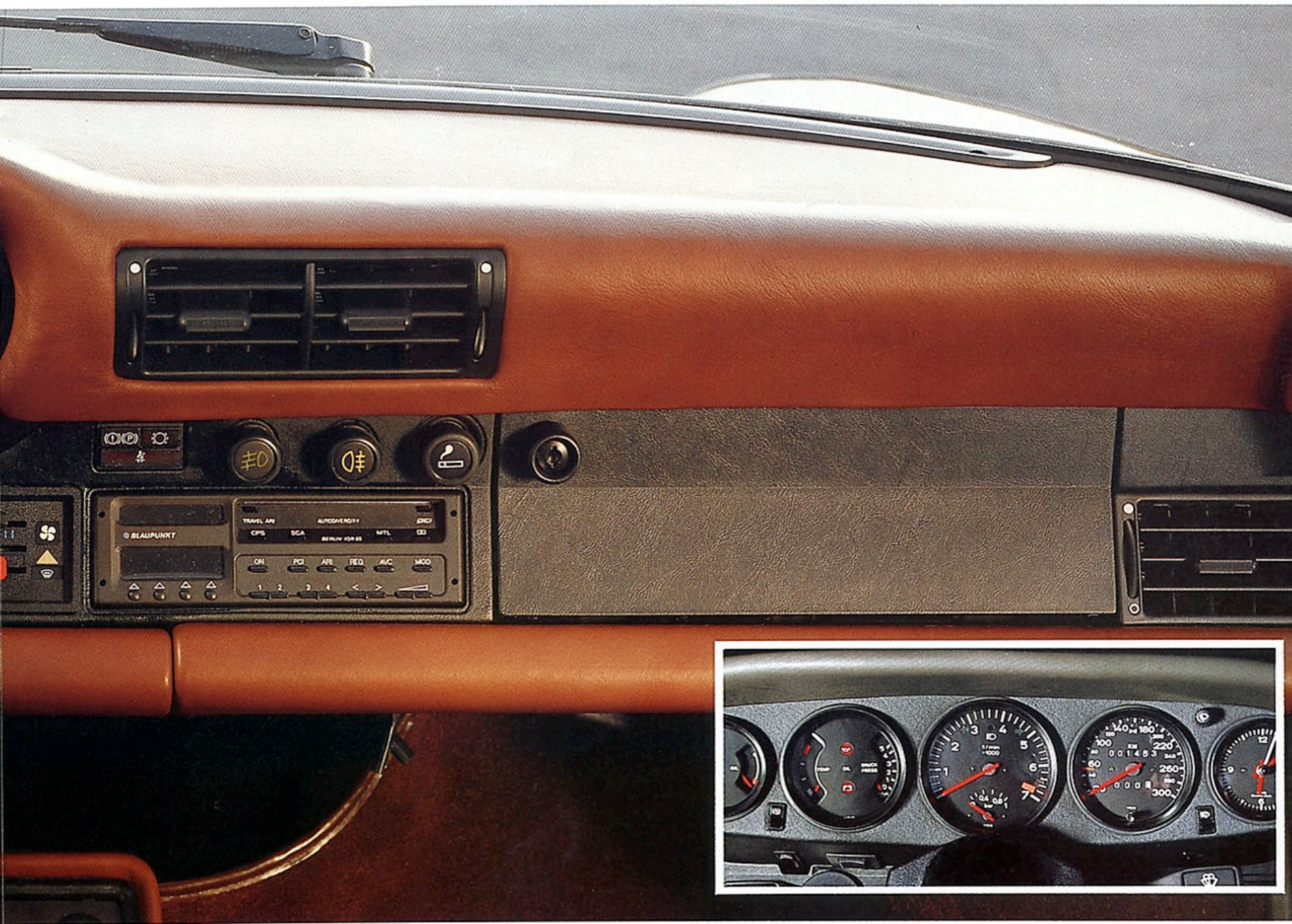
L'ERGONOMIE PORSCHE: LA PERFECTION JUSQUE DANS LES MOINDRES DETAILS

Le plaisir éprouvé au volant d'une Porsche 911 est dû également à l'agence-

ment optimal et fonctionnel du poste de pilotage et du tableau de bord. Toutes les informations importantes sont visibles du premier coup d'oeil tandis que les commandes sont facilement accessibles et disposées sans risque de confusion.

Tout est conçu pour soulager au maximum le conducteur, particulièrement dans les situations nécessitant des réactions rapides et prudentes. En concevant le poste de pilo-

tage, Porsche n'a rien oublié d'important, mais n'a rien apporté de superflu et d'inutile. Tout est destiné à maintenir le conducteur en bonne condition et surtout à lui faire profiter d'un plaisir de conduire sans limites. La présentation généreuse de l'habitacle, la position des pédales et des sièges réglables en hauteur par commande électrique (en série sur la 911 Turbo, y compris l'avance du siège et le réglage de l'inclinaison



du dossier) illustrent une ergonomie exemplaire. Pas étonnant qu'entre le conducteur et sa Porsche, la symbiose s'établisse rapidement.

LA CLIMATISATION IDEALE PAR TOUS LES TEMPS

La précision du système de chauffage et de ventilation, régulé par soufflerie, contribue en grande partie à la sensation de bien-être

éprouvée au volant de la Porsche 911. L'habitacle est rapidement amené à la température recherchée, quelle que soit la vitesse de la voiture. Le dispositif de régulation automatique maintient la température à un niveau constant.

La Porsche 911 Turbo possède également une climatisation multi-fonctionnelle. Par temps chaud, elle réduit la température intérieure. Par temps froid et humide, elle as-

sèche l'air afin d'éviter la formation de buée sur les vitres. Enfin, toutes les Porsche 911 sont équipées en série du vitrage calorifugé assurant le maintien d'une température ambiante agréable.

Pour vous, les conditions météorologiques seront «sur mesure», en toutes saisons.

photo principale: 911 Carrera
photo encadrée: 911 Turbo



RESERVE AUX INDIVIDUALISTES

Aux conducteurs ambitieux, la Porsche 911 offre en permanence la bonne position de conduite, même s'ils ont des exigences profondément personnelles. La conduite sportive trouve ici sa place, dans un environnement fascinant jusque dans le moindre détail.

De par leur conception, les sièges donneront une totale satisfaction aux plus exigeants. Leur suspension, la suspension de la voiture, la stabilisation latérale et le dispositif anti-

vibrations du châssis forment un groupe fonctionnel parfaitement homogène: quel que soit l'état de la route ou la position de la voiture, le conducteur est toujours confortablement assis.

Même sur les longs trajets, vous restez détendu, un maintien latéral ferme étant assuré même dans les virages à grande vitesse. Intégrés aux dossiers, les appuie-tête constituent une garantie contre les mauvais réglages.

Le réglage des sièges avant est électrique: une simple pression sur un bouton suffit pour choisir la hauteur (réglable sur 40 mm), l'inclinaison du siège, l'inclinaison du dossier et l'avance du siège en option (en série sur la Porsche 911 Turbo).

Selon les demandes personnelles de chacun, il est possible d'équiper votre voiture d'un siège chauffant ou, pour les conducteurs souffrant de lordose, d'un siège orthopédique à réglage électrique assurant le maintien de la colonne vertébrale.

Avec Porsche, la conduite sportive n'enlève rien au confort.

Les sièges baquets, disponibles en option, peuvent être également branchés sur le chauffage des sièges. Ceci vient encore nous assurer que le confort et la conduite sportive sont tout à fait complémentaires. Le confort de la Porsche 911: la réponse à ceux qui refusent tout compromis.

DE L'ESPACE SUR MESURE

Il va de soi que nos voitures n'offrent pas autant de place qu'une limousine, particulièrement à l'arrière. Cependant, les deux sièges arrière ne constituent aucunement une solution de secours, car ils sont conçus exactement pour les objectifs qui leur sont assignés.

Les enfants y sont à l'aise; sur les trajets courts, les adultes trouveront un espace

convenable. Les sièges arrière sont équipés de ceintures de sécurité.

Pour les voyages en solitaire ou à deux, ces sièges présentent un autre avantage appréciable: les dossiers sont rabattables séparément, offrant un agrandissement modulable de l'espace de rangement qui vient s'ajouter au coffre avant.

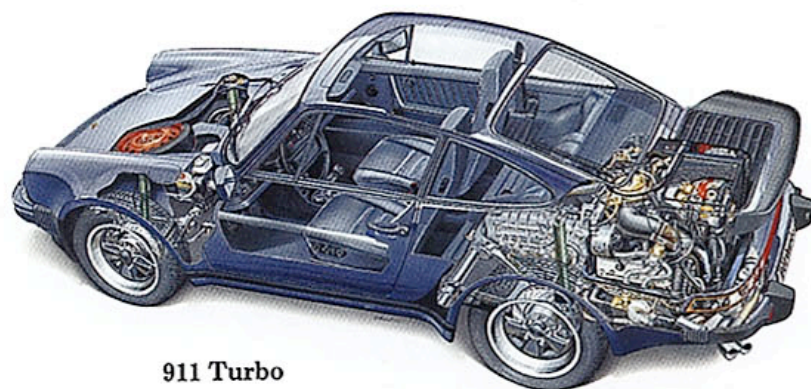
Dans l'ensemble, les places arrière offrent un confort similaire au reste de l'habitacle, tant du point de vue des matériaux utilisés que de la qualité de la finition.

UN DISPOSITIF ANTI-VOL INCONTOURNABLE

Equipement de série, l'alarme anti-voil est un système à enclenchement centralisé.

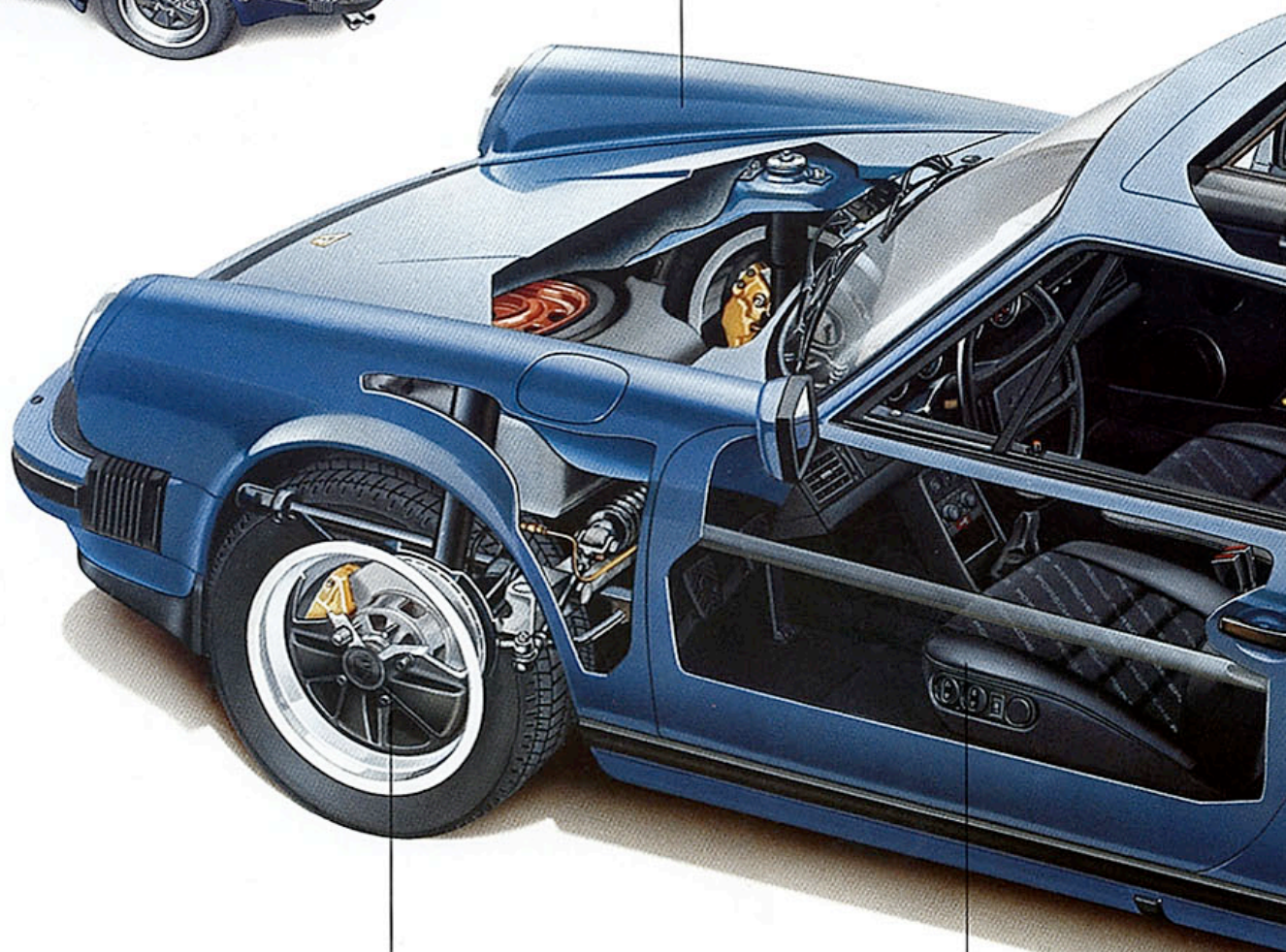
Lorsqu'elle est prête à fonctionner (enclenchement automatique à la fermeture de la voiture), des diodes rouges s'allument à l'intérieur des broches de verrouillage.

UNE TECHNIQUE D'EXCEPTION DEVOILEE POUR VOUS



911 Turbo

Carrosserie tout acier, galvanisée à chaud. 10 ans de garantie anti-corrosion. 3 ans de garantie sur la peinture. Vitesse maximale: 245 km/h. Accélération de 0 à 100 km/h en 6,1 s.



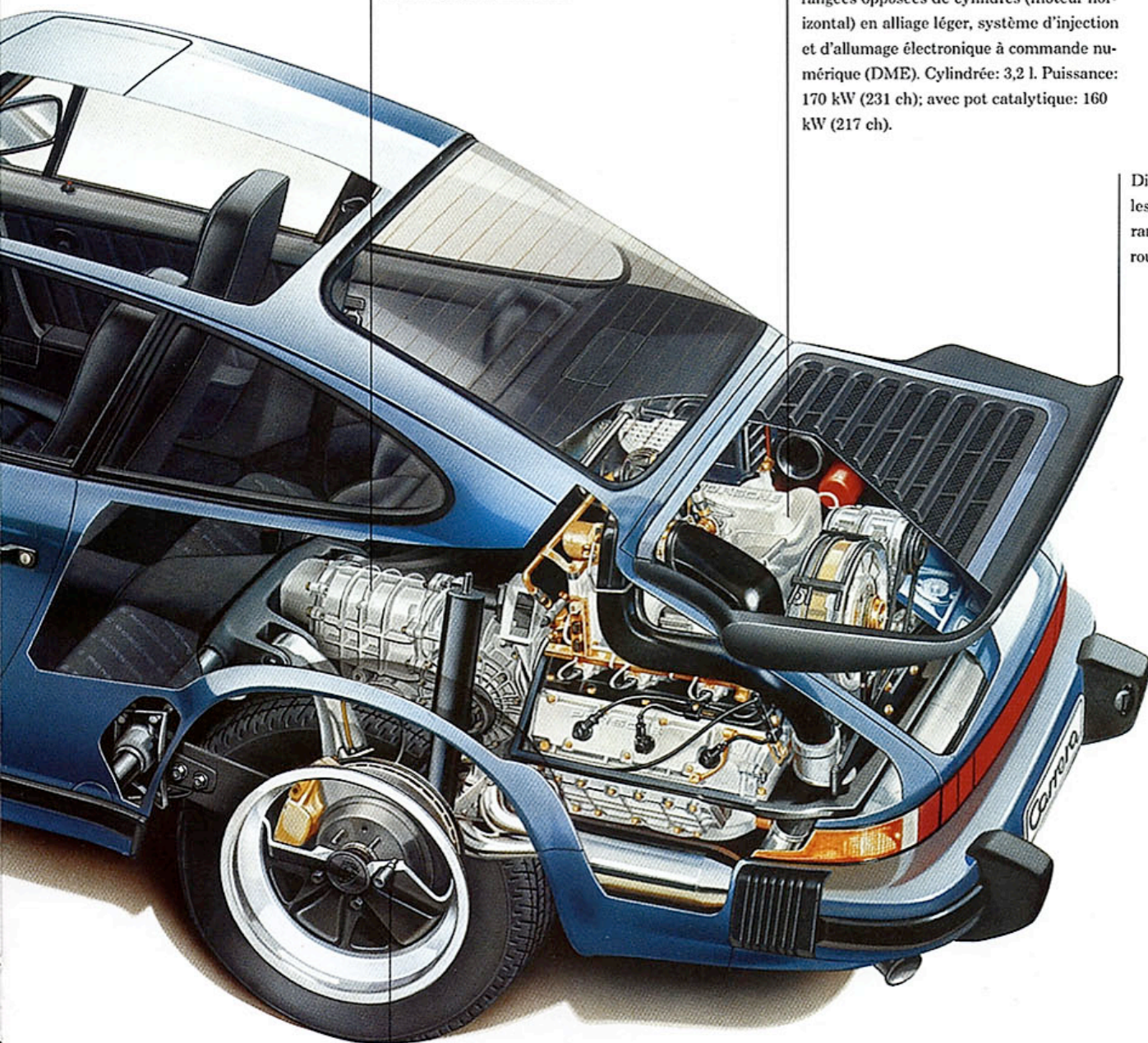
A l'avant: roues à suspension indépendante à bras oscillants transversaux et bras anti-vibrations, une barre de torsion par roue disposée dans le sens de la marche. Barre stabilisatrice de 22 mm de diamètre. Freinage à double circuit hydraulique et disques ventilés sur les quatre roues. Roues en alliage léger de 6 J x 16 équipées de pneus de 205/55 ZR 16 (en option).

Sièges à habillage tissu, cuir ou simili-cuir. Réglage électrique des sièges avant: hauteur du siège et inclinaison du dossier sont réglables en continu à la position désirée, par simple pression sur un bouton.

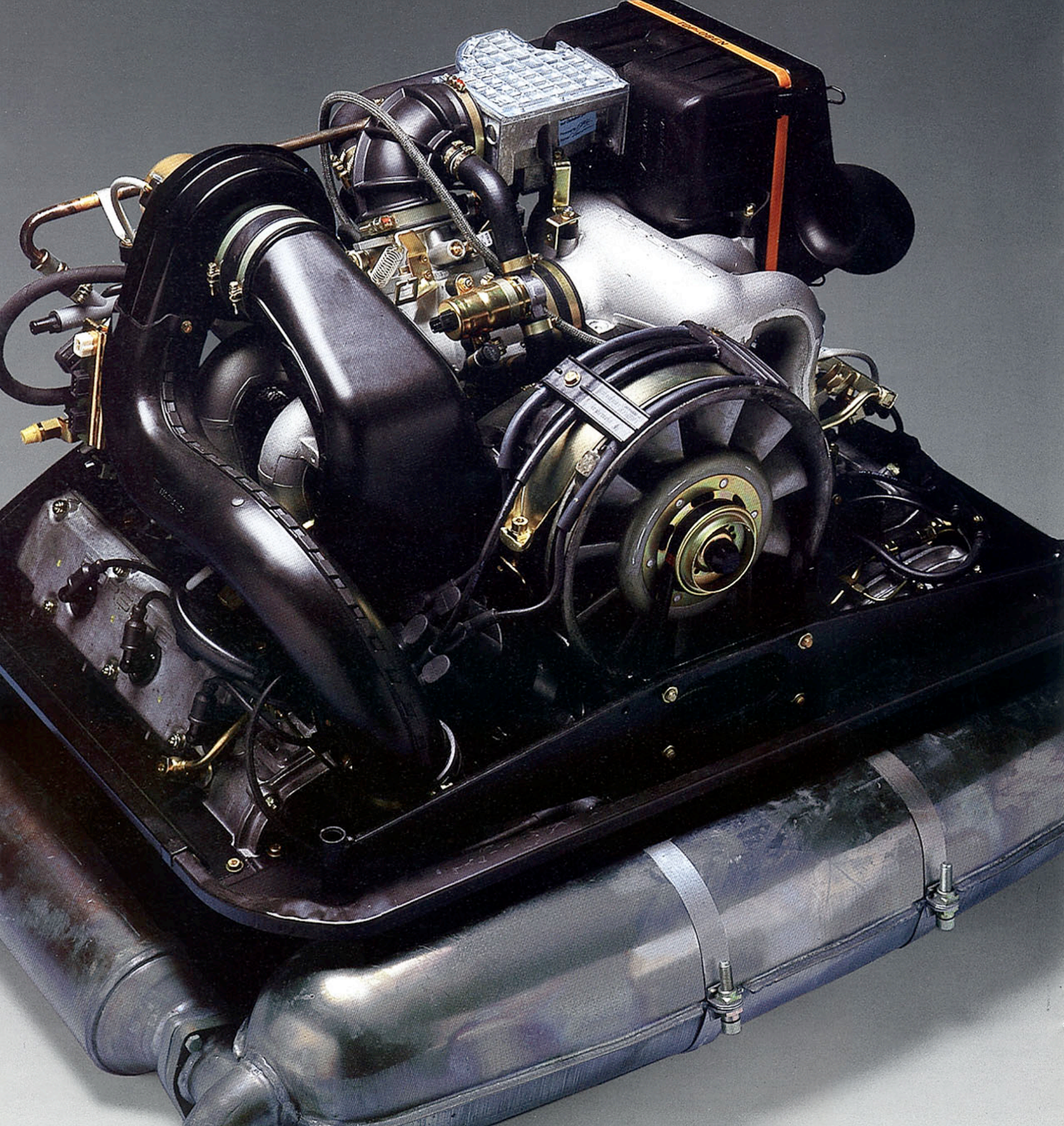
Boîte 5 vitesses entièrement synchronisée à embrayage hydraulique.

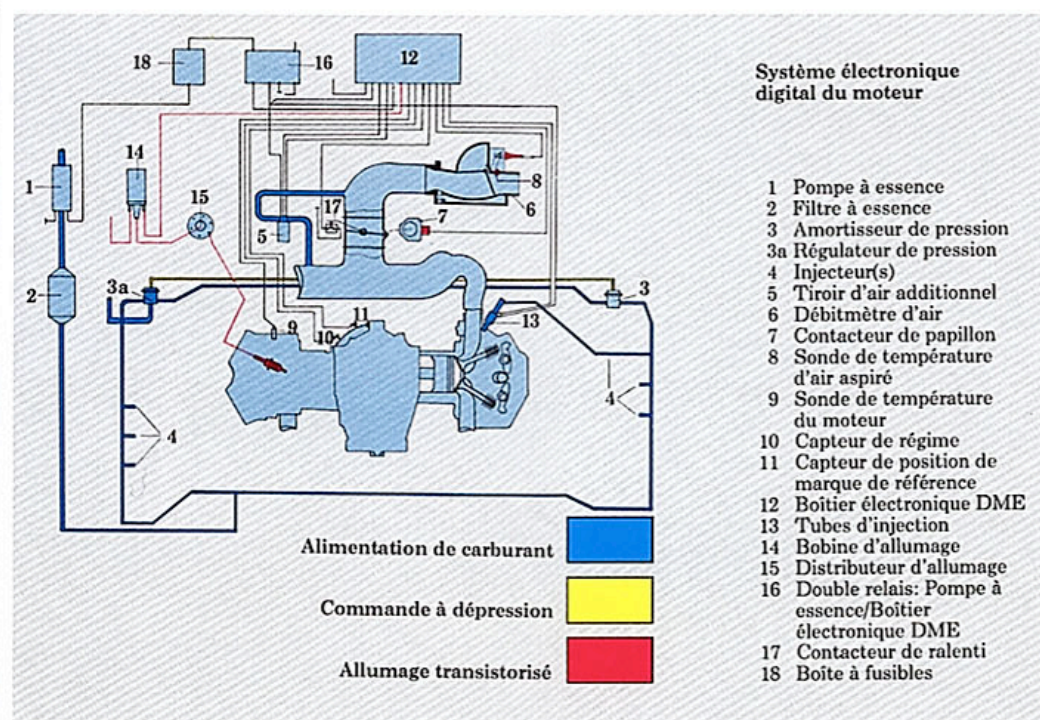
Moteur 6 cylindres refroidi par air à deux rangées opposées de cylindres (moteur horizontal) en alliage léger, système d'injection et d'allumage électronique à commande numérique (DME). Cylindrée: 3,2 l. Puissance: 170 kW (231 ch); avec pot catalytique: 160 kW (217 ch).

Disponible en option, l'aileron arrière refoule les flux d'air très loin vers l'arrière, améliorant la pénétration dans l'air et la tenue de route en ligne droite.



Roues à suspension indépendante guidées par bras obliques, en alliage léger de 8 J x 16, équipées de pneus 225/50 ZR 16, barre stabilisatrice de 21 mm de diamètre. Un ressort transversal de barre de torsion par roue.





LA HAUTE TECHNOLOGIE AU SERVICE DU PLAISIR DE CONDUIRE

L'éternelle jeunesse de la Porsche 911 et sa légende d'avenir reposent essentiellement sur la technologie d'avant-garde de son groupe motopropulseur. Porsche a ainsi démontré d'une manière éclatante comment l'alliance de la puissance, de la fiabilité et de la conduite sportive peut créer un grand classique. Les victoires éclatantes remportées dans de nombreuses courses automobiles ont brillamment confirmé le principe du six cylindres à plat.

à gauche:
Le moteur de la Porsche 911 Carrera

La disposition des cylindres confère au moteur les dimensions compactes et la hauteur réduite, particulièrement recherchées sur les voitures de sport à hautes performances. L'emploi des alliages légers permet de réduire le poids du moteur par rapport aux structures traditionnelles.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU MOTEUR: LA FASCINATION EN CHIFFRES

Porsche s'est toujours attachée à la perfection, la 911 en est une preuve convaincante: d'une cylindrée de 3164 cm³ et d'un taux de compression de 10,3:1, le moteur refroidi par air de la 911 Carrera développe une puissance de 170 kW (231 ch) à 5900 t/mn. Accélération de 0 à 100 km/h en 6,1 s. Vitesse maximale: 245 km/h. Quant à la Porsche 911 Turbo, son moteur refroidi par air et suralimenté par turbocompresseur de 3299 cm³ de cylindrée et d'un taux de compression de

7,0:1 développe 221 kW (300 ch) à 5500 t/mn. La Porsche 911 Turbo passe de 0 à 100 km/h en 5,2 s et atteint une vitesse maximale de 260 km/h (mesures effectuées à vide plus la moitié de la charge utile, conformément aux normes DIN).

Grâce à la spontanéité avec laquelle se développe la puissance, les Porsche 911 Carrera et 911 Turbo procurent un plaisir de conduire unique, même à vitesse moyenne et dans les situations de conduite les plus fréquentes. La fascination qu'exerce votre Porsche n'est pas réservée aux longues échappées en solitaire sur autoroutes.

PORSCHE: DES PERFORMANCES AUSSI DANS LA LUTTE ANTI-POLLUTION

Les ingénieurs de Porsche se battent avec succès depuis plusieurs années pour élaborer des technologies non polluantes.

La Porsche 911 Carrera est disponible équipée d'un pot catalytique trois voies et sonde Lambda permettant d'employer l'essence sans plomb Eurosuper (indice d'octane 95). La régulation adaptable par sonde Lambda maintient la consommation de carburant à un faible niveau tout en respectant les normes d'émissions nocives, même après de nombreuses années d'utilisation. Grâce à la sonde Lambda à réglage électronique, les principales émissions nocives sont éliminées à plus de 90%. La preuve est ainsi faite qu'il est possible d'allier performances et responsabilité face à l'environnement. Puissance du moteur de la 911 à pot catalytique: 160 kW (217 ch) à 5900 t/mn. Accélération de 0 à 100 km/h en 6,3 s. Vitesse maximale: 240 km/h. (Non disponible en France).



911 CARRERA: GESTION ELECTRONIQUE DU MOTEUR

Porsche n'a pas attendu pour s'engager dans la voie du progrès: depuis 1973, toutes les Porsche sans exception sont équipées de moteurs à injection, destinés non seulement à augmenter la puissance, mais également à diminuer la consommation et la pollution par un dosage précis et une combustion complète du carburant.

La gestion par ordinateur des fonctions du groupe motopropulseur est assurée par le système électronique-numérique du moteur (DME). En résumé, disons qu'un micro-ordinateur calcule, d'une part, entre deux cycles d'allumages, le meilleur instant d'allumage possible, et d'autre part, entre deux injections, la dose optimale de carburant nécessaire à l'injection suivante. Pour cela, le système DME enregistre et exploite une série de paramètres: régime du moteur, position des pistons en fonction de l'ordre d'allumage, position de la vanne papillon, quantité d'air aspirée, température de l'air aspiré et température du moteur.

Voici quelques-uns des avantages importants du système DME pour la conduite: l'influence linéaire sur les paramètres de puissance, possible avec une technique traditionnelle, est remplacée par une commande à zones caractéristiques. Plusieurs zones caractéristiques déclenchent à chaque fois, d'une certaine manière, un nouveau calcul du meilleur point d'allumage possible et de la durée d'injection optimale.

Parmi les quelques autres avantages offerts par le système DME pour la conduite, citons: accélération excellente même à bas régime, réduction de l'alimentation d'essence

en décélération, faible consommation au démarrage et à chaud, absence d'entretien, du fait que le système DME est programmé à vie.

Le régime de ralenti est maintenu à un niveau constant, même si vous couplez des accessoires électriques tels que le compresseur de la climatisation.

GRAISSAGE A CARTER SEC: L'IDEAL POUR UNE MOTORISATION COMPACTE

Pour réaliser un moteur aux dimensions compactes, notre choix s'est porté sur un graissage à carter sec et réservoir d'huile séparé. Chaque point de graissage reçoit ainsi la quantité d'huile purifiée et refroidie nécessaire, même dans les virages à grande vitesse. Outre le radiateur d'huile accolé au moteur, un radiateur à lamelles améliore l'efficacité et la capacité du refroidissement. Ce radiateur se trouve dans l'aile avant droite. Le moteur est refroidi par le ventilateur axial, caractéristique traditionnelle de la Porsche 911. D'un débit de 1500 litres d'air par seconde à 6000 t/mn, il est parfaitement adapté à la puissance élevée des Carrera.

LA TECHNOLOGIE DU TURBO PAR PORSCHE: LA PUISSANCE A L'ETAT PUR

Dès 1973, Porsche s'est lancé dans la conception de moteurs de compétition suralimentés par turbocompresseur. Un an plus tard, Porsche sortait la première voiture de série suralimentée du monde: la Porsche 911 Turbo. En 1986, c'est un moteur Porsche V6 Turbo qui remportait le championnat du monde de Formule 1 pour la troisième fois consécutive.

Les excellentes aptitudes en utilisation quotidienne, la souplesse et le comportement de nos moteurs turbo reposent essentiellement

sur le fait que les ingénieurs ont admirablement réussi la transition du moteur atmosphérique au moteur suralimenté: tout en douceur, sans le fameux «passage à vide». Outre le taux de compression géométrique de 7,0/l, Porsche a choisi pour la 911 Turbo un compresseur particulièrement compact. Sa faible masse rotative lui permet d'atteindre très rapidement des régimes élevés. Il réagit très vite et tout en souplesse. Grâce à des soupapes spéciales by-pass, la pression maximale de suralimentation reste toujours constante et aucune accumulation d'air ne se produit entre le compresseur et la vanne papillon lorsque l'accélérateur n'est plus sollicité. L'air comprimé chaud de suralimentation est refroidi dans un échangeur air-air (comme sur les versions compétition de la Porsche Turbo). Ainsi, la densité de l'air reste toujours au bon niveau, assurant le remplissage optimal des cylindres. Sur la Porsche 911 Turbo, l'injection Bosch K-Jectronic garantit le dosage parfait du mélange et le remplissage régulier des cylindres. Le point d'allumage est défini par un système d'allumage à condensateurs sans rupteur.

LES QUALITES DU SIX CYLINDRES: REACTION RAPIDE ET EQUILIBRE

L'équilibre parfait des bielles et le vilebrequin d'acier forgé à huit paliers et douze contrepoids assurent, dans une large mesure, la souplesse des six-cylindres Porsche. Ils assurent une bonne répartition des masses et donc l'absence de vibrations, permettant d'effectuer des reprises spontanées à tous les régimes et en souplesse.

DE NOMBREUSES BONNES RAISONS D'AVOIR CONFIANCE EN VOTRE PORSCHE

Le meilleur moyen d'éviter les situations critiques est de ne jamais s'y mettre. La réserve de puissance extraordinaire de la Porsche 911 est la meilleure assurance contre ces risques.

La sécurité active ménage la forme et les nerfs du conducteur, lui autorisant une conduite à la fois sportive et souveraine, et d'autant plus décontractée qu'il est certain de disposer d'une réserve de puissance suffisante. Tant sur la Carrera que sur la Turbo, il est inutile de manipuler à tout instant le levier de vitesses: la puissance se manifeste à bas régime, atout important pour votre sécurité, par exemple lors des dépassements.

PLUS DE SECURITE DANS LES VIRAGES = PLUS DE PLAISIR

Quel propriétaire d'une Porsche 911 ne s'est pas vanté de l'extraordinaire tenue de route de sa voiture dans les virages? Il faut dire que chez Porsche, sécurité et vitesse sont indissolublement liées. Les amateurs et les as du volant ne peuvent cacher leur enthousiasme, par exemple dans la presse spécialisée, parlant de conduite sensationnelle, semblable à celle des pionniers.

«Pour passer plus vite au coin de la rue», c'est ce que répondit un jour Ferdinand Porsche alors qu'on lui demandait de résumer en une formule la philosophie Porsche. Performances, maniabilité, plaisir de la conduite sportive: c'est bien pour cela qu'une Porsche est créée. Pour repousser au maximum les limites de la voiture, longtemps avant qu'elle ne devienne plus maîtrisable,

afin d'offrir même aux conducteurs les plus sportifs d'importantes réserves de sécurité qu'ils sauront bien sûr exploiter en toute sagesse.

CHASSIS ET ROUES: LE FONDEMENT SOLIDE D'UN PLAISIR DE CONDUIRE MAXIMUM

La conception du châssis et le choix des pneumatiques sont l'expression d'une alliance réussie entre qualités routières sportives, sécurité active et grand confort. Les roues avant sont guidées individuellement par bras oscillants, les roues arrière par des bras transversaux en alliage léger. La traverse de l'essieu avant est elle aussi en alliage léger. La suspension à roues indépendantes est soutenue par des barres de torsion disposées dans le sens de la marche. Les barres stabilisatrices montées en série à l'avant et à l'arrière améliorent la tenue de route en virage. elles réduisent l'inclinaison de la carrosserie au minimum lors des prises de virages rapides ou des manoeuvres brusques du volant.

La Porsche 911 Carrera est équipée en série de roues forgées en alliage léger, de 6 pouces de large à l'avant et 8 pouces à l'arrière, d'un dessin original. Elles sont munies de pneumatiques de hautes performances, sans chambre, de dimensions 205/55 ZR 16 (à l'avant) et 225/50 ZR 16 (à l'arrière). La Porsche 911 Turbo est équipée en série de roues forgées en alliage léger, de 7 pouces de large (à l'avant) et 9 pouces (à l'arrière) sur lesquelles sont montés des pneumatiques hautes performances, sans chambre, de 205/55 ZR 16 (à l'avant) et 245/45 ZR 16 (à l'arrière). En option, toutes les roues peuvent être équipées d'enjoliveurs blancs, type «Grand Prix», et non pas noirs.

MIEUX VOIR POUR ALLER PLUS LOIN

Pour prendre ses décisions facilement et rapidement, comme par exemple freiner à temps ou contourner un obstacle, le conducteur doit disposer d'une bonne visibilité. Ce critère essentiel de sécurité a été systématiquement pris en compte dans la conception de la Porsche 911. Le plaisir éprouvé au volant n'en est que plus grand: on se sent à la fois plus en sécurité, plus libre et plus détendu. Le sport: oui; le stress: non.

La visibilité avant est assurée par un vaste pare-brise en verre feuilleté (en option: pare-brise Securiflex). Même par mauvais temps, la visibilité est parfaitement préservée grâce au lave-glace à gicleurs chauffants. Toutes les Porsche 911 peuvent être équipées en option d'un lave-glace supplémentaire surpuissant pour le pare-brise.

En conduite nocturne et par mauvais temps, le conducteur bénéficie de la puissance d'éclairage des phares à iode et d'un lave-phare spécial qui lui assurent une parfaite visibilité. Les essuie-phares classiques, fragiles et sensibles au gel en hiver, ont été remplacés par une pompe haute pression autonome qui envoie de l'eau sur les phares, même à grande vitesse.

L'équipement de série comprend également des phares anti-brouillard logés dans la jupe avant, ainsi que deux feux arrière de brouillard, deux catadioptres, deux rétroviseurs extérieurs à commande électrique et un dégivrage de la lunette arrière (sauf sur le Cabriolet). Les rétroviseurs extérieurs sont chauffés automatiquement dès que le dégivrage de la lunette arrière est en marche.



Carrera

PRECISION DES TRAJECTOIRES

Chez Porsche, il n'y a pas plus de sécurité au rabais qu'il n'y a de fascination en portion congrue. Freins et direction sont évidemment conçus d'après les connaissances techniques les plus avancées. Quelle que soit votre direction, vous mettez toujours le cap sur la sécurité.

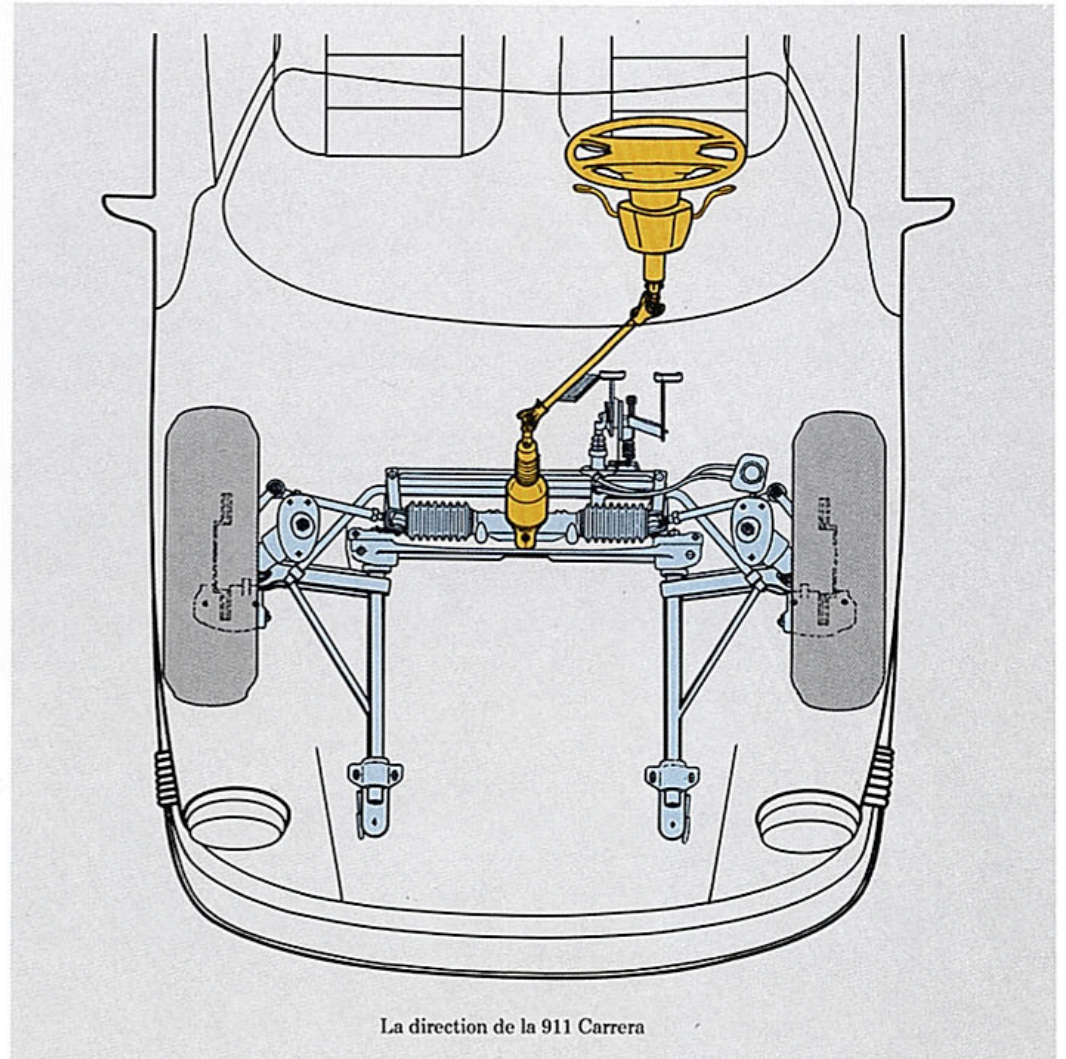
La direction précise et rapide de la Porsche 911 est fondée sur le principe éprouvé de la direction de sécurité à crémaillère. L'ensemble, des roues au volant, est calculé à la perfection: vous avez la route bien en mains.

La crémaillère, qui fait en même temps partie de la timonerie de direction, fonctionne avec rattrapage automatique de jeu, sur toute la plage de braquage sans aucun jeu.

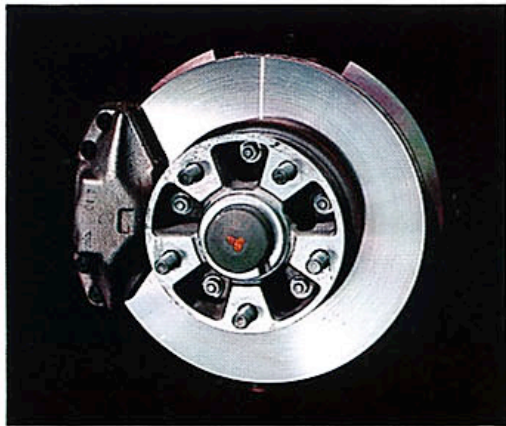
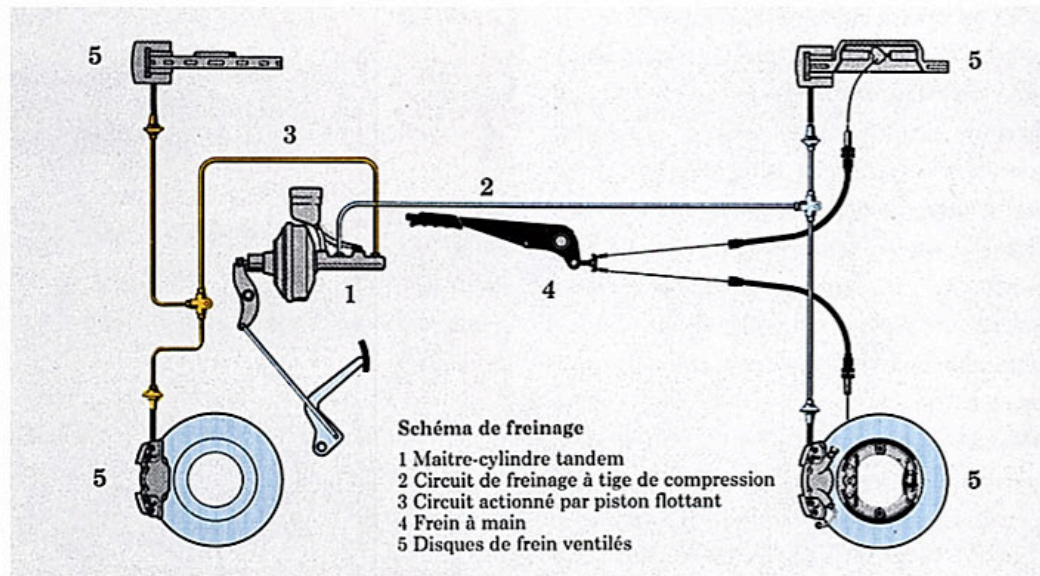
Ce système de direction signale au conducteur en toute fiabilité l'approche des limites de sa voiture ou la perte d'adhérence des pneumatiques sur le revêtement (en cas de pluie, de boue, de flaques d'eau ou de ver-
glas).

DE 100 KM/H A 0 KM/H EN 3,3/3,4 SECONDES

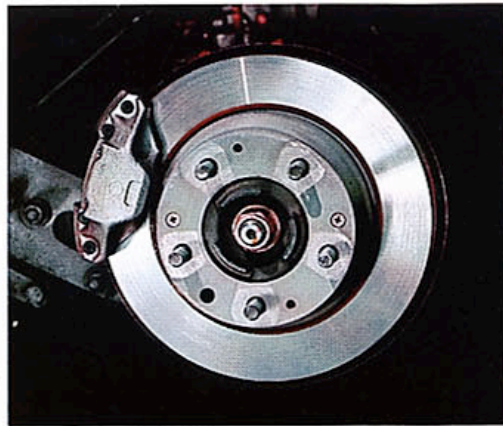
En compétition comme sur la route, Porsche a une grande expérience du freinage des voitures sportives. La sécurité offerte par le système de freinage de la 911 est exemplaire. Le double circuit de freinage hydraulique à freins à disques ventilés sur les quatre roues est absolument conforme au niveau de performances de la voiture.



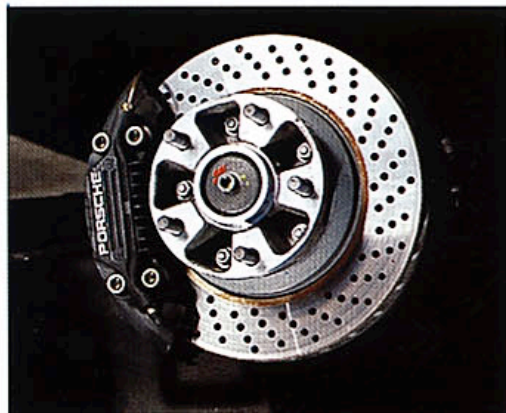
La direction de la 911 Carrera



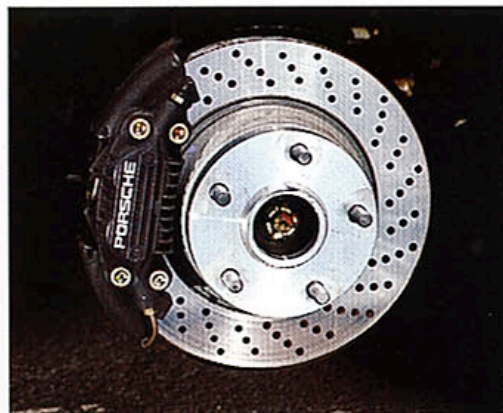
Frein avant de la 911 Carrera



Frein arrière de la 911 Carrera



Frein avant de la 911 Turbo



Frein arrière de la 911 Turbo

La ventilation interne des quatre disques contribue pour une large part à éliminer le phénomène redouté du («fading»), c'est-à-dire la disparition soudaine de la réponse en freinage, suite à plusieurs freinages répétés à grande vitesse.

Sur route sèche, une Porsche Carrera roulant à 100 km/s s'immobilise en 3,4 s, la Turbo en 3,3 s, soit une distance de freinage d'environ 45 m. A 150 km/h, il leur faut environ 5 s et moins de 100 m pour s'arrêter, à 200 km/h près de 6,5 s et 180 m. Enfin, la Carrera et la Turbo roulant à 200 km/h ralentissent à 100 km/h en 3,28 s et 136 m. Aussi impressionnants que soient ces chiffres, les pilotes professionnels savent très bien combien il est important de prévoir les risques pour s'en prémunir, et donc éviter autant que possible les freinages brutaux. Pour résister aux contraintes les plus fortes, les disques de la Porsche 911 Turbo sont perforés, ce qui leur permet de conserver leur fiabilité maximale même à très haute température. De plus, les pinces de freinage en aluminium élaborées par Porsche pour ses voitures sportives possèdent quatre pistons par roue et des nervures supplémentaires de refroidissement.

Une assistance des freins réduit l'effort d'appui sur la pédale, tandis qu'un témoin d'usure des plaquettes avertit le conducteur en temps voulu de l'usure de ses garnitures. Lorsqu'il s'agit de faire avancer la sécurité, rien ne peut nous freiner: la sécurité des passagers n'a pas de prix.

SECURITE PASSIVE

Dans une Porsche, rien n'est plus précieux que les passagers. Une sécurité passive maximale s'impose donc. Pour nous, performances et raison ne sont nullement opposés, mais sont simplement les deux faces d'une même médaille. Plus on est sportif, plus on a conscience des risques et plus on souhaite les éviter. Porsche est totalement en phase avec ce point de vue. D'ailleurs, pourquoi le voyage au pays de la fascination ne devrait-il pas s'accomplir dans la plus grande sécurité possible?

LA CARROSSERIE: LA SECURITE SOUS SA PLUS BELLE FORME

La Porsche 911 satisfait de façon exemplaire aux exigences actuelles de l'automobile en matière de sécurité. La preuve en est fournie, entre autre, par la carrosserie qui se caractérise par ses grandes zones et structures de déformation remarquables. En cas de collision frontale à 50 km/h contre un obstacle

de 90 tonnes (exemple de test), le capot avant se déforme en des points précis, absorbant ainsi une énergie considérable. Nous n'avons pas pensé uniquement aux passagers. La forme de la Porsche 911 et de nombreux détails diminuent considérablement les risques de blessure des autres usagers de la route. Les rétroviseurs extérieurs sont par exemple escamotables dans les deux sens. Les axes d'essuie-glace avant et (le cas échéant) arrière sont munis de capuchons protecteurs atténuant les risques de blessure.

LA SECURITE INTERIEURE: AUSSI COMPLETE QUE SYSTEMATIQUE

L'habitacle de la Porsche 911 est garni d'un rembourrage à absorption d'énergie recouvrant les points critiques. Les différentes parties du tableau de bord, les interrupteurs, poignées et la serrure de la boîte à gants sont déformables ou encastrés. Le rétroviseur intérieur est conçu pour s'encaster automatiquement en cas de choc. Les enrouleurs automatiques des ceintures de sécurité à trois points sont intégrés à l'ébénisterie. Tous les matériaux intérieurs sont difficilement inflammables.

La disposition des bras oscillants transversaux de l'essieu avant forme une zone de protection efficace pour le réservoir d'essence. Le pare-brise est en verre feuilleté. En cas de choc latéral, des fermetures de sécurité maintiennent les portières fermées dont l'intérieur est renforcé. La cellule de sécurité indéformable de la Porsche Carrera Coupé, de la Targa et de la Turbo permet l'ouverture des portes de l'intérieur comme de l'extérieur après une collision.

Un élément essentiel de la cellule de sécurité est le pavillon qui, avec les montants très robustes du pare-brise, forme une structure porteuse extrêmement rigide faisant of-

fice de cage de sécurité. Le réservoir, bien protégé contre les chocs, et un réseau de conduites d'alimentation soigneusement protégé évitent, dans une large mesure, tout risque de fuite d'essence en cas de tonneau.

LA DIRECTION S'EFFACE AU CAS OU...

Rembourrée, la plaque anti-choc déformable ne forme pas d'éclats en se brisant. En cas de choc, la console de direction s'efface systématiquement. Un autre élément déformable important se trouve immédiatement derrière la plaque anti-choc. Son rôle est de répartir au maximum les forces générées par l'impact tout en les atténuant.

La sécurité de toute Porsche repose aussi sur la fiabilité de chacun de ses éléments. Le conducteur et les passagers peuvent se concentrer sur le plaisir de rouler, puisqu'ils ont la certitude d'être entourés d'une forte sécurité.



Turbo



COMMENT FAIRE D'UNE PORSCHE VOTRE PORSCHE

Une caractéristique des Porsche est leur équipement de série complet de grande classe prenant en compte les différences existant d'un pays à l'autre. Vous avez en plus le choix entre un grand nombre d'équipements spéciaux très variés. Les conducteurs de Porsche aiment se distinguer avec raffinement. C'est la raison pour laquelle Porsche vous offre de si nombreuses possibilités de personnalisation que vous pourrez choisir à votre guise grâce à la documentation technique. Votre concessionnaire Porsche se tient à votre disposition pour vous conseiller personnellement. Plus vos souhaits sont originaux, que ce soit sur le plan de l'esthétique ou sur celui des performances, plus forte sera notre volonté de vous satisfaire totalement. Une Porsche 911: créée pour les connaisseurs enthousiastes qui ont le sens de l'extraordinaire. Chaque détail d'équipement est parfaitement adapté à l'ensemble de la voiture et à sa conception, à sa qualité intérieure comme à sa qualité extérieure. Chez Porsche, le plumage doit se rapporter au ramage, sans compromis.

LE KIT SPORT DE LA 911 TURBO: AU-DELA DES SENSATIONS

Le kit sport développe 243 kW (330 ch) à 5750 t/mn. Son couple maximal est de 467 Nm à 4500 t/mn. Ainsi équipée, la Turbo passe en 5,0 s de 0 à 100 km/h et atteint la vitesse maximale de 270 km/h.

LA TURBO A AILES PLATES: LA FASCINATION TOUTE PARTICULIERE

En option spéciale, la Porsche 911 Turbo est également disponible équipée d'ailes plates et de phares escamotables. Elle atteint ainsi 265 km/h avec le moteur Turbo de série et 275 km/h avec le kit sport. Accélération de 0 à 100 km/h: 5,0 s.

LA CARRERA AU LOOK TURBO: SAISSANT!

En option, toutes les versions de la 911 Carrera (Coupé, Targa, Cabriolet) sont disponibles en «Look Turbo».

PONT AUTO-BLOQUANT: PUISSANCE SANS PATINAGE

Tous les modèles de la gamme 911 peuvent recevoir également en option un pont auto-bloquant à disques. Cet équipement offre des réserves de motricité supplémentaires en limite d'adhérence dans les virages. Par ailleurs, il limite au maximum le patinage d'une seule roue, en particulier au démarrage ou sur la neige, le verglas, les gravillons, sur route mouillée ou bien pour franchir un chemin de terre ou une section de chaussée déformée. L'effet de blocage du pont auto-bloquant a été volontairement limité à 40% afin d'éviter l'impression désagréable de sous-virage et de perte de départ latéral sur l'essieu arrière.

TOIT OUVRANT EN ACIER: PERSPECTIVES DE CHARME

Le toit ouvrant en acier de la Porsche 911 Carrera Coupé et de la Porsche 911 Turbo est à commande électrique. A l'ouverture, le déflecteur d'air se met automatiquement en place. Il est invisible lorsque le toit est fermé.

Introduisez le beau temps dans votre voiture par simple pression.

PORSCHE 911 CARRERA COUPE, VERSION «CLUB SPORT»

Pour les Porschistes avertis, qui souhaitent connaître le plaisir d'une Porsche pure. L'allègement de la voiture est obtenu par le retrait de certains éléments de confort.

CHEZ PORSCHE, LA LIBERTE DE CHOIX EST UN PRINCIPE

De nombreuses autres possibilités d'équipement vous sont encore offertes: vous trouverez un ensemble complet allant des accessoires de carrosserie aux sièges sport ou confort et aux volants sport, en passant par différents types de roues en alliage léger, pour ne citer que quelques exemples.

Nous essaierons toujours de répondre à vos souhaits les plus originaux. Parlons-en ensemble. Pour que vos souhaits se réalisent et que votre Porsche reste tout simplement une Porsche.

RIEN NE VAUT LA FASCINATION A L'ETAT PUR

Rien ne remplace l'attrait de la fascination éprouvée directement. Alors, ne vous contentez pas de lire tout ce que peut cacher une Porsche 911: venez le vivre en direct. Eprenez par vous-même quelles envies authentiques s'éveilleront en vous lorsque vous aurez entre les mains ce pur-sang, que ce soit sur un long trajet d'autoroute ou sur une petite route en lacets, sur une courte ou sur une longue distance. Ce qui, en outre, fait d'une Porsche quelque chose d'unique dans une vie, c'est

son caractère bien particulier et irremplaçable qui la distingue si bien dans une époque trop souvent imprégnée de sens pratique et de froideur. Si votre personnalité vous incite à concrétiser au plus haut niveau vos goûts et vos désirs intimes, votre place idéale est derrière le volant d'une Porsche.

Les voitures présentées en illustrations sont parfois dotées d'équipements spéciaux qui ne sont disponibles qu'en option, avec supplément de prix. Nous nous réservons le droit de modifier sans préavis la construction, la forme et le nombre des équipements de série. Les couleurs peuvent également varier.

Pour vous, conduire une Porsche, ce n'est pas seulement vous déplacer sur quatre roues, c'est aussi exprimer une conception de la vie marquée par l'individualisme, le plaisir de la vie et le besoin de performances



décollant d'un grand professionnalisme. Venez donc à la découverte de votre propre personnalité pour voir si vous êtes un conducteur Porsche. Au volant, vous ne tarderez pas à le savoir: pourquoi laisseriez-vous passer cette chance? Votre concessionnaire Porsche organisera bien volontiers un circuit d'essai au volant de votre modèle préféré de 911. Vous avez le choix: de la Carrera au Turbo en passant par le Coupé, la Targa et le Cabriolet.

Une telle variété exigeante dans la gamme des 911 est inédite. Il ne vous reste plus qu'à prendre rendez-vous avec la fascination. Votre concessionnaire Porsche vous attend.

*Dr. Ing. h. c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 42, D-7000 Stuttgart 40
VDA 7/88
Printed in W-Germany,
Wachterdruck, Bönningheim
WVK 103 330*

Lorsqu'à la fin des années quarante, nous nous sommes engagés dans la fabrication de voitures de sport, nombreux étaient ceux qui y voyaient un anachronisme.

Notre production se limitant à l'époque à

quelques exemplaires fabriqués selon des méthodes artisanales, nous pouvions nous offrir le luxe de construire nos automobiles à notre idée. Le nombre d'automobilistes extrêmement exigeants partageant notre philosophie n'a cessé d'augmenter depuis lors, au-delà de tout ce que nous aurions pu imaginer

dans nos rêves les plus fous. Un autre phénomène s'est développé simultanément: l'exigence de qualité que nous partageons avec ces conducteurs vis-à-vis de chaque Porsche.

Aussi investissons-nous tous les ans nos connaissances, notre savoir-faire et nos moyens considérables dans la recherche et le développement de nouvelles technologies, afin d'améliorer l'aérodynamisme caractéristique de nos voitures de sport, mais également leur fiabilité et leur longévité.

Toutefois, nos services de recherche et de développement ne sont pas le seul moteur de notre travail. Les Porschistes, cette famille d'individualistes exigeants, sont pour nous une



source intarissable de nouvelles percées, en particulier sur la qualité de l'équipement de nos voitures. Ainsi, des équipements importants sont intégrés d'emblée à nos modèles en évitant les gadgets dont le seul effet est

de détourner l'attention du conducteur et d'augmenter le poids des voitures.

Les Porschistes apprécient non seulement l'aérodynamisme et l'esthétique incomparable de nos voitures, mais aussi leur fiabilité et leur longévité élevées. Le prix élevé d'une Porsche d'occasion suffit à démontrer que l'achat

d'un tel modèle est un investissement intelligent.

Notre réussite ne nous engage pas à nous reposer sur nos lauriers, mais à faire toujours mieux dans l'intérêt de nos clients.

A l'avenir, nous continuerons de satisfaire les exigences les plus sévères en matière de sécurité, de confort, de lutte anti-pollution et de rendement énergétique, sans négliger évidemment les qualités sportives de nos voitures.

Cordialement,
Ferry Porsche

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

PORSCHE
911 Carrera / 911 Turbo



CARACTERISTIQUES TECHNIQUES	911 Carrera	911 Carrera	911 Turbo
MOTEUR			
Nombre de cylindres	6	6	6
Alésage (mm)	95	95	97
Course (mm)	74,4	74,4	74,4
Cylindrée cm ³ (selon formule fiscale)	3125	3125	3125
Cylindrée effective en cm ³	3164	3164	3299
Rapport volumétrique	10,3 : 1	9,5 : 1	7,0 : 1
Puissance en KW (ch DIN)	170 (231)	160 (217)	221 (300)
au régime de tr/min	5900	5900	5500
Couple maxi Nm DIN (kpm DIN)	284 (29,0)	265 (27,0)	430 (43,8)
au régime de tr/min	4800	4800	4000
Puissance maxi au litre (ch DIN/l)	53,7 (73,0)	50,6 (68,6)	67,0 (90,9)
Indice d'octane du carburant (ROZ)	95 avec ou sans plomb (Eurosuper)		
CONSTRUCTION MOTEUR			
Genre	moteur Otto, 4 temps 6 cylindres en alliage léger, opposé à plat (Boxer) refroidi par air		
Disposition des soupapes par cylindre	1 admiss., 1 échappem., en tête, inclinées en V		
Distribution	1 arbre à cames en tête de chaque rangée de 3 cylindres (2 OHC)		
Graissage	Carter sec séparé, refroidissement d'huile régularisé par thermostat		
Injection	à commande numérique (Digitale Motor Elektronik), coupure d'alimentation en décélération, régulation de ralenti,	Bosch K-Jetronic et Turbo-compresseur avec refroidisseur d'air de suralimentation	
SYSTEME ELECTRIQUE			
Voltage de la batterie (V)	12	12	12
Puissance de la batterie (Ah)	66	66	66
Alternateur	90 A/1260 W	90 A/1260 W	90 A/1260 W
Allumage	Systeme DME (Digitale Motor Elektronik)		à haute tension sans vis platinées
TRANSMISSION			
Boîte de vitesses	5 vitesses AV, 1 vitesse AR, entièrement synchronisée, propulsion arrière		
Rapp. de transmission au pont	3,444 : 1	3,444 : 1	3,444 : 1
CARROSSERIE			
Type	Coupé, Targa, 2 portes tôle d'acier galvanisée à chaud des deux côtés		
CHASSIS, SUSPENSION			
Suspension et amortisseurs AV	Indépendantes guidées par bras transversaux et jambes de force		
Amortissement roues AV	Barre de torsions pour chaque roue montée dans le sens de la conduite, stabilisateur		
Suspension roues AR	Indépendantes guidées par bras obliques		

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES	911 Carrera	911 Carrera	911 Turbo
Amortissement roues AR	1 barre de torsion transversale par roue, stabilisateur		
Amortisseurs AV et AR	hydrauliques à gaz, à double effet		
Freinage	hydraulique à double circuit, agissant sur 4 disques à ventilation intérieure, servo-frein, répartiteur sur circuit arrière		hydraulique à double circuit agissant sur 4 disques perforés à ventilation intérieure servo-frein, 4 pistons par étrier
Jantes	à l'AV 6 J x 16, à l'AR 8 J x 16 alliage léger, forgées	à l'AV 6 J x 16, à l'AR 8 J x 16 alliage léger, forgées	à l'AV 7 J x 16, à l'AR 9 J x 16 alliage léger, forgées
Pneumatiques	à l'AV 205/55 ZR 16 à l'AR 225/50 ZR 16	à l'AV 205/55 ZR 16 à l'AR 225/50 ZR 16	à l'AV 205/55 ZR 16 à l'AR 245/45 ZR 16
Direction	à crémaillère à colonne de sécurité	crémaillère à colonne de sécurité	
CAPACITES			
Moteur (avec filtre à huile)	env. 13,0 l	env. 13,0 l	env. 13,0 l
Boîte de vitesses	env. 3,4 l	env. 3,4 l	env. 3,7 l
Réservoir d'essence	env. 85,0 l dont 8,0 l en réserve	env. 85,0 l dont 8,0 l en réserve	env. 80,5 l dont 8,0 l en réserve
Lave-glace	env. 8,0 l	env. 8,0 l	env. 8,0 l
Réservoir pour produits de nettoyage	env. 0,6 l	env. 0,6 l	env. 0,6 l
DIMENSIONS			
Empattement	2272 mm	2272 mm	2272 mm
Voie avant	1372 mm	1372 mm	1432 mm
Voie arrière	1405 mm	1405 mm	1492 mm
Longueur	4291 mm	4291 mm	4291 mm
Largeur	1652 mm	1652 mm	1775 mm
Hauteur (à vide selon DIN)	1320 mm	1320 mm	1310 mm
Garde au sol (à pleine charge)	130 mm	130 mm	130 mm
Rayon de braquage	10,95 m	10,95 m	10,95 m
POIDS			
à vide selon DIN	1210 kg	1210 kg	1335 kg
total en charge admis	1530 kg	1530 kg	1680 kg
PERFORMANCES			
Vitesse maxi km/h	245	240	260
Accélération 0-100 km/h	6,1 s	6,3 s	5,2 s
Consommation selon norme CEE 80/1268 en l/100 km			
à 90 km/h, stabilisés	6,8	7,9	10,7
à 120 km/h, stabilisés	9,0	9,8	13,0
en cycle urbain	13,6	14,9	14,3

EQUIPEMENTS SERIE POUR LES MODELES 911 CARRERA, 911 TURBO

- Boîte 5 vitesses
- Ecrous antivol de roues
- Barres stabilisatrices avant et arrière
- Carrosserie galvanisée à chaud des 2 côtés
- Renforcements spécifiques à l'intérieur des portes (protection contre les chocs latéraux)
- Traitement anti-corrosion
- Traitement anti-gravillons
- pare-brise en verre feuilleté avec antenne intégrée
- glaces teintées
- Lunette arrière chauffante (Coupé/Targa)
- Phares H 4
- Feux anti-brouillard H 3 intégrés dans la partie avant
- 2 Feux arrières de brouillard
- 2 rétroviseurs extérieurs réglables électriquement de l'intérieur et chauffants
- Lave-glaces électrique
- Essuie glaces à 3 vitesses + intermittence
- Système de nettoyage renforcé du pare-brise
- Lave-glaces anti-givre
- Laves-phares (Système HP)

- verrouillage centralisé avec touche de verrouillage et système d'alarme à diode lumineux (protection anti-vol avec interruption d'allumage et d'alimentation)
- 4 HP (dont 1 dans le revêtement de chaque portière et dans le cabriolet, dans les côtés latéraux) (911 Turbo c.f. équipements de série supplémentaires)
- Antiparasitage
- Lève-vitres électrique
- Volant à 4 branches recouvert de cuir
- soufflet et pommeau de levier de vitesses recouverts de cuir
- miroir de courtoisie avec cache de protection dans les pare-soleil conducteur et passager (Coupé)
- sièges conducteur et passager à réglable en hauteur, à commande électrique
- Sièges partiellement en cuir avec appuie-tête intégrés
- Dossiers déverrouillables des deux côtés
- Banquette arrière à dossiers escamotables
- Sièges avant à ceintures à enrouleurs et fixation 3 points
- Sièges arrière avec ceintures ventrales
- Tachymètre
- Compte - tours
- Manomètre d'huile
- Thermomètre d'huile
- Témoin du niveau d'huile
- Témoin du réservoir d'essence
- Montre à quartz
- Témoin d'usure des plaquettes de frein
- Système de chauffage avec régulation automatique de la température
- Ventilation supplémentaire à 3 positions
- chauffage à régulation optimisée automatique et système de dégivrage intensif
- éclairage du compartiment moteur et du coffre à bagages
- Liseuse
- Eclairage de la boîte à gants
- Capot du moteur et hayon équipés de 2 ressorts à pression de gaz
- Essuie-glace arrière

EQUIPEMENTS SUPPLEMENTAIRES DES MODELES 911 TURBO

- Ailes AV et AR élargies
- Spoiler avant, aileron arrière
- peinture métallisée sur demande, sans supplément de prix
- Ouverture et verrouillage de la capote à commande électrique (pour cabriolet)
- Groupe sonore avec 8 haut-parleurs (Cabriolet 6 HP)
- Intérieur tout cuir
- Climatisation

EXEMPLES D'EQUIPEMENTS INDIVIDUELS OPTIONNELS

- Spoiler avant et aileron arrière pour la Porsche 911 Carrera
- Kit sport pour la Porsche 911 Turbo
- Turbo à ailes plates
- Turbo look (CARRERA uniquement)
- Différentiel à glissement limité (Facteur de verrouillage 40%)
- Toit ouvrant en acier
- Réglage de la portée des phares

*Dr. Ing. h. c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porschestrasse 42, D-7000 Stuttgart 40*

Sous réserve de modifications

*Printed in Germany, VDA 7/88
Wachterdruck, Bönnigheim
WVK 103 330*