



**PORSCHE**



**Les modèles**

## Nos projets aboutissent toujours à des voitures de sport. Généralement parce ce que nous l'avons bien cherché.

Comment s'y prend-on pour construire une voiture de sport ? 2 ou 4 portes ? Moteur à l'avant, au centre, à l'arrière ? Ces questions ne sont pas déterminantes.

Le plus important est la motivation de nos ingénieurs. Leur envie de créer, non pas seulement une voiture, mais une Porsche. C'est-à-dire toujours une voiture de sport. Pourquoi ? Parce que notre tradition nous l'impose. Résultat : 23 voitures toutes différentes. Mais toutes sont des voitures de sport.

Les 3 dernières nées n'échappent pas à la règle :

La 911 Turbo Cabriolet associe les caractéristiques d'une voiture de sport aux avantages d'un

Cabriolet. Pour tous ceux qui ont envie de profiter de performances de conduite exceptionnelles, cheveux au vent.

La 911 GT2 fait encore moins de concessions. Force à l'état pur. Réserves de puissance à revendre. Et des performances sans pareilles. Une voiture qui s'affranchit de toutes les conventions. Une voiture de l'extrême, à piloter avec respect.

Nouvel opus de la famille Cayenne, le Cayenne GTS, taillé pour la route, vous offre une sportivité sans limite. Techniquement et visuellement. Suivre la courbe idéale, sans renoncer aux spécificités des modèles Cayenne : la souveraineté absolue, associée au plaisir de conduire une Porsche.

A part ça ? Tout reste intact. Les modèles 911 constituent un chapitre à eux seuls. Entre sportivité et aptitude au quotidien, les 911 de la 6ème génération conjuguent avec naturel les mêmes antagonismes apparents. De la 911 Carrera aux modèles 911 GT3 et 911 Turbo, concentrés de technologie, en passant par la 911 Targa 4. Toutes sont des voitures de sport d'exception, même si chacune affiche son intensité et son caractère propre.

Il en va de même pour le Cayman et le Boxster. L'un, Coupé sport, armé de son moteur central – l'autre sportif parmi les roadsters. Ce qui nous ramène à notre point de départ : les voitures de sport. Nous ne pouvons pas faire autrement !

### La nouvelle 911 Turbo Cabriolet.



La nouvelle 911 Turbo Cabriolet

Page 14/15

Concrètement, il s'agit de la variante à ciel ouvert de la très technique 911 Turbo. Elle affiche des performances et une aptitude au quotidien au-dessus de tout soupçon.

Pour ceux qui aiment rouler à ciel ouvert, la 911 Turbo Cabriolet représente l'idéal absolu. Parce qu'ils sont extrêmement exigeants – avec eux-mêmes aussi. Mais qu'ils aiment également flirter avec la sérénité, que leur offre la 911 Turbo Cabriolet.

Chef d'œuvre de technicité. Splendeur.

## La nouvelle 911 GT2.



La nouvelle 911 GT2

Page 16-19

Une phrase suffit pour décrire la nouvelle 911 GT2 : c'est la 911 la plus puissante construite à ce jour. Une voiture qui non seulement surprend sur le plan esthétique, mais qui redéfinit également la donne en termes de dynamique de conduite. Ses performances impressionnent – à commencer

par nos ingénieurs eux-mêmes. Les sensations de conduite sont indescriptibles. Sans complexe aucun, sa puissance la mène jusqu'aux limites des lois de la physique. Comme à celles de son pilote. Car même à l'arrêt, elle appelle la déférence. Et il faut parfois oser se mesurer à ses

propres limites. C'est la seule manière de les appréhender vraiment. Et c'est la seule manière d'imposer ce sentiment qui seul domine, dès les premiers mètres : le respect.

## Le nouveau Cayenne GTS.



Le nouveau Cayenne GTS

Page 62/63

Les modèles Cayenne ouvrent une nouvelle voie dans l'univers des voitures de sport en alliant sportivité maximale et aptitude réelle au tout-terrain. Avec le nouveau Cayenne GTS, nous avons fait un pas de plus. Pour nous rapprocher de la route. Et de nos racines : la compétition.

Le but de nos ingénieurs était clair : offrir plus de puissance, plus d'agilité et un comportement routier encore plus direct.

Résultat : une voiture faite pour la route et refusant les compromis. Son allure, certes moins discrète, a été adaptée à ses nouvelles performances.

Le nouveau Cayenne GTS est destiné à ceux qui ont envie de mettre en avant leur amour du sport, même sur la route.

**Les modèles 911 Turbo.**



La 911 Turbo Page 12/13



La nouvelle 911 Turbo Cabriolet Page 14/15

**La nouvelle 911 GT2.**



La nouvelle 911 GT2 Page 16-19

**Les modèles 911 GT3.**



La 911 GT3 Page 20-25



La 911 GT3 RS Page 20-25

**Les modèles 911.**



La 911 Carrera Page 28/29



La 911 Carrera S Page 30/31



La 911 Carrera 4 Page 32-35



La 911 Carrera 4S Page 32-35



La 911 Carrera Cabriolet Page 36/37



La 911 Carrera S Cabriolet Page 36/37



La 911 Carrera 4 Cabriolet Page 38/39



La 911 Carrera 4S Cabriolet Page 38/39



La 911 Targa 4 Page 40-43



La 911 Targa 4S Page 40-43

**Les modèles Cayman.**



Le Cayman Page 46/47



Le Cayman S Page 48/49

**Les modèles Boxster.**



Le Boxster Page 52/53



Le Boxster S Page 54/55

**Les modèles Cayenne.**



Le Cayenne Page 58/59



Le Cayenne S Page 60/61



Le nouveau Cayenne GTS Page 62/63



Le Cayenne Turbo Page 64/65

**Certaines évolutions font avancer les choses peu à peu.  
D'autres rehaussent nettement le niveau.**

### Les modèles 911 Turbo.



Depuis 1974, chaque 911 Turbo obéit à la même loi : repousser les limites techniques. Pour plus de puissance, sans pour autant renoncer au confort ni au comportement dynamique.

Le moteur 6 cylindres à plat des modèles 911 Turbo est doté de deux turbines à géométrie variable et du système VarioCam Plus. D'une cylindrée de 3,6 l, il délivre une puissance de 480 ch (353 kW) à

6 000 tr/min, avec un couple maximal de 620 Nm.

Dans les turbines à géométrie variable, des ailettes à commande électronique orientent de manière

variable les gaz d'échappement vers les roues des turbines. Chaque compresseur monte ainsi rapidement à un régime élevé.

La transmission intégrale électronique Porsche Traction Management (PTM) traduit cette puissance phénoménale sur l'asphalte. Selon les conditions de conduite et les souhaits du conducteur, elle détermine la répartition optimale du couple entre les quatre roues. Une sécurité supplémentaire, notamment sur routes mouillées ou enneigées.

Le système de freinage redéfinit aussi ses propres normes : le diamètre des disques de frein montés en série est de 350 mm à l'avant comme à l'arrière. Les disques de frein Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), dispo-

nibles en option, ont même un diamètre de 380 mm à l'avant.

Le système de stabilisation Porsche Stability Management (PSM), encore amélioré, fait également partie des dotations de série, de même que le système Porsche Active Suspension Management (PASM), qui ajuste dynamiquement le comportement des amortisseurs.

Mais aussi incroyable que cela paraisse, même les performances moteur d'une 911 Turbo peuvent être revues à la hausse. En plus de nombreuses autres fonctions, l'option Pack Sport Chrono Turbo propose un dispositif d'Overboost qui génère un surcouple de 60 Nm. Le couple maximal atteint ainsi 680 Nm.

Autre point essentiel, l'allègement du véhicule : les portes et le capot

du coffre sont en aluminium. La 911 Turbo avec boîte mécanique ne pèse que 1 585 kg, et le nouveau modèle Cabriolet seulement 1 655 kg. Plus impressionnant encore : ils jouissent tous deux d'un excellent rapport poids/puissance (respectivement 3,3 et 3,4 kg/ch) et affichent des consommations en carburant relativement faibles pour des voitures de cette catégorie.

L'équilibre de la voiture est excellent et l'arrière bénéficie d'un appui aérodynamique remarquable ( $C_x$  de 0,31).

L'intérieur est typique d'une 911 Turbo : sportif, clair.

La 6ème génération de 911 Turbo ne renie pas l'idée qui présidait à la naissance du tout premier modèle en 1974 : la puissance.



<b>Les modèles 911 Turbo</b>	<b>10</b>
<b>La nouvelle 911 GT2</b>	<b>16</b>
<b>Les modèles 911 GT3</b>	<b>20</b>
<b>Les modèles 911</b>	<b>26</b>
<b>Les modèles Cayman</b>	<b>44</b>
<b>Les modèles Boxster</b>	<b>50</b>
<b>Les modèles Cayenne</b>	<b>56</b>
<b>Service</b>	<b>66</b>
<b>Caractéristiques techniques</b>	<b>68</b>

**La sérénité n'engendre pas la négligence.**

**La pondération n'engendre pas l'impassibilité. Le calme n'engendre pas l'inertie.**

**La 911 Turbo.**

La 911 Turbo est un concentré de technologie qui s'inscrit dans la lignée des précédentes 911. Elle montre aussi quelle force de persuasion sous-tend l'idée même de la 911.

Il nous importait de mettre en oeuvre toute la puissance possible. Une puissance moteur qui, par exemple, puisse servir au quotidien. Une transmission qui transfère cette puissance avec précision au train avant. Un châssis qui assure un comportement dynamique étonnant et une stabilité poussée à l'extrême.

Un concept synergétique dont les différents éléments forment un tout époustoufflant.

Les chiffres parlent d'eux-mêmes : la 911 Turbo passe de 0 à 100 km/h en 3,9 s, ou 3,7 s seulement avec la boîte Tiptronic S. Les 200 km/h sont atteints en 12,5 s ou 12,2 s.



La vitesse de pointe s'affiche à 310 km/h.

Pour résumer, la 911 Turbo met à votre disposition la puissance qu'il vous faut quand vous en avez besoin. Mais, rien ne vous empêche de prendre simplement le volant pour aller faire des achats en ville.

A ses qualités extérieures, la 911 Turbo ajoute un intérieur entièrement pensé pour le conducteur, avec des matériaux de première qualité. L'habillage cuir des sièges électriques, du tableau de bord, des panneaux de porte et de la banquette arrière est de série, ainsi que le volant sport à 3 branches, réglable sur 40 mm en hauteur et en profondeur.

L'équipement de série comprend également le système Porsche Communication Management (PCM), le module de navigation GPS et le BOSE® Surround Sound-System qui offre une sonorisation de 325 Watt.

Les sièges sport et les sièges sport adaptatifs sont proposés en option. Tout comme les nouveaux sièges baquet sport, qui vous procureront



des sensations dignes de la compétition !

911 Turbo, ce seul nom évoque la puissance, une efficacité maximale. Il crée aussi d'emblée chez tout

conducteur une impression de sérénité : les ressources inépuisables de la 911 Turbo sont en effet en permanence à sa disposition. Non pas qu'il faille s'en servir à tout moment.



La capote est légère et pourtant extrêmement solide. Le cadre de pavillon est également de conception allégée.

L'ouverture de la capote se fait par commande électrique à partir d'un bouton sur la console centrale ou au moyen de la clé de contact. Jusqu'à 50 km/h, la capote se replie et s'ouvre en quelques 20 secondes. Son pliage en Z assure la protection de sa face intérieure.

La lunette arrière chauffante est traitée antirayures. Elle offre une excellente visibilité à l'arrière – tout comme le hardtop en aluminium, disponible en option.

Côté intérieur, le ciel de toit est en tissu insonorisant. Le niveau sonore est ainsi presque aussi faible que dans le modèle Coupé. Le tissu de la capote assure également une isolation thermique. La conduite reste souveraine, même à vitesse élevée.

Les équipements de sécurité ne déparent pas, bien évidemment. De même que la rigidité de la carrosserie. La nouvelle 911 Turbo Cabriolet excelle sur ce point. Pour une parfaite tenue de route, même à grandes vitesses.

Conclusion : si vous en doutiez encore, les performances de la nouvelle 911 Turbo Cabriolet sont au-dessus de tout soupçon. Les premières respirations du moteur suffisent pour s'en persuader.

**Selon le dictionnaire, le bonheur est une sensation positive, limitée dans le temps.**

**Limitée dans le temps ?**

### La nouvelle 911 Turbo Cabriolet.

Pourquoi transformer une voiture de sport telle que la 911 Turbo en un Cabriolet ? Tout simplement parce que certaines personnes aiment rouler en décapotable, sans rien perdre des qualités d'une 911 Turbo. Peut-être aussi parce qu'un tel projet nous faisait plaisir.

Un coup d'œil à la fiche technique nous prouve déjà que les technologies utilisées et les données mesurées sur les moteurs sont identiques à celles de la 911 Turbo.

La 911 Turbo Cabriolet atteint les 100 km/h départ arrêté en 4,0 s ; avec la boîte Tiptronic S, il ne lui faut plus que 3,8 s. Sa vitesse de pointe est de 310 km/h.

Fermé par la capote, le Cabriolet s'inspire des mêmes lignes que le Coupé. Son toit prolonge harmonieusement le profil arrière. La puissance de l'arrière du véhicule est en outre soulignée par le nouveau bac de capote lorsque celle-ci est abaissée. Le saute-vent, de série, réduit les turbulences et le bruit du vent dû à la vitesse.



**Vous n'avez pas eu l'occasion de vous mesurer à vos propres limites ?  
Nous avons l'honneur de vous présenter :**

### **La nouvelle 911 GT2.**

La nouvelle 911 GT2 échappe à toutes les règles. Sans exception. La développer signifiait aller au-delà de tout – ou presque tout – ce qui avait déjà été possible. Ne pas cloisonner la pensée entre route et

circuit, droites et courbes, confort et sport. Ne pas se restreindre. Résultat : une voiture de sport haute performance à tous les points de vue. Nous étions nous-mêmes impressionnés en la voyant achevée.

Les chiffres parlent d'eux-mêmes : 6 cylindres, 3,6 litres de cylindrée, VarioCam Plus et double turbo avec turbines à géométrie variable, pour une réponse plus rapide, même à bas régimes. 530 ch (390 kW) à

6 500 tr/min. Couple maximal : 680 Nm. 3,7 s pour passer de 0 à 100 km/h. Vitesse de pointe : 329 km/h.

Pour atteindre de tels chiffres, il a fallu optimiser la puissance et le rendement. Les principales modifications ont été réalisées sur les turbocompresseurs. Les flux d'air dans les turbines ont été optimisés et les compresseurs ont été adaptés à la puissance extrême de la nouvelle 911 GT2. La suralimentation affiche donc un meilleur rendement. A cela est venu s'ajouter un tout nouveau système d'admission à expansion qui met en œuvre un principe de fonctionnement unique. Dans un système d'admission classique, l'équation est simple : plus d'air égale plus de puissance. Ce système utilise les vibrations de la masse d'air pour obtenir une

meilleure respiration du moteur. Inconvénient : l'air se réchauffe au moment de la compression. L'inflammation du mélange n'est donc pas optimale.

Le système d'admission à expansion utilise la phase d'expansion et non plus de compression. En se dilatant, l'air refroidit, de même que le mélange présent dans la chambre de combustion – l'inflammation est mieux répartie. Ce n'est donc pas un volume d'air plus important, mais un volume d'air plus froid qui apporte le surplus de puissance. Résultat : un rendement nettement amélioré pour le plus grand bénéfice de la puissance et de la consommation, à charges et régimes moteur élevés. Une nouvelle sortie d'échappement en titane contribue en outre à améliorer le débit pour, une fois encore, augmenter la puissance.

La boîte mécanique à 6 rapports est précise, tout comme la direction. La propulsion confère une dynamique de conduite adaptée au circuit. Première sur la 911 GT2 : le Porsche Active Suspension Management (PASM), système de réglage électronique des amortisseurs, monté de série contribue à cette sportivité tout en conservant une conduite confortable pour une voiture de sport de cette catégorie. Autre nouveauté : le Launch Assistant qui garantit une accélération maximale départ arrêté. Véhicule à l'arrêt, vous appuyez simultanément sur les pédales d'embrayage et d'accélérateur. Lorsque la pression atteint environ 0,9 bar, vous relâchez la pédale d'embrayage aussi rapidement que possible et vous oubliez sur le champ tout ce que pensiez savoir sur la propulsion.





Le système de stabilisation Porsche Stability Management (PSM) entre également dans la dotation de série. Pour la première fois, il est possible de désactiver intégralement, en deux temps, le contrôle de stabilité (SC) et le contrôle de motricité (TC) qui, outre l'ABS, régulent tous deux la dynamique transversale et longitudinale. La conduite se fait incontestablement dynamique et sportive.

La nouvelle 911 GT2 est chaussée de jantes « GT2 » 19 pouces monoblocs de conception allégées. Des pneus sport homologués pour la route fournissent l'adhérence au sol suffisante\*.

Le système de freinage Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) qui a fait ses preuves en compétition est fourni de série. Les disques de frein sont constitués de fibres de carbone traitées spécialement. Comparé aux

disques de frein classiques en fonte grise, leur poids a été divisé par deux. Avantages : de meilleures performances de freinage, une agilité et un confort améliorés.

Hauteur de châssis, carrossage des roues, voies, barres stabilisatrices avant et arrière : tous les composants essentiels pour une utilisation sur circuit sont réglables individuellement.

A l'intérieur de la voiture, cuir et alcantara sont de mise. Les sièges baquet sport avec airbags thorax intégrés et dossiers rabattables assurent un excellent maintien latéral et un haut niveau de sécurité.

Le design ? Il est à la hauteur. L'avant est marqué par d'impressionnantes prises d'air. Une sortie d'air au niveau de l'arête avant du couvercle de coffre réduit la portance sur l'essieu avant. A cela s'ajoutent les prises

d'air latérales dédiées à la suralimentation. Les jupes latérales sont spécifiques à la nouvelle 911 GT2. Un aileron fixe avec lèvre de spoiler à l'arrière garantit la stabilité, même à vitesse maximale. Les deux sorties d'échappement en titane sont intégrées à la partie arrière. Des ouïes de ventilation assurent la circulation des flux d'air dans le compartiment moteur. Résultat : une meilleure adhérence au sol et un  $C_x$  de tout juste 0,32.

Les six airbags du Porsche Side Impact Protection System (POSIP) assurent un haut niveau de sécurité passive. Proposé en option gratuite, le Pack Clubsport offre une garantie de sécurité supplémentaire pour la conduite sur circuit.

Conclusion : on n'est pas obligé d'exploiter à fond le potentiel énorme de la nouvelle 911 GT2. Mais on le peut, à condition de savoir s'y prendre.

\* La faible profondeur des sculptures élève le risque d'aquaplaning sur sol mouillé.



## La philosophie pure.

### La 911 GT3. La 911 GT3 RS.



Technique innovante et savoir faire des ingénieurs Porsche : deux facteurs qui ont permis à Porsche de remporter autant de succès. Une technique qui a toujours privilégié le conducteur et ses attentes.

Seuls les liens forts qui se créent entre une Porsche et son conducteur nous ont permis de réaliser tant d'exploits : plus d'un demi-siècle de compétition Porsche avec un palmarès de plus de 28 000 victoires.

Une recette de nouveau appliquée, avec une technique adaptée à l'usage de tous les jours et une sportivité sans compromis en compétition. La symbiose parfaite Homme / Machine. La 911 GT3 RS et la 911 GT3. La philosophie pure.

Il suffit d'une seule phrase pour caractériser la 911 GT3 : elle est faite pour la route. Même si cela paraît évident, il ne faut pas oublier qu'elle a été entièrement développée par les ingénieurs Porsche qui construisent les voitures de course.

Issue de la compétition, sa technique est conçue pour un usage au quotidien. Le conducteur entretient avec sa voiture des liens si intenses qu'il a le sentiment de se fondre dans la technique.

Sur le plan technique, par une conception résolument allégée. Parmi les caractéristiques typiques des deux modèles 911 GT3, on note la sortie d'air au niveau du couvercle de coffre avant ainsi que la double sortie d'échappement logée au centre du bouclier arrière.

RS – un matricule synonyme de mobilité aux frontières de l'extrême, de compétition, de précision, de technique et de réduction à l'essentiel. Bref : le symbole de la 911 GT3 RS. Une voiture sans compromis, d'une dynamique extrême, encore plus proche de la compétition que ne l'est déjà la 911 GT3. Sur le plan optique, grâce à une carrosserie plus large, l'aileron emprunté aux modèles 911 GT3 Cup et une robe extérieure dans une teinte exclusive avec signature GT3 RS sur les flancs.

Les modèles 911 GT3 se reconnaissent les yeux fermés : sonorité unique, puissance phénoménale. Le moteur répond instantanément à la moindre sollicitation de la pédale d'accélérateur.

Les performances sont impressionnantes. Le vérifier vous appartient.





### Quel rapport peut-il y avoir entre la compétition et l'usage au quotidien ?

#### La technique, par exemple.

Bien sûr on peut mesurer la puissance en chevaux. Mais pour Porsche, cette mesure n'a jamais été une priorité. Au contraire, c'est l'adéquation parfaite de tous les composants qui détermine la performance globale.

Les deux modèles sont animés par un moteur 6 cylindres à plat de 3,6 litres doté de bielles en titane très légères et de pistons forgés

allégés ainsi que du système VarioCam, un système de calage variable de l'admission et de la levée des soupapes. Le système d'admission variable à double clapet de résonance optimise le cycle de charge. Le moteur développe 415 ch (305 kW) à 7 600 tr/min. Son concept de montée en régime permet d'obtenir un régime maximal de 8 400 tr/min. Le couple maximal de 405 Nm est disponible

à 5 500 tr/min. La lubrification à carter sec avec un réservoir externe assure une lubrification fiable du moteur, même à vitesses élevées en courbe. Pour franchir la barre des 100 km/h, la 911 GT3 revendique tout juste 4,3 secondes. Plus légère et bénéficiant d'un régime plus dynamique, la 911 GT3 RS accélère de 0 à 100 km/h en 4,2 secondes. Les deux modèles annoncent une vitesse de pointe de 310 km/h.

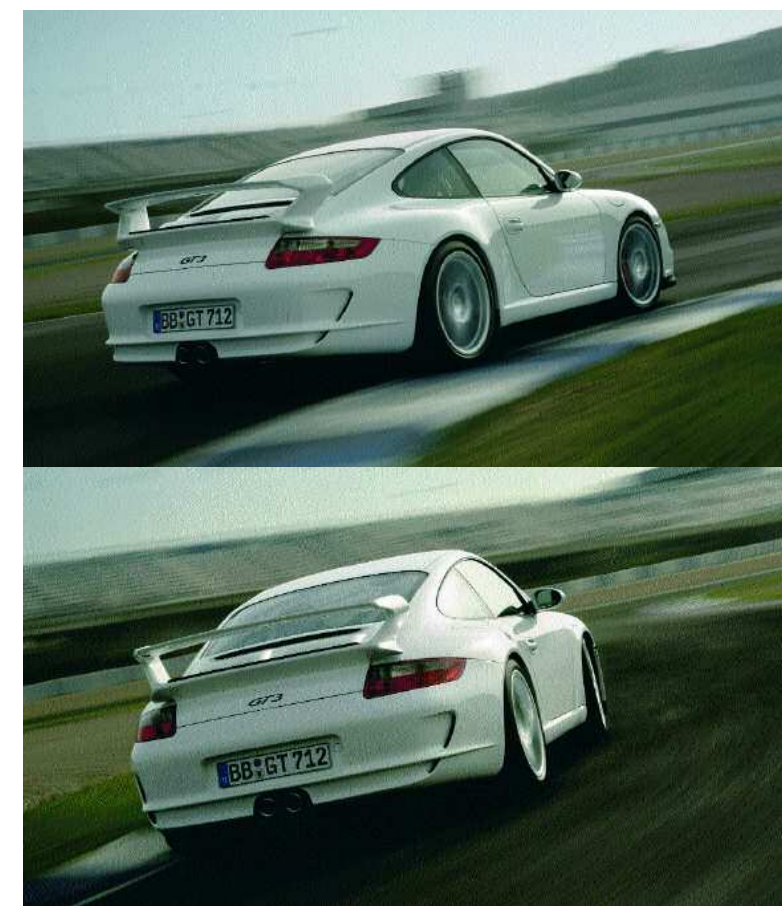
La dotation d'origine des deux modèles intègre une touche « Sport », qui non seulement permet d'accentuer le réglage sportif de la fonction « Traction Control » (contrôle de la motricité en accélération ; cf. paragraphes suivants) mais maximise le couple dans la plage des régimes moyens, qui bénéficie ainsi de 25 Nm supplémentaires.

Pour transmettre toute cette puissance sur la route, les deux modèles sont épaulés par une boîte de vitesse mécanique à 6 rapports à la course réduite et d'une précision élevée. Contrairement à la 911 GT3 qui utilise un volant bimasse, la 911 GT3 RS possède un volant monomasse spécialement conçu pour répondre aux charges élevées en compétition. Par ailleurs, son poids moindre optimise nettement la dynamique moteur, notamment au niveau des 3 premiers rapports avec des montées en régime généreuses pouvant atteindre 8 400 tr/min.

Les deux modèles 911 GT3 sont équipés du Porsche Active Suspension Management (PASM)

avec deux programmes de base : le mode « Normal » pour la conduite sportive sur route et sur revêtements irréguliers sur circuit, le mode « Sport » pour la conduite sur circuit avec revêtements réguliers. Sur la 911 GT3 RS, le PASM bénéficie également d'un réglage spécifique pour le circuit.

Pour la première fois, les modèles 911 GT3 utilisent le système de contrôle de motricité (TC) augmenté des fonctions de différentiel de freinage automatique (ABD), d'antipatinage (ASR) et de répartition de couple (MSR).





Tous les composants essentiels pour une utilisation sur circuit sont réglables individuellement : hauteur de châssis, carrossage des roues, voies, barres stabilisatrices avant et arrière. Sur la 911 GT3 RS, le bras de suspension arrière est subdivisé pour optimiser le réglage du carrossage de roue. Les jantes « GT3 » monoblocs de 19 pouces, en alliage léger, chaussées de pneus sport homologués pour la route\* autorisent des vitesses plus élevées en courbe ainsi qu'une agilité et une souplesse d'une précision extrême. En accélération en courbe, un différentiel arrière à glissement limité attribue plus de couple à la roue extérieure au virage qui est

plus sollicité, pour une meilleure poussée et une plus grande stabilité en courbe.

Un système de freinage renforcé avec des étriers en aluminium peints en rouge à 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière, assure des décélérations élevées, même en conditions extrêmes. Un système de freinage en céramique, le Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), est disponible en option.

Version homologuée pour la route de la 911 GT3 RSR, une authentique voiture de course, la 911 GT3 RS affiche une voie arrière élargie de 34 mm. Pour maximiser la

canalisation de l'air de refroidissement, les boucliers avant des deux modèles ont été optimisés. Un spoiler supplémentaire logé sur la face avant de la 911 GT3 RS permet d'augmenter l'appui aérodynamique sur l'essieu avant. Au fur et à mesure que la vitesse augmente, deux collecteurs à résonance placés sur le capot arrière injectent de l'air supplémentaire dans le moteur ainsi que de l'air frais dans le capot moteur. La poupe de la 911 GT3 est dominée par un double aileron fixe avec profil supérieur à inclinaison variable. La 911 GT3 RS bénéficie d'un aileron en carbone à inclinaison variable, emprunté aux modèles 911 GT3 Cup. Résultat :

une adhérence élevée au sol, une plus grande sécurité et une meilleure stabilité directionnelle.

Le capot de coffre et les portes sont en aluminium, permettant ainsi de réaliser un gain de poids considérable. Sur la 911 GT3 RS, cet allègement a encore été optimisé par l'utilisation de matériaux composites au niveau de la lunette arrière, d'un volant monomasse, de sièges allégés ainsi que d'un aileron arrière en fibres de carbone. Conséquence : un rapport poids/puissance de seulement 3,36 kg/ch pour la 911 GT3 contre 3,31 kg/ch pour la 911 GT3 RS.

L'habitacle des deux modèles est lui aussi à l'image de la compétition. Il suffit de regarder l'instrumentation : le compte-tours avec inscription GT3 sur fond de couleur titane affiche une plage de régimes étendue jusqu'à 8 400 tr/min, les aiguilles et la graduation sont de couleur jaune.

Des matières nobles comme l'alcantara et le cuir dominant. Les sièges baquets allégés, en fibres de carbone, sont livrés d'origine sur la 911 GT3 RS. Ils offrent un parfait maintien latéral. Associés au Pack Clubsport, ils sont garnis d'un tissu ignifugé et ne pèsent

qu'environ 10 kg chacun. De série sur la 911 GT3 RS, le Pack Clubsport est proposé en option sur la 911 GT3 : outre l'arceau de sécurité arrière et la ceinture de sécurité rouge à 6 points pour le conducteur, le pack comprend un extincteur avec support ainsi que le pré-équipement pour la commande de coupe-batterie.

Les modèles 911 GT3 donnent tout à leur conducteur. Elles ne demandent en retour qu'une seule chose : du respect.



\* La faible profondeur des sculptures élève le risque d'aquaplaning sur sol mouillé.

**Des voitures de sport légendaires, il y en a beaucoup.  
Mais une seule fait figure de référence.**

## **Les modèles 911.**



Les idées qui sont en sommeil peuvent parfois déclencher la tempête. Il y a 40 ans, Ferry Porsche avait un rêve. Ce rêve est devenu la voiture de sport la plus célèbre du monde, une légende. Rien n'a rien changé avec la 6ème génération 911.

Le design de la 911 révèle d'emblée son caractère. Des lignes tendues et épurées aux contours précis. Incontestablement 911.

Résultat : une allure résolument sportive. Une aérodynamique impressionnante, sur tous les modèles 911, comme le prouvent le  $C_x$  de 0,28

pour la 911 Carrera par exemple et de 0,29 pour la 911 Carrera S.

Porsche propose la 911 avec deux moteurs de caractères différents : le moteur de 3,6 l de cylindrée développe 325 ch (239 kW) pour un couple maximal de 370 Nm. Les modèles S puisent leur puissance

dans un moteur de 3,8 l de cylindrée délivrant 355 ch (261 kW) pour un couple de 400 Nm, voire 381 ch (280 kW) et 415 Nm de couple avec le Kit Moteur Carrera S disponible en option sur les modèles S.

De série, les deux moteurs bénéficient du VarioCam Plus, un système de calage variable de l'admission et de la levée des soupapes. Il régule le fonctionnement moteur, optimise la puissance et le couple et réduit la consommation.

La boîte de vitesse mécanique à 6 rapports est précise. En option, tous les modèles 911 peuvent recevoir une boîte Tiptronic S.

Les versions Coupé et Cabriolet peuvent être proposées au choix avec une transmission à propulsion ou une transmission intégrale.

Les modèles 911 Targa 4 sont exclusivement disponibles en version transmission intégrale.

Le poids du châssis diminue, la rigidité de la carrosserie à la torsion et à la flexion reste élevée. Ceci vaut également pour les modèles Cabriolet et Targa 4.

Le Porsche Stability Management (PSM) sur les modèles 911 à propulsion, et le PSM évolué sur les modèles à transmission intégrale bénéficient de fonctions supplémentaires. Pour stabiliser le véhicule dans les situations extrêmes. Le comportement routier se fait encore plus direct avec le Pack Sport Chrono Plus. Moteur et châssis répondent à un réglage encore plus sportif. Les accélérations sont instantanées. Pour un plaisir de conduite encore plus grand.

En option, tous les modèles 911 peuvent recevoir le Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Ils sont également tous équipés du Porsche Side Impact Protection System (POSIP), ce qui porte à 6 le nombre total des airbags.

Sportif, clair, pensé pour le conducteur : l'intérieur typiquement 911 fait la part belle aux matières nobles. Le module de base du Porsche Communication Management (PCM) est monté de série, ainsi que le Pack Audio Plus, qui donne son timbre caractéristique à la 911.

La 911 : un succès éternel !





Les jantes 18 pouces sont montées d'origine. Le système de freinage doté d'étriers monoblocs en aluminium noir anodisé à 4 pistons et de disques de frein ajourés et ventilés, réagit instantanément. La décélération est efficace, la résistance élevée. Pour Porsche, performance rime avec sécurité.

En option, la 911 Carrera peut recevoir le Porsche Active Suspension Management (PASM) avec régulation électronique des

amortisseurs et châssis surbaissé de 10 mm ou, en version encore plus sportive, le châssis sport avec différentiel arrière à glissement limité et abaissement de 20 mm.

Que ce soit à l'intérieur ou à l'extérieur – chaque détail de la 911 Carrera est sans concession. Sa technologie de pointe vous fera vivre une aventure hors pair. Sa puissance vous procurera des émotions fortes – purement 911.

**La première 911 a changé la donne automobile.  
Depuis, tous ses descendants se plient à la même règle.**

**La 911 Carrera.**

Puissance à l'état pur et pas un gramme de trop. Cette règle fondamentale pour gagner en compétition s'applique aussi à la 911. Son moteur 6 cylindres à plat de 3,6 l – caractérisé par ses deux sorties d'échappements simples – développe 325 ch (239 kW) à 6 800 tr/min.

Le couple de 370 Nm est disponible dès 4 250 tr/min. Comme sur toutes les 911, le flat six est disposé à l'arrière, optimisant ainsi la motricité, le comportement et le confort de conduite. Résultat : 5,0 secondes pour passer de 0 à 100 km/h et une vitesse de pointe de 285 km/h.

Bref : si vous la lâchez, la 911 Carrera vous plaque au fond de votre siège. Ses réactions directes et précises s'accompagnent d'une sonorité vigoureuse, typiquement Porsche.



**Pour la 911, performance rime toujours avec courbes.  
Surtout lorsqu'elles montent en puissance.**

### La 911 Carrera S.

Un athlète de haut niveau garde toujours des réserves. Sur la 911 Carrera S, elles se traduisent par un moteur encore plus puissant. Ainsi, Porsche propose les modèles 911 Carrera en deux motorisations différentes.

Signalé par les deux doubles sorties d'échappement, le moteur 6 cylindres à plat de la 911 Carrera S de 3,8 l de cylindrée développe une puissance de

355 ch (261 kW). Il atteint son couple maximal de 400 Nm dès 4 600 tr/min. Elle accélère de 0 à 100 km/h en 4,8 secondes et atteint une vitesse de pointe de 293 km/h.

Une performance que vous pouvez encore augmenter avec le Kit Moteur Carrera S, proposé en option pour tous les modèles 911 Carrera S et 911 Carrera 4S. Il délivre une puissance de 381 ch

(280 kW) et il lui faut tout juste 4,6 secondes pour accélérer de 0 à 100 km/h, 9,8 secondes pour franchir le cap des 160 km/h, avec une vitesse de pointe de

300 km/h (modèle 911 Carrera S Coupé en version boîte mécanique).

Le collecteur d'admission de la 911 Carrera S a été entièrement conçu en matériau composite, ce qui a permis de gagner du poids. Le filtre à air du moteur 3,8 l est équipé d'un résonateur connectable asservi au régime, qui fait vibrer sa voix tantôt tonitruante, tantôt agressive.

Parmi les équipements standards de la 911 Carrera S, le Porsche Active Suspension Management (PASM) avec châssis abaissé de 10 mm par rapport à la 911 Carrera vous fera découvrir des sensations inédites. Ce système régule en continu la

force d'amortissement en fonction du profil de la route et du type de conduite. Le conducteur peut choisir entre le programme « Normal » et « Sport » pour une conduite encore plus dynamique.

Pour transmettre toute cette puissance sur la route, la 911 Carrera S est chaussée de jantes 19 pouces et s'appuie sur un système de freinage surdimensionné avec des étriers en aluminium peints en rouge à 4 pistons et des disques de frein ajourés et ventilés.

Pour plus de sportivité, elle peut recevoir un châssis sport surbaissé de 10 mm supplémentaires avec

différentiel arrière à glissement limité pour augmenter la motricité sur revêtements irréguliers, par exemple.

Les phares Bi-Xénon sont une dotation d'origine tout comme l'intérieur sport. Spécialement conçu pour la 911 Carrera S, l'habitacle se pare de nombreux équipements comme le volant sport à 3 branches, les fonds de compteur de couleur aluminium ou la baguette décorative du tableau de bord en AluDesign.

Le capot arrière affiche fièrement la lettre « S » – ce sigle qui fait partie du mythe Porsche. La légende continue.



**Au final, le comportement dynamique est simplement synonyme de plaisir de conduite.**

**La 911 Carrera 4.**

**La 911 Carrera 4S.**

Aucune autre voiture de sport avec moteur arrière et transmission à propulsion n'a remporté autant de succès que la 911. Pourquoi dans ce cas une transmission intégrale ? Parce que, comme si souvent, nous avons envie de relever le défi et parce que la voiture y gagne en sécurité et en sportivité.

Par rapport aux modèles à propulsion, la taille des modèles 911 Carrera 4 s'est arrondie avec des ailes arrière plus larges de 44 mm – en raison de l'élargissement de la voie et des roues pour accroître le potentiel d'accélération transversale. Les moteurs restent les mêmes.

La 911 Carrera 4 adopte le moteur 6 cylindres à plat de 3,6 l qui développe une puissance de 325 ch (239 kW) à 6 800 tr/min. Son couple de 370 Nm est disponible à 4 250 tr/min. Elle accélère de 0 à 100 km/h en 5,1 secondes et revendique une vitesse de pointe de 280 km/h.



La 911 Carrera 4S reprend le moteur de la 911 Carrera S de 3,8 l de cylindrée pour une puissance de 355 ch (261 kW). Elle atteint son couple maximal de 400 Nm à 4 600 tr/min et passe de 0 à 100 km/h en 4,8 secondes. La vitesse de pointe s'affiche à 288 km/h.

Une belle performance qui peut encore être augmentée avec le Kit Moteur proposé en option pour les modèles Carrera S. Il porte la puissance à 381 ch (280 kW).

Pour transmettre cette puissance à la route : une transmission intégrale avec viscosoupleur à lamelles qui répartit automatiquement la puissance entre les essieux avant et arrière – selon les besoins. Le système attribue toujours au moins 5% et jusqu'à 35% de la puissance au train avant, voire 40% dans les conditions extrêmes, comme sur route mouillée ou sur revêtements irréguliers ou encore lors de brusques variations de charge en virage.

La transmission intégrale permanente est assistée par le Porsche Stability Management (PSM) évolué, une dotation de série. Spécialement développé pour les modèles 911 Carrera 4, il offre une maniabilité optimale et une stabilité élevée en conduite sportive.

Par rapport aux modèles à propulsion, le PSM évolué des modèles à transmission intégrale s'est enrichi de deux nouvelles fonctions : le pré-remplissage du système de freinage et l'assistance au freinage assisté.





Lorsque le conducteur relâche brusquement la pédale d'accélérateur, le PSM prépare les freins par un pré-remplissage hydraulique du circuit de freinage : les garnitures de frein se rapprochent des disques. La puissance de freinage maximale est très rapidement disponible, en cas de coup de frein.

L'assistance au freinage intervient pour sa part dès qu'elle détecte un freinage d'urgence, c'est-à-dire lorsque la pression sur la pédale de frein dépasse une valeur donnée. Par l'intermédiaire du circuit hydraulique piloté par le PSM, elle génère alors la pression nécessaire à une décélération maximale. Résultat : la voiture s'arrête sur une distance plus courte.



Les modèles à transmission intégrale utilisent également un servofrein en tandem de 9 pouces pour amplifier la puissance de freinage. La conception compacte en tandem permet en plus, de loger la transmission avant ainsi que

le réservoir plus grand. Par rapport aux modèles à propulsion, la contenance du réservoir des modèles 911 Carrera 4 a été augmentée de 3 litres.

Résultat : un plaisir de conduite sans concession. Longue ligne droite, route de campagne sinueuse ou route escarpée, vous bénéficiez toujours d'une motricité optimale, d'une agilité remarquable et d'une sécurité maximale – même sur revêtements irréguliers.



### Ouvrez le toit et respirez.

#### La 911 Carrera Cabriolet.

#### La 911 Carrera S Cabriolet.

La 911 Carrera et la 911 Carrera S sont deux voitures de sport qui ne ressemblent à aucune autre voiture. Excepté à leurs jumelles décapotées : la 911 Carrera Cabriolet et la 911 Carrera S Cabriolet.

Sur le plan technique, les deux cabriolets affichent pratiquement les mêmes caractéristiques que les modèles Coupé. Rouler à ciel ouvert ne signifie pas forcément renoncer au dynamisme et à la sécurité. Les cabriolets se

caractérisent par un comportement et une précision typiquement 911. Extrêmement résistante à la torsion, la carrosserie assure une stabilité hors pair, même à vitesse élevée.

Le concept de sécurité est à la hauteur de cette puissance remarquable. Pour augmenter la sécurité des passagers en cas de retournement, les modèles 911 Carrera Cabriolet se dotent d'un système de protection télescopique à déclenchement

automatique. Comme les Coupés, les Cabriolets bénéficient en version d'origine du Porsche Side Impact Protection System (POSIP) nouvelle génération, avec des panneaux de porte absorbant l'énergie, une protection anti-encastrement latérale et deux airbags latéraux par côté : soit un airbag thorax intégré dans les bandes extérieures des dossiers des sièges et un airbag de tête intégré dans chaque panneau de porte, qui se déploie de bas en haut.

La capote des modèles 911 Carrera Cabriolet est en parfaite harmonie avec le design et la sportivité de la voiture. Le cadre de toit adopte une structure de conception allégée. La capote comporte une gouttière supplémentaire pour améliorer l'évacuation latérale de l'eau. Ainsi, à l'ouverture des portes et par temps de pluie, l'eau s'égoutte moins dans la zone d'accès. La commande de la capote est électrique. Il suffit simplement d'appuyer sur un bouton. Articulée en Z, la capote s'ouvre et se ferme en 20 secondes à peine – à l'arrêt ou jusqu'à une vitesse de 50 km/h.

La lunette arrière en verre porte l'inscription Porsche. Chauffante et traitée antirayures, elle offre une excellente visibilité lorsque la capote est fermée.

Le ciel de toit de la capote en matière textile insonorisante renforce l'isolation thermique et optimise le niveau sonore, de manière aussi efficace que sur les Coupés. Même à vitesse élevée, vous n'entendrez plus que le son typique Porsche.



Le saute-vent fait partie de la dotation de série des deux modèles. Développé en soufflerie, il réduit les turbulences et minimise les bruits aérodynamiques. Replié, il se range dans le coffre. Le hardtop optionnel en aluminium ultrarigide se monte en un tour de main. Sa face intérieure garnie d'un tissu textile insonorisant est coordonnée au revêtement de l'habitacle.

Capote fermée, les modèles 911 Carrera Cabriolet annoncent des valeurs aérodynamiques identiques à celles des Coupés 911 Carrera S. Résultat : une grande sobriété, une très bonne insonorisation et un plus grand plaisir de conduite.

Bref : la technique et le design des modèles 911 Carrera Cabriolet font vibrer les passionnés 911.

**Très peu de sports d'été se pratiquent avec autant de plaisir toute l'année.**

**La 911 Carrera 4 Cabriolet.**

**La 911 Carrera 4S Cabriolet.**

Vous pouvez choisir de rouler par beau ou par mauvais temps. Vous pouvez choisir votre route et votre rythme. Notre mission consiste à vous offrir cette liberté de choix. Désormais, les modèles 911 Carrera 4 roues motrices existent en version Cabriolet.

Elargie de 44 mm au niveau des ailes arrière par rapport aux modèles à propulsion, la carrosserie extrêmement résistante à la torsion paraît encore plus puissante et souligne la poupe imposante des Cabriolets. Cet effet est obtenu par l'élargissement de la voie

et des roues arrière qui augmente le potentiel d'accélération transversale.

A l'image des modèles Coupés à transmission intégrale, les deux Cabriolets sont disponibles en deux motorisations de 3,6 l ou 3,8 l.



Ils sont équipés de série du Porsche Stability Management (PSM) évolué, doté de fonctions supplémentaires, spécialement développé pour la transmission intégrale permanente.

Quant à la sécurité, elle est exemplaire avec un système de protection télescopique à déclenchement automatique, des airbags grand volume pour le conducteur et le passager, sans parler du Porsche Side Impact Protection System (POSIP) – qui met en œuvre deux autres airbags de chaque côté.

Et la capote ? Sa construction, son poids allégé et sa fonctionnalité vous feront aimer la conduite sportive – à l'image des modèles 911 Carrera et 911 Carrera S Cabriolet. Encore quelques détails : commande électrique, plage en Z, ouverture et fermeture de la capote en 20 secondes à peine, à l'arrêt ou à une vitesse maximum de 50 km/h. Vous trouverez de plus amples informations à la page 37.

Le saute-vent fait partie des dotations d'origine des modèles Cabriolet à transmission intégrale. Le hardtop en aluminium haute résistance est proposé en option.

Pour résumer : la technique des Cabriolets 911 Carrera 4 et 911 Carrera 4S fait vibrer les cœurs, avec ou sans soleil.

**Et le voyage se transforme en une aventure passionnante.**

**La 911 Targa 4.**

**La 911 Targa 4S.**

Si la Porsche 911 a toujours fait figure d'individualiste parmi les voitures de sport, la 911 Targa est depuis toujours considérée comme un modèle « inclassable ». Une formule de réussite ? Sans aucun

doute ! Depuis ses débuts en 1965, il y a plus de 40 ans, la 911 Targa jouit d'une popularité croissante. Pour ses adeptes, il n'y a aucune alternative possible. Mariant les avantages d'une voiture

Cabriolet et Coupé, elle vous fait profiter du paysage – en toute saison et par tous les temps. A noter la transmission intégrale permanente dont sont équipés les différents modèles.

Les modèles 911 Targa 4 séduisent par leur silhouette dynamique et élancée, encore soulignée par le profil effilé des vitres latérales arrière. Côté design, pour encore plus d'élégance, les vitres latérales de la 911 Targa 4 sont surlignées d'une baguette chromée en aluminium anodisé, qui prend son envol au montant de pare-brise pour se terminer derrière les vitres latérales arrière. La 911 Targa 4 est une interprétation inédite du design 911 classique.



Le toit en verre à ouverture électrique des modèles 911 Targa 4 est entièrement intégré dans la carrosserie. Déclinée de la 911 Carrera 4 et de la 911 Carrera 4S, la 911 Targa procure une sensation de bien-être immédiate et de liberté immense. Fermée ou ouverte, par tous les temps, en toute saison, de jour comme de nuit.

Par simple pression sur un bouton logé sur la console centrale, le toit en verre s'abaisse, puis, selon vos envies de liberté du moment, coulisse en arrière – quelle que soit la vitesse à laquelle vous roulez. Lorsque vous roulez toit ouvert, un déflecteur rétractable automatique vous protège des turbulences et minimise les bruits. L'avantage : vous pouvez roulez ouvert par temps humide ou temps hivernal, même sur de longs parcours.

Le toit est en verre de sécurité feuilleté. Le déploiement d'un rideau coulissant électrique permet de se protéger de la chaleur du soleil ou bien de s'isoler du froid.

La lunette arrière relevable des modèles 911 Targa 4 se déverrouille depuis l'habitacle ou à l'aide de la télécommande de la clé de contact. Elle s'ouvre comme un hayon. Pour plus de confort, elle bénéficie d'un auxiliaire de fermeture électrique.

Grâce à leur concept de toit inédit associé à la transmission intégrale permanente, les modèles 911 Targa 4 occupent une place privilégiée. Comme aucune autre voiture, la 911 Targa 4 marie souverainement dynamique avec beauté et fonctionnalité.

Vous pouvez choisir parmi 2 motorisations. La 911 Targa 4 est animée par un moteur de 3,6 litres dévelop-

pant 325 ch (239 kW). Le modèle S profite d'un moteur plus puissant de 3,8 litres de cylindrée qui délivre 355 ch (261 kW).

Quelle que soit votre destination – la transmission intégrale des modèles 911 Targa 4 vous assure une sécurité optimale. Comme tous les modèles 911 Carrera 4, la carrosserie des deux variantes s'est élargie de 44 mm au niveau du train

arrière – pour une dynamique exceptionnelle. L'élargissement de la voie et des roues autorise un potentiel d'accélération transversale plus élevé en courbe.

En version d'origine, la 911 Targa 4 comme la 911 Targa 4S sont équipées du Porsche Stability Management (PSM) évolué. Combinée à une modification du châssis, cette

conception a permis de conserver l'agilité des modèles Coupé.

Le Porsche Active Suspension Management (PASM) a également été optimisé pour les modèles 911 Targa 4. Proposé de série sur les modèles S et en option sur la 911 Targa 4, il maximise le comportement dynamique et le confort – en fonction du profil de la route et du type de conduite.

Malgré une surface vitrée aussi importante, les modèles 911 Targa 4 offrent une rigidité de carrosserie exemplaire pour un tel concept de toit. Elle est obtenue par des mesures mises en place dès la conception qui se traduisent par une barre transversale au niveau de la partie médiane du module de toit et par le renforcement latéral du cadre de toit.

Les modèles 911 Targa 4 sont une interprétation nouvelle de la 911, alliant la puissance et la dynamique des modèles 911 Carrera 4 à la beauté et à la fonctionnalité. Citons également le « Red Dot Design Award » 2007 dans la catégorie transports.



reddot design award



**Ce qui est vrai pour l'évolution des espèces,  
l'est aussi pour l'industrie automobile.  
Seuls les spécimens les plus performants perdurent.**

### Les modèles Cayman.



Chaque famille a ses enfants terribles. Différents des autres, ils n'en font qu'à leur tête. Déterminés, insoumis, ils ne renient pas leurs origines, mais les interprètent à leur façon. Et puis, il y a des familles où toute la filiation sort des rangs.

Comme les modèles Cayman. Des voitures fascinantes, synonymes de sportivité, qui promettent une aventure inédite. Parce qu'elles sont résolument Porsche.

Leur design puissant séduit au premier regard. Un jeu complexe, de lignes convexes et concaves qui traduit une dynamique pure. La transition fluide et allongée des lignes se poursuit jusqu'à la poupe ; le montant latéral est absent.

Les modèles Cayman possèdent une voie large à l'avant et à l'arrière, ainsi qu'une direction à démultiplication variable. Résultat : un comportement direct d'une précision quasi chirurgicale.

Le moteur central permet d'abaisser le centre de gravité, ce qui crée une dynamique de conduite on ne peut plus sportive. Les deux modèles Cayman bénéficient du VarioCam Plus, un système de calage variable de l'admission et de la levée des soupapes. Il optimise le couple dans la plage des régimes inférieurs et maximise la puissance à régimes élevés. Les accélérations sont instantanées, et la consommation diminue.

Le son est incomparable. Sur les boîtes de vitesses manuelles, la course réduite permet d'enchaîner

rapidement les rapports. Tout aussi sportive, la boîte de vitesses Tiptronic S à 5 rapports est disponible en option. Elle vous laissera le choix de passer les vitesses en mode automatique ou manuel, en activant vous-même les commandes au volant. Le réglage sportif du châssis, doté de série du Porsche Stability Management (PSM), constitue un complément idéal.

Pour une sportivité accrue et un confort optimisé, le Porsche Active Suspension Management (PASM) est disponible en option. La régulation se fait individuellement sur chaque roue en fonction du profil de la route et du type de conduite.

Avec le Pack Sport Chrono optionnel, la conduite se fait encore plus sportive. Vous appuyez sur la

touche « Sport ». Le réglage du moteur et du châssis sont adaptés de manière encore plus directe l'un à l'autre. Les accélérations sont immédiates.

La sécurité ? Tout aussi élevée. Les airbags conducteur et passager sont fournis de série. De série également, le Porsche Side Impact Protection System (POSIP) offre une protection supplémentaire.

L'habitacle est intégralement pensé pour le conducteur. Ergonomique, il fait la part belle aux matières nobles.

Aptitude au quotidien et dynamique sans compromis n'ont rien d'antagoniste sur le Cayman et le Cayman S.



## La partie principale de l'allumette ?

### Sa tête.

#### Le Cayman.

Une voiture de sport sans compromis, entièrement axée sur le conducteur. Le Cayman, une interprétation moderne du principe classique de Porsche. Le moteur 6 cylindres à plat de 2,7 litres de cylindrée développe une puissance de 245 ch (180 kW) à 6 500 tr/min. Il atteint un couple maximal de 273 Nm, disponible, grâce au système VarioCam Plus, sur une

large plage de régime entre 4 600 et 6 000 tr/min.

Son moteur central permet une répartition optimale des masses sur les essieux avant et arrière, avec une excellente motricité. Le Cayman passe de 0 à 100 km/h en seulement 6,1 s et peut atteindre une vitesse maximale de 258 km/h.

Une performance réalisée grâce à une carrosserie aérodynamique optimisée qui assure au Cayman un  $C_x$  de seulement 0,29.

En version d'origine, le Cayman est équipé d'une boîte de vitesse mécanique à 5 rapports. En option, il peut recevoir le Pack Sport avec une boîte mécanique à 6 rapports au réglage plus sportif et le Porsche Active Suspension Management (PASM).



Au départ de l'usine, le Cayman est chaussé de jantes 17 pouces à branches doubles qui laissent apercevoir des étriers de frein monoblocs en aluminium noir anodisé à 4 pistons. Les disques sont ajourés pour optimiser le

freinage sur revêtements humides et réduire le poids des masses non suspendues.

Parmi les autres caractéristiques du Cayman, on notera les lèvres de spoiler avant de couleur noire

et l'unique sortie d'échappement positionnée au centre. Le son est à la hauteur de cette sportivité.

L'habitacle est dominé par des surfaces graphiques et lisses, rehaussées d'éléments peints en Gris Vulcain au niveau du tableau de bord et du soufflet du levier de vitesse, ou garnies de cuir sur le volant, les leviers de vitesse et de frein à main et les poignées de fermeture. En montant à bord, le premier regard se pose aussitôt sur les baguettes de seuil de porte portant l'inscription « Cayman » avant de s'arrêter sur le tableau de bord avec ses fonds de compteur classiques noirs. Les 3 instruments ronds sont coiffés d'une visière.

Le Cayman – un sportif accompli.



**Avoir des principes, c'est bien.**

**Mais pas n'importe lesquels.**

### Le Cayman S.

Fidèle à la philosophie Porsche, le Cayman S privilégie la puissance. Le flat 6 puise ses 295 ch (217 kW) d'une cylindrée de 3,4 litres. Son couple maximal de 340 Nm est disponible entre 4 400 et 6 000 tr/min. Le moteur réagit instantanément à la moindre accélération. Le

Cayman S passe de 0 à 100 km/h en 5,4 secondes et peut atteindre une vitesse de pointe de 275 km/h.

Des valeurs impressionnantes obtenues grâce à une conception aérodynamique pointue. Equipé d'une boîte de vitesse mécanique, le

Cayman S affiche un  $C_x$  de 0,29, voire 0,30 en version boîte Tiptronic S.

La transmission de cette puissance élevée et le couple moteur sont assurés par une boîte de vitesse mécanique à 6 rapports à la course réduite.

Visuellement, le Cayman S se différencie du Cayman par des lèvres de spoiler peintes dans la couleur de la carrosserie et une double sortie d'échappement. En version d'origine, le Cayman S campe sur des jantes 18 pouces, à la hauteur de cette puissance élevée. Les disques ajourés et ventilés sont plus grands que sur le Cayman. Les étriers monoblocs en aluminium à 4 pistons du Cayman S sont peints en rouge. Pour encore plus de mordant, le Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) est disponible en

option. Les disques de frein en céramique affichent un coefficient de frottement élevé et constant. Comparé aux disques de frein classiques en fonte grise de même type et de même dimension, leur poids a été divisé par deux.

La conception de l'habitacle privilégie le conducteur avec un choix de matières accentuant le tempérament sportif du Cayman S, à l'exemple de l'entourage décoratif de la boîte de vitesse et du tableau de bord peints en AluDesign et

coordonnés aux fonds de compteur de couleur aluminium. Le volant, les leviers de vitesse et de frein à main, les poignées de fermeture ainsi que les couvercles des vide-poches des portes et du coffre de rangement de la console centrale sont garnis de cuir.

Vous voyez, les performances chez Porsche ne s'arrêtent pas aux chevaux. Loin de là.





## Comment reconnaître un roadster authentique ? A son passé.

### Les modèles Boxster.

Le concept de base des modèles Boxster traduit déjà la philosophie d'un roadster pur. Un concept qui a fait de la 550 Spyder la voiture de course la plus victorieuse de son époque, et qui fait du Boxster un classique moderne.

Le conducteur roule à ciel ouvert. Le moteur est positionné au centre, en amont du train arrière. Le centre de gravité est extrêmement bas. Le Boxster n'a pas un gramme de trop.

Les deux modèles bénéficient de série du VarioCam Plus, un système de calage variable de l'admission et de la levée des soupapes. Il optimise le couple dans la plage de régimes inférieurs et maximise la puissance à régimes élevés, tout en réduisant la consommation.

La direction est précise, les rapports manuels sont particulièrement courts. En option : la boîte de vitesse Tiptronic S à 5 rapports. Le châssis doté de série du Porsche Stability Management (PSM) est réglé sur un mode extrêmement sportif. Pour accentuer encore leur tempérament sportif, les deux modèles Boxster peuvent recevoir en option le Porsche Active Suspension Management (PASM).

L'option Pack Sport Chrono augmente encore les performances des Boxster. Le réglage du moteur et du châssis est plus direct. Les accélérations sont immédiates.

Le design se veut à la fois puissant et élégant. La proue possède son propre design. Les lignes du Boxster, caractérisées par des ailes musclées et une taille très fine, forment un arc tendu et dynamique. Réduisant la portance sur l'essieu arrière, l'aileron parachève visuellement le capot arrière.

Sur le plan aérodynamique, cela donne des  $C_x$  de 0,29 (Boxster) et de 0,30 (Boxster S). Impressionnant. Tout comme la remarquable rigidité à la torsion et à la flexion.

L'aptitude au quotidien est tout aussi impressionnante. Les 2 coffres fournissent une capacité de chargement d'environ 280 litres au total. Même lorsque vous roulez ouvert. La capote s'ouvre et se ferme en environ 12 secondes. Même jusqu'à une vitesse d'environ 50 km/h.

Les matières de l'habitacle sont d'une qualité exceptionnelle, l'ergonomie est exemplaire. Les airbags conducteur et passager font partie des équipements d'origine, tout comme le Porsche Side Impact Protection System (POSIP) avec des airbags de tête et des airbags thorax séparés ainsi qu'une protection anti-encastrement latérale. Ils vous assurent une protection maximale, même quand la capote est ouverte.

Conclusion : les modèles Boxster sont sportifs et puissants, jusque dans les moindres détails.

Bref : les voitures de sport par excellence sur le segment des roadsters.





La boîte mécanique à 5 rapports, adaptée aux caractéristiques du moteur, est parfaitement étagée. En option, vous pouvez commander – en combinaison avec le système PASM – une transmission mécanique à 6 rapports encore plus sportive, pour un résultat optimal sur circuit, en conduite sportive ou à vitesse élevée jusqu'à 260 km/h. Sur les deux boîtes, la course réduite des rapports rend le changement des vitesses plus précis et plus rapide.

Le châssis de conception allégée offre un confort de conduite remarquable, d'autant plus appréciable lorsque vous quittez l'autoroute pour sillonner les routes de campagne.

Les jantes « Boxster II » de 17 pouces font partie de l'équipement d'origine. Elles laissent apercevoir les étriers fixes monoblocs en aluminium noir anodisé à 4 pistons et les disques de frein ajourés. Sur une voiture de sport, la décélération compte aussi.

Autres signes caractéristiques du Boxster : les prises d'air à l'avant et les fonds de compteur sont peints en noir.

Le Boxster est un roadster authentique qui promet un plaisir de conduite inégalé.

**Vous n'arrivez pas à choisir entre un roadster et une voiture de sport ?  
Nous non plus.**

**Le Boxster.**

Un roadster à l'état pur. Telle était la donne pour développer le Boxster. A l'image de la philosophie Boxster avec un seul objectif : privilégier la sportivité, la conception allégée et surtout le plaisir de conduite. Objectif atteint.

Le moteur 6 cylindres à plat avec VarioCam Plus est logé en position centrale. D'une cylindrée de 2,7 litres, il développe 245 ch (180 kW) à 6 500 tr/min. Le couple maxi de 273 Nm est disponible entre 4 600 et 6 000 tr/min. La combinaison moteur central et centre de gravité abaissé permet au Boxster d'abattre les 100 km/h en 6,1 secondes. Avec la boîte

de vitesse mécanique à 5 rapport, la vitesse maximale s'affiche à 258 km/h.

Une sortie d'échappement centrale de forme ovale crée un son à la hauteur de cette performance. La conception de l'échappement à flux double donne au Boxster un timbre encore plus sec, quelle que soit la plage de régime.



**Dans chaque discipline sportive, il y a toujours un athlète qui s'entraîne plus que les autres.**

### Le Boxster S.

Le Boxster S interprète le concept roadster de façon encore plus athlétique, plus intense. Son moteur Boxer de 3,4 l de cylindrée est également doté du système VarioCam Plus et délivre une puissance de 295 ch (217 kW) à

6 250 tr/min. Son couple de 340 Nm est atteint entre 4 400 et 6 000 tr/min. Les accélérations sont impressionnantes : seulement 5,4 secondes pour passer de 0 à 100 km/h. La vitesse maximale est de 272 km/h.

Les reprises, facteur essentiel en courbe, sont époustouflantes. Les accélérations sont perceptibles au moindre effleurement de la pédale par le conducteur. L'étagement de la boîte mécanique à 6 rapports est parfaitement adapté aux caractéristiques du moteur.



Chaussé de jantes « Boxster S » 18 pouces de série, le Boxster S bénéficie d'un système de freinage remarquable avec des étriers de frein peints en rouge. Par rapport au Boxster, les disques de frein ajourés et ventilés se caractérisent par un diamètre plus grand, pour une puissance de freinage accrue.

Une performance qui peut encore être augmentée avec le Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Son poids très faible diminue le poids des masses non suspendues ainsi que le poids des masses en rotation, et optimise le comportement sportif du véhicule.

Présentant une résistance élevée au fading, le système PCCB maximise la sécurité en freinage à vitesse élevée. Il est disponible en option pour le Boxster S, ce qui est exceptionnel sur le segment des roadsters.

Différent sur un plan technique par rapport au Boxster, le Boxster S affiche aussi une différence visuelle avec une prise d'air supplémentaire au centre du bouclier avant. Les grilles des entrées d'air latérales avant sont de couleur titane.

Même constat à l'arrière, où la différence visuelle et sonore est significative. Les doubles sorties

d'échappement centrales en acier spécial soulignent encore le tempérament athlétique du Boxster S.

La différenciation se poursuit dans l'habitacle. Les couvercles des vide-poches de portière et de la console centrale arrière sont garnis de cuir au toucher agréable. L'ambiance est raffinée. Les fonds de compteur, noirs sur le Boxster, sont ici de couleur aluminium.

Athlète de haut niveau sur le segment des roadsters, le Boxster S, ne vise qu'un seul objectif : vous offrir un plaisir de conduite unique.

**Un art en soi :  
le summum même à l'arrêt.**

**Les modèles Cayenne.**

Tout commence avec le Cayenne – un véhicule multitalent qui offre bien plus que des performances de conduite élevées. Le Cayenne S obéit à la loi Porsche, selon laquelle il y a toujours moyen d'augmenter la puissance – pour encore plus de plaisir de conduite. Le nouveau

Cayenne GTS arbore fièrement ses origines. Il a été conçu pour la route. Référence en matière de technologie et de performances, le Cayenne Turbo couronne l'ensemble.

Le design des modèles Cayenne est résolument sportif. Les prises d'air

généreusement dimensionnées optimisent les flux d'air. Sur le nouveau Cayenne GTS et sur le Cayenne Turbo, l'entrée d'air centrale est notablement plus grande. Autre trait caractéristique du Cayenne Turbo: les 2 bossages sur le capot.

La partie arrière adopte un design dynamique. De série sur tous les modèles les feux arrière sont munis d'ampoules à DEL. Les 2 sorties d'échappement simples pour le Cayenne et le Cayenne S, ainsi que les 2 sorties d'échappement doubles pour le nouveau Cayenne GTS et le Cayenne Turbo sont intégrées. A la poupe, tous ont en commun un bas de bouclier arrière aux allures de diffuseur.

En version d'origine, le nouveau Cayenne GTS et le Cayenne Turbo bénéficient d'une sellerie tout cuir. Le Cayenne GTS vous accueille en outre dans des sièges sport, avec entre autres des bandes centrales en alcantara.

La technique convainc au moins autant. Les moteurs de forte cylindrée bénéficient de l'injection

directe (Direct Fuel Injection – DFI) : la puissance augmente tandis que la consommation baisse. Les moteurs V8 sont dotés du système VarioCam Plus. Sur le Cayenne, le Cayenne S et le nouveau Cayenne GTS, c'est une boîte mécanique à 6 rapports qui assure la transmission. La boîte Tiptronic S disponible en option sur ces modèles fait partie de la dotation d'origine sur le Cayenne Turbo.

Outre sa transmission intégrale permanente, le Porsche Traction Management (PTM) de série bénéficie d'une régulation électronique du différentiel central, d'une boîte de transfert, de l'antipatinage et du répartiteur de freinage automatique. Le Porsche Stability Management (PSM) stabilise le véhicule dans les situations extrêmes.

Proposé en option avec la suspension pneumatique et le PASM, le système de contrôle actif du châssis (Porsche Dynamic Chassis Control – PDCC) limite nettement l'inclinaison latérale du véhicule dans les virages.

De série sur tous les modèles Cayenne : la touche « Sport ». Une simple pression suffit pour que le moteur se fasse plus mordant. La boîte Tiptronic S passe en mode « Sport », la suspension pneumatique est réglée à son niveau le plus bas et le PASM et le PDCC commutent en programme « Sport. »

Pratique pour le chargement et disponible en option, le hayon automatique bénéficie d'une hauteur d'ouverture programmable. Egalement en option, le pack aménagement du coffre.



## La puissance.

### Le minimum que l'on puisse attendre d'une Porsche.

## Le Cayenne.

Le Cayenne allie parfaitement de nombreuses qualités : sportivité, aptitude à un usage tout-terrain, confort, sécurité.

Son puissant moteur V6 à injection directe (DFI), le calage variable des arbres à cames d'admission et d'échappement ainsi que le système d'alimentation à résonance et le collecteur d'admission à géométrie variable lui permettent d'être extrêmement performant sans être trop gourmand.

Les 3,6 litres de son moteur développent 290 ch (213 kW) à 6 200 tr/min. Et vous disposez d'un couple de 385 Nm dès 3 000 tr/min. Equipé d'une boîte mécanique, le Cayenne ne met que

8,1 s pour passer de 0 à 100 km/h. Sa vitesse de pointe se monte à 227 km/h.

La boîte mécanique à 6 rapports est de série. La boîte Tiptronic S à 6 rapports est proposée en option.

Avec sa direction ultraprécise, son châssis bénéficie d'un réglage sportif. Assurant la régulation du moteur et du châssis, le Porsche Traction Management (PTM) et le Porsche Stability Management (PSM) évolué permettent de doser précisément la puissance du moteur sur les 4 roues. Lorsque les conditions routières sont particulièrement difficiles, la régulation électronique du différentiel central, allié à l'antipatinage (ASR) et au répartiteur

de freinage automatique assure une motricité optimale. Grâce à sa boîte de transfert en mode « Low Range », la puissance du Cayenne s'exprime aussi en dehors des routes balisées ou avec un attelage.

Dans des conditions tout-terrain ou sur la route, la qualité des équipements Porsche assure votre confort. Les 5 sièges partiel cuir de série sont réglables électriquement (12 positions). Egalement d'origine, la climatisation et l'autoradio CDR-23 à double tuner et 12 haut-parleurs. Nul besoin de restreindre votre niveau de confort.



Même lorsque vous faites les bagages. Le coffre offre une capacité de 540 l qui peut même être augmentée à 1 770 l en rabattant la banquette arrière. Le hayon automatique disponible en option facilitera le chargement du véhicule. Cela ne suffit pas ? Un système de transport sur toit est disponible en option, ainsi qu'un système d'attelage (manuel ou à commande électrique) qui permet de transporter sans problème des charges atteignant 3,5 t avec une remorque dotée d'un système de freinage.

Important lorsque vous prenez la route : le haut niveau de sécurité passive. Un concept de sécurité particulièrement judicieux, qui débute par la carrosserie en tôle multi-épaisseur, les structures absorbant l'énergie et les barres anti-encastrement.

Vraiment complet, le système d'airbags comptant un total de six airbags est adapté à l'habitacle. Les airbags grand volume pour le conducteur et le passager sont de série, tout comme les airbags de tête intégrés au cadre de pavillon,

au-dessus des deux rangées de sièges, ainsi que les airbags thorax intégrés aux sièges.

Nous l'avons déjà dit : vous pouvez attendre beaucoup plus d'une Porsche que de la puissance.



**Il ira là où d'autres osent à peine s'aventurer.  
Comme la zone « bonheur » de votre cerveau, par exemple.**

### Le Cayenne S.

Le principe « S » promet des performances ultrasportives et d'énormes réserves de puissance. Et le Cayenne S tient ses promesses. Il est synonyme de puissance, de sportivité et de dynamique, donc de plaisir.

Un changement de vitesse sur la boîte 6 rapports (Tiptronic S

6 rapports en option), une pression sur la pédale d'accélérateur, et vous sentez l'inspiration du moteur 4,8 l à injection directe (DFI) – le Cayenne S répond sans délai. Puissant, précis, bien campé sur ses jantes « Cayenne S II » de 18 pouces, il ne lui faut que 6,6 s pour passer de 0 à 100 km/h. Sa vitesse de pointe est de 252 km/h.

Son moteur V8 atmosphérique développe 385 ch (283 kW) à 6 200 tr/min. Le couple maximal de 500 Nm est atteint à 3 500 tr/min. Ces valeurs impressionnantes sont rendues possibles par le VarioCam Plus, un système de calage variable de l'admission et de la levée des soupapes qui, allié à l'injection directe, recèle bien d'autres secrets : il optimise le couple dans la plage

de régimes inférieurs et maximise la puissance à régimes élevés, tout en réduisant la consommation et les émissions polluantes.

Le son ? Il est typiquement Porsche. Normal, un système d'échappement sport, activé par le biais de la touche « Sport » de série, est proposé en option pour les Cayenne S équipés de la boîte Tiptronic S ! Outre le côté sonore, il se différencie sur le plan visuel par ses sorties d'échappement doubles chromées.

La maniabilité et les caractéristiques routières du Cayenne S sont exem-

plaires, tout comme son niveau de sécurité. Etant donnée sa puissance accrue par rapport au Cayenne, le Cayenne S a été doté d'un système de freinage plus conséquent, qui se reconnaît de l'extérieur par des étriers couleur argent. Les freins à étriers monoblocs en aluminium, à 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière, alliés au PSM de série sur tous les modèles Cayenne, se chargent de réduire au minimum les distances de freinage.

L'esthétique de l'habitacle est rehaussée par les seuils de porte en acier, l'entourage des instruments en AluDesign, ainsi que l'encadre-

ment du levier de vitesse en aluminium satiné. L'accoudoir de la console centrale est revêtu de cuir. La climatisation automatique avec sélection de température indépendante pour le conducteur et le passager est prévue au départ de l'usine.

Tout est là. Il ne reste plus qu'à tourner la clé de contact.



**Il y a les choses que l'on se doit de faire.  
Et celles auxquelles on ne peut pas renoncer.**

### **Le nouveau Cayenne GTS.**

Pour la conception du nouveau Cayenne GTS, les buts étaient clairs : plus de puissance, d'agilité, un comportement encore plus réactif. Nos ingénieurs n'avaient plus qu'à laisser libre cours à leurs préférences.

La puissance de son V8 atmosphérique de 4,8 litres à injection directe (DFI) a été revue à la hausse, en repensant le circuit d'admission et l'électronique moteur pour allier augmentation des performances

et du rendement moteur. Résultat : 405 ch (298 kW) à 6 500 tr/min pour un couple maximal de 500 Nm à 3 500 tr/min.

Sportive : la boîte mécanique à 6 rapports (une boîte Tiptronic S à 6 rapports est disponible en option) transmet efficacement cette puissance aux roues. La transmission plus courte confère un pouvoir d'accélération époustoufflant : avec la boîte mécanique, le Cayenne GTS ne met que 6,1 s pour passer de 0 à 100 km/h. Sa vitesse de pointe atteint 253 km/h. L'échappement sport de série avec ses 2 sorties d'échappement doubles chromées accompagne ces performances d'un son rond et plein.

Autre spécificité : le système de réglage électronique d'assiette PASM et un châssis avec suspension à ressorts en acier (suspension pneumatique disponible sur demande) équipent de série le nouveau Cayenne GTS. Le châssis surbaissé



de 24 mm (suspension pneumatique : 20 mm) abaisse également le centre de gravité du véhicule. Vous le percevrez par le comportement plus direct et la stabilité encore accrue de la voiture. Les jantes « Cayenne Sport » de 21 pouces permettent des accélérations fulgurantes en courbe. Reconnaisable à ses étriers rouges, le système de freinage plus puissant est à l'image de la voiture.

On devine dès le premier coup d'œil toute la puissance du nouveau Cayenne GTS. L'avant et l'arrière sont hérités du Cayenne Turbo. L'encadrement des vitres latérales, les poignées des portes et les

baguettes de seuil décoratives sont peints en noir. Les parties inférieures des boucliers avant et arrière sont peintes dans la couleur de la carrosserie. Les jupes latérales renforcent l'effet dynamique de la voiture. Un double becquet arrière est disponible gratuitement.

L'intérieur du nouveau Cayenne GTS est également très sportif. Les baguettes de seuil de porte intérieures en acier spécial vous accueillent avec la signature « Cayenne GTS ». Le volant à jante épaisse en cuir assure une meilleure tenue en main. Le Cayenne GTS est par ailleurs le

seul à être équipé en série de sièges sport à réglage électrique 12 positions dotés de bandes extérieures rehaussées pour un maintien optimal en toute situation. La bande centrale est habillée d'alcantara de même que le ciel de toit et le soufflet du levier de vitesse.

Le pack Aluminium Sport avec baguettes décoratives sur le tableau de bord et les portes, côtoie une console centrale en finition AluDesign.

GTS : une abréviation depuis toujours synonyme, chez Porsche, d'un esprit sportif entier.

**Plus intrépide. Moins gourmand. Plus sûr.**

**Un pur bonheur.**

### **Le Cayenne Turbo.**

Le Cayenne Turbo incarne la puissance selon Porsche. En d'autres termes : vous pouvez tout attendre de lui, sauf des compromis.

Il suffit de mettre le contact pour deviner ce que réserve son moteur V8 biturbo de 4,8 l de cylindrée à injection directe (DFI) : 500 ch (368 kW) à 6 000 tr/min et un couple maximal de 700 Nm atteint entre 2 250 et 4 500 tr/min.

Sur route, la boîte Tiptronic S à 6 rapports lui permet d'exprimer tout son potentiel : campé sur ses nouvelles jantes « Cayenne Turbo II » de 18 pouces, ou en option sur des jantes allant jusqu'à 21 pouces, le Cayenne Turbo bondit. 5,1 s suffisent pour atteindre 100 km/h. A partir de 210 km/h, la suspension pneumatique de série abaisse automatiquement le châssis pour optimiser la stabilité et accroître encore l'aérodynamisme. Il vous faudra vous aventurer à

275 km/h pour connaître les frissons de sa vitesse maximale.

Le Porsche Active Suspension Management (PASM) d'origine prend en charge activement et en permanence la régulation de la force d'amortissement au niveau de chaque roue, en fonction du type de conduite et du profil de la route. A cela s'ajoute le Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) en option, qui limite les mouvements de la caisse. Le confort est exceptionnel, l'adhérence à la route optimale.



Une simple pression sur la touche « Sport » et instantanément la pédale d'accélérateur devient plus réactive, le passage des rapports sur la boîte Tiptronic S plus sportif et le moteur se fait plus dynamique. Le Porsche Active Suspension Management (PASM) passe en mode « Sport » et la suspension pneumatique s'abaisse.

Reconnaisable à ses étriers peints en rouge, le système de freinage conséquent du Cayenne Turbo impressionne tout autant. Il confère encore plus de sécurité au véhicule dans toutes les situations de

conduite. Les valeurs de décélération et la stabilité sont impressionnantes.

Le capot moteur du Cayenne Turbo se distingue également par 2 bossages supplémentaires. Les nouveaux projecteurs avant Bi-Xénon avec contrôle dynamique et statique du faisceau en virage sont proposés de série.

Que vous soyez conducteur ou passager, vous ne pourrez qu'apprécier les sièges confort dotés d'une mémoire étendue. La sellerie cuir de série participe à la sensation de bien-être.

Le BOSE® Surround Sound-System, de série sur le Cayenne Turbo, est adapté à l'habitacle pour que le son soit optimal à toutes les places. Egalement de série : le Porsche Communication Management (PCM) avec système de navigation. Encore un détail, mais qui fait toute la différence : les garnitures intérieures de série sont en aluminium satiné.

Vous voyez, nous n'avons pas dérogé à nos règles de base. Le Cayenne Turbo est une Porsche. Aussi à l'aise en conduite sportive que pour un usage quotidien. Sans limite. Et doté d'un excellent niveau de confort et de sécurité.





### Votre Centre Porsche

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

### Porsche Assistance

Porsche Assistance vous propose un service d'assistance et de mobilité dont vous bénéficiez automatiquement lors de l'achat de votre Porsche.

### Porsche Finance

Crédits-bails, solutions de financement et assurances – Porsche Finance offre au travers de ses services une gamme complète de produits financiers à la mesure de nos produits, futuristes et innovateurs.

### Porsche Exclusive

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

### Porsche Equipement

Notre gamme d'accessoires pour faire équiper ultérieurement votre Porsche par votre Centre Porsche. Des équipements parfaitement adaptés à votre Porsche qui bénéficient de nos garanties habituelles.

### Porsche Design Driver's Selection

Une gamme de produits – accessoires, prêt-à-porter ou bagagerie sur mesure pour votre Porsche – qui séduit par sa fonctionnalité, sa qualité et son design.

## Service

### Porsche Occasions

Un programme mondial de voitures d'occasion extrêmement riche qui vous propose des voitures de qualité certifiée avec des offres de garantie. Pour une sensation de conduite que seule une Porsche peut vous procurer.

### Porsche Classic

Votre partenaire pour les pièces d'origine, la documentation technique, les pièces de rechange, ainsi que pour l'entretien, la réparation et la restauration des modèles Porsche Classic. Informations complémentaires : [www.porsche.de](http://www.porsche.de)

### « Christophorus »

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

### Porsche Clubs

Depuis 1952, 120 000 adhérents partagent dans 570 clubs la passion Porsche à travers le monde. Appelez le +49 (0)711 911-78307 ou rendez-vous sur [www.porsche.com](http://www.porsche.com).

### Porsche Driving Experience

**1. Porsche Travel Club.**  
Des voyages et des circuits touristiques exclusifs et fascinants, onroad et offroad. Contactez votre Centre Porsche ou appelez le +49 (0)711 911-78155.  
Email : [travel.club@porsche.de](mailto:travel.club@porsche.de)

### 2. Porsche Sport Driving School.

Différents stages de conduite en toute sécurité, sur le prestigieux site de Magny-Cours. Contactez votre Centre Porsche ou appelez le +49 (0)711 911-78683.  
Email : [sportdrivingschool@porsche.de](mailto:sportdrivingschool@porsche.de)



### Porsche sur Internet

Toute l'actualité Porsche sur notre site Internet [www.porsche.com](http://www.porsche.com).



Les nouveaux catalogues Exclusive, Equipement, Porsche Design Driver's Selection et Porsche Driving Experience sont disponibles dans votre Centre Porsche.

## Caractéristiques techniques

	Nombre de cylindres	Cylindrée	Puissance au régime de	Couple maxi	Boîte de vitesse	Vitesse maximale sur circuit	Accélération 0–100 km/h	Reprise 80–120 km/h	Consommation* (l/100 km)			Emissions CO <sub>2</sub> g/km
									Cycle urbain	extra urbain	Cycle mixte	
<b>La 911 Turbo.</b>	6	3 600 cm <sup>3</sup>	480 ch (353 kW) à 6 000 tr/min	620 Nm	Boîte mécanique à 6 rapports Tiptronic S à 5 rapports (option)	310 km/h	3,9 s	3,8 s (5e rapport)	18,8	9,5	12,8	307
						310 km/h	3,7 s	3,5 s (4e rapport)	19,8	9,6	13,6	326
<b>La nouvelle 911 Turbo Cabriolet.</b>	6	3 600 cm <sup>3</sup>	480 ch (353 kW) à 6 000 tr/min	620 Nm	Boîte mécanique à 6 rapports Tiptronic S à 5 rapports (option)	310 km/h	4,0 s	3,9 s (5e rapport)	19,2	9,5	12,9	309
						310 km/h	3,8 s	3,6 s (4e rapport)	20,2	9,6	13,7	328
<b>La nouvelle 911 GT2.</b>	6	3 600 cm <sup>3</sup>	530 ch (390 kW) à 6 500 tr/min	680 Nm	Boîte mécanique à 6 rapports	329 km/h	3,7 s	4,1 s (5e rapport)	18,8**	8,9**	12,5**	298**
<b>La 911 GT3.</b>	6	3 600 cm <sup>3</sup>	415 ch (305 kW) à 7 600 tr/min	405 Nm	Boîte mécanique à 6 rapports	310 km/h	4,3 s	6,2 s (5e rapport)	19,8	8,9	12,8	307
<b>La 911 GT3 RS.</b>	6	3 600 cm <sup>3</sup>	415 ch (305 kW) à 7 600 tr/min	405 Nm	Boîte mécanique à 6 rapports	310 km/h	4,2 s	6,1 s (5e rapport)	19,8	8,9	12,8	307
<b>La 911 Carrera.</b>	6	3 596 cm <sup>3</sup>	325 ch (239 kW) à 6 800 tr/min	370 Nm	Boîte mécanique à 6 rapports Tiptronic S à 5 rapports (option)	285 km/h	5,0 s	6,5 s (5e rapport)	16,1	8,1	11,0	266
						280 km/h	5,5 s	6,7 s (4e rapport)	16,5	8,1	11,2	270
<b>La 911 Carrera S.</b>	6	3 824 cm <sup>3</sup>	355 ch (261 kW) à 6 600 tr/min	400 Nm	Boîte mécanique à 6 rapports Tiptronic S à 5 rapports (option)	293 km/h	4,8 s	6,1 s (5e rapport)	17,1	8,4	11,5	277
						285 km/h	5,3 s	6,2 s (4e rapport)	17,9	8,4	11,7	283
<b>La 911 Carrera S avec Kit Moteur.</b>	6	3 824 cm <sup>3</sup>	381 ch (280 kW) à 7 200 tr/min	415 Nm	Boîte mécanique à 6 rapports Tiptronic S à 5 rapports (option)	300 km/h	4,6 s	6,1 s (5e rapport)	18,1	8,6	12,0	288
						294 km/h	5,1 s	6,2 s (4e rapport)	18,8	8,8	12,3	296

Les informations fournies ici sur le programme de livraison et l'aspect extérieur des véhicules, leurs performances, leurs dimensions, leur poids, leur consommation et leur coût de revient correspondent aux valeurs disponibles au moment de l'impression. Sous réserve de modifications.

\* Toutes les voitures de sport de la gamme Porsche actuelle sont compatibles avec les mélanges de carburant contenant jusqu'à 10% d'éthanol. Le bioéthanol issu de matières premières agricoles renouvelables, permet ainsi de réduire jusqu'à 10% les émissions de CO<sub>2</sub>.

\*\* Valeurs provisoires, les valeurs officielles n'étant pas disponibles à la date de l'impression.

	Nombre de cylindres	Cylindrée	Puissance au régime de	Couple maxi	Boîte de vitesse	Vitesse maximale sur circuit	Accélération 0–100 km/h	Reprise 80–120 km/h	Consommation* (l/100 km)			Emissions CO <sub>2</sub> g/km
									Cycle urbain	Cycle extra urbain	Cycle mixte	
<b>La 911 Carrera 4.</b>	6	3 596 cm <sup>3</sup>	325 ch (239 kW) à 6 800 tr/min	370 Nm	Boîte mécanique à 6 rapports Tiptronic S à 5 rapports (option)	280 km/h	5,1 s	6,6 s (5e rapport)	16,6	8,4	11,3	272
						275 km/h	5,6 s	6,8 s (4e rapport)	17,4	8,6	11,6	280
<b>La 911 Carrera 4S.</b>	6	3 824 cm <sup>3</sup>	355 ch (261 kW) à 6 600 tr/min	400 Nm	Boîte mécanique à 6 rapports Tiptronic S à 5 rapports (option)	288 km/h	4,8 s	6,2 s (5e rapport)	17,5	8,5	11,8	285
						280 km/h	5,3 s	6,3 s (4e rapport)	18,0	8,6	11,9	286
<b>La 911 Carrera 4S avec Kit Moteur.</b>	6	3 824 cm <sup>3</sup>	381 ch (280 kW) à 7 200 tr/min	415 Nm	Boîte mécanique à 6 rapports Tiptronic S à 5 rapports (option)	296 km/h	4,6 s	6,2 s (5e rapport)	18,4	8,9	12,4	299
						290 km/h	5,1 s	6,3 s (4e rapport)	18,9	9,0	12,5	300
<b>La 911 Carrera Cabriolet.</b>	6	3 596 cm <sup>3</sup>	325 ch (239 kW) à 6 800 tr/min	370 Nm	Boîte mécanique à 6 rapports Tiptronic S à 5 rapports (option)	285 km/h	5,2 s	6,7 s (5e rapport)	16,4	8,1	11,2	270
						280 km/h	5,7 s	7,0 s (4e rapport)	17,0	8,1	11,4	275
<b>La 911 Carrera S Cabriolet.</b>	6	3 824 cm <sup>3</sup>	355 ch (261 kW) à 6 600 tr/min	400 Nm	Boîte mécanique à 6 rapports Tiptronic S à 5 rapports (option)	293 km/h	4,9 s	6,4 s (5e rapport)	17,3	8,4	11,6	280
						285 km/h	5,4 s	6,5 s (4e rapport)	17,9	8,4	11,7	283
<b>La 911 Carrera S Cabriolet avec Kit Moteur.</b>	6	3 824 cm <sup>3</sup>	381 ch (280 kW) à 7 200 tr/min	415 Nm	Boîte mécanique à 6 rapports Tiptronic S à 5 rapports (option)	300 km/h	4,7 s	6,4 s (5e rapport)	18,3	8,7	12,2	293
						294 km/h	5,2 s	6,5 s (4e rapport)	18,8	8,8	12,3	296
<b>La 911 Carrera 4 Cabriolet.</b>	6	3 596 cm <sup>3</sup>	325 ch (239 kW) à 6 800 tr/min	370 Nm	Boîte mécanique à 6 rapports Tiptronic S à 5 rapports (option)	280 km/h	5,3 s	6,8 s (5e rapport)	16,6	8,4	11,3	272
						275 km/h	5,8 s	7,1 s (4e rapport)	17,4	8,6	11,6	280
<b>La 911 Carrera 4S Cabriolet.</b>	6	3 824 cm <sup>3</sup>	355 ch (261 kW) à 6 600 tr/min	400 Nm	Boîte mécanique à 6 rapports Tiptronic S à 5 rapports (option)	288 km/h	4,9 s	6,5 s (5e rapport)	17,5	8,5	11,8	285
						280 km/h	5,4 s	6,6 s (4e rapport)	18,0	8,6	11,9	286
<b>La 911 Carrera 4S Cabriolet avec Kit Moteur.</b>	6	3 824 cm <sup>3</sup>	381 ch (280 kW) à 7 200 tr/min	415 Nm	Boîte mécanique à 6 rapports Tiptronic S à 5 rapports (option)	296 km/h	4,7 s	6,5 s (5e rapport)	18,4	8,9	12,4	299
						290 km/h	5,2 s	6,6 s (4e rapport)	18,9	9,0	12,5	300

Les informations fournies ici sur le programme de livraison et l'aspect extérieur des véhicules, leurs performances, leurs dimensions, leur poids, leur consommation et leur coût de revient correspondent aux valeurs disponibles au moment de l'impression. Sous réserve de modifications.

\* Toutes les voitures de sport de la gamme Porsche actuelle sont compatibles avec les mélanges de carburant contenant jusqu'à 10% d'éthanol. Le bioéthanol issu de matières premières agricoles renouvelables, permet ainsi de réduire jusqu'à 10% les émissions de CO<sub>2</sub>.

	Nombre de cylindres	Cylindrée	Puissance au régime de	Couple maxi	Boîte de vitesse	Vitesse maximale sur circuit	Accélération 0-100 km/h	Reprise 80-120 km/h	Consommation* (l/100 km)			Emissions CO <sub>2</sub> g/km
									Cycle urbain	extra urbain	Cycle mixte	
<b>La 911 Targa 4.</b>	6	3 596 cm <sup>3</sup>	325 ch (239 kW) à 6 800 tr/min	370 Nm	Boîte mécanique à 6 rapports	280 km/h	5,3 s	6,8 s (5e rapport)	16,6	8,4	11,3	272
					Tiptronic S à 5 rapports (option)	275 km/h	5,8 s	7,1 s (4e rapport)	17,4	8,6	11,6	280
<b>La 911 Targa 4S.</b>	6	3 824 cm <sup>3</sup>	355 ch (261 kW) à 6 600 tr/min	400 Nm	Boîte mécanique à 6 rapports	288 km/h	4,9 s	6,5 s (5e rapport)	17,5	8,5	11,8	285
					Tiptronic S à 5 rapports (option)	280 km/h	5,4 s	6,6 s (4e rapport)	18,0	8,6	11,9	286
<b>La 911 Targa 4S avec Kit Moteur.</b>	6	3 824 cm <sup>3</sup>	381 ch (280 kW) à 7 200 tr/min	415 Nm	Boîte mécanique à 6 rapports	296 km/h	4,7 s	6,5 s (5e rapport)	18,4	8,9	12,4	299
					Tiptronic S à 5 rapports (option)	290 km/h	5,2 s	6,6 s (4e rapport)	18,9	9,0	12,5	300
<b>Le Cayman.</b>	6	2 687 cm <sup>3</sup>	245 ch (180 kW) à 6 500 tr/min	273 Nm	Boîte mécanique à 5 rapports	258 km/h	6,1 s	6,9 s (4e rapport)	13,8	6,8	9,3	222
					Tiptronic S à 5 rapports (option)	253 km/h	7,0 s	7,2 s (4e rapport)	14,9	7,7	10,1	242
<b>Le Cayman S.</b>	6	3 387 cm <sup>3</sup>	295 ch (217 kW) à 6 250 tr/min	340 Nm	Boîte mécanique à 6 rapports	275 km/h	5,4 s	6,6 s (5e rapport)	15,3	7,8	10,6	254
					Tiptronic S à 5 rapports (option)	267 km/h	6,1 s	6,3 s (4e rapport)	16,3	7,9	11,0	262
<b>Le Boxster.</b>	6	2 687 cm <sup>3</sup>	245 ch (180 kW) à 6 500 tr/min	273 Nm	Boîte mécanique à 5 rapports	258 km/h	6,1 s	6,9 s (4e rapport)	13,8	6,8	9,3	222
					Tiptronic S à 5 rapports (option)	251 km/h	7,0 s	7,2 s (4e rapport)	14,9	7,7	10,1	242
<b>Le Boxster S.</b>	6	3 387 cm <sup>3</sup>	295 ch (217 kW) à 6 250 tr/min	340 Nm	Boîte mécanique à 6 rapports	272 km/h	5,4 s	6,6 s (5e rapport)	15,3	7,8	10,6	254
					Tiptronic S à 5 rapports (option)	264 km/h	6,1 s	6,3 s (4e rapport)	16,3	7,9	11,0	262
<b>Le Cayenne.</b>	6	3 598 cm <sup>3</sup>	290 ch (213 kW) à 6 200 tr/min	385 Nm	Boîte mécanique à 6 rapports	227 km/h	8,1 s	9,9 s (5e rapport)	18,5	9,8	12,9	310
					Tiptronic S à 6 rapports (option)	227 km/h	8,5 s	10,2 s (5e rapport)	18,3	9,9	12,9	310
<b>Le Cayenne S.</b>	8	4 806 cm <sup>3</sup>	385 ch (283 kW) à 6 200 tr/min	500 Nm	Boîte mécanique à 6 rapports	252 km/h	6,6 s	8,6 s (5e rapport)	22,1	10,8	14,9	358
					Tiptronic S à 6 rapports (option)	250 km/h	6,8 s	8,8 s (5e rapport)	20,2	10,1	13,7	329
<b>Le nouveau Cayenne GTS.</b>	8	4 806 cm <sup>3</sup>	405 ch (298 kW) à 6 500 tr/min	500 Nm	Boîte mécanique à 6 rapports	253 km/h	6,1 s	6,6 s (5e rapport)	22,6**	10,9**	15,1**	361**
					Tiptronic S à 6 rapports (option)	251 km/h	6,5 s	7,8 s (5e rapport)	20,6**	10,2**	13,9**	332**
<b>Le Cayenne Turbo.</b>	8	4 806 cm <sup>3</sup>	500 ch (368 kW) à 6 000 tr/min	700 Nm	Tiptronic S à 6 rapports	275 km/h	5,1 s	5,5 s (5e rapport)	22,5	10,5	14,9	358

Les informations fournies ici sur le programme de livraison et l'aspect extérieur des véhicules, leurs performances, leurs dimensions, leur poids, leur consommation et leur coût de revient correspondent aux valeurs disponibles au moment de l'impression. Sous réserve de modifications.

\* Toutes les voitures de sport de la gamme Porsche actuelle sont compatibles avec les mélanges de carburant contenant jusqu'à 10% d'éthanol. Le bioéthanol issu de matières premières agricoles renouvelables, permet ainsi de réduire jusqu'à 10% les émissions de CO<sub>2</sub>.

\*\* Données provisoires pour le Cayenne GTS, les valeurs officielles n'étant pas disponibles au moment de l'impression.



Les modèles présentés dans cette documentation correspondent à la définition (caractéristiques et équipements) valable en Allemagne. Ils comportent des équipements optionnels avec supplément de prix. Certaines versions présentées ne sont pas disponibles dans tous les pays.

Veuillez consulter votre Centre Porsche pour connaître avec précision les caractéristiques et équipements des modèles commercialisés dans votre pays.

Sous réserve de modifications dans la construction, l'équipement et le programme de livraison ainsi que la variation des teintes. Les caractéristiques techniques correspondent aux données connues au moment de l'impression.

Porsche, 911, Carrera, Cayenne, Boxster, Tequipment, PCM, Tiptronic, PCCB, PSM et l'écusson Porsche sont des marques déposées par la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG Porscheplatz 1  
70435 Stuttgart, Germany  
[www.porsche.com](http://www.porsche.com)

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2007  
Edition : 07/2007  
Imprimé en Allemagne  
WVK 230 230 08 F/WW