



PORSCHE



**La nouvelle 911 Carrera 4 GTS
et la 911 Carrera GTS**

Les modèles 911 Carrera GTS	6
Moteur et transmission	12
Châssis	24
Sécurité	30
Confort	36
Modèles	46
Personnalisation	48
Conclusion	60
Caractéristiques techniques	62









Les modèles 911 Carrera GTS



« Avec l'assise d'une Turbo et la puissance d'une GT, la GTS affiche un double héritage : tous les gènes sportifs de Porsche et les valeurs originelles de la 911. »

Walter Röhrl, double champion du monde de rallye

Les trois lettres « GTS » annonçaient déjà la couleur.

Nous leur avons ajouté un chiffre tout aussi prometteur : le « 4 ».

Plus puissante, plus dynamique, plus sportive. La 911 Carrera GTS redonnait de la vigueur à la gamme 911. Avec un argument sans équivoque, en trois lettres : GTS. Trois lettres qui rassemblent deux atouts : le côté sportif des modèles 911 Carrera S et des performances dignes des circuits.

Nous avons décidé de poursuivre l'aventure avec la nouvelle 911 Carrera 4 GTS et la nouvelle 911 Carrera 4 GTS Cabriolet, des bolides d'exception toujours plus collés à la route.

Grâce à leur transmission intégrale, ces deux nouvelles créations signées Porsche allient une impressionnante précision directionnelle à une motricité

phénoménale. De quoi décupler leur potentiel dynamique et inviter le moteur à transférer toute sa puissance aux roues.

En version coupé ou cabriolet, à propulsion ou désormais à quatre roues motrices, le message des 911 Carrera GTS reste inchangé. Ce sont les 911 Carrera les plus puissantes jamais sorties de nos usines.

Côté technique.

Les modèles 911 Carrera GTS ont des arguments de poids face aux modèles Carrera S : davantage de puissance, de couple, de réactivité, des accélérations encore plus rapides, et un plaisir de conduite toujours plus sportif.

Laissons parler les chiffres : la cylindrée du moteur 6 cylindres à plat est de 3,8 litres. Doté d'un système d'injection directe d'essence (DFI), celui-ci délivre 408 ch (300 kW), soit 23 ch de plus que la 911 Carrera S. L'accélération de 0 à 100 km/h demande à peine 4,6 s au coupé, et 4,8 s au cabriolet.

Consommation et émissions, en revanche, ne bougent pas (par rapport aux modèles 911 Carrera S). Aucune contradiction pourtant, juste une union réussie entre dynamisme et rendement, entre sport automobile et usage au quotidien. Une alliance soutenue par notre expérience du sport automobile et baptisée Porsche Intelligent Performance.

C'est également une alliance de principe, issue des rêves de performances qui nous animent depuis toujours, et que nous appliquons aussi au châssis et à la sécurité. Tous les modèles bénéficient en effet d'un châssis avec systèmes Porsche Active Suspension Management (PASM) et Porsche Stability Management (PSM).

Le PTM (Porsche Traction Management), de série sur les modèles 911 Carrera 4 GTS en version Coupé et Cabriolet, se compose d'une transmission intégrale dynamique avec différentiel central multidisque électronique, différentiel de freinage automatique (ABD) et système d'antipatinage (ASR).

Le différentiel arrière à glissement limité mécanique (affichant des valeurs de blocage asymétriques) est prévu d'origine, sur les modèles 911 Carrera 4 GTS. Il pourra être choisi en option, sur les modèles 911 Carrera GTS à propulsion. Conçu pour doper la motricité, il réduit les réactions de la voiture aux accélérations ou aux décélérations, en courbe par exemple.

Le Pack Sport Chrono Plus assure en option l'aspect compétition, grâce à un réglage dynamique poussé du châssis et du moteur. Associé à la boîte Porsche Doppelkupplung (PDK), il accélère encore les performances de 0 à 100 km/h : 4,2 s pour les modèles Coupé et 4,4 s pour les modèles Cabriolet. Le passage des rapports se fait en quelques millièmes de seconde – sans coupure de puissance.





Côté design.

Pour rester clair, très peu de mots suffisent : athlétique, musclée, puissante. L'esthétique des 911 Carrera GTS est l'évidence même.

Passons directement aux détails et aux signes extérieurs de sportivité : entrées d'air aux lignes dynamiques intégrées au carénage du bouclier avant et lèvres de spoiler avant supplémentaire peinte en Noir, optimisée en soufflerie pour améliorer l'aérodynamisme. Sur les flancs, la partie inférieure des jupes latérales donne le ton.

La poupe s'impose tout autant : la carrosserie s'élargit de 44 mm au niveau de l'essieu arrière par rapport à la 911 Carrera S, et la voie arrière gagne 32 mm.

Signe reconnaissable entre tous : les modèles 911 Carrera 4 GTS arborent un bandeau lumineux, entre les feux arrière.

Pour mieux stabiliser la voiture contre le roulis et faciliter le guidage des roues.

Pour rester dans l'ambiance, la 911 Carrera GTS est équipée de jantes « RS Spyder » 19 pouces avec écrou central issues de la compétition automobile et longtemps réservées à la 911 Turbo. Les enjoliveurs peints en Noir doivent également leur look au sport automobile. Esprit combatif oblige.

Chez Porsche, le design comporte également un volet sonore. Le système d'échappement

sport aime ainsi se montrer et faire entendre sa musique puissante, rocailleuse, inimitable. Ses sorties d'échappement sont revêtues d'une couche nanostructurée à l'intérieur et peintes en Noir à l'extérieur. La partie inférieure du bouclier arrière, entre les deux sorties d'échappement sport, opte de même pour le Noir.

Bien qu'appartenant à la famille des 911, les modèles 911 Carrera GTS suivent leur propre chemin. Boîtier de filtre à air, poupe, baguettes de seuil de porte et portes affichent leur indépendance par la signature « Carrera GTS » et les modèles à transmission intégrale la signature « Carrera 4 GTS ».

L'intérieur se concentre sur l'essentiel, un caractère toujours plus sportif, et se débaste du superflu – telle la banquette arrière qui disparaît du modèle coupé, mais reste toutefois disponible en option gratuite.

Tous les modèles 911 Carrera GTS reçoivent, de série, un volant SportDesign épuré, fonctionnel et pourtant très sportif.

Les matériaux aussi parlent clairement : l'alcantara qui habille le volant, les leviers de vitesse et de frein à main, la bande centrale des sièges et le ciel de toit du coupé révèle une fonctionnalité élevée et d'authentiques sensations sport. Résistant, lavable et facile à entretenir, il assure une bonne

prise en main ainsi qu'un bon maintien en virage, notamment sur les sièges sport.

En course, n'êtes-vous finalement pas votre pire ennemi ? De notre côté, nous nous sommes occupés de peaufiner les 911 Carrera GTS : davantage de puissance et des lignes toujours plus aérodynamiques.



Carrera GT

S GT 911

Moteur et transmission

« Le maître mot : une propulsion phénoménale. Rien d'étonnant à cela avec ses 408 ch sur le train arrière – sans compter son incomparable grip. »



August Achleitner, Responsable de la gamme Carrera

**Une mélodie
qui parle à notre âme.**

Moteur.

Le message était clair, sans équivoque : puissance, performances, dynamisme. De leur moteur arrière 6 cylindres à plat de 3,8 litres, doté de l'injection directe d'essence (DFI) et du VarioCam Plus, les modèles 911 Carrera GTS tirent une puissance de 408 ch (300 kW) à 7 300 tr/min.

Couple maximal : 420 Nm.
Vitesse de pointe : 306 km/h sur les modèles à propulsion et 302 km/h sur les modèles à transmission intégrale. Le 0 à 100 km/h est atteint en 4,6 s par les modèles Coupé et en 4,8 s par les modèles Cabriolet. Voire en 4,4 et 4,6 s, respectivement, avec la boîte Porsche Doppelkupplung (PDK).

La réactivité est encore plus vive et l'accélération plus sportive. La puissance est supérieure de 23 ch (17 kW) à celle de la 911 Carrera S. Remercions à ce sujet le nouveau système d'admission, la modification des culasses et la gestion optimisée du moteur.

Modèles 911 Carrera GTS : consommation (en l/100 km) cycle urbain 16,8-15,3 · cycle extra-urbain 8,0-7,2 · cycle mixte 11,2-10,2 ; émissions de CO₂ 263-240 g/km



Système d'admission.

Les modèles 911 Carrera GTS utilisent un système d'admission variable à résonance comportant 6 clapets : dans chacune des 6 pipes d'admission, la position du clapet commandé par dépression peut varier

pour favoriser la puissance ou le couple. Ceci a permis d'augmenter encore le couple pour la plage du régime intermédiaire, si cruciale. Les pipes d'admission ont également été modifiées pour optimiser le remplissage

des chambres de combustion. Le refroidissement du moteur a été adapté à cette nouvelle puissance.

Injection directe d'essence (DFI).

L'injection directe d'essence (DFI) envoie le carburant directement dans la chambre de combustion à une pression de 120 bars et au millième de seconde près grâce à des injecteurs à commande électromagnétique.

Les angles du jet et du cône d'injection sont calculés pour obtenir des valeurs de couple, puissance, consommation et émissions optimales ainsi qu'un mélange air-carburant homogène qui rend la combustion plus efficace.

VarioCam Plus.

Le système de gestion du moteur EMS SDI 3.1 règle séparément le point d'injection pour chaque cylindre et le volume injecté pour chaque rangée de cylindres. La combustion et la consommation s'en trouvent là aussi améliorées. Un système de mesure des masses d'air à film chaud surveille simultanément le volume d'air pour que le mélange air-carburant soit toujours parfait.

Le moteur bénéficie d'une double injection jusqu'à 3 200 tr/min et d'une triple injection jusqu'à 2 500 tr/min : elles répartissent le volume de carburant nécessaire en deux ou trois temps d'injection consécutifs.

Il s'ensuit une mise en température rapide des catalyseurs lors des démarrages à froid et un couple supérieur à régime élevé.

Le mélange étant injecté directement dans le cylindre, le refroidissement de la chambre de combustion s'en trouve amélioré et permet un rapport volumétrique plus élevé (12,5:1) qui fournit ainsi davantage de puissance pour un rendement moteur plus efficace.

La régulation de l'injection reste l'affaire du calculateur moteur et, grâce au système de traitement des gaz d'échappement, ces modèles respectent la norme Euro 5 et l'environnement.

Le VarioCam Plus règle les arbres à cames d'admission et commande la levée des soupapes d'admission. Le moteur tourne ainsi encore mieux pour une consommation tout aussi avantageuse, et en émettant relativement peu d'émissions polluantes. Le tout en garantissant puissance et couple.

Le VarioCam Plus est un concept deux-en-un qui réagit en fonction de la charge et du régime. Il intervient discrètement pour favoriser les accélérations et améliorer le confort de conduite.

Une commande électrohydraulique ajuste progressivement les temps d'admission via un régulateur à ailettes.

Pour optimiser l'apport en carburant lors des démarrages à froid, le VarioCam Plus augmente la levée des soupapes et retarde l'ouverture. Dans

les plages de régimes intermédiaires à faibles, le système réduit la course des soupapes et avance leur ouverture afin de diminuer la consommation et les émissions. À l'inverse, pour vous faire profiter de plus de couple et de puissance, il augmente la levée des soupapes.



Lubrification à carter à sec intégrée.

La lubrification à carter à sec intégrée assure à la fois le graissage et le refroidissement du moteur, même dans des conditions de conduite sportive.

Le réservoir d'huile se trouve dans le moteur même. Quatre pompes acheminent l'huile des culasses directement dans le carter d'huile. Une cinquième, logée dans le carter d'huile, alimente directement les points de lubrification du moteur.

Pour éviter toute perte d'aspiration qui risquerait d'affecter l'efficacité du système, l'alimentation de ces points est complétée par une pompe à huile électronique qui intervient en fonction des besoins. En cas de nécessité, la pompe fonctionnera ainsi à pleine puissance, tandis que sa puissance sera réduite si les besoins en lubrification sont moins élevés.

L'alimentation en huile est ainsi optimisée en fonction des situations. La consommation et les émissions de CO₂ s'en trouvent par suite réduites.

Pour éviter tout phénomène d'émulsion et optimiser le graissage, l'huile circule au travers de conduits à effet de turbulences, dits « swirlpots ».

Autre élément important contribuant à la gestion thermique du moteur : des buses monojet refroidissent les têtes de piston avec l'huile issue de ce même circuit.

Tous ces détails signifient que la lubrification sera encore plus fiable, même en cas de sollicitations extrêmes, lors de fortes accélérations transversales par exemple.



Carrera GT

S GT 224



Carrera GT

911 Carrera GT

Refroidissement moteur.

Les systèmes DFI et VarioCam Plus fournissent davantage de puissance tout en réduisant le niveau des émissions, de la consommation et du bruit. Il en va de même pour le refroidissement par eau, y compris pour le principe du flux transversal testé en course.

Allumage.

L'allumage bénéficie d'une distribution statique haute tension, avec bobines séparées pour allumer directement chaque bougie.

Système d'échappement sport.

Le système d'échappement sport, de série sur tous les modèles 911 Carrera GTS, s'exprime d'une voix forte et claire, avec un timbre puissant, encore plus rocailleux et sportif. Typiquement Porsche.

Une touche sur la console centrale permet de l'activer. Sa sonorité varie en fonction du mode de conduite et se fait encore plus racée en conduite sportive.

À l'instar de l'acoustique, le design met l'accent sur ses différences : si l'intérieur des sorties d'échappement est poli, l'extérieur est peint en Noir. Un revêtement nanostructuré supplémentaire facilite l'entretien.

Réservoir 90 litres.

Pour plus d'autonomie, un réservoir d'une capacité de 90 litres est disponible en option, pour les modèles 911 Carrera GTS à propulsion en remplacement du réservoir de série de 67 litres.

**En matière de transmission également :
des ordres précis pour atteindre plus vite l'objectif.**

**Boîte mécanique à
6 rapports.**

La boîte mécanique à 6 rapports, simple et directe, dispose d'un étagement optimal et d'une transmission par câble idéalement ajustée pour des sensations précises lors du passage des rapports. Cette boîte courte permet de passer les vitesses sans efforts ni transmission de vibrations au levier. Sans équipement, elle a un comportement sportif, franc et réactif.

**Boîte de vitesse Porsche
Doppelkupplung (PDK).**

La boîte PDK en option sur les modèles 911 Carrera GTS autorise des changements de rapports en quelques millièmes de seconde, sans rupture de couple, de manière à améliorer à la fois les accélérations et la consommation. Elle possède pour ce faire 7 rapports : les rapports 1 à 6 sont étagés de manière sportive et la vitesse de pointe est atteinte dès la 6^e, tandis que le 7^e rapport plus

long sert à réduire encore la consommation.

Le système PDK est pour ainsi dire constitué de deux boîtes de vitesse en une. Chacune dispose de son propre embrayage humide et l'ensemble est lubrifié en permanence par un bain d'huile.

Ce double embrayage est relié aux deux sous-boîtes par deux arbres de transmission distincts

(l'arbre 1 tournant à l'intérieur de l'arbre 2), qui sont tour à tour en prise avec le moteur.

La rotation du vilebrequin est donc transmise à un seul des deux arbres, tandis que la seconde sous-boîte présélectionne le prochain rapport. Le changement de rapport ne se fait ainsi plus par la synchronisation de l'un ou l'autre des pignons, mais par l'embrayage

et le débrayage simultanés des deux sous-boîtes.

Comme pour la boîte mécanique, l'essentiel pour la boîte PDK est d'aller vite. Le Pack Sport Chrono Plus (voir p. 28) permet de rendre le passage des vitesses encore plus direct et plus sportif. Pour plus d'adrénaline et de plaisir, sans détour.





Carrera GT S

D S GT 9111





S GT 9111

Carrera GT

Châssis

« **Atout incontestable de la 911 Carrera GTS : l'absence de contradiction entre ses fabuleuses performances et son aptitude au quotidien.** »



Marc Lieb, double vainqueur de catégorie
aux 24 Heures du Mans

**Offrir de la puissance ne suffit pas.
Encore faut-il pouvoir la transmettre.**

Trains roulants.

Pour une maniabilité bien pensée et un guidage des roues précis et fidèle, l'essieu avant des 911 Carrera GTS se dote de suspensions indépendantes avec jambes de force McPherson sur bras longitudinaux et transversaux.

Autre point technique : au niveau de l'essieu arrière, ces modèles sont plus larges de 44 mm que les 911 Carrera S. La voie gagne ainsi 32 mm afin de stabiliser encore plus la voiture et d'améliorer son comportement, notamment en cas d'accélération transversale en courbe.

L'essieu arrière, inspiré des courses, est de type multibras avec cadre auxiliaire de type LSA (légèreté, stabilité, agilité). La stabilité dynamique est impressionnante et encore renforcée par des jambes de suspension arrière de conception allégée avec amortisseurs en aluminium.

Le maître mot pour la conception de ces modèles était « réduire » : conception allégée pour réduire le poids total et celui des masses non suspendues ; large voie arrière pour réduire les phénomènes de roulis et de tangage, que ce soit au démarrage, au

freinage ou en courbe ; réduire aussi à un minimum les bruits de roulement et les vibrations. Le tout dans le but unique d'assurer une conduite sûre et harmonieuse. Autrement dit : des réductions ciblées pour augmenter la stabilité.

Jantes.

Les modèles 911 Carrera GTS sont chaussés de jantes série « RS Spyder » 19 pouces avec enjoliveur et rebord de jante peints en Noir. Caractéristique typique de la compétition automobile : ces jantes en aluminium forgé avec écrou central réduisent les masses en rotation et favorisent ainsi la stabilité dynamique et les performances par rapport aux jantes plus classiques à 5 écrous.

Le système de contrôle de la pression des pneus (TPM) en option vous indique sur l'ordinateur de bord toute perte de pression, progressive ou soudaine.

Porsche Active Suspension Management (PASM).

Le PASM, de série, est un système électronique qui ajuste la force d'amortissement de manière permanente et active, séparément pour chaque roue ainsi qu'en fonction du profil de la route et du type de conduite.

La carrosserie est par ailleurs abaissée de 10 mm, par rapport aux modèles 911 Carrera. Sur les modèles 911 Carrera GTS Coupé, vous pourrez également opter pour un châssis surbaissé de 20 mm, avec différentiel arrière à glissement limité de série sur les modèles à transmission intégrale.

Le conducteur choisit entre 2 programmes : en mode Normal, l'amortissement sportif

est confortable ; en mode Sport, il se fait plus ferme. Pour parvenir sans compromis à ce grand écart entre confort et sport, le PASM ajuste automatiquement la force d'amortissement à l'intérieur de ces deux profils en fonction du mode sélectionné et du type de conduite afin d'obtenir une réaction optimale de la suspension.

Le boîtier de commande du PASM se fie pour cela aux données transmises par les capteurs chargés de détecter les mouvements de la carrosserie en cas de forte accélération, de freinage ou de revêtement irrégulier : il intervient sur chaque roue pour limiter les phénomènes de roulis et de tangage.



Jante « RS Spyder » 19 pouces avec écrou central



Porsche Stability Management (PSM).

Le système PSM, de série, régle de manière automatique la stabilité du véhicule dans les situations de conduite extrêmes. Des capteurs évaluent de façon permanente la trajectoire, la vitesse, la vitesse de dérive ainsi

que l'accélération transversale du véhicule. Le PSM calcule la trajectoire réelle du véhicule sur la base de ces données. Au moindre écart, il réagit par un freinage individuel des roues pour maintenir le cap.

Associé à l'ABD (différentiel automatique de freinage) et à l'ASR (système d'antipatinage), le PSM améliore également la motricité lors des accélérations sur sol irrégulier. Désactivable pour laisser la place à des

sensations fortes, le système PSM reste toutefois en veille.

Il comprend en outre 2 fonctions complémentaires : le préremplissage du circuit de freinage afin d'atteindre plus rapidement

la puissance de freinage maximale ; l'assistance au freinage pour une décélération maximale en cas d'urgence.

Au final, un comportement net et précis.



Pack Sport Chrono Plus.

Le Pack Sport Chrono Plus est disponible en option pour permettre un réglage plus sportif du châssis et de la transmission, afin de procurer encore davantage de plaisir au volant.

Il comprend un chronomètre numérique et analogique, la touche SPORT, une partie affichage des performances et une fonction de mémorisation sur le PCM (Porsche Communication Management), ainsi qu'une touche SPORT PLUS et un affichage sur le volant lorsque le pack

est associé à la boîte Porsche Doppelkupplung (PDK). Sur le volant s'affiche alors l'activation des touches SPORT/SPORT PLUS et de la fonction Launch Control.

La touche SPORT de la console centrale sert à activer le mode Sport. L'EMS SDI 3.1 gère dans

ce cas le moteur comme en course, avec plus de mordant. La courbe de comportement de l'accélérateur se fait plus dynamique : pour une même pression sur la pédale, le papillon des gaz s'ouvre davantage qu'en mode Normal. L'alimentation est nettement plus réactive et

le régulateur du régime moteur plus strict, même dans les rapports supérieurs.

Le PASM (Porsche Active Suspension Management), de série, passe également en mode Sport pour durcir la suspension, rendre le guidage des roues plus précis et améliorer la tenue de route.

Lorsque la boîte PDK est en mode automatique, la régulation du régime moteur est également plus mordante et repousse les points de changement de rapport vers des plages de régime supérieures, plus sportives. Le temps de passage des vitesses est réduit, le passage des rapports devient plus sportif. À la moindre décélération, même à régime élevé, une fonction assure le rétrogradage automatique vers des rapports inférieurs. En mode manuel aussi, le passage des vitesses devient plus rapide, plus dynamique.

En mode Sport, le PSM intervient désormais plus tardivement pour renforcer la dynamique longitudinale et transversale. L'agilité de la voiture lors des freinages en courbe est plus nette : à faible vitesse notamment, le PSM permet de freiner

et d'accélérer de manière plus sportive à l'abord et à la sortie des virages. Le plaisir de conduire n'en est que plus intense.

L'agilité du mode Sport est aussi plus élevée lorsque le PSM est désactivé. Par sécurité, le système reste en veille et se réactive automatiquement si les deux roues avant nécessitent l'intervention de l'ABS.

Pour conduire quasiment comme en course, le Pack Sport Chrono Plus utilisé en association avec la boîte PDK comprend en outre deux fonctions activables via la touche SPORT PLUS.

La première, Launch Control, permet d'obtenir sur circuit les meilleures accélérations possibles pour de vrais démarrages de course.

Le principe est le suivant : placez le sélecteur sur la position D ou M, appuyez sur la touche SPORT PLUS, puis enfoncez la pédale de frein du pied gauche en accélérant aussitôt à fond du pied droit. Cet effet kick-down sur l'accélérateur déclenche le mode Launch Control pour que le régime monte idéalement à 6 500 tr/min. Le couple moteur augmente, l'embrayage adhère légèrement et l'indication Launch Control apparaît sur l'afficheur du volant. Relâchez alors le plus vite possible le frein et préparez-vous à ressentir l'accélération maximale.

Dans le cas de la seconde fonction (Cartographie course), la boîte PDK adopte des rapports extrêmement courts qui maximisent les changements de vitesses pour délivrer des accélérations phénoménales.

L'utilité en course est indubitable car le passage des rapports devient nettement plus énergique.

Autre élément crucial du Pack Sport Chrono Plus : le chronomètre situé sur le tableau de bord. Couplé avec la fonction d'affichage des performances du PCM, il affichera, enregistrera et comparera les temps au tour ainsi que les temps sur d'autres circuits. Sont indiqués : le temps de course global, le temps pour le tour en cours, le nombre de tours précédents et les temps déjà réalisés, ainsi que le meilleur tour et l'autonomie du réservoir. Il est également possible d'afficher des parcours et de définir des circuits de référence.

La fonction de mémorisation du Pack Sport Chrono Plus peut par ailleurs enregistrer des réglages personnalisés tels que l'éclairage des zones d'accès ou la climatisation.



Sécurité

« Chez Porsche, la sécurité va depuis toujours de pair avec des performances maximales, y compris au niveau du freinage. »

Peter Schäfer

Dr. Peter Schäfer, Responsable Développement Châssis

D'habitude, il vous en faut bien plus que ça pour freiner vos envies.

Systeme de freinage.

Résistance et endurance, performances, décélération puissante, autant d'objectifs clairs pour des freins Porsche conçus dans une optique de sécurité à la hauteur des sollicitations intenses auxquelles ils sont soumis.

Les freins des modèles 911 Carrera GTS disposent d'étriers monobloc rouges en aluminium à 4 pistons. Avanta-

ges : résistance élevée à la déformation, amélioration des caractéristiques des points de pression même lors de sollicitations extrêmes, allègement, pour des décélération et des freinages plus réactifs. La course de la pédale est courte, le point de pression précis.

D'un diamètre de 330 mm à l'avant comme à l'arrière, les disques de frein garantissent des performances élevées.

Ils sont en outre ajourés pour rester performants même mouillés, et ventilés pour mieux évacuer la chaleur. Autres avancées : un puissant servofrein de 9 pouces permet de limiter l'effort à exercer sur la pédale et des déflecteurs assurent un refroidissement efficace des freins.

PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake).

Pour être plus sportif encore, comme en compétition, vous pouvez opter pour les freins céramique PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake) qui ont fait leurs preuves dans des conditions de course extrêmes, notamment en Porsche Mobil 1 Supercup.

Ces disques en céramique comportent des fibres de carbone traitées sous vide au nitrure de silicium à des températures avoisinant 1 700 °C. Ils mesurent 350 mm de diamètre à l'avant

comme à l'arrière. Ce traitement leur confère une dureté nettement supérieure à celle des disques en fonte ainsi qu'une meilleure résistance aux températures extrêmes.

Leur faible coefficient de dilatation thermique leur permet d'afficher une excellente stabilité à la déformation. Leur matériau de base, la céramique, évite par ailleurs la corrosion et limite la pollution sonore.

L'utilisation d'étriers monobloc en aluminium, à 6 pistons à l'avant et à 4 pistons à l'arrière, permet d'assurer une pression constante sur les disques pendant toute la durée du freinage. La réponse des freins s'avère plus rapide et plus précise malgré un effort moindre sur la pédale.

Ceci permet de raccourcir les distances de freinage, notamment en cas de sollicitations extrêmes, mais également d'améliorer la sécurité lors des freinages à grande vitesse

grâce à une excellente résistance au fading.

Avantage décisif : le faible poids des disques. Il a été divisé environ par deux par rapport à celui des disques conventionnels en fonte grise de mêmes dimensions et conception. Ce facteur joue en faveur des performances, mais aussi sur le poids des masses non suspendues et des masses en rotation, qui se trouve également réduit. Résultat : une meilleure adhérence au sol, un confort de conduite et de roulement supérieur, notamment sur

les revêtements irréguliers, pour davantage d'agilité et de maniabilité.

En utilisation sur circuit ou en conduite sportive similaire, l'usure des disques de frein, et plus particulièrement des plaquettes (quelle que soit la marque), augmente considérablement. Comme pour les disques hautes performances en fonte grise, une révision par un spécialiste, voire le remplacement de certains composants, s'impose après un week-end intensif sur circuit.





Éclairage.

Les blocs optiques du bouclier avant incluent les clignotants ainsi que les diodes (DEL) des feux de jour et de position, particulièrement visibles, qui contribuent à l'esthétique et à la reconnaissance immédiate du modèle, même de nuit. À l'arrière aussi, clignotants, feux de recul et feux stop, dont le 3^e feu stop sur l'aileron, ainsi que le feu antibrouillard arrière sont munis de DEL. Celles-ci ont en effet l'avantage de posséder un fort pouvoir éclairant et une grande réactivité.

Phares.

Les phares Bi-Xénon avec réglage dynamique de la portée sont une dotation de série. Ils éclairent environ deux fois plus que des phares halogènes. Que vous rouliez en phares ou en codes, le gain en luminosité est certain. La trajectoire est éclairée de manière plus homogène, vos yeux se fatiguent moins. Les blocs optiques comportent en outre des lave-phares.

Contrôle de faisceau dynamique en virage.

En option, vous pouvez choisir d'équiper vos phares du contrôle de faisceau dynamique en virage pour mieux éclairer la route. Des capteurs détectent en permanence la vitesse, l'accélération transversale et la position du volant, pour calculer la courbe prise. Ce calcul sert ensuite à

commander l'orientation du faisceau dynamique. Les feux de croisement s'orientent en outre jusqu'à 15 degrés vers l'extérieur. Vous identifiez ainsi bien plus rapidement le profil de la route et les éventuels obstacles.

Airbags conducteur et passager avant.

Le déclenchement des deux airbags grand volume se fait en deux temps en fonction de la gravité du choc. En cas de choc peu important, les occupants sont retenus par une activation de niveau 1 de leurs airbags, qui se gonflent à une pression plus faible pour réduire le risque de blessure des passagers.

Porsche Side Impact Protection (POSIP).

Le système POSIP – Porsche Side Impact Protection – se compose de protections anti-encastrement latérales intégrées aux portes et de deux airbags latéraux par côté. Les airbags de thorax sont logés dans les bandes latérales des sièges, les airbags de tête sont intégrés dans les panneaux de porte. D'un volume d'environ 8 litres chacun, ils présentent une protection efficace en cas de collision latérale.

Parmi les autres éléments de sécurité, on trouve les appuie-tête intégrés aux dossiers, la colonne de direction déformable, les ceintures de sécurité 3 points réglables en hauteur (coupé uniquement), les prétensionneurs et limiteurs d'effort de ceinture à l'avant, ainsi que les éléments du tableau de bord absorbant l'énergie des chocs.

Sécurité passive du cabriolet.

Malgré leur poids limité, les 911 Carrera GTS Cabriolet présentent une rigidité à la torsion et à la flexion exemplaire, qui limite même les phénomènes de déformation dus à la simple irrégularité de la route. Derrière chaque passage de roue, une barre de renfort rigidifiée encore l'ensemble. Pour plus de sécurité, des capteurs surveillent en permanence l'inclinaison de la carrosserie, l'accélération transversale et longitudinale ainsi que l'adhérence des roues au sol afin de déclencher les ressorts du système de protection télescopique. En cas de détection de tonneau, celui-ci déploiera en quelques secondes les deux arceaux de sécurité intégrés aux dossiers des sièges.





Confort

« Conduire une Porsche invite à la détente et c'est à bord qu'on se sent le mieux. »

Rolf Frech, Responsable Développement Gamme/Qualité

Des données claires.

Les instruments.

Pour que vous ayez tous les éléments sous les yeux sans vous soucier de tout en permanence, les instruments 911 Carrera GTS Modèle sont agencés de manière sportive.

Concrètement, les 5 instruments ronds à fond noir affichent rapidement et précisément toutes les informations cruciales.

L'ordinateur de bord intégré vous indique également la consommation moyenne, la vitesse et l'autonomie restante.



Matériaux.

Dans l'habitacle, l'alcantara¹⁾ continue de parler le langage spécifique des modèles 911 Carrera GTS. Fonctionnel, résistant, apprécié en course, il est en un mot sportif. On le retrouve avant tout là où les matériaux sont fortement sollicités : leviers de vitesse et de frein à main, couronne de volant, poignées, couvercles des rangements de contre-porte, bandes centrales des sièges et bandes centrales de la banquette arrière dans le cabriolet. En association avec l'option Intérieur tout cuir et Alcantara Noir, les éléments suivants sont également en alcantara : couvercles de la boîte à gants et du rangement de la console centrale, partie inférieure du panneau de porte et du tableau de bord.

Volant SportDesign.

Le volant SportDesign de série offre de nombreux atouts. Sa forme ergonomique, son revêtement (en alcantara) ainsi que ses possibilités de réglage axial et vertical de 40 mm assurent une tenue en main optimale même en conduite sportive extrême. Il contient par ailleurs le module d'airbag conducteur.

Sur les voitures dotées en option de la boîte Porsche Doppelkupplung (PDK), il comporte de surcroît, au-dessus des branches droite et gauche, deux grandes palettes ergonomiques en alliage métallique.

Tirez la palette de droite et la boîte PDK passe le rapport supérieur ; tirez la palette de gauche, et elle rétrograde.

En cas d'association de la boîte PDK avec le Pack Sport Chrono Plus, les branches gauche et droite présentent un affichage supplémentaire signalant l'activation des fonctions SPORT, SPORT PLUS et Launch Control.

Sièges sport.

Les sièges sport de série des modèles 911 Carrera GTS possèdent un capitonnage plus ferme et des bandes latérales d'assise et de dossier rehaussées, qui renforcent le maintien latéral. Le réglage de la hauteur et de la profondeur de l'assise est mécanique, tandis que celui du dossier est électrique.

Sièges sport adaptatifs à mémoire côté conducteur.

Les sièges sport adaptatifs optionnels offrent un grand confort et un maintien sportif. Ils sont dotés de réglages électriques pour la profondeur et la hauteur d'assise, le dossier et le soutien lombaire. Les bandes latérales de l'assise et du dossier disposent également d'un réglage électrique qui renforce le confort sur les longs trajets et assure un maintien latéral sur mesure dans les courbes et sur circuit. La fonction de mémorisation concerne les deux rétroviseurs extérieurs et tous les réglages du siège conducteur, à l'exception des bandes latérales.

¹⁾ Uniquement en association avec l'intérieur de série ou l'intérieur tout cuir et Alcantara Noir.

Sièges baquet sport¹⁾.

Pour des sensations encore plus sportives, nous vous proposons en option des sièges baquet sport à dossier rabattable, avec airbag thorax intégré et réglage manuel de la profondeur. Ces sièges sont constitués d'une coque en matériau composite renforcé de fibres de verre et de carbone, puis recouverte d'une finition carbone. Le mécanisme de pivotement du dossier est situé dans la partie supérieure des bandes latérales, ce qui permet de conserver le maintien latéral propre aux sièges de compétition au niveau du bassin. Les dossiers rabattables facilitent le chargement de l'espace arrière.

Sièges chauffants.

Sur demande, tous les sièges proposés, à l'exception des sièges baquet sport, peuvent bénéficier d'une option chauffage à deux niveaux de l'assise, du dossier et des bandes latérales.

Pack Audio Plus.

De série, le Pack Audio Plus comprend un amplificateur d'une puissance totale de 235 W associé à 9 haut-parleurs qui créent une ambiance sonore parfaitement adaptée à l'habacle.

PCM (Porsche Communication Management).

Le PCM, de série, centralise les fonctions d'information et de communication. Polyvalent, il est d'une utilisation simple et conviviale.

Caractéristique principale du PCM : un large écran de 6,5 pouces à commande tactile. L'image à l'écran, très bien structurée, comporte jusqu'à 5 entrées par page, offrant une grande lisibilité ; des touches et molettes situées à droite en facilitent la commande.

Aux adeptes de la radio, le PCM propose jusqu'à 42 mémoires et un double tuner FM avec fonction RDS qui recherche automatiquement la fréquence optimale de la station sélectionnée. Le lecteur CD/DVD est compatible avec le format mp3.

¹⁾ Les sièges baquet sport ne sont pas compatibles avec les systèmes de retenue pour enfant.



MAP [OPTION] Map - Details
PORSCHIE AG, PORSCHESTR. 71207 WEISSACH
PORSCHESTR. (49)-(711)-9110
Als Zwischenziel
Anrufen
Start Zielführung

FM SWR3 21.5°C TRIP
TUNER DISC PHONE INFO TRIP NAVI MAP

21.5°C AUTO

AUTO

SPORT

AC OFF



Carrera GT

S GT 9111

Module de navigation.

Disponible en option, le module de navigation GPS possède un disque dur contenant les données cartographiques de la plupart des pays européens. Il calculera avec une extrême rapidité jusqu'à 3 itinéraires au choix. Cette fonction permet d'afficher les cartes en 3D, ou en 2D avec indication des niveaux d'altitude. Le mode split screen permet pour sa part de subdiviser l'écran en deux parties pour afficher d'un côté la carte et de l'autre un pictogramme avec des informations diverses.

Module téléphone.

Le module optionnel pour téléphone GSM quadribande offre un confort élevé et une qualité vocale optimale. Pour téléphoner en fonction mains-libres, il suffit d'insérer la carte SIM dans le lecteur de carte du PCM. Vous pouvez aussi opter pour une solution plus confortable, la connexion Bluetooth® de votre téléphone mobile via le profil SAP (SIM Access Profile)¹⁾. Une fois la liaison établie automatiquement, le système déconnecte l'antenne de votre téléphone mobile et utilise l'antenne externe du véhicule. En fonction des téléphones, ce profil permet d'accéder aux numéros enregistrés dans la carte SIM ou dans la mémoire interne de votre téléphone et de commander le téléphone via le PCM de série ou le volant multifonction et la commande vocale optionnels.

Le tout sans sortir le téléphone de la poche.

En association avec le module de navigation optionnel et le module téléphone, vous pourrez aussi connecter en Bluetooth® les téléphones uniquement compatibles avec le système Handsfree Profile (HFP). Dans ce cas, la connexion GSM se fait en revanche via l'antenne du téléphone²⁾. Le PCM sert alors simplement de combiné mains-libres, sans qu'il soit nécessaire de placer le téléphone mobile sur un support.

Un combiné sans fil pour module téléphone est également disponible en option. Il n'est toutefois pas compatible avec les téléphones utilisant la connexion Bluetooth® de type HFP (Handsfree Profile).

Pré-équipement pour téléphone mobile.

Le pré-équipement (avec ou sans support) pour téléphone mobile Bluetooth® utilisant uniquement la fonction mains-libres (HFP)¹⁾ est proposé en option. Lors de la liaison via le profil HFP, le PCM assume la fonction mains-libres sans même que vous sortiez votre portable de la poche. Via le PCM, vous pilotez cependant uniquement les fonctions de base du téléphone mobile ; la liaison GSM se fait via l'antenne de votre téléphone mobile³⁾.

Commande vocale.

La commande vocale permet de piloter les principales fonctions du nouveau PCM. Quelle que soit la voix, le système reconnaît les mots et les chiffres prononcés ; il ne nécessite aucun apprentissage préalable.

Interface audio universelle.

Également disponible sur demande, l'interface audio universelle permet de connecter un iPod®, une clé USB, un lecteur mp3 ou toute autre source audio de votre choix. Le lecteur sera alors commandé confortablement et avec facilité par le biais du PCM.

^{1), 2), 3)} Voir remarques page 58.

BOSE® Surround Sound-System.

Une option BOSE® Surround Sound-System spécifiquement adaptée aux modèles 911 Carrera GTS est disponible : 13 haut-parleurs (12 pour les modèles cabriolet), dont une enceinte pour les basses (subwoofer actif) et un haut-parleur central ainsi qu'un amplificateur numérique 7 canaux d'une puissance totale de 385 W, veillent ainsi à la pureté du son.

Les enregistrements de DVD audio ou vidéo encodés au format numérique 5.1 sont diffusés avec une qualité exceptionnelle.

Le système Discrete 5.1 Surround-Sound utilise 5 canaux sonores plus une voie spécifique réservée aux effets spéciaux pour la restitution des graves. Il crée un espace sonore authentique et naturel, d'une qualité

exceptionnelle à l'avant comme à l'arrière, avec une reproduction fidèle, précise et pure d'un son diffusé à 360°, comme dans une salle de cinéma ou avec un système home-cinéma de grande qualité.

Comme par le passé, vous pouvez continuer à écouter vos CD habituels, en qualité stéréo ou en mode surround grâce à la

technologie Centerpoint®, brevetée par BOSE®. À partir du signal stéréo, l'algorithme Centerpoint® Il recrée un espace acoustique fidèle et naturel.

Le circuit de traitement SurroundStage® développé par BOSE® transmet alors chaque canal audio aux enceintes appropriées pour diffuser un son surround parfaitement

équilibré à toutes les places. Résultat : un rendu sonore très plaisant et un son sur mesure à tout moment grâce à l'espace acoustique recréé par le BOSE® Surround Sound-System mais aussi à la fonction Loudness et à la technologie AudioPilot® Noise Compensation.

Autrement dit, un son haute fidélité.



1) Enceinte 7,0 cm pour les fréquences moyennes (haut-parleur central)

2) Enceinte néodyme 2,5 cm pour les fréquences aiguës

3) Enceinte néodyme 8,0 cm pour les fréquences moyennes et enceinte néodyme 20,0 cm pour les graves*

4) Enceinte 10,2 x 15,3 cm pour les graves avec caisson de basses de 6 litres

5) Enceintes néodyme 2,5 cm pour les fréquences aiguës et 8,0 cm pour les fréquences moyennes

6) Micro AudioPilot®

7) Amplificateur numérique à 7 canaux



* Enceinte néodyme extraplate pour les fréquences graves avec technologie brevetée par BOSE® autorisant un rendu excellent des basses.





Modèles

« En 1963, la 911 Carrera affichait déjà des lignes idéales. Nous continuons cependant à les peaufiner, millimètre après millimètre. Le résultat atteint aujourd'hui parle de lui-même, avec la 911 Carrera GTS. »

Michael Mauer, Responsable Style Porsche

Fait rare au sein des grandes familles :
chacun a son caractère, mais tous parlent d'une même voix.

Les modèles 911.

Les modèles 911 Carrera GTS sont uniques et s'entendent justement en cela très bien avec le reste de la famille. Depuis 1963, la 911 ne cesse de fasciner dans ses multiples variantes : du moteur 3,6 ou 3,8 litres et de la pure 911 à propulsion à la quatre roues motrices, mais aussi sous

forme de cabriolet, pour un plaisir infini à ciel ouvert ou, de manière plus exclusive, sous le toit panoramique de la Targa.

Toutes les 911 ont en commun d'avoir captivé des générations entières, de conducteurs, mais aussi d'ingénieurs, perpétuant ainsi la tradition. Une tradition

exigeante faite de sport, de puissance, mais aussi de réduction de la consommation et des émissions. Nous la respectons à notre façon, selon le principe Porsche Intelligent Performance.

Si la curiosité vous pousse à en savoir plus, rendez-vous dans le Réseau Officiel Porsche ou sur www.porsche.com.

Modèles 911 : (en l/100 km) consommation cycle urbain 16,8–14,7 · cycle extra-urbain 8,0–7,0 · cycle mixte 11,2–9,8 ; émissions de CO₂ 263–230 g/km



Personnalisation

« Pour certains, la 911 Carrera GTS est avant tout obstinée.
Pour d'autres, elle est particulièrement individualiste.
À mon avis, les deux affirmations sont enfin avérées. »

Ludwig Hamm

Dr. Ludwig Hamm, Responsable Développement Carrosserie

**Sa méthode pour rester sur la voie du succès :
faire bande à part.**

Personnalisation.

Puisque vous savez clairement ce que vous voulez, Porsche vous aide à adapter votre voiture à vos goûts. Vous avez pour cela le choix parmi une large gamme d'équipements personnalisés, pour l'intérieur comme pour l'extérieur. Si vous aimez les couleurs, vous pourrez choisir parmi 4 teintes unies, 7 métallisées et 2 spéciales pour la

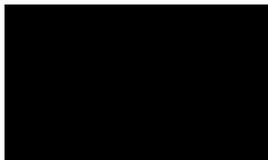
carrosserie, ainsi que 4 teintes de capote, auxquelles s'ajoutent 5 teintes intérieures.

Pour de plus amples détails sur les options de personnalisation, consultez les pages suivantes et les tarifs correspondants.

Vous pouvez également équiper votre 911 Carrera GTS ou votre 911 Carrera 4 GTS de façon plus personnelle au départ de l'usine grâce aux offres Porsche Exclusive, ou ultérieurement en seconde monte par le biais de la gamme Porsche Tequipment. Le Réseau Officiel Porsche se tient à votre disposition pour vous conseiller.

Teintes unies – Extérieur.

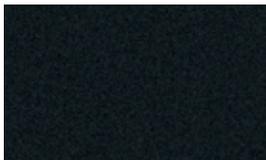
Teintes métallisées – Extérieur.



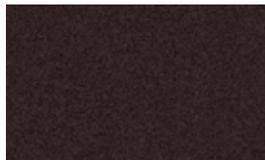
Noir²⁾



Blanc Carrara¹⁾



Noir Basalte métallisé²⁾



Macadamia métallisé²⁾



Bleu Lagoa métallisé^{1) 3)}



Rouge Indien¹⁾



Jaune Vitesse¹⁾



Argent Platine métallisé¹⁾



Gris Météor métallisé¹⁾



Marine métallisé²⁾



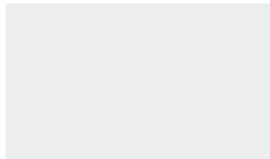
Bleu Aquatique métallisé²⁾

¹⁾ Lettrages sur les flancs et à l'arrière en Noir.

²⁾ Lettrages couleur Argent sur les flancs, et couleur Aluminium satiné à l'arrière.

³⁾ Disponible au plus tôt à partir d'août 2011.

Teintes spéciales – Extérieur.



Argent GT métallisé¹¹



Améthyste métallisé²¹



Noir



Bleu Métropole



Gris Pierre



Cocoa

Teintes de série – Intérieur.

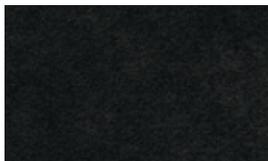
Alcantara/Simili cuir/

Cuir/Vernis souple¹⁾

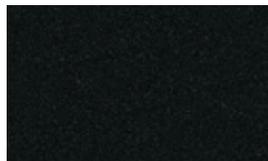
Teintes intérieures²⁾.

Moquette.

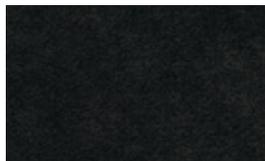
Ciel de toit³⁾.



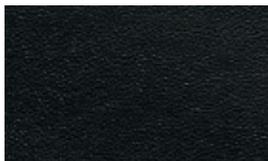
Alcantara Noir



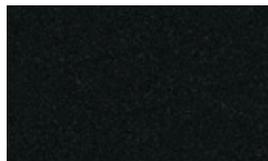
Noir



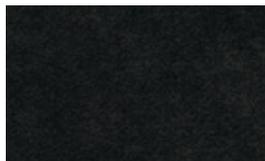
Noir



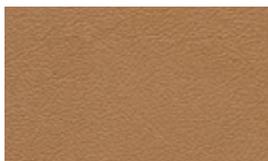
Noir



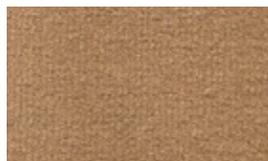
Noir



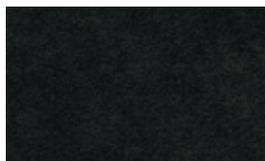
Noir



Beige Sable



Beige Sable



Noir

¹⁾ Vernis souple dans la teinte intérieure ; pare-soleil et seuils de porte revêtus d'un film dans la teinte intérieure.

²⁾ Pour les coupés sans banquette arrière : uniquement en Noir et Alcantara Noir.

³⁾ Ciel de toit en alcantara (coupés), ciel de toit en tissu Noir (cabriolets).

⁴⁾ Disponible au plus tôt à partir d'octobre 2011.

⁵⁾ Vernis souple dans la teinte intérieure, pare-soleil et seuils de porte revêtus d'un film Noir.

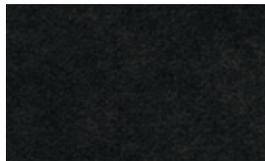
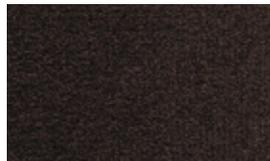
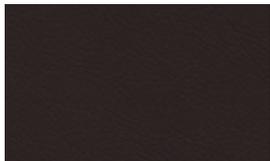
Intérieur Cuir naturel.

Cuir/Vernis souple

Teinte intérieure.

Moquette.

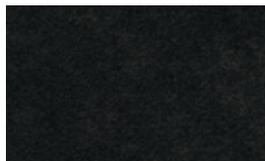
Ciel de toit³⁾.



Expresso⁴⁾

Expresso⁴⁾

Noir



Rouge Carrera⁵⁾

Rouge Carrera⁵⁾

Noir

Description	911 Carrera GTS	911 Carrera GTS Cabriolet	911 Carrera 4 GTS	911 Carrera 4 GTS Cabriolet	Code
Extérieur.					
• Peinture métallisée	○	○	○	○	Code
• Teintes spéciales	○	○	○	○	Code
• Teintes personnalisées	○	○	○	○	Code
• Phares directionnels	○	○	○	○	603
• Suppression du monogramme arrière	G	G	G	G	498
• Assistance Parking arrière	○	○	○	○	635
• Aérokit Cup	○	–	○	–	XAA
• Essuie-glace arrière	○	–	○	–	425
• Pare-brise teinté dégradé	○	○	○	○	567
• Rétroviseurs intérieur et extérieurs avec fonction anti-éblouissement et capteur de pluie intégré	○	○	○	○	P12
• Toit coulissant/relevable électrique	○	–	○	–	650
• Hardtop	–	○	–	○	550
• Système de transport sur toit	○	–	○	–	549

Description	911 Carrera GTS	911 Carrera GTS Cabriolet	911 Carrera 4 GTS	911 Carrera 4 GTS Cabriolet	Code
Moteur, transmission et châssis.					
• Réservoir 90 litres	G	G	–	–	082
• Boîte Porsche Doppelkupplung (PDK) à 7 rapports	○	○	○	○	250
• Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	○	○	○	○	450
• PASM, avec châssis sport surbaissé (–20 mm), différentiel arrière à glissement limité mécanique	○	–	G	–	030 P17
• Différentiel arrière à glissement limité mécanique	○	○	●	●	220
• Pack Sport Chrono Plus	○	○	○	○	640
Jantes.					
• Jantes « Carrera Sport » 19 pouces, peintes en Noir, avec écusson Porsche en couleur	G	G	G	G	XRR
• Système de contrôle de la pression des pneus (TPM)	○	○	○	○	482

– non disponible ○ en option ● de série G option gratuite

Les modèles représentés au chapitre Personnalisation peuvent comporter des équipements personnalisés qui ne sont pas décrits dans cette brochure. Pour toute question à ce sujet, merci de contacter le Réseau Officiel Porsche. Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques.



Chronomètre numérique et analogique du Pack Sport Chrono Plus



Jante « Carrera Sport » 19 pouces



Système de freinage PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake)

Description	911 Carrera GTS	911 Carrera GTS Cabriolet	911 Carrera 4 GTS	911 Carrera 4 GTS Cabriolet	Code
Intérieur.					
• HomeLink® (système d'ouverture de porte de garage)	○	○	○	○	608
• Régulateur de vitesse automatique	○	○	○	○	454
• Pré-équipement Porsche Vehicle Tracking System (PVTs) ¹⁾	○	○	○	○	674
• Extincteur	○	○	○	○	509
• Tapis de sol	○	○	○	○	810
• Sièges confort à mémoire côté conducteur	○	○	○	○	P15
• Sièges sport adaptatifs à mémoire côté conducteur	○	○	○	○	P01
• Sièges baquet sport	○	○	○	○	P03
• Banquette arrière	G	●	G	●	685
• Sièges chauffants	○	○	○	○	342
• Sièges ventilés	○	○	○	○	541
• Chauffage du volant (commande séparée)	○	○	○	○	345

¹⁾ De série, en France

– non disponible ○ en option ● de série G option gratuite

Les modèles représentés au chapitre Personnalisation peuvent comporter des équipements personnalisés qui ne sont pas décrits dans cette brochure. Pour toute question à ce sujet, merci de contacter le Réseau Officiel Porsche. Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques.

Description	911 Carrera GTS	911 Carrera GTS Cabriolet	911 Carrera 4 GTS	911 Carrera 4 GTS Cabriolet	Code
Intérieur Cuir et Cuir naturel.					
• Intérieur tout cuir					
– teinte de série	○	○	○	○	Code
– teinte spéciale	○	○	○	○	Code
– cuir naturel	○	○	○	○	998
– teinte personnalisée	○	○	○	○	Code
• Volant multifonction (cuir lisse)	○	○	○	○	844
Intérieur AluDesign/Aluminium.					
• Volant Multifonction en AluDesign	○	○	○	○	XPU
• Leviers de vitesse et de frein à main en aluminium (Design I)	○	○	○	○	ECA
• Leviers de vitesse et de frein à main PDK en aluminium	○	○	○	○	ECB
Intérieur Carbone.					
• Pack intérieur Carbone	○	○	○	○	803
• Volant multifonction en carbone	○	○	○	○	845



Siège confort à mémoire côté conducteur



Siège sport adaptatif



Siège baquet sport



Volant multifonction en AluDesign, en association avec la boîte PDK



Volant sport à commandes ergonomiques, en association avec la boîte PDK et le Pack Sport Chrono



Volant multifonction en carbone, en association avec la boîte PDK

Description	911 Carrera GTS	911 Carrera GTS Cabriolet	911 Carrera 4 GTS	911 Carrera 4 GTS Cabriolet	Code
Audio et communication.					
• Module de navigation	o	o	o	o	672
• Carnet de bord électronique	o	o	o	o	641
• Module téléphone ^{1), 2)}	o	o	o	o	666
• Combiné sans fil pour module téléphone ^{1), 2)}	o	o	o	o	669
• Pré-équipement pour téléphone mobile avec console ^{1), 3)}	o	o	o	o	618
• Pré-équipement pour téléphone mobile ^{1), 3)}	o	o	o	o	619

Description	911 Carrera GTS	911 Carrera GTS Cabriolet	911 Carrera 4 GTS	911 Carrera 4 GTS Cabriolet	Code
Audio et communication.					
• Commande vocale	o	o	o	o	671
• Tuner TV	o	o	o	o	676
• BOSE® Surround Sound-System	o	o	o	o	680
• Chargeur 6 CD/DVD ⁴⁾	o	o	o	o	693
• Interface audio universelle (iPod®, USB, AUX) ⁵⁾	o	o	o	o	870
• Antenne fouet	G	G	G	G	461

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

²⁾ Module téléphone en mode HFP (uniquement en association avec le module de navigation optionnel) l'utilisation de téléphones mobiles dans l'habitacle d'une voiture expose les passagers à de forts champs électromagnétiques. La connexion par l'intermédiaire du module téléphone du PCM, via Bluetooth® SAP ou via la carte SIM, évite toute exposition à ces champs électromagnétiques dans la mesure où seule l'antenne extérieure du véhicule est utilisée.

³⁾ Pré-équipement pour téléphone mobile : l'utilisation de téléphones mobiles dans l'habitacle d'une voiture expose les passagers à de forts champs électromagnétiques. Les ondes électromagnétiques peuvent être limitées par l'utilisation d'un support reliant le téléphone mobile à l'antenne extérieure du véhicule. La connexion au support dépend de la compatibilité des téléphones mobiles. Pour plus de précisions sur le support à utiliser en fonction de votre modèle de téléphone, renseignez-vous auprès d'un revendeur spécialisé. La connexion par l'intermédiaire du module téléphone du PCM, via Bluetooth® SAP ou via la carte SIM, évite toute exposition à ces champs électromagnétiques dans la mesure où seule l'antenne extérieure du véhicule est utilisée.

⁴⁾ La lecture de CD/DVD protégés contre la copie peut générer une mauvaise qualité d'écoute, indépendante de la qualité du lecteur.

⁵⁾ Contactez le Réseau Officiel Porsche pour connaître les modèles d'iPod® et d'iPhone® compatibles.



PCM avec module de navigation



Combiné sans fil pour module téléphone



Interface audio universelle



BOSE® Surround Sound-System

Conclusion.

Il est souvent bien plus simple de parler clairement. On y gagne en précision, en certitude, en liberté d'action.

Nul besoin de grands mots. Trois chiffres et trois lettres – 911 GTS – suffisent à donner vie à un message sans équivoque : plus de sport. Résultat : les 911 Carrera les plus sportives jamais conçues.

Un message perceptible d'emblée, grâce à une proue décidée, à une poupe puissante, à des contrastes fortement marqués et surtout à des performances supérieures, même à celles des modèles S, pour une consommation et des émissions de niveaux similaires. Un message clair et convaincant de Porsche Intelligent Performance.

Sans équivoque.

Les modèles 911 Carrera GTS.





Caractéristiques techniques des 911 Carrera GTS et 911 Carrera GTS Cabriolet.

	Coupé	Cabriolet
Moteur		
Nombre de cylindres	6	6
Cylindrée	3 800 cm ³	3 800 cm ³
Puissance (DIN) au régime de	408 ch (300 kW) 7 300 tr/min	408 ch (300 kW) 7 300 tr/min
Couple maxi au régime de	420 Nm 4 200 tr/min	420 Nm 4 200 tr/min
Rapport volumétrique	12,5 : 1	12,5 : 1
Transmission		
Type de transmission	Propulsion	Propulsion
Boîte mécanique	6 rapports	6 rapports
Boîte PDK (en option)	7 rapports	7 rapports
Châssis		
Essieu avant	Jambe de force McPherson	Jambe de force McPherson
Essieu arrière	Essieu multibras LSA	Essieu multibras LSA
Direction	Assistée, hydraulique, à démultiplication variable	Assistée, hydraulique, à démultiplication variable
Rayon de braquage	10,9 m	10,9 m

	Coupé	Cabriolet
Châssis		
Freins	Étriers fixes en aluminium de conception monobloc à 4 pistons à l'avant et à l'arrière, disques de frein ventilés et ajourés	Étriers fixes en aluminium de conception monobloc à 4 pistons à l'avant et à l'arrière, disques de frein ventilés et ajourés
Système de stabilisation	Nouveau PSM (avec ABS 8.0)	Nouveau PSM (avec ABS 8.0)
Système antiblocage	ABS 8.0	ABS 8.0
Jantes	AV : 8,5 J x 19 ET 56 AR : 11 J x 19 ET 51	AV : 8,5 J x 19 ET 56 AR : 11 J x 19 ET 51
Pneumatiques	AV : 235/35 ZR 19 AR : 305/30 ZR 19	AV : 235/35 ZR 19 AR : 305/30 ZR 19
Poids à vide		
	Boîte mécanique / PDK	Boîte mécanique / PDK
selon norme DIN	1 420 kg / 1 450 kg	1 515 kg / 1 545 kg
selon normes CE ¹⁾	1 495 kg / 1 525 kg	1 590 kg / 1 620 kg
PTAC	1 830 kg / 1 860 kg	1 890 kg / 1 920 kg
Performances		
	Boîte mécanique / PDK	Boîte mécanique / PDK
Vitesse de pointe	306 km/h / 304 km/h	306 km/h / 304 km/h
De 0 à 100 km/h	4,6 s / 4,4 s	4,8 s / 4,6 s
Pack Sport Chrono Plus (av. b. PDK) 0–100 km/h	– / 4,2 s	– / 4,4 s

	Coupé	Cabriolet
Performances	Boîte mécanique / PDK	Boîte mécanique / PDK
De 0 à 160 km/h	9,7 s / 9,4 s	10,1 s / 9,8 s
Pack Sport Chrono Plus (av. b. PDK) 0–160 km/h	– / 9,1 s	– / 9,5 s
Reprise (80–120 km/h), 5 ^e rap.	5,6 s / –	5,9 s / –
Reprise (80–120 km/h)	– / 2,6 s	– / 2,8 s
Consommation/ Emissions²⁾	Boîte mécanique / PDK	Boîte mécanique / PDK
Cycle urbain (l/100 km)	15,9 / 15,3	16,2 / 15,5
Cycle extra-urb. (l/100 km)	7,6 / 7,2	7,7 / 7,3
Cycle mixte (l/100 km)	10,6 / 10,2	10,8 / 10,3
Émissions CO ₂ (g/km)	250 / 240	254 / 242
Dimensions/C_x		
Longueur	4 435 mm	4 435 mm
Largeur	1 852 mm	1 852 mm
Hauteur	1 300 mm	1 300 mm
Empattement	2 350 mm	2 350 mm
Volume du coffre (VDA)	105 l	105 l
Réservoir (plein)	67 l	67 l
Coeff. de pénétr. dans l'air	c _x = 0,30 / 0,31	c _x = 0,31

Microsite spécial 911 Carrera GTS.

Les deux modèles 911 Carrera GTS présentent leurs meilleurs arguments sur notre Microsite spécial www.porsche.com/carrera-gts.

¹⁾ Norme CE : poids à vide du véhicule avec équipements de série. Les équipements optionnels augmentent cette valeur. La valeur indiquée tient compte du poids du conducteur (68 kg) et des bagages (7 kg).

²⁾ Valeurs déterminées suivant la méthode de mesure EURO 5 (715/2007/CE et 692/2008/CE) du nouveau cycle de conduite européen NEDC (New European Drive Cycle). Ces informations ne se rapportent pas à un véhicule spécifique et ne font pas partie de l'offre. Elles permettent uniquement de comparer divers modèles. Pour obtenir de plus amples informations sur les différents véhicules, contactez le Réseau Officiel Porsche. La consommation a été déterminée sur un véhicule doté des équipements de série. Certains équipements proposés en option peuvent modifier la consommation et les performances du véhicule.

Caractéristiques techniques des 911 Carrera 4 GTS et 911 Carrera 4 GTS Cabriolet.

	Coupé	Cabriolet
Moteur		
Nombre de cylindres	6	6
Cylindrée	3 800 cm ³	3 800 cm ³
Puissance (DIN) au régime de	408 ch (300 kW) 7 300 tr/min	408 ch (300 kW) 7 300 tr/min
Couple maxi au régime de	420 Nm 4 400 tr/min	420 Nm 4 400 tr/min
Rapport volumétrique	12,5 : 1	12,5 : 1
Transmission		
Type de transmission	Intégrale	Intégrale
Boîte mécanique	6 rapports	6 rapports
Boîte PDK (en option)	7 rapports	7 rapports
Châssis		
Essieu avant	Jambe de force McPherson	Jambe de force McPherson
Essieu arrière	Essieu multibras LSA	Essieu multibras LSA
Direction	Assistée, hydraulique, à démultiplication variable	Assistée, hydraulique, à démultiplication variable
Rayon de braquage	10,9 m	10,9 m

	Coupé	Cabriolet
Châssis		
Freins	Étriers fixes en aluminium de conception monobloc à 4 pistons à l'avant et à l'arrière, disques de frein ventilés et ajourés	Étriers fixes en aluminium de conception monobloc à 4 pistons à l'avant et à l'arrière, disques de frein ventilés et ajourés
Système de stabilisation	Nouveau PSM (avec ABS 8.0)	Nouveau PSM (avec ABS 8.0)
Système antiblocage	ABS 8.0	ABS 8.0
Jantes	AV : 8,5 J x 19 ET 56 AR : 11 J x 19 ET 51	AV : 8,5 J x 19 ET 56 AR : 11 J x 19 ET 51
Pneumatiques	AV : 235/35 ZR 19 AR : 305/30 ZR 19	AV : 235/35 ZR 19 AR : 305/30 ZR 19
Poids à vide		
	Boîte mécanique / PDK	Boîte mécanique / PDK
selon norme DIN	1 480 kg / 1 510 kg	1 565 kg / 1 595 kg
selon normes CE ¹⁾	1 555 kg / 1 585 kg	1 640 kg / 1 670 kg
PTAC	1 880 kg / 1 910 kg	1 940 kg / 1 970 kg
Performances		
	Boîte mécanique / PDK	Boîte mécanique / PDK
Vitesse de pointe	302 km/h / 300 km/h	302 km/h / 300 km/h
De 0 à 100 km/h	4,6 s / 4,4 s	4,8 s / 4,6 s
Pack Sport Chrono Plus (av. b. PDK) 0–100 km/h	– / 4,2 s	– / 4,4 s

	Coupé	Cabriolet
Performances	Boîte mécanique / PDK	Boîte mécanique / PDK
De 0 à 160 km/h	9,8 s / 9,5 s	10,2 s / 9,9 s
Pack Sport Chrono Plus (av. b. PDK) 0–160 km/h	– / 9,2 s	– / 9,6 s
Reprise (80–120 km/h), 5 ^e rap.	5,7 s / –	6,0 s / –
Reprise (80–120 km/h)	– / 2,7 s	– / 2,9 s
Consommation/ Émissions²⁾	Boîte mécanique / PDK	Boîte mécanique / PDK
Cycle urbain (l/100 km)	16,5 / 15,8	16,8 / 16,1
Cycle extra-urb. (l/100 km)	7,9 / 7,5	8,0 / 7,7
Cycle mixte (l/100 km)	11,0 / 10,5	11,2 / 10,7
Émissions CO ₂ (g/km)	259 / 247	263 / 251
Dimensions/C_x		
Longueur	4 435 mm	4 435 mm
Largeur	1 852 mm	1 852 mm
Hauteur	1 300 mm	1 300 mm
Empattement	2 350 mm	2 350 mm
Volume du coffre (VDA)	105 l	105 l
Réservoir (plein)	67 l	67 l
Coeff. de pénétr. dans l'air	c _x = 0,30 / 0,31	c _x = 0,31

Microsite spécial 911 Carrera 4 GTS.

Les deux modèles 911 Carrera 4 GTS présentent leurs meilleurs arguments sur notre Microsite spécial www.porsche.com/carrera4-gts.

¹⁾ Norme CE : poids à vide du véhicule avec équipements de série. Les équipements optionnels augmentent cette valeur. La valeur indiquée tient compte du poids du conducteur (68 kg) et des bagages (7 kg).

²⁾ Valeurs déterminées suivant la méthode de mesure EURO 5 (715/2007/CE et 692/2008/CE) du nouveau cycle de conduite européen NEDC (New European Drive Cycle). Ces informations ne se rapportent pas à un véhicule spécifique et ne font pas partie de l'offre. Elles permettent uniquement de comparer divers modèles. Pour obtenir de plus amples informations sur les différents véhicules, contactez le Réseau Officiel Porsche. La consommation a été déterminée sur un véhicule doté des équipements de série. Certains équipements proposés en option peuvent modifier la consommation et les performances du véhicule.

Les modèles photographiés dans cette documentation (caractéristiques et équipements) sont ceux du marché allemand et correspondent aux normes applicables en Allemagne. Ils comportent par exemple des équipements en option avec supplément de prix, et certaines versions ou options ne sont pas disponibles dans tous les pays. Veuillez consulter le Réseau Officiel Porsche pour connaître avec précision les caractéristiques et équipements des modèles commercialisés dans votre pays. Les informations fournies ici sur la construction, la livraison, l'aspect extérieur des véhicules, les performances, les dimensions, le poids, la consommation et les frais de fonctionnement et d'entretien sont celles disponibles au moment de l'impression. Sous réserve de toute erreur ou omission et de toute modification dans la conception, l'équipement et le programme de livraison, ainsi que dans la variation des teintes ou des matériaux.

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2011

Les textes, photos et autres informations contenus dans le présent catalogue sont la propriété de la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Toute reproduction, représentation ou autre usage sans le consentement préalable de la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG est illicite.

Porsche, l'écusson Porsche, 911, Carrera, Targa, Tequipment, PCCB, PCM, PDK, PSM et Spyder sont des marques déposées par la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

La société Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG encourage l'utilisation des pâtes à papier issues de la gestion durable des forêts. Le papier de ce catalogue a été certifié selon les règles très strictes du programme de reconnaissance

des certifications forestières PEFC (Program for the Endorsement of Forest Certification).

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

Édition : 02/11
Printed in Germany
WLSL1201000630 FR/WW

