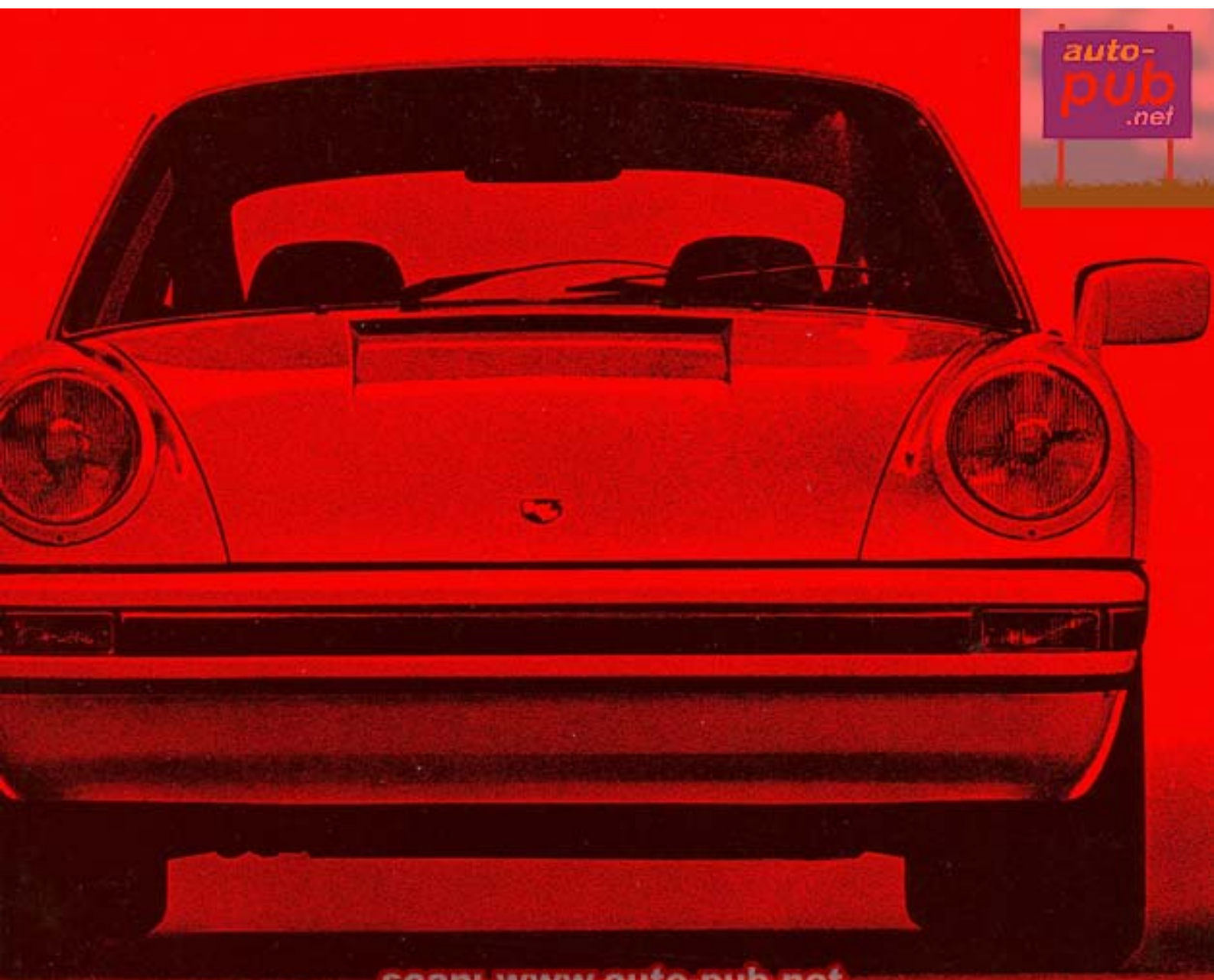




scan: www.auto-pub.net

PORSCHE
911SC

turbo

PORSCHE
911 SC
turbo

Grand TOLSAN
CHASSIS PORSCHE
FAKES - 000 000 000

PORSCHE - le seul constructeur sport à 100%

Spécialisation = meilleure qualification

Un spécialiste est toujours préférable. Les amis de notre marque savent la double signification de cette expérience: PORSCHE est la référence dans le marché des voitures de sport en raison de ses atouts - conception individuelle, réalisation fonctionnelle, vocation pour automobilistes actifs et engagés, apport optimal en performances, comportement, sécurité et agrément; PORSCHE est le spécialiste de la construction automobile, voué exclusivement au domaine sportif et disposant - suite logique de sa spécialisation - d'un capital sans cesse croissant: l'expérience dans le sport automobile.

La PORSCHE est toujours, et à tous les échelons, l'alternative de prestige réunissant le meilleur de tout ce qu'une voiture est en mesure d'offrir au conducteur de nos jours: moteur plus puissant, châssis

mieux étudié (d'où sa plus grande maniabilité et sa réponse spontanée aux ordres du conducteur), moindre entretien, garantie plus étendue, plus grande attractivité sur le plan technique renommée, esthétique mieux finie - et plus grand savoir-faire.

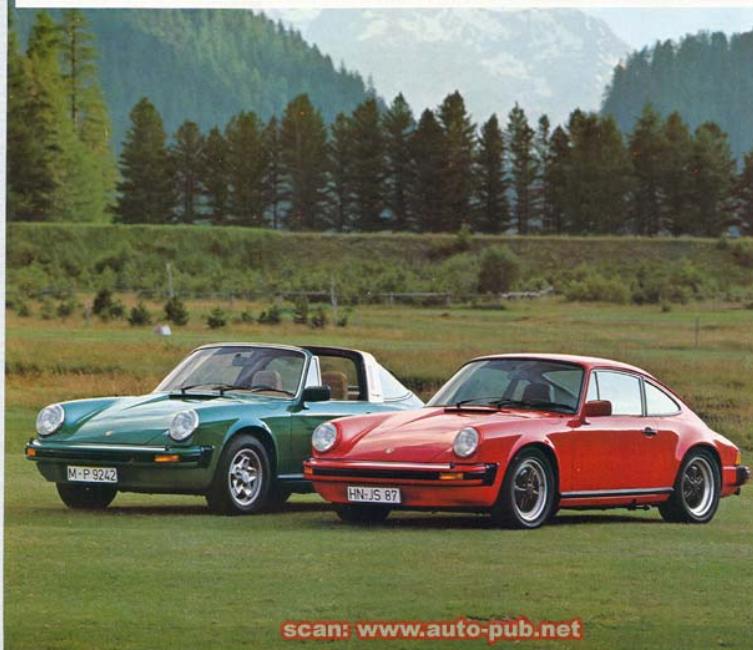
Cette expérience se confirme dans les succès sportifs: Depuis des années, PORSCHE est champion du Monde officiel à double titre. Lors de la parution de ce catalogue, les voitures d'Usine PORSCHE et les voitures PORSCHE destinées à la clientèle s'acheminent vers leur sixième championnat du monde des marques et vers leur troisième championnat du monde des voitures de sport. Dans la plus dure épreuve d'endurance du monde, les 24 Heures du Mans, PORSCHE a déjà remporté 4 victoires finales.

Cependant, PORSCHE n'est pas seulement en tête dans les courses et les rallies. PORSCHE est également le premier constructeur sur le marché mondial des voitures de sport, comme il l'est dans les

faveurs du public et dans l'opinion professionnelle de la presse internationale.

On n'atteint et on ne conserve de telles positions de pointe qu'avec des produits de pointe. C'est ainsi que PORSCHE offre une large gamme de types à quatre, six et huit cylindres pour des conducteurs différents, étudié pour satisfaire des exigences exceptionnelles, et pour aller au-delà des désirs de la clientèle. Ainsi, des conceptions opposées dans le système de transmission et de refroidissement (choisies suivant le désir de l'utilisateur et de l'utilisation prévue) offrent la solution qui, en ce qui concerne le moteur, est dans chaque cas la meilleure possible.

Indépendamment du fait que PORSCHE offre des variantes «sur mesure» en ce qui concerne la technique, l'optique, la puissance, l'équipement et le prix, le haut standard de la production PORSCHE impose et garantit une constante et ne tolère aucun compromis: seule la perfection doit en être l'aboutissement.



scan: www.auto-pub.net

scan: www.auto-pub.net

auto-
Le classicisme moderne au rang
des voitures de sport les plus
recherchées du monde

Presque légendaire et pourtant d'une actualité déterminante pour la prochaine décennie: la PORSCHE 911! Depuis le lancement en production, en 1964, 165.000 voitures du type 911 ont quitté les usines de STUTTGART-ZUFFENHAUSEN - un chiffre de production suffisamment restreint pour sauvegarder le caractère de l'exclusivité et suffisamment élevé pour assurer que le niveau de perfection de la petite série soit optimal: atout qui distingue PORSCHE devant les autres marques. De temps en temps en progression plus puissante l'actuelle PORSCHE 911 est à l'apogée de la perfection et de la puissance:

132 kW, soit 180 CV DIN développés par le moteur de 3 litres - jamais une 911 n'a montré autant de tempérament. Quelles sont d'ailleurs les caractéristiques qui différencient la 911 SC de ses prédécesseurs? Avant ce modèle, il n'y a encore jamais eu une 911 aussi puissante. Ses performances, en chiffres objectifs, sont les suivantes: accélération départ arrêté: 100 km/h en 7 secondes, vitesse de pointe supérieure à 220 km/h. Cependant, ce n'est pas uniquement pour ces hautes performances absolues que la 911 SC atteint une telle renommée; elles ne sont à vrai dire que des «suppléments» ou des produits secondaires

du but recherché, qui est le confort. Une plus grande souplesse et une reprise encore plus vigoureuse dès les bas régimes permettent des opérations de dépassement encore plus brefs et facilitent les manœuvres d'intégration dans une file de voitures. La courbe régulière des couples moteurs atteint à 4200/mn son zénith de 265 Nm (27 mkg) (contre 235 Nm/24 mkg à 4000/mn pour les modèles 77). Sur l'ensemble de la plage utile des régimes, entre 3000 et 6000/mn env., le couple moteur disponible dépasse les 216 Nm (22 mkg). Au régime relativement bas, de 5500/mn, le moteur développe sa puissance maximale de 132 kW

(180 CV DIN). Ceci ménage et les pièces en mouvement et l'environnement sensible au bruit. (Cf. les détails techniques 1977: 121 kW (165 CV) à 5800/mn). La boîte de 5 vitesses fait partie de l'équipement de série et autorise tous les styles de conduite, depuis l'économiste grippe-sou jusqu'au pilote de rallye. Le châssis PORSCHE, comme toujours étudié pour des vitesses largement supérieures au rendement du moteur de série monté, garantit que la puissance du moteur de la 911 SC soit portée au sol en toute sécurité par les pneus grandes vitesses de la dimension 215/60 VR 15 qui équipent les

roues arrière motrices sous le poids des (les pneus à l'avant sont de la dimension 185/70 VR 15). Sur demande, la voiture peut être livrée avec les pneus de taille ultra-très larges de la TURBO: à l'avant 205/55 VR 16 et à l'arrière 225/50 VR 16 sur roues en alliage léger de 6 et 7 J x 16. Les stabilisateurs AV et AR sont montés d'origine, de même que le double circuit de freinage, les 4 disques ventilés et le servo-frein. Les nouvelles couleurs de carrosserie très élégantes soulignent la race et l'attrait de cette génération sportive qui ne date pas. Elles confirment la réalisation élégante de la philosophie longue durée de PORSCHE.



scan: www.auto-pub.net

scan: www.auto-pub.net

Aujourd'hui, les «sportives» sont nombreuses. Les «vraies» le sont déjà moins. Et parmi ces dernières, plus rares encore sont celles qui ont relevé le défi de la concurrence en démontrant leurs qualités dans la dure épreuve d'une course automobile disputée devant le regard critique du monde entier. PORSCHE a toujours cherché la confrontation directe et chaque fois elle l'a portée à son crédit - en battant bien souvent des concurrents plus forts en cylindrée et en budget. Une course ne se gagne pas avec la seule aide de la puissance et de la grande vitesse, il y faut aussi de l'endurance. La PORSCHE l'a si souvent

prouvée que les directeurs de plusieurs séries de courses disputées dans les pays d'outre-mer l'ont mise hors concours. Non pas à cause de son agressivité ou de sa rapidité, mais pour sa fiabilité. Ses concurrents ne voyaient plus de chances pour eux. C'est pourquoi, nous limitons maintenant l'engagement de notre Usine à un petit nombre de courses et rallies de long parcours, présentant le degré le plus élevé de difficultés. De telles participations exigent des véhicules, une combinaison de caractéristiques de construction judicieuse, c'est à dire, une bonne adaptation au trafic quotidien: un rendement optimum avec

une fiabilité maximum et un besoin minimum d'entretien. Pour PORSCHE, le sport automobile n'est effectivement pas une fin en soi ou une confirmation en soi; le but final de toute expérimentation sportive est toujours le perfectionnement des voitures de série. Chaque PORSCHE, qu'elle soit destinée à un client particulier ou à une écurie de course, est la création du Centre de Recherche de PORSCHE à Weissach, l'un des plus modernes dans le domaine des recherches et des essais de l'industrie automobile.

La mise au point de la PORSCHE 911 SC a

donc été faite par les mêmes techniciens qui ont construit les voitures championnes; la ligne esthétique de toutes les PORSCHE est étudiée par une seule équipe de stylistes et le facteur de résistances de l'air est établi dans le même tunnel aérodynamique. Toutes les PORSCHE subissent les mêmes épreuves du programme d'essais et de syntonisation technique et scientifique et ont été essayées par les mêmes pilotes de test sur les mêmes pistes d'essais de fatigue et d'accélération. PORSCHE ne s'engage que dans les épreuves du sport automobile qui permettent des conclusions directes pour la série: les expériences re-

cueillies par les techniciens de l'usine vont incessamment au profit des voitures particulières. La haute qualification pratique que des techniciens est mise en évidence par le modèle 911 SC - mais plus encore par la TURBO. Beaucoup de ses composants sont identiques avec celles qui équipent les modèles de course. Si elles résistent à ces conditions de service extrêmes, ceci en dit long sur les réserves de qualité et de fiabilité inhérentes. La haute qualification et les innombrables succès sont le fruit de 30 ans d'efforts investis par PORSCHE dans la construction de ses voitures de sport, des pur-sangs sans exception.



scan: www.auto-pub.net

scan: www.auto-pub.net

La technique La longue durée à tous les échelons de la construction

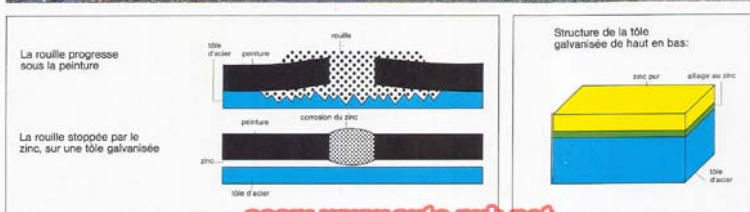
Au premier contact avec une PORSCHE, l'observateur fait trois constatations surprenantes: elle se contente d'essence ordinaire, ses périodes d'entretien et de vidange sont extrêmement espacées (tous les 20.000 km) et elle est vendue avec une garantie longue durée (de 6 ans). En voici l'explication: l'ensemble du groupe plancher et la partie en acier de la carrosserie sont zingués par trempe sur les deux faces, selon le procédé spécialement mis au point par la firme Thyssen. La protection est optimale, la rouille est pratiquement sans prise. Le moteur de fort cylindrée, refroidi par air, est monté à l'arrière. Le

taux de compression est de seulement 8,51, ce qui lui assure une longue vie. Ses 6 cylindres sont disposés à plat, en deux rangées de 3 cylindres de part et d'autre du carter du vilebrequin. Cette conception permet de réaliser des groupes propulseurs de faible encombrement, surtout dans le sens de la hauteur et ceci est important sur une voiture de sport. Les soupapes en tête sont disposées en V et commandées par un arbre à cames en tête par rangée. Le vilebrequin forgé est soigneusement équilibré et monté sur huit paliers. Le graissage est du type à carter sec, un système qui est actuellement réservé pres-

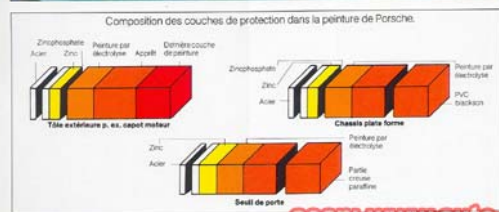
que exclusivement au domaine de la course automobile pour son grand avantage d'assurer une alimentation régulière, même par grandes vitesses en virage, de tous les points de graissage avec une huile fraîche et purifiée, en dosage exact. Il va sans dire que le système d'injection comporte un dispositif de départ à froid, afin que le moteur démarre toujours au quart de tour, même par temps très froids. Ce système d'injection «Bosch-K-Jetronic» prépare le mélange optimal air/carburant et se charge du remplissage régulier des cylindres. Le résultat en est la consommation réduite et un échappement moins

nocif à l'environnement. L'allumage transistorisé (sans vis platinée) travaille à réglage constant, il est exempt de tout entretien. Chaque moteur PORSCHE passe au banc d'essais avant son montage dans la voiture et prouve durant une heure qu'il répond à toutes les exigences posées: élasticité - puissance - consommation - bruit de marche et pollution. La voiture assemblée repasse au banc à rouleaux pour les opérations de contrôles et de réglages et subit ensuite un essai sur route, de l'ordre de 30 km, pendant lesquels un catalogue de quelques 180 questions doit être complété.

Le châssis est conçu pour des vitesses jusqu'à 270 km/h et tient compte des impératifs de sécurité, de sportivité et de confort: les roues avant indépendantes sont guidées par bras transversaux comportant des jambes de force, l'amortissement étant effectué par les barres de torsion. Les stabilisateurs AV/AR de 20/18 mm Ø empêchent le roulis et cloient les roues au sol. La 911 SC est équipée de roues en alliage léger coulé (15") ou, sur demande, forgées (16") chaussées de pneus grandes vitesses de différente largeur. Les pneumatiques eux-mêmes démontrent les résultats d'une très étroite collaboration entre les



scan: www.auto-pub.net



scan: www.auto-pub.net





fabricants de pneus et PORSCHE. Avant tout, les pneus série de 50 de la «Turbo», livrables également pour la «911 SC» sont un développement spécial qui, au départ, a été réalisé exclusivement pour PORSCHE. Leur section (dont la largeur est égale au double de la hauteur) leur permet d'«encaisser» des forces d'accélération transversales qui ne peuvent guère être atteintes dans l'utilisation pratique quotidienne des véhicules. En dépit de leur adaptation aux grandes vitesses et de leur largeur proche de celle des pneus qui équipent les voitures de course, ces pneus possèdent encore de

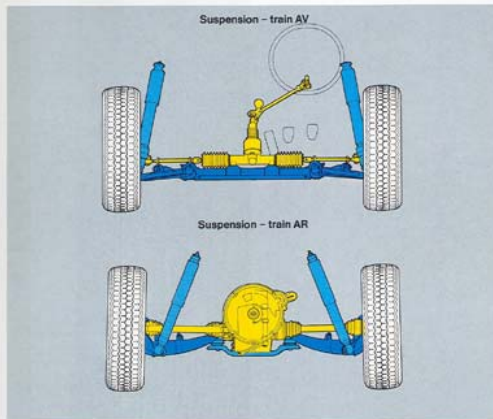
bonnes caractéristiques de drainage sur des routes très mouillées et, une motricité suffisante sur une chaussée verglacée en hiver. Sur demande expresse, les amortisseurs à pression de gaz et un réglage spécial «sport» donnent à la 911 SC un comportement analogue à celui de la TURBO. Les roues arrière indépendantes sont guidées par bras obliques en alliage léger, l'amortissement étant confié aux barres de torsion transversales. La boîte standard, à 5 rapports synchronisés, système PORSCHE à verrouillage des vitesses, permet de conduire la 911 SC dans la zone des régimes moteur toujours opti-

male. Afin de réduire le poids total de la voiture, le carter de la boîte de vitesses est réalisé dans du «silumin» qui est très léger. Le différentiel est renforcé; il est du même type que celui qui est monté sur les modèles du haut de gamme, la TURBO et la 928 et peut être livré, sur demande, avec un facteur de blocage de 40 %. L'entraînement des roues arrière motrices passe par les demi-arbres à double articulation. L'embrayage souple et assisté sur les voitures de série ne nécessite qu'une faible pression sur la pédale. Tous ces faits le démontrent clairement: chez PORSCHE la «qualité de longue durée» ne se limite pas

uniquement à la sécurité de garantie de six ans contre les dommages causés par la rouille aux éléments portants de la carrosserie. En fait, cette clause couvre beaucoup plus de choses: une surdimension de tous les éléments du véhicule, un choix judicieux des matières utilisées, une capacité de travail élevée et un besoin d'entretien réduit au minimum. Ces caractéristiques assurent et maintiennent la valeur à l'état neuf de chaque PORSCHE, du point de vue Usine et technique, pendant de nombreuses années et font des voitures PORSCHE d'occasion, des véhicules attrayants et exempts de risques.



scan: www.auto-pub.net



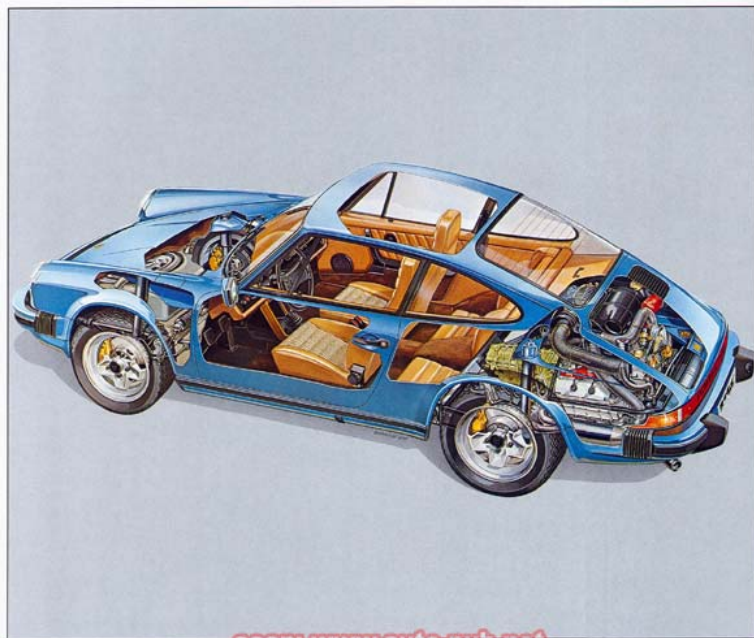
scan: www.auto-pub.net

Les pare-chocs de sécurité comportent à l'avant et à l'arrière des parties pliables en accordéon et s'intègrent harmonieusement dans la ligne profilée de la carrosserie. Ils peuvent s'appuyer de deux manières différentes sur les longerons du véhicule: soit par deux éléments déformables remplaçables facilement, montés sur chaque longeron, soit (contre un supplément de prix) par des amortisseurs hydrauliques pouvant absorber l'énergie engendrée par un choc survenu jusqu'à 8 km/h et reprendre ensuite leur position initiale. Le pare-brise est en verre stratifié, cela va de soi. La colonne de direction est divisée

en 3 parties: si la voiture subit un choc à l'avant, la colonne n'avance pas dans l'habitacle. Le réservoir à carburant est logé dans une zone de sécurité et les conduites d'alimentation sont protégées contre l'éventualité d'une fuite d'essence suite à une collision (testée jusqu'à environ 50 km/h avec renversement sur le toit). L'habitacle est une véritable cellule de sécurité, sur les modèles targa autant que pour les coupés: la conception technique garantit qu'il résiste sans grand danger à un impact sur le toit et aux tonneaux. Les portières restent fermées tout en se laissant ouvrir sans difficulté quand il le faut. Les leviers,

interrupteurs et boutons de commande sont rembourrés épais et disposés judicieusement pour exclure le danger de blessure. Les nombreux espaces de rangement, depuis la boîte à gants spacieuse jusqu'aux pochettes des cartes routières, en passant par les vide-poches ouverts et fermants aménagés dans les portières, contribuent à avoir un intérieur toujours bien rangé: au freinage brutal, il ne doit pas y avoir d'affaires qui puissent se transformer en projectiles. - Ce n'est qu'un extrait du catalogue des impératifs de sécurité passive qui montre à quel point la PORSCHE est en avance sur les prescriptions légales.

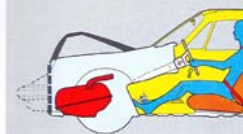
Toutefois, ce que nous considérons presque comme plus important encore - à plus forte raison sur nos voitures de sport - ce sont les mesures préventives, la sécurité active: tout ce que nous pouvons investir dans notre voiture afin de donner au conducteur un maximum de chance de maîtriser les situations dangereuses et de ne pas les laisser se développer en accident. La PORSCHE est particulièrement bien préparée à cette tâche grâce à ses grandes réserves de puissance, utilisables à tout moment pour une échappée, mais aussi grâce à son centre de gravité extrêmement bas et ses excellentes valeurs d'accélération



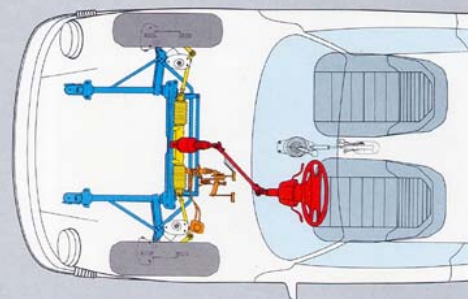
scan: www.auto-pub.net



Réservoir en zone protégée



Direction avec colonne de sécurité



Habitacle - cellule de sécurité



scan: www.auto-pub.net

transversale. La direction à crémaillère est douce et précise; un petit coup de volant suffit pour contourner un obstacle ou pour redresser la trajectoire quand une glissade s'amorce sur les routes de l'hiver.

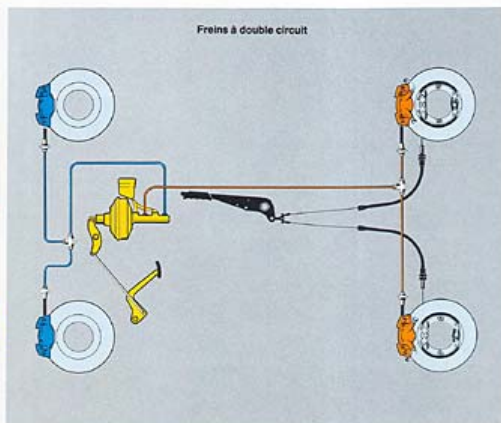
Le système de freinage est à double circuit, 4 disques ventilés et servo frein de série; une 911 SC lancée à 100 km/h, sur sol sec, s'arrête en seulement 3,2 s sans énerverment sur la pédale de frein - et sans fading, même en service prolongé.

Apparemment sans rapport direct, mais contribuant efficacement à maintenir le conducteur en forme et à augmenter ainsi la sécurité - les atouts du domaine du

confort: les sièges du dessin spécial, enveloppant et optimal pour conduire; les cadrans très lisibles et anti-réfléchissants; les informations précises que le conducteur reçoit du châssis et de la direction; le système de chauffage et d'aération largement dimensionné, avec une excellente répartition des buses d'air et l'agrément du réglage individuel.



Réglage du siège



scan: www.auto-pub.net



scan: www.auto-pub.net



auto-
pub
.net

à toit ouvert:
Les journées rêvées vécues en
PORSCHÉ 911 SC targa

Voyager à toit ouvert: c'est la forme initiale de la conduite automobile - et qui continue à être la plus belle. La formule classique des »roadster« et »speedster« - pour beaucoup la quintessence en matière de voitures de sport - avait toutefois un sérieux inconvénient: le plaisir était réel, mais dans le domaine de la sécurité, cela devenait souvent critique. Peu d'entre elles étaient à la hauteur des conditions imposées par les gouvernements dans les tests de collision et de tonneau.

En prévision du fait que les prescriptions se développeraient avec autant de sévérité, PORSCHÉ a mis au point, il y a dix ans, une

nouvelle conception du cabriolet - la TARGA, dont le principe a été adopté par de nombreux constructeurs automobiles dans le monde entier.

L'arc de sécurité intégré confère à la targa la sécurité du coupé dans la collision frontale et en cas de tonneau: la rigidité de l'habitacle est assurée en même temps que la protection des personnes à bord. En un coup de main, vous enlevez le toit en matière dure, vous le pliez et vous le rangez dans la voiture où il ne prend que très peu de place. Vous voyagez à ciel ouvert et jouissez de tous les avantages du cabriolet sans vous soucier de ses inconvénients:

les courants d'air, l'entretien du toit et le couteau des voleurs. Le toit de votre targa est fermé hermétiquement au bruit, au vent et à l'eau de pluie aux installations de lavage automatique. L'arc de sécurité est réalisé en acier inoxydable et peut, sur demande, être livré en noir mat. La lunette arrière est teintée et à double dégivrage.

Ne craignez pas les voleurs si vous gardez votre voiture à toit ouvert: le déblocage du capot avant et la boîte à gants se ferment à clé.

auto-
pub
.net



scan: www.auto-pub.net

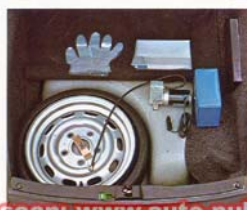
scan: www.auto-pub.net



Le confort de la Porsche 911 SC:
Le luxe orienté vers la pratique

Sur une PORSCHE, chaque détail montre qu'il a été conçu par des techniciens qui sont eux-mêmes champions de la grande vitesse et des longs parcours. L'espacement des arrêts à la station-service est, entre autres, un problème de capacité du réservoir: 80 l, dont 8 l de réserve permettent une autonomie de 600 km et - le moteur n'étant pas très exigeant quant à la qualité de l'essence (indice d'octane requis: 91 ROZ) - vous pouvez aller en toute quiétude dans n'importe quel pays étranger. L'essuie-glace à 3 vitesses et à commande intermittente où les intervalles se règlent en continu procure une visibilité toujours

parfaite par une pluie battante autant que par temps brumeux. Le rétroviseur extérieur reste toujours net, car en branchant le chauffage de la lunette arrière, le conducteur désembue en même temps le rétroviseur qui est en outre réglable de l'intérieur par commande électrique. Le réglage du chauffage par thermostat - indépendamment des facteurs comme la température extérieure, la vitesse d'avancement ou le régime moteur - procure l'agrément que la température une fois réglée est maintenue constante. Le compresseur à commande électrique est d'un précieux service non seulement pour gonfler la roue



scan: www.auto-pub.net



scan: www.auto-pub.net



**auto-
pub** (à peu plié pour économiser de la place), mais aussi pour gonfler le canot et les matras pneumatiques.

Les sièges, rigides, offrent suffisamment de place pour permettre, sur courte distance, que deux adultes se mettent à l'aise; vos enfants voyageront avec vous en tout confort partout où vous irez et si vous avez besoin de la place pour transporter des affaires, le dossier rabattable libère un espace de 230 litres, recouvert de moquette afin que les objets ne glissent pas. A ce compartiment de bagages vient s'ajouter le coffre avant avec ses 190 litres, si bien que la voiture offre un volume utile appréciable de 420 litres qui, même chargé au maximum, ne modifiera pas l'assiette de la voiture.

Les possibilités d'adaptation de la 911 SC au goût de son conducteur sont illimitées: pour augmenter la sportivité, le confort, pour accentuer la note personnelle, etc... Les vitres latérales se laissent commander sans abandonner la position confortable, grâce au lève-glace électrique. Une installation de climatisation commandée par une pression sur un bouton engendre une agréable fraîcheur lorsqu'il fait chaud. En quelques minutes, elle abaisse la température intérieure de votre PORSCHE garée au

soleil et maintient la température que vous désirez, quelle que soient les conditions de roulement - embouteillage, autoroute, circulation urbaine.

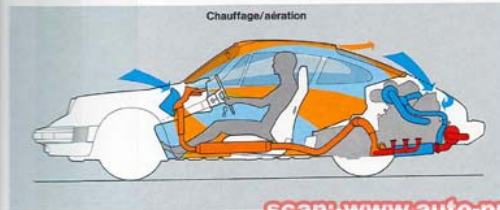
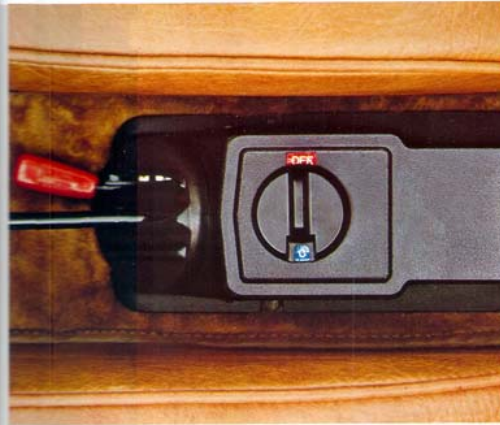
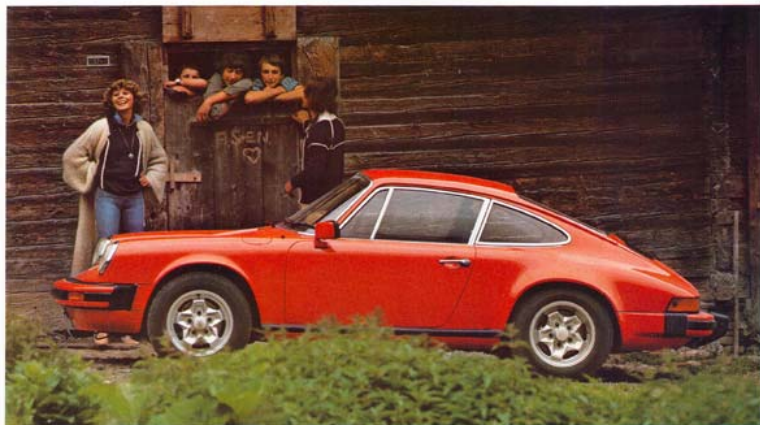
Les glaces teintées offrent une meilleure isolation thermique et filtrent les lumières aveuglantes. L'essuie-glace arrière veille sur une bonne visibilité vers l'arrière et le lave-phare met en valeur la pleine puissance des projecteurs, surtout aux moments où vous en avez le plus besoin: par mauvais temps et routes encaissées. Le limiteur de vitesse «tempomat» maintient constant toute vitesse sélectionnée à l'intérieur de la plage allant de 25 à 200 km/h, sans que vous

ayez le pied sur l'accélérateur et sans que vous ayez à surveiller constamment le compteur quand vous franchissez un passage où la vitesse est fortement limitée. Vous pouvez néanmoins, bien sûr, freiner et accélérer quand vous voulez: un léger appui du doigt sur le levier, et la voiture reprend la vitesse d'avant.

Le toit ouvrant à commande électrique, muni d'un déflecteur, permet le dosage du plein-air sans qu'il y ait du courant d'air. Deux haut-parleurs montés dans les portes mettent agréablement en valeur les qualités de réception et de reproduction du combiné radio-cassettes électronique stéréo

PORSCHE avec voyants à diodes lumineuses. La version radio avec commutation automatique sur l'émetteur des informations sur la circulation routière, encore un peu plus chère, fournit ces informations avec un volume sonore normal même lorsque l'appareil est commuté sur silence et interrompt la reproduction des cassettes pendant la durée de l'émission d'information sur la circulation.

Lorsque la voiture est équipée de l'air conditionné, la console ne comporte dans ce cas que 3 compartiments de rangement de cassettes au lieu de 5.



scan: www.auto-pub.net

scan: www.auto-pub.net

La TURBO est la version client, techniquement presque identique aux championnes du monde imbattables en Groupe IV, V et VI, la plus puissante des PORSCHE de série. Mais qui plus est, elle est la plus puissante des voitures de sport et elle précède en outre, de loin, toute la production automobile allemande: son moteur développe 221 kW (300 CV DIN) à 5500/min et le couple moteur maxi, de 412 Nm (42 mkg) est atteint à 4000/min. Une motricité aussi fabuleuse à base d'un moteur de seulement 3,3 litres de cylindrée n'est obtenue qu'avec le concours du turbo-compresseur. La suralimentation met en

valeur une source d'énergie normalement perdue: les gaz d'échappement. Cette «double» exploitation de l'énergie du carburant procure (sans occasionner des frais) une augmentation considérable de la puissance et elle rend le moteur plus silencieux car les bruits de l'admission et de l'échappement sont réduits une nouvelle fois par la turbine. Ce moteur suralimenté, d'une discrétion exemplaire, devance toute l'élite des voitures de sport, sans exception: en seulement 5,4 s, la TURBO passe de 0 à 100 km/h et même au-delà de 200 au compteur, vous ressentirez encore la force vigoureuse qui vous presse sur le siège. La

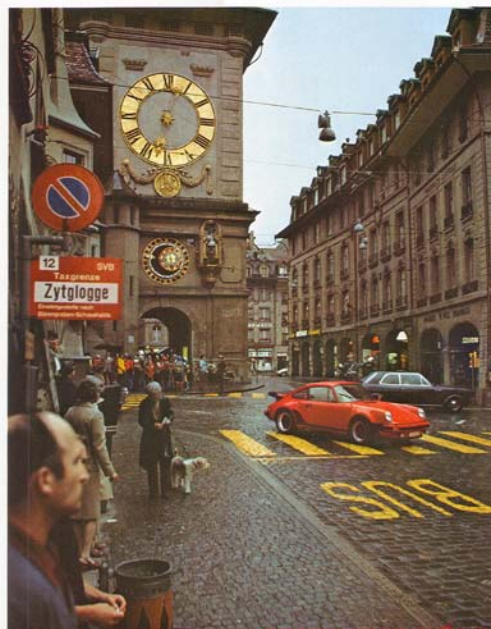
pointe est à plus de 260 km/h - et à cette vitesse la ligne profilée de la carrosserie TURBO prend une importance fondamentale: le dessin du tablier AV et du becquet AR - agrandi en fonction des besoins d'air de refroidissement du turbo-compresseur et doté d'un rebord surélevé en mousse de polyuréthane - réduit pratiquement à zéro les forces ascensionnelles au profit d'une parfaite stabilité en ligne droite et d'une amélioration notable du freinage, de la maniabilité, de la tenue en virage et de l'insensibilité au vent latéral - avantages qui augmentent encore avec la vitesse du véhicule. Mais la TURBO est loin d'être un instru-

ment sportif racé et réservé aux épreuves de vitesse: c'est au contraire son aptitude inconditionnée de surmonter les intempéries et les imprévisibles de la circulation et son extrême économie doublée d'une périodicité de vidange et d'inspection très espacée (tous les 20.000 km) qui distinguent le top modèle de PORSCHE aussi agréablement des autres marques de voitures à hautes performances. Dominer de manière souveraine les problèmes de tous les jours - généralement le point faible des voitures de sport puissantes - la TURBO le fait avec une aisance étonnante. Son système d'allumage dérivé

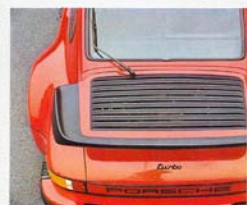
de la voiture de course, c'est-à-dire transistorisé, sans vis platine et de ce fait exempt de tout entretien, assure que vos bougies ne se noient pas dans le stop-and-go des colonnes et que l'allumage se produise toujours au moment propice. Même après des heures de circulation à faible vitesse, au ralenti à moins de 1000/min elle est là - sa puissance disponible immédiatement à votre guise. Avec toute l'exclusivité technique et esthétique la TURBO est une vraie PORSCHE, robuste, docile, sûre et toujours prête à partir - non seulement à se laisser admirer à l'arrêt. PORSCHE TURBO - l'apogée absolue.



scan: www.auto-pub.net



scan: www.auto-pub.net



auto-TURBO - l'équipement
La technologie des courses
adoucie par le luxe d'une
berline de prestige

Une combinaison aussi ingénieuse ne néglige plus aucun désir - qu'il soit formulé par un conducteur exigeant ou par son noble passager: devant soi, constamment, une visibilité parfaite à travers un pare-brise pouvant être chauffé électriquement par des fils invisibles; derrière soi, 221 KW (300 CV) - voilà comment vous voyagez: détendu, confortablement installé dans un fauteuil en cuir véritable, assorti avec un tissu en laine d'excellente qualité et rien ne vous brime dans le plaisir d'écouter votre installation stéréo à 4 haut-parleurs. Le radio-cassettes électronique PORSCHE monté d'origine est à recherche automa-

tique des stations, trois niveaux de sensibilité pas pour la France. Dans la console centrale sont encastrés 5 casiers pour mini-cassettes et un espace de rangement (si la voiture est équipée d'un climatiseur, le nombre de casiers pour mini-cassettes se réduit à 3). Les glaces teintées procurent une isolation thermique appréciable en été tout en vous assurant une visibilité toujours excellente car le pare-brise est chauffant, et la lunette arrière l'est même à deux degrés d'intensité. Le lève-glaces électrique fait partie de l'équipement de série, de même que le lave-phares, l'essuie-glace

arrière, la commande intermittente à intervalles réglables du balayage du pare-brise, les phares anti-brouillard et le réglage par thermostat du chauffage de manière à ce que la température voulue soit maintenue automatiquement. Un petit indicateur additionnel, incorporé au compteur, renseigne le conducteur sur la pression de suralimentation. La cinématique spécifique «TURBO» du châssis (pincement et carrossage modifiés sur le deux essieux) prouve qu'une voiture racée n'est pas obligatoirement ferme de suspension: les pneus de section ultra-basse de la série 50/100 développés pour la

TURBO marquent de nouveaux critères sur le plan comportement, guidage, freinage, adhérence et drainage. Ils sont montés sur les jantes en alliage léger forgé de 7" à l'avant et de 8" à l'arrière, logés sous des ailes élargies. Le système de freinage largement dimensionné, avec 4 disques ventilés et les pinces de grande dimension, à 4 pistons et également bien refroidis, est dérivé directement - tout comme les roulements - des voitures de course. A la sortie de l'atelier de montage et après avoir subi les tests sur les bancs, la TURBO est soumise à un test sur route d'une

centaine de kilomètres avec un **auto-pub** de contrôles très étendu.



scan: www.auto-pub.net



scan: www.auto-pub.net

auto-que «TURBO»: De l'énergie extraite des gaz d'échappement

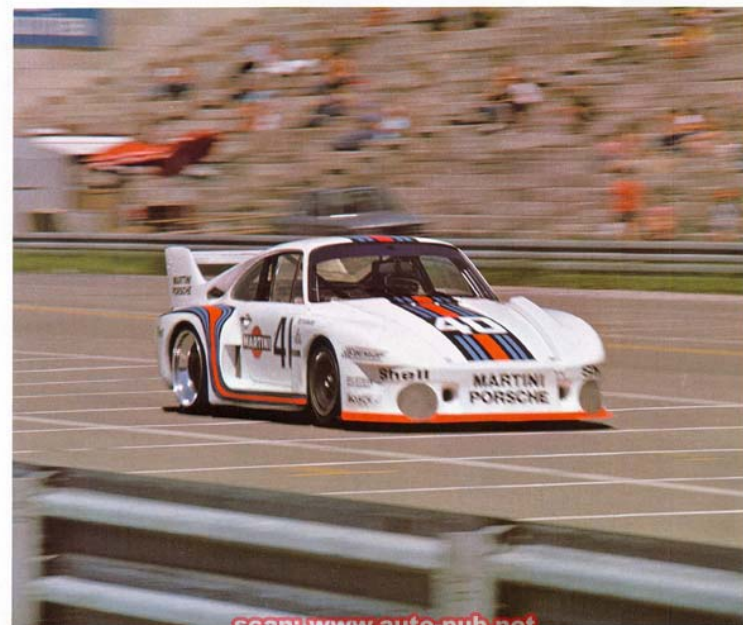
Un moteur a naturellement un rendement considérablement plus élevé lorsqu'il ne doit pas aspirer péniblement son air de combustion, mais qu'il le reçoit librement dans les cylindres avec une surpression. On obtient cette alimentation sous pression (ou «suralimentation») de la meilleure manière en ayant recours au Turbo compresseur: une roue à aubes entraînée à des vitesses de rotation pouvant aller jusqu'à 90 000 t/min, par le flux des gaz d'échappement à très haute température commande une roue de compresseur fixée sur le même arbre. Celle-ci aspire l'air par l'intermédiaire du filtre à air,

du régulateur de mélange du système K Jetronic et de la tubulure d'aspiration. Cet air est comprimé jusqu'à une surpression d'environ 0,8 bar, et refoule dans les cylindres par l'intermédiaire d'une canalisation de refoulement, d'un papillon d'étranglement et d'un distributeur d'air. Le moteur lui-même a une compression de 7,0 : 1; cependant du fait de la pré-compression qui a déjà eu lieu, le taux de compression final monte, avec la pression de charge croissante, à plus de 10 : 1 et rend ainsi nécessaire l'utilisation de supercarburant. Naturellement, la pression de charge ne doit pas monter de manière

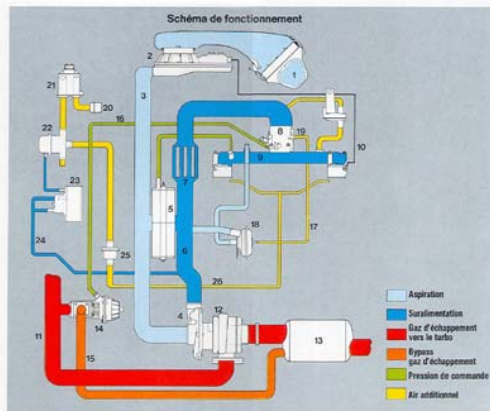
illimitée: c'est pourquoi, lorsqu'est atteinte une pression de 0,8 bar, la soupape de régulation de la pression de charge est ouverte par l'intermédiaire d'une canalisation de commande; alors, il ne s'écoule plus à travers la turbine du compresseur que la qualité de gaz d'échappement nécessaire pour que la vitesse de rotation du compresseur et la pression de charge et de compression conservent de manière à peu près constante les valeurs maximales admissibles; le reste de gaz d'échappement superflu s'échappe directement dans l'atmosphère en passant par le silencieux d'échappement. Même un cas improbable

de défaut à la soupape de régulation de la pression de compression est prévu: un interrupteur électrique de sécurité empêche dans ce cas que des pressions de compression trop élevées ne soient atteintes: à une pression comprise entre 1,1 et 1,4 bar, il arrête les pompes à carburant; le manque d'essence et, de ce fait, le manque simultané de gaz d'échappement ramènent alors la vitesse de rotation du moteur et celle du compresseur au-dessous des valeurs limites critiques. Lors de la compression de l'air d'aspiration par le turbo compresseur, sa température peut atteindre 150° C. C'est pourquoi, tout

comme dans les turbo-compresseurs des voitures de course, l'air est de nouveau refroidi pendant son parcours entre le compresseur et le papillon d'admission. Ce refroidissement peut ramener la température de l'air jusqu'à 50° C; car plus l'air de combustion comprimé est «frais», plus est élevé le degré de remplissage des cylindres pouvant être atteint, sans charge supplémentaire pour le moteur. C'est donc seulement le coûteux refroidissement de l'air de compression qui permet de tirer sans problème 221 KW (300 CV en permanence) d'une cylindrée de 3,3 litres. Une technique de la turbo-compression



scan: www.auto-pub.net



1. Filtre à air
2. Régulateur de mélange
3. Carburateur (injection)
4. Turbo-compresseur (compresseur)
5. Soupape d'évacuation
6. Canalisations sous pression
7. Refroidissement d'air
8. Distributeur d'air
9. Point de mesure
10. Conducteur des gaz d'échappement
11. Turbo-compresseur (turbine)
12. Silencieux
13. Soupape de réglage de la compression
14. Conduites de bypass
15. Conduites de commande
16. Canalisations d'évacuation des gaz d'échappement
17. Soupape de réglage de la pression de charge
18. Interchangeur de chaleur
19. Filtre à air
20. Soupape d'évacuation et d'injection
21. Soupape de commande
22. Soupape de commande
23. Soupape de commande
24. Soupape de commande
25. Canalisations d'évacuation

maîtrisée de manière aussi parfaite laisse prévoir à juste titre chez PORSCHE, le vieux handicap s'opposant à la turbo-compression des gaz d'échappement à savoir la réaction retardée du moteur aux mouvements de la pédale d'accélération, n'existe plus déjà depuis longtemps. Lors du prélèvement des gaz, la dépression dans la tubulure d'aspiration survenant au dessous du clapet d'étranglement provoque une ouverture de la soupape d'air de circulation. Il se forme alors un circuit en court-circuit; la roue du compresseur peut envoyer (par soufflage) de l'air de compression dans la tubulure d'aspiration - et ceci présente deux avantages: d'une part, un post-patinage du turbo-moteur s'en trouve empêché, de sorte que l'action de freinage du moteur est améliorée, et d'autre part, la mise en court-circuit entre compresseur, tubulure de refoulement, soupape d'évacuation et tubulure d'aspiration, maintient l'ensemble du système en mouvement, le compresseur ne perd pas beaucoup de sa vitesse de rotation et, par conséquent, n'a besoin, lors de la ré-accelération ultérieure, que de peu de temps pour rétablir la pleine pression de compression. Ainsi, la «Turbo» réagit aux gaz de manière presque aussi spontanée qu'une PORSCHE à moteur à aspiration classique.



scan: www.auto-pub.net



scan: www.auto-pub.net

PORSCHE
911 SC
turbo



De la 911 SC à la TURBO: Maturation d'une conception

Le présent catalogue contient un maximum de détails techniques, de faits et d'arguments sur le compte de deux voitures à la fois très différentes et très ressemblantes: la base technique est la même, les deux moteurs ont des 6 cylindres à plat (boxer), les deux voitures sont livrées avec la même garantie longue durée exemplaire et longs intervalles entre opérations de vidange et d'entretien, 20.000 km pour les deux modèles - puis, il a été investi le même volume d'expériences et de succès recueillis en 30 ans de construction automobile vouée exclusivement aux pur-sangs et à

l'engagement actif dans le sport automobile.

D'autre part, les différences qui - pour une conception de base identique - ont fait de la TURBO une voiture à part, ne se limitent pas à la technique, à l'esthétique, à la puissance, au luxe et au prix. Ces différences résident dans le comportement et dans le tempérament du véhicule, dans un domaine donc qui s'explique difficilement sur les pages d'un catalogue et dans les images sélectionnées. Elles sont du domaine des sentiments, de la sympathie, de la fascination, de l'enthousiasme et du plaisir - mais il est toujours possible que la «plus petite» vous séduise davantage que la «plus puissante» de la construction automobile allemande.

Nous vous conseillons de faire un essai avec les deux voitures et de vivre l'exclusivité de PORSCHE: ces reprises fulgurantes, cette sécurité dominante et cette perfection souveraine. Car ces caractéristiques s'appliquent aussi bien à la TURBO qu'à la 911 SC - et rendent les deux incomparables. Le choix de VOTRE PORSCHE vous attend: conduisez-les et jugez-en vous-même!

Le véhicule montré dans le présent catalogue comporte parfois des équipements optionnels et ne correspondent pas toujours à la version standard.

Nous nous réservons le droit de modification sans préavis sur construction, dessin, couleurs et choix de l'équipement de base.

Dr. Ing. h.c.F. Porsche Aktiengesellschaft
Porschestraße 42, D-7000 Stuttgart 40
Imprimé en Allemagne Fédérale 1906.30
Mairs Graph. Betriebe Stuttgart

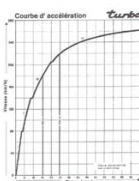
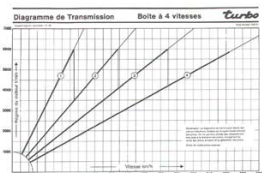
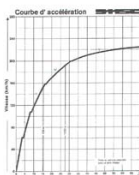
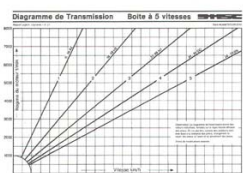
scan: www.auto-pub.net

F

auto-
pub
.net



scan: www.auto-pub.net



scan: www.auto-pub.net

PORSCHE

Dr. Ing. h. c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Postfach 42, D-7000 Stuttgart 40
Droit de modification réservé.
Printed in Germany. Vaux Graph Services Stuttgart 1995.03

①

PORSCHE
911 SC
turbo

Les détails
techniques
des modèles
1979

scan: www.auto-pub.net

	911 SC	Turbo
Moteur		
Nombre de cylindres	6	6
Alésage (mm)	95	97
Courbe (mm)	70,4	74,4
Cylindrée effective (cm³)	2994	3299
Taux de compression	8,5 : 1	7 : 1
Puissance selon DIN kW (CV)	132 (180)	221 (300)
au nombre de tours du vilebrequin (l/min)	5500	5500
Couple moteur max Nm (mkg) — selon DIN	265 (27)	412 (42)
au nombre de tours du vilebrequin (l/min)	4200	4000
Puissance selon DIN (kW) (CV)	44 (60)	57 (78)
Carburant à indice d'octane (RON)	91	96 (Super)
Construction moteur		
Série	moteur Otto à 4 temps, disposé à plat (boxer), refroidi par air	
Bloc moteur	alliage léger	alliage léger
Cylindres individuels	alliage léger	alliage léger
Disposition des soupapes par cylindre	1 admiss., 1 échappem., en têtes, inclinées en V	1 admiss., 1 échappem., en têtes, inclinées en V
Commande des soupapes	un arbre à came en tête de chaque rangée de 3 cylindres	
Entraînement ACT	par chaîne	par chaîne
Vilebrequin	long, 6 paliers	long, 6 paliers
Graissage	carter sec avec réservoir d'huile séparé; refroidissement d'huile régulière par thermostat	
Filtre d'huile	dans le circuit de graissage principal avec refroidisseur d'huile monté dans l'axe avant droite	
Alimentation carburant	2 pompes électriques	2 pompes électriques
Formation du mélange	Bosch K-Jetronic	Bosch K-Jetronic et Turbo-compresseur avec refroidisseur d'air
Système électrique		
Volage de la batterie	12	12
Puissance (W)	66	66
Généralité	alternateur 980 W	alternateur 980 W
Alumage	transistorisé (sans vis (pilotes))	transistorisé (sans vis (pilotes))
Bougies (écartement des électrodes)	Bosch W 225 T 22 (W 4 D) (0,6)	Bosch W 280 P 21 (W 3 DP) (0,6)
Transmission		
Embrayage	monodisque à sec	monodisque à sec
Boîte	synchronisée Porsche	synchronisée Porsche
Nombre de vitesses	5 AV, 1 AR	4 AV, 1 AR
Entraînement au pont	coude sauto-croque et différentiel	coude sauto-croque et différentiel
Transmission aux roues motrices	par arbre à double cardan sur les roues AR	par arbre à double cardan sur les roues AR
Position du levier de vitesse	au plancher, sur le tunnel	au plancher, sur le tunnel
Rapport de transmission au pont	8/31 = 3,8750 : 1	9/38 = 4,2220 : 1
En option		
Pont autobloquant "ZF"	oui	oui

scan: www.auto-pub.net

	911 SC	Turbo
Châssis, suspension		
Carrosserie autoportante		
Suspension roues AV	indépendantes guidées par bras transversaux et jambes de force	
Amortissement roues AV	barres de torsion	barres de torsion
Suspension roues AR	indépendantes guidées par bras obliques	
Amortissement roues AR	1 barre de torsion transversale par roue	
Amortisseurs AV et AR, types	hydrauliques à double effet	à gaz
Stabilisateurs	à l'AV et à l'AR	à l'AV et à l'AR
Freins	hydrauliques à double circuit agissant sur 4 disques ventilés, servo-frein	hydrauliques à double circuit agissant sur 4 disques ventilés et perforés, servo-frein, 4 pistons par prince-frein
Jantes	à l'AV 6 x 15 all. lég., à l'AR 7 x 15 all. lég.	à l'AV 7 x 16 all. lég., à l'AR 8 x 16 all. lég.
Pneus	à l'AV 185/70 VR 15, à l'AR 215/60 VR 15	à l'AV 225/55 VR 16, à l'AR 225/50 VR 16
Direction	à crémaillère	à crémaillère
Capacités		
Huile moteur	env. 13 l	env. 13 l
Boîte et pont	env. 3,7 l	env. 3,7 l
Réservoir à carburant	80 l, dont 8 l de réserve	80 l, dont 8 l de réserve
Lave-glace	env. 8,5 litres	env. 8,5 litres
Dimensions		
Empattement	2272 mm	2272 mm
Vise avant	1358 mm	1432 mm
Vise arrière	1378 mm	1501 mm
Longueur	4291 mm	4291 mm
Largeur	1652 mm	1775 mm
Hauteur (à vide)	1320 mm	1310 mm
Garde au sol (échappé)	120 mm	120 mm
Donnée de traquage	10,8 m env.	10,7 m env.
Poids		
à vide (selon DIN)	1160 kg	1300 kg
total admissible	1600 kg	1650 kg
Performances		
avec boîte mécanique		
Vitesse de pointe en km/h	de plus de 220	de plus de 260
Accélération 0-100 km/h	7,0 sec	5,4 sec
(voies à vide selon DIN plus 1/2 charge)		
Consommation conventionnelle (Normes U.T.A.C.)		
à la vitesse stabilisée de 90 km/h	Boîte 5 vitesses 10,7 l	Boîte 4 vitesses 9,1 l
à la vitesse stabilisée de 120 km/h	Boîte 5 vitesses 12,6 l	Boîte 4 vitesses 10,3 l
à la vitesse stabilisée de 150 km/h	Boîte 5 vitesses 18,1 l	Boîte 4 vitesses 20,0 l

