

FORSSCHHE

911 Turbo
911 Carrera

Manuel technique

PORSCHE

911 Turbo 911 Carrera

WKD 911 030 87

900

6/86

© Dr. Ing. h. c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Imprimé en Allemagne

Toute reproduction, même partielle, est sujette à notre autorisation.

Les indications données pour la Carrera 911 sont valables pour la Carrera 911 Turbo-Look, sauf indications contraires.

Les divergences d'équipement et de technique par rapport aux illustrations et descriptions de ce Manuel Technique sont dues au perfectionnement constant des véhicules.

Certains des éléments d'équipement décrits dans le présent Manuel Technique ne sont pas toujours montés en série. Votre revendeur agréé Porsche se fera un plaisir de vous donner des conseils utiles en ce qui concerne les possibilités de montage ultérieur. Si votre Porsche est équipée d'accessoires qui ne sont pas décrits ici, veuillez demander à votre concessionnaire de vous fournir tous les renseignements concernant leur utilisation et leur entretien.

L'équipement de votre véhicule ne peut varier que de façon minime par rapport à nos descriptions par suite des différentes lois de chaque pays.

Chère cliente,
Cher client,

Votre Porsche a été construite pour répondre aux exigences de qualité les plus sévères en ce qui concerne la conception et la fabrication. Ce n'est pas simplement une voiture de sport pleine de tempérament, c'est également un véhicule fiable adapté à l'usage quotidien et qui vous donnera beaucoup de satisfaction.

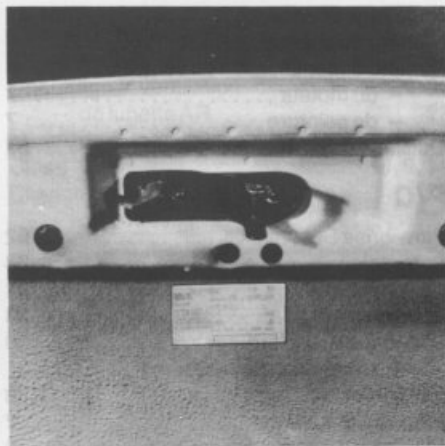
Dans le présent **Manuel technique**, nous avons rassemblé toutes les informations que vous devez connaître et respecter.

La brochure «**Garantie & Entretien**» vous fournit, à vous, à votre atelier et également au futur acheteur de votre voiture des renseignements précieux sur la façon d'effectuer les opérations d'entretien.

Afin que vous puissiez bénéficier pleinement de la garantie, il est particulièrement important de faire effectuer les opérations d'entretien conseillées par les spécialistes Porsche de votre atelier agréé. Nous vous recommandons cependant également de respecter, même au terme de la période de garantie, les intervalles conseillés pour les opérations d'entretien. Votre Porsche vous le revaudra. Et cela sera également payant si vous vendez votre voiture à un particulier ou si vous la remettez en paiement à votre concessionnaire Porsche lors de l'achat d'un nouveau véhicule. Notre organisation d'après-vente est à votre disposition dans le monde entier.

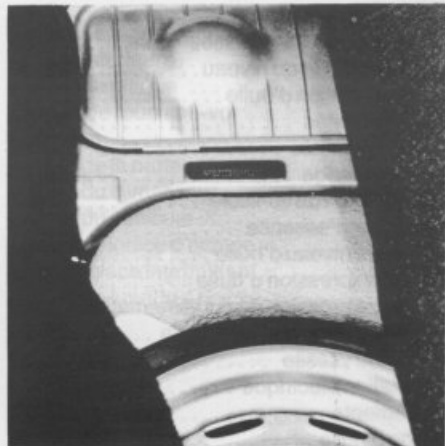


Caractéristiques d'identification du véhicule



Plaque de caractéristiques du véhicule

Cette plaque est collée sur le côté intérieur du couvercle de coffre au-dessous du verrouillage de couvercle.



Numéro d'identification du véhicule

Le numéro d'identification du véhicule est frappé dans le coffre à bagages sous le tapis.

Dans les commandes de pièces de rechange et dans les demandes, nous vous prions de toujours indiquer les numéros d'identification du véhicule et de moteur pour permettre une exécution parfaite et rapide.



Plaque signalétique

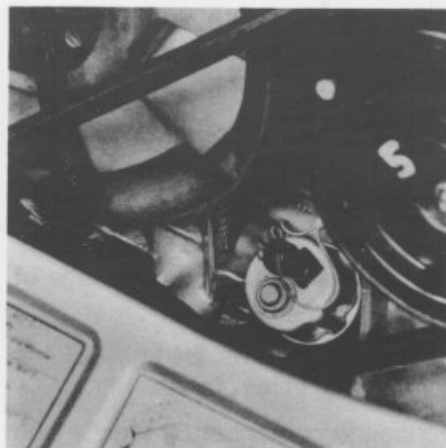
La plaque signalétique se trouve dans le coffre à bagages sur le côté droit.



Caractéristiques de la peinture

La plaquette portant le numéro et le genre de la peinture se trouve dans le coffre à bagages à gauche de la plaque signalétique sous le tapis.

Pour les couleurs particulières, le numéro de la peinture est indiqué dans la boîte à gants.



Numéro du moteur

Le numéro du moteur est frappé sur la face de fixation droite du carter de ventilateur.

Pour votre sécurité, veuillez suivre les conseils suivants avant de partir:

vérifier, le contact étant mis, le bon fonctionnement de toutes les lampes-témoin de signalisation et d'avertissement,

contrôler la pression de gonflage et l'état de tous les pneus,

nettoyer les phares, les feux AR, les clignotants, et les glaces,

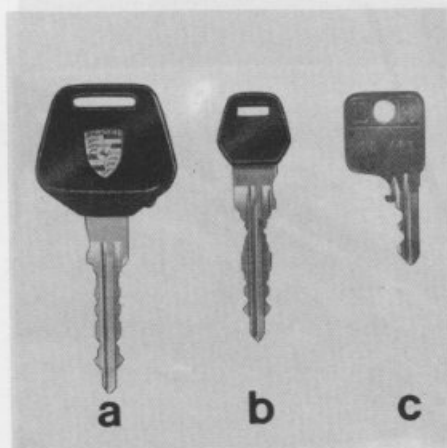
vérifier, le contact étant mis, le bon fonctionnement des phares, des feux de stop et des clignotants,

veiller à une réserve suffisante de carburant,

régler les rétroviseurs intérieur et extérieur pour assurer une bonne visibilité vers l'arrière,

attacher les ceintures de sécurité, aussi côté passager.

Faites régulièrement contrôler le niveau d'huile moteur, même entre les services prescrits (voir «Moteur – contrôle du niveau d'huile»).



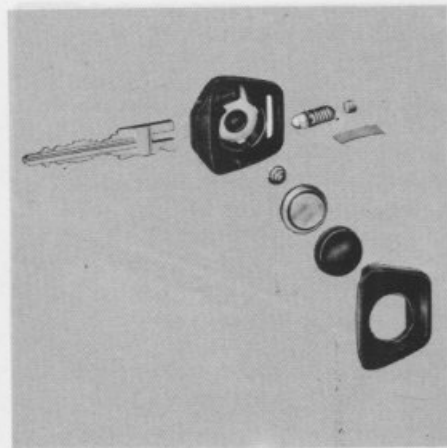
a) Clé éclairée
b) Clé plate
c) Clé pour écrous de roue antivol

Clés

Trois clés, dont la fonction de verrouillage est identique, vous sont remises avec la voiture. Deux de ces clés sont dotées d'un éclairage à pile qui s'allume en appuyant sur le bouton dans la poignée.

Une des clés est une clé plate que vous pourrez garder comme «clé de secours» p. ex. dans votre porte-monnaie.

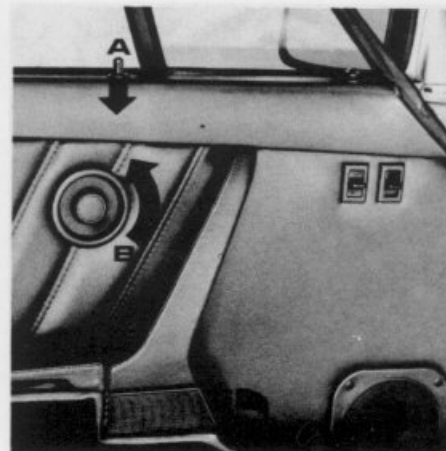
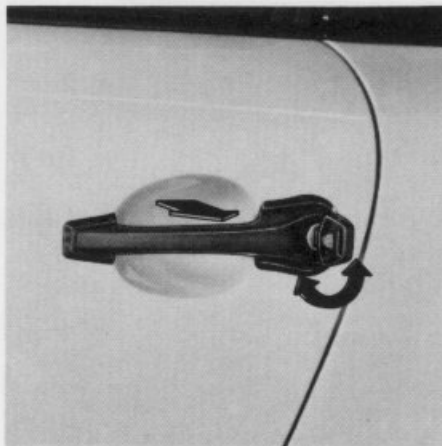
Si vous retirez le capot en plastique de cette clé plate, vous pouvez mettre en place une poignée à éclairage que vous pourrez vous procurer chez votre concessionnaire Porsche.



Lorsque l'intensité d'éclairage diminue, il est temps de remplacer la pile usée par une nouvelle ayant la même tension; en effet, l'acide s'écoulant éventuellement d'une pile usagée peut endommager vos vêtements.

1. Retirer le couvercle de la poignée avec précaution en vous servant de l'ongle ou d'un petit tournevis.
2. Mettre en place dans le bouton de contact la nouvelle pile miniature 1,5 V, disponible dans le commerce.
3. Assembler toutes les pièces comme l'indique la photo correspondante en appuyant sur le couvercle.

Si vous avez besoin de clés de rechange, il vous faut indiquer le numéro de clé. Ce numéro est inscrit à côté du numéro d'identification du véhicule sur la petite carte qui vous est remise avec les clés de la voiture. Conservez cette carte en un lieu sûr en dehors du véhicule. Retirez immédiatement après réception les étiquettes collées sur les clés et portant le no. de contrôle.



Lève-glace électrique

Sur les véhicules équipés d'un système d'alarme, vous recevrez deux clés supplémentaires pour ce système.

Sur les véhicules équipés d'écrous de roue antivol, 3 clés identiques vous sont remises. En cas de perte, ces clés ne peuvent pas être remplacées!

Conservez-les séparément!

Lors de travaux d'entretien nécessitant le démontage d'une roue, n'oubliez pas de remettre au mécanicien une clé d'écrous de roue avec la clé de la voiture.

Système d'alarme anti-voiture

Si votre véhicule est équipé d'un système d'alarme, vous recevrez deux clés supplémentaires pour ce système.

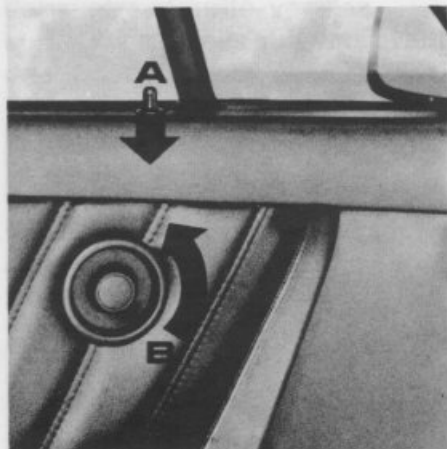
Portières
Les portières peuvent être verrouillées et déverrouillées de l'extérieur à l'aide de la clé.

Les portières seront verrouillées de l'intérieur en appuyant sur le bouton de sûreté (A). En cours de route, il est recommandé de ne pas verrouiller les portières par le bouton de sûreté pour assurer au besoin l'ouverture des portières de l'extérieur.

Verrouillage central des portières

Les portières seront déverrouillées de l'intérieur en tournant le bouton (B). Tirez sur le levier escamoté (C) pour ouvrir les portières de l'intérieur.

La portière côté passager peut être verrouillée à l'état ouvert en appuyant sur le bouton de sûreté (A). Ceci n'est pas possible sur la portière conducteur pour éviter de vous trouver devant le véhicule fermé, la clé étant à l'intérieur.



de stop et des clignotants.

Verrouillage central des portières

Le verrouillage central permet d'ouvrir ou de verrouiller simultanément les deux portières en actionnant un seul verrou à l'aide de la clé. Les portières sont verrouillées, si les boutons de sûreté (A) sont complètement enfoncés.

Avant d'actionner le verrouillage central, s'assurer que les deux portières sont correctement fermées.

Il est possible de verrouiller les portes de l'intérieur soit en enfonçant le bouton de sûreté (A), soit en tournant le bouton de verrouillage (B). En déverrouillant une portière à l'aide du bouton (B), l'autre portière sera également déverrouillée.



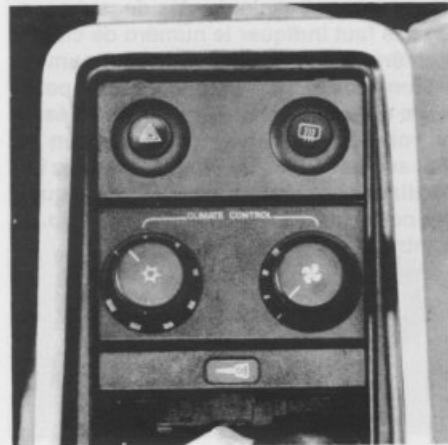
- 1) Clé à droite
- 2) Clé gauche
- 3) Clé pour verrou de roue arrière

Clés

Afin d'éviter de vous trouver en dehors du véhicule portes closes, il est impossible d'actionner le verrouillage central, ni à l'aide du bouton (A), ni du bouton rotatif (B), si la portière côté conducteur est ouverte.

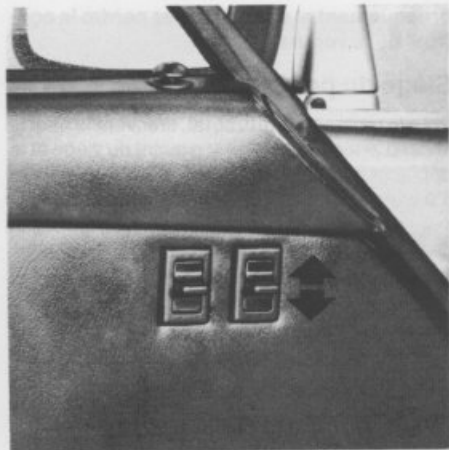
Fonctionnement de secours

Si le verrouillage central électrique tombait en panne, vous pouvez néanmoins ouvrir les deux portières à la main en tournant la clé. Pour fermer, verrouillez la portière conducteur de l'intérieur et verrouillez la portière passager en appuyant sur la bouton (A), celle-ci étant encore ouverte.



Bouton de verrouillage central

En appuyant sur ce bouton dans la console centrale, vous pouvez verrouiller ou déverrouiller les deux portières électriquement, la clé de contact se trouvant en position 1 ou 2. Si les portières sont verrouillées, le bouton s'allume. Si une portière a été verrouillée à la main, le bouton s'allume également. Une pression sur la touche provoquera son déverrouillage. Une seconde pression déclenchera le verrouillage des deux portières et le bouton se rallumera. Avec la clé de contact retirée, il est possible de verrouiller les portières à l'aide de ce bouton, pour les déverrouiller, il faut par contre mettre le contact.

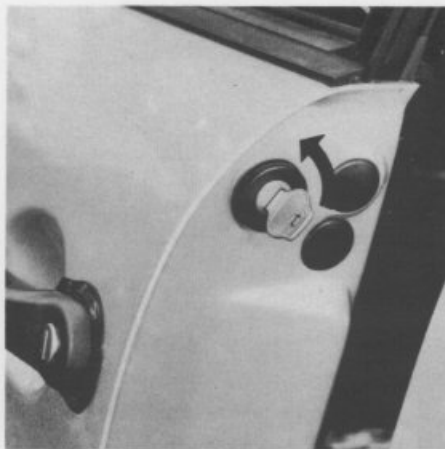


Lève-glace électrique

Les deux glaces de porte sont commandées par un commutateur à bascule placé dans le revêtement de porte. Le commutateur avant dans la porte du conducteur permet d'actionner également la glace du côté du passager. Portières fermées, le lève-glace électrique ne fonctionne qu'en position 1 et 2 de la clé de contact.

Si la porte est ouverte, le lève-glace fonctionne, même si la clé de contact a été retirée.

Attention! Pour parer à un danger éventuel de blessure lors de la fermeture des glaces de portes par des passagers n'étant pas informés (enfants), le conducteur doit enlever la clé de contact, même lors d'une absence de courte durée!



Système d'alarme anti-vo

Si votre véhicule est équipé d'un système d'alarme, vous recevrez deux clés supplémentaires pour ce système.

Le système d'alarme ne peut être branché ou débranché que par cette clé.

La serrure du système d'alarme se trouve derrière la serrure de porte du conducteur. Pour brancher le système, il convient de tourner la clé de 90° vers la droite.

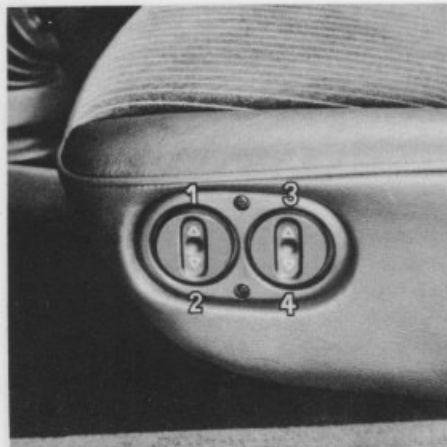
Si maintenant on ouvre la porte du conducteur, celle du passager ou le capot, ou si on essaie de l'ouvrir, un signal d'alarme retentit pendant env. 30 secondes. Si le système est à nouveau déclenché, le signal retentit une nouvelle fois pendant env. 30 secondes.



Verrouillage

Pour débrancher le système d'alarme, il convient de tourner la clé de 90° vers la gauche. Ouvrir alors la porte juste ce qu'il faut pour pouvoir actionner la serrure. On évite ainsi une fausse alerte.

Après avoir branché ou débranché le système d'alarme, retirer la clé.



- 1 ⬆ 2 Réglage en hauteur AV
 3 ⬆ 4 Réglage en hauteur AR

Siège du conducteur

Une bonne position assise est déterminante pour une conduite sûre et sans fatigue.

Aux fins d'une bonne mise en position individuelle, le siège est réglable dans le sens longitudinal à l'aide du levier d'arrêt gauche et le dossier à l'aide du levier d'arrêt droit situé sur la face avant du siège.

Un réglage électrique permet de régler la hauteur des sièges à l'avant et à l'arrière par l'intermédiaire des éléments de levage que l'on actionne en poussant les commutateurs à bascule.



Réglage de la position du siège

1. Pour le réglage **longitudinal** tirer vers le haut le levier d'arrêt sur la face avant du siège et déplacer ce siège jusqu'à ce que votre jambe, pédale d'embrayage entièrement enfoncée, soit bien allongée, votre pied cependant encore en angle. Lâcher le levier et s'assurer que le siège est bien bloqué.
2. Régler la hauteur avant/arrière désirée.
3. Poser les mains sur la partie supérieure du volant et régler l'inclinaison du dossier à l'aide du levier d'arrêt droit de telle sorte que vos épaules restent appuyées au dossier même lorsque vos bras sont assez tendus. Lorsque vos épaules ne sont pas appuyées au dossier, il vous suffit de tirer le levier pour le faire avancer.

Ne jamais déplacer le siège du conducteur pendant la marche! Il pourrait se déplacer

brusquement et vous pourriez perdre le contrôle de la voiture.

Siège du passager

Pour le réglage **longitudinal**, tirer vers le haut le levier d'arrêt droit sur la face avant du siège et le déplacer à la position désirée. Lâcher le levier et s'assurer que le siège soit bien bloqué.

Pour le réglage du **dossier**, tirer vers le haut le levier d'arrêt gauche sur la face avant du siège, amener le dossier à la position désirée et lâcher le levier.

Lorsque vos épaules ne sont pas appuyées sur le dossier, il vous suffit de tirer le levier pour faire avancer le dossier vers l'avant.



Chauffage du siège (A)

Le chauffage du siège est actionné à l'aide de l'interrupteur (A). Il réchauffe le coussin et le dossier. Un relais temporisé arrête le chauffage automatiquement après env. 15 minutes.

On peut aussi arrêter le chauffage à volonté en basculant l'interrupteur vers le bas.

Basculer l'interrupteur vers le haut – chauffage enclenché

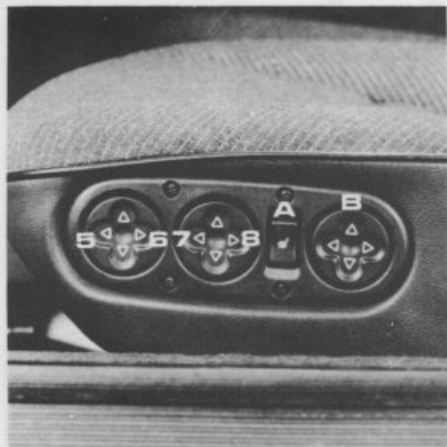
Basculer l'interrupteur vers le bas – chauffage arrêté

Support dorso-lombaire (B)

Pour soutenir la colonne vertébrale, il est possible de rentrer et de sortir en continu et de régler en hauteur le support dorso-lombaire à l'aide du commutateur à bascule (B).

⬆ Réglage horizontal

⬆ Réglage en hauteur

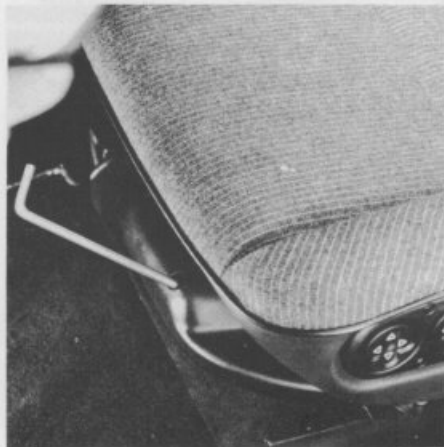


5 ◀ 6 Réglage longitudinal électrique

Actionner le commutateur du réglage longitudinal jusqu'à ce que votre jambe, pédale d'embrayage entièrement enfoncée, soit bien allongée, votre pied cependant encore en angle.

7 ▶ 8 Réglage électrique du dossier

Actionner le commutateur du réglage du dossier jusqu'à ce que vous ayez atteint la position du dossier désirée.



Ouverture de la ceinture

Fonctionnement de secours du réglage longitudinal

Si le réglage électrique du siège est tombé en panne, vous pouvez néanmoins déplacer le siège vers l'avant ou vers l'arrière en vous servant de la clé «Allen», qui se trouve dans la trousse à outils, pour faire tourner le moteur d'asservissement accessible à l'avant du siège.



Verrouillage des dossiers

Afin de garantir que les **dossiers** ne puissent pas se rabattre vers l'avant, même en cas de freinage brusque, ils sont verrouillés. Pour les déverrouiller, il convient de presser le bouton vers le haut dans la partie latérale du dossier. Lorsqu'on rabat le siège, le dossier se bloque automatiquement.

Les **dossiers** des sièges **arrière** peuvent être déverrouillés et rabattus en tirant le bouton. Ceci permet de gagner de la place supplémentaire pour les bagages.

Pour le déverrouillage, rabattre le dossier jusqu'à ce que le bouton de sécurité soit bloqué.

Ceintures de sécurité

Votre Porsche est équipée en série de ceintures de sécurité.

Toutes les personnes assises dans la voiture doivent mettre les ceintures, ceci pour augmenter leur sécurité. Pour vous le rappeler, le signal d'avertissement des ceintures de sécurité s'allume au tableau de bord dès que l'allumage est enclenché et jusqu'à ce que la languette de la ceinture de sécurité du conducteur soit introduite dans la serrure.

Les ceintures ne conviennent pas aux enfants d'une taille inférieure à environ 140 cm. Pour ne pas les exposer à des dangers et pour éviter qu'ils dérangent le conducteur, il est préférable de les installer sur les sièges arrière.

Ne jamais utiliser une ceinture de sécurité pour deux personnes simultanément.

Les vêtements amples empêchent un ajustement optimum des ceintures. C'est pourquoi il convient d'ôter votre manteau ou votre veston. Une position assise confortable et une grande liberté de mouvement sont le préalable de votre bien-être et de votre sécurité.



Réglage de la position du siège

1. Pour le réglage longitudinal tirer vers le haut le levier d'arrêt sur la face avant du siège et

Veiller donc à ce que la sangle d'épaule n'appuie pas sur des objets solides et cassants, tels que lunettes, stylo à bille, pipe, etc., ces objets pouvant constituer une source de danger supplémentaire.

Si vous avez l'intention de faire un voyage à l'étranger, n'oubliez pas que d'autres pays prescrivent également le port des ceintures de sécurité pendant la conduite.



l'interrupteur (A) - il réchauffe le coussin et le dossier. Un relais temporaire arrête le chauffage automatiquement après env. 15 minutes.

Mise de la ceinture

Prendre la position assise la plus commode. Saisir la languette de serrure et mettre la ceinture lentement et régulièrement par-dessus la poitrine et la hanche. Puis introduire la languette dans la serrure correspondante qui se trouve du côté intérieur du siège jusqu'à ce que l'on puisse entendre son encliquetage.

Veiller à ce que les ceintures ne soient pas entortillées.



Ceintures arrières

Les sièges arrières sont équipés de ceintures abdominales automatiques. Veiller à ne pas tourner la ceinture en la mettant – pour l'ouvrir, appuyer sur le bouton rouge.

levanteur de rétroviseur extérieur électrique

Coupé

Targa, Cabriolet

Le rétroviseur du côté du passager peut être réglé à l'aide du même interrupteur en appuyant à gauche ou à droite sur le bouton.

Eliminer le jeu en tirant la partie épaule de la ceinture dans la direction de la flèche pour s'assurer que la ceinture est bien en place sur la hanche.

Ouverture de la ceinture

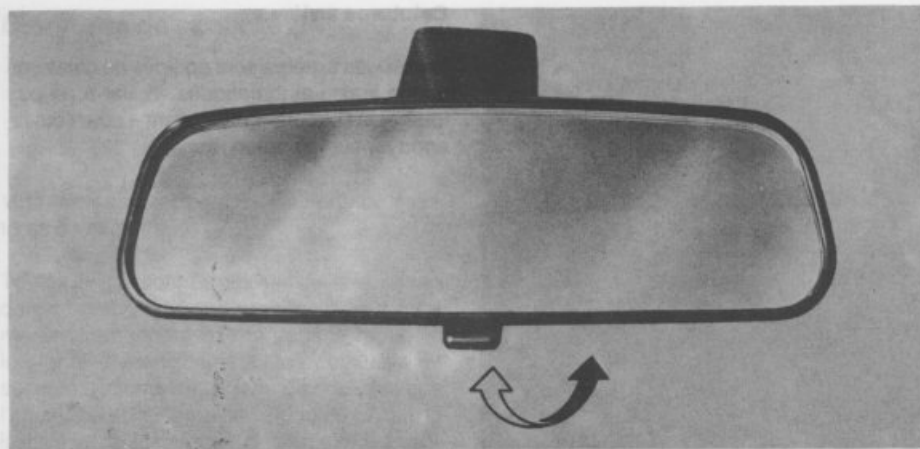
Pour ouvrir la ceinture, il suffit d'appuyer sur le bouton rouge, marqué de la désignation PRESS. La languette se détache immédiatement de la serrure, même si à ce moment-là une pression est exercée sur la ceinture.

Veillez à ce que la ceinture soit toujours bien enroulée, lorsqu'elle n'est pas utilisée. Ainsi, elle ne se salira ou ne s'endommagera pas.

Le mécanisme de sécurité est conçu pour réagir d'abord à la décélération du véhicule avant d'être déclenché par le déroulement de la ceinture. Ainsi, on a réussi à combiner un maximum de liberté de mouvement avec un optimum de sécurité pendant le freinage.

Pour garder les ceintures de sécurité au bout du trajet, tirer la languette vers l'œillet de fixation supérieur qui se trouve sur le montant de la porte. Le curseur en plastique permet de marquer la partie de la ceinture entourant le bassin et d'empêcher la languette, la ceinture enroulée, de glisser vers le bas.

Vérifier régulièrement la ceinture, pour voir si le tissu n'est pas endommagé et si la fermeture et les points de fixation fonctionnent bien. Si, lors d'un accident, la ceinture a été fortement sollicitée, il convient de la remplacer, ceci pour votre sécurité.



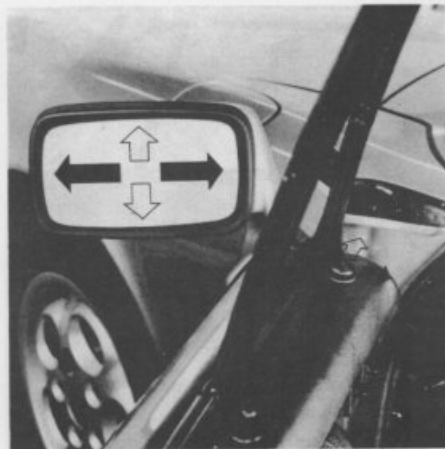
ducteur soit introduite dans la serrure.

Les ceintures ne conviennent pas aux enfants d'une taille inférieure à environ 140 cm. Pour vous assurer que la ceinture s'ajuste correctement, vérifiez que la ceinture se ferme sans effort et qu'elle est bien tendue. Ne vous appuyez pas sur la ceinture et ne vous asseyez pas sur elle.

Rétroviseur

Assurez-vous avant de vous mettre en route que les deux rétroviseurs sont réglés correctement.

Le rétroviseur intérieur est collé directement sur le pare-brise. Ceci permet une attache de rétroviseur courte afin d'éviter des vibrations qui auraient pour conséquence une déformation de l'image dans le rétroviseur.



Ouverture de la ceinture

Pour ouvrir la ceinture, il suffit d'appuyer sur le bouton rouge marqué de la désignation PRESS. La ceinture se déverrouille immédiatement. Ne tirez pas sur la ceinture.

En poussant le levier placé sur le bord inférieur du rétroviseur, on obtient la position anti-éblouissante.

Avant de vous mettre en route, vérifiez que la ceinture est bien en place et qu'elle est bien tendue. Ne vous appuyez pas sur la ceinture et ne vous asseyez pas sur elle.


Rétroviseur extérieur électrique

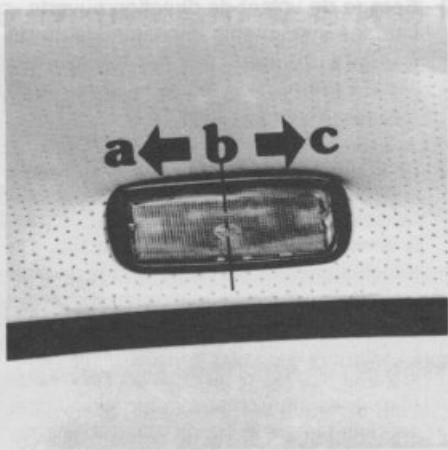
Le réglage électrique du rétroviseur extérieur se fait à l'aide de l'interrupteur de manœuvre disposé sur la portière du conducteur.



Inverseur de rétroviseur extérieur électrique

Le rétroviseur du côté du passager peut être réglé à l'aide du même interrupteur en appuyant en conséquence sur l'inverseur à bascule incorporé dans le tableau de bord. En cas de besoin, il est possible de régler le rétroviseur également à la main. Sur les modèles Coupé et Targa, les rétroviseurs extérieurs disposent d'un chauffage électrique qui est mis en service avec le chauffage de lunette AR.

 Sur le cabriolet, le chauffage des rétroviseurs est mis en service lorsque l'on appuie sur le bouton-poussoir de la console médiane. La lampe témoin placée dans le bouton-poussoir reste allumée tant que le chauffage marche.



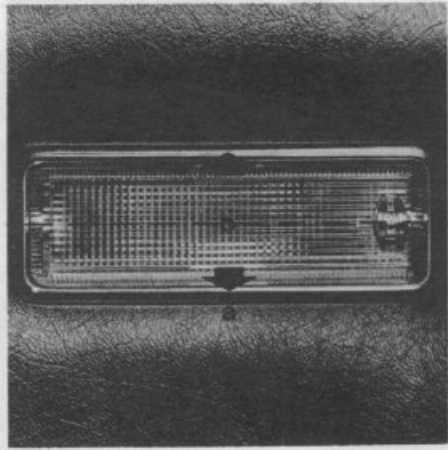
Coupé

Plafonniers

Deux plafonniers sont installés de chaque côté du toit de la voiture.

Le basculement de la lentille, par rapport à l'axe transversal permet d'obtenir trois positions:

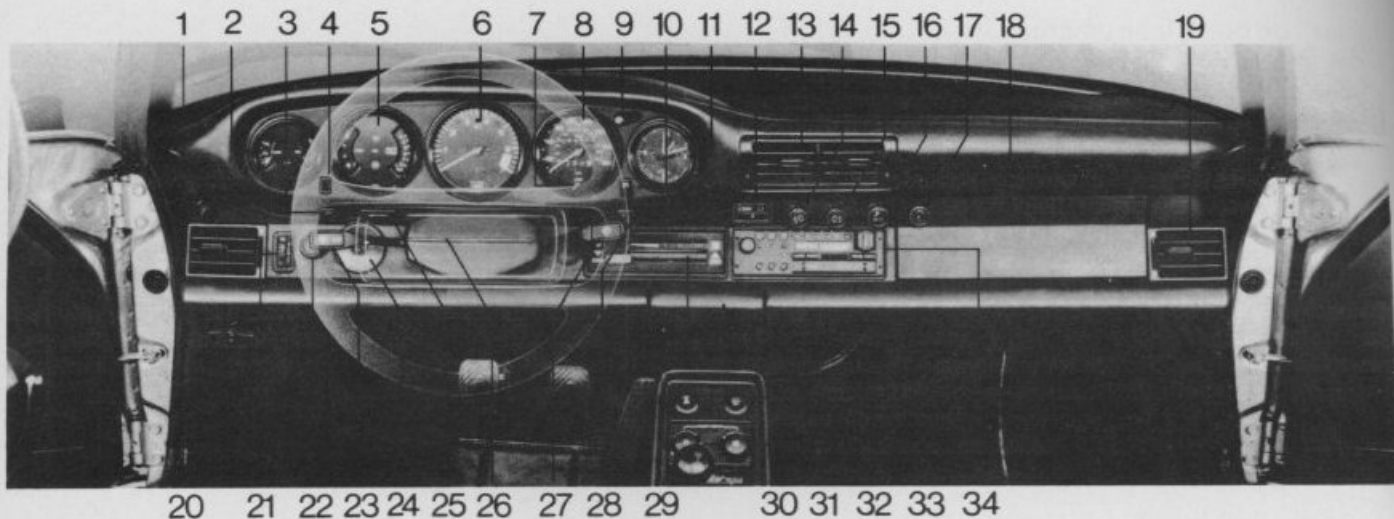
- applique éteinte
- applique s'allume dès que la porte est ouverte.
- applique constamment allumée



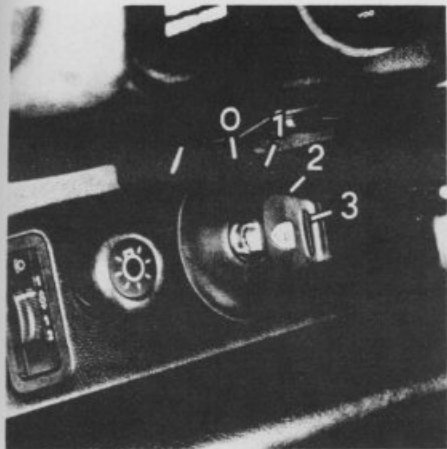
Targa, Cabriolet

Le plafonnier est monté dans le cadre du pare-brise entre les deux pare-soleil. Trois positions sont possibles en faisant coulisser le verre de lampe autour de l'axe longitudinal:

- la lampe est allumée en permanence
- la lampe est éteinte
- la lampe ne s'allume que lorsqu'une porte est ouverte.



- | | | |
|---|--|---|
| 1 Tirette du volet de réservoir | 13 Buse d'air frais | 25 Inverseur pour réglage du rétroviseur extérieur |
| 2 Petit instrument combiné | 14 Feux antibrouillard | 26 Avertisseur sonore |
| 3 Commutateur de toit ouvrant/capote de cabriolet | 15 Feux arrière antibrouillard | 27 Commutateur combiné essuie-glace/lave-glace |
| 4 Essuie-glace de lunette AR | 16 Allume-cigare | 28 Commutateur de nettoyage intensif |
| 5 Grand instrument combiné | 17 Serrure de la boîte à gants | 29 Commutateur d'éclairage et d'avertissement (de détresse) |
| 6 Compte-tours | 18 Eclairage de la boîte à gants | 30 Commutateur du climatiseur |
| 7 Remise à zéro du compteur journalier | 19 Buse de dégivrage | 31 Chauffage de la lunette arrière |
| 8 Compteur de vitesse | 20 Tirette de capot avant | 32 Levier de chauffage/ventilation |
| 9 Essuie-glace intermittent | 21 Réglage du rayon d'éclairage | 33 Cendrier |
| 10 Lave-phares | 22 Commutateur d'éclairage | 34 Autoradio |
| 11 Horloge de bord | 23 Commutateur combiné pour clignotants, phares code/route et appels de phares | |
| 12 Signal d'avertissement ceintures, usure de plaquettes, système de freinage | 24 Contact d'allumage et de démarrage – antivol | |



Contact d'allumage/démarrage – anti-vol

Il y a 4 positions pour la clé de contact:

- 0 - La direction est bloquée; tous les circuits électriques reliés à la clé d'allumage sont coupés.

La clé d'allumage ne peut être retirée que dans cette position. Si la clé de contact est ramenée en position «0», la serrure du volant de direction ne peut s'encliqueter qu'une fois la clé retirée.

Dans cette position, les feux de stationnement peuvent être allumés à l'aide du levier de commande des clignotants.

- 1 - Serrure du volant de direction ouverte – tous les instruments consommateurs de courant à l'exception des clignotants et des phares de recul ainsi que de l'essuie-glace/lave-glace sont en circuit.

- 2 - Le contact est mis. Tous les instruments consommateurs de courant peuvent être utilisés. Lorsque le moteur ne tourne pas, le témoin lumineux de batterie ainsi que le témoin lumineux de pression d'huile s'allument.

- 3 - En tournant la clé vers la droite, on actionne le démarreur (sans appuyer sur l'accélérateur). Lorsque le moteur tourne, relâcher immédiatement la clé de contact: elle revient d'elle-même sur la position «contact établi». Quand le moteur est en marche, il faut que les témoins pour la pression d'huile et de batterie s'éteignent.

Les circuits électriques des principaux instruments sont coupés pour la durée du processus de démarrage.

Le démarreur ne doit pas fonctionner plus de 10 à 15 secondes à la fois. Si nécessaire, répéter l'opération de démarrage après avoir marqué une courte pause d'env. 10 s. Auparavant, le contact doit être coupé; un dispositif de verrouillage incorporé dans la serrure empêche d'actionner à nouveau le démarreur lorsque le moteur tourne.

Attention: Ne jamais retirer la clé de contact pendant que la voiture roule encore!

Ne jamais laisser tourner le moteur en espace clos! Les gaz d'échappement contiennent du monoxyde de carbone, incolore et inodore, qui en quantité minime déjà est cause d'intoxication.

Dans votre propre intérêt, lorsque vous quittez votre voiture, veillez à ce que la clé de contact soit retirée et l'antivol enclenché. Pour cela, tournez éventuellement le volant légèrement vers la gauche ou vers la droite.

Faire attention aux conseils pour la période de rodage et pour le démarrage!

Démarrage du moteur

Des sondes de température montées sur le moteur assurent automatiquement un mélange correct lors du démarrage du moteur. N'appuyez donc pas sur la pédale d'accélérateur en démarrant le moteur, que celui-ci soit chaud ou froid.

En cas de températures extérieures basses et même si le levier de vitesses est au point mort, il est conseillé d'appuyer à fond sur la pédale d'embrayage pendant l'opération de démarrage.

Si le moteur refuse de démarrer après 10 à 15 secondes, attendez env. 10 secondes avant de redémarrer.

A des températures inférieures à -25°C , continuez d'actionner le démarreur même après les premiers allumages, pour faciliter la montée en régime du moteur lors du démarrage à froid.

Ne laissez jamais chauffer le moteur à l'arrêt au ralenti. Prenez immédiatement la route et évitez durant les premières 5 minutes des régimes au-delà de 4500 tr/min.

Ne jamais démarrer ou faire tourner le moteur dans un local fermé! Les gaz d'échappement contiennent du monoxyde de carbone, incolore et inodore, et qui, même en quantité infime, peut provoquer des intoxications.

Pédale de frein

Afin de réduire l'effort de freinage au pied, votre Porsche est équipée d'une assistance de freinage pneumatique. La dépression nécessaire à ce dispositif est fournie par le collecteur d'aspiration si le moteur tourne.

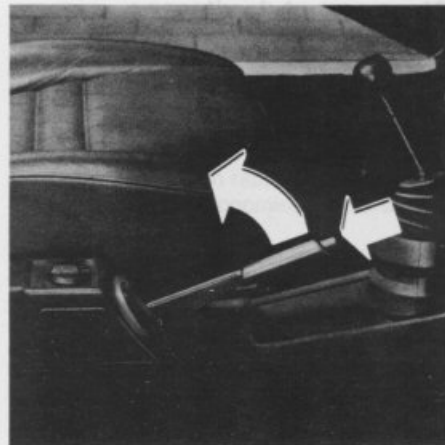
Veillez donc noter qu'en cas de panne de l'assistance de freinage ou durant le remorquage du véhicule moteur arrêté, l'effort de freinage demandé sera nettement plus grand après épuisement de la réserve de dépression.

Un système de rattrapage automatique garantit une course constante de la pédale de frein, le système de freinage étant correctement purgé. La course à vide admissible de la pédale est d'env. 20 mm. Si celle-ci augmente brusquement, de l'air peut avoir pénétré dans le système. Une perte de liquide de frein sera signalée par le voyant lumineux d'avertissement.

Embrayage

L'embrayage est un embrayage hydraulique sec monodisque avec réglage automatique. Il ne demande aucun entretien.

Si la course de la pédale augmente brusquement, une anomalie est possible. Adressez-vous directement à votre concessionnaire le plus proche afin qu'il élimine cette anomalie.



Frein de stationnement (frein à main)

En tirant la poignée du levier, le frein à main est serré. Le levier se verrouille automatiquement.

Pour le desserrer, il convient de serrer un peu le levier tout en appuyant sur le bouton. Abaissez le levier en maintenant le bouton enfoncé.

La lampe témoin de frein s'éteint seulement si le frein est entièrement desserré.

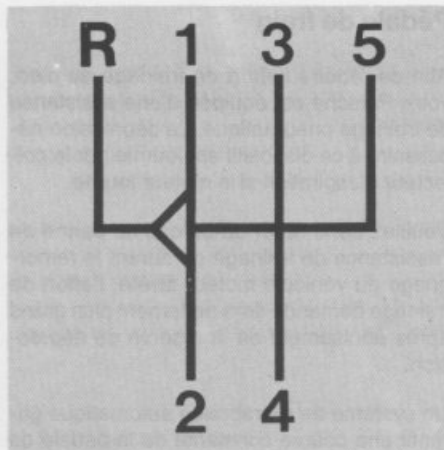
Changement de vitesses



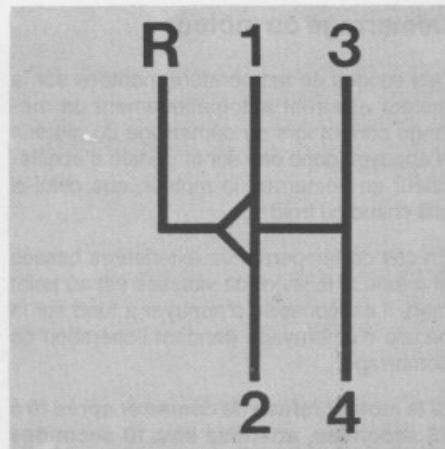
La boîte de vitesses synchronisée Porsche permet un passage rapide et précis des différentes vitesses. En changeant de vitesse, veiller à ce que la pédale d'embrayage soit appuyée à fond de course et que le rapport de vitesse soit engagé complètement.

La position de chaque vitesse est visible sur le schéma de sélection de vitesse ci-contre. Avant d'engager la marche arrière, il convient d'enfoncer la pédale d'embrayage pendant plusieurs secondes; pousser alors le levier au-delà du verrouillage. Les deux phares de recul s'allument dès qu'on engage la marche arrière, le contact établi.

Les nombres de tours limites suivants ne doivent en aucun cas être dépassés en rétrogradant. Sinon le moteur marcherait à sur-vitesse. Ils ne sont valables que pour les démultiplications en série.



911 Carrera



911 Turbo

5e – 4e vitesse	.....	5200 tr/min
4e – 3e vitesse	.....	4800 tr/min
3e – 2e vitesse	.....	4400 tr/min
2e – 1e vitesse	.....	3700 tr/min

4e – 3e vitesse	.....	4200 tr/min
3e – 2e vitesse	.....	4100 tr/min
2e – 1e vitesse	.....	3500 tr/min

Conseils de rodage

Il n'y a pas de règles spéciales de rodage pour votre Porsche, cependant il convient de respecter les conseils suivants, afin d'obtenir les meilleures performances.

Malgré des méthodes de finition très modernes et très précises, il est inévitable que pendant les premières heures de service du moteur toutes les pièces mobiles du moteur s'adaptent les unes aux autres, ceci pendant les premiers 1000 kilomètres.

Au cours de la période de rodage, il est possible que la consommation d'huile dépasse la valeur normale.

Par conséquent:

Ne pas surcharger le moteur froid en le faisant tourner à haut régime, ni à vide, ni en prise.

Changer souvent le régime du moteur et la sollicitation de tous les engrenages. Le régime maxi. d'environ 5000 tr/min dans chaque vitesse ne devrait pas être dépassé.

Rétrograder toujours à temps, ceci signifie qu'il convient de choisir le régime le plus favorable (veuillez consulter le diagramme des vitesses). Ceci est également valable pour plus tard.

Rodage des garnitures de freins

De nouvelles garnitures de freins doivent être «rodées» et n'ont donc pas, au début, leur coefficient de friction maximal. Pour compenser cette réduction d'effet de freinage, il faut appuyer plus fort sur la pédale – pendant les 200 premiers kilomètres. Ceci est également valable plus tard après le remplacement des garnitures.

Veuillez penser que des pneus neufs n'ont pas leur adhérence maximale pendant les premiers temps. Il convient donc de rouler à vitesse raisonnable pendant les 100 à 200 premiers kilomètres.

Régime maxi admissible

Dans la plage de circulation normale, vous devriez passer en vitesse supérieure ou lâcher les gaz au plus tard lorsque le repère rouge sur échelle graduée du compte-tours est atteint. Passer dans un rapport supérieur plus tôt vous permet d'économiser du carburant.

Lorsque le régime maxi. admissible est atteint le courant d'allumage sur le modèle Turbo et, sur la Carrera l'alimentation en carburant seront coupés par un limiteur de régime, afin d'éviter au moteur de dépasser un régime sur-élevé. Cependant, en régime normal la pleine réserve de régime ne doit pas être utilisée.



Commutateur d'éclairage

Le commutateur d'éclairage est un commutateur rotatif à deux crans. En le tirant jusqu'au premier cran, les feux de position s'allument; en le tirant jusqu'au deuxième cran, les feux de croisement s'allument. Le changement de feux de croisement en feux de route s'effectue à l'aide du **levier combiné clignotants, phares code/route et appel de phares**, placé du côté gauche de la colonne de direction. L'éclairage du tableau de bord s'allume au même moment que l'éclairage du véhicule et son intensité peut être réglée progressivement en tournant le commutateur d'éclairage.

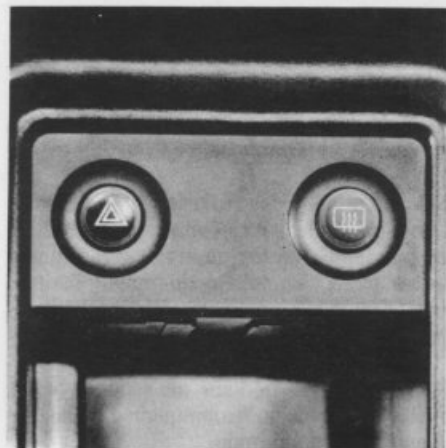
Réglage du rayon d'éclairage

A l'aide du bouton moleté (A) il est possible de corriger le rayon d'éclairage des phares principaux conformément à l'état de charge du véhicule. On obtient ainsi un éclairage de la route optimal sans éblouir les autres usagers de la route.

Le réglage de base des phares s'obtient en tournant le bouton moleté en position de verrouillage sensible «0».

Si le véhicule est chargé, une correction du rayon d'éclairage devra être effectuée d'après le tableau ci-dessous. En tournant le bouton moleté, il est possible de relever ou d'abaisser le rayon d'éclairage. La correction doit être contrôlée en observant la limite entre la zone éclairée et la zone obscure des feux de croisement (sur la face arrière des véhicules roulant devant par exemple).

$\frac{\Delta}{\text{CD}}$ V	Etat de charge
1	1 ou 2 personnes coffre plein
$\frac{\Delta}{\text{O}}$ V	1 ou 2 personnes
1	3 personnes
2	4 personnes

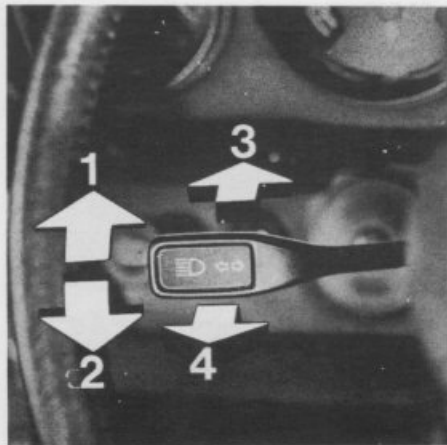


Chauffage de la lunette AR

La commande à tirette et rotative placée dans la console médiane actionne le chauffage de la lunette AR. Sur les modèles coupé et Targa, le chauffage de lunette AR déclenche simultanément le chauffage des rétroviseurs extérieurs. Un voyant lumineux intégré dans le bouton signale le fonctionnement du chauffage.

Clignotant de détresse

En poussant la touche du clignotant de détresse, les quatre clignotants s'allument à la fois. La lampe témoin placée dans le commutateur indique le fonctionnement du clignotant de détresse. Les clignotants de détresse peuvent être allumés quelle que soit la position du contact allumage/démarrage.



Commutateur combiné pour clignotants, phares code/route et appel de phares

Ce levier combiné assure quatre fonctions.

Il permet d'effectuer des appels de phare, d'inverser entre feux de route et de croisement, d'actionner les clignotants et d'allumer les feux de stationnement.

Positions de commutation:

- 1 - Pousser le levier vers le haut en dépassant le point de résistance: clignotant à droite.
- 2 - Pousser le levier vers le bas en dépassant le point de résistance: clignotant à gauche.

Si vous poussez le levier seulement jusqu'au point de résistance, le clignotant correspondant s'allumera et s'arrêtera dès que vous relâchez de levier.

Les clignotants fonctionnent seulement avec le contact établi.

En position «0» de la clé de contact, les feux de stationnement droits seront allumés en position de «clignotant droit», et ceux de gauche en position de «clignotant gauche». «Feux de stationnement» signifie qu'un feu de position AV et un feu AR seront allumés côté gauche ou droit de la voiture.

Avec le contact établi et le commutateur d'éclairage tiré jusqu'au second cran, le levier a les positions:

- 3 - Levier poussé vers l'AV (vers tableau de bord) – feux de route.
- 4 - Levier tiré (vers le volant) – feux de croisement.

L'appel de phares est effectué en tirant le levier vers le volant. Les phares s'allument tant que le levier est tiré.

Si une lampe de clignotant est défectueuse, les deux lampes témoin s'allument en même temps mais avec une intensité réduite.



Commande combinée de l'essuie-glace et du lave-glace

Cette commande a 4 positions:

- 0 - Position d'arrêt
- 1 - Essuie-glace, mouvement lent
- 2 - Essuie-glace, mouvement rapide
- 3 - Essuie-glace, mouvement très rapide

Dans toutes les quatre positions du levier de commande d'essuie-glace, vous pouvez tirer sur ce levier pour vous servir du lave-glace électrique. Le contact étant mis, les buses du lave-glace sont automatiquement chauffées.

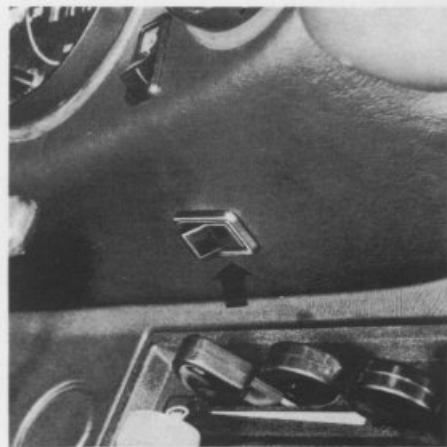
En tirant le levier vers vous en position «0», l'essuie-glace et le lave-glace seront mis en service. Après relâchement du levier, l'essuie-glace effectuera encore quelques mouvements pour sécher le pare-brise.

Attendez que le pare-brise soit suffisamment mouillé avant d'actionner l'essuie-glace, sinon le verre risque d'être rayé. Vérifiez régulièrement l'état des balais d'essuie-glace et remplacez-les au moins tous les ans.

Essuie-glace intermittent

Pour vous servir de l'essuie-glace intermittent, tournez le bouton situé entre le compteur de vitesse et l'horloge de bord. La durée de l'intervalle entre deux balayages peut être variée en tournant ce bouton.

Le fonctionnement intermittent de l'essuie-glace s'arrête automatiquement en actionnant la commande d'essuie-glace.



Chauffage de la lunette

Nettoyage intensif

Avec cette installation, vous pouvez détacher même des saletées siliconées adhérant fermement au pare-brise. Par une courte pression sur le commutateur à bascule placé à droite de la colonne de direction, la pompe de dosage projette le produit de nettoyage spécial Porsche.

La durée de projection est limitée par un relais temporisé afin d'empêcher une trop grande consommation. On répètera la manœuvre si nécessaire. Actionnez ensuite le lave-glace.



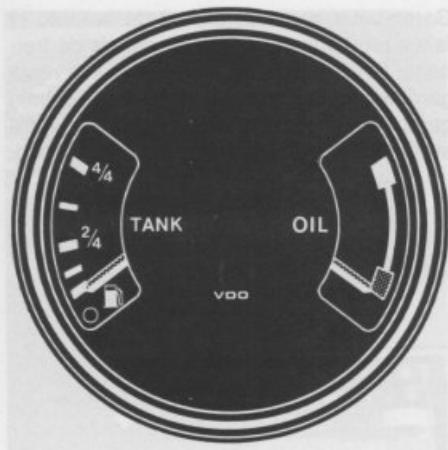
Témoin lumineux de freins

Le témoin lumineux de freins s'allume lorsque le frein à main est entièrement relâché. Si ce témoin lumineux s'allume durant la conduite, il peut y avoir un manque de liquide de frein ou l'un des deux circuits de freinage peut être défaillant. Dans ce dernier cas, la course de la pédale de frein sera plus grande et la distance de freinage sera augmentée. Limitez vos déplacements au strict minimum avec un système de freinage défaillant!

Garez-vous sur le côté droit de la route et faites prudemment quelques essais de freinage. Si vous jugez que votre sécurité reste garantie, roulez lentement jusqu'au prochain garage autorisé en n'oubliant pas que votre système de freinage a subi une dégradation.

Témoin d'usure des garnitures de freins

Le témoin d'usure des garnitures de freins s'allume lorsque le contact d'allumage est établi et s'éteint après le démarrage du moteur. Si la limite d'usure est atteinte, le témoin lumineux s'allume et ne s'éteint qu'après coupure de l'allumage. Si le témoin lumineux s'allume à nouveau après un nouvel allumage, ou après la première pression sur la pédale de frein, il convient de faire vérifier immédiatement les garnitures de freins par un atelier Porsche agréé.



absolument à ce que la réserve d'huile ne baisse pas de telle manière que l'aiguille arrive dans la plage rouge. Lors de conditions défavorables, des dégâts au moteur pourraient s'ensuivre.

Pendant la marche, il n'est pas possible de lire l'indication de réserve d'huile-moteur; les mouvements d'aiguille sont donc sans signification.



Commandez essuie-glace et lave-glace

Petit instrument combiné

L'indication de **réserve d'essence** a une lampe témoin rouge qui s'allume lorsqu'il reste environ 8 litres d'essence dans le réservoir.

Si l'aiguille de **contrôle de réserve d'huile-moteur** se trouve dans la plage blanche lorsque la voiture est placée à l'horizontale, le moteur tournant au ralenti et l'huile étant à température de service, il y a suffisamment d'huile dans le réservoir. Il convient de veiller

Essuie-glace et lave-glace

Pour vous servir de l'essuie-glace intermittent, appuyez sur le bouton de commande. **Attention! Uniquement la vérification exacte à l'aide de la jauge d'huile donnera une indication précise sur la réserve d'huile disponible (voir «Moteur – contrôle du niveau d'huile»).**

Si l'aiguille de contrôle du niveau d'huile-moteur commence à **baisser** lorsque la vitesse de rotation de moteur **augmente**, vous avez la preuve que l'indicateur fonctionne.

Nettoyage intensif

Avec cette installation, vous pouvez détacher même des saletés siliceuses adhérentes momentanément au pare-brise. Par une courte pression sur le commutateur à fusible placé à droite de la colonne de direction, la pompe de dosage projette le produit de nettoyage spécial Porsche.

La durée de projection est limitée par un relais temporisé afin d'éviter une trop grande consommation. On répète la manœuvre si nécessaire. Actionnez ensuite le lave-glace.



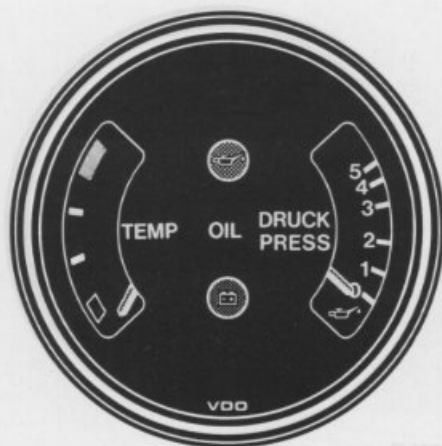
911 Turbo

911 Turbo

Compte-tours

Le témoin rouge figurant sur le cadran du compte-tours constitue un signal d'avertissement optique. Au régime maximal, le témoin se dirige coupe le courant d'allumage, ce qui évite l'emballement du moteur en charge.

Les témoins de clignotants (verts) s'allument au même rythme que les clignotants en marche. Le temps de contrôle des feux de route (rouge) s'allume lorsque ceux-ci sont éteints.



911 Carrera

Compteur de vitesse

Grand instrument combiné

Le grand instrument combiné rassemble les indications de pression et de température d'huile et les témoins de charge de batterie et d'huile.

La température d'huile influe sur la longévité du moteur. Après le démarrage, roulez donc à régime modéré (4500 tr/min maxi) pendant les premières 5 minutes.

Si l'aiguille pénètre dans la zone rouge, réduisez la vitesse. Si la température élevée persiste néanmoins, rendez-vous au garage le plus proche.

A un régime de 5000 tr/min, la **pression d'huile** doit être au moins de 3,5 bars. Si le moteur est très chaud et tourne au ralenti, le voyant rouge peut s'allumer brièvement, sans que la sécurité de fonctionnement du moteur soit mise en cause.

Si la **pression d'huile** baisse subitement pendant le trajet ou si la lampe témoin rouge s'allume, il est nécessaire de s'arrêter de suite. Si le niveau d'huile dans le réservoir est suffisant, il convient de se rendre dans le garage agréé le plus proche afin d'éliminer cette anomalie.

La lampe témoin de charge de l'alternateur (rouge) sert à surveiller l'alternateur et la courroie trapézoïdale ainsi que le fonctionnement de la soufflerie d'air de refroidissement. Elle s'allume lorsque le contact est mis et s'éteint dès que le régime augmente. Si la lampe témoin clignote ou s'allume subitement pendant le trajet, c'est que la courroie est déchirée ou détendue; il faudra la retendre ou la remplacer. Mais il se peut également que le défaut se trouve dans le dispositif de régulation ou l'alternateur; dans ce cas, il sera nécessaire de se rendre dans un atelier autorisé.

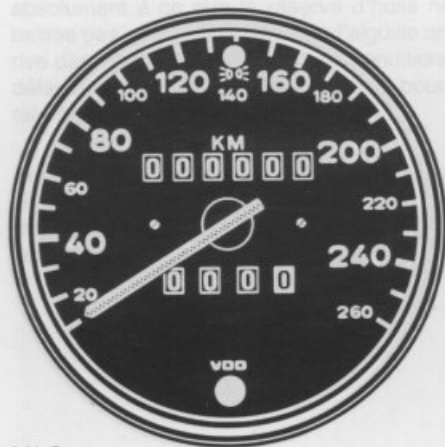


911 Carrera

Compte-tours

Le repère rouge figurant sur le cadran du compte-tours constitue un signal d'avertissement optique. Au régime maximal admissible, le limiteur de régime coupe l'arrivée de carburant, ce qui évite l'emballement du moteur en charge.

Les témoins de clignotants (vert) s'allument au même rythme que les clignotants en marche. **La lampe de contrôle des feux de route** (bleue) s'allume lorsque ceux-ci sont allumés.



911 Carrera

Compteur de vitesse

Le mécanisme compteur supérieur enregistre le total des kilomètres parcourus; **le compteur journalier** peut être ramené à zéro à l'aide du bouton-poussoir.

La lampe témoin «veilleuse» (verte) s'allume dans le compteur lors de l'allumage des feux de position. Elle s'éteint dès qu'on fait appel aux phares ou aux codes.



911 Turbo



911 Turbo

Compte-tours

Le repère rouge figurant sur le cadran du compte-tours constitue un signal d'avertissement optique. Au régime maximal, le limiteur de régime coupe le courant d'allumage, ce qui évite l'emballement du moteur en charge.

Les témoins de clignotants (verts) s'allument au même rythme que les clignotants en marche. **La lampe de contrôle des feux de route** (bleue) s'allume lorsque ceux-ci sont allumés.

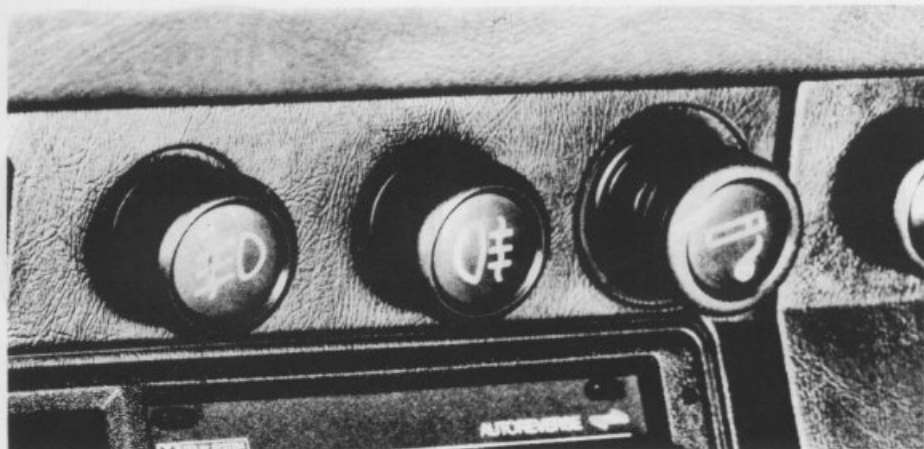


Horloge

En appuyant sur le bouton au centre de l'horloge et en tournant en même temps, il est possible de placer les aiguilles sur l'heure voulue. **L'indicateur de contrôle du temps de circulation** blanc peut être réglé en tournant le même bouton.

Le manomètre situé dans la partie inférieure du cadran indique la pression de suralimentation du turbocompresseur.

En conduite à pleine charge à environ 4000 tr/min moteur, la pression de suralimentation doit être d'environ 0,6 – 0,8 bars de pression effective. Si l'aiguille dépasse, à la suite d'une panne, cette valeur de façon importante, les pompes à essence s'arrêtent, ce qui provoque l'arrêt du moteur.



☞ Phares antibrouillard

☞ Feu arrière antibrouillard

Les phares ou les feux arrière antibrouillard peuvent être allumés en même temps que l'éclairage du véhicule.

Une commande à tirette et rotative actionne les phares et le feu AR antibrouillard. Un voyant lumineux intégré dans le bouton signale leur fonctionnement.

La clé de contact retirée, le circuit électrique pour les phares et le feu arrière antibrouillard est interrompu.

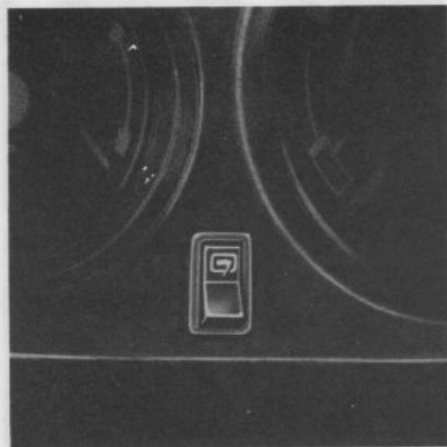
Attention! Respectez, en utilisant vos phares antibrouillard, les réglementations des divers pays.



☞ Allume-cigares

L'allume-cigares est prêt à être mis en service lorsque la clé de contact est en position 1 ou 2. La spirale est chauffée lorsqu'on repousse l'allume-cigares électrique vers l'intérieur. Ce dernier revient d'un coup sur la position originale dès que la température correspondante est atteinte.

L'allume-cigares une fois enlevé, des appareils électriques peuvent être branchés (p. ex. une lampe). Puissance de 120 Watts environ, tension de 12 V. Veillez à ce que la douille ne soit pas endommagée par l'utilisation de prises inappropriées.



Essuie-glace de lunette arrière

Pour actionner l'essuie-glace de lunette arrière, appuyez sur l'interrupteur situé sur le tableau de bord. Pour éviter de rayer le verre, n'actionnez pas l'essuie-glace tant que la glace n'est pas suffisamment mouillée.

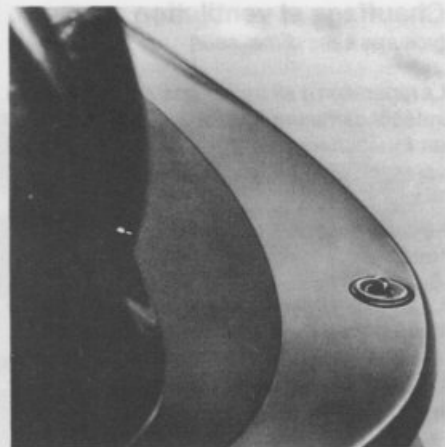
Note: Veillez à soulever le balai d'essuie-glace avant d'ouvrir le capot-moteur, sinon il risque d'être tordu par le capot.



Lave-phares

Pour actionner le lave-phares, appuyez sur l'interrupteur du tableau de bord et relâchez-le. Le système de lave-glace ne fonctionne que lorsque les projecteurs sont allumés.

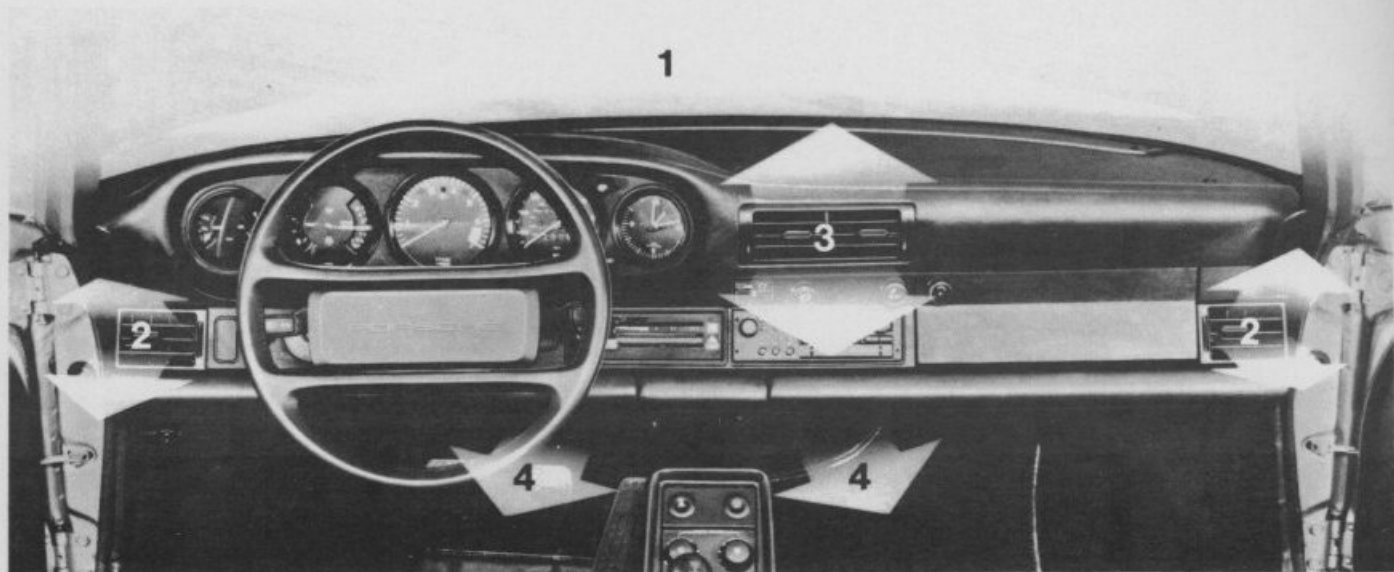
Une pompe débite de l'eau sous haute pression aux gicleurs situés devant les projecteurs. Un relais limite le temps de pulvérisation, si les projecteurs sont très encrassés, répétez donc l'opération plusieurs fois. Les saletés fortement incrusté (p. ex. insectes) doivent être enlevé régulièrement.



Comme ce système utilise beaucoup d'eau, un réservoir contenant 8,0 litres est utilisé. Il sert en même temps à alimenter le lave-glace de pare-brise.

Avant le début de la saison froide, ajoutez un produit de nettoyage antigel à l'eau du réservoir pour que les deux systèmes de lave-glace puissent fonctionner aux températures inférieures à 0 °C.

Vérifiez régulièrement le fonctionnement correct du système de lave-phares.



Buses d'air

Véhicules sans climatiseur

Buses 1, 2 et 4: arrivée d'air chauffé ou frais

Buses 3: air frais seulement

Un levier permet d'ouvrir ou de fermer individuellement les buses 2 et 3. Un pivotement ou une rotation des lamelles permet d'orienter le flux d'air.

Véhicules avec climatiseur

Buses 1 et 4: air chauffé ou frais

Buse 2: air chauffé et/ou air refroidi

Buse 3: air refroidi seulement

Orifice supplémentaire du compartiment pour les jambes pour AC

Buse 4: air refroidi seulement

Chauffage et ventilation

(voitures sans climatiseur)

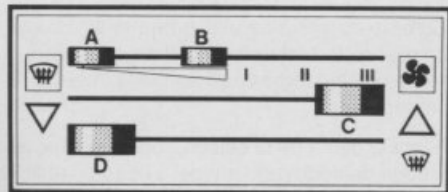
La répartition d'air frais et chauffé est réglable indépendamment. Même avec le chauffage en fonctionnement, il est donc possible de ventiler l'habitacle avec de l'air frais.

Le levier supérieur gauche règle le **débit d'air frais**.

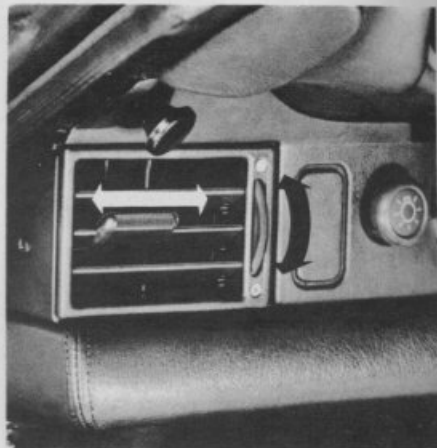
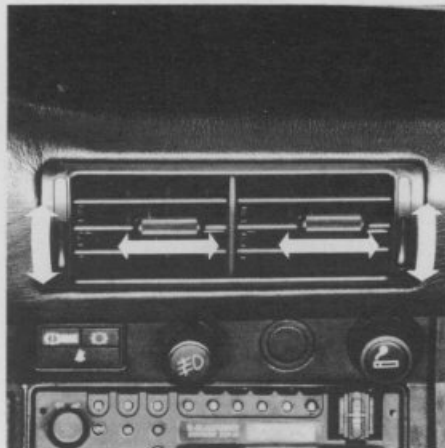
Le levier supérieur droit met en service le **ventilateur d'air frais** qui augmente le débit d'air.

Le levier central règle la répartition de l'**air frais**, soit vers le bas soit vers le pare-brise.

Le levier inférieur règle la répartition de l'**air chauffé**, lorsque le chauffage est utilisé.



- Levier A – Arrivée d'air frais
- Levier B – Ventilateur d'air frais
- Levier C – Répartition d'air frais
- Levier D – Répartition d'air chauffé



Buses d'aération centrales

Elles servent uniquement à l'arrivée d'air frais. Un bouton moleté situé à côté de la buse permet de les fermer ou de les ouvrir:

Bouton moleté en haut: buse fermée
Bouton moleté en bas: buse ouverte

En pivotant les lamelles, le flux d'air peut être orienté à volonté.

Buses latérales

Selon la position du levier, elles servent à l'arrivée d'air frais, d'air chaud ou d'un mélange des deux.

Un bouton moleté situé à côté de la buse permet de les ouvrir ou de les fermer.

Bouton moleté vers le haut – buse fermée
Bouton moleté vers le bas – buse ouverte

En pivotant les lamelles, le flux d'air peut être orienté à volonté.

Commande automatique du chauffage

L'arrivée d'air chaud en provenance du moteur est réglable au moyen du bouton rotatif:

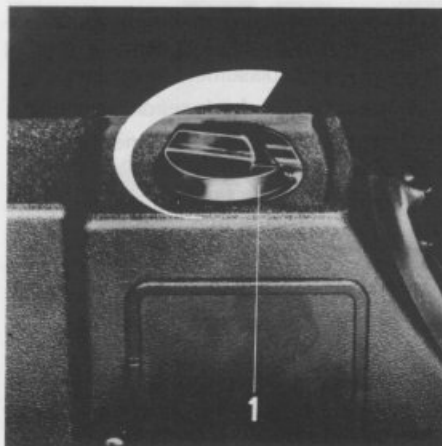
- Pos. 0 Bouton en butée à gauche – chauffage arrêté.
- Pos. 1–9 Arrivée d'air chaud faible ou forte – en fonction du réglage thermostatique.
- Pos. DEF Puissance de chauffage maximale, un interrupteur met le réglage thermostatique hors service.

Selon la position du bouton rotatif, deux soufflantes auxiliaires sont mises en service pour augmenter le débit d'air chaud:

- Pos. 1–7 Les soufflantes tournent à faible vitesse.
- Pos. 8–9 Les soufflantes tournent à vitesse moyenne.
- Pos. DEF Les soufflantes tournent à vitesse maximale.

911 Turbo

Les soufflantes auxiliaires sont coupées automatiquement lorsque la puissance de chauffage maximale n'est pas nécessaire.



1 Bouton rotatif pour commande automatique du chauffage

Pour obtenir un chauffage régulier de l'habitacle il s'est avéré favorable de placer le levier supérieur à gauche, les leviers central et inférieur au milieu et de choisir la température désirée à l'aide du bouton rotatif de commande de chauffage. Les vitres de portières, le toit ouvrant et sur Targa le toit pliant devraient être fermés afin de ne pas fausser le réglage automatique.



Instructions pour voitures équipées d'un climatiseur

Le débit d'air et la soufflante d'air frais sont réglés à l'aide des deux commutateurs placés dans la console centrale.

L'air refroidi sort par la buse centrale (3), les buses latérales (2) et par le compartiment pour les jambes (4).

Le climatiseur ne fonctionne que quand le moteur tourne. Il doit seulement être actionné lorsque le capot-moteur est fermé.

Le bouton de **réglage de température** gauche, placé dans la console centrale, permet de régler le refroidissement en continu:

- Butée gauche – faible refroidissement
- Butée droite – refroidissement maximum

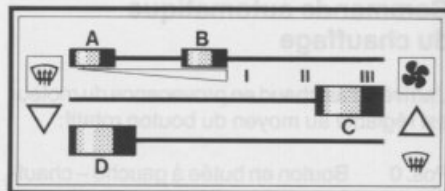
L'interrupteur de soufflante pour l'air frais possède quatre positions:

- Position I – soufflante arrêtée
- Position II à III – augmentation de régime de soufflante

La puissance réfrigérante de l'installation de climatisation est toutefois dépendante du régime du moteur. Si l'on souhaite par conséquent un rafraîchissement très efficace, il faut – surtout dans le trafic urbain ou en colonne – observer le régime du moteur.

L'air à conditionner sera aspiré de l'habitacle et soufflé dans le boîtier de l'évaporateur qui lui retirera sa chaleur et son humidité. L'air refroidi sera alors renvoyé dans l'habitacle par les buses d'aération centrales, les buses latérales du tableau de bord et par le compartiment des jambes.

Le meilleur rafraîchissement à l'intérieur du véhicule est obtenu lorsque les vitres sont fermées et que les leviers de l'installation de ventilation se trouvent dans la position montrée ci-contre. Les deux boutons rotatifs doivent se trouver à droite, en butée.



Autres possibilités offertes par le climatiseur

En déplaçant le levier supérieur vers la droite, vous pouvez envoyer, en plus de l'air climatisé, de l'air frais sur le pare-brise et dans le compartiment des jambes.

Par ailleurs, vous pouvez mettre le chauffage; l'air chaud arrivera alors par les buses du pare-brise, des vitres latérales et du compartiment pour les jambes.

Lorsque le chauffage est mis, le climatiseur ne fonctionne pas, de l'air trop chaud peut, en cas de conditions de conduite particulières, s'échapper des buses latérales. Dans ce cas, il est possible de mettre en marche la soufflante de l'installation de climatisation. Placer le bouton de réglage de température sur I.

Si la voiture est restée au soleil pendant longtemps, il est recommandé d'aérer l'habitacle les fenêtres ouvertes et le ventilateur et le climatiseur étant en marche.

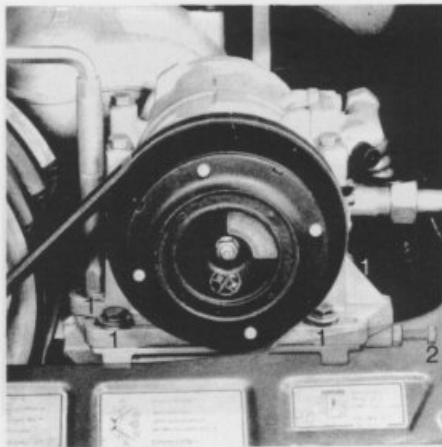
Entretien du climatiseur



L'installation de climatisation doit être enclenchée pendant quelque temps au moins une fois par mois.

Ceci doit être particulièrement observé pendant les mois d'hiver pendant lesquels la climatisation n'est pas utilisée. Cela est nécessaire pour permettre le graissage des joints d'étanchéité et des paliers du compresseur du climatiseur ainsi que de la soupape d'expansion.

Si de l'air non refroidi sort des buses du climatiseur, arrêtez celui-ci. La poursuite de l'utilisation pourrait entraîner des avaries du compresseur.



Remplacer la courroie trapézoïdale

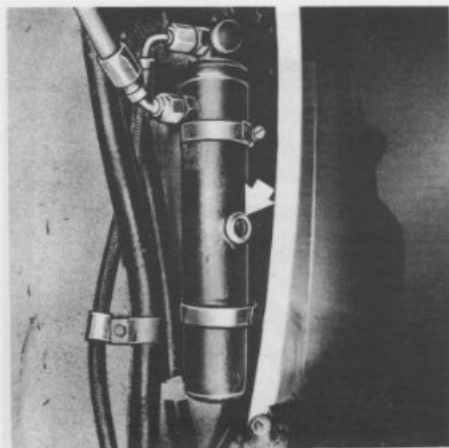
La tension de la courroie de compresseur sera vérifiée tous les 20 000 kms. Lors d'une utilisation fréquente de la climatisation, il convient de vérifier plus souvent la tension.

Desserrer la vis de tension (2) et les vis et l'écrou de fixation (1) de la plaque du compresseur. Déplacer le compresseur vers la gauche, remplacer la courroie trapézoïdale et la tendre à l'aide de la vis de tension (2) de façon qu'il soit possible de l'enfoncer entre les deux poulies d'env. 2 – 3 mm par pression du pouce.



l'écrou de fixation, déplacer le récupérateur et enlever le capuchon de protection en direction sur entraînement.

Avec le bout faisant tourner prévu sur le Serrer les vis et l'écrou de fixation ainsi que le contre-écrou de la vis de tension (2). Il convient ensuite de faire vérifier par votre atelier Porsche la tension correcte de la courroie trapézoïdale et éventuellement de la corriger.



Instructions pour voitures équipées

d'un climatiseur.
En raison de la perte de liquide réfrigérant due à la technique, il convient de vérifier au moins une fois par an son niveau. Pour ceci, lancer le moteur, le capot étant fermé! Enclencher la climatisation, tourner entièrement vers la droite les deux commutateurs rotatifs (soufflerie et température). Afin d'éviter un arrêt automatique de l'air conditionné, ouvrir le chauffage, dévisser le capuchon de protection du réservoir de liquide-voyant (le réservoir est fixé sous l'aile avant gauche). Après un fonc-

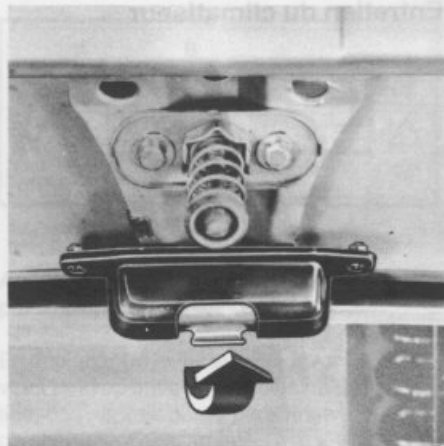


tionnement d'env. 5 minutes, vérifier le niveau du liquide de refroidissement dans le voyant, la bille doit flotter en haut. Le cas échéant, faire l'appoint de la climatisation dans un atelier spécialisé.

Afin d'obtenir une puissance de refroidissement optimale, il convient de veiller à ce que les condensateurs du climatiseur ne soient pas encrassés ou obstrués et que la soufflerie avant de condensateur fonctionne.

tionnement d'env. 5 minutes, vérifier le niveau du liquide de refroidissement dans le voyant, la bille doit flotter en haut. Le cas échéant, faire l'appoint de la climatisation dans un atelier spécialisé.

Afin d'obtenir une puissance de refroidissement optimale, il convient de veiller à ce que les condensateurs du climatiseur ne soient pas encrassés ou obstrués et que la soufflerie avant de condensateur fonctionne.



La lampe ne fonctionne que lorsque l'éclairage de la voiture est enclenché. Tournez le couvercle rotatif de la lampe pour l'allumer.

Lampe compartiment-moteur

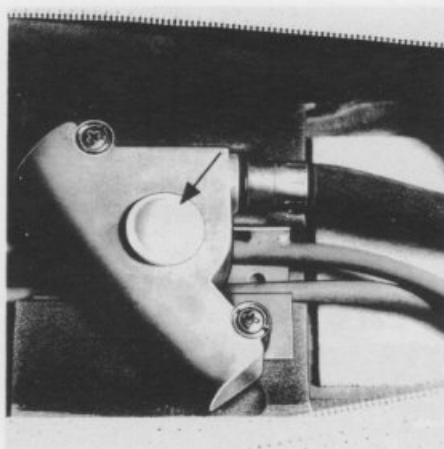
La lampe ne fonctionne que lorsque l'éclairage de la voiture est enclenché. Tournez le couvercle rotatif de la lampe pour l'allumer.



Toit ouvrant électrique

Le toit ouvrant électrique est commandé par un commutateur rappelé par ressort situé au-dessus du contacteur d'allumage dans le tableau de bord. Le toit ouvrant s'ouvre ou se ferme en fonction de la direction dans laquelle on appuie sur le commutateur. Lorsque le contact d'allumage est établi, l'action appropriée du commutateur amène le toit dans la position voulue. Lorsqu'on le relâche, le commutateur retourne à sa position de repos et le toit ouvrant s'immobilise.

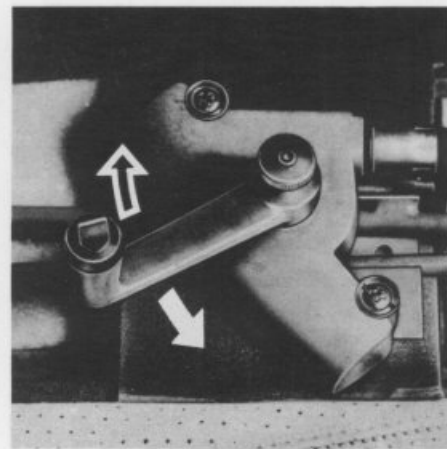
Le toit ouvrant est équipé d'un débrayage de sécurité qui déconnecte le mécanisme d'entraînement lorsqu'une certaine résistance



s'oppose au déplacement du toit, ce qui exclut la possibilité de blessures accidentelles. Nous conseillons de manœuvrer le toit ouvrant seulement à des vitesses inférieures à 100 km/h. Le déploiement élevé de force nécessaire au surpassement de la résistance de l'air, lors de vitesses supérieures, peut entraîner des endommagements sur le toit ouvrant.

Commande manuelle

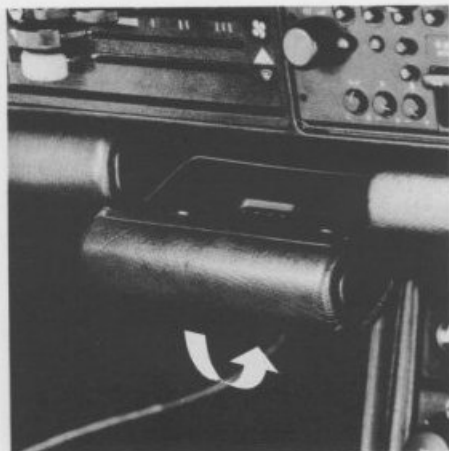
Une manivelle de commande manuelle a été prévue pour permettre la commande manuelle du toit en cas de panne électrique. Pour ceci, ouvrir la fermeture éclair au-dessus de la



lunette arrière, dévisser le recouvrement et enlever le capuchon de protection en plastique sur entraînement.

Avec le bout faisant tournevis prévu sur la manivelle, enlevez la vis ainsi dégagée. Avant d'introduire l'extrémité en fourche de la manivelle, retirez les entretoises qui se trouvaient sous la vis. Vissez dans le trou fileté de l'axe la vis à tête moletée en vous assurant que les bouts s'engagent dans les fentes. Il est maintenant possible d'ouvrir ou de fermer le toit avec la manivelle.

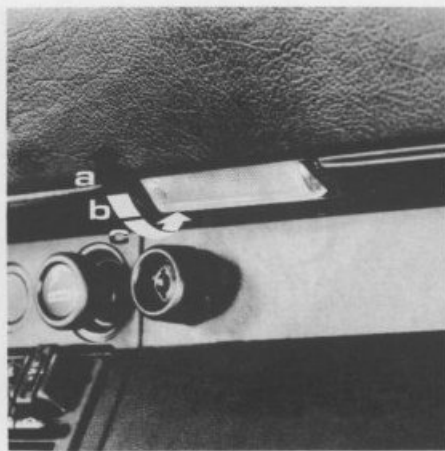
Si le toit n'est ouvert qu'à moitié, il est recommandé de tourner la vis de façon à ce que le toit se ferme.



Cendrier

Vidage: ouvrir complètement, appuyer sur le ressort d'arrêt de la partie inférieure et retirer le cendrier.

Remise en place: faire glisser le cendrier dans les guides, appuyer sur le ressort d'arrêt de la partie inférieure.

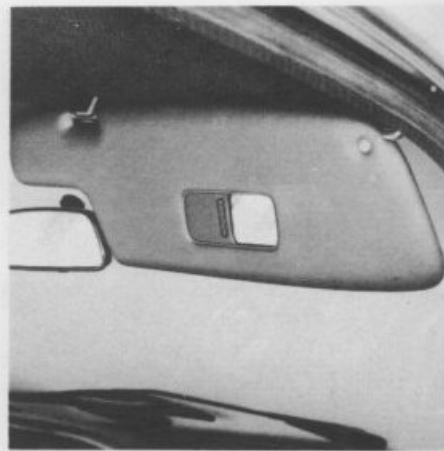


Boîte à gants

Pour ouvrir la boîte à gants, tourner le bouton vers la droite. En prévision d'actions abusives ce bouton peut être verrouillé avec la clé.

Le verre de lampe peut être pivoté autour de l'axe longitudinal. Les trois positions ont les fonctions suivantes:

- La lampe est allumée en permanence.
- La lampe est éteinte en permanence.
- La lampe s'allume lorsque la boîte à gants est ouverte.



Pare-soleil

Pour éviter d'être ébloui par l'avant, on peut abaisser les pare-soleil vers le bas.

Pour les modèles Coupé, on peut de plus enlever des attaches à droite et à gauche du rétroviseur intérieur et les placer devant les vitres latérales.

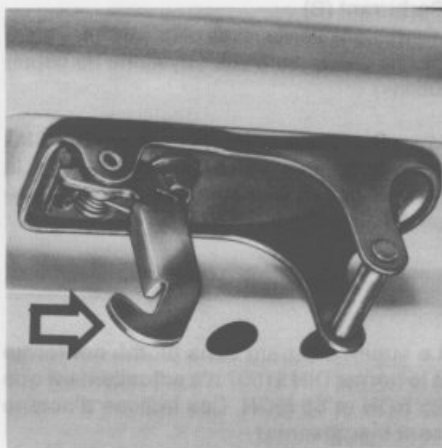
La face arrière des pare-soleil comporte un petit miroir de courtoisie qui peut être fermé par un cache coulissant.



Tirette du capot avant

La tirette d'ouverture du capot avant se trouve à gauche, sous le tableau de bord.

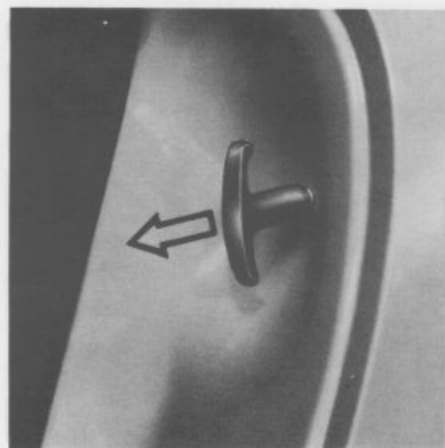
La tirette dégage le verrou, et le capot se relève jusqu'au cran de sécurité. Il est uniquement possible d'ouvrir le capot lorsque le crochet de sécurité est décliqueté. Pour ce faire, pousser le capot un peu vers le bas et le crochet de sécurité légèrement vers la droite. Un ressort maintient le capot ouvert.



Vous pouvez vous dispenser d'employer un levier ou un crochet de sécurité si vous avez un capot à ouverture automatique. Il est conseillé, pour les capots à ouverture manuelle, de pousser le capot un peu vers le bas et le crochet de sécurité légèrement vers la droite. Un ressort maintient le capot ouvert.

Fermeture: exercer une pression sur le capot; le crochet de sécurité et le verrou se remettent en place.

La tirette est verrouillable afin d'éviter toute utilisation abusive.



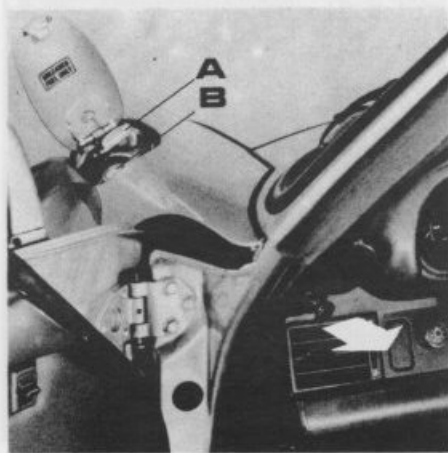
Réservoir de nettoyage intensif

Le réservoir de nettoyage intensif est situé dans le coffre à l'arrière du véhicule.

Tirette du capot arrière

La tirette du capot arrière se trouve dans le montant de la porte, derrière le siège du conducteur. La tirette dégage le verrou, et le capot peut être levé dans le sens de la marche.

Le verrou du capot est fait de telle sorte qu'il se dégage spontanément dès que le câble de la tirette casse.



Carburant (B)

(Carburants nécessaires pour véhicules équipés de catalyseurs voir «Système de dépollution»).

Votre Porsche peut fonctionner avec tous les supercarburants au plomb conformes à la norme DIN 51 600 lorsque les indices d'octane sont d'au moins 98 RON et 88 MON.

Le supercarburant sans plomb conforme à la norme DIN 51 607 n'a actuellement que 95 RON et 85 MON. Ces indices d'octane sont insuffisants!

S'il n'est pas possible de se procurer du carburant de qualité satisfaisante (p. ex. à l'étranger), il est conseillé, pour des trajets avec du carburant à faible indice d'octane, pour éviter le cognement du moteur, d'accélérer avec modération, de changer à temps de rapport de vitesse et d'éviter la marche à pleine charge. En cas de séjour prolongé dans un de ces pays, nous vous conseillons de vous adresser à votre concessionnaire, afin d'effectuer la correction du réglage d'allumage nécessaire dans ce cas.

Toujours arrêter le moteur pour faire le plein.

Réservoir d'eau (A)

Sa contenance est d'env. 8,0 l. Lorsque vous ajoutez à l'eau un produit de nettoyage ainsi qu'un antigel, il est recommandé de respecter les proportions indiquées par le constructeur; pour le nettoyage du pare-brise et des phares de l'eau claire seule ne suffit généralement pas.

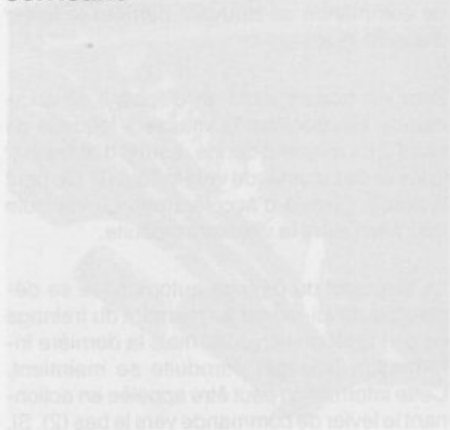
En complétant l'eau, il convient de fermer le couvercle de la tubulure de remplissage d'essence.

Tubulures de remplissage d'essence et d'eau

Les tubulures de remplissage d'essence et d'eau sont montées dans l'aile avant gauche et recouvertes par un volet séparé.

Un carré en matière plastique est prévu pour la protection contre la saleté et contre des dommages de peinture lors du remplissage du réservoir. La tirette d'ouverture du volet se trouve sur le côté extérieur gauche du tableau de bord.

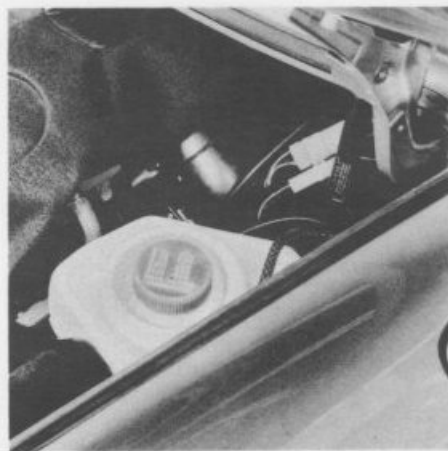
Jerricane



Vous pouvez vous dispenser d'emporter un jerricane si vous faites le plein d'essence à temps étant donné que votre véhicule dispose d'une réserve d'env. 8 litres.

Si vous désirez tout de même emporter un jerricane, il convient de fixer celui-ci à un endroit sûr de façon à ce qu'il ne glisse pas (p. ex. derrière le dossier de la banquette arrière). Des jerricanes mal placés peuvent, en cas d'accident, être endommagés et l'écoulement du carburant accroît les risques d'incendie.

Le carburant peut s'écouler des jerricanes à fermeture non étanche ce qui peut provoquer une odeur désagréable et accroître le risque d'explosion.



Réservoir de nettoyage intensif

Le réservoir de liquide se trouve sous le tapis du coffre, sur la paroi latérale gauche. Il contient env. 0,6 litres de produits de nettoyage.

Afin d'éviter des endommagements de la peinture ou des décolorations, n'utiliser que du «Porsche Spezial Silicone Remover». Les autres produits ne conviennent pas à un nettoyage intensif, mais ils peuvent, au cas où le produit spécial ne serait pas disponible, être ajoutés à l'eau de l'installation de lave-glace dans les proportions indiquées par le constructeur. Le «Porsche Spezial Silicone Remover» résiste au gel jusqu'à -25°C .



- 1 Entrée/accélération
- 2 Nouvel appel
- 3 Interruption

911 Carrera

Tempostat (programmeur de vitesse)

Le programmeur de vitesse vous permet de maintenir une vitesse de croisière constante entre 50 et 200 km/h, sans avoir à actionner la pédale d'accélérateur. Toute manœuvre volontaire, comme l'accélération, le changement de vitesses ou le freinage, peut être effectuée indépendamment du régulateur automatique.

Ce dispositif est actionné à l'aide d'un levier de commande se trouvant derrière le levier d'essuie-glace.

Pour mémoriser dans un dispositif de commande électronique la vitesse à laquelle on roule à un moment donné, il suffit d'actionner le levier de commande vers le haut (1). On peut lâcher la pédale d'accélérateur. Le véhicule maintient alors la vitesse introduite.

Le dispositif du réglage automatique se déclenche de lui-même au moment du freinage ou de l'arrêt du véhicule, mais la dernière information (vitesse) introduite se maintient. Cette information peut être appelée en actionnant le levier de commande vers le bas (2). Si, cependant, le contact d'allumage est coupé, le dispositif de commande électronique est à zéro.

Si la vitesse introduite est trop basse, on peut accélérer comme on le fait normalement ou bien pousser le levier de commande vers le haut (1) sans toutefois actionner la pédale d'accélérateur, jusqu'à ce que la vitesse désirée soit atteinte. La vitesse à laquelle on roule au moment où on lâche le levier de commande se maintient alors automatiquement.

Si la vitesse introduite est trop élevée, il faut actionner le levier de commande vers le volant de direction (3) ou actionner le frein; le programmeur se trouve ainsi interrompu.

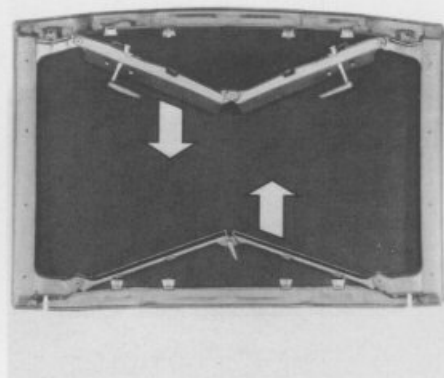
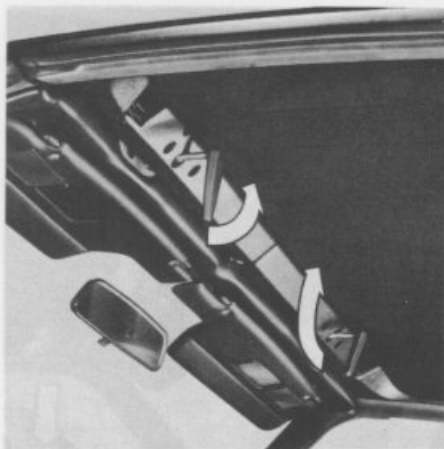
Dès qu'on a atteint la vitesse inférieure désirée, il faut actionner le levier de commande vers le haut (1). La nouvelle vitesse est alors mémorisée et maintenue automatiquement.

Remarque:

Ce dispositif de réglage s'arrête lors du débrayage et il se réenclenche après l'embrayage.

Afin d'éviter d'atteindre un régime de rotation du moteur trop élevé sans le vouloir, lorsque le «tempostat» est enclenché, le levier de vitesses ne doit pas être ramené au point mort à des vitesses supérieures à 50 km/h.

Lorsqu'on accélère à l'aide de la pédale – à partir de la vitesse réglée – (p. ex. en cas de dépassement), il est possible de dépasser la vitesse introduite; toutefois, la vitesse inférieure se règle à nouveau automatiquement après avoir lâché la pédale d'accélérateur. Dans une montée raide ou sur une pente, il se peut que la vitesse réglée ne soit pas maintenue en prise directe. Il faut alors rétrograder pour éviter de fatiguer par trop le moteur ou pour disposer d'un effet de freinage par le moteur suffisamment grand. Nous conseillons de ne pas employer le «tempostat», lorsque la circulation est très intense et lorsque l'état des routes est défavorable (par exemple routes glissantes ou à nombreux virages).



Toit pliant Targa

Le toit repliable est fixé à l'arceau de sécurité au moyen de trois chevilles et à l'encadrement de pare-brise au moyen de deux dispositifs de verrouillage facilitant le démontage et le remontage.

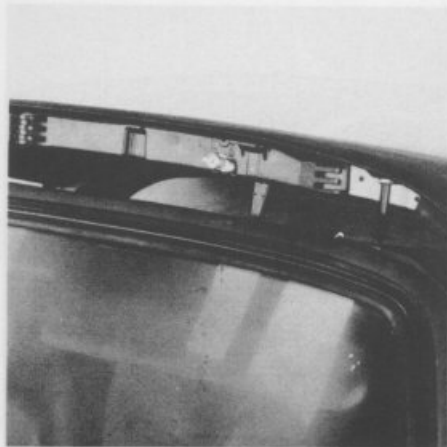
Porte-skis ou porte-bagages ne peuvent pas être fixés sur un toit Targa. Veuillez vous adresser à votre concessionnaire agréé Porsche qui vous fournira le porte-skis approprié.

Dépose de la capote

Pour éviter de salir les vêtements et de rayer la capote nettoyer celle-ci avant de l'enlever. Utiliser à cet effet un chiffon doux afin de ne pas la rayer.

1. Enfoncer les deux poignées de manœuvre à gauche et à droite dans les dispositifs de fixation prévus à cet effet et se trouvant dans la traverse de toit avant. Les poignées doivent être dirigées vers le bas.
2. Tourner les deux poignées d'env. 90° jusqu'à ce qu'elles soient orientées horizontalement.

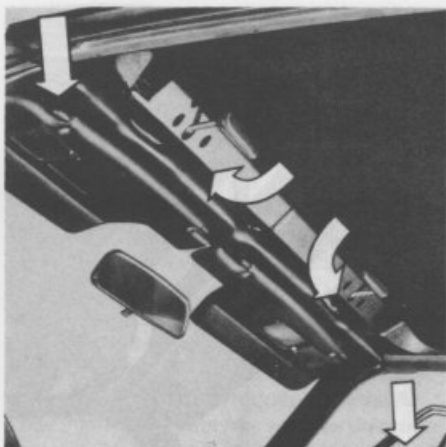
3. Descendre de voiture. Soulever le toit sur la traverse avant et l'enlever en le tirant en avant.
4. Déposer le bord arrière du toit sur un support doux (p. ex. sur les deux pointes des chaussures). Exercer une pression régulière sur le centre du cadre de serrage et plier ensuite le toit.



1. Tenons de fixation
2. Tenon d'appui
3. Tenon de liaison

Pose de la capote

1. Déposer le bord arrière du toit sur un support doux (p. ex. sur les pointes de chaussures) et déployer le toit en le tirant sur les côtés. Pousser en même temps les deux articulations complètement vers l'extérieur pour tendre le toit.
2. Rapprocher le toit pliant de l'arceau de sécurité de manière à ce que les 3 tenons s'introduisent facilement dans les alésages de réception correspondants. Pousser ensuite le toit complètement vers l'arrière.



Déposer la capote
à des supports doux et éviter le contact direct de l'intérieur
à des supports doux et éviter le contact direct de l'intérieur

3. Presser le bord avant du toit contre le cadre du pare-brise en exerçant une légère pression.
4. Introduire les deux poignées de manœuvre à gauche et à droite dans les dispositifs de fixation prévus à cet effet. Les poignées doivent être orientées horizontalement.

Dès qu'on a atteint la vitesse inférieure désirée, il faut actionner le levier de commande vers le haut (↑). La nouvelle vitesse est alors mémorisée et maintenue automatiquement.

Remarque:

Ce dispositif de réglage s'active lors du freinage et il se réenclenche après l'embrayage.

Afin d'éviter d'atteindre un régime de rotation du moteur trop élevé sans le vouloir, lorsque le «latch» est enclenché, le levier de vitesse ne doit pas être ramené au point mort à des vitesses supérieures à 50 km/h.

Le levier de vitesse ne doit pas être ramené au point mort à des vitesses supérieures à 50 km/h.

5. Tirer la poignée vers le centre jusqu'en butée; ce faisant, tourner la poignée d'env. 90° vers le bas jusqu'en butée. Répéter cette opération de l'autre côté. Et, ceci terminé, retirer les poignées.

Cabriolet



Le cabriolet, grâce à sa capote résistante aux intempéries, vous offre la sûreté d'un coupé. Sa conception facilite l'ouverture et la fermeture de la capote. Vous trouverez une notice d'emploi succincte au dos du pare-soleil côté conducteur.

Pour conduite sportive, il est possible de monter un arceau de sécurité. Pour obtenir cet accessoire, adressez-vous à votre concessionnaire Porsche.



Ouverture de la capote

1. Prendre les deux poignées situées dans la boîte à gants et les engager dans le logement prévu, à droite et à gauche, du cadre de toit avant. Au cours de cette manœuvre, les poignées doivent être dirigées vers le bas.
2. Tourner les poignées de 90° env. jusqu'à ce qu'elles soient orientées horizontalement.



Commande électrique de la capote avec verrouillage électrique

Ouverture de la capote

1. Prendre les deux poignées situées dans la boîte à gants et les engager dans le logement prévu, à droite et à gauche, du cadre de toit avant. Au cours de cette manœuvre, les poignées doivent être dirigées vers le bas.
2. Rabattre la capote et la presser contre l'attache de capote jusqu'à ce que les deux ergots d'ancrage enclenchent.

Remarque:

Pour éviter les rayures, il est conseillé de nettoyer à l'eau claire une lunette très sale ou poussiéreuse avant d'ouvrir la capote.



Pose de la capote

Dans le cas de températures inférieures à 0°C, il convient d'ouvrir la lunette arrière avant d'ouvrir la capote.

Déposer avec précaution et ne pas plier. La lunette arrière peut se casser!

Attention!

Ne pas coincer la capote entre l'attache et les ergots. Il y a risque d'endommagement.

3. Prendre la housse de capote logée dans le coffre à bagages, la poser sur la capote rabattue et la fixer par les boutons-pression prévus.

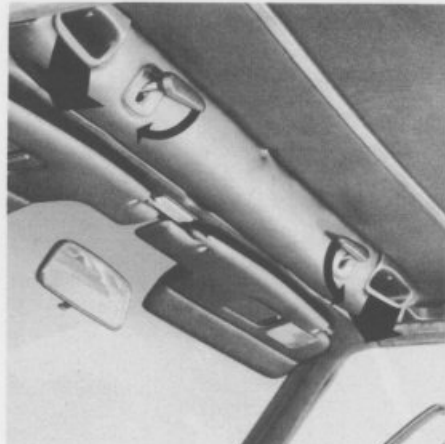
Fixer les crochets en caoutchouc derrière le dossier du siège de réserve.

Tirer sur les boutons-pression «Tenax» (4 à gauche et à droite) avant de les enfoncer par pression.

Fermeture de la capote

1. Déposer la housse de capote et la ranger dans la pochette logée dans le coffre à bagages.

Lors de la dépose de la housse, décrocher tout d'abord les crochets en caoutchouc puis détacher les boutons-pression «Tenax» (les tirer avant de les détacher) et rabattre les coins de la housse.



2. Relever la capote et la poser sur le cadre du pare-brise.

3. Tourner les deux poignées jusqu'à ce qu'elles soient orientées horizontalement. Tirer sur les poignées pour faire descendre la capote.

4. Pour verrouiller la capote, la tirer vers le bas avec une main et, dans le même temps, tourner la poignée vers le bas jusqu'en butée. Répéter l'opération de l'autre côté.

5. Ranger les deux poignées dans la boîte à gants.

Commande électrique de la capote avec verrouillage électrique

Ouverture de la capote

La capote ne peut être ouverte que lorsque le véhicule est à l'arrêt.

Mettre la clé de contact en position 1.

Remarque:

Pour éviter les rayures, il est conseillé de nettoyer à l'eau claire une lunette très sale ou poussiéreuse avant d'ouvrir la capote.

Dans le cas de températures inférieures à 0°C, il convient d'ouvrir la lunette arrière avant d'ouvrir la capote.

Déposer la lunette arrière avec précaution et ne pas la plier, elle peut se casser.



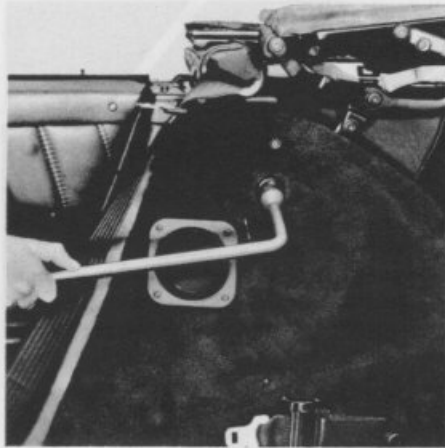
2. Actionner le commutateur à bascule jusqu'à ce que la lampe témoin s'éteigne. (position finale).
3. Poser la housse de capote et la fixer (voir commande manuelle de la capote).

Fermeture de la capote

1. Déposer la housse de capote.
2. Actionner le commutateur à bascule jusqu'à ce que la lampe témoin s'éteigne (capote verrouillée dans le cadre du pare-brise).

Attention danger de blessures!

Lors de l'ouverture ou de la fermeture de la capote, il faut absolument veiller à ce que vous ou votre passager ne mette pas ses mains, ses doigts ou ses cheveux etc. entre la tringlerie ou la capote et le cadre du pare-brise.



La conduite du véhicule ne peut s'effectuer que lorsque la capote se trouve en position finale à l'avant ou à l'arrière (lampe témoin éteinte).

Ne pas actionner la capote lorsque vous vous êtes garé sur un trottoir élevé. Descendre d'abord du trottoir.

Ne pas laisser la capote ouverte pendant plusieurs jours. Si possible, fermer la capote pendant la nuit de façon à ce que le tissu de la capote et la glace arrière ne prennent pas de pli.

Remarque:

Ne pas actionner la capote lorsque le véhicule est sur cric ou sur un pont de levage. Descendre d'abord le véhicule.



Commande de secours la capote étant ouverte

1. Sur les deux parties latérales arrière, déposer les capots de protection de la commande de secours.
2. Prendre la clé pour écrou de roue parmi l'outillage de bord et dévisser les deux écrous d'env. 2 tours.
3. Rabattre la capote et la poser avec précaution sur le cadre du pare-brise.
4. Actionner le commutateur à bascule jusqu'à ce que la lampe témoin s'éteigne.

Si le verrouillage électrique de capote est défectueux, faire tourner le tournevis alternativement dans les deux serrures de capote d'env. 10 tours jusqu'à ce que celles-ci soient verrouillées. Les lampes témoins s'éteignent. Veuillez vous rendre immédiatement dans un atelier Porsche agréé pour remédier à ce défaut.

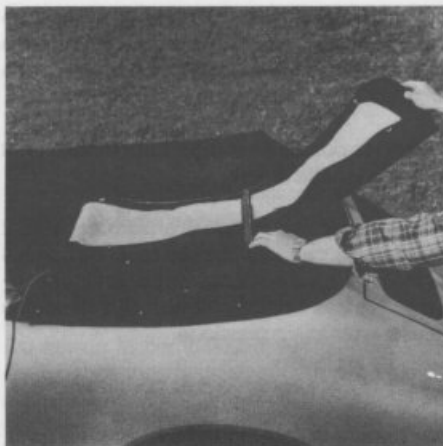


Le pré-lart

Le cabriolet étant ouvert, le pré-lart permet de protéger l'habitacle du vent, des intempéries et des regards indiscrets. Pour la conduite, vous pouvez replier le pré-lart partiellement en ouvrant la fermeture éclair. Avec un pré-lart mis en place, les places AR ne peuvent pas être utilisées.

Mise en place du pré-lart

1. Inclinez complètement les dossiers des deux sièges.
2. Baissez complètement les vitres des portières.



3. Enlevez les capots de protection des boutons «Tenax» sur le tableau de bord. Attention! ne pas les perdre.
4. Mettez en place le pré-lart comme vous feriez pour la housse de capote. Boutonnez d'abord les boutons-pression et les boutons «Tenax» à l'AR et continuez jusqu'aux portières. Boutonnez la bande d'arrêt de la fermeture-éclair centrale sur la tôle talon (a). Ensuite, boutonnez les boutons «Tenax» restants sur les portières et le tableau de bord.

Attention! Tirez sur les boutons «Tenax» avant de les boutonner ou déboutonner.

5. Fermez les fermetures-éclair centrale et des deux portières.



Ouverture du pré-lart pour la conduite

1. Ouvrez la fermeture-éclair centrale et celle de la portière.
2. Débouchez les boutons «Tenax» du tableau de bord et à l'enjoliveur de portière. Rabattez cette moitié du pré-lart et repliez le bord latéral d'env. 20 cm. Placez la bande caoutchouc cousue sur le dessus et rabattez cette partie du pré-lart vers l'avant.
3. Relevez le dossier du siège en position de conduite.
4. Fixez la partie rabattue à l'aide des bandes caoutchouc sur les boutons-pression équipant la tôle talon (voir flèches).

Nettoyage et entretien de la capote de cabriolet

La longévité et l'aspect de la capote de votre cabriolet dépendent, dans une large mesure, d'un entretien et d'une utilisation appropriés.

Garer votre véhicule à l'ombre, si possible, car le rayonnement du soleil endommage le tissu, le caoutchouc et les couleurs.

Éliminer de suite les excréments d'oiseaux, car l'acide décompose le caoutchouc et rend la capote perméable.

N'ouvrir la capote que lorsqu'elle est **parfaitement sèche**, car sinon des traces indissolubles de moisissure et d'usure peuvent apparaître.

En cas de dépôt de poussière, ou avant tout lavage, brosser légèrement la capote, à l'aide d'une brosse douce, dans le sens du tissu. Nettoyer la lunette arrière à l'aide d'un chiffon antistatique doux ou d'un produit de nettoyage pour vitres du commerce. Il n'est pas nécessaire de nettoyer la capote lors de chaque lavage de la voiture.

Normalement, il suffit de la passer au jet et de la rincer à l'eau claire. Seulement en cas de fort encrassement, humidifier la capote à l'eau savonneuse tiède (p. ex. lessive douce) et la

nettoyer à l'aide d'une éponge ou d'une brosse douce. Rincer ensuite la capote à l'eau claire jusqu'à élimination complète des traces de lessive.

Éviter les postes de lavage. Leur brosse peut rayer la lunette arrière.

Afin d'éviter tout risque d'endommagement ou toute décoloration, ne pas coller de bandes adhésives ou d'autocollants sur la lunette arrière. Ne pas la recouvrir non plus avec une feuille en matière plastique.

La capote doit rester fermée pour le séchage.

Ne **jamais** utiliser d'essence, de détergent, de benzène, de diluant ou de dissolvant pour éliminer les taches de la capote et de la lunette arrière; ils attaquent le caoutchouc entre la trame du tissu et nuisent à l'étanchéité et à la longévité de la capote. Essayez d'éliminer les taches en les frottant avec précaution à l'aide d'une gomme douce.

Ne **jamais** déblayer la neige et le givre au moyen d'un objet tranchant. Pour la lunette arrière, il est possible d'utiliser les produits de dégivrage en aérosol vendus dans le commerce.

Un soin ou un traitement inapproprié de la capote peut l'endommager et la rendre perméable. Toute remise en état est assurée par votre concessionnaire agréé Porsche.



Commande de sécher la capote dans un endroit

1. Sur les deux parties latérales de la capote, les capots de protection de la lunette arrière sont

à l'aide d'une brosse douce, dans le sens du tissu. Nettoyer la lunette arrière à l'aide d'un chiffon antistatique doux ou d'un produit de nettoyage pour vitres du commerce.

Il n'est pas nécessaire de nettoyer la capote lors de chaque lavage de la voiture.

Normalement, il suffit de la passer au jet et de la rincer à l'eau claire. Seulement en cas de fort encrassement, humidifier la capote à l'eau savonneuse tiède (p. ex. lessive douce) et la

nettoyer à l'aide d'une éponge ou d'une brosse douce. Rincer ensuite la capote à l'eau claire jusqu'à élimination complète des traces de lessive.

Éviter les postes de lavage. Leur brosse peut rayer la lunette arrière.

Conseils relatifs à l'entretien de la voiture

Un soin approprié et régulier sert à conserver la valeur du véhicule et est la condition primordiale pour la garantie longue durée.

Afin de s'assurer que l'état de conservation du véhicule est contrôlé de façon professionnelle et que la garantie longue durée vaut pour toute la période des 10 ans, chaque concessionnaire PORSCHE est disposé à vérifier l'état d'entretien du véhicule et à consigner ceci par écrit. Il établit, à cet effet, un constat d'état et confirme ceci, en outre, dans la brochure «Garantie & Entretien», dans la partie «Constat d'état garantie longue durée».

Lavage de la voiture

Un lavage fréquent et une **conservation ultérieure** sont la meilleure protection contre les influences atmosphériques nocives.

Plus la voiture est en contact avec les **sels d'épandage**, la poussière des routes et de l'industrie, les restes d'insectes, les excréments d'oiseaux, etc., plus l'effet d'endommagement est grand.

Les plis, brides et jointures sont les plus exposés aux méfaits des **sels d'épandage**.

Pour cette raison, ces endroits doivent être soigneusement nettoyés, bien rincés et passés à la peau de chamois après chaque lavage – **également après un passage dans un poste de lavage automatique.**

Pour ne pas abîmer la peinture encore fraîche, les nouvelles voitures seront lavées soigneusement et avec beaucoup d'eau claire. Sur les peintures foncées, les plus petits endommagements de surface (rainure) sont déjà visibles, bien plus que sur les couleurs claires.

Du fait de la composition des pigments de couleur, les tons foncés sont également plus sensibles aux égratignures et nécessitent un entretien de peinture particulier.

Utilisez beaucoup d'eau, une éponge douce ou une brosse ainsi qu'un produit moussant doux et approprié. Commencez le lavage de la voiture en mouillant bien la peinture et en lavant le plus gros de la saleté. Ne lavez pas votre Porsche en plein soleil ou lorsque la carrosserie est chaude. Après le lavage, rincez abondamment à l'eau et passez la peau de chamois. Ne pas oublier les plis, brides et jointures!

N'utilisez pas la peau que vous avez prise pour faire les vitres pour essuyer la voiture.

L'humidité, qui pénètre dans les freins lors du lavage, peut provoquer une perte d'efficacité ou un déséquilibre de freinage. Essayez les freins après le lavage!

Ne jamais passer au chiffon sec des voitures poussiéreuses, les grains de poussière détériorent la peinture.

Conservation

Les particules de graisse servent avant tout à conserver l'élasticité et le brillant de la peinture, mais ce sont aussi elles qui sont enlevées au cours du temps par les influences atmosphériques. Pour cette raison, il est indispensable d'utiliser à temps un produit de conservation, pour que la voiture garde son brillant et pour empêcher que la saleté se fixe sur la partie supérieure de peinture ou que la poussière industrielle pénètre dans la peinture.

Nous conseillons d'utiliser uniquement les produits d'entretien conseillés par votre concessionnaire. Dans le cas de soins réguliers, la voiture conserve son brillant pendant des années. Pour la conservation, appliquez un produit conservateur pour la peinture après le lavage et frottez ou ajoutez simplement un produit conservateur dans la deuxième eau de lavage, ceci régulièrement. Lavez le véhicule avec cette eau et passez le à la peau de chamois.

Nettoyage et conservation du compartiment-moteur

Le compartiment-moteur et le mécanisme d'entraînement ont été traités en usine avec un produit anticorrosion.

Si le compartiment moteur est nettoyé avec des produits dissolvant la graisse ou si on fait effectuer un lavage moteur, cette protection anticorrosion est presque toujours éliminée.

Faites donc exécuter après un tel nettoyage une conservation durable de toutes les surfaces, plis, joints et ensembles mécaniques du compartiment moteur.

Surtout en hiver, une bonne protection anticorrosion est très importante. Si on roule beaucoup sur des routes enduites de sel, il convient de nettoyer à fond le compartiment moteur entier, au moins à la fin de la période d'épandage, et d'appliquer ensuite les produits anticorrosion de conservation, afin que le sel ne puisse pas agir de façon néfaste.

Un lavage du dessous de caisse devrait également être effectué à ce moment.

Vitres

La poussière de la route, qui se dépose sur les vitres, est le plus souvent chargée de

déchets de pneus et de restes d'huile. Sur les surfaces de vitres à l'intérieur de la voiture – surtout lors de fortes radiations solaires – il se forme des dépôts dus aux émanations de l'équipement intérieur.

Ces dépôts s'accroissent par l'intermédiaire de l'arrivée d'air frais du fait des impuretés de l'air.

Pour nettoyer les vitres à l'intérieur et à l'extérieur, utilisez de l'eau savonneuse tiède et un produit de nettoyage de vitres courant.

N'oubliez pas de nettoyer en même temps les essuie-glaces. Si vous utilisez une peau de chamois pour nettoyer les vitres, ne l'utilisez pas pour les surfaces peintes, vu que les résidus de produits de conservation peuvent entraver la visibilité. Éliminer les saletés gênant la vue, provenant de restes d'insectes, avec une éponge spéciale. En hiver, ajouter un antigel dans le réservoir de lave-glace, dans la concentration nécessaire.

Sur les véhicules équipées d'un pare-brise Sekuriflex, le revêtement plastique sur la face intérieure ne doit pas recevoir d'auto-collants, ni être nettoyé à l'aide de produits aggrèsifs, ni avec un chiffon sec. Si la face intérieure est très sale, on peut utiliser de l'essence. Veillez à ne pas rayer le revêtement plastique par des objets durs (p.ex. bagues ou montres-bracelet).

Ne dégivrez la face intérieure qu'à l'aide du flux d'air chaud sortant des buses de dégivrage. N'utilisez jamais des pulvérisateurs de produit dégivrant ou des racleurs, grattoirs etc.

Pour appliquer des auto-collants sur le pare-brise «Sekuriflex», il faut utiliser la pellicule-support (3 pellicules se trouvent dans le véhicule).

Procédez comme suit:

1. Nettoyez le pare-brise à l'endroit prévu.
 2. Découpez la pellicule-support aux dimensions nécessaires en arrondissant les coins.
 3. Détachez la feuille de protection.
 4. Pulvérisez une solution savonneuse (eau distillée et savon liquide ou produit de vaisselle exempt de graisse, proportion 1:10) sur la face collante de la pellicule-support et sur le pare-brise à l'endroit prévu.
 5. Appliquez la pellicule-support sur la vitre et pulvérisez la solution décrite ci-dessus.
 6. Chassez le liquide et les bulles éventuelles en passant un racleur flexible en matière plastique sur la pellicule-support.
 7. Séchez le pare-brise et la pellicule à l'aide d'un chiffon doux.
 8. Collez l'auto-collant sur la pellicule-support.
- Pour enlever l'auto-collant sur la pellicule-support, badigeonner la feuille à l'aide d'une solution savonneuse (voir point 4).

Polissage

Lorsque le brillant d'origine n'est plus atteint avec les produits de conservation, utiliser des produits de polissage plus intensifs pour le nettoyage.

Attention: Ne pas appliquer de produits d'entretien contenant du silicone sur les vitres!

La peinture est exposée à de nombreuses influences atmosphériques, telles que les radiations solaires, la pluie, le gel et la neige. Les rayons ultra-violet de la lumière, le changement rapide de températures, la pluie, la neige, la poussière industrielle et les dépôts chimiques agissent continuellement sur la peinture, qui ne peut y résister à long terme que par un entretien régulier et surtout approprié.

Les pièces de carrosserie en peinture mate ne peuvent pas être traitées aux produits de conservation ou de polissage, sinon elles perdent leur effet mat.

Élimination des taches

Un simple lavage ne suffit pas toujours pour éliminer les taches de goudron, les traces d'huile, les insectes collés, etc. Comme toutes ces taches et traces altèrent la couleur de la peinture lorsqu'elles agissent assez longtemps, il convient de les enlever le plus rapidement possible avec un produit approprié conçu pour éliminer goudron, poussière industrielle ou insectes. Relaver les endroits traités.

Réparation des dommages de peinture

Les petits dommages de peinture, tels qu'égratignures, rainures ou éclats dus aux cailloux seront recouverts de peinture, **avant** que la corrosion ne commence. S'il devait déjà y avoir formation de corrosion, il faut l'enlever complètement. Enduire alors une couche primaire de protection contre la corrosion à cet endroit (pinceau ou bombe aérosol) puis donner une couche de peinture. Une plaquette portant le genre de peinture ainsi que le numéro du ton correspondant se trouve dans le véhicule (voir page 7).

Protection du dessous de caisse

Le dessous du véhicule est protégé en permanence contre les influences chimiques et mécaniques.

Cependant, comme il n'est pas exclu qu'il se produise des «blessures» de la couche protectrice, provenant de la route, nous conseillons de vérifier, et le cas échéant de faire retoucher le dessous du véhicule à intervalles réguliers – de préférence, avant le début de la saison froide et au printemps.

L'industrie des huiles minérales a mis au point des produits de protection de dessous de caisse et antirouille, qui sont conçus à base de bitume ou de cire. Ces produits n'attaquent pas la couche d'insonorisation appliquée en usine, contrairement aux huiles classiques, dites de pulvérisation.

Avant d'appliquer ces produits, il est nécessaire de nettoyer soigneusement le châssis pour en éliminer la saleté et les restes de graisse. Après le séchage, la masse appliquée forme une couche de protection durable qui confère aux tôles de plancher et aux dispositifs une résistance suffisante à la corrosion.

Après le lavage du dessous de caisse, le nettoyage du moteur ou une réparation sur les dispositifs mécaniques, il est indispensable d'enduire les pièces non protégées d'un produit approprié de conservation.

Votre concessionnaire Porsche dispose des documents nécessaires et des dispositifs et connaît les prescriptions d'application. Nous vous conseillons donc de faire exécuter ces contrôles et travaux par ses soins.

Eclairage, pièces en plastique

Pour nettoyer les verres de feux en plastique, n'utilisez que de l'eau savonneuse. N'employez en aucun cas des produits de nettoyage chimiques. Ceci est également valable pour les pièces en matière plastique et pour les feuilles plastiques.

Joints de portières, de toit et de fenêtres

En vieillissant, les joints en caoutchouc deviennent cassants et se fendent, s'ils ne sont pas enduits de temps en temps de glycérine ou de talc en poudre.

Jantes en allier léger

Si des particules métalliques, occasionnant de la corrosion par contact (par exemple du laiton ou du cuivre dans la poussière de freins), reposent trop longtemps sur l'aluminium, il se produit du pitting.

Pour conserver l'aspect décoratif de la surface pendant de longues années, il est indispensable de soigner régulièrement les jantes. Les roues devraient être lavées avec une éponge ou une brosse de lavage, si possible toutes les deux semaines. Dans les régions à fort épandage de sel ou soumises à une atmosphère industrielle agressive, ce nettoyage devrait être effectué toutes les semaines.

A cet effet, il est possible d'utiliser des produits d'entretien non acides (pH max 10).

Tous les trois mois, les roues devraient être enduites d'une graisse ne contenant pas d'acide (vaseline), après le lavage; enduire la graisse en frottant vigoureusement avec un chiffon doux.

Des produits décapants, tels qu'ils sont utilisés pour les autres métaux, ainsi que des produits et appareils à action mécanique endommagent l'enduit de laque ou d'oxyde et ne sont donc pas appropriés.

Explications relatives au pH

Le pH exprime la concentration d'ions d'hydrogène dans une solution. Il donne une me-

sure de l'acidité (acide) ou de la basicité (base) d'une solution.

Lorsque le pH est égal à 7, la solution est neutre (p. ex. eau pure), il s'agit donc ni d'un acide, ni d'une base. Les acides ont un pH inférieur à 7; plus le pH diminue, plus le degré d'acidité augmente. Le pH des bases de situe entre 7 et 14. Plus le pH augmente et plus la basicité augmente. Une eau minérale gazeuse p. ex. possède un pH de 6 - 6,5, elle est donc légèrement acide. Le pH de l'électrolyte de batterie est égal 1.

Autre exemple:

Le pH d'une eau savonneuse est compris entre 8 et 9, celui d'un produit pour lave-vaisselle est d'env. 12,5 et ne conviendrait donc pas au nettoyage des jantes. Votre concessionnaire Porsche vous conseillera le produit de nettoyage approprié.

Soins du cuir

Effectuer de préférence le nettoyage à l'aide d'un chiffon de laine blanc et doux ainsi qu'avec de l'eau savonneuse douce. N'utilisez pas de produits forts pour nettoyer ni d'objets durs de nettoyage. Le cuir à perforations ne peut être en aucun cas mouillé au dos; soyez donc particulièrement prudent.

Le cuir nettoyé (en particulier les sièges en cuir soumis à des efforts) doit être traité uniquement avec le produit d'entretien autorisé par Porsche. Adressez-vous donc à votre concessionnaire Porsche.

Selon l'état de saleté et la sollicitation, le nettoyage et l'entretien du cuir devraient se faire plusieurs fois par an. Nous conseillons surtout d'effectuer un premier traitement après quelques semaines de service ou après avoir parcouru quelques milliers de kilomètres. Les caractéristiques superficielles et naturelles des peaux en cuir, telles que plis, cicatrices dans les peaux, piqûres d'insectes ainsi que des légères nuances de couleur et de structure confirment le cuir naturel ou rehaussent sa valeur.

Rembourrage en tissu, moquette

Pour leur nettoyage, utilisez un aspirateur ou une brosse pas trop souple. Enlever les encrassements et taches à l'eau savonneuse tiède ou avec un détachant de bonne qualité.

Soin de ceintures

S'il devait être nécessaire de nettoyer les ceintures, vous pourriez utiliser tout produit de lessive doux. Evitez de les sécher sous une radiation solaire directe. La matière pourrait être affaiblie et il serait nocif à la sécurité d'utiliser un produit de nettoyage non approprié ou de teindre ou de décolorer les ceintures.

Immobilisation prolongée du véhicule

Si vous avez l'intention d'immobiliser votre Porsche pendant une assez longue période, nous vous recommandons de vous mettre en rapport avec votre concessionnaire Porsche. Il vous conseillera volontiers sur les mesures appropriées à prendre concernant la protection anticorrosion.

Quelques recommandations pour l'utilisation en hiver

Huile moteur

Au début de la saison froide faire à temps le plein d'huile de la viscosité prescrite. Si vous avez déjà fait le plein avec une huile «multi-grade» vous n'avez pas à vous préoccuper des variations de températures dues aux différentes saisons et pouvez profiter en plein de l'avantage de ces grands intervalles de vidanges. Se référer au chapitre «Quantités de remplissage» et «Huiles moteur».

Batterie

Lorsque les températures extérieures baissent, la capacité de la batterie diminue bien que sa sollicitation augmente. Pour cette raison, il convient de vérifier à temps l'état de charge de la batterie et de la recharger le cas échéant. Faire également contrôler le niveau d'acide et enduire les raccordements de graisse de protection de pôles. Veuillez vous référer au chapitre «Contrôle et entretien de la batterie».

Mettre hors circuit les appareils consommateurs de courant dont le fonctionnement n'est pas absolument nécessaire.

Freins

Après un long parcours sur routes ayant reçu du sel, il peut se former une couche sur les disques et garnitures de freins, qui réduit sensiblement le coefficient de frottement et de ce fait l'efficacité des freins.

C'est pourquoi il convient de nettoyer les freins environ toutes les deux semaines à l'aide d'un jet puissant. Les postes de levage automatiques n'ont pas un pouvoir nettoyant suffisant.

Protection anticorrosive

Le véhicule est fortement sollicité par les sels d'épandage. Pour cette raison, il devrait être lavé aussi souvent que possible en tenant compte de nos prescriptions relatives à l'entretien. La conservation et la protection du dessous de caisse devraient être vérifiées avant et après l'hiver par un atelier-concessionnaire.

Joints de portes et fenêtres

Pour éviter que le caoutchouc d'étanchéité sur les portes ainsi que sur l'avant et l'arrière du couvercle de toit gèle, nous conseillons d'enduire fréquemment les pièces en caoutchouc avec de la glycérine ou du talc.

Serrures de portes

Pour empêcher les serrures de portes de geler après le lavage, les cylindres de fermeture devraient être recouverts. Cependant, si une serrure devait tout de même geler, vous pouvez employer n'importe quel bon produit de dégivrage. Une clé préalablement chauffée aide dans bien des cas. Ne jamais employer la force!

Réservoir d'eau

Pour que le lave-glace et l'installation de nettoyage des phares puisse également fonctionner par temps de gel, il convient d'ajouter un antigel du commerce à l'eau en temps voulu. On peut également utiliser un mélange composé d'un quart d'alcool (alcool à brûler) et trois-quarts d'eau.

Pneus d'hiver, chaînes à neige

Comme les pneus d'été sont très peu adaptés à la circulation en hiver, nous conseillons de faire monter à temps des pneus d'hiver spéciaux, lorsqu'il faut s'attendre à la neige ou au verglas.

En cas d'utilisation, l'hiver, de pneus à carcasse radiale du type M+S (boue + neige), il faut en équiper, en principe, les quatre roues. Voir également le chapitre «Pneus et pression de gonflage». On observera les différents règlements, selon les pays, concernant la vitesse maximale. Le montage de chaînes de neige n'est possible que sur les roues motrices.

N'utiliser, spécialement pour les pneus de série, que les chaînes de neige à maillons fins recommandées par Porsche, afin de garantir une distance suffisante entre le passage de roue et la chaîne. Observer, pour le reste, les indications des fabricants de chaînes.

Votre concessionnaire autorisé vous conseillera volontiers lors du choix de pneus d'hiver et chaînes appropriés.

Accessoires

En hiver, il peut être très utile de se munir d'une pelle pliante pour pouvoir dégager la voiture, d'une petite balayette et d'un grattoir en plastique pour enlever la neige et la glace, ainsi que d'une planche comme support de cric et de sable sec pour démarrer sur routes de montagnes verglacées.

Porte-bagages

Le montage d'un porte-bagages courant **n'est pas possible**.

Lors du montage de l'ancien porte-bagages Porsche d'origine, une charge sur toit de 35 kg est admissible.

Le «nouveau système de transport sur toit Porsche» vous permet, sur un grand nombre de modèles, de transporter toutes sortes d'équipements de sport et de loisir jusqu'à une charge sur toit de 75 kg. Votre concessionnaire Porsche se fera un plaisir de vous conseiller sur la diversité du «Système de transport sur toit».

Lors de trajets effectués avec le système de transport sur toit, il est conseillé pour des raisons de bruit, d'économie et si l'on désire conserver la marge de sécurité souhaitée, de ne pas dépasser la vitesse maximale de 180 km/h, le porte-bagages étant monté sans chargement.

Avec chargement sur le toit, la vitesse maximale dépend de la nature, de la hauteur et du poids de la charge transportée. Il est cependant recommandé de ne pas dépasser 140 km/h. Veiller à la bonne fixation et à la bonne tenue de la charge grâce à la fermeture du «système de transport sur toit».

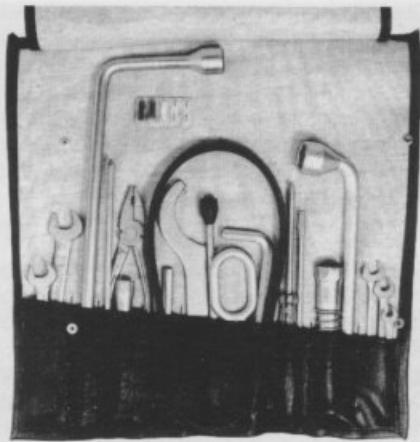
Renseignements pour l'entretien et le dépannage

Nous vous recommandons de faire toujours exécuter tous les travaux nécessaires par un atelier autorisé. La formation et l'expérience du personnel des ateliers, les informations techniques publiées par l'usine productrice ainsi que des outils et appareils spéciaux constituent la base solide de l'entretien impeccable de votre Porsche.

Si vous exécutez vous-même des travaux sur votre voiture, retenez qu'il faut procéder avec le plus grand soin. C'est alors seulement que la sécurité de marche de votre voiture peut être garantie complètement.

Avant d'exécuter des travaux sur le moteur, il convient de l'arrêter et d'attendre qu'il soit refroidi. Au cas où des travaux doivent être exécutés sur le moteur pendant qu'il est en marche (p. ex. contrôle du niveau d'huile-moteur), veiller soigneusement à ce que ni cravates, ni colliers, ni cheveux longs ne puissent être saisis par la courroie trapézoïdale ou la soufflerie.

Avant de procéder vous-même à une vidange de l'huile moteur, il faut que vous sachiez où vous pouvez vous débarrasser de l'huile de vidange et du filtre à huile. L'huile de vidange ne doit en aucun cas être évacuée dans des canalisations, dans le sol ou dans les eaux. Si vous n'avez pas de possibilité d'évacuer cette huile et ce filtre conformément aux règlements en vigueur (les autorités locales compétentes peuvent vous renseigner à ce sujet), nous vous conseillons d'en charger votre garagiste.

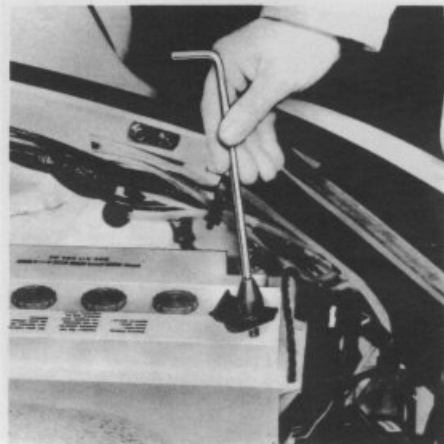


Outillage

La trousse contient tout l'outillage nécessaire pour les travaux d'entretien qu'on peut exécuter soi-même ou pour les petites réparations.

Aux termes des dispositions légales en vigueur dans certains pays, il est nécessaire d'avoir à bord du véhicule des outils supplémentaires. Si vous faites un voyage à l'étranger, il convient de se renseigner au préalable sur ce point. Le cric se situe également dans le coffre avant, tout à l'avant sous le tapis.

Le cric joint ne doit être utilisé que pour soulever le véhicule lors du changement de roue. S'il faut exécuter des travaux sous le véhicule, n'utiliser que des dispositifs construits uniquement à cet usage, ceci pour garantir votre propre sécurité.

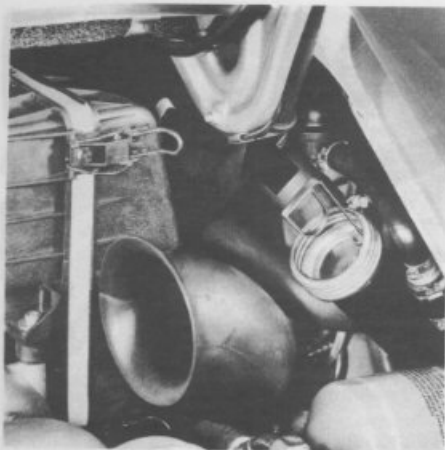


Démonter la batterie

Une clé à six-pans creux et une rallonge ont été placées dans la trousse d'outillage de bord pour pouvoir démonter le support de batterie.

Avant de démonter le support, enlever d'abord le câble sur pôle négatif puis le câble sur pôle positif. Lors du remontage de batterie, brancher d'abord le câble +, puis le câble -.

Danger de court-circuit!



Contrôler le niveau d'huile dans le réservoir

Veiller toujours à ce que le niveau d'huile dans le moteur soit contrôlé régulièrement, même entre les services prescrits.

Le contrôle du niveau d'huile moteur doit toujours être effectué avec le moteur tournant au ralenti. Utilisez la jauge d'huile:

1. Si l'indicateur de température d'huile se trouve à la fin de la zone blanche, le niveau d'huile correct doit être au milieu entre les repères Min et Max de la jauge (a).
2. Si l'indicateur se trouve à hauteur du premier trait, le niveau ne doit en aucun cas dépasser le repère Max de la jauge (b).

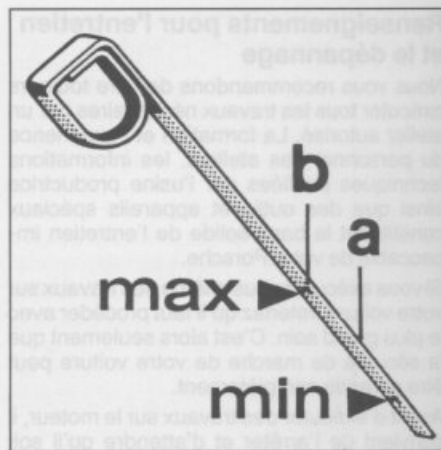
Ces mesures sont nécessaires, parce que le volume d'huile varie fortement en fonction de la température. Il est également nécessaire que le moteur tourne au ralenti, parce que, dans ce cas, la circulation d'huile est sous pression et l'huile peut alors être aspirée hors du réservoir. Si ces points ne sont pas respectés, la mesure n'est pas correcte.

Avant d'effectuer la mesure, le moteur doit tourner 30 secondes au ralenti afin que le niveau d'huile dans le réservoir puisse s'équilibrer. Pour éviter des erreurs de mesure, il convient de placer la voiture à l'horizontale. Ceci est valable pour la lecture sur le petit cadran à instruments combinés ainsi que pour la mesure avec la jauge.

La jauge d'huile se trouve dans le manchon de remplissage. Après avoir dévissé le couvercle, extraire la jauge, l'essuyer avec un chiffon propre et non pelucheux puis l'introduire à nouveau dans le tube de guidage.

La retirer après quelques secondes et lire le niveau d'huile.

Les deux repères placés sur la jauge indiquent le niveau minimum et le maximum; ces deux niveaux ne doivent pas être dépassés. La quantité d'huile entre les deux repères est de 1,75 litres environ.



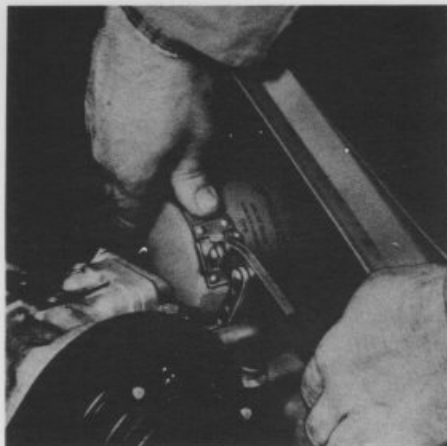
Veillez toujours à la mise en place correcte et à la fermeture étanche du couvercle sur le manchon de remplissage.



Vidange d'huile du moteur

Observer les indications du chapitre «Maintenance et réparations».

1. Le moteur étant chaud, dévisser le bouchon de vidange du carter et celui du réservoir d'huile. Ouvrir le couvercle du réservoir d'huile.
2. Faire la vidange totale de l'huile du moteur.
3. Changer la cartouche du filtre.
4. Nettoyer les bouchons de vidange, les visser et les serrer (vis aimantées). Couple de serrage pour la vis du carter d'huile: 70 N.m (7 mkgf) et pour la vis du réservoir d'huile: 42 N.m (4,2 mkgf).
5. Verser environ 10 litres d'huile de marque dans le réservoir d'huile. Voir également «Huiles moteur».
6. Fermer soigneusement le réservoir d'huile.
7. Vérifier le niveau d'huile à l'aide de la jauge, moteur tournant au ralenti (voir «Contrôle du niveau d'huile»). En rajouter, si nécessaire. Avant cette vérification, faire tourner le moteur au moins env. 30 secondes, pour que le niveau d'huile se stabilise.
8. Contrôler l'étanchéité.



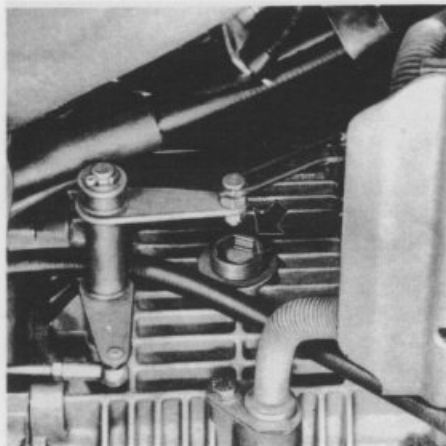
Contrôler le niveau d'huile
dans le réservoir

Changement du filtre à huile

Après le changement du filtre à huile, le niveau d'huile dans le moteur doit être contrôlé régulièrement.

Veiller lors du montage à ce que le nouveau carter de filtre à huile ne soit pas monté trop serré car il sera difficile de le desserrer plus tard (mettre quelques gouttes d'huile sur le joint).

1. Visser le carter d'huile jusqu'à ce qu'il touche la garniture.
2. Serrer d'un demi-tour le carter d'huile.
3. Contrôler l'étanchéité, le moteur en marche.



Vérifier le niveau d'huile dans la boîte de vitesses

1. Nettoyer extérieurement le bouchon de remplissage d'huile de boîte de vitesses et le dévisser.
2. Lorsque la voiture est placée à l'horizontale, l'huile devrait atteindre le bord inférieur de l'orifice de remplissage.
3. Nettoyer le bouchon de remplissage et le revisser.



Veillez toujours à la mise en place correcte et à la fermeture étanche du couvercle sur le manchon de remplissage.

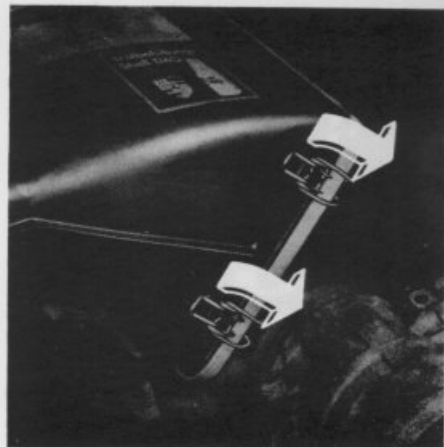
Sur les voitures équipées d'une pompe à air
supplémentaire, il convient de débrancher le câble
de la pompe à air.
Pour cela, desserrer les vis du support et retirer
le cordon trapezoidal.



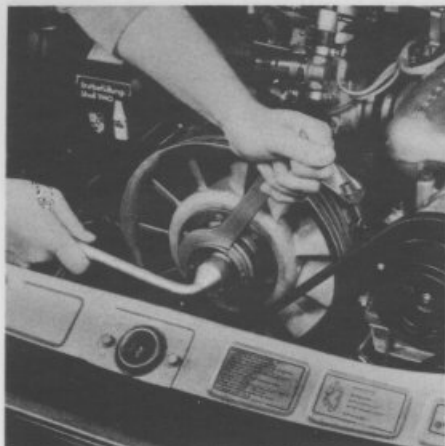
911 Carrera

Remplacer la cartouche du filtre à air

1. Défaire les fixations puis ôter le couvercle de boîtier.
2. Extraire la cartouche de filtre.
3. Nettoyer l'intérieur du carter de filtre avec un chiffon imbibé d'huile, ne peluchant pas.
4. Placer le nouveau filtre de façon à ce que les lamelles soient horizontales, placer soigneusement le couvercle du carter et les fixations.



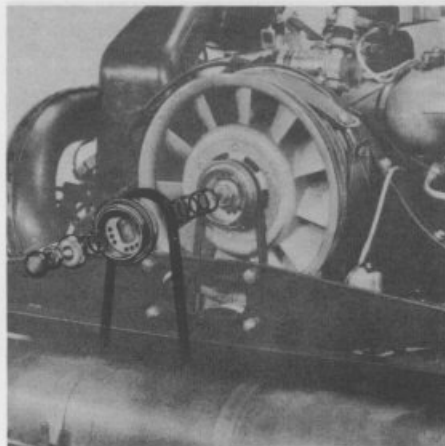
911 Turbo



Remplacer la courroie trapézoïdale

Pour changer la courroie de soufflerie, enlevez d'abord, p. ex. à l'aide d'un tournevis, le capot de protection de l'écrou central, puis immobilisez la poulie à l'aide de la clé à ergot de la trousse à outils, dévissez l'écrou et séparez les deux moitiés de la poulie.

La tension de courroie trapézoïdale prescrite est réglée par l'extraction resp. l'addition de rondelles d'écartement entre les moitiés de poulie à gorge. Les rondelles d'écartement, qui seront enlevées entre les moitiés de poulie, devront être réajoutées entre l'écrou de serrage et la moitié de poulie de courroie trapézoïdale.



La tension est correcte, lorsqu'après avoir fait tourner plusieurs fois le moteur, il est possible d'enfoncer la courroie trapézoïdale de soufflerie d'env. 5 à 10 mm au milieu entre les poulies à gorge.

Il convient de faire contrôler et de régler éventuellement la nouvelle courroie trapézoïdale chez un concessionnaire agréé Porsche.

Des courroies trapézoïdales usées ne doivent être remplacées que par celles qui sont homologuées par le fabricant et livrées par votre concessionnaire Porsche.

Sur les voitures équipées d'une pompe à air supplémentaire, il convient de déposer d'abord la courroie trapézoïdale de la pompe à air. Pour cela, desserrer les vis du support et retirer la courroie trapézoïdale.

Remplacement de pneus

Le type ou la marque de pneus indiqués explicitement dans les papiers de la voiture sont obligatoires. Si vous voulez monter d'autres pneus (p. ex. en R.F.A.) il faut les faire inscrire dans la «carte grise» par un service officiel (p. ex. TÜV ou Service des Mines).

Dans les autres pays, conformez vous à la réglementation en vigueur. Si vous avez des questions, consultez votre concessionnaire Porsche ou l'importateur Porsche de votre pays.

Avant de monter des pneus neufs, demandez à votre concessionnaire Porsche l'état d'homologation actuel des marques et types de pneus pour votre véhicule. En cas de doute, vous pouvez bien sûr vous adresser directement au Service Après-Vente de la Porsche AG à Stuttgart en R.F.A.

Les pneus de qualité «VR» ne bénéficient pas encore d'une normalisation fédérale en ce qui concerne leur usage à des vitesses supérieures à 210 km/h.

N'utilisez donc que des marques et types de pneus testés et approuvés par Porsche.

Effectuez le remplacement de pneus simultanément sur deux roues d'un essieu et n'utilisez que des pneus de même marque et type sur un véhicule.

Un mélange de différentes sortes de pneus est inadmissible.

Les pneus et leur traitement

Les pneus à carcasse radiale sont des produits ayant une grande valeur technique. Leur durée de vie dépend non seulement de la pression de gonflage correcte et du bon réglage des roues, mais aussi de votre style de conduite. Des accélérations brutales, des vitesses exagérées dans les virages et des freinages brusques accélèrent l'usure des pneumatiques. En outre, l'usure des profils est plus grande lorsque des températures extérieures sont élevées et la surface des routes est rugueuse. Tout comme le moteur, il nécessite toujours des conditions de service correctes. Bien soignés, ce sont des éléments de sécurité de longue durée pour votre véhicule. Les conseils suivants vous informent sur la façon de les traiter. Suivez-les, vos pneus vous en remercieront.

Pression de gonflage

Vos pneus nécessitent absolument une pression de gonflage correcte.

Les pressions – indiquées dans les «Caractéristiques techniques» – sont des pressions minimales et ne doivent être en aucun cas inférieures!

Vérifier la pression de gonflage toujours sur pneus froids. Ne jamais faire sortir de l'air de pneus chauds!

Contrôler vos pneus tous les 15 jours sans exception!

La pression maximale indiquée en psi sur les pneus ne sert que de classification pour les États-Unis; elle ne doit pas être confondue avec la pression de service.

Capuchons de valves

Ces capuchons protègent la valve de la poussière et de la saleté et ainsi d'une non-étanchéité. Toujours bien visser les capuchons, remplacer de suite ceux qui devraient manquer.

Charge et vitesse

Ne jamais surcharger le véhicule. Veiller au poids sur toit et aux charges d'appui admissibles de remorques. Soyez extrêmement dangereux: surcharge + pression de gonflage insuffisante + grande vitesse + température extérieure élevée (trajet de vacances).

(La 911 Turbo **n'est pas** prévue pour tirer une remorque.)

Pneus d'hiver

Respecter la vitesse limite (par exemple 160 km/h dans le cas de pneus radiaux (Q) M+S (boue et neige).

Si la vitesse maxi admissible des pneus est inférieure à celle du véhicule, il convient de coller une étiquette bien visible par le conducteur (obligatoire).

Profil

Plus le profil est réduit, plus le danger d'aquaplaning est grand. Si les indicateurs d'usure (nervures dans les rainures de profils d'une hauteur de 1,6 mm) apparaissent, ceci devrait être le signal pour un remplacement imminent des pneus.

Contrôler régulièrement, surtout avant d'entreprendre un long voyage.

Équilibrage des roues

Faire équilibrer les roues de façon préventive au printemps (pneus d'été) et avant l'hiver (pneus M+S – boue et neige). Veiller à ce que seuls des poids prescrits soient utilisés lors de l'équilibrage (des poids autocollants ne doivent pas entrer en contact avec des produits d'entretien, sinon ils pourraient se décoller). Un profil usé irrégulièrement signifie que les roues ne tournent pas correctement. Nécessité d'un contrôle par un spécialiste.

Voir également «Réglage des roues».

Équilibrage, contrôle par un spécialiste.

Endommagements des pneus

Examiner régulièrement les pneus pour voir si des corps étrangers se sont introduits ou s'ils présentent des coupures, des fentes ou des bosses (paroi latérale). Dans le cas d'endommagements de pneus, où il n'est pas possible de prouver en toute sécurité qu'il n'y a pas une déchirure du textile avec toutes les conséquences en résultant, ou si le pneu a été surchargé thermiquement ou mécaniquement suite à une perte de pression ou suite à des endommagements quelconques, nous conseillons, pour des raisons de sécurité, de renouveler le pneu concerné.

Lors du remplacement d'un pneu défectueux, il convient de veiller à ce que la différence de profondeur des profils sur un même essieu ne dépasse pas 30 %.

Contrôle visuel.

Stationnement le long de trottoirs

Il est dangereux de cogner fortement contre les trottoirs (ou les îles). Ceci peut entraîner des endommagements de pneus cachés qui se font sentir seulement plus tard (danger d'accident à vitesses élevées). Les pneus ont bonne mémoire!

Pour cette raison: monter sur un trottoir très lentement et le plus possible en angle droit. Attention en stationnant le long des trottoirs.

Sur les voitures équipées d'une pompe à air supplémentaire, il convient de déposer d'abord la courroie trapézoïdale de la pompe à air. Pour cela, desserrer les vis du support et retirer la courroie trapézoïdale.

Remplacement de pneus

Le type ou la marque de pneus indiqués expressément dans les papiers de la voiture sont obligatoires. Si vous voulez monter d'autres pneus (p.ex. en R.F.A.) il faut les faire inscrire dans la «carte grise» par un service officiel (p.ex. TÜV ou Service des Mines).

Dans les autres pays, conformez vous à la réglementation en vigueur. Si vous avez des questions, consultez votre concessionnaire Porsche ou l'importateur Porsche de votre pays.

Avant de monter des pneus neufs, demandez à votre concessionnaire Porsche l'état d'homologation actuel des marques et types de pneus pour votre véhicule. En cas de doute, vous pouvez bien sûr vous adresser directement au Service Après-Vente de la Porsche AG à Stuttgart en R.F.A.

Les pneus de qualité «VR» ne bénéficient pas encore d'une normalisation faisant foi en ce qui concerne leur tenue à des vitesses supérieures à 210 km/h.

N'utilisez donc que des marques et types de pneus testés et approuvés par Porsche.

Effectuez le remplacement de pneus simultanément aux deux roues d'un essieu et n'utilisez que des pneus de même marque et type sur un véhicule.

Un mélange de différentes sortes de pneus est inadmissible.

Veillez à monter des valves neuves à chaque remplacement de pneus. Les pneus neufs ne présentent pas leur adhérence maximale dès les premiers kilomètres, roulez donc les premiers 100 à 200 km à vitesse réduite.

Le montage de pneus doit être effectué par un spécialiste.



Nouveilles désignations	Anciennes désignations
185/70 R 15 C M+S	Exemple: 185/70 SR 15 M+S
Largeur du pneu en mm	170
Rapport hauteur/largeur	185
Lors d'un séjour au garage, n'oubliez pas de donner une clé d'accès de roue avec la clé de la voiture.	Pour le montage et le démontage des roues, n'oubliez pas de donner une clé d'accès de roue avec la clé de la voiture.
Indicateur	9
Inclinaison	12
Pour le démontage de la serrure à trois bras de roue, déplacez le levier de serrure vers l'extérieur.	Contrôlez la tension des câbles de frein et le réglage de la pédale de frein.
Indicateur	15

Nouvelles désignations de pneus

Selon ECE, règlement 30, de nouvelles désignations pour les pneus concernant la vitesse et la portée maxi. vont être valables ou le sont déjà dans certains pays européens. Sur votre voiture Porsche, seuls les pneus SR et HR sont concernés. **Les pneus VR ne font pas partie de ce règlement.** Les pneus indiqués dans le chapitre «Pneus/Jantes» ont déjà été adaptés aux nouvelles prescriptions. Pendant la période de transition, il est possible de trouver encore des doubles désignations sur les pneus, comme par exemple 185/70 SR 15 88 Q M+S. Dans ce cas, la nouvelle désignation est valable.

Vitesse maxi. admissible

Q = 160 km/h

T = 190 km/h

H = 210 km/h

Stockage des pneus

Stocker toujours les pneus dans un endroit frais, sec et sombre. Pneus debout sans jantes. Eviter leur contact avec l'essence, l'huile et la graisse.

Il n'est pas vrai que le stockage et le vieillissement accroissent la résistance des pneus. Les adjuvants chimiques qui assurent l'élasticité du caoutchouc perdent de leur efficacité au fil du temps et le caoutchouc se fendille. C'est la raison pour laquelle les pneus, particulièrement les pneus de secours gonflables, doivent être soumis à un contrôle visuel. Pour ce faire, gonfler le pneu de secours.

En aucun cas, les pneus ne doivent avoir plus de 6 ans.

Le code «DOT» sur la paroi latérale du pneu permet d'en déterminer l'âge. Exemple: on a 125 pour les trois derniers chiffres, cela signifie que la fabrication a eu lieu lors de la 12^{ème} semaine de 1985.

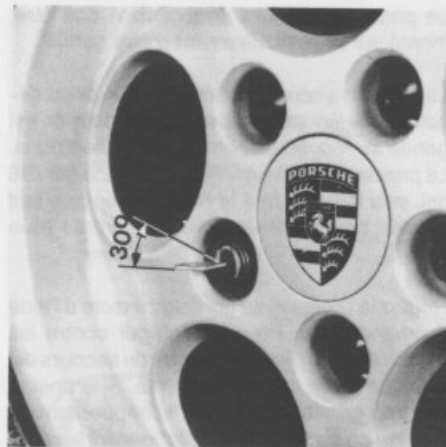
	Ancienne désignation	Nouvelle désignation
Exemple:	185/70 SR 15 M+S	185/70 R 15 88 Q M+S
185	largeur du pneu en mm	inchangée
/70	Rapport hauteur/largeur (70:100)	inchangée
S	lettre de code pour vitesse maxi. admissible	n'existe plus
R	genre de pneu/radial	inchangée
15	diamètre de jante en pouces	inchangée
88	—	chiffre-code pour portée
Q	—	lettre-code pour vitesse maxi. admissible
M+S	profil d'hiver	inchangée

Ecrous de roue anti-vol

Les roues de votre voiture peuvent être protégées contre le vol grâce à une serrure anti-vol d'écrous de roue. Celle-ci se compose d'un écrou de roue et d'un fourreau amovible à serrure enfichable. La fermeture est identique pour les 4 serrures d'écrous de roue.

3 clés sont fournies. En cas de perte, ces clés ne peuvent pas être remplacées.

Conservez-les séparément!



Placez la clé dans le trou d'écrou de roue.
Poussez le cache, point d'appui pour plus-facile de lever ou pour être d'écrou de roue.

Lors d'un séjour au garage nécessitant le démontage des roues, n'oubliez pas de donner une clé d'écrous de roue avec la clé de la voiture.

Pour le démontage de la serrure d'écrous de roue, déposer le cache en plastique, introduire la clé dans la serrure jusqu'en butée, la tourner d'environ 30° vers la gauche et retirer le fourreau avec la clé.

Pour le montage de la serrure d'écrous de roue, engager le fourreau sur l'écrou de roue jusqu'à ce qu'il s'endèche.

Contrôler si le fourreau est bien en appui contre l'épaulement de l'écrou de roue. Emboîter le cache en plastique. En règle générale, un rééquilibrage des roues n'est pas nécessaire.



Ancienne désignation

Exemple: 185/70 SR 15 M+S

185 mm largeur de pneu en mm

70 mm hauteur du pneu

Roue de secours

La roue de secours se trouve dans le coffre, sous le tapis. Le cric, l'outillage de bord, le compresseur, le manomètre et une feuille en plastique permettant de ranger, en cas de panne, la roue d'origine dans le véhicule sans salir l'intérieur de la voiture ou le coffre sont placés devant la roue de secours.

Le pneu de secours dégonflable, doit être, monté sur le véhicule **avant** d'être gonflé.

La roue de secours est munie d'un pneu dégonflable. En cas de besoin, ce dernier est gonflé au moyen du compresseur électrique. La pression requise est toujours de 2,5 bar / 36 psi, peu importe que la roue de secours soit utilisée comme roue avant ou comme roue arrière.

Réglez la pression de gonflage exacte à l'aide du manomètre. Pour la protéger contre les pressions trop élevées, la roue de secours est équipée d'une valve de sécurité. Si le pneu a été trop gonflé, accélérez l'échappement de la pression excédentaire en actionnant la valve.

N'utilisez la roue de secours à pneu dégonflable que pour de courts trajets en cas d'urgence. La vitesse maximale admissible est de 100 km/h et ne doit pas être dépassée pour des raisons de tenue de route et d'usure prématurée.

Quant à la profondeur des sculptures du pneu de secours, les mêmes réglementations que pour les pneus d'origine sont valables.

Ne montez qu'un seul pneu de secours dégonflable sur un véhicule.

Suite à l'échauffement, le pneu dégonflable se dilate en cours d'utilisation. Après avoir laissé s'échapper l'air (dévissez la valve complètement), le pneu reprendra après quelques heures de refroidissement sa forme d'origine pliée et peut être logé dans l'évidement du coffre à bagages.

Il est impossible de réparer ou de monter un pneu de secours dégonflable avec du matériel d'atelier conventionnel. Ces travaux doivent être exécutés exclusivement par le constructeur de pneu. Pour toute panne d'un pneu de secours dégonflable, adressez vous à votre concessionnaire Porsche.

Changement de roue

En cas de crevaison d'un pneu, il faut se tenir aussi près que possible du bord droit de la chaussée, enclencher, en cas de besoin, les clignotants d'alarme et placer à une distance raisonnable un triangle de sécurité.

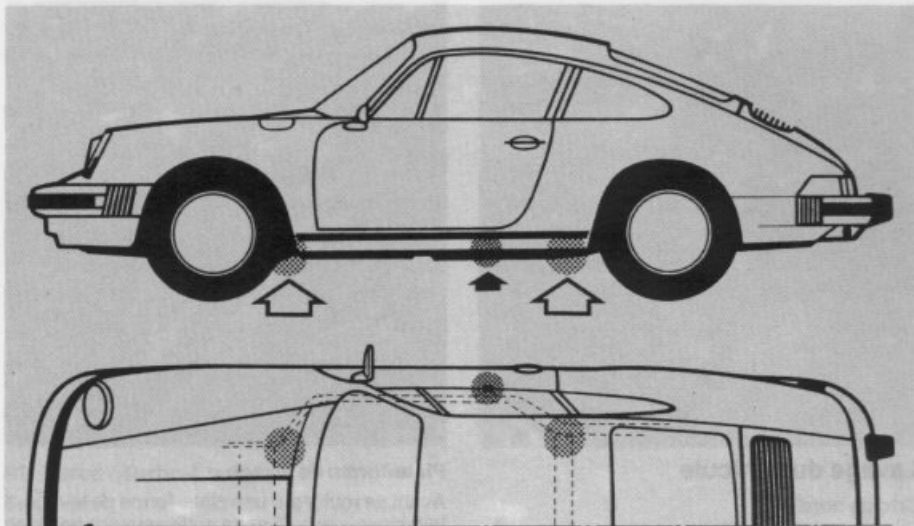
Pour soulever le véhicule avec le cric, il faut un appui ferme et uniforme. Le frein à main doit être bien serré, la première vitesse enclenchée et les roues calées du côté opposé à la roue à changer.

Au cours de l'opération de levage, personne ne doit se trouver à l'intérieur ou au-dessous du véhicule.

Attention: Le cric ne sert qu'au levage du véhicule. En cas de travaux à effectuer sous le véhicule, il faut caler celui-ci de façon appropriée.

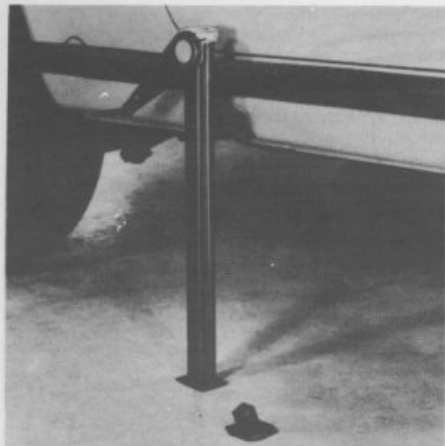
Procédé de travail:

1. Desserrer un peu les écrous des roues.
2. Déposer le capot de protection placé devant le support de cric sur le marchepied et introduire le bec de l'embout carré du cric.
3. Soulever le véhicule avec le cric jusqu'à ce que la roue à changer soit complètement dégagée du sol.
4. Enlever les écrous, changer la roue.



Flèche noire: point d'appui pour cric
Flèches blanches: points d'appui pour plate-forme de levage ou pour cric d'atelier

5. Pour le montage, remettez les écrous en place et serrez-les à la main en diagonale. Veillez à ce que le bord conique des écrous soit bien disposé contre la roue. Veillez à la propreté des portées.
 6. Visser d'abord le tuyau de compresseur sur la valve de pneu, puis introduire la fiche dans la douille de l'allume-cigares. La pression exigée est atteinte en quelques minutes.
 7. Contrôler la pression du pneu à l'aide du manomètre (2,5 bars/36 psi).
 8. Abaisser la voiture et enlever le cric. Replacer le capot de protection.
 9. Reserrer les écrous en diagonale.
- Après le changement de roue, il faut vérifier dès que possible le serrage des écrous avec une clé dynamométrique (couple: 130 Nm ou 13 mkgf).**



Levage du véhicule

Cric de bord

Les points de levage pour le cric se trouvent derrière, sous les marchepieds gauche et droit.

ATTENTION!

Le cric ne sert qu'au levage du véhicule. En cas de travaux à effectuer sous le véhicule, il convient d'utiliser les supports de levage prévus à cet effet.

Si le cric n'est pas placé aux endroits prévus, le véhicule peut être endommagé ou cela peut être dangereux pour les personnes travaillant sur le véhicule.

Il ne faut jamais lever le véhicule par le moteur, la boîte de vitesses, l'essieu avant ou arrière; cela pourrait causer des graves dommages.

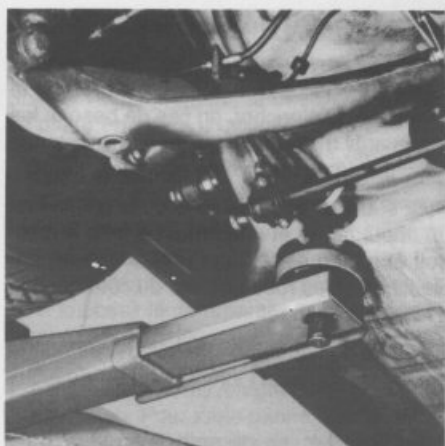


Plate-forme de levage

Avant de rouler sur une plate-forme de levage, il faut s'assurer qu'il reste suffisamment de place entre le véhicule et la plate-forme de levage, et cela tout particulièrement si le véhicule est équipé d'un bouclier ou d'un spoiler avant. Le véhicule ne doit être levé qu'en prenant appui sur les points montrés sur les figures. Il convient de protéger les tuyaux de l'installation de climatisation posés sous le véhicule en intercalant du caoutchouc ou du bois.

Les points de levage avant se trouvent à l'avant sur le côté du plancher, sous le longeron et la paroi du passage de roue.

Les points de levage arrière se trouvent à l'arrière sur le côté du plancher sous le longeron. Au cours des travaux, veiller à ce qu'aucune pièce fragile placée à proximité des points de levage, soit endommagée.

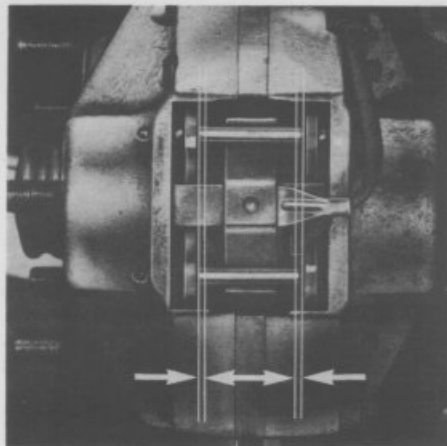


ATTENTION!

Si des pièces telles que le moteur, la boîte de vitesses, le réservoir de carburant, les roues ou l'essieu avant ou arrière sont déposées, fixer le véhicule sur la plate-forme ou poser des contrepoids correspondants de façon à compenser le déplacement du centre de gravité; sinon, le véhicule pourrait basculer ou glisser de la plate-forme ce qui pourrait causer de graves dommages au véhicule ou blesser le monteur.

Cric d'atelier

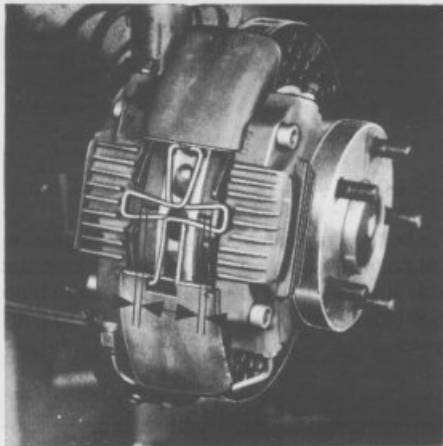
Le cric d'atelier ne doit être placé qu'aux points de levage prévus pour la plate-forme et représentés sur la figure.



911 Carrera

Contrôle de l'usure des plaquettes de freins

L'usure des plaquettes de freins, comme celle des pneus, dépend de votre façon de conduire et des influences extérieures, de sorte que les intervalles de contrôle et de remplacement doivent être fixés de façon individuelle. N'attendez pas que le témoin d'usure des plaquettes de frein s'allume, mais procédez régulièrement à un contrôle visuel de l'épaisseur des plaquettes de frein. Entre la plaque-support des plaquettes et le disque de frein (voir photo), une réserve d'usure doit subsister. La limite d'usure des plaquettes est atteinte pour



911 Turbo / Turbo-Look

une épaisseur minimale d'env. 2 mm. Faites remplacer les plaquettes par un atelier agréé avant d'atteindre cette limite d'usure.

Contrôle du niveau du liquide de frein

Le réservoir transparent du système hydraulique et de freinage se trouve du côté gauche du coffre. Contrôler régulièrement le niveau du liquide. Il doit se situer toujours entre les repères «Min» et «Max». Le niveau du liquide baisse légèrement lorsque le véhicule est en fonctionnement en raison de l'usure et du rattrapage automatique des freins à disque. Ce



phénomène est normal. S'adresser à un atelier autorisé dans tous les cas où le niveau du liquide baisse trop.

En raison des propriétés hygroscopiques du liquide de frein, il est indispensable de renouveler ce liquide tous les deux ans.

Ne rajouter que du liquide de frein (non utilisé). Pour les spécifications et les quantités de remplissage se reporter au chapitre «Quantités de remplissage».

Attention: Le liquide de frein est corrosif et attaque la peinture.

Haut-parleurs

Lors de l'installation d'un équipement radio ou d'un amplificateur supplémentaire, contrôler si leur puissance de sortie est adaptée à la puissance admissible des haut-parleurs livrés par nos usines.

Puissance nominale admissible en W
(Sinus/Musique)

Par haut-parleur	devant	derrière
	15/40	10/30

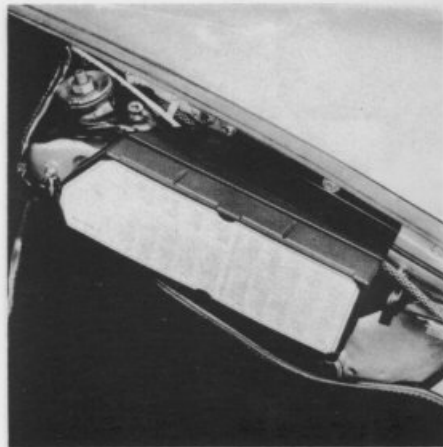
Fusibles, relais

La boîte à fusibles se trouve du côté gauche du coffre à bagages. Les circuits principaux des fusibles et la fonction de commutation des relais sont indiqués à l'intérieur du couvercle.

On reconnaît un fusible fondu à sa bande métallique grillée. Pour le remplacer, il faut l'enlever de la borne à ressorts. Ne remplacer les fusibles fondus que par des fusibles de même intensité.

Ne jamais réparer les fusibles fondus à l'aide de feuille d'étain ou de fil de fer, ceci pouvant provoquer des détériorations graves. Si un fusible fond plusieurs fois, il faut s'adresser à un atelier autorisé.

Une boîte à fusibles supplémentaire est installée dans le coffre à bagages, sous le tapis sur le côté gauche, derrière le dispositif de servofrein et du côté gauche du compartiment-moteur, sous la couverture du régulateur.



Si vous avez besoin d'un schéma électrique, votre concessionnaire Porsche se fera un plaisir de vous le procurer.

Afin d'éviter tout dommage de l'installation électrique, nous vous recommandons de faire effectuer tous les travaux, y compris le montage d'accessoires électriques, par votre concessionnaire Porsche.



911 Carrera

Relais dans le compartiment-moteur

Soufflante de chauffage
 Chauffage de la lunette AR à deux étages

Fusibles dans le compartiment-moteur

Chauffage de la lunette AR 25
 Soufflante de chauffage compartiment-
 moteur 25
 Soufflante compartiment des jambes 16

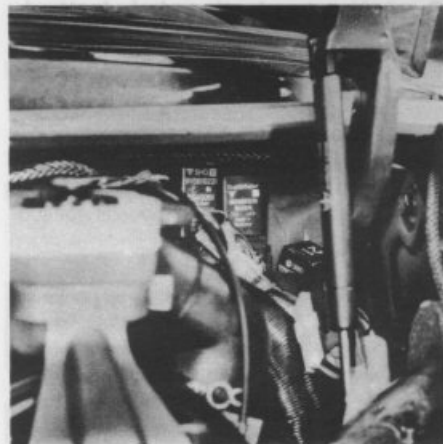
911 Turbo

Relais dans le compartiment-moteur

Débitmètre d'air et commutateur de sécurité
 de la pression de suralimentation
 Chauffage de la lunette AR
 Relais de temporisation

Fusibles dans le compartiment-moteur

Chauffage de la lunette AR,
 Retour de l'essuie-glace de lunette AR . . . 25



Relais dans le coffre à bagages

Lève-glace

Contrôle et entretien de la batterie

Pour éviter des courts-circuits, il faut débrancher la batterie chaque fois qu'on exécute des travaux sur l'installation électrique. Ce faisant, desserrer d'abord le câble de masse; il faut, lors du montage, que le câble positif soit toujours fixé en premier lieu.

Un débranchement de la batterie pendant que le moteur est en marche entraîne immédiatement la détérioration de l'alternateur. Ceci s'applique également aux véhicules sur lesquels on a monté un coupe-circuit de batterie après leur sortie de l'usine.

Retenez que seule une batterie suffisamment chargée peut débiter assez de courant électrique pour le démarrage. Un contrôle régulier de l'état de la batterie est donc indispensable. Elle est logée dans le coffre à bagages, à côté de la roue de secours.

Avant de charger la batterie avec un chargeur rapide, il faut en tout cas débrancher la batterie. Sinon, l'alternateur pourrait être détruit.

Quand les températures extérieures sont basses, il est normal que la capacité de la batterie se réduise. De plus, durant les mois d'hiver, la batterie est soumise à des charges plus importantes; ce fait est dû à l'utilisation du

chauffage de la lunette AR, à l'emploi fréquent de lampes supplémentaires, du ventilateur, des essuie-glaces, etc. Veiller en ville et sur de courtes distances, à ce que les appareils consommateurs de courant dont le fonctionnement n'est pas absolument nécessaire soient mis hors circuit.

Contrôle du niveau d'électrolyte

Dévisser tous les bouchons de fermeture. Si le véhicule est dans la position horizontale, l'électrolyte contenu dans chaque élément doit atteindre le repère de remplissage. Corriger éventuellement le niveau de l'électrolyte. N'utiliser que de l'eau distillée (pas d'acide). Ne jamais ajouter plus d'eau que nécessaire. Durant les mois d'été et surtout dans les régions à climat chaud, il convient de contrôler plus fréquemment le niveau de l'électrolyte.

Contrôle de la densité de l'électrolyte

La densité de l'électrolyte d'une batterie soigneusement entretenue indique l'état de charge de la batterie. La densité est indiquée en g/cm^3 et mesurée à l'aide d'un hydromètre.

Contrôle de la tension

La tension de la batterie ne peut être mesurée qu'au moyen d'appareils de mesure spéciaux. Adressez-vous à ce sujet à un atelier autorisé.

Entretien de la batterie

Les pôles ne doivent pas être encrassés. Les protéger au moyen d'une graisse spéciale absorbant les acides et veiller à un serrage correct des deux bornes.

Veiller à ce que les bouchons des éléments soient parfaitement vissés. Les orifices de ventilation ne doivent être bouchés ni par la poussière ni par la crasse.

Eviter d'éclabousser les vêtements ou des parties du véhicule d'acide. Absorber immédiatement les éclaboussures d'acide éventuelles à l'aide d'une solution de soude.

Du fait du danger d'explosion, il est interdit de travailler à proximité de la batterie en utilisant une flamme nue.

La batterie de votre Porsche se décharge même si la voiture est immobilisée. Pour maintenir son bon fonctionnement, il faut faire recharger la batterie toutes les 6 semaines environ, étant donné qu'une batterie déchargée risque trop de provoquer des détériorations permanentes. Pendant un contrôle, il convient de vérifier également le niveau de l'électrolyte et de le compléter éventuellement.

Remplacement des ampoules

Pour éviter des courts-circuits, il convient de couper le courant du consommateur correspondant.



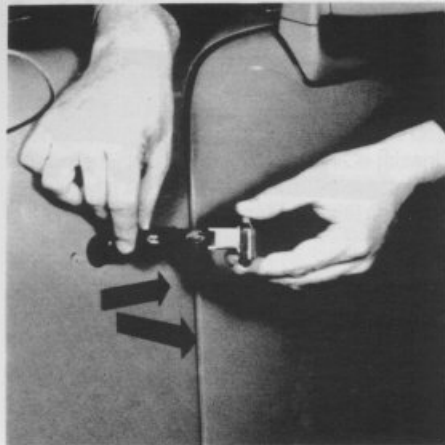
Les nouvelles ampoules doivent être propres et exemptes de graisse. Il est donc recommandable de ne jamais les saisir les mains nues, mais seulement avec un chiffon ou avec du papier doux.

C'est pour des raisons de sécurité routière que nous vous conseillons de tenir toujours des ampoules de rechange en réserve, pour que vous disposiez à tout moment d'un véhicule dont l'éclairage fonctionne impeccablement. Avant de faire des voyages à l'étranger, reprenez que certains pays prescrivent que les automobilistes aient toujours avec eux des ampoules de rechange.

Clignotants AV et AR, feux stop, phares de recul, feux de position AR

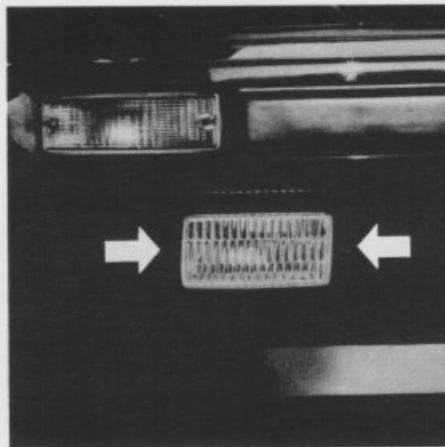
1. Dévisser les vis cruciformes du verre de lampe et le déposer.
2. Repousser vers l'intérieur de la douille la lampe défectueuse et tourner simultanément vers la gauche (douille à baïonnette).

3. Extraire la lampe de la douille et la remplacer par une lampe neuve.
4. Pousser la lampe dans la douille et tourner simultanément vers la droite jusqu'à ce que les tenons s'encastrent.
5. Reposer le verre de lampe et serrer les vis de fixation alternativement et également.
6. S'assurer que les lampes fonctionnent.



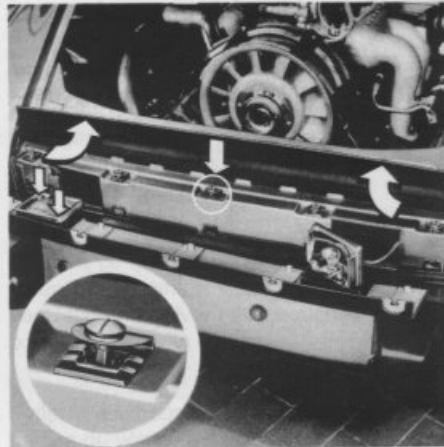
Clignotants latéraux

1. Pousser le porte-lampe vers l'arrière (à l'opposé du sens de la marche) et l'extraire.
2. Retirer le manchon en caoutchouc et la douille du porte-lampe.
3. Extraire l'ampoule défectueuse et la remplacer.
4. Enfoncer la douille, glisser le manchon en caoutchouc et encastrer le porte-lampe dans l'aile.
5. Vérifier le fonctionnement des clignotants.



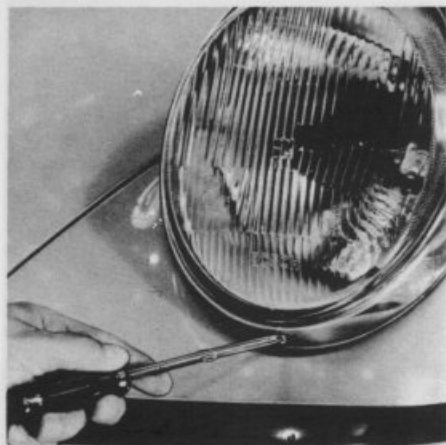
Phares antibrouillard

1. Desserrer les deux vis cruciformes et enlever le verre de la lampe.
2. Desserrer la prise de courant enfichable du câble, abaisser l'étrier de retenue et le pousser latéralement.
3. Retirer l'ampoule défectueuse, puis en introduire une nouvelle. Ce faisant, veiller à ce que l'ergot de guidage s'adapte à l'évidement du réflecteur.
4. Monter le verre, puis contrôler le fonctionnement du phare antibrouillard.



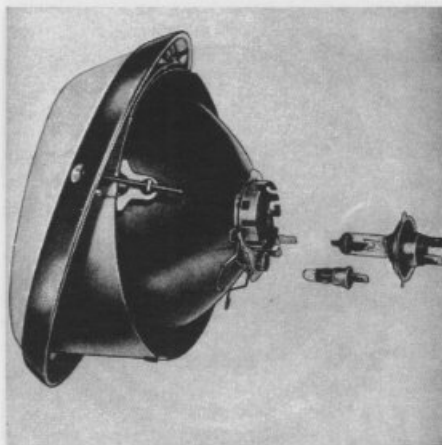
Feux brouillards arrière

1. Soulever le joint en caoutchouc et détacher l'obturateur (tourner les 5 clips à environ 90° dans le sens opposé des aiguilles d'une montre).
2. Déposer l'obturateur, détacher et déposer le capot de la lampe à l'aide d'un tournevis.
3. Remplacer l'ampoule défectueuse (fermeture à baïonnette).
4. Monter et fixer le capot de la lampe.
5. Poser l'obturateur, tourner les clips d'env. 90° dans le sens des aiguilles d'une montre et les pousser vers le bas à la main. Veillez à ce que l'obturateur soit bien fixé.
6. Vérifier le fonctionnement des ampoules.



Phares, feux de position AV

1. Dévisser la vis cruciforme à la base de l'anneau enjoliveur peint.
2. Desserrer la vis à fente inférieure dans l'anneau chromé et enlever le phare. Veiller à ce que les deux vis de réglage ne soient pas altérées.
3. Extraire la fiche tripolaire de l'ampoule, abaisser l'étrier de retenue et le pousser latéralement.
4. Enlever l'ampoule défectueuse, puis en introduire une nouvelle. Ce faisant, veiller à



- ce que l'ergot de guidage s'adapte à l'évidement du réflecteur.
5. Pour remplacer l'ampoule du feu de position, retirer la douille du réflecteur. Enfoncer légèrement l'ampoule défectueuse dans la douille, la tourner, puis l'enlever. Introduire une nouvelle ampoule.
 6. Placer la douille dans le réflecteur; prendre soin de la position correcte de l'ergot de guidage.
 7. Monter le phare et serrer les vis. Contrôler le fonctionnement des ampoules et le réglage du phare.
 8. Monter l'anneau enjoliveur et serrer la vis de fixation.

Réglage des phares

Les phares principaux de votre Porsche sont équipés d'un réglage du rayon d'éclairage, afin d'obtenir un éclairage optimal de la route pour n'importe quel état de charge du véhicule et d'éviter d'éblouir les usagers de la route venant en sens inverse lorsque le véhicule est très chargé.

Le réglage des phares s'effectue uniquement à l'aide d'un dispositif spécial, c'est-à-dire la voiture prête à rouler et le réservoir à essence rempli. Le siège du conducteur doit être occupé par une personne ou chargé de 75 kg, la pression des pneus doit être réglée correctement. Après la charge, faites rouler le véhicule sur quelques mètres afin que la suspension puisse se stabiliser.

Le bouton moleté pour le réglage du rayon d'éclairage doit être amenée en position de crantage «0» (voir également le chapitre «Réglage du rayon d'éclairage»).



vis de réglage supérieure
= réglage en hauteur
vis de réglage inférieure
= réglage latéral

Vis de réglage

Afin de pouvoir régler le projecteur, il convient auparavant d'enlever l'anneau enjoliveur.

Chaque phare est pourvu d'une vis de réglage pour la hauteur et les côtés du réflecteur. En tournant la vis vers la droite ou vers la gauche, on peut effectuer le réglage.

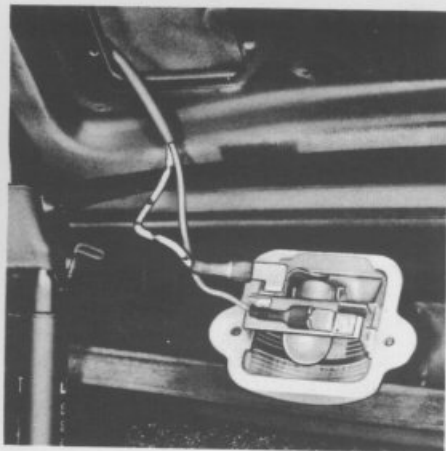


Votre voiture est dotée de phares-code asymétriques; c'est la raison pour laquelle, dans les pays où la circulation se fait du côté opposé, vous devrez, lors du passage de la frontière, recouvrir de bande adhésive opaque le secteur du prisme sur les verres diffuseurs de vos phares. L'éclairage-code devient alors symétrique et n'éblouit pas la circulation en sens inverse.



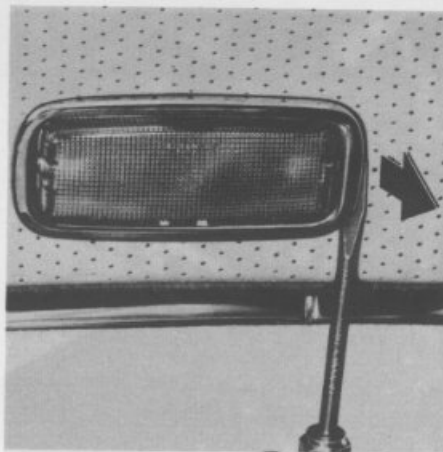
Eclairage de plaque

1. Desserrer les deux vis et enlever le couvercle de protection.
2. Enfoncer l'ampoule défectueuse légèrement dans la douille, la tourner et l'enlever. Puis la remplacer par une nouvelle.
3. Placer le couvercle de protection. Veiller à ce que le joint en caoutchouc présente un ajustement précis. Serrer les vis et contrôler le fonctionnement de l'éclairage.



Eclairage de coffre

1. Desserrer les deux vis de fixation et déposer l'ensemble de la lampe. Retirer le porte-lampe du couvercle.
2. Appuyer doucement sur l'ampoule défectueuse pour l'enfoncer dans son support, tourner, et la sortir. La remplacer par une ampoule neuve.
3. Placer le porte-lampe dans les rainures de guidage du couvercle et appuyer.
4. En remontant la lampe, veiller à ce que le joint soit correctement positionné. Serrer les vis et vérifier le fonctionnement de la lampe.



Plafonnier

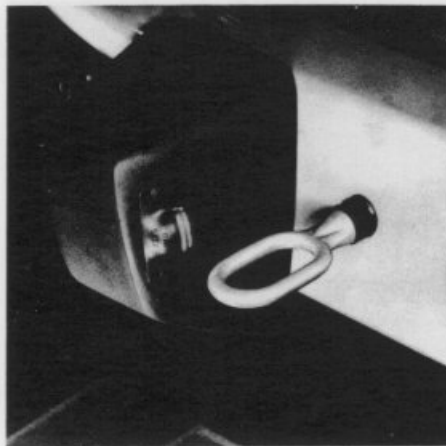
La description suivante s'applique aussi bien à la lampe de la boîte à gants.

1. Sortir toute la lampe avec précaution et à l'aide d'un tournevis hors de son logement dans le revêtement.
2. Enlever l'ampoule défectueuse entre les ressorts de contact, puis placer la nouvelle ampoule.
3. Mettre la lampe dans la fente, d'abord d'un côté et ensuite de l'autre côté. Puis l'enfoncer fermement. Contrôler le fonctionnement de la lampe.

Liste des ampoules

Tension: 12 V

Phares	H4	60/55 W
Phares antibrouillard	H3	55 W
Feu arrière antibrouillard		21 W
Phares de recul		15 W
Feux stop/feux AR		21/5 W
Clignotants		21 W
Clignotant latéral		5 W
Eclairage de l'habitacle		10 W
Eclairage du coffre		10 W
Feux de position		4 W
Eclairage de plaque		4 W
Eclairage du tableau de bord		1,2 W
Lampes-témoins		1,2 et 4 W



Remorquage

Si, un jour, vous êtes obligé de faire remorquer votre voiture, vous trouverez la boucle de remorquage à l'avant, à gauche, sous la voiture.

Attention: Lorsque le moteur ne tourne pas, l'assistance au freinage ne fonctionne pas. Après épuisement de la dépression emmagasinée, l'effort à produire sur la pédale doit être considérablement augmenté.

La boucle de remorquage arrière est dans la trousse à outils. Avant de monter la boucle en cas de besoin, il faut enlever d'abord le bouchon plastique se trouvant du côté gauche du pare-chocs arrière (prendre soin de ne pas le perdre). Puis sortir la boucle de remorquage de la trousse à outils et la visser.

Respectez toujours les prescriptions légales qui régissent le remorquage et le dépannage.

Si vous remorquez un autre véhicule, celui-ci ne doit pas être plus lourd que votre Porsche. Veillez à garder la corde de remorquage toujours tendue, évitez en tous cas les heurts ou les changements d'allure subits.

Etablir le contact d'allumage dans le véhicule remorqué pour assurer le fonctionnement des clignotants et des feux stop.

Nombre de cylindres	6	6	Nombre de cylindres
Alésage	87,0 mm	92,0 mm	Alésage
Course	74,4 mm	74,4 mm	Course
Cylindrée effective	3299 cm ³	3164 cm ³	Cylindrée effective
Taux de compression	10,3	10,3	Taux de compression
Puissance selon 80/1289/CEE	221 kW (300 cv)	170 kW (231 cv)	Puissance du moteur selon 80/1289/CEE
Régime du vilebrequin	5500 tr/min	5900 tr/min	Régime du vilebrequin
Couple maximum selon 80/1289/CEE	430 Nm (44 mkgf)	584 Nm (58,8 mkgf)	Couple maxi selon 80/1289/CEE
Régime du vilebrequin	4000 tr/min	4800 tr/min	Régime du vilebrequin
Puissance par litre selon 80/1289/CEE	67 kW/l (91 cv/l)	58,8 kW/l (80,5 cv/l)	Puissance au litre selon 80/1289/CEE
Indice d'octane du carburant	88 RON/88 MON	88 RON/88 MON	Indice d'octane du carburant
Consommation d'huile selon 80/1289/CEE ou A70 ECE	5,5 l/100 km	5,5 l/100 km	Consommation d'huile moteur
Régime maximal admissible	5500 tr/min	5900 tr/min	Régime maximal admissible
Régime maximum de croisière	4000 tr/min	4800 tr/min	Régime maximum de croisière
Bougies	OPD 3 W 30	OPD 3 W 30	Bougies
Écartement des électrodes	0,7 ± 0,1 mm	0,7 ± 0,1 mm	Écartement des électrodes
Batterie	60 Ah	60 Ah	Batterie
Alternateur	12V, 100 A	12V, 100 A	Alternateur
Ordre d'allumage	1-2-3-4-5-6	1-2-3-4-5-6	Ordre d'allumage
Régime d'égale	5500 tr/min	5900 tr/min	Régime d'égale
Équipage	5 personnes	5 personnes	Équipage
Dimensions	1250 x 710 x 1100 mm	1250 x 710 x 1100 mm	Dimensions
Poids	1250 kg	1250 kg	Poids

Nombre de cylindres	6
Alésage	95,0 mm
Course	74,4 mm
Cylindrée effective	3164 cm ³
Taux de compression	10,3 : 1
Puissance du moteur selon 80/1269/CEE	170 kW (231 cv)
au régime de vilebrequin	5900 tr/min
Couple maxi. selon 80/1269/CEE	284 Nm (28,6 mkgf)
au régime de vilebrequin	4800 tr/min
Puissance au litre selon 80/1269/CEE	53,7 kW/l (73 cv/l)
Indice d'octane du carburant	98 RON/88 MON (supercarburant au plomb selon la norme DIN 51600)
Consommation de carburant en l/100 km selon 80/1268/CEE ou A 70 ECE	à 90 km/h 6,8; à 120 km/h 9,0; en ville 13,6 Turbo-Look: à 90 km/h 7,8; à 120 km/h 10,1; en ville 13,6
Consommation d'huile moteur	jusqu'à 1,5 l/1000 km
Régime maxi. admissible	6520 tr/min
Bougies	Bosch WR 4 CC, WR 4 CP
Ecartement des électrodes	0,7 + 0,1 mm
Batterie	12 volts, 66 Ah; en option 88 Ah
Alternateur	1260 watts, courant triphasé, 90 A
Ordre d'allumage	1 - 6 - 2 - 4 - 3 - 5
Allumage	DME (Digitale Motor Elektronik)
Réglage d'allumage	3° ± 3° après le PMH au régime de ralenti et à une température de l'huile d'env. 90 °C

Attention haute tension! Lors de travaux sur toute installation d'allumage et sur compte-tours
Danger de mort!

Courroie trapézoïdale	9,5 x 710 mm
Courroie de climatiseur	12,5 x 1100 mm
Jeu des soupapes	soupape d'admission et d'échappement 0,1 mm, moteur froid

Nombre de cylindres	6
Alésage	97,0 mm
Course	74,4 mm
Cylindrée effective	3299 cm ³
Taux de compression	7,0 : 1
Puissance selon 80/1269/CEE	221 kW (300 cv)
à régime du vilebrequin	5500 tr/min
Couple maximum selon 80/1269/CEE	430 Nm (44 mkgf)
à régime du vilebrequin	4000 tr/min
Puissance par litre selon 80/1269/CEE	67 kW/l (91 cv/l)
Indice d'octane du carburant	98 RON/88 MON (supercarburant au plomb selon la norme DIN 51600)
Consommation de carburant en l/100 km selon 80/1268/CEE ou A70 ECE	à 90 km/h 9,7; à 120 km/h 11,8; en ville 15,5
Consommation d'huile moteur	jusqu'à 2,0 l/1000 km
Régime maximal admissible	7000 ± 200 tr/min
Régime maximum de croisière	6000 tr/min
Bougies	Bosch W 3 DPO
Ecartement des électrodes	0,7 + 0,1 mm
Batterie	12 Volts, 66 Ah; sur demande 88 Ah
Alternateur	1260 watts, courant triphasé, 90 A
Ordre d'allumage	1-6-2-4-3-5
Système d'allumage	Décharge de condensateur avec allumeur sans rupteur
Réglage d'allumage	29° ± 1° avant le P.M.H. à 4000 tr/min et env. 90° C pour la température de l'huile (tuyau à dépression débranché) – voir également la plaque adhésive fixée dans le compartiment-moteur
Vérification du point d'allumage	0° ± 2° à 1000 ± 50 tr/min

Attention haute tension! Lors de travaux sur toute installation d'allumage et sur compte-tours

Danger de mort!

Courroie trapézoïdale	9,5 x 710 mm
Courroie de climatiseur	12,5 x 1125 mm
Courroie dentée pour compresseur d'air	70 dents
Jeu des soupapes (moteur à froid)	soupape d'admission et d'échappement: 0,1 mm moteur froid

Transmission

Boîte mécanique

Embrayage monodisque, fonctionnant à sec

Synchronisation Porsche **Boîte à 5 vitesses**

Démultiplication 1e vitesse 3,500 : 1
2e vitesse 2,059 : 1
3e vitesse 1,409 : 1
4e vitesse 1,074 : 1
5e vitesse 0,861 : 1
marche AR 2,857 : 1

Démultiplication du pont AR 3,444 : 1

Transmission par demi-arbres articulés sur les roues AR

911 Turbo

Boîte à 4 vitesses

2,2500 : 1
1,3043 : 1
0,8928 : 1
0,6250 : 1

2,4375 : 1

4,2220 : 1

Tenue en côte

en 1e vitesse
en 2e vitesse
en 3e vitesse
en 4e vitesse
en 5e vitesse

Boîte à 5 vitesses

60 % environ**
45 % environ
26 % environ
16 % environ
12 % environ

Boîte à 4 vitesses

60 % environ**
49 % environ
27 % environ
14 % environ

** Sur route sèche et avec pneus normaux, la limite de patinage est atteinte pour une montée d'env. 60 %.

	à l'avant	à l'arrière
Pneus d'été	195/65 VR 15, jantes 6 J x 15 195/65 VR 15, jantes 7 J x 15 185/70 VR 15, jantes 6 J x 15 185/70 VR 15, jantes 7 J x 15 205/55 VR 16, jantes 6 J x 16	215/60 VR 15, jantes 7 J x 15 215/60 VR 15, jantes 8 J x 15** 215/60 VR 15, jantes 7 J x 15 215/60 VR 15, jantes 8 J x 15** 225/50 VR 16, jantes 7 J x 16**
Pneus d'hiver	185/70 R 15 88 Q M+S, jantes 6 J x 15 185/70 R 15 88 Q M+S, jantes 6 J x 15 185/70 R 15 88 Q M+S, jantes 7 J x 15 195/65 R 15 92 Q M+S, jantes 6 J x 15 195/65 R 15 92 Q M+S, jantes 6 J x 15 195/65 R 15 92 Q M+S, jantes 7 J x 15 205/55 R 16 88 Q M+S, jantes 6 J x 16 205/55 R 16 88 Q M+S, jantes 6 J x 16	185/70 R 15 88 Q M+S, jantes 7 J x 15 215/60 R 15 89 T ou 90 Q M+S, jantes 7 J x 15 215/60 R 15 89 T ou 90 Q M+S, jantes 8 J x 15** 195/65 R 15 92 Q M+S, jantes 7 J x 15 215/60 R 15 89 T ou 90 Q M+S, jantes 7 J x 15 215/60 R 15 89 T ou 90 Q M+S, jantes 8 J x 15** 205/55 R 16 88 Q M+S, jantes 7 J x 16 225/50 R 16 92 Q M+S, jantes 7 J x 16**

Le chiffre-code pour la portée et la lettre-code pour la vitesse maximale (p. ex. 88 Q) constituent des exigences minimales.

Lors du remplacement de pneus ou du montage de pneus d'un type différent, respecter les indications du chapitre «Les pneus et leur traitement».

Attention: Un espace libre suffisant pour le montage de chaînes de neige n'est garanti que lors du montage de pneus/jantes série sur les roues motrices. **Vitesse max. 50 km/h.**

Pression de gonflage (pneus à froid)	A l'avant: 2,0 bars surpression (29 psi); à l'arrière: 2,5 bars surpression (36 psi). Ceci s'applique également aux pneus d'hiver.
Roue de secours	Pneu pliant 165-15 8 PR 89 P sur jante 5 1/2 J x 15. La pression de gonflage est toujours de 2,5 bars surpression (36 psi), soit à l'AV soit à l'AR.
Carrossage*	A l'avant: $0^\circ \pm 10'$; à l'arrière: $-1^\circ \pm 10'$
Pincement*	A l'avant: $+15' \pm 5'$; à l'arrière: $+10' \pm 10'$ par roue
Angle différentiel de braquage*	Par braquage de 20° : 0° à $30'$ en direction pincement
Chasse*	$6^\circ 5' \pm 15'$

* Poids à vide (véhicule non chargé, mais réservoir plein).

** L'utilisation de chaînes de neige sur les roues motrices **n'est pas** possible pour cette combinaison pneus/jantes.

	à l'avant	à l'arrière
Pneus d'été	205/55 VR 16 sur jantes forgées 7 J x 16	245/45 VR 16 sur jantes forgées 9 J x 16
Pneus d'hiver	195/65 R 15 92 Q M+S, jantes (forgées ou embouties) 7 J x 15 195/65 R 15 92 Q M+S, jantes (forgées ou embouties) 6 J x 15 205/55 R 16 88 Q M+S, jantes forgées 6 J x 16 205/55 R 16 88 Q M+S, jantes forgées 7 J x 16	215/60 R 15 89 T ou 90 Q M+S, jantes (forgées ou embouties) 8 J x 15 195/65 R 15 92 Q M+S, jantes (forgées ou embouties) 7 J x 15 225/50 R 16 92 Q M+S, jantes forgées 7 J x 16 225/50 R 16 92 Q M+S, jantes forgées 8 J x 16

Le chiffre-code pour la portée et la lettre-code pour la vitesse maximale (p.ex. 88 Q) constituent des exigences minimales.

Lors du remplacement de pneus ou du montage de pneus d'un type différent, respecter les indications du chapitre «Les pneus et leur traitement».

Attention: Un espace libre suffisant pour le montage des chaînes n'est garanti que sur les roues motrices. **Vitesse max. 50 km/h.**

Pression de gonflage (pneus à froid)	A l'avant: 2,0 bars surpression (29 psi); à l'arrière: 3,0 bars surpression (44 psi). Pressions applicables également aux pneus d'hiver.	
Roue de secours	Pneu pliant 165-15 8 PR 89 P sur jante 5 1/2 J x 15. Pression de gonflage est toujours de 2,5 bars surpression (36 psi).	
Carrossage*	A l'avant: $0^\circ \pm 10'$; à l'arrière: $-30' \pm 10'$	
Pincement*	A l'avant: $+15' \pm 5'$; à l'arrière: $+10' \pm 10'$ par roue	
Angle différentiel de braquage*	Par braquage de 20° : 0° à $30'$ en direction pincement	
Chasse*	$6^\circ 5' \pm 15'$	

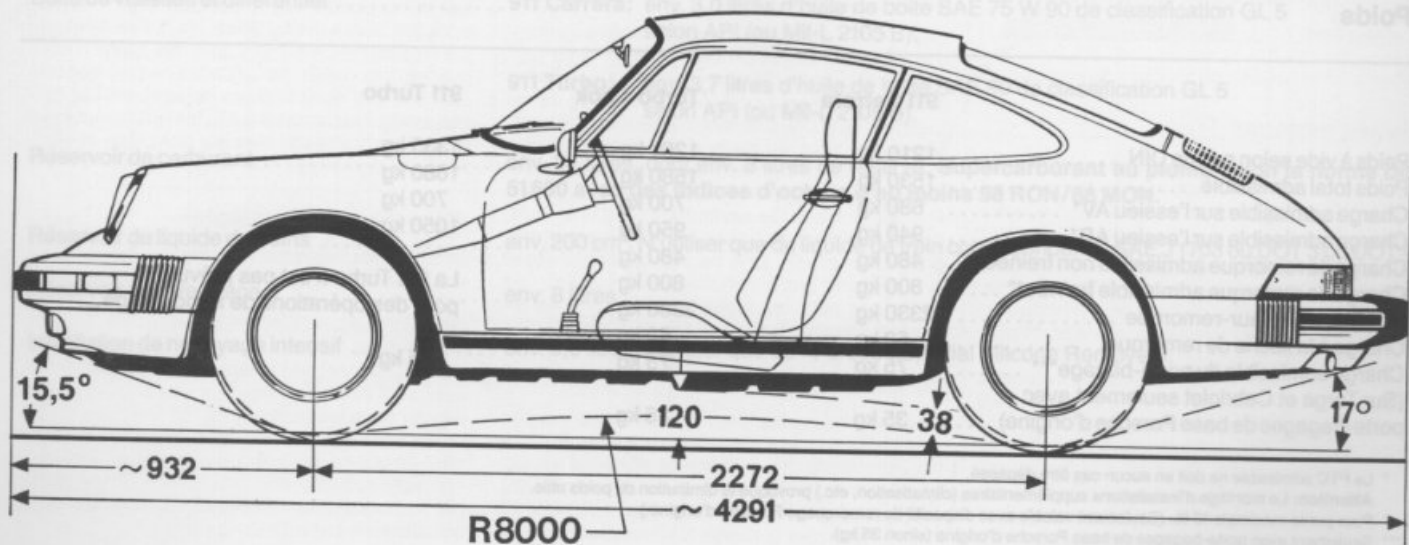
* Poids à vide selon DIN.

Dimensions

(pour poids total admissible)

	911 Carrera	911 Turbo, Turbo-Look
Longueur	4291 mm	4291 mm
Largeur	1652 mm	1775 mm
Hauteur à vide	1320 mm	1310 mm
Empattement	2272 mm	2272 mm
Garde au sol	120 mm	120 mm
Largeur de voie avant	*1372 mm	*1432 mm
Largeur de voie arrière	*1380 mm	*1501 mm
Rayon de braquage	10,95 m	10,95 m
Angle de dépassement avant	15,5°	14,5°
arrière	17,0°	16,0°

* Poids à vide selon DIN.



Performances*

	911 Carrera	911 Turbo
Vitesse maximale	245 km/h*	260 km/h*
Accélération 0 – 100 km/h	6,1 secondes*	5,4 secondes*
Le km, départ arrêté	26,1 secondes*	24,0 secondes*

* Véhicule vide selon norme DIN et demi-charge sans équipement supplémentaire réduisant les performances (Climatisation, pneus spéciaux)

Poids

	911 Carrera	Turbo-Look	911 Turbo
Poids à vide selon norme DIN	1210 kg	1260 kg	1335 kg
Poids total admissible	1530 kg	1580 kg	1680 kg
Charge admissible sur l'essieu AV*	680 kg	700 kg	700 kg
Charge admissible sur l'essieu AR*	940 kg	950 kg	1050 kg
Charge de remorque admissible non freinée** ..	480 kg	480 kg	
Charge de remorque admissible freinée**	800 kg	800 kg	
Ensemble tracteur-remorque	2330 kg	2380 kg	La 911 Turbo n'est pas prévue pour des opérations de remorquage.
Charge à la flèche de remorque	50 kg	50 kg	
Charge admissible du porte-bagage***	75 kg	75 kg	75 kg
(Sur Targa et Cabriolet seulement avec porte-bagages de base Porsche d'origine)	35 kg	35 kg	

* Le PTC admissible ne doit en aucun cas être dépassé.

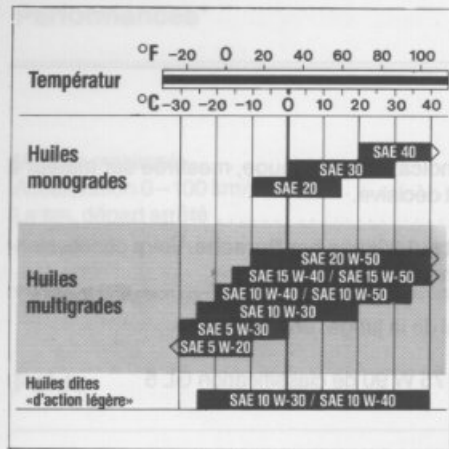
Attention: Le montage d'installations supplémentaires (climatisation, etc.) provoque la diminution du poids utile.

** Pour pente maximale 16 %. (Seulement valable avec dispositif de remorquage Porsche d'origine.)

*** Seulement avec porte-bagages de base Porsche d'origine (sinon 35 kg).

Quantités de remplissage

Moteur	Quantité totale d'huile dans système env. 13 l.
	Vidange d'huile: remplissage env. 10 litres. L'indication de la jauge, mesurée sur moteur à température de service et tournant au ralenti, est décisive.
	N'utilisez que des huiles de marque testées et autorisées par Porsche. Votre concessionnaire Porsche vous conseillera volontiers. Voir chapitre «Huiles moteur».
	Quantité différentielle entre repère maxi et mini de la jauge: env. 1,75 litres.
Boîte de vitesses et différentiel	911 Carrera: env. 3,0 litres d'huile de boîte SAE 75 W 90 de classification GL 5 selon API (ou Mil-L 2105 B).
	911 Turbo: env. 3,7 litres d'huile de boîte SAE 90 de classification GL 5 selon API (ou Mil-L 2105 B).
Réservoir de carburant	env. 85 litres, dont env. 8 litres de réserve. Supercarburant au plomb selon la norme DIN 51600 avec des indices d'octane d'au moins 98 RON/88 MON.
Réservoir de liquide de freins	env. 200 cm ³ . N'utiliser que du liquide de frein correspondant à SAE J 1703 ou DOT 3 ou DOT 4.
Réservoir de lave-glace	env. 8 litres.
Installation de nettoyage intensif	env. 0,6 litre. N'utiliser que du «Porsche Special Silicone Remover».



Huiles moteur

N'utiliser que des huiles moteur testées et autorisées par PORSCHE. Votre concessionnaire vous conseillera le type d'huile convenant à votre moteur.

Toutes les huiles moteur peuvent être mélangées entre elles, cela signifie que lors d'une vidange, il n'est pas nécessaire d'effectuer un rinçage du moteur si vous désirez utiliser une autre huile. Cependant, étant donné que chaque marque d'huile dispose d'une composition type, il convient d'utiliser la même huile lors d'un appoint entre deux vidanges. PORSCHE a prévu pour ses moteurs de longs intervalles de vidange. Vous tirez le meilleur profit de cet intervalle si vous utilisez les huiles multigrades car, ainsi, vous ne serez plus dépendants des températures variant selon les saisons. Si vous utilisez beaucoup votre

voiture en hiver sur de courtes distances, le moteur ne se réchauffe pas.

Des résidus de combustion peuvent se déposer dans l'huile. Dans ce cas, il convient d'effectuer une vidange d'huile au printemps afin que votre moteur dispose à nouveau d'une huile 100 % performante.

Qualité de l'huile moteur

L'huile moteur n'est pas seulement un lubrifiant, elle sert également à maintenir le moteur propre, à neutraliser les impuretés qui, de par la combustion, pénètrent dans le moteur et à protéger celui-ci de la corrosion. Pour cela, on ajoute à l'huile des additifs spécialement mis au point à cet effet.

Les «huiles minérales» sont obtenues directement à partir du pétrole brut. Une série de processus chimiques permet de raffiner ces huiles (huiles obtenues par hydrocraquage) ou de les transformer complètement (huiles synthétiques). Ces huiles sont, de par leur structure, plus performantes et nécessitent moins d'additifs pour leur raffinage que les huiles minérales pures. Pour déterminer les performances d'une huile, on utilise p. ex. les classes API divisées en catégories «S» et «C». Une deuxième lettre indique la qualité par ordre alphabétique croissant. Les exigences pour les moteurs PORSCHE se situent au niveau des classes API SE/CC à SF/CD.

Viscosité

Comme tous les liquides, l'huile-moteur est très visqueuse à basse température, et très fluide à haute température. L'indice de viscosité est exprimé par la classe SAE. La viscosité à froid (mesurée à des températures inférieures à 0°C) est désignée par la classe SAE représentée par

un chiffre et la lettre «W» (hiver), la viscosité à chaud (mesurée à 100°C) par la classe SAE avec un chiffre uniquement.

La viscosité d'une huile est donc toujours la même lorsqu'elle est représentée par le même chiffre d'une classe SAE.

P. ex.: une huile 10 W-30 et une huile 10 W-40 ont la même viscosité à basse température (en dessous de 0°C) et à haute température (à 100°C), l'huile désignée par le nombre 30 est plus fluide que l'huile désignée par le nombre 40.

Huiles monogrades/multigrades

Les huiles auxquelles on associe deux nombres sont des huiles multigrades, les huiles auxquelles on associe un nombre sont des huiles monogrades. Les huiles monogrades ne peuvent être utilisées que dans la plage de température correspondant au nombre SAE, les huiles multigrades peuvent être utilisées sur une plage de température plus large. (voir diagramme).

Huiles dites «d'action légère»

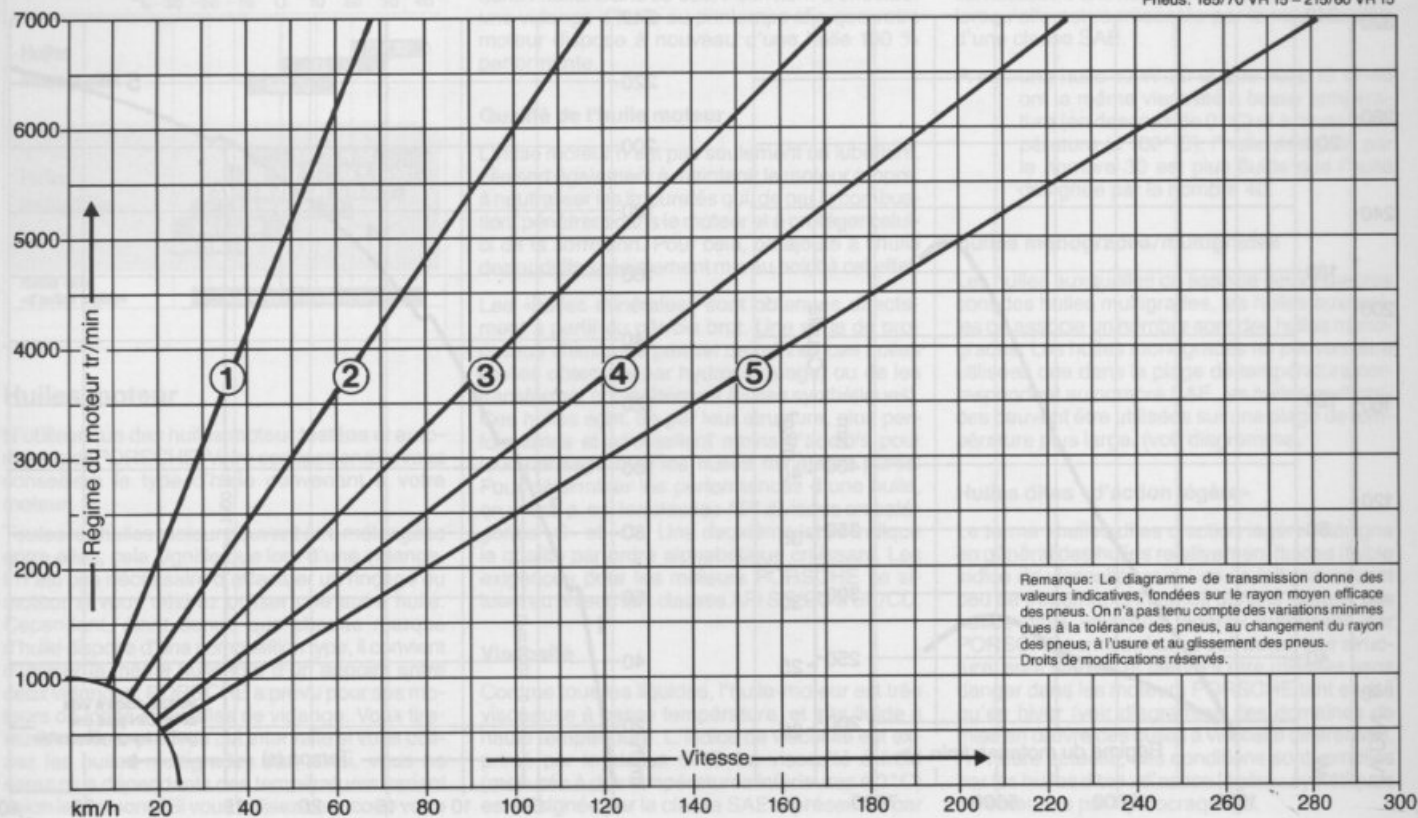
Le terme «huiles dites d'action légère» désigne en général des huiles relativement fluides (faible indice de viscosité) et qui de ce fait provoquent peu de frottements internes dans le moteur. Les huiles dites «d'action légère» autorisées par PORSCHE sont des huiles qui, de par leur structure, sont stables et peuvent être utilisées sans danger dans les moteurs PORSCHE tant en été qu'en hiver (voir diagramme des domaines de mise en œuvre des huiles à viscosité différentes). A l'heure actuelle, ces conditions sont remplies par les huiles dites «d'action légère» synthétiques ou obtenues par hydrocraquage.

Diagramme de transmission

Boîte à 5 vitesses

911 Carrera

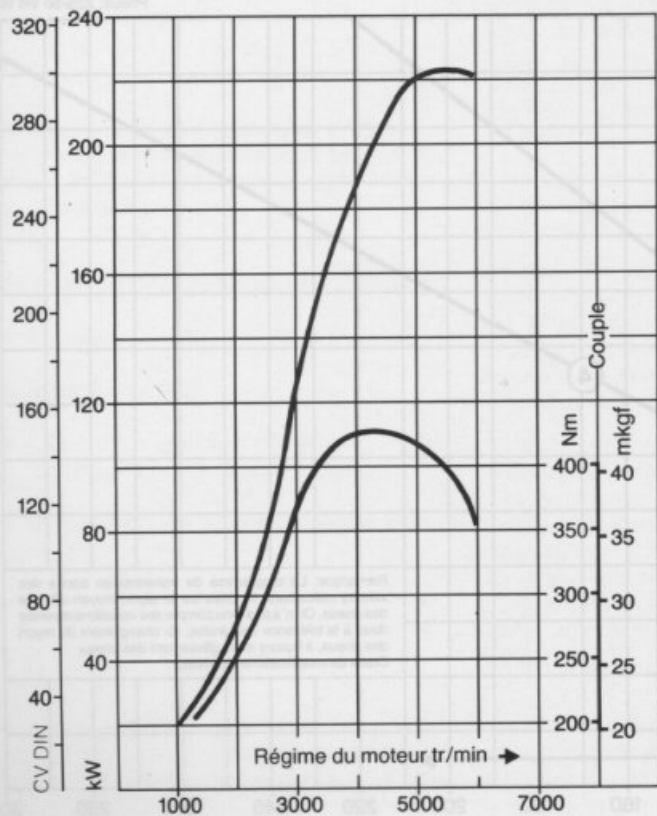
Pneus: 185/70 VR 15 - 215/60 VR 15



Remarque: Le diagramme de transmission donne des valeurs indicatives, fondées sur le rayon moyen efficace des pneus. On n'a pas tenu compte des variations minimales dues à la tolérance des pneus, au changement du rayon des pneus, à l'usure et au glissement des pneus. Droits de modifications réservés.

Courbes de puissance

911 Turbo



Courbe d'accélération

911 Turbo

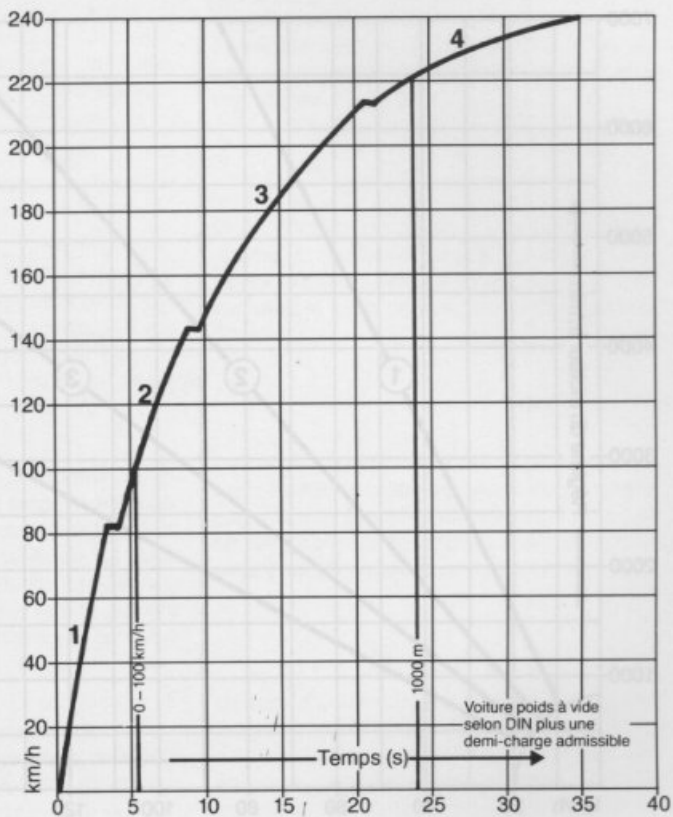
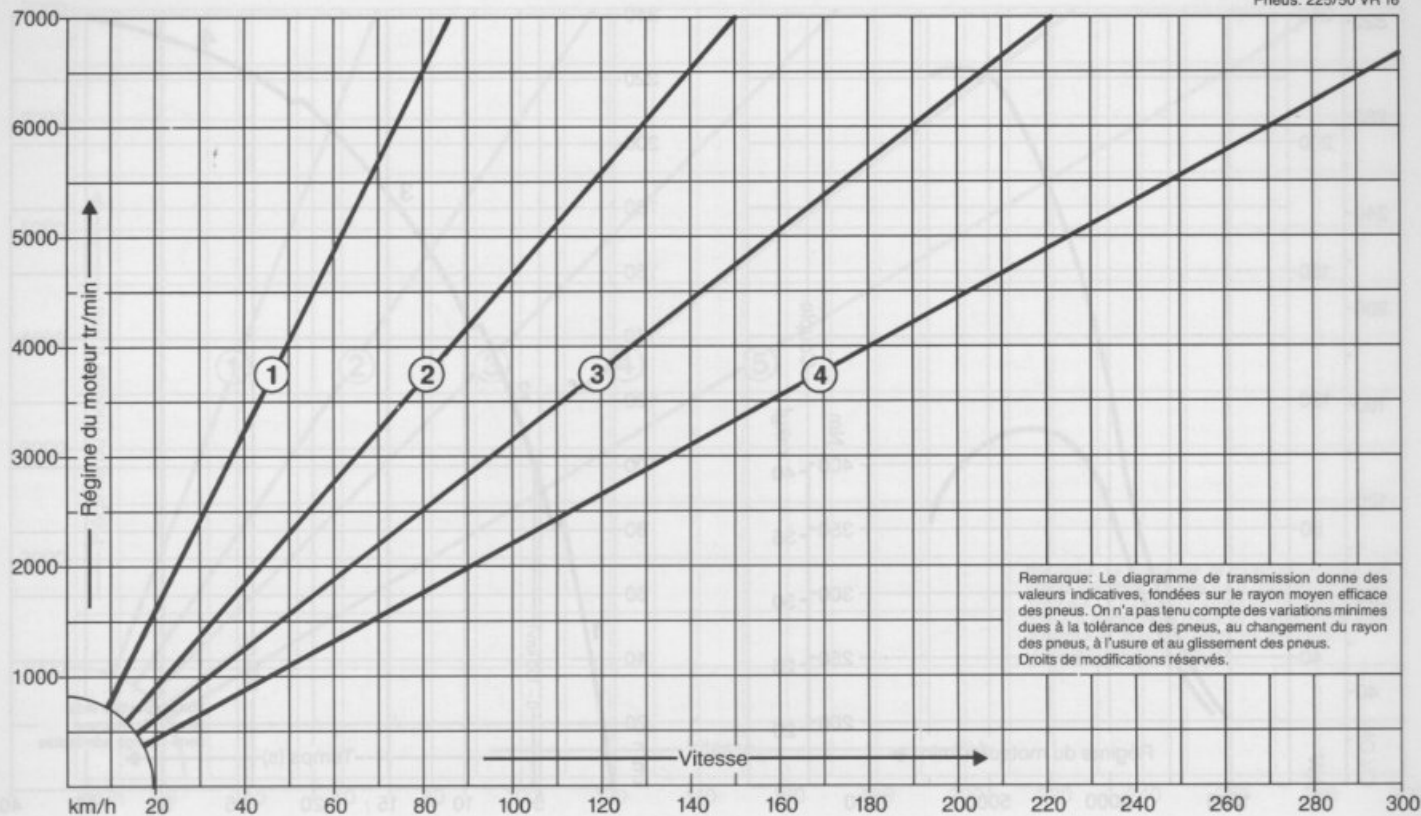


Diagramme de transmission

Boîte à 4 vitesses

911 Turbo

Pneus: 225/50 VR 16



Le système de dépollution

Si votre Porsche est équipée d'un système de dépollution, les matières nocives se trouvant dans les gaz d'échappement, seront réduites de manière très efficace.

Ce système comporte plusieurs composants :

- le catalyseur
- la sonde Lambda
- l'appareil de commande GME (commande numérique du moteur)
- le système de dégazage du réservoir

Les trois premiers composants sont nécessaires afin de réaliser un catalyseur trois voies.

Le catalyseur trois voies à régulation Lambda fonctionne avec la commande cartographique. C'est le système de dépollution le plus efficace. Un tel système permet de réduire de

plus de 90 % l'émission d'hydrocarbures, de monoxyde de carbone et de dioxyde d'azote.

Le système de dégazage du réservoir permet d'éviter qu'un excès des vapeurs de carburant, c'est-à-dire des hydrocarbures imbrûlés, s'échappent du réservoir et soient rejetés dans l'atmosphère.

Le fonctionnement de ces deux systèmes est expliqué ci-dessous :

Le catalyseur est monté à la place du silencieux avant. Sont incorporés dans ce catalyseur deux supports monolithiques. Il s'agit de corps en céramique poreux dans le sens de la longueur perforés de nombreux canaux (62° canaux/cm²).

La surface de ces canaux est considérablement agrippée par une couche spéciale, le wash-coat. Dans cette couche se trouve le métal précieux à action catalytique. La réaction catalytique est une réaction de surface qui est d'autant plus efficace que la surface offerte aux gaz d'échappement est plus grande.

Votre Porsche dispose d'une surface correspondant à environ 10 terrains de football sur lesquels 4,5 g de métal précieux (platine et rhodium) sont très finement répartis.

Véhicules équipés d'un système de dépollution

Le catalyseur agit sur le monoxyde de carbone et sur le gaz qui sont des produits indésirables. Les oxydes d'azote réagissent avec le monoxyde de carbone et se transforment en dioxyde de carbone et en azote qui constituent env. 80 % de l'air que l'on respire.

Le catalyseur agit également sur les hydrocarbures imbrûlés.

Une condition préalable au fonctionnement optimal du catalyseur est que la surface active ne se dégrade pas, cela suppose que l'on ne fasse le plein qu'avec du carburant sans plomb.

Le catalyseur agit également sur le monoxyde de carbone.

Le carburant au plomb provoque un vieillissement rapide du catalyseur étant donné que le carburant renferme du plomb sous forme gazeuse qui s'incruste dans la surface et bloque ainsi l'action catalytique du métal précieux.

Le catalyseur agit également sur le monoxyde de carbone.

La sonde Lambda est très importante pour le fonctionnement optimal du catalyseur. Elle est montée dans le tuyau d'échappement en amont du catalyseur et mesure continuellement la composition des gaz d'échappement.

Le système de dépollution

Si votre Porsche est équipée d'un système de dépollution, les matières nocives se trouvant dans les gaz d'échappement, seront réduites de manière très efficace.

Ce système comporte plusieurs composants

- le catalyseur
- la sonde Lambda
- l'appareil de commande DME (commande numérique du moteur)
- le système de dégazage du réservoir

Les trois premiers composants sont nécessaires afin de réaliser un catalyseur trois voies.

Le catalyseur trois voies à régulation Lambda représente avec la commande cartographique DME le système de dépollution le plus efficace. Un tel système permet de réduire de

plus de 80 % l'émission d'hydrocarbures, de monoxyde de carbone et de d'oxydes d'azote.

Le système de dégazage du réservoir permet d'éviter qu'en été des vapeurs de carburant, c'est à dire des hydrocarbures imbrûlés, s'échappent du réservoir et soient rejetées dans l'atmosphère.

Le fonctionnement de ces deux systèmes est expliqué ci-dessous:

Le **catalyseur** est monté à la place du silencieux avant. Sont incorporés dans ce catalyseur deux supports monolithiques. Il s'agit de corps en céramique parcourus dans le sens de la longueur par de nombreux canaux (62 canaux/cm²).

La surface de ces canaux est considérablement augmentée par une couche spéciale, le wash-coat. Dans cette couche se trouve le métal précieux à action catalytique. La réaction catalytique est une réaction de surface qui est d'autant plus efficace que la surface offerte aux gaz d'échappement est plus grande.

Votre Porsche dispose d'une surface correspondant à environ 10 terrains de football sur lesquels 4,5 g de métal précieux (platine et rhodium) sont très finement répartis.

Le monoxyde de carbone et les hydrocarbures imbrûlés sont transformés après oxydation en dioxyde de carbone et en eau qui sont des produits inoffensifs. Les oxydes d'azote réagissent avec le monoxyde de carbone et se transforment en dioxyde de carbone et en azote qui constituent env. 80 % de l'air que l'on respire.

Une condition préalable au fonctionnement optimal du catalyseur est que la surface active ne se dégrade pas, cela suppose que l'on ne fasse le plein qu'avec du carburant sans plomb.

Le carburant au plomb provoque un vieillissement rapide du catalyseur étant donné que le carburant renferme du plomb sous forme gazeuse qui s'incruste dans le surface et bloque ainsi l'action catalytique du métal précieux.

La **sonde Lambda** est très importante pour le fonctionnement optimal du catalyseur. Elle est montée dans le tuyau d'échappement en amont du catalyseur et mesure constamment la composition des gaz d'échappement.

Le catalyseur peut transformer les trois matières nocives uniquement si le moteur fonctionne avec le mélange air-carburant théoriquement correct. Le signal électrique de la sonde Lambda est analysé par l'appareil de commande DME et ainsi, le mélange est réglé à une valeur optimale pour le catalyseur.

Le **système de dégazage du réservoir** empêche que les vapeurs de carburant qui s'échappent du réservoir soient rejetées dans l'atmosphère.

Les vapeurs de carburant provenant du réservoir sont évacuées dans un accumulateur garni de charbon actif. Pendant le parcours, cet accumulateur est balayé et les vapeurs de carburant sont brûlées dans le moteur. Ce système ne nécessite aucun entretien et contribue en partie à réduire la consommation de carburant.

Faire le plein

N'utiliser pour votre voiture que du carburant sans plomb conforme à la norme DIN 51607.

Indice d'octane:

Supercarburant (Euro-Super) 95 RON (85 MON)

Si le supercarburant sans plomb n'est pas disponible, il est possible, exceptionnellement, de faire le plein avec de l'essence normale sans plomb avec un indice d'octane d'au moins 91 RON (82 MON).

L'utilisation de carburant au plomb ne détériore pas le moteur, mais nuit considérablement au fonctionnement du catalyseur et de la sonde Lambda, ce qui conduit non seulement à une dégradation de l'action catalytique mais également à des irrégularités dans le comportement de marche et à une augmentation de la consommation.

Une utilisation ultérieure de carburant sans plomb n'annulera pas complètement les effets ayant conduit à la détérioration du système.

C'est pourquoi, une tubulure de remplissage de diamètre plus petit et un volet qui permet d'éviter de faire le plein par inadvertance avec du carburant au plomb ont été montés.

Ce volet ne peut être ouvert qu'au moyen du pistolet de carburant sans plomb.

Il n'est pas possible de remplir le réservoir par des jerricanes vendus dans le commerce.

Mise en marche du moteur

Pour le démarrage, il convient de suivre les mêmes prescriptions que pour une Porsche dépourvue de système de dépollution.

Des composants commandés en fonction de la température assurent automatiquement la composition du mélange requise pour le démarrage. C'est pourquoi, que le moteur soit froid ou chaud, il n'est pas nécessaire d'appuyer sur la pédale d'accélérateur lors du démarrage.

En cas de basses températures extérieures, il est recommandé de maintenir la pédale d'embrayage tout à fait enfoncée même quand aucune vitesse n'est enclenchée.

Si après 10 à 15 secondes, le moteur n'a pas démarré, le remettre en marche après une pause d'env. 10 secondes.

Indications pour la conduite

Protection des soubassements

En cas de températures inférieures à -25°C , il est recommandé, afin de faciliter la montée en régime du moteur au démarrage à froid, de continuer à actionner le démarreur même pendant les premiers allumages.

Ne pas laisser chauffer le moteur à l'arrêt. Démarrer tout de suite, mais éviter de rouler les 5 premières minutes à un régime supérieur à 4500 tr/min.

En conduite normale, il n'y a aucune différence avec les véhicules dépourvus de système de dépollution.

Si des ratés d'allumage se produisent pendant la marche, il faut réduire la vitesse de croisière. Il convient de remédier à ce défaut le plus vite possible dans le prochain garage Porsche.

Si la puissance de la batterie est insuffisante, il est possible de démarrer le moteur avec des câbles auxiliaires ou par remorquage.

Remarque!

Ne remorquer le véhicule que lorsque le moteur est **froid**.

Le remorquage du véhicule moteur chaud peut endommager le catalyseur. Du carburant imbrûlé peut parvenir dans le catalyseur où une combustion a lieu, ce qui conduit à une surchauffe et détruit la surface active du catalyseur.

Ne pas appliquer de couche anti-corrosion supplémentaire sur le collecteur d'échappement, le tuyau d'échappement, le catalyseur ou les boucliers thermiques ou à proximité de ceux-ci. Pendant la marche, le matériau protecteur peut s'échauffer et s'enflammer.

Moteur

Nombre de cylindres	6
Alésage	95,0 mm
Course	74,4 mm
Cylindrée effective	3164 cm ³
Compression	9,5 : 1
Puissance du moteur selon 80/1269 CEE	160 kW (217 cv)
à vitesse du vilebrequin	5900 tr/min
Couple de vitesse selon 80/1269 CEE	265 Nm (27,0 mkgf)
à vitesse du vilebrequin	4800 tr/min
Puissance volumétrique selon 80/1269 CEE	50,6 kW/l (68,6 cv/l)
Indice d'octane du carburant	95 RON / 85 MON Supercarburant selon DIN 51607
Consommation de carburant	
selon 80/1268/CEE ou A 70 ECE	à 90 km/h 7,9 l/100 km
	à 120 km/h 9,8 l/100 km
	en ville 14,9 l/100 km
Consommation d'huile moteur	jusqu'à 1,5 l/1000 km
Régime maximal admissible	6520 tr/min
Bougies	Bosch WR 7 DC, WR 7 DP; Champion RN 7 YC
Ecartement des électrodes	0,7 mm + 0,1 mm
Batterie	12 Volts 66 Ah (sur demande 88 Ah)
Alternateur	courant triphasé 1260 watts/90 A
Ordre d'allumage	1-6-2-4-3-5
Système d'allumage	allumage électronique, sans rupteur
Commande de l'angle d'allumage	commande numérique du moteur
Courroie trapézoïdale de l'alternateur	9,5 x 710 mm
Courroie trapezoïdale du climatiseur	12,5 x 1155 mm
Jeu des soupapes moteur froid	Soupapes d'admission et d'échappement 0,10 mm

Transmission

Boîte à 5 vitesses

démultiplication

1e vitesse	3,500 : 1
2e vitesse	2,059 : 1
3e vitesse	1,409 : 1
4e vitesse	1,074 : 1
5e vitesse	0,861 : 1
Marche AR	2,857 : 1

Démultiplication du pont AR	3,444 : 1
Embrayage	Monodisque, fonctionnement à sec

Quantités de remplissage

Réservoir de carburant env. 85 l, dont env. 8 l de réserve

Performances*

Boîte à 5 vitesses

Vitesse maximale	240 km/h
Accélération 0-100 km/h	6,7 secondes
Le km, départ arrêté	27,0 secondes

* Véhicule vide selon norme DIN et demi-charge sans équipement supplémentaire réduisant les performances (climatisation, pneus spéciaux)

Tenues en côte

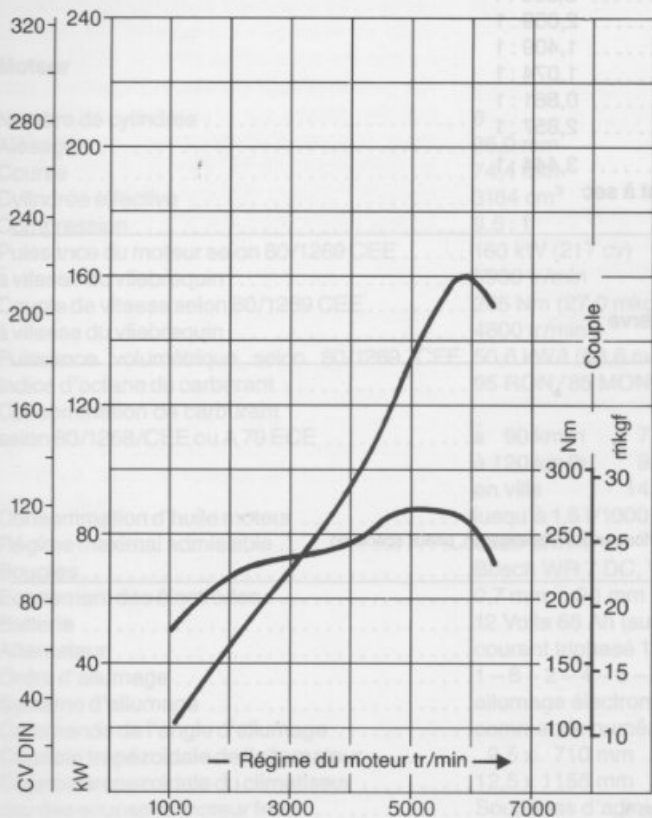
Boîte à 5 vitesses

1e vitesse	env. 60 % *
2e vitesse	env. 40 %
3e vitesse	env. 23 %
4e vitesse	env. 15 %
5e vitesse	env. 11 %

* Sur route sèche et avec pneus normaux, la limite de patinage est atteinte pour une montée d'env. 60 %.

Courbes de puissance

911 Carrera



Courbe d'accélération

911 Carrera

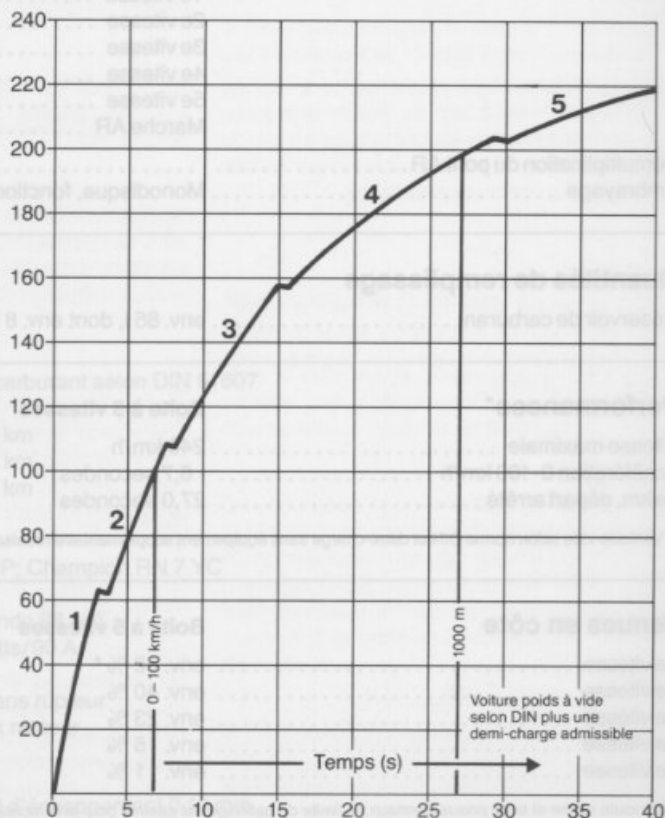
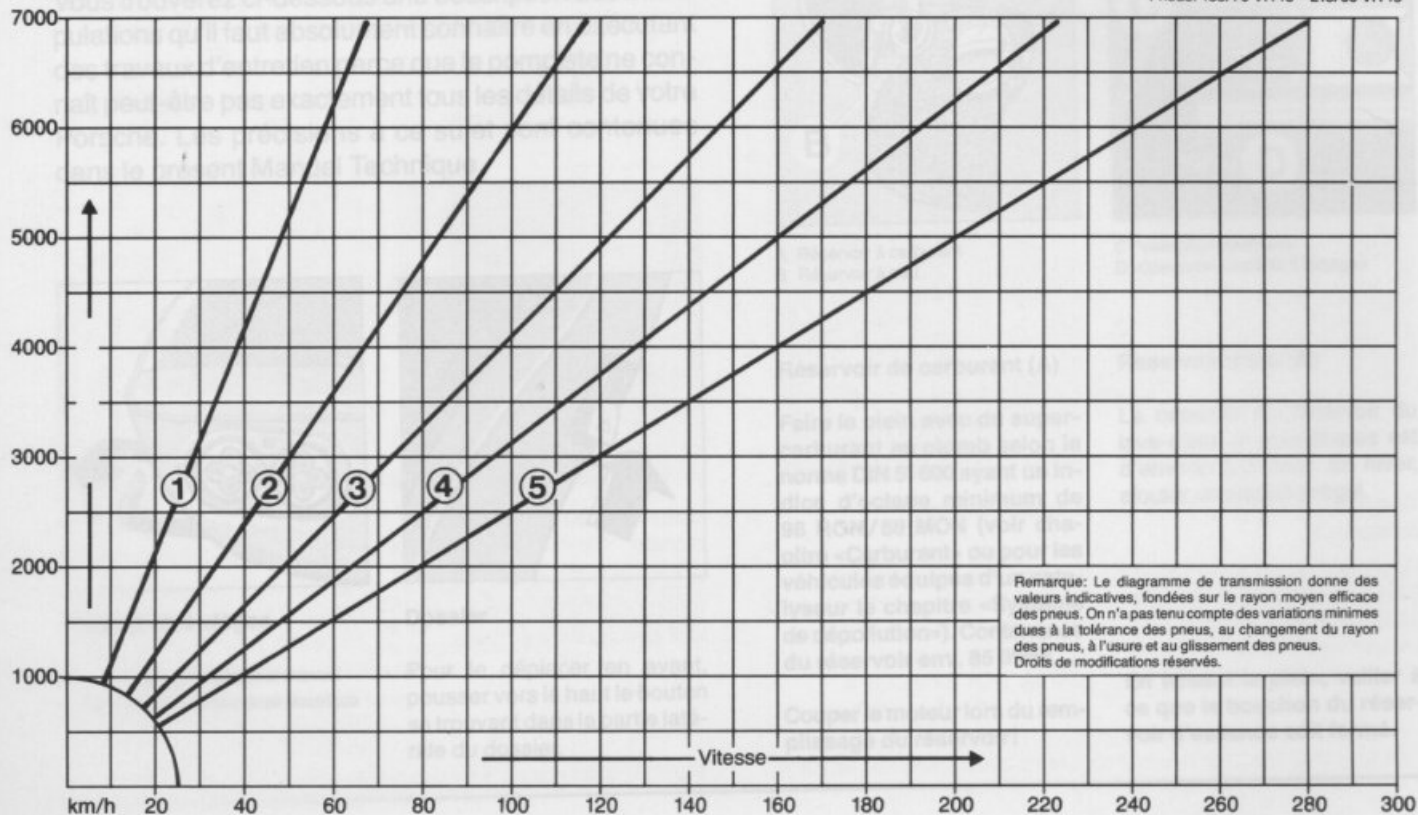


Diagramme de transmission

Boîte à 5 vitesses

911 Carrera

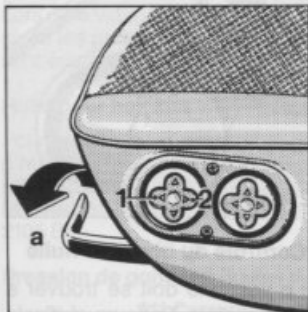
Pneus: 185/70 VR 15 - 215/60 VR 15



Remarque: Le diagramme de transmission donne des valeurs indicatives, fondées sur le rayon moyen efficace des pneus. On n'a pas tenu compte des variations minimales dues à la tolérance des pneus, au changement du rayon des pneus, à l'usure et au glissement des pneus. Droits de modifications réservés.

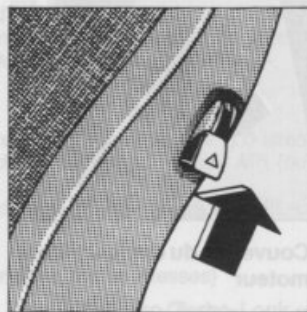
Travaux d'entretien en bref

Vous trouverez ci-dessous une description des manipulations qu'il faut absolument connaître en exécutant des travaux d'entretien parce que le pompiste ne connaît peut-être pas exactement tous les détails de votre Porsche. Les précisions à ce sujet sont contenues dans le présent Manuel Technique.



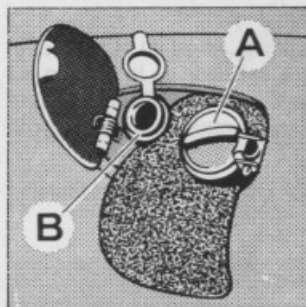
Réglage des sièges

- a Réglage longitudinal manuel
1 ◀▶ 2 Réglage longitudinal électrique



Dossier

Pour le déplacer en avant, pousser vers le haut le bouton se trouvant dans la partie latérale du dossier.

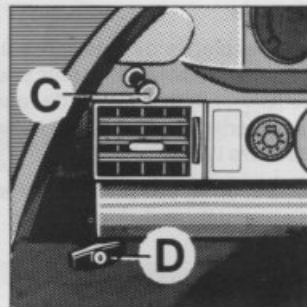


- A Réservoir à carburant
B Réservoir à eau

Réservoir de carburant (A)

Faire le plein avec du supercarburant au plomb selon la norme DIN 51600 ayant un indice d'octane minimum de 98 RON / 88 MON (voir chapitre «Carburant» ou pour les véhicules équipés d'un catalyseur le chapitre «Système de dépollution»). Contenance du réservoir env. 85 litres.

Couper le moteur lors du remplissage du réservoir!



- C Volet pour réservoirs
D Couvercle de coffre à bagages

Réservoir d'eau (B)

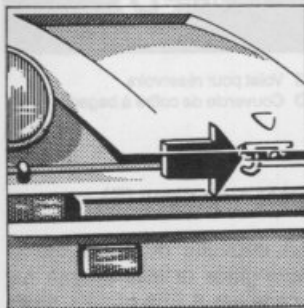
La capacité du réservoir du lave-glace et lave-phares est d'environ 8,0 litres. En hiver, ajouter un produit antigel.

En faisant le plein, veiller à ce que le bouchon du réservoir d'essence soit fermé.

Batterie

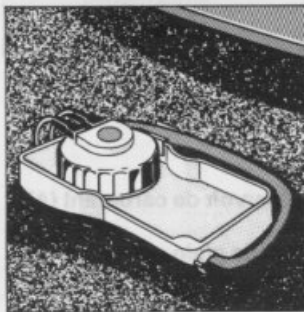
Elle est placée dans le coffre à bagages, en avant et à gauche. Contrôler tous les éléments pour voir si l'acide de la batterie est suffisant. N'y ajouter que de l'eau distillée. **Ne jamais débrancher la batterie pendant que le moteur est en marche; ceci pourrait détruire l'alternateur.**

Quand on se sert pour la charge d'un chargeur rapide, il faut tout d'abord débrancher la batterie.



Couvercle de coffre à bagages

Pour ouvrir, tirer sur la poignée (D) se trouvant au-dessous du tableau de bord. Pousser légèrement vers la droite le crochet d'arrêt prévu sous le couvercle.

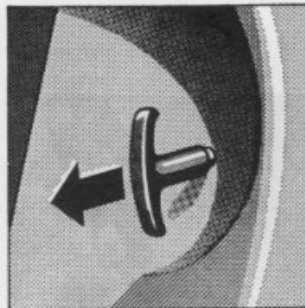


Liquide de frein

Le réservoir se trouve dans le coffre à bagages. N'utilisez que du liquide de freins qui correspond à la recommandation SAE J 1703, DOT 3 ou DOT 4.

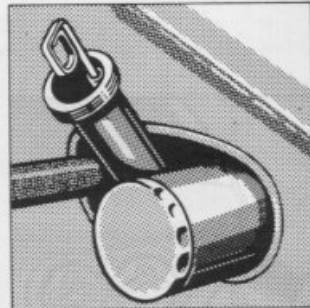
Fusibles, relais

La boîte à fusibles se trouve dans le coffre à bagages. Le fusible prévu pour le chauffage de la lunette AR est disposé dans le compartiment-moteur, du côté gauche et en dessous du panneau.



Couvercle du compartiment-moteur

Pour ouvrir, tirer sur la poignée prévue à cet effet dans le montant gauche de la portière.



Contrôle du niveau d'huile

Le véhicule doit se trouver à l'horizontale. Toujours vérifier le niveau d'huile, moteur tournant au ralenti (voir chapitre «Contrôler le niveau d'huile dans le réservoir»). Après le contrôle, **refermer correctement le couvercle.**



Le niveau de l'huile doit se situer entre le repère min. et max. La quantité différentielle entre ces repères est d'environ 1,75 litres.

Huile moteur

Lors de la vidange remettre env. 10 l d'huile. Contrôler le niveau d'huile selon les prescriptions, faire l'appoint au besoin. Les huiles à utiliser sont énumérées dans le chapitre «Quantités de remplissage».

Huile pour boîte de vitesses

Pour la boîte de vitesses et le différentiel: **911 Carrera** env. 3,0 litres d'huile de boîte SAE 75 W 90 de classification GL 5 selon API (ou Mil-L 2105 B).

911 Turbo: env. 3,7 litres SAE 90 de classification GL 5 (ou MIL-L 2105 B).

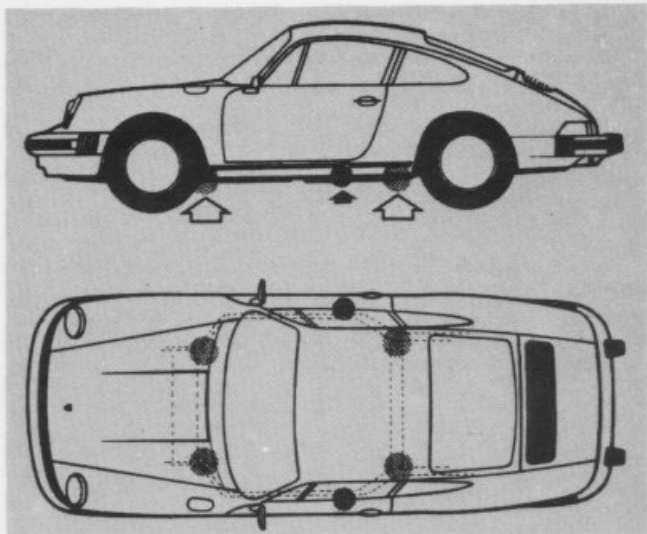
Pression de gonflage (toutes dimensions, toutes vitesses)

	911 Carrera	911 Turbo/Turbo-Look
A l'avant	2,0 bars surpress. (29 psi)	2,0 bars surpress. (29 psi)
A l'arrière	2,5 bars surpress. (36 psi)	3,0 bars surpress. (44 psi)
Roue de secours	2,5 bars surpress. (36 psi) AV et AR	

Roue de secours: dans le coffre à bagages, sous le tapis.

Cric et outillage de bord

Placés devant la roue de secours dans le coffre, sous le tapis. N'utiliser le cric que pour changer de roue.



Points d'appui du cric

Flèche noire: points d'appui pour cric de véhicule.
Flèches blanches: points d'appui de ponts de levage et de crics d'atelier. (Voir chapitre «Levage du véhicule»).