
PORSCHE

944 SC

944 *turbo*

MANUEL TECHNIQUE

REPertoire D'ENTRETIEN

AV 2 -
AR 2.4

PORSCHE

911

911 Turbo

WKD 470 630

900 7/81

Edition 1982

© Dr. Ing. h. c. F. Porsche Aktiengesellschaft

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

Imprimé en Allemagne
Theodor Glauner, Elbestrasse 21, D-7000 Stuttgart 50

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.

L'équipement de votre véhicule ne peut varier qu'en partie infime de nos descriptions par suite des différentes lois de chaque pays.

Vous vous êtes décidé à acheter une Porsche. A en juger d'après le choix que vous avez fait, on peut vous considérer comme un automobiliste expérimenté de classe toute particulière.

Comportement loyal sur les routes, prudence, connaissance et intérêt à la technique, voilà des caractéristiques qui vous sont propres. Pourtant, nous ne manquons pas de

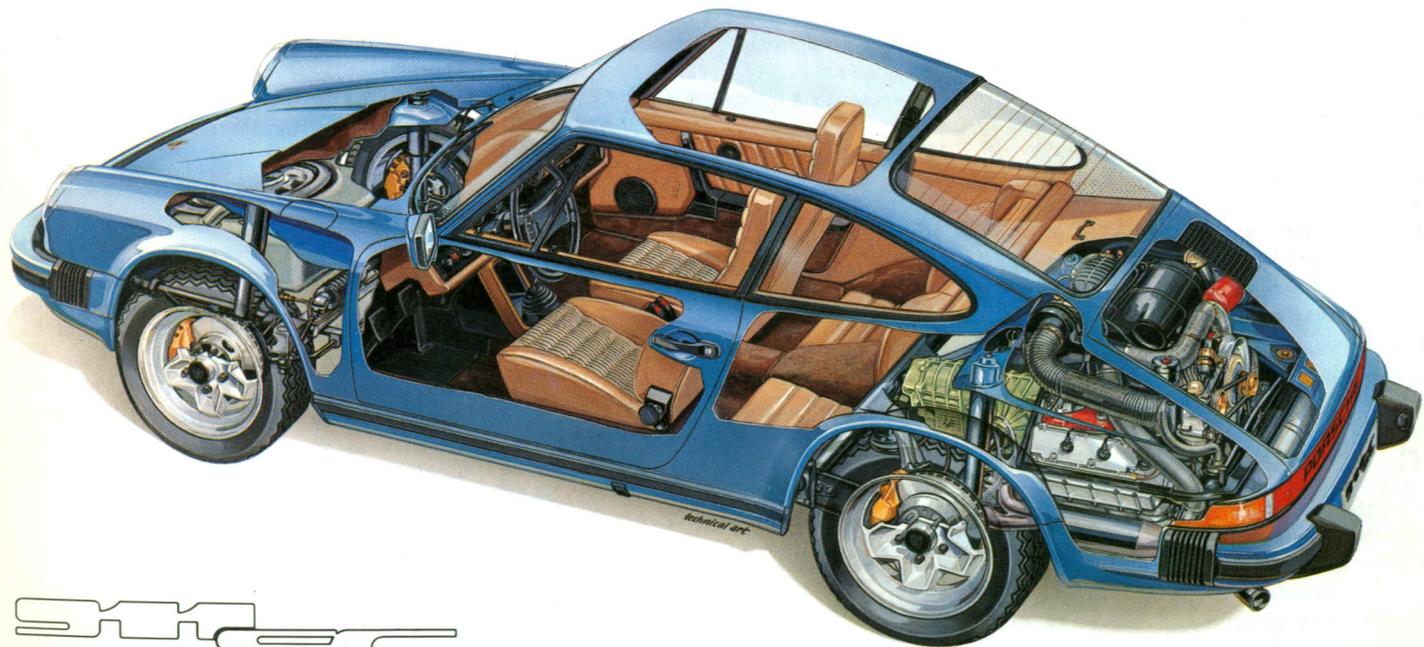
résumer sous le chapitre « Conseils Pratiques » tout ce que vous devriez observer et savoir en conduisant votre nouvelle Porsche. Les chapitres suivants méritent également votre attention.

Pour permettre au poste d'essence qui n'est pas aussi bien familiarisé avec votre Porsche que vous-même d'exécuter correctement tous les travaux sur celle-ci, nous avons

résumé sous le chapitre « Travaux d'entretien en bref » toutes les manipulations nécessaires à exécuter. Si vous tenez à faire entretenir votre voiture pendant votre absence, il suffit de poser le manuel ouvert sur le siège.

Nous vous souhaitons bonne chance et bonne route avec votre

PORSCHE



technical art

ELISE

Index alphabétique

A/B

Accélération, diagramme	75, 76
Aération	30, 31
Alarme	10
Allume-cigares	28
Ampoules, remplacement	61-65
- répertoire	65
Antivol	16
Appel - lampe témoin d'	21
Batterie	41, 60
Boîte à gants	35
Boîte de vitesses	68
- contrôle du niveau d'huile	50
- démontage	47
- diagrammes	77, 78
Bougies	67
Bouton de serrure de hayon	36
Buses de dégivrage	30

C

Caractéristiques du véhicule	81
Caractéristiques techniques	67-78
Carburant	73, 74
- réservoir de	37
Ceintures de sécurité	12, 13, 15
- soin des	46
Cendriers	35
Chaînes de neige	41, 69, 70

Changement de roue	55
- de vitesses	18, 68
Charge remorquée	72
- sur toit	72
Chauffage	30, 31
- de lunette arrière	28
Clés	8, 65
Clignotants	61
- de détresse	20
Climatisation	31-33
Commutateur à intervalles	22
- combiné	21, 24
- d'antibrouillard	28
- d'éclairage	20
- de clignotants	21
- de détresse	20
- de lave-glace	22
- de phares code	21
Compte-tours	26, 27
Conseils d'entretien du véhicule	43-46
Conservation	44
Contenances, aperçu	73
Courroie trapézoïdale	52
Cric	47, 93
- points d'appui du	56, 93

D/E

Démarrage	16, 17
- avant le	8
Dépannage	47-66

Diagrammes	75-78
- d'accélération	75, 76
- de boîtes de vitesses	77, 78
Dimensions	71
Eclairage	20
- du compartiment moteur	33
Entretien de la peinture	42
Entretien du véhicule	43-46
- répertoire d'entretien	84
Essence	37
Essuie-glace	22, 29
- de lunette arrière	29

F/G

Feux de stationnement	21
Filtre à air, remplacement	51
Filtre à huile, remplacement	50
Freins	17, 19, 25, 41, 57
- liquide de	57
- à main	17, 25
Fusibles	58, 59
Garantie	82, 83
Gonflage, pression de	69, 70, 93

H/I/J

Hayon	36
Huile de boîte de vitesses	50, 93
- jauge d'	48
- huiles, moteur	75
- moteur, niveau	48

- pression d'	24
- qualités	73, 74
- quantité de remplissage	73
- vidange d'	48, 49
Indication du niveau d'essence	23
Installation électrique	58-65
Instruments	23, 24, 26, 27
Jantes en alliage léger	45
Jauge d'huile	48
Jeu de soupapes	67

K/L/M

Lampes-témoins	24
Lavage de la voiture	43-46
Lave-essuie/glace	22, 29
- arrière	29
Lave-phares	29
Lève-glace électrique	9
Liquide hydraulique	57
Malle arrière	36
Mise hors service du véhicule	46
Montre de bord	27
Moteur - contrôle du niveau d'huile	93
- lancement du	16, 17
- numéro du	7
- performance du	72
- thermomètre d'huile	24

N/O

Nettoyage du compartiment moteur	44
Niveau d'huile - boîte de vitesses	50

- moteur	48
Numéro de châssis	6
- du moteur	7
Outillage de bord	47

P/Q

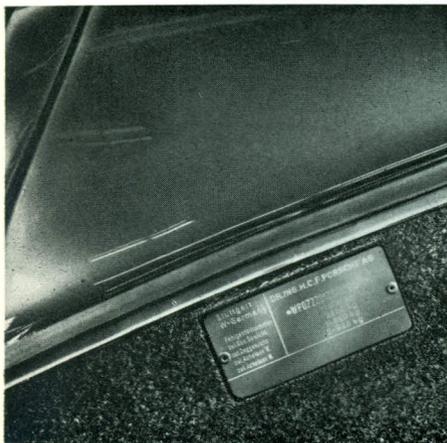
Pare-soleil	35
Peinture - numéro de	7
- réparation des endommagements de	43, 44
Performances	72
Phares	62, 63
- antibrouillard	28
- dispositif de lavage des	29
Plafonnier	15, 35
Plaque minéralogique	7
Plaquette de caractéristiques du véhicule	6
Plaquette du type	7
Pneus - hiver	41, 53, 69, 70
- pression de gonflage des	53, 65, 70, 93
Poids	72
- tracté	66
Polissage	43
Porte-bagages	39
- skis	39
Portières	9, 45
- serrures de	9, 45
Protection du dessous de caisse	44
Quantités de remplissage	73

R/S

Rapports de boîte de vitesses	68
Régimes maxi admissibles	18
Réglage des dossiers	11
- des phares	62, 63
Rembourrage en tissu	46
Remorquage	66
Réservoir d'eau	37, 41, 91
Réservoir d'essence	37, 91
Rétroviseurs	14, 15
Rodage	19
Roues, remplacement	56
- de secours	55
Serrures de hayon	36
- de portières	9, 41
Service en hiver	41
Sièges	11
- nettoyage des	44
Soins en cuir	45

T/V

Tableau de bord	16
Taches, élimination des	44
Tachymètre	26, 27
« Targa »	39-40
Témoins	25
- de charge	24
Tempostat	38
Tirette de verrou de hayon	36
Toit ouvrant électrique	34
Toit pliant	39-40
Vidanges	49



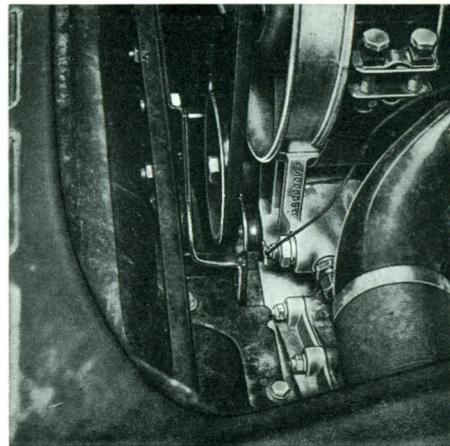
Plaque signalétique

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



Numéro de peinture

La plaquette portant le numéro de la peinture se trouve dans le compartiment moteur sur le côté gauche.



Numéro du moteur

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

Veillez suivre – avant de partir – les conseils ci-après qui servent à augmenter votre sécurité :

contrôler la pression et l'état de tous les pneus

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

contrôler – le contact établi – le fonctionnement des phares, des feux stop et des clignotants

veiller à une réserve d'essence suffisante

régler le rétroviseur intérieur et le rétroviseur extérieur de telle sorte que vous ayez une bonne visibilité vers l'arrière

mettre les ceintures de sécurité – veiller à ce que la personne assise à côté de vous ne l'oublie pas

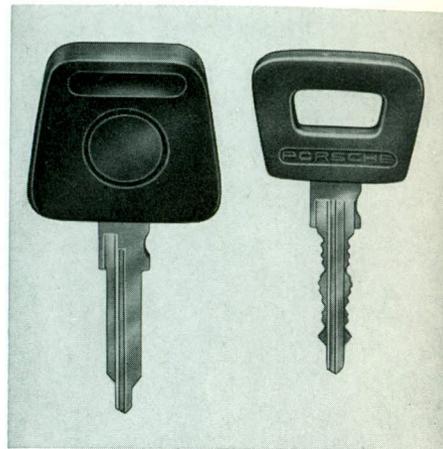
Faire régulièrement contrôler le niveau d'huile de moteur également entre les services prescrits (se re-entre les services prescrits.

Clés

Deux clés principales et une clé annexe sont livrées avec le véhicule. La clé principale, avec poignée en matière plastique noire, convient pour toutes les serrures. La clé annexe, avec poignée en matière plastique rouge, ne peut être utilisée que pour la serrure de porte et pour la serrure du contact d'allumage-démarrage/antivol de direction.

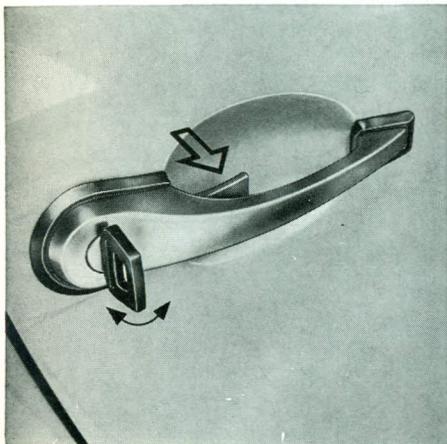
L'une des deux clés principales est munie d'une lampe alimentée par pile. Cette lampe fonctionne tant qu'on appuie sur le bouton de contact.

Lorsque l'intensité lumineuse de l'ampoule s'affaiblit, il convient de mettre une nouvelle pile présentant la même tension que la pile usagée; en effet, l'acide s'écoulant éventuellement d'une pile déchargée peut endommager votre vêtement.



Les clés de remplacement ne peuvent être fournies que si le numéro de la clé est connu. Le numéro figure à côté du numéro du châssis sur la petite carte qui vous est remise avec les clés de la voiture. Nous recommandons de bien conserver cette carte.

Il est bon de toujours garder une liste de vos numéros de clés dans votre porte-feuilles avec votre permis.



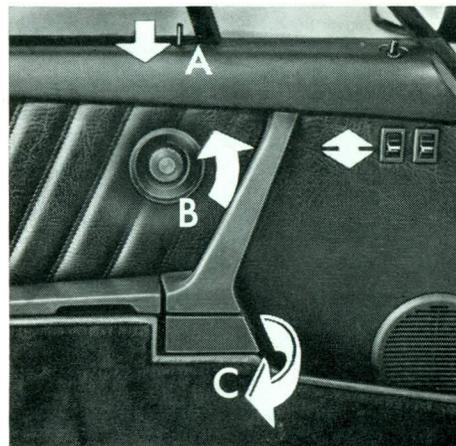
Portières

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

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.

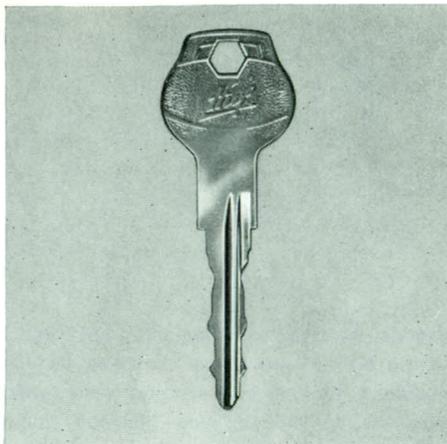
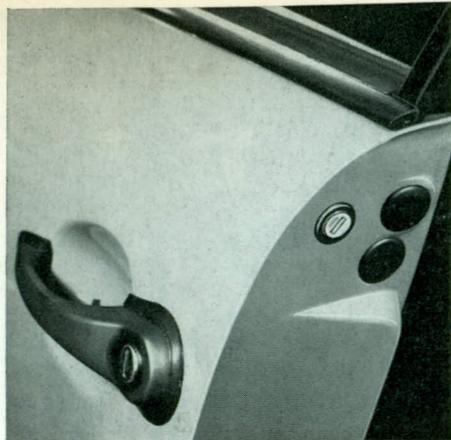
La portière du côté passager étant encore ouverte peut être verrouillée par le bouton de sûreté (A). Ceci n'est pas possible avec la portière du conducteur et vous évite de vous trouver devant votre véhicule verrouillé, la clé étant dans le contacteur d'allumage.



Lève-glace électrique

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

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



Systeme d'alarme

Si votre vehicule est equipe d'un systeme d'alarme, vous recevrez deux cles supplimentaire pour ce systeme.

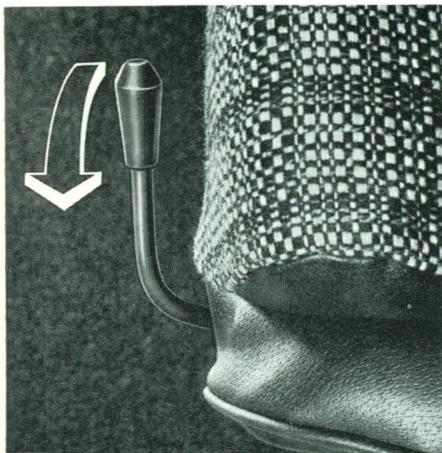
Le systeme d'alarme ne peut etre branche ou debranche que par cette cle.

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

Si maintenant on ouvre la porte du conduc-

teur, celle du passager ou le capot, resp. si on essaye de l'ouvrir, un signal d'alarme intermittent retentit pendant env. 30 secondes. Si le systeme est a nouveau declenche, le signal retentit une nouvelle fois pendant env. 30 secondes.

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



Réglage des sièges

Chaque siège peut être déplacé longitudinalement. Après avoir relevé le levier d'arrêt placé sur le côté extérieur du siège, ce dernier peut être poussé vers l'avant ou vers l'arrière.

Ne jamais déplacer le siège du conducteur pendant la marche! Il pourrait se déplacer brusquement et vous pourriez perdre le contrôle de la voiture.

Blocage de dossiers

Afin que le dossier ne se rabatte pas vers l'avant lors de freinages brusques, il est verrouillé. Pour le déverrouiller, tirer le bouton se trouvant dans la partie extérieure du dossier vers le haut.

Réglage de dossiers

Le dossier peut être réglé progressivement jusqu'en position repos en tournant la manette placée sur le côté extérieur du siège.

Le dossier des sièges arrière est également verrouillé afin d'éviter qu'ils retombent vers l'avant.



Ceintures de sécurité

Votre Porsche est équipé en série de ceintures de sécurité. Il est recommandé à toutes les personnes assises dans la voiture de mettre les ceintures, ceci pour augmenter leur sécurité. Pour vous le rappeler, le signal lumineux s'allume au tableau de bord pendant environ 6 secondes lors de la mise de contact d'allumage.

Les ceintures ne sont pas recommandables 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 convient de les laisser assis sur les sièges arrière.

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 un préalable à votre bien-être et à votre sécurité.

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. . . .

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 marche.



Votre Porsche est équipée de série de ceintures de sécurité sur tous les sièges; à l'avant, ceintures automatiques à 3 points et à l'arrière, ceintures automatiques abdominales.

Mise de la ceinture

Prendre la position assise la plus commode. Saisir la languette de serrure et mettre la ceinture lentement et régulièrement à travers 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.



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

Le dispositif de sécurité automatique est conçu de telle manière que le blocage des ceintures de sécurité entre plus vite en action en cas de ralentissement brusque du véhicule que pendant le déroulement normal de la ceinture. Par cela, on a réussi à combiner un maximum de liberté de mouvement avec un optimum de sécurité pendant le freinage.



Serrage de la ceinture

Éliminer le jeu en tirant la partie épaule de la ceinture dans la direction de la flèche pour s'assurer que la ceinture est bien collée autour de la hanche.

Veiller à ce que les ceintures ne soient jamais trop lâches et qu'elles ne soient pas entortillées.



Ouverture de la ceinture

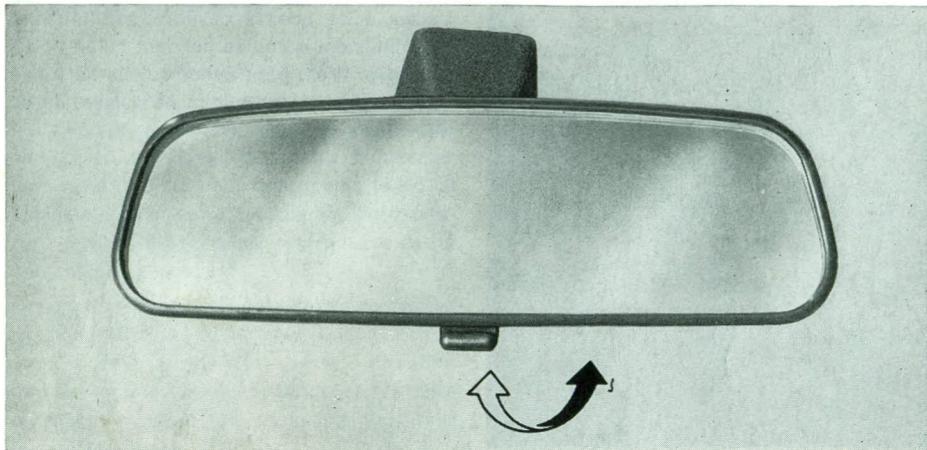
Pour ouvrir la ceinture, il suffit d'appuyer sur le bouton rouge, marqué de la désignation PRESS. La languette se détache immédiatement de la serrure, même si à ce moment-là une pression est exercée sur la ceinture.

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 en bas.

Veiller à ce que la ceinture soit toujours complètement enroulée pendant qu'on ne l'a pas mise. C'est pour éviter qu'elle ne traîne dans le véhicule et qu'elle ne puisse, de ce fait, vous déranger.

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

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.



Rétroviseur

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

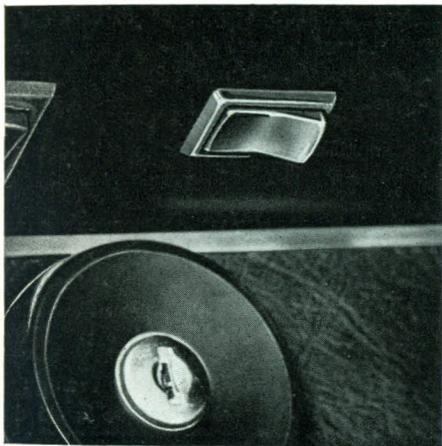
Le rétroviseur intérieur est collé directement sur le pare-brise. Ceci permet une attache de rétroviseur courte afin d'éviter des vibrations qui auraient pour conséquence une déformation de l'image dans le rétroviseur.

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

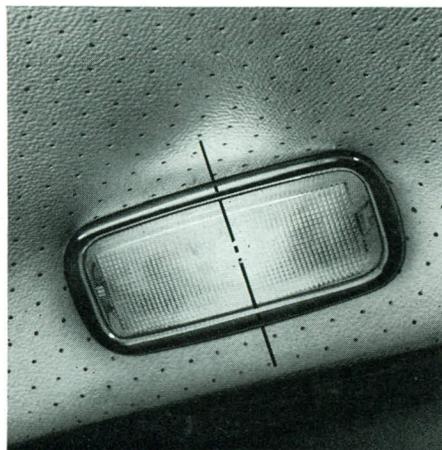


Rétroviseur extérieur

Le réglage électrique du rétroviseur extérieur se fait à l'aide de l'interrupteur de manœuvre disposé sur la portière du conducteur. Si, sur demande, on a monté un rétroviseur du côté du passager, celui-ci peut être réglé à l'aide du même interrupteur en appuyant en conséquence sur l'interrupteur à bascule incorporé dans le tableau de bord, à droite au-dessus de la serrure de contact. En cas de besoin, il est possible de régler le rétroviseur également à la main.



Commutateur de rétroviseur extérieur électrique



Plafonniers du Coupé

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

La photo ci-dessus représente le plafonnier droit dont la lentille peut être basculée en trois positions:

- a) applique constamment allumée
- b) applique éteinte
- c) applique s'allume dès que la porte est ouverte.

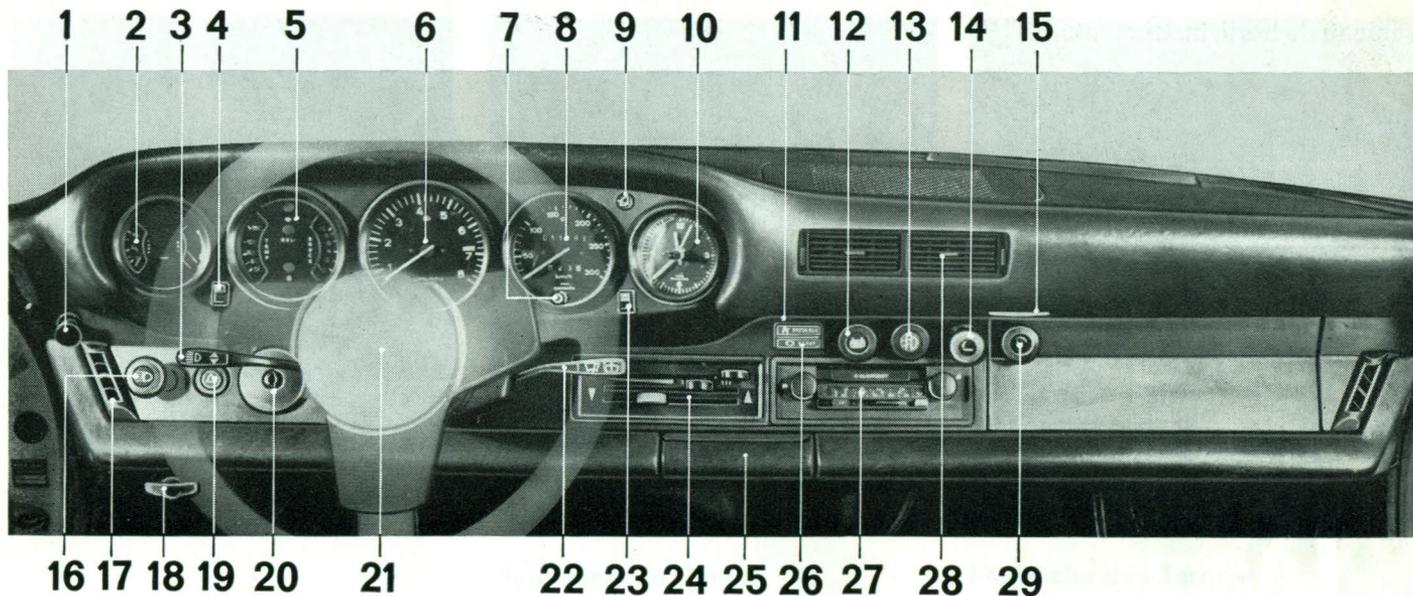
Plafonnier du « Targa »

Sur le cabriolet « Targa » un plafonnier est disposé au centre de l'arceau du toit. Trois positions peuvent être obtenues en faisant basculer le verre de lampe de part et d'autre de son axe longitudinal:

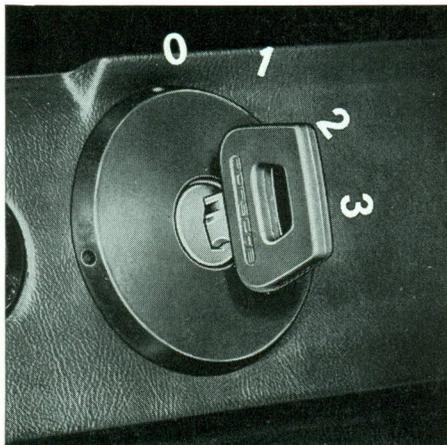
- a) verre basculé vers l'avant: la lampe reste allumée.
- b) position intermédiaire: lampe éteinte.
- c) verre basculé vers l'arrière: la lampe s'allume lorsque la porte s'ouvre.

Si, sur demande, on a monté un rétroviseur du côté du passager, celui-ci peut être réglé à l'aide du même interrupteur en appuyant en conséquence sur l'interrupteur à bascule incorporé dans le tableau de bord. En cas de besoin, il est possible de régler le rétroviseur également à la main.

Le rétroviseur extérieur est chauffé électriquement dès que le chauffage de la lunette AR est enclenché.



- | | | |
|---|---|---|
| 1 Tirette pour bouchon de réservoir | 11 Signal lumineux de ceinture | 22 Levier essuie-glace, lave-glace |
| 2 Petit instrument combiné | 12 Chauffage de lunette arrière | 23 Nettoyage des phares |
| 3 Commutateur pour clignotant, code, avertisseur lumineux | 13 Bouton phares anti-brouillard | 24 Levier régulateur d'arrivée d'air frais ou chauffé |
| 4 Essuie-glace pour lunette AR | 14 Allume-cigares | 25 Cendrier |
| 5 Grand instrument combiné | 15 Lampe de boîte à gants et de lecture | 26 Lampe témoin de freins |
| 6 Compte-tours | 16 Commutateur d'éclairage | 27 Autoradio Porsche CR Stereo |
| 7 Bouton de remise à zéro du compteur | 17 Buse de dégivrage | 28 Buse d'air frais |
| 8 Tachymètre | 18 Tirette capot avant | 29 Serrure de boîte à gants |
| 9 Commutateur à intervalles | 19 Bouton signal d'alarme | |
| 10 Montre | 20 Allumage-antivol | |
| | 21 Touche d'avertisseur | |



Contact d'allumage/démarrage – antivol

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'enclencher qu'une fois la clé retirée.

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

1 – Serrure du volant de direction ouverte – tous les instruments consommateurs de courant à l'exception des feux-stop, des clignotants et des phares de recul ainsi que du ventilateur d'air frais sont en circuit.

2 – Le contact est mis. Tous les contacteurs peuvent être utilisés. Lorsque le moteur ne tourne pas, le témoin lumineux rouge de génératrice ainsi que le témoin lumineux vert de pression d'huile s'allument.

3 – En tournant la clé vers la droite, on actionne le démarreur. 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 le générateur s'éteignent.

Les circuits électriques des principaux instruments, des phares de route, des phares-code et de l'installation de lave-glace/essuie-glace sont coupés pour la durée du processus de démarrage.

Le démarreur ne doit pas fonctionner plus de 10 à 15 secondes d'une fois. Si nécessaire, répéter l'opération de démarrage après avoir marqué une courte pause. 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, tourner éventuellement le volant légèrement vers la gauche ou vers la droite.

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

Pédale de frein

La course à vide de la pédale de frein reste toujours constante lorsque les freins sont bien purgés, grâce au rattrapage automatique. La course totale de la pédale peut atteindre 20 mm avant que les freins répondent. Si la pédale peut être enfoncée davantage, il convient de faire contrôler les freins dans un garage Porsche autorisé ou de les purger.

Afin de réduire la force nécessaire au pied, votre Porsche a été équipée d'un amplificateur de force de freinage. La dépression nécessaire à cet auxiliaire est enlevée au tube d'aspiration lorsque le moteur tourne.

Veillez noter que lors d'un endommagement de l'auxiliaire de freins ou lors de remorquage, le moteur étant arrêté, vous nécessitez une plus grande force au pied après avoir épuisé la réserve de dépression.

Pédale d'embrayage

Le jeu d'embrayage sur pédale est de 20 à 25 mm. Pour le contrôler, la pédale doit être tirée vers le fond.

Le jeu indiqué doit être exactement respecté, car si le réglage est trop serré, il y a danger que l'embrayage patine et soit hors d'usage.

Frein de blocage (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. Abaisser le levier en maintenant le bouton enfoncé.

La lampe-témoin de frein ne s'éteint que lorsque le frein à main est entièrement desserré.

Lancement du moteur

Des pièces commandées par les différentes températures et se trouvant sur le moteur assurent automatiquement la composition du mélange nécessaire. Pour cette raison, il n'est pas nécessaire de suivre des prescriptions de démarrage particulières, que le moteur soit chaud ou froid.

Ne pas laisser le moteur chauffer à l'arrêt. Démarrer de suite mais éviter de rouler à régime élevé ou en pleins gaz tant que le moteur n'a pas atteint sa température de service.

Lors de températures extérieures basses, il est recommandé, pour les voitures équipées de boîtes mécaniques, même lorsqu'aucune vitesse n'est enclenchée, d'appuyer la pédale d'embrayage à fond pendant le lancement du moteur.

Si le moteur ne démarre pas après 10 à 15 secondes, ne renouveler l'opération de lancement qu'après environ 10 secondes.

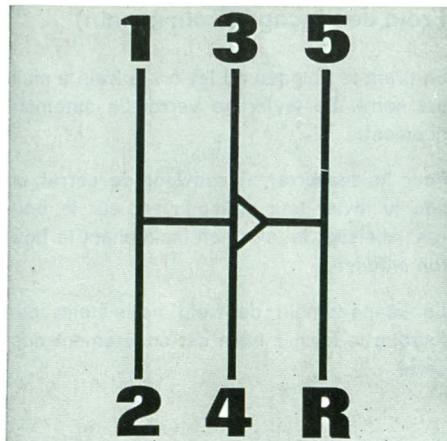
Ne jamais lancer le moteur ou le laisser tourner en espace clos! Les gaz d'échappement contiennent du monoxyde de carbone, incolore et inodore, qui même en quantité minime, cause des intoxications.

Changement de vitesses

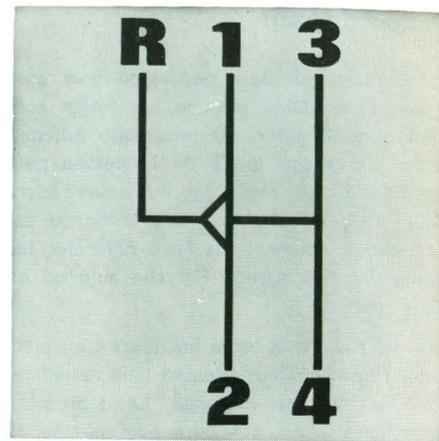
La boîte de vitesses synchronisées Porsche permet un passage rapide et précis des différentes vitesses. En changeant de vitesse, veiller à ce que la pédale d'embrayage soit appuyée à fond de course et que la combinaison de vitesse respective soit engagée complètement.

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 vers la droite au-delà du verrouillage, puis le tirer vers l'arrière.

Les deux phares de recul s'allument dès qu'on engage la marche arrière, le contact établi.



911 SC



911 Turbo

911 SC

5e - 4e vitesse	.....	5000 t/min
4e - 3e vitesse	.....	5100 t/min
3e - 2e vitesse	.....	4500 t/min
2e - 1e vitesse	.....	3700 t/min

911 Turbo

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

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.

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.

Par conséquent:

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

Changer souvent le régime du moteur et la sollicitation de tous les engrenages.

Le régime maxi d'environ 5000 t/min dans chaque vitesse ne devrait pas être dépassé.

Retrograder 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

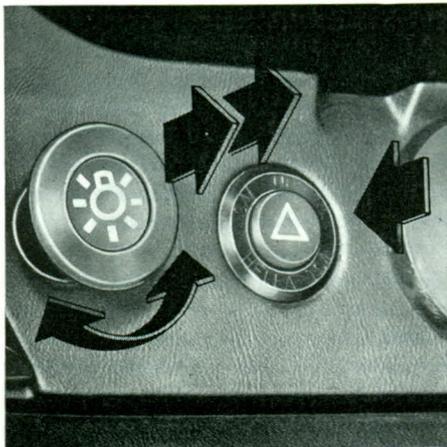
De nouvelles garnitures de freins doivent être « rodées » et n'ont donc pas, au début, leur coefficient de friction maximal. Pour compenser cette réduction d'effet de freinage il faut appuyer plus fort sur la pédale – pendant les 200 premiers kilomètres –. Ceci est également valable plus tard après le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

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

Vitesse de rotation maxi admissible

Dans la plage de circulation normale, vous devriez commuter en vitesse supérieure ou lâcher les gaz au plus tard lorsque le repère rouge sur échelle graduée du compte-tours est atteint. Une commutation antérieure vous permet d'économiser du carburant.

Lorsque le régime maxi admissible est atteint le courant d'allumage sera coupé par un limiteur de vitesse de rotation, afin d'éviter au moteur de dépasser un régime surélevé. Cependant, en régime normal la pleine réserve de vitesse de rotation ne doit pas être utilisée.



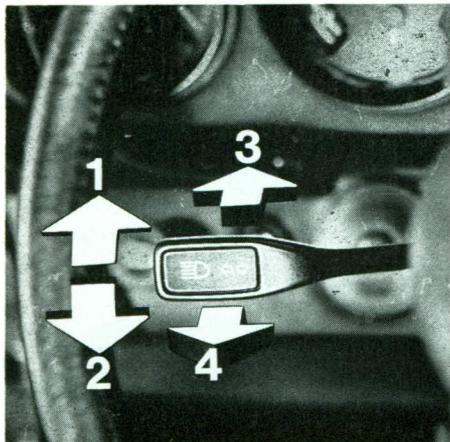
Commutateur d'éclairage

Le commutateur d'éclairage est un commutateur rotatif à tirer à deux crans. En le tirant jusqu'au premier cran, les feux de position s'allument; en le tirant jusqu'au deuxième cran, le phare code s'allume. Le changement du phare code en phare route s'effectue à l'aide d'un levier 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.

Interrupteur de signal d'alarme

En poussant la touche du signal d'alarme, les quatre clignotants s'allument à la fois. Le signal d'alarme avertit les autres usagers de la route que la voiture arrêtée est en panne.

Le signal d'alarme peut être allumé quelle que soit la position du contact-allumage/démarrage.



Commutateur combiné

Ce commutateur réunit quatre positions différentes:

Il sert à allumer l'avertisseur lumineux, les éclairages route et code, les clignotants ainsi que les feux de stationnement.

Allumage enclenché:

- 1 - Levier en haut - clignotants côté droit
- 2 - Levier en bas - clignotants côté gauche

Après un virage, les clignotants s'éteignent automatiquement dès que le volant de direction se retrouve en position de ligne droite. Si le levier n'est déplacé que jusqu'au point de résistance, le clignotant ne fonctionnera que jusqu'à ce que le levier soit relâché.

Allumage coupé:

- 3 - Levier en haut - feux de parking côté droit
- 4 - Levier en bas - feux de parking côté gauche

Phares grande portée

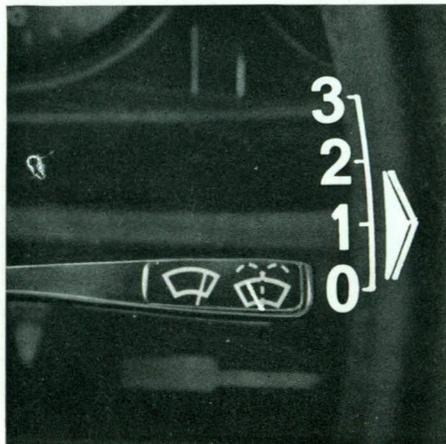
(commutateur d'éclairage entièrement tiré)

Pousser le levier vers le bas en direction du tableau de bord pour enclencher les phares grande portée. Le témoin lumineux bleu situé dans le compte-tours s'allume lorsque les phares grande portée sont allumés.

Tirer le levier de clignotants vers le volant pour passer en code.

L'avertisseur lumineux est actionné en tirant le levier légèrement vers le volant (aussi si l'allumage est coupé) et reste allumé jusqu'à ce qu'on relâche le levier.

Si les deux témoins des clignotants s'allument ensemble avec une intensité réduite toutefois, ceci vous signale la défaillance d'une lampe.



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

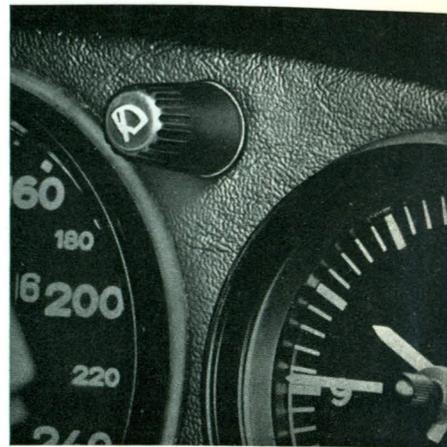
Cette commande a 4 positions:

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

En tirant le levier à lui, le conducteur actionne le lave-glace électrique.

Lorsque le levier est tiré vers le volant, en position de base, la pompe de lave-glace et les essuie-glace seront enclenchés. Lorsqu'on lâche le levier, l'essuie-glace passe encore quelques fois pour essuyer le pare-brise.

Avant d'actionner l'essuie-glace il faut mouiller suffisamment le pare-brise pour ne pas le rayer. Vérifier régulièrement l'état des balais d'essuie-glace et les changer une fois par an au moins.



Commutateur à intervalles

Pour mettre l'installation en service, il suffit de tourner l'interrupteur prévu entre le tachymètre et montre. Pour modifier les intervalles d'essuyage, il faut changer la position du bouton de commande en conséquence.

Le commutateur à intervalles est arrêté lorsque le commutateur d'essuie-glace est actionné.



Petit cadran à instruments combinés

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.

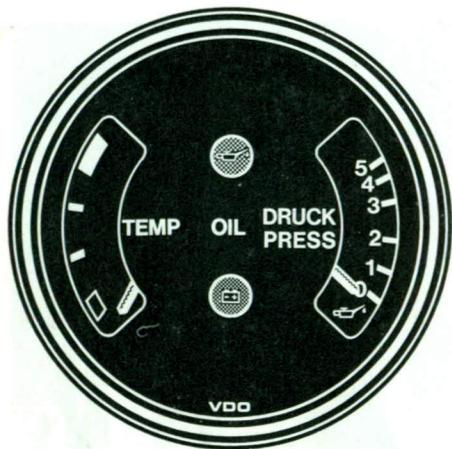
Si l'aiguille de **contrôle de réserve d'huile moteur** se trouve dans la plage blanche lorsque la voiture est placée à l'horizontale, le moteur tournant au ralenti et l'huile étant à température de service, il y a suffisamment d'huile dans le réservoir. Si l'aiguille

commence à baisser hors de cette plage, il faut faire l'appoint en huile. Il convient de veiller 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; des mouvements d'aiguille sont donc sans signification.

Une vérification exacte du niveau d'huile ne peut être effectuée qu'à l'aide de la jauge.

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



Grand cadran à instruments combinés

Le grand combiné d'instruments comprend les indicateurs de pression d'huile, de température d'huile moteur ainsi que les lampes-témoins de génératrice et de pression d'huile.

Une température d'huile moteur correcte influence en grande partie la durée de vie du moteur. Pour cette raison vous devriez suivre les conseils de service suivants.

Après avoir démarré, roulez en régime moyen jusqu'à ce que l'aiguille ait atteint l'extrémité du champ blanc.

La température de service (env. 90° C) est atteinte, lorsque l'aiguille se déplace dans la première plage graduée.

Lorsque l'aiguille atteint la zone rouge, vous devriez réduire votre vitesse et, si la température ne diminue pas, vous rendre immédiatement dans un atelier autorisé.

Lorsque le moteur est à température de service (90° C) et le régime à 5000 t/min la pression d'huile doit être à env. 4,0 bars (911 Turbo env. 5,0 bars) de surpression. Dans ce cas, l'indication de température d'huile doit se trouver en haut du champ entouré de blanc.

Une diminution de la pression d'huile est normale lorsque la température est plus élevée. Au ralenti, la lampe-témoin rouge peut s'allumer lorsque d'huile est chaude sans qu'il existe de risque pour la sécurité de fonctionnement du moteur.

Si la pression d'huile baisse subitement pendant de 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 trapezoidale 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.



Lorsque le contact d'allumage est établi, le **signal lumineux des ceintures** de sécurité (rouge) s'allume au tableau de bord pendant environ 6 secondes. C'est pour rappeler au conducteur (et au passager) de boucler la ceinture.

Le **témoin lumineux de freins** (rouge) s'allume lorsque l'allumage est mis et s'éteint lorsque le frein à main est entièrement relâché.

Si le témoin lumineux s'éclaire pendant que vous appuyez sur les freins, l'un des deux circuits de freinage peut ne pas avoir fonctionné. Dans ce cas, l'autre continuera à fonctionner, mais il faudra une plus grande distance et une pression plus élevée sur la pédale pour immobiliser la voiture. Le service continu d'une voiture avec des freins défectueux est dangereux.

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 modification.

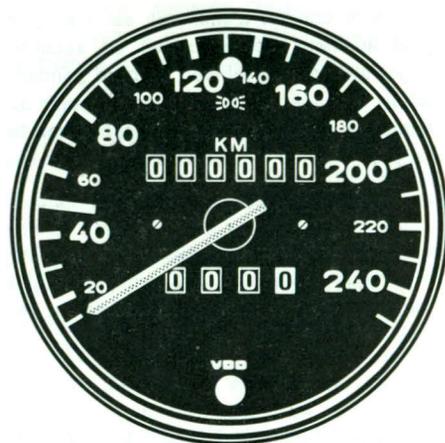


911 SC

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 incorporé à l'allumeur coupe le courant d'allumage, ce qui évite l'emballement du moteur en charge.

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



911 SC

Indicateur de vitesse (tachymètre)

Le tachymètre indique la vitesse en km/h. Un compteur kilométrique totalisateur enregistre le total des kilomètres parcourus; le **compteur journalier** (en bas) peut être ramené à zéro à l'aide du bouton-poussoir.

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



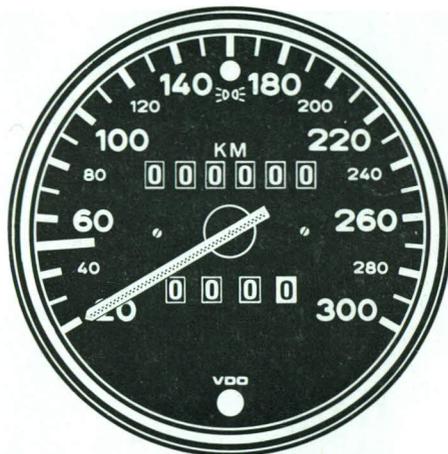
911 Turbo

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

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



911 Turbo

En conduite à pleine charge à environ 4000 1/min moteur, la pression de suralimentation doit être d'environ 0,6-0,8 bar 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.

Indicateur de vitesse

Le tachymètre indique la vitesse en km/h. Un compteur kilométrique totalisateur enregistre le total des kilomètres parcourus; le **compteur journalier** (en bas) peut être ramené à zéro à l'aide du bouton-poussoir.



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

Montre

En appuyant sur le bouton au centre de la montre 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.

Chauffage de la glace arrière

Le chauffage de la glace arrière à un circuit est inséré d'un interrupteur à tirette, le chauffage à deux circuits est inséré par un interrupteur tournant et à tirette. Si le chauffage de la glace arrière est allumé, le rétroviseur extérieur est en même temps chauffé. Le témoin dans l'interrupteur s'allume aussi longtemps que le chauffage fonctionne.

Commutateur tiré

Chauffage de la glace arrière allumé. L'intensité de la chauffage à deux circuits est réglée de telle sorte que la buée sur la glace arrière soit éliminée. Sur les véhicules à pare-brise chauffant: le pare-brise est chauffé en plus.

Commutateur tourné à droite

Pleine intensité de chauffage pour dégivrage. Le pare-brise chauffant est éteint.

Un relais de réglage réduit la puissance du chauffage de la lunette AR lorsque le courant requis par les instruments consommateurs de courant mis en circuit dépasse la puissance momentanée de la dynamo. Le second circuit de chauffage est connecté à nouveau automatiquement dès que la puissance de la dynamo est suffisante.

Phares anti-brouillard

Feu arrière anti-brouillard

Les phares ou les feux arrière anti-brouillard peuvent être allumés en même temps que l'éclairage du véhicule. Les véhicules,



qui sont seulement équipés du feu arrière anti-brouillard ou des phares anti-brouillard ont un commutateur à tirette. Le combinai-son du feu arrière anti-brouillard peut être enclenché grâce au commutateur tournant est à tirette. Le témoin dans le commutateur s'allume dès qu'un feu anti-brouillard s'allume.

Commutateur tiré

Seulement les phares anti-brouillard sont allumés.

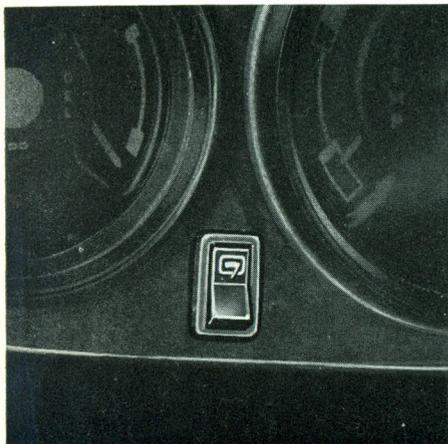
Commutateur tourné à droite

Les phares et le feu arrière anti-brouillard sont allumés.

Attention! Respectez, en utilisant vos phares anti-brouillard les réglementations des divers pays.

Allume-cigares

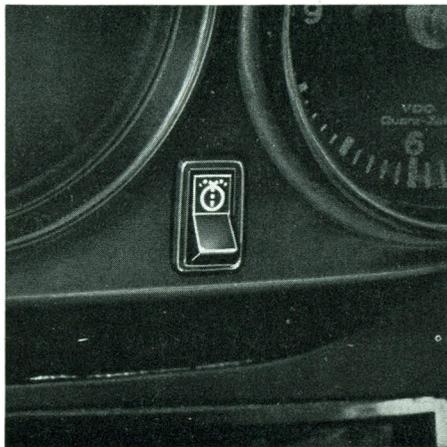
La spirale est chauffée lorsqu'on repousse l'allume-cigares électrique vers l'intérieur. Ce dernier revient d'un coup sur la position originale dès que la température correspondante est atteinte. L'allume-cigares une fois enlevé, des appareils électriques peuvent être branchés (par ex. une lampe). Puissance de 120 Watt environ, tension de 12 V. Ceci seulement quand la serrure de contact allumage/démarrage est sur position 1 ou 2. Veillez à ce que la douille ne soit pas endommagée par l'utilisation de fiches de prises inappropriées.



Essuie-glace de lunette arrière

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

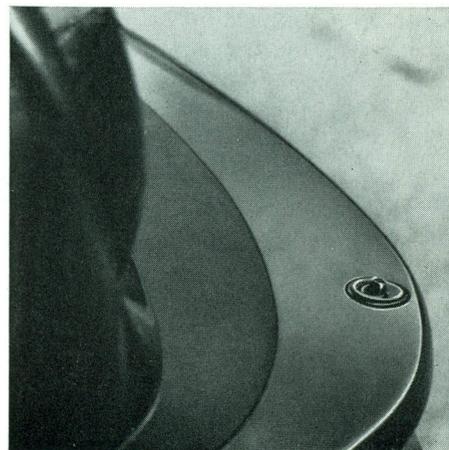
Note: Veillez à soulever le balai d'essuie-glace avant d'ouvrir le capot moteur, sinon il risque d'être tordu par le capot.



Lave-projecteurs

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

Une pompe séparée alimente en eau sous forte pression les gicleurs de pulvérisation situés sur le pare-chocs devant les projecteurs. Le temps de pulvérisation est limité par un relais et ne peut pas être modifié. Le jet à haute pression imprègne la saleté col-



lée au projecteur et finit par l'enlever. Répétez le cycle de lavage autant de fois que cela est nécessaire pour enlever l'accumulation de saleté.

Comme ce système utilise beaucoup d'eau, un réservoir contenant 8,5 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 anti-gel à l'eau du réservoir pour que les deux systèmes de lave-glace puissent fonctionner aux températures inférieures à zéro °C.

Chauffage et aération

(pour voitures sans climatiseur)

La répartition de l'air frais et de l'air chaud est indépendante de l'un et de l'autre. Le chauffage fonctionnant, il est donc possible en plus d'envoyer de l'air frais dans l'habitacle.

Le **levier supérieur gauche** règle la quantité d'air frais allant vers le plancher et le pare-brise. Pour augmenter la quantité d'air à la buse centrale d'aération pousser à fond ce levier vers la gauche, c'est-à-dire que l'arrivée d'air frais au plancher et au pare-brise doit être fermée.

Le ventilateur sera mis en marche par le **levier supérieur droit**. Si votre Porsche est équipée d'un conditionneur d'air, la quantité d'air frais et le ventilateur sont commandés par un seul levier.

Le **levier central** sert à la répartition de l'air frais entre le plancher et le pare-brise.

Le **levier inférieur** règle comme le levier central la répartition de l'air chaud, le chauffage étant branché.

Les buses d'aération centrales

Ces buses d'aération n'apportent que de l'air frais non chauffé. Dans les voitures avec conditionneur d'air, les buses centrales et latérales du tableau de bord ne fournissent que de l'air conditionné.

Levier en haut: buse fermée

Levier en bas: buse ouverte

En basculant la grille de la buse d'aération, la direction du flux sera modifiée en hauteur. Un mouvement de va-et-vient du levier incorporé dans la grille de la buse influence la direction latérale du flux d'air.

Commande du chauffage automatique

L'air de chauffage venant du moteur est réglé par le bouton rotatif automatique. **Ne tirer en aucun cas le levier de secours du chauffage.**

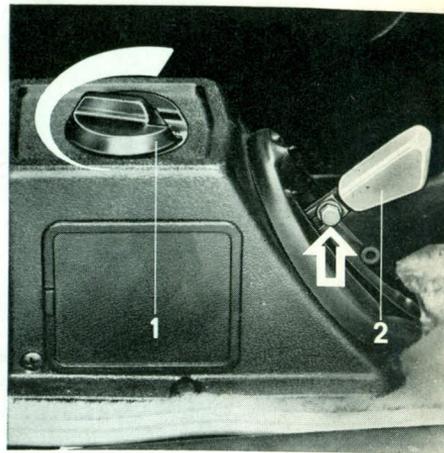
Position 0: le bouton étant tourné complètement vers la gauche – le chauffage est déclenché.

Position 1-9: le courant d'air de chauffage variant de faible à intense – à commande par thermostat.

Position Def.: la puissance de chauffe la plus intense; la quantité d'air chaud n'est pas commandée par thermostat.

On obtient le meilleur effet de dégivrage quand les deux leviers-poussoirs supérieurs et le levier central de l'unité de commande sont poussés complètement vers la gauche et quand le levier inférieur est poussé complètement vers la droite.

Pour obtenir un chauffage régulier de l'habitacle pendant la conduite dans des condi-



1 Bouton pour le chauffage

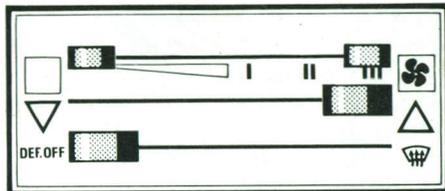
2 Levier de secours pour le chauffage

tions normales, il s'est avéré favorable de placer les leviers montés sur l'unité de commande au milieu et de choisir la température désirée à l'aide du bouton rotatif de commande de chauffage.

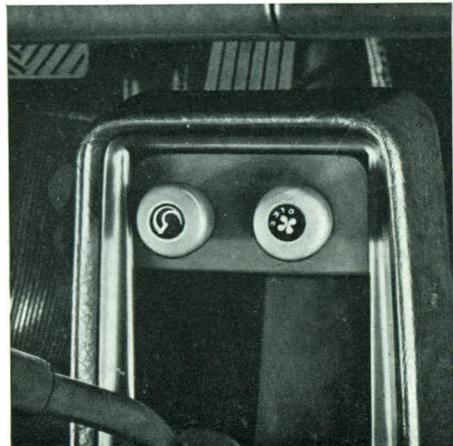
Les vitres de portières, le toit ouvrant et sur Targa le toit pliant devraient être fermés afin de ne pas influencer faussement le réglage automatique.

S'il arrive que le système automatique tombe en panne, il est possible d'actionner le chauffage à l'aide du levier de secours. Dévisser, pour cela, la vis se trouvant sur le levier de secours.

Les schémas suivant vous montrent les positions principales de réglage. Evidemment, toutes autres positions intermédiaires sont possibles.



Pour l'aération maximale de l'habitacle, ouvrir les buses centrales et mettre les leviers dans les positions montrées.

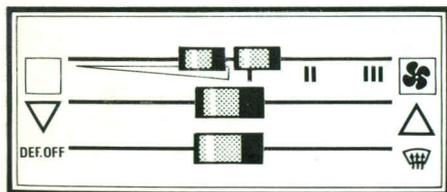


Instructions pour voitures équipées d'un climatiseur

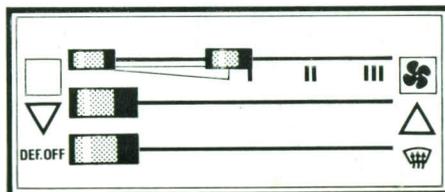
Si votre Porsche est équipée d'un climatiseur, un seul levier permet de régler le débit d'air et de commander le ventilateur.

L'air refroidi est renvoyé dans l'habitacle par les buses d'aération centrales et latérales du tableau de bord. Ces buses ne fournissent pas de l'air frais.

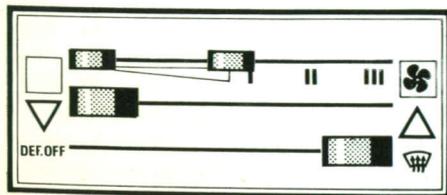
Le climatiseur ne fonctionne que quand le moteur tourne. Il doit seulement être actionné lorsque le capot moteur est fermé.



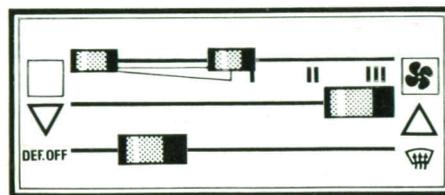
Position normale. Buses d'aération centrales fermées. Cette position est recommandée pour l'aération en conditions atmosphériques normales mais aussi en fonctionnement avec le système de chauffage automatique.



En dense circulation urbaine ou en colonne, il est possible de fermer complètement la buse centrale et toutes les entrées d'air frais pour éviter les mauvaises odeurs ou la pollution de l'habitacle par les gaz d'échappement.



Les vitres étant embuées ou givrées en hiver, choisissez la position ci-dessus. Fermez la buse d'aération centrale, ouvrez les buses latérales et ouvrez le chauffage.



Pour l'échauffement rapide de l'habitacle, fermez l'arrivée d'air frais et les buses centrales, ouvrez les buses latérales et chauffez.

Le bouton de **réglage de température** permet de régler le refroidissement en continu:

Butée gauche – faible refroidissement

Rotation à droite – augmentation du refroidissement

Butée droite – refroidissement maximum

L'**interrupteur de soufflante** possède quatre positions:

Butée gauche – soufflante arrêtée

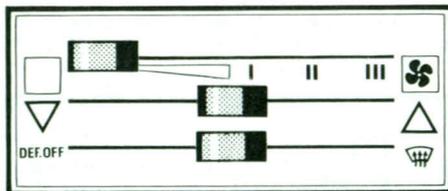
Rotation à droite – soufflante en marche

Position I à III – augmentation du régime de soufflante

La puissance réfrigérante de l'installation de climatisation est toutefois dépendant 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. L'air refroidi sera alors renvoyé dans l'habitacle par les buses d'aération centrales et les buses latérales du tableau de bord.

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-dessous. Les deux boutons rotatifs doivent se trouver à droite, en butée.

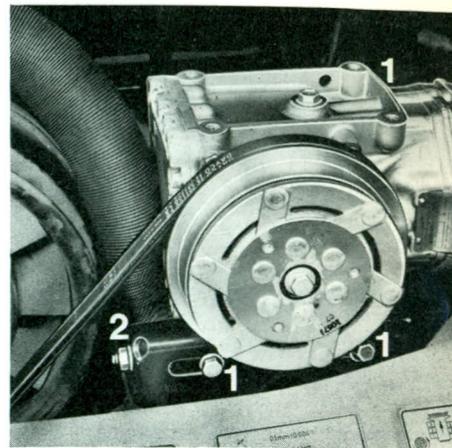


Si la voiture est restée au soleil pendant longtemps, il est préférable d'ouvrir d'abord les fenêtres, de mettre en marche le ventilateur et le climatiseur, puis de fermer les fenêtres.

Entretien de la climatisation

L'installation de climatisation doit être **enclenchée pendant quelque temps au moins une fois par mois**. C'est nécessaire pour permettre le graissage des joints d'étanchéité du vilebrequin ainsi que de la soupape d'expansion du compresseur.

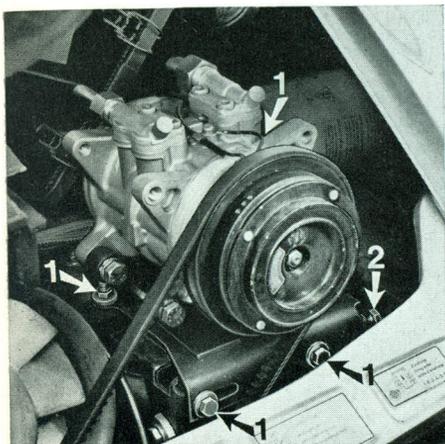
Si de l'air non rafraîchi sort des ouïes du climatiseur, arrêtez le climatiseur. La poursuite de l'utilisation pourrait entraîner des avaries du compresseur.



911 SC

Remplacer la courroie trapézoïdale

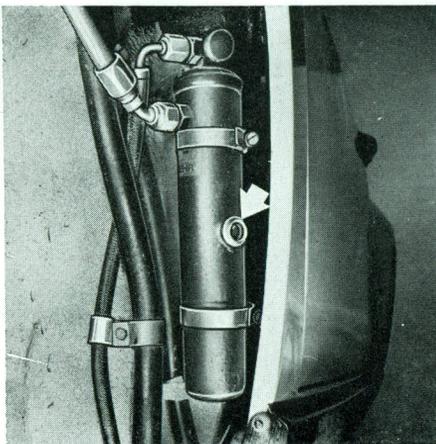
La tension de la courroie de compresseur sera vérifiée tous les 20.000 kms. Lors d'une utilisation fréquente de la climatisation, il convient de vérifier plus souvent la tension. Défaire l'écrou de tension (2) et les vis de fixation (1) sur la plaque de compresseur. Repousser le compresseur à l'aide de l'écrou de tension. Remplacer la courroie trapézoïdale usée. Tendre la courroie. Serrer les vis de fixation (1).



911 Turbo

Tendre la courroie de telle manière, qu'on puisse appuyer d'env. 2 à 3 mm au milieu entre les deux poulies avec le pouce. La courroie devrait alors être vérifiée et éventuellement réglée dans un atelier Porsche.

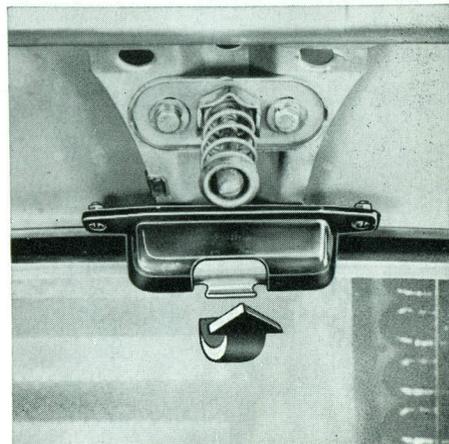
En raison de la perte de liquide réfrigérant due à la technique, il convient de vérifier au moins une fois par an son niveau. Pour ceci, lancer le moteur, le capot étant fermé! Enclencher la climatisation, tourner entièrement vers la droite les deux commutateurs rotatifs (soufflerie et température), afin d'éviter un arrêt automatique de l'air conditionné. Ouvrir la porte, éventuellement enclencher



le chauffage, dévisser le capuchon de protection du réservoir de liquide-voyant (le réservoir est fixé sous l'aile avant gauche). Après un fonctionnement d'env. 5 minutes, vérifier le niveau du liquide de refroidissement dans le voyant, la bille doit nager en haut.

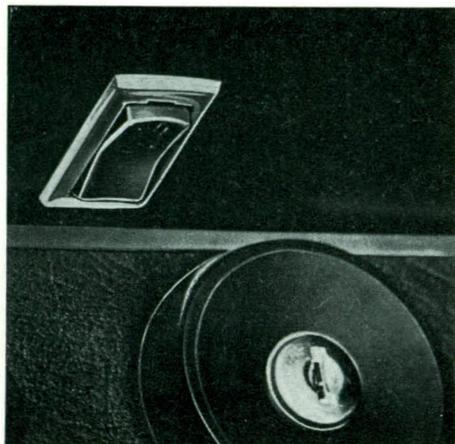
Le cas échéant, faire l'appoint dans la climatisation dans un atelier spécialisé.

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



Lampe compartiment moteur

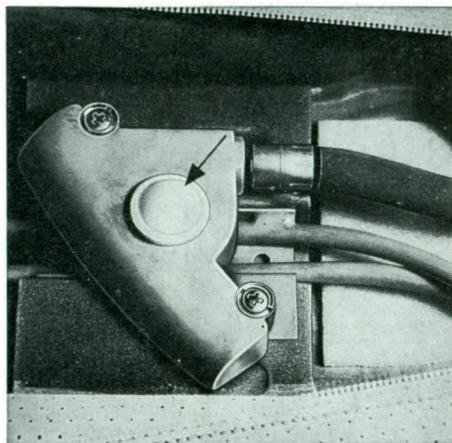
La lampe ne fonctionne que lorsque l'éclairage de la voiture est enclenché. Tournez le couvercle rotatif de la lampe pour l'allumer.



Toit ouvrant électrique

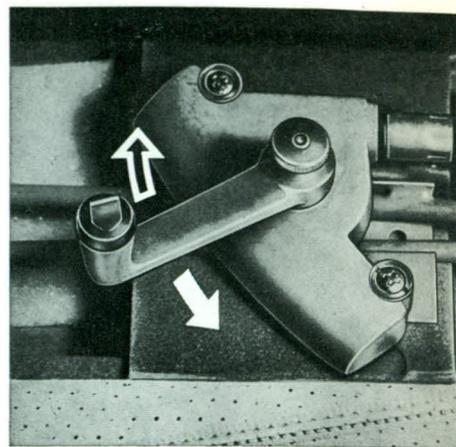
Le toit ouvrant électrique est commandé par un commutateur rappelé par ressort situé au-dessus du contacteur d'allumage. Lorsque le contact d'allumage est établi, l'action appropriée du commutateur amène le toit dans la position voulue. Lorsqu'on le relâche, le commutateur retourne à sa position de repos 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.



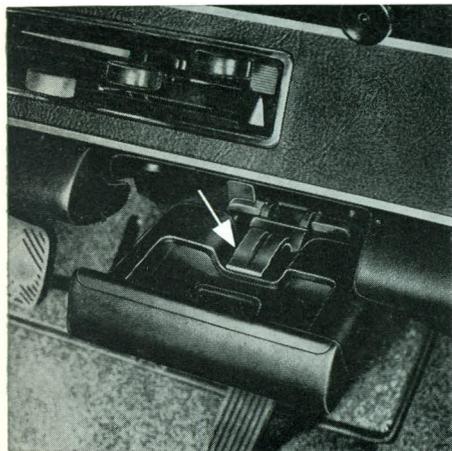
Commande manuelle

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.

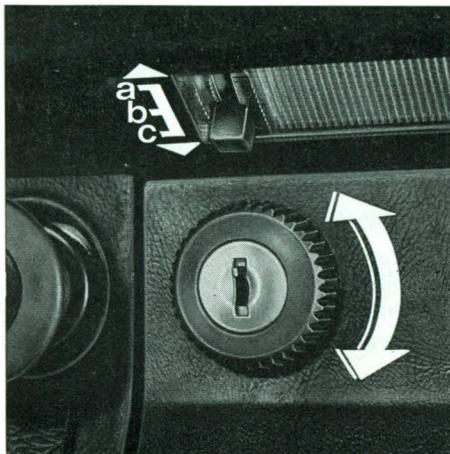
Avec le bout faisant tournevis prévu sur la manivelle, enlevez la vis ainsi dégagée. Avant d'introduire l'extrémité en fourche de la manivelle, retirez les entretoises qui se trouvaient sous la vis. Vissez dans le trou fileté de l'axe la vis à tête moletée en vous assurant que les bouts s'engagent dans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



Cendrier

Vidage: ouvrir complètement, pousser le ressort d'arrêt vers le bas et enlever le cendrier en tirant vers le bas.

Remise en place: pousser sur le ressort d'arrêt, introduire le cendrier en bas, faire légèrement basculer vers le haut, lâcher le ressort.



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 principale.

L'interrupteur de la lampe située au-dessus de la boîte à gants possède trois positions:

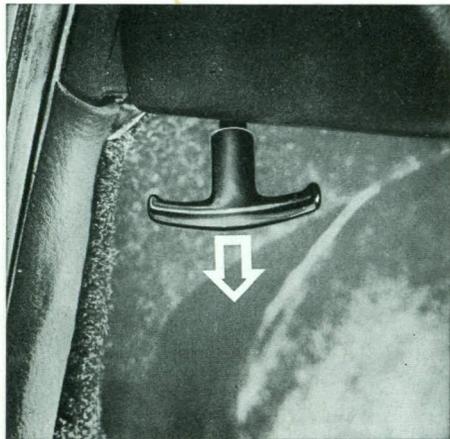
- a) la lampe est allumée en permanence,
- b) la lampe est éteinte en permanence,
- c) la lampe s'allume lorsque la boîte à gants est ouverte.



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 les enlever des attaches à droite et à gauche du rétroviseur intérieur et les placer devant les vitres latérales.

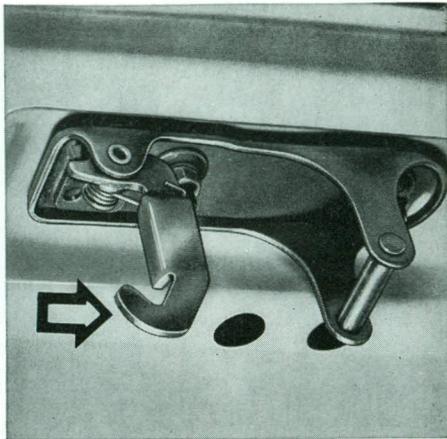
Sur la face postérieure du pare-soleil du côté passager se trouve un petit miroir.



Tirette du capot avant

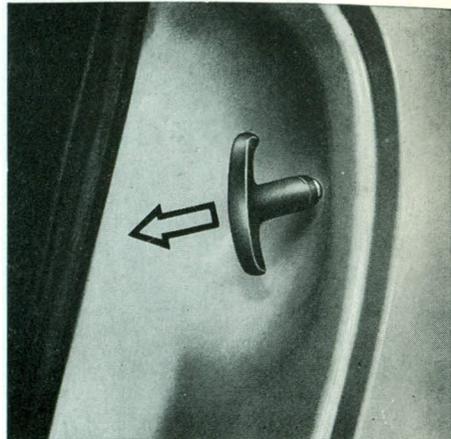
La tirette d'ouverture du capot avant se trouve à gauche, sous le tableau de bord.

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.



(Les essuie-glace ne doivent pas être retirés vers l'avant.) Un ressort maintient le couvercle ouvert.

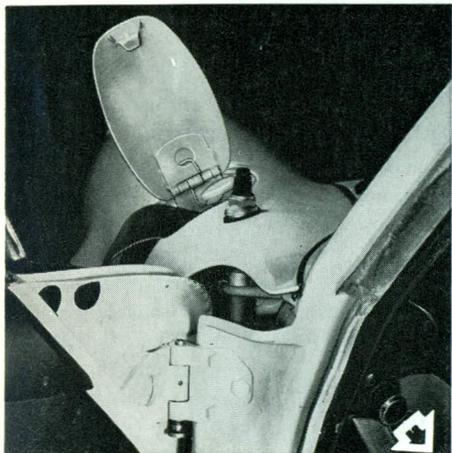
Fermeture: exercer une pression sur le capot; le crochet de sécurité et le verrou se remettent en place.



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. Un ressort maintient le capot ouvert.

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



Remplissage d'essence et d'eau

Les tubulures de remplissage d'essence et d'eau sont montées dans l'aile gauche avant et recouvertes par un clapet séparé. La tirette d'ouverture du clapet se trouve au côté extérieur gauche du tableau de bord.

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

Un carré en matière plastique est prévu pour la protection contre la saleté et contre des dommages de peinture lors du remplissage du réservoir.

Réservoir à eau

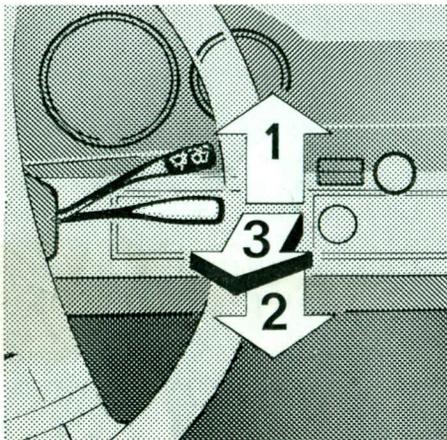
La poussière qui se dépose sur le pare-brise est mélangée à de fines particules provenant de l'usure des pneus ainsi qu'à des résidus de combustion de carburants et d'huiles. Ces dépôts ne peuvent généralement pas être éliminés à l'eau claire seule. C'est pourquoi il convient d'ajouter à l'eau de nettoyage un bon additif dissolvant la silicone. Pendant l'hiver, ne pas oublier l'anti-gel.

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

Carburant

Votre Porsche tolère parfaitement tous les carburants « super » de marque en usage dans le commerce. Indice d'octane au minimum 98 ROZ (octane) – super conforme.

Si vous devez vous rendre dans des pays, où l'indice d'octane est inférieur, nous vous conseillons de vous adresser à votre concessionnaire afin d'effectuer la correction du réglage d'allumage nécessaire dans ce cas.



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

Seulement 911 SC (en option) Tempostat (régulateur automatique de vitesse)

Le régulateur automatique de vitesse vous permet de maintenir une vitesse de croisière constante entre 50 et 200 km/h, sans avoir à actionner le 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 l'interrupteur 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 de réglage automatique se déclenche de lui-même au moment du freinage ou de l'arrêt du véhicule, mais l'information (vitesse) introduite la dernière 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 régulateur automatique se trouve ainsi interrompu.

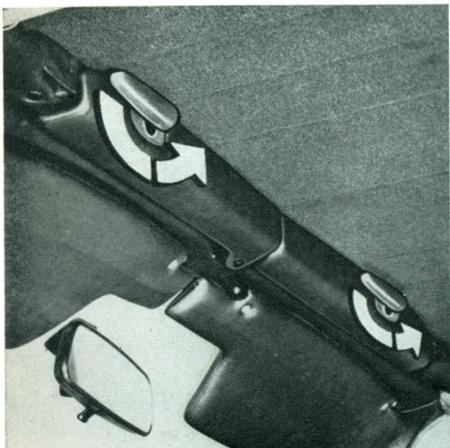
Dès qu'on a atteint la vitesse inférieure désirée, il faut actionner le levier de commande vers le haut (1). La nouvelle vitesse est alors mémorisée et maintenue automatiquement.

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 commutation ne peut 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 – (par 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).



Seulement 911 SC Targa Toit pliant Targa

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.

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.



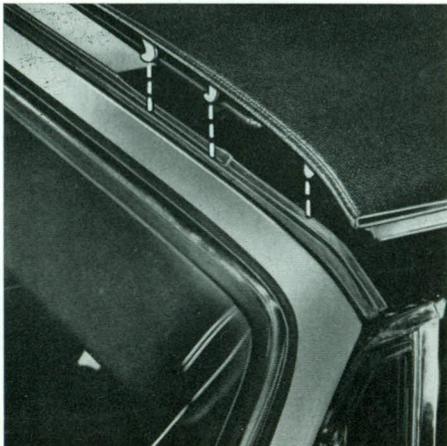
Dépose de la capote

Pour éviter de salir les vêtements, nettoyer la capote 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 la gauche.
2. Tirer les deux poignées vers le bas et les tourner jusqu'à ce qu'elles soient orientées vers la droite à un angle d'environ 45°.



3. Continuer à presser sur la poignée jusqu'à la butée et soulever légèrement la capote avec l'autre main afin qu'elle se dégage de l'arrêtoir de sécurité. Procéder de la même façon de l'autre côté.
4. Descendre de voiture. Soulever le toit sur la traverse avant et l'enlever en le tirant en avant.
5. Déposer le bord arrière du toit sur un support doux (par ex. sur les deux pointes des chaussures). Exercer une pression régulière sur le centre du cadre de serrage et plier ensuite le toit.



Pose de la capote

1. Déposer le bord arrière du toit sur un support doux (par ex. sur les pointes de chaussures) et déployer le toit en le tirant sur les côtés. Pousser en même temps les deux joints 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.
3. Presser le bord avant du toit contre le cadre du pare-brise en exerçant une légère pression pour que les éléments de verrouillage de sécurité s'encliquettent.
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 dirigées vers la droite de façon à décrire un angle d'environ 45° .
5. Tirer la poignée vers la gauche jusqu'à la butée; ce faisant, pousser d'une main le toit vers le bas. Répéter cette opération de l'autre côté. Et, ceci terminé, retirer les poignées.

Quelques recommandations pour le service en hiver

Faire le plein d'huile moteur à viscosité prescrite avant le début de la saison froide. Pour ceci, se référer aux conseils du chapitre « Quantités de remplissage ».

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. Faire également contrôler le niveau d'acide et enduire les raccords de graisse de protection de pôles. Veuillez vous référer au chapitre « Contrôle et soin de la batterie ».

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.

Protection anti-corrosive

Le véhicule est fortement sollicité par les sels de répandage. 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.

Joint 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 pourriez 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 dénaturé à usage domestique) et trois quarts d'eau.

Pneus d'hiver, chaînes

En raison de l'aptitude limitée des pneus d'été en hiver, nous conseillons de monter à temps de pneus neige spéciaux dans les régions de neige et verglas fréquents.

Si vous montez des pneus d'hiver, il convient d'en équiper les quatre roues. Se référer au chapitre « Pneus d'hiver ». Il convient de respecter les vitesses maximales admissibles variant selon les pays.

N'utilisez que des chaînes à maillons fins afin qu'un espace suffisant entre la caisse de roue et la chaîne soit garanti. Pour le reste, suivre les indications du fabricant.

Votre concessionnaire agréé vous conseillera volontiers sur le choix de pneus d'hiver et chaînes de neige 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.

Remarque

Nous vous conseillons de faire le service d'entretien correspondant au carnet d'entretien avant la saison froide.

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, suite au grand nombre de modèles, de transporter toutes sortes d'appareils de sport ou de « passe-temps » jusqu'à une charge sur toit de 75 kg. Votre concessionnaire se fera un plaisir de vous conseiller sur la diversité du « Système de transport sur toit » et sur les vitesses conseillées par Porsche.

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.

Lavage de la voiture

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

Plus la voiture est en contact avec les **sels de répandage**, 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 les jointures sont le plus exposés aux méfaits des **sels de répandage**. 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 la voie de lavage automatique** –.

Pour ne pas abimer la peinture encore fraîche, les nouvelles voitures seront lavées avec des soins particuliers et beaucoup d'eau claire. Sur les peintures foncées, les plus petits endommagements de surface (raiture) 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, rincer abondamment à l'eau et passer 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. Essayer les freins après le lavage!

Ne jamais passer au chiffon sec des voitures poussiéreuses, vu que les grains de poussière détérioreraient 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, appliquer un produit conservateur pour la peinture après le lavage et frotter ou ajouter simplement un produit conservateur dans la deuxième eau de lavage, ceci régulièrement.

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-violetes 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 la longue que par un entretien régulier et surtout approprié.

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

Elimination 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 (éliminateur de goudron, poussière industrielle ou insectes). Relaver les endroits traités.

Réparation des endommagements de peinture

Les petits endommagements 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 faudrait l'enlever complètement. Enduire alors une couche primaire de protection contre la corrosion à cet endroit (bâtonnet ou bombe aérosol) puis donner une couche de peinture. Une plaquette, portant le genre de peinture ainsi que le numéro du ton correspondant, est visible sur le montant en ouvrant la porte gauche.

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 réparer, 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 sur le marché des produits de protection de dessous de caisse et anti-rouille, 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 dure qui confère aux tôles de plancher et aux dispositifs une résistance à la corrosion suffisante.

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.

Nettoyage et conservation du compartiment moteur

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

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

Une conservation successive et durable de toutes les surfaces, plis, jointures et mécanismes du compartiment moteur devrait absolument être ajoutée à la commande d'inspection.

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 de répandage, 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 retombées dues au dégagement de l'équipement intérieur. Ces dépôts s'accroissent du fait des impuretés de l'air par l'intermédiaire de l'arrivée d'air frais.

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-glace. 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 provoquer des empêchements de 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.

Eclairage, pièces en plastique

Pour nettoyer les verres d'éclairage 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 plastique.

Joint 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 alliage 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 répandage de sel ou soumises à une atmosphère industrielle agressive, ce nettoyage devrait être effectué toutes les semaines.

Tous les 3 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 enlevant l'oxydation, tels qu'ils sont utilisés pour les autres métaux, ainsi que des produits et appareils à action mécanique endommagent l'enduit de la laque resp. d'oxyde et ne sont donc pas appropriés.

Soins en 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 des produits forts pour nettoyer et non plus des nécessaires 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 soumise à des efforts) doit être traité au produit prévu à cet effet « Karneol » – Porsche numéro de pièce de réchange 000.043.007.00 –. 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'enduire une première fois les sièges de « Karneol » après quelques semaines de service resp. 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 les légères nuances de couleur et de structure confirment le cuir naturel resp. hausse sa valeur.

Rembourrage en tissu, moquette

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

Soin des 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.

Mise hors service du véhicule

Si vous avez l'intention de mettre hors service 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 anti-corrosion.

Renseignements pour l'entretien et le dépannage

Nous vous recommandons de faire exécuter en principe 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. Elle ne doit en aucun cas être

évacuée dans les canalisations, dans le sol ou dans des eaux. Si vous n'avez pas de possibilité d'évacuer l'huile de vidange conformément aux règlements en vigueur (les autorités locales compétentes peuvent, le cas échéant, vous renseigner à ce sujet), nous vous conseillons d'en charger votre garagiste.

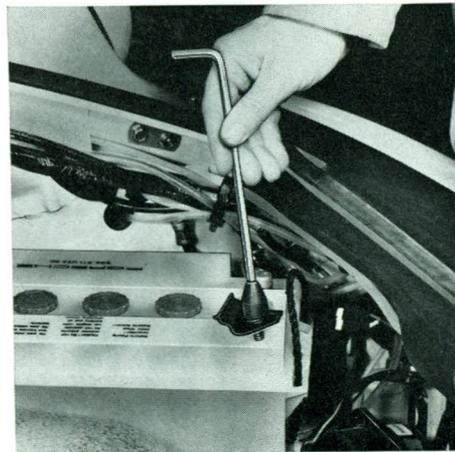
Outillage

La trousse à outils se trouve dans le coffre avant. Elle 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-là.

Le cric se situe également dans le coffre, 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.

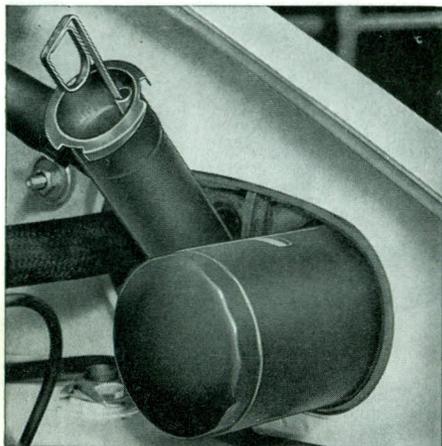


Démonter la batterie

Une clé à six pans creux a été placée dans la trousse d'outillage de bord pour pouvoir défaire le support de batterie.

Avant de défaire le support, enlever d'abord le câble sur pôle négatif puis la 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 niveau d'huile doit être vérifié, le moteur tournant au ralenti et l'huile étant à température de service (env. 90° C).

La mesure à température de service est indispensable, vu que le volume de l'huile varie avec 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.

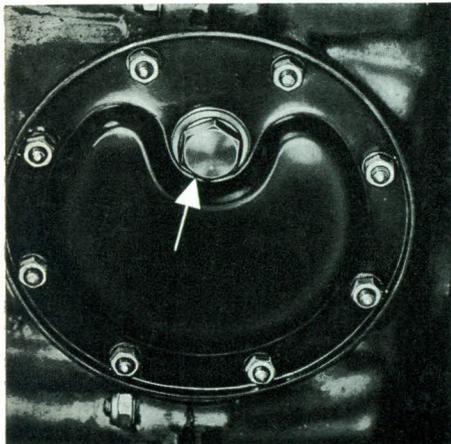
La jauge d'huile se trouve dans le manchon de remplissage, après avoir dévissé le couvercle. Extraire la jauge, l'essuyer avec

un chiffon propre et non pelucheux puis l'introduire à nouveau dans le tube de guidage.

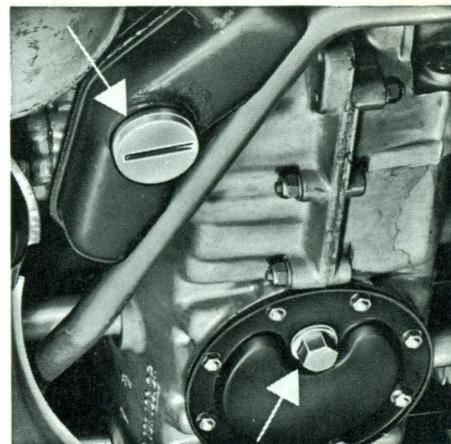
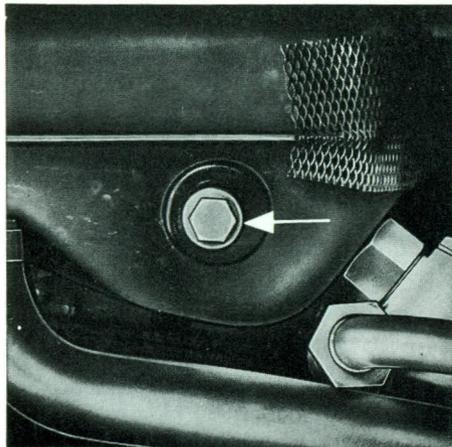
La retirer après quelques secondes et lire le niveau d'huile.

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.

Lors de circulation sous conditions extrêmes (par exemple long trajet à haute vitesse), le niveau d'huile devrait se trouver tout juste en dessous du repère supérieur.



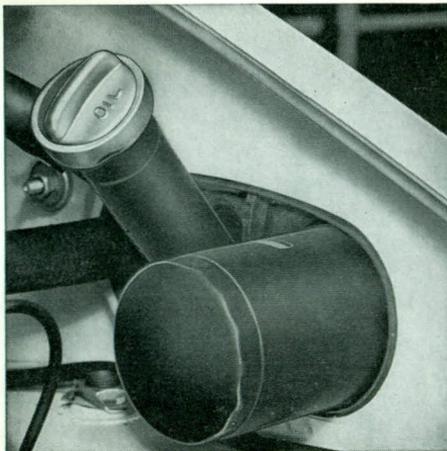
911 SC



911 Turbo

Vidange d'huile du moteur

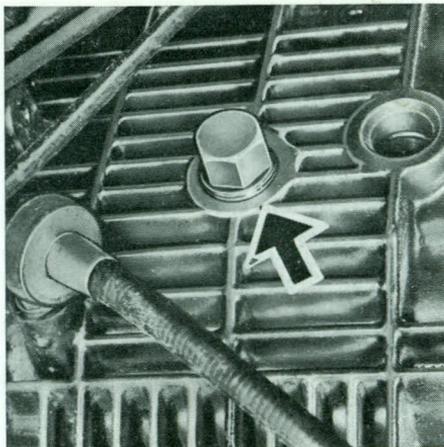
1. Le moteur étant chaud, dévisser le bouchon de vidange du carter et celui du réservoir d'huile. Ouvrir le couvercle du réservoir d'huile.
2. Faire la vidange totale de l'huile du moteur.
3. Changer la cartouche du filtre.
4. Nettoyer les bouchons de vidange, les visser et les serrer (vis aimantées).
5. Verser environ 10 litres d'huile de marque dans le réservoir d'huile.
6. Fermer soigneusement le réservoir d'huile.
7. Mettre le moteur en marche et contrôler le niveau d'huile chaude (90° C env.) avec la jauge. Remplir au besoin. Il est indispensable que le moteur marche jusqu'à ce que le niveau d'huile reste constant (env. 30 secondes).
8. Contrôler l'étanchéité.



Changement du filtre à huile

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).

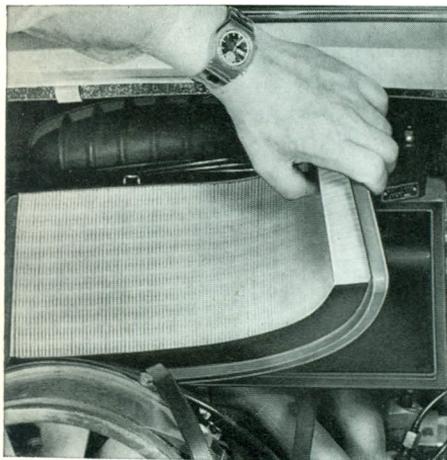
1. Visser le boîtier d'huile jusqu'à ce qu'il touche la garniture.
2. Serrer d'un demi-tour le boîtier d'huile.
3. Contrôler l'étanchéité, le moteur en marche.



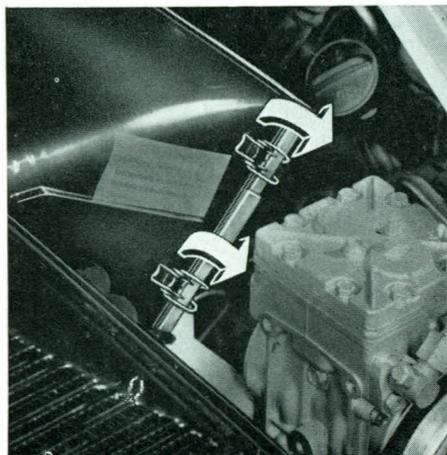
Vérifier le niveau d'huile dans la boîte de vitesses

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. Dévisser le bouchon de remplissage et le revisser.





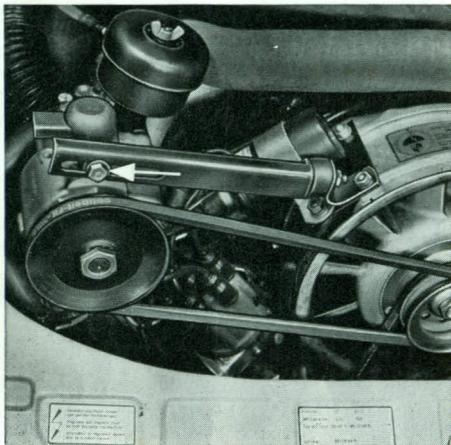
911 SC



911 Turbo

Remplacer la cartouche du filtre à air

1. Défaire les deux bandes de retenue en caoutchouc resp. les pinces puis ôter le couvercle de boîtier.
2. Extraire la cartouche de filtre.
3. Nettoyer l'intérieur du boîtier de filtre avec un chiffon imbibé d'huile, ne peluchant pas.
4. Placer le nouveau filtre, placer soigneusement le couvercle du boîtier et fixer les bandes de serrage resp. les pinces.



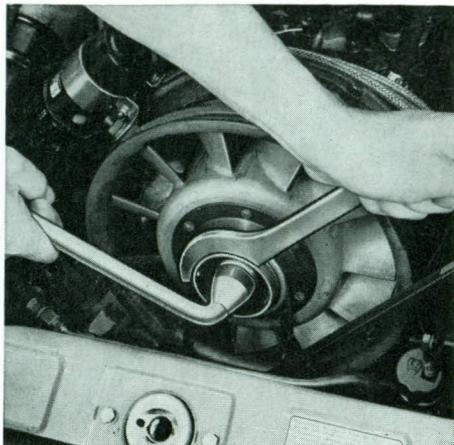
911 SC

Remplacer la courroie trapézoïdale

Sur la 911 SC, avant de remplacer la courroie trapézoïdale de soufflerie, il convient d'enlever la courroie de pompe à air supplémentaire. Pour ceci, défaire la vis de fixation (flèche) et enlever la courroie trapézoïdale.

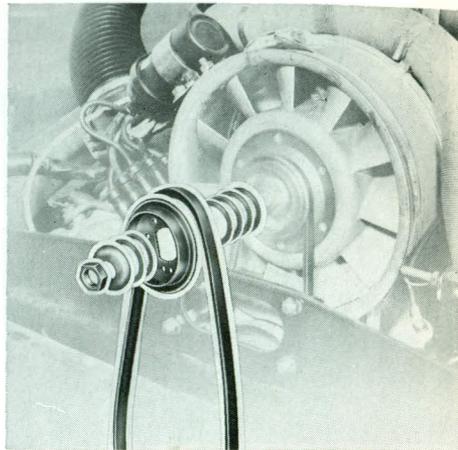
Pour enlever la courroie de soufflerie, maintenir la poulie à l'aide de la clé à talon de la boîte à outils de bord, défaire l'écrou et enlever les moitiés de poulie.

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 viré 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. La tension de courroie trapézoïdale de pompe à air supplémentaire correspond à un enfoncement d'env. 15 mm lorsqu'on appuie avec le pouce.



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.

Les pneus et leur traitement

Les pneus à carcasse radiale sont des produits ayant une grande valeur technique. Tout comme le moteur ils nécessitent 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 remercieront.

Pression de gonflage

Vos pneus nécessitent absolument une pression de gonflage correcte.

Les pressions – indiquées aux « 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 de 36 psi (env. 2,5 bars) indiquée sur les pneus ne sert que de classification pour les Etats-Unis; elle ne doit pas être confondue avec la pression de service. En Europe, le pneu peut être gonflé davantage.

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.

Contrôle tous les 15 jours.

Charge et vitesse

Ne jamais surcharger le véhicule. Veiller au poids sur toit et aux charges d'appui admissibles de remorques. Est extrêmement dangereux: une surcharge + une pression de gonflage insuffisante + grande vitesse + une 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 vignette bien visible par le conducteur (obligatoire).

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

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

Roulement de 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 ».

Equilibrage, 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 resp. 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 doit pas dépasser 30 %.

Contrôle visuel.

Parquer de long de trottoirs

Il est dangereux de cogner fortement contre les trottoirs (ou les îlots). 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 parquant le long de trottoirs.

Remplacement de pneus

Les pneus homologués pour la voiture se trouvent sur votre carte grise. Lors de l'achat de nouveaux pneus, n'utiliser que ceux qui portent ces dénominations. Changer au moins les pneus d'un même axe.

Les pneus neufs doivent être montés sur l'essieu avant, vu que

- l'essieu arrière est plus critique du point de vue stabilité et
- les roues avant, dans le cas de routes humides, touchent en premier l'eau profonde tandis que les roues arrière passent en grande partie dans les traces.

Veiller particulièrement à ce que de nouvelles valves soient montées lors de chaque remplacement de pneus. Des pneus neufs ne possèdent pas encore leur pleine capacité d'adhérence dans les premiers temps. Vous devriez donc rouler à vitesse réduite pendant les 100 à 200 premiers kilomètres.

Des pneus de marques différentes ne sont pas admissibles.

Montage par spécialiste.

Nouvelles dénominations de pneus

Selon ECE, règlement 30, de nouvelles dénominations pour les pneus concernant la vitesse et la portée maxi vont être valables, resp. 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 dénominations sur les pneus, comme par exemple 185/70 SR 15 M+S 88 Q. Dans ce cas la nouvelle désignation est valable.

	Ancienne dénomination	Nouvelle dénomination
Exemple:	185/70 SR 15 M+S	185/70 R 15 M+S 88 Q
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
M+S	profil d'hiver	inchangée
88	-	chiffre-code pour portée
Q	-	lettre-code pour vitesse maxi admissible

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 sans jantes debout! Éviter leur contact avec l'essence, l'huile et la graisse.

Stocker au frais et au sec.

La longévité de vos pneus dépend non seulement d'une pression de gonflage correcte et d'un bon réglage des roues mais également de votre façon de conduire: accélération rapide, vitesse extrême dans les virages et un freinage « à mort » augmentent l'usure des pneus. De plus, l'usure du profil est plus grande lors de températures extérieures élevées et de surfaces de routes rugueuses.



Roue de secours

La roue de secours se trouve dans le coffre, sous le capot. Le cric, l'outillage de bord 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.

Attention: le cric est uniquement conçu pour soulever la voiture. Pour travailler sous la voiture, il faut utiliser un support spécial.

La roue de secours est munie d'un pneu pliant. En cas de besoin, ce dernier est gonflé au moyen du compresseur électrique. La pression requise est toujours de 2,2 bar/32 psi, peu importe que la roue de secours soit utilisée comme roue avant ou comme roue arrière.

Il faut tenir compte du fait que 100 km/h est la vitesse maximale admissible avec une roue équipée d'un pneu pliant!

Sur la 911 Turbo, le pneu pliant ne peut être monté que sur l'essieu avant.

Quant à l'épaisseur du profil de la roue à pneu pliant, les mêmes dispositions légales que pour les pneus d'origine sont à respecter.

Une fois dégonflé, le pneu pliant reprend sa forme d'origine.

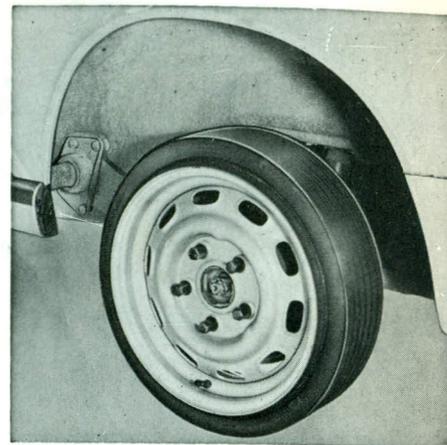
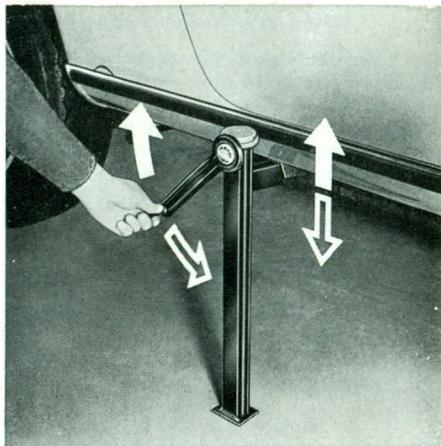
Il n'est possible ni de réparer ni de monter le pneu pliant avec l'outillage classique disponible dans les ateliers. Il est donc absolument nécessaire de faire exécuter ces travaux par le constructeur.

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 et les roues calées du côté opposé de la roue à changer.

Ne jamais placer le cric sous le pare-chocs du véhicule ou bien sous la carrosserie de la voiture. Les passagers ne devraient pas rester dans la voiture lorsque celle-ci est mise sur cric.



Procédé de travail:

1. Desserrer un peu les écrous des roues.
2. Introduire le bec de l'embout carré du cric dans la partie prévue à cet effet sur le marchepied.
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.

911 Turbo:

N'oubliez pas que le pneu pliant servent de

roue de secours ne peut être monté que sur l'essieu avant. Ceci signifie, que lors de la crevaison d'un pneu arrière, ce dernier sera remplacé par une roue avant (n'oubliez pas de corriger la pression de gonflage).

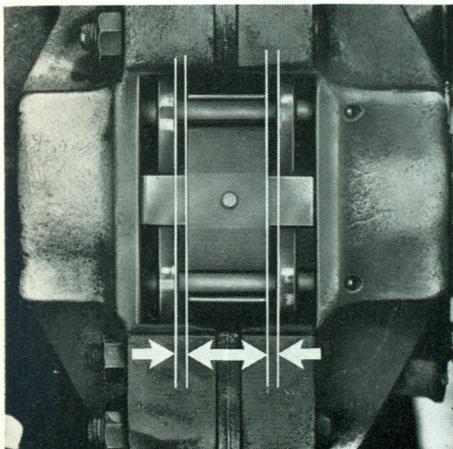
5. Lorsque la roue est en position, remettez les écrous en place et serrez-les à la main en diagonale. Veillez à ce que le bord conique des écrous soit bien disposé contre la roue. En serrant les écrous alternativement, on centre la roue correctement.

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.
8. Abaisser la voiture et enlever le cric.
9. Resserer les écrous en diagonale.

Après le changement de roue, il faut vérifier dès que possible le serrage des écrous avec une clé dynamométrique (couple: 127,5 Nm ou 13 mkp).

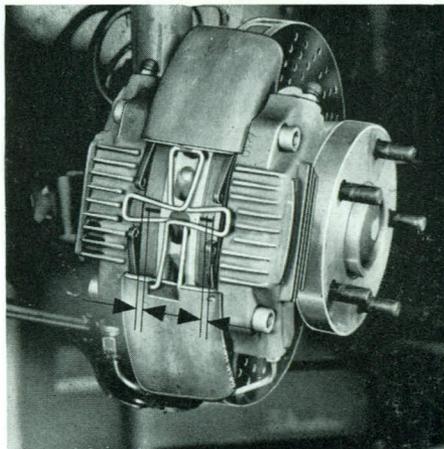


911 SC

Contrôle de l'usure des garnitures de frein

L'usure des garnitures de frein et celle des pneus dépend de votre façon de conduire et des influences extérieures respectives, de sorte que les intervalles de contrôle et de remplacement doivent être fixés de façon individuelle.

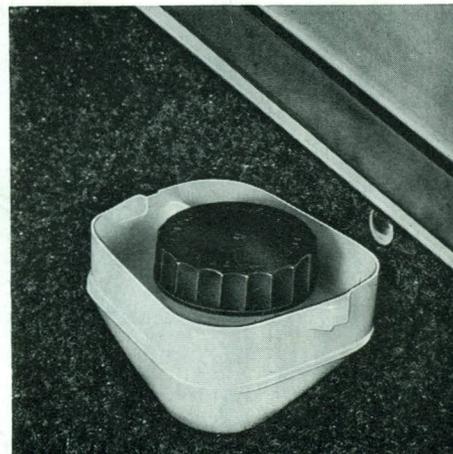
Un contrôle visuel de l'épaisseur des garnitures de frein est indispensable lors de chaque changement de roue.



911 Turbo

Une possibilité d'usure doit être prévue entre le ressort tendeur et la plaque de garniture de frein (voir photo). La limite d'usure est atteinte au moment où la plaque de garniture repose sur le ressort tendeur (l'épaisseur de la garniture devant être d'environ 2 mm au moins). Il est nécessaire de faire renouveler les segments de la garniture de frein par un atelier autorisé avant que cette limite d'usure ne soit atteinte.

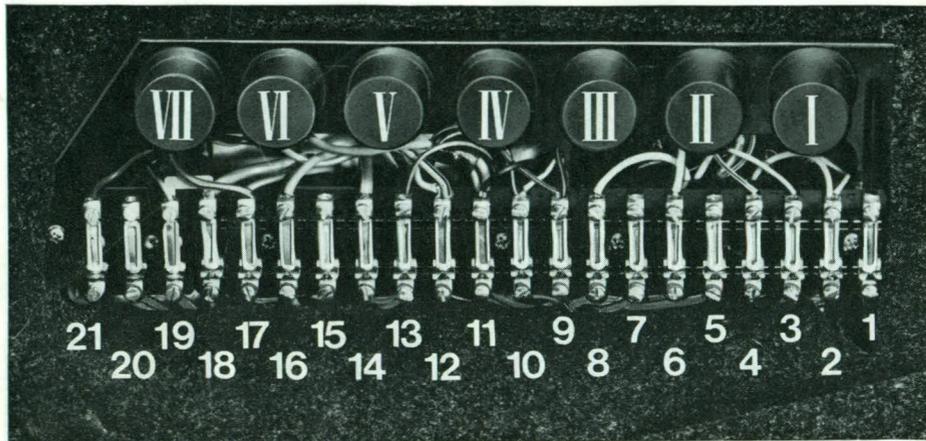
Avant d'entreprendre de grands voyages, nous conseillons de contrôler les garnitures de freins.



Contrôle du niveau du liquide de frein

Le réservoir de compensation transparent du système hydraulique de freinage se trouve du côté gauche du coffre. Contrôler régulièrement le niveau du liquide et s'adresser à un atelier autorisé dans tous les cas où le niveau du liquide baisse trop.

N'utilisez que du liquide de freins neuf et non utilisé qui correspond à la recommandation SAE J 1703 ou DOT 3.

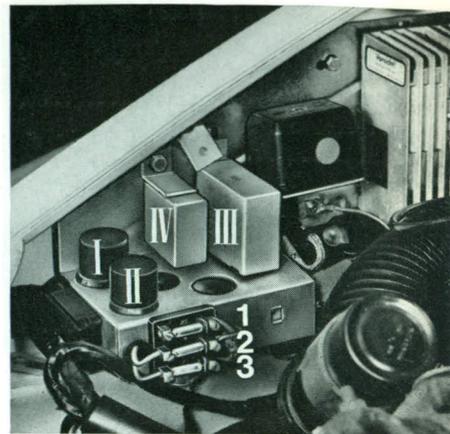


Fusibles, relais

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 interchangeables sont indiqués à l'intérieur du couvercle.

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

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 du côté gauche du compartiment moteur, sous la couverture du régulateur.

Si vous avez besoin d'un schéma des traces de courant, veuillez vous adresser à votre concessionnaire ou importateur Porsche.

911 SC

Relais dans la boîte à fusibles

- I Climatisation
- II Phares antibrouillard
- III Avertisseur
- IV Tempostat
- V Lève-glace électrique
- VI Non connecté
- VII Pompe à essence

Relais dans le compartiment moteur

- I Chauffage de lunette arrière à 1 degré
- II Soufflerie de chauffage
- III Chauffage de lunette arrière à 2 degrés

Consommateurs d'énergie électrique

Ampères

1	Phares antibrouillard	25
2	Eclairage de plaque, lampe témoin et relais des phares antibrouillard	5
3	Feux de position AV/AR droits	5
4	Feux de position AV/AR gauches, lampe compartiment moteur	5
5	Phare code droit	8
6	Phare code gauche	8
7	Phare route droit	8
8	Phare route gauche, lampe témoin des phares route	8
9	Clignotant AV droit	5
10	Clignotant AV gauche	5
11	Clignotant, phares de recul	16
12	Relais du chauffage de lunette AR, soufflerie d'air frais, lampe-témoin du chauffage de lunette AR, commande de chauffage automatique	25
13	Essuie-glace, pompe de lave-glace, allume-cigares	25
14	Toit ouvrant électrique, essuie-glace pour lunette AR, rétroviseur extérieur	25
15	Feux de stop, tempostat	8
16	Pompe à essence	16
17	Feux clignotants d'alarme, chauffage de pare-brise	16
18	Eclairage intérieur, montre, éclairage de boîte à gants, éclairage de coffre	5
19	Installation de nettoyage des phares	25
20	Soufflerie d'installation de climatisation	25
21	Lève-glace électrique	25

Fusibles dans le compartiment-moteur

1	Chauffage de lunette AR, retour de lave-glace arrière	25
2	Ventilateur de chauffage	25
3	Relais pour ventilateur de chauffage	5

911 Turbo

Relais dans la boîte à fusibles

- I Climatisation
- II Phares antibrouillard
- III Avertisseur
- IV Non connecté
- V Lève-glace électrique
- VI Pompe à essence No. 1
- VII Pompe à essence No. 2

Relais dans le compartiment moteur

- II Contact de mesurage d'air aspiré et interrupteur de sécurité pour pression de suralimentation
- III Chauffage de la lunette AR
- IV Relais de retardement

Consommateurs d'énergie électrique

Ampères

1	Phares antibrouillard	16
2	Eclairage de plaque, lampe témoin et relais des phares antibrouillard	5
3	Feux de position AV/AR droits	5
4	Feux de position AV/AR gauches, lampe compartiment moteur	5
5	Phare code droit	8
6	Phare code gauche	8
7	Phare route droit	8
8	Phare route gauche, lampe témoin des phares route	8
9	Clignotant AV droit	5
10	Clignotant AV gauche	5
11	Clignotant, phares du recul	16
12	Toit ouvrant électrique, essuie-glace pour lunette AR, rétroviseur extérieur	25
13	Essuie-glace, pompe de lave-glace, allume-cigares	25
14	Soufflerie d'air frais, relais et lampe-témoin du chauffage pare-brise et lunette AR, réglage de chauffage automatique	25
15	Feux de stop	8
16	Lève-glace électrique	25
17	Feux clignotants d'alarme	16
18	Eclairage intérieur, montre, éclairage de boîte à gants, éclairage de coffre	5
19	Installation de nettoyage des phares	25
20	Soufflerie d'installation de climatisation	25
21	Lève-glace électrique	25

Dans le compartiment moteur:

- 3 Chauffage lunette AR, retour essuie-glace pour lunette AR

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 robinet 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, dans le caisson de roue gauche.

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. Veillez dont le fonctionnement n'est pas absolument ville et sur de courtes distances, à ce que

les appareils consommateurs de courant donc le fonctionnement n'est pas absolument nécessaire soient mis hors circuit.

Avant de charger la batterie avec un chargeur rapide, il faut en tout cas débrancher la batterie. Sinon, des diodes pourraient être détruites.

Contrôle du niveau d'acide

Dévisser tous les bouchons de fermeture. Si le véhicule est dans la position horizontale, l'acide contenu dans chaque élément doit atteindre le repère de remplissage. Corriger éventuellement le niveau de l'acide. N'utiliser que de l'eau distillée (pas d'acide). Ne jamais ajouter plus d'eau que nécessaire. La batterie se trouve dans le coffre à bagages, à côté de la roue de secours.

Durant les mois d'été et surtout dans les régions à climat chaud, il convient de contrôler plus fréquemment le niveau de l'acide.

Contrôle de la densité de l'acide

La densité de l'acide d'une batterie soigneusement entretenue dénote l'état de charge de la batterie. La densité est indiquée en degré Beaumé ou g/cm^3 est mesurée à l'aide d'un aréomètre (Aräometer).

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 ajustement précis des pôles.

Veiller à ce que les bouchons des éléments soient parfaitement ajustés. 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 à l'aide de feu nu ou de lumière.

La batterie de votre Porsche se décharge même si vous l'immobilisez. 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'acide et de le compléter éventuellement.

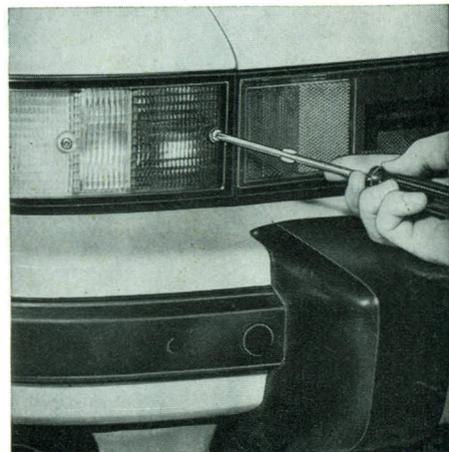
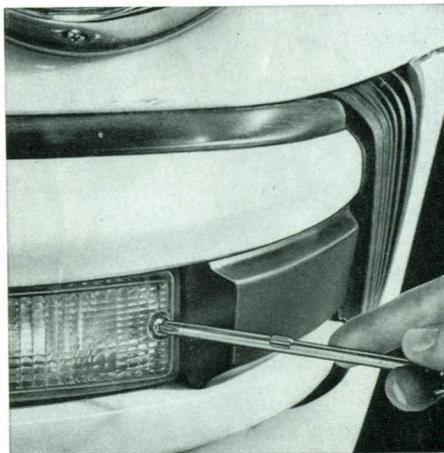
Remplacement des ampoules

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.

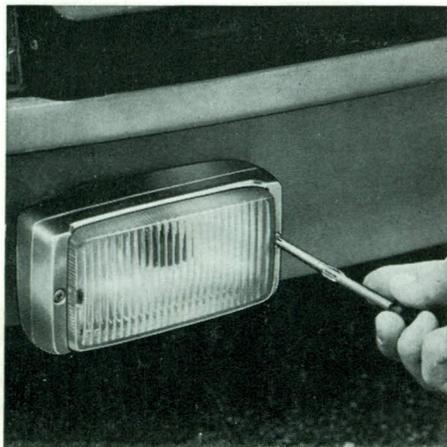
C'est pour des raisons de la sécurité routière que nous vous conseillons de tenir toujours des ampoules de rechange en réserve, pour que vous disposiez à tout moment d'un véhicule dont l'éclairage fonctionne impeccablement.

Avant de faire des voyages à l'étranger, retenez que certains pays prescrivent que les automobilistes aient toujours avec eux des ampoules de rechange.



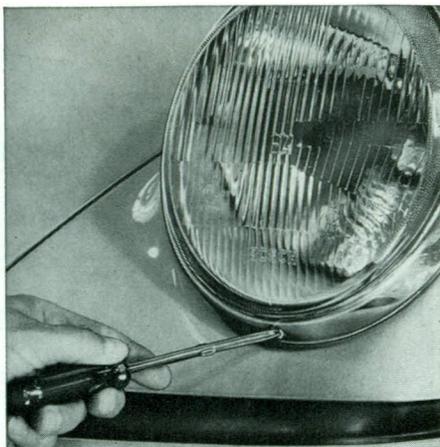
Clignotants AV et AR, feux stop, phares de recul, feux de position AR

1. Dévisser les vis de croise 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.



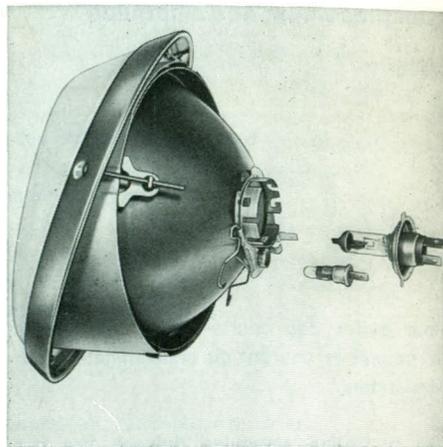
Phares antibrouillard

1. Desserrer les deux vis de crosse 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. Poser le verre, puis contrôler le fonctionnement du phare antibrouillard.



Phares, feux de position AV

1. Dévisser la vis fendue à la base de l'anneau enjoliveur peint.
2. Desserrer la vis de crosse 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.

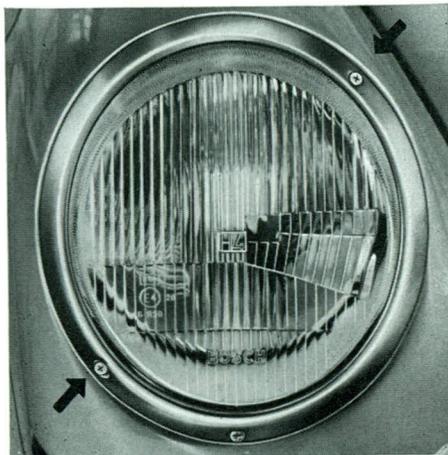


4. Enlever l'ampoule défectueuse, puis en introduire une nouvelle. Ce faisant, veiller à ce que l'ergot de guidage s'adapte à l'évidement du réflecteur.
5. Pour remplacer l'ampoule du feu de position, retirer la douille du réflecteur. Enfoncer légèrement l'ampoule défectueuse dans la douille, la tourner, 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. Placer le phare et serrer les vis. Contrôler le fonctionnement des ampoules et le réglage du phare.

Réglage des phares

En réglant correctement les phares-route, on obtient un bon éclairage de la chaussée avec les phares-code sans éblouir les voitures venant en sens inverse.

De façon générale, la mesure s'effectue avec un dispositif de réglage de phares, à poids vide, c.à.d. 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 de quelques mètres afin que la suspension puisse se stabiliser.



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

Vis de réglage

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.

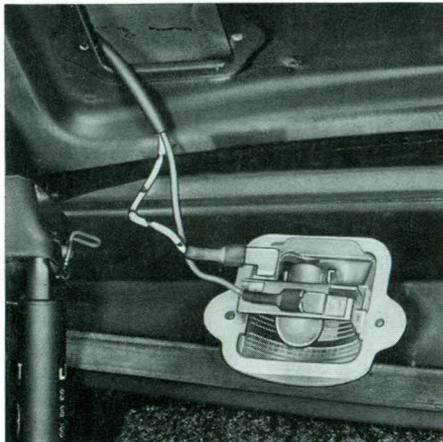


Votre voiture est dotée de phares-code asymétriques; c'est la raison pour laquelle, dans les pays où la circulation se fait du côté opposé, vous devrez recouvrir de bande adhésive opaque le secteur du prisme sur les verres diffuseurs de vos phares. L'éclairage-code devient alors symétrique et n'éblouit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



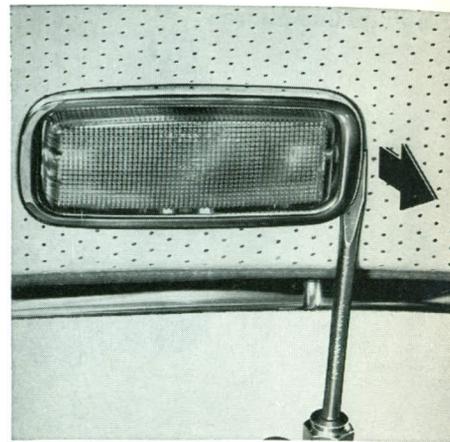
Eclairage de plaque

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

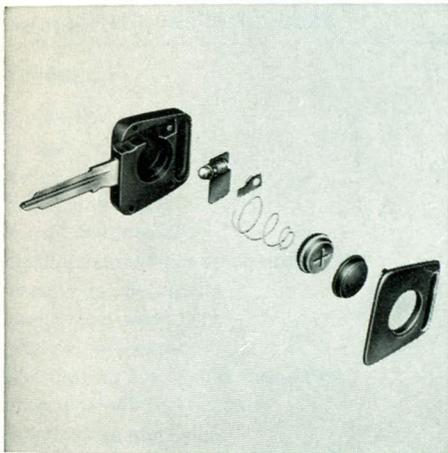
1. Desserrer les deux vis de fixation et déposer l'ensemble de la lampe. Retirer le porte-lampe du couvercle.
2. Appuyer doucement sur l'ampoule défectueuse pour l'enfoncer dans son support, tourner, et sortir-la. Remplacer-la par une ampoule neuve.
3. Placer le porte-lampe dans les rainures de guidage 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.



Lampes pour l'intérieur

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

1. Presser toute la lampe avec précaution et à l'aide d'un tournevis de la fente qui se trouve 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.

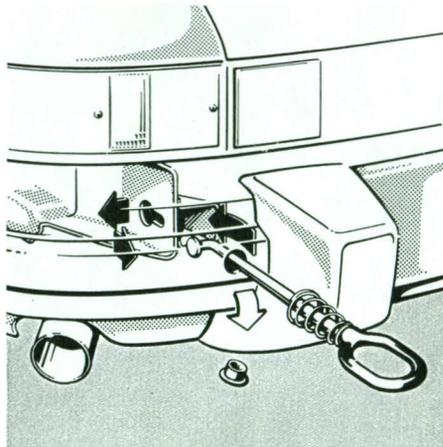
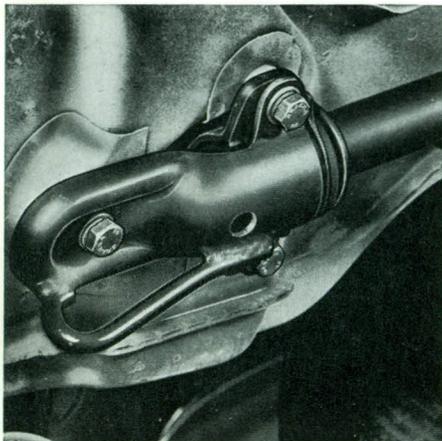


Remplacement de la pile dans la clé d'allumage

1. Enlever soigneusement le couvercle de l'anneau de la clé en se servant de l'ongle d'un doigt ou d'un petit tournevis.
2. Mettre en place une nouvelle pile de type IEC R 9 (1,5 Volt) dans le bouton de contact de sorte que le côté + soit dirigé vers l'extérieur.
3. Remonter la partie supérieure de la clé comme on le voit sur l'illustration.

Liste des ampoules

Phares	H 4	60/55 W
Phares antibrouillard	H 3	55 W
Feu arrière anti-brouillard		21 W
Phares de recul		15 W
Feux stop		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 table de bord		1,2 W
Lampes-témoins		1,2, 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 droite, sous la voiture.

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 introduire la boucle de remorquage dans l'ouverture de façon que le tenon s'encliquette dans le dispositif prévu à cet effet.

Les boucles de remorquage de votre Porsche ne sont pas conçues pour le remorquage par des camions. Elles sont prévues pour un remorquage de secours et sur de petites distances seulement.

Observez toujours les prescriptions légales qui règlent le remorquage et le dépannage. Prêtez surtout attention aux points suivants: si vous remorquez un autre véhicule, ce dernier ne doit en aucun cas peser plus que votre Porsche (environ 1000 kg).

Pendant la circulation, la corde devrait toujours être bien tendue; évitez surtout des tractions subites et saccadées.

Boîte de vitesses manuelle

En faisant remorquer votre Porsche, mettez le levier de changement de vitesses en position « Neutral ». Enclencher l'allumage/démarrage pour être en mesure de faire fonctionner les clignotants et les feux-stop. N'oubliez pas de relâcher le frein à main.

Moteur

Nombre de cylindres	6
Alésage	95,0 mm
Course	70,4 mm
Cylindrée effective	2994 cm ³
Taux de compression	9,8 : 1
Puissance du moteur selon norme DIN	150 kW (204 CV/DIN)
à régime de vilebrequin	5900 t/min
Couple maxi selon DIN	267 Nm (27 mkp)
à régime de vilebrequin	4300 t/min
Puissance au litre, selon norme DIN	50,1 kW/l (68,1 CV/DIN/l)
Indice d'octane de l'essence	98 ROZ (super-carburant selon DIN 51600)
Régime maxi admissible	6800 ± 200 t/min
Bougies	Bosch W 260 T 2 (W 4 C 1) ou Beru 260/14/3 (14-4 C 1)
Ecartement des électrodes	0,8 mm W 3 C C
Batterie	12 volts, 66 Ah; en option 88 Ah
Génératrice	1050 watts, courant triphasé, 75 A
Ordre d'allumage	1 - 6 - 2 - 4 - 3 - 5
Allumage	par batterie à haut rendement et condensateurs, commandé sans rupteur
Réglage d'allumage	25° ± 1° avant PMH à 4000 t/min - sans dépression, moteur à température de service (voir autocollant dans le compartiment moteur)
Courroie trapézoïdale	9,5 x 710 mm
Jeu des soupapes	soupape d'admission et d'échappement 0,1 mm, moteur froid
Consommation d'huile moteur	1,5 litres/1000 km
Consommation conventionnelle d'essence (selon ECE A 70)	5 vitesses
à la vitesse stabilisée de 90 km/h	8,0 l/100 km
à la vitesse stabilisée de 120 km/h	9,7 l/100 km
sur l'essai-type urbain	13,4 l/100 km

Moteur

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 DIN	221 kW (300 ch)
à régime du vilebrequin	5500 1/min
Couple maximum selon DIN	412 Nm (42 kpm)
à régime du vilebrequin	4000 1/min
Puissance par litre selon DIN	67 kW/l (91 ch/l)
Indice d'octane de l'essence	98 RON (super-carburant)
Régime maximal admissible	7000 ± 200 1/min
Régime maximum de croisière	6000 1/min
Bougies	Bosch W 280 P 21 (W 3 DP)
Ecartement des électrodes	0,6 mm
Batterie	12 Volts, 66 Ah; sur demande 88 Ah
Génératrice	1050 watts, courant triphasé, 75 A
Ordre d'allumage	1 - 6 - 2 - 4 - 3 - 5
Système d'allumage	Décharge de condensateur avec allumeur sans rupteur
Réglage d'allumage	29° avant le P.M.H. à 4000 1/min et env. 90° C pour la température de l'huile - voir également la plaque adhésive fixée dans le compartiment moteur
Vérification du point d'allumage	0° ± 2° ≙ P.M.H. à 1000 ± 50 1/min
Courroie trapézoïdale	9,5 × 710 mm
Jeu des soupapes (moteur à froid)	Soupape d'admission et d'échappement: 0,1 mm
Consommation d'huile moteur	1,0 à 2,0 litres/1000 km

Consommation conventionnelle d'essence

(selon ECE A 70)

à la vitesse stabilisée de 90 km/h	8,1 litres/100 km
à la vitesse stabilisée de 120 km/h	15,3 litres/100 km
sur l'essai-type urbain	20,0 litres/100 km

Transmission

Boite mécanique

911 SC

911 Turbo

Embrayage

monodisque, fonctionnant à sec

Synchronisation Porsche

Boite à 5 vitesses

Démultiplication 1e vitesse
2e vitesse
3e vitesse
4e vitesse
5e vitesse
marche AR

11/35 \triangleq 3,181:1
18/33 \triangleq 1,833:1
23/29 \triangleq 1,261:1
26/26 \triangleq 1,000:1
28/22 \triangleq 0,786:1
12/21 - 20/38 \triangleq 3,325:1

16/36 \triangleq 2,2500:1
23/30 \triangleq 1,3043:1
28/25 \triangleq 0,8929:1
32/20 \triangleq 0,6250:1
16/39 \triangleq 2,4375:1

Démultiplication du pont AR
Transmission

8/31 \triangleq 3,875:1
par demi-arbres articulés sur les roues AR

9/38 \triangleq 4,223:1

	à l'avant	à l'arrière
Pneus d'été	185/70 VR 15 sur jantes 6 J×15 205/55 VR 16 sur jantes 6 J×16	215/60 VR 15 sur jantes 7 J×15 225/50 VR 16 sur jantes 7 J×16**
Pneus d'hiver	*** 185/70 R 15 M+S 88 Q sur jantes 6 J×15 *** 185/70 R 15 M+S 88 Q sur jantes 7 J×15 *** 185/70 R 15 M+S 88 Q sur jantes 6 J×15	*** 185/70 R 15 M+S 88 Q sur jantes 6 J×15 *** 185/70 R 15 M+S 88 Q sur jantes 7 J×15 *** 185/70 R 15 M+S 88 Q sur jantes 7 J×15
Pression de gonflage (pneus à froid)	A l'avant 2,0 bar/atm (29 psi); à l'arrière 2,4 bar/atm (34 psi). Ceci s'applique également aux pneus d'hiver.	
Roue de secours	Pneu pliant 165-15 LRB sur jante 5 ¹ / ₂ J×15. La pression de gonflage est toujours de 2,2 bar/atm (32 psi), soit à l'AV soit à l'AR.	
Carrossage *	A l'avant 0° ± 10'; à l'arrière - 1° ± 10'	
Pincement *	A l'avant 0° (presser avec 15 kp); à l'arrière + 10' ± 10' par roue	
Chasse *	6° 5' ± 15'	
Angle différentiel de braquage *	Par braquage de 20°: 0° à 30' en direction pincement	

* 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.

*** Ces dimensions de pneus peuvent également être montées comme pneus T M+S.

	à l'avant	à l'arrière
Pneus d'été	205/55 VR 16 sur jantes 7 J×16	225/50 VR 16 sur jantes 8 J×16
Pneus d'hiver	** 185/70 R 15 M+S 88 Q sur jantes 7 J×15 ** 205/55 R 16 M+S 88 Q sur jantes 7 J×16	** 185/70 R 15 M+S 88 Q sur jantes 7 J×15 ** 205/55 R 16 M+S 88 Q sur jantes 7 J×16
Pression de gonflage (pneus à froid)	Avant 2,0 bar/atm (29 psi); arrière 3,0 bar/atm (43 psi). Pressions applicables également aux pneus d'hiver.	
	Attention: Un espace libre suffisant pour le montage des chaînes n'est garanti que sur les roues motrices.	
Roue de secours	Pneu pliant 165-15 LRB sur jante 5½ J×15. Pression de gonflage est toujours de 2,2 bar (32 psi)	
Carrossage *	A l'avant 0° ± 10'; à l'arrière - 30° ± 10'	
Pincement *	A l'avant 0° (presser avec 15 kp); à l'arrière + 10' ± 10' par roue	
Chasse *	6° 5' ± 15'	
Angle différentiel de braquage *	Par braquage de 20°: 0° à 30' en direction pincement	

* Poids à vide selon DIN (véhicule doit être sans charge, mais le réservoir plein).

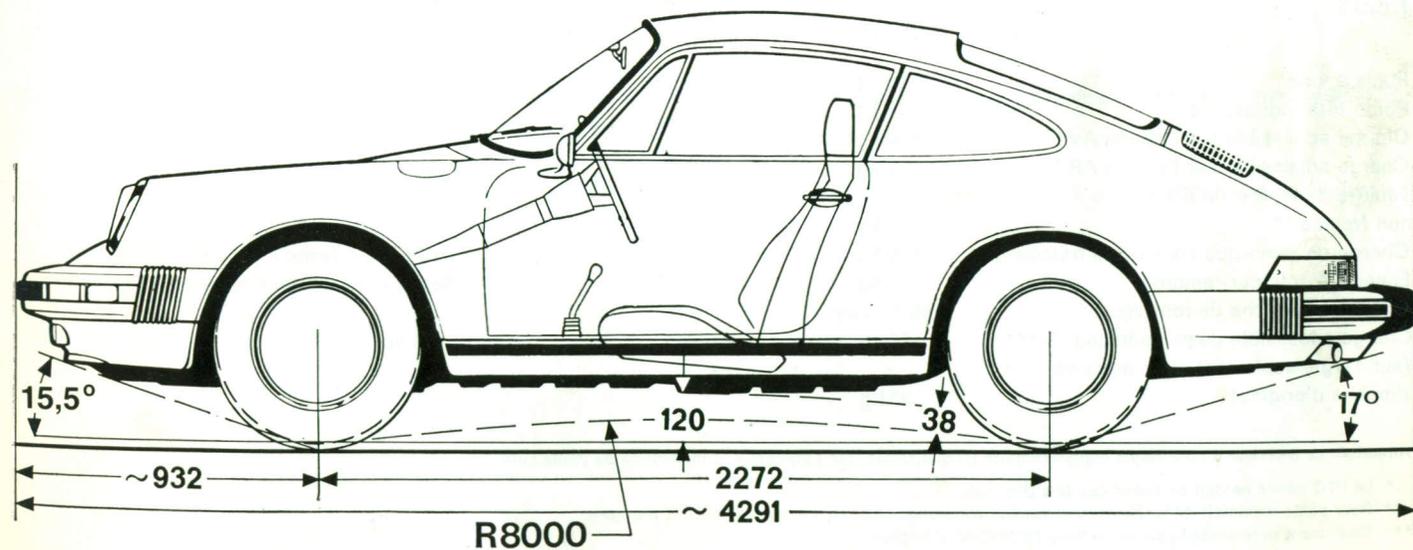
** Ces dimensions de pneus peuvent également être montées comme pneus T M+S.

Dimensions

(pour poids total admissible)

	911 SC	911 Turbo
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	1369 mm	1432 mm
Largeur de voie arrière	1379 mm	1501 mm
Rayon de braquage	10,95 m	10,95 m

Toutes les dimensions sont valables pour poids à vide selon DIN.



911 SC

Performances, consommation

Vitesse maximale *

Accélération 0-100 km/h *

Le km, départ arrêté *

Rapport poids/puissance

911 SC

235 km/h

6,8 secondes

26,8 secondes

7,7 kg/kW (5,7 kg/ch)

911 Turbo

260 km/h

5,4 secondes

24,0 secondes

5,9 kg/kW (4,3 kg/ch)

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

Poids

911 SC

Poids à vide

1160 kg

Poids total admissible

1500 kg

Charge admissible sur l'essieu AV *

650 kg

Charge admissible sur l'essieu AR *

930 kg

Charge de remorque admissible

non freinée **

480 kg

Charge de remorque admissible freinée **

800 kg

Ensemble tracteur-remorque

2300 kg

Charge à la flèche de remorque

40 ± 10 kg

Charge admissible du porte-bagage */***

75 kg

(sur Targa, seulement avec porte-ski

Porsche d'origine)

35 kg

911 Turbo

1300 kg

1680 kg

700 kg

1050 kg

La Porsche Turbo n'est pas prévue pour des opérations de remorquage.

75 kg

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

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

** Pour pente maximale 16%. Seulement valable avec dispositif remorquage PORSCHE d'origine.

*** Seulement avec porte-bagages de base PORSCHE d'origine.

Quantités de remplissage

Moteur

Quantité totale d'huile dans système env. 13,0 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.

Quantité différentielle entre repère maxi et mini de la jauge: env. 1,75 litres.

Boîte de vitesses et différentiel

911 SC: env. 3 litres d'huile de boîte SAE 90 de classification GL 5 selon API
(ou Mil-L-2105 B)

911 Turbo: env. 3,7 litres

Réservoir d'essence

env. 80 litres, dont env. 8 litres de réserve. Utiliser de l'essence super avec minimum 98 ROZ selon norme DIN 51600.

Réservoir de liquide de freins

env. 0,2 litre. N'utiliser que du liquide de frein d'origine ou un autre correspondant à SAE J 1703 (ou DOT 3).

Réservoir de lave-glace

env. 8,5 litres

Huiles pour moteur

N'utilisez que des huiles HD de marque, qui correspondent à la classification API SE ou SF pour moteurs à essence. Ces classifications sont souvent indiquées accolées à celles des moteurs Diesel, comme par exemple SE/CC, SF/CC ou SF/CD.

Les huiles monogrades, multigrades ou dites «d'action légère» peuvent être mélangées, lorsque les classes de viscosité correspondent aux températures extérieures régnantes.

Huiles monogrades

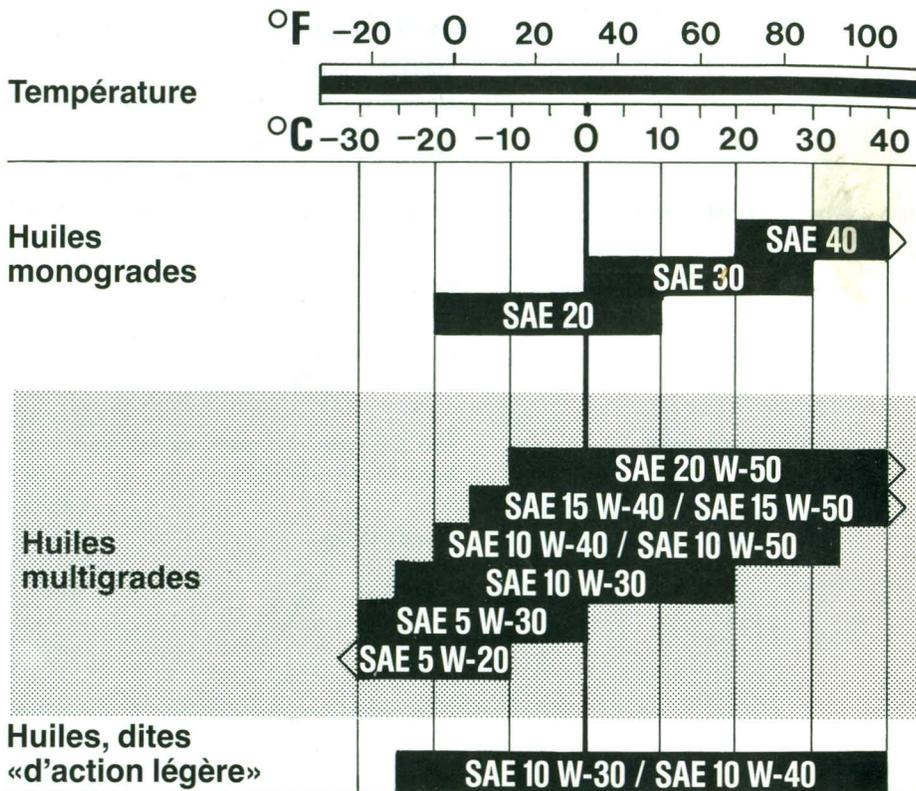
Uniquement lorsque des huiles multigrades ne sont pas disponibles et lorsqu'on est en présence de conditions de service normales, il est possible d'utiliser des huiles monogrades. Dans le cas d'écarts de température importants, il convient de maintenir absolument les dates de vidange prescrites, afin d'éviter des endommagements.

Huiles multigrades

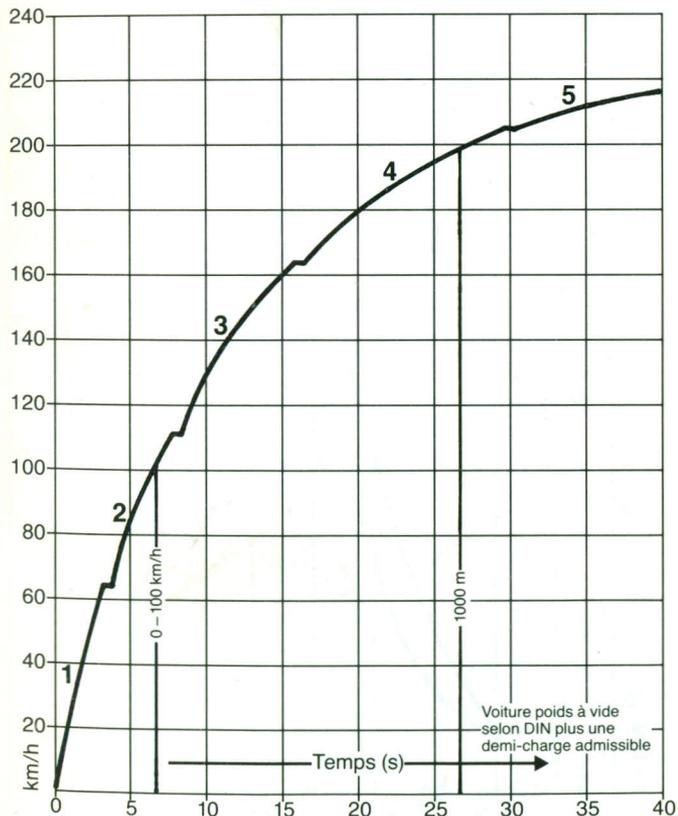
Les intervalles de vidange indiqués dans le plan d'entretien sont valables pour l'utilisation d'huiles multigrades. Pendant toute l'année, seules les huiles multigrades indiquées dans le tableau ci-contre seront utilisées en fonction de la température de l'air saisonnière.

Huiles, dites «d'action légère»

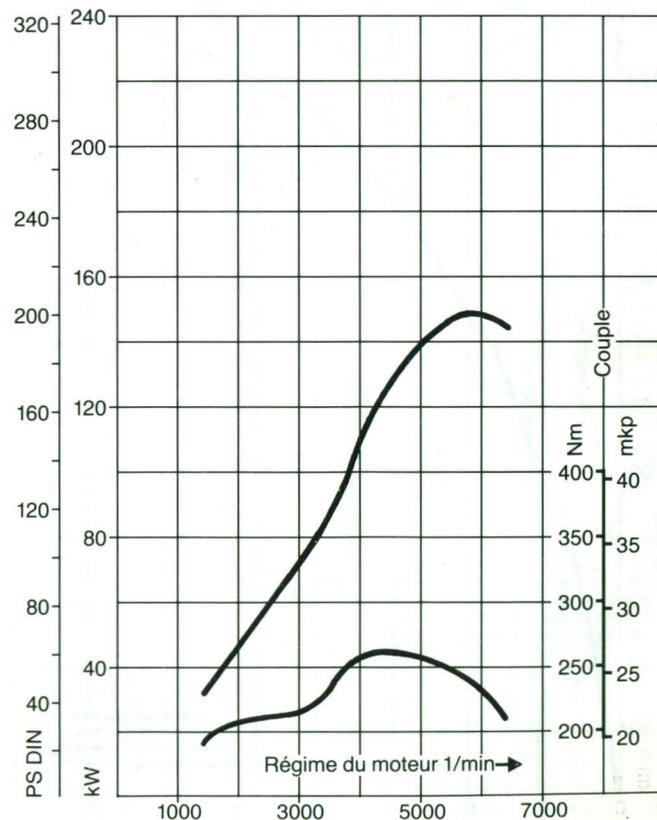
En plus des huiles monogrades et multigrades, il existe des huiles, dites «d'action légère» (utilisables toute l'année de par leur nature). Avant d'utiliser ces huiles non conventionnelles, vous devriez vous faire conseiller par votre concessionnaire Porsche.



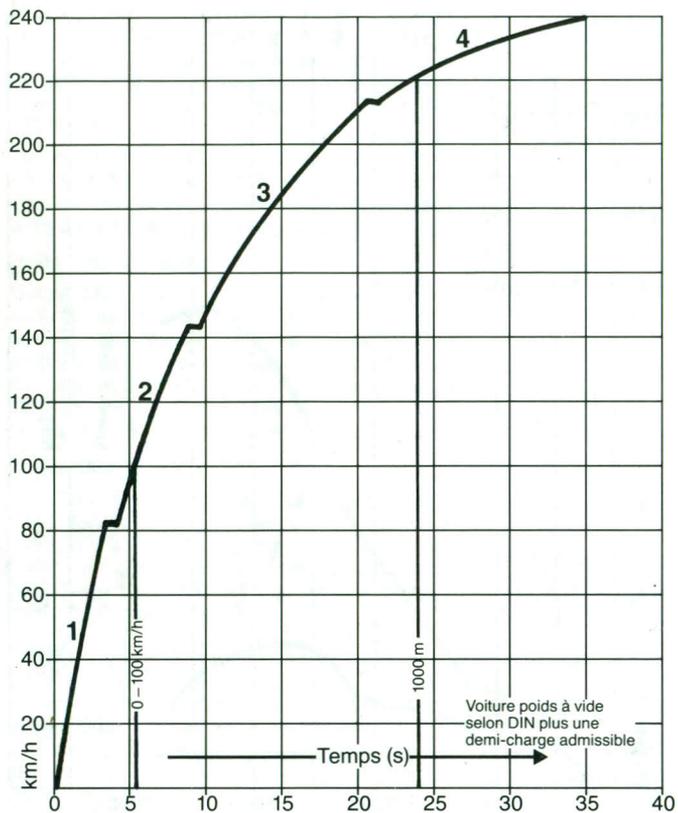
Courbe d'accélération



Courbes de puissance



Courbe d'accélération **911 Turbo**



Courbes de puissance **911 Turbo**

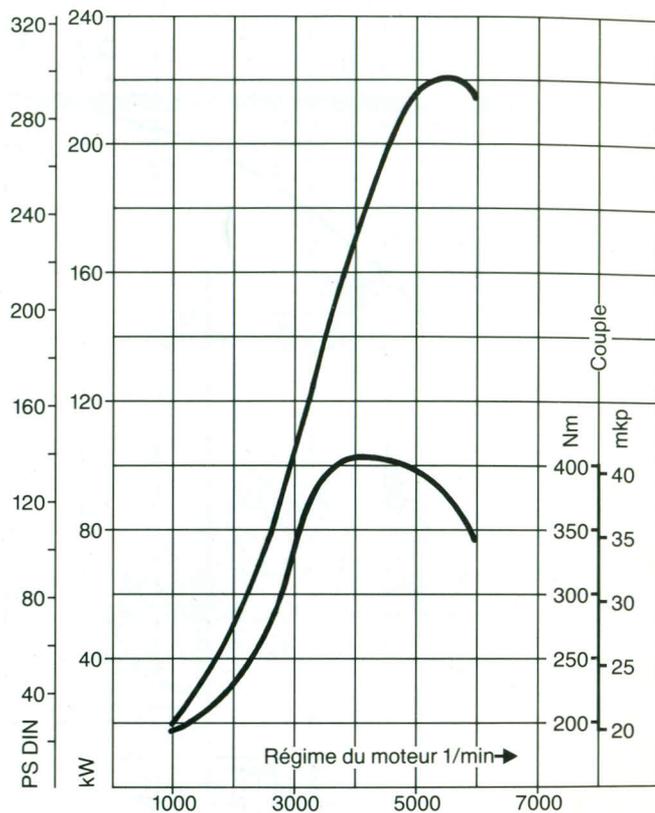
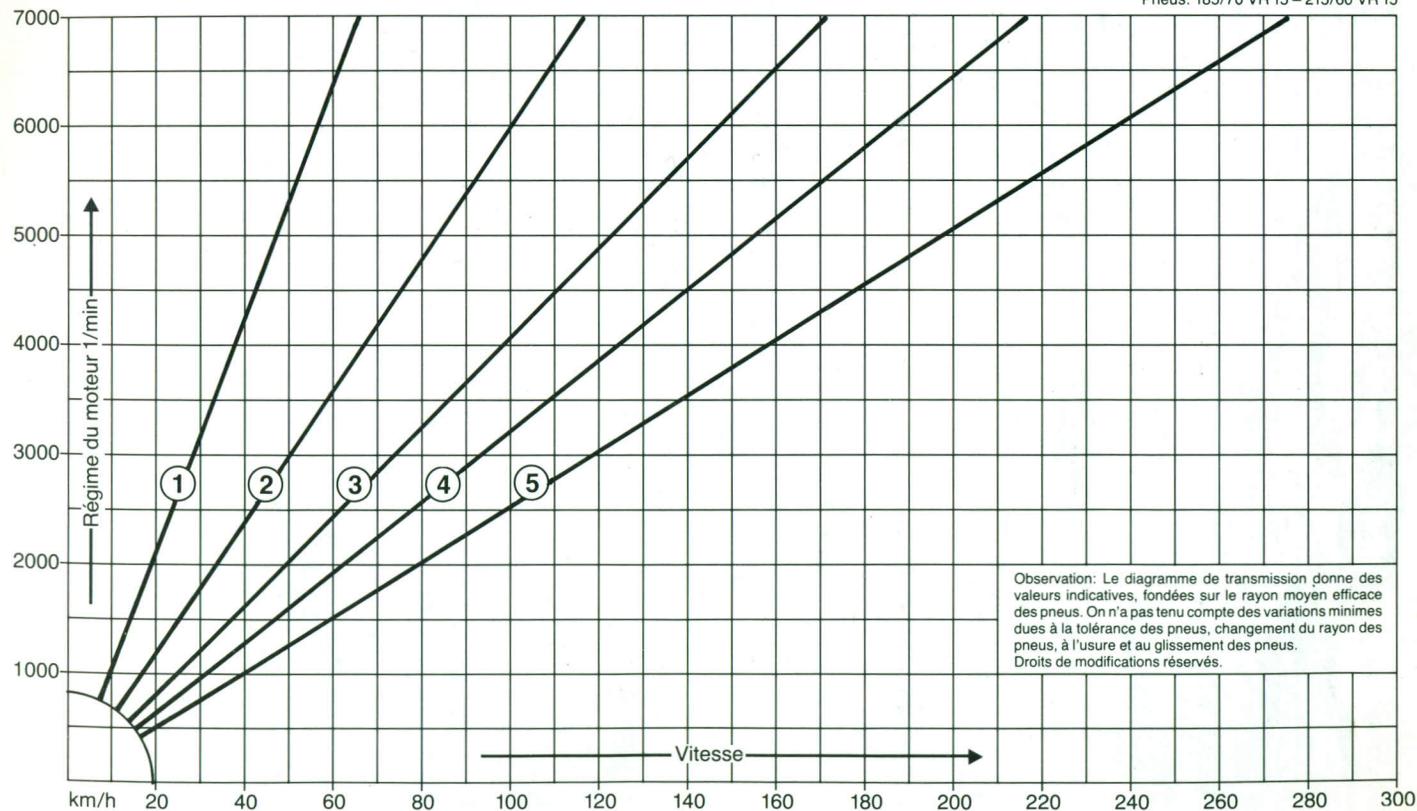


Diagramme de transmission

Boîte à 5 vitesses



Pneus: 185/70 VR 15 – 215/60 VR 15



Observation: 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, changement du rayon des pneus, à l'usure et au glissement des pneus. Droits de modifications réservés.

Diagramme de transmission

Boîte à 4 vitesses

914 Turbo

Pneus: 225/50 VR 16

