

SOMMAIRE

0 - INFORMATIONS, DESCRIPTION, CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

0.0 Informations

0.1 Description

0.2 ,Caractéristiques techniques

Caractéristiques générales

0.2 - 1/1

Couples de serrage

0.2 - 2/1

1 - AMPLIFICATEUR DE FREINAGE, MAITRE - CYLINDRE

1.1 Amplificateur de freinage

Dépose et repose de l' amplificateur de freinage

1.1 - 1/1

Désassemblage partiel de l' amplificateur de freinage
et du maitre-cylindre

1.1 - 2/1

Contrôle de l' amplificateur de freinage

1.1 - 3/1

4 - ROUES ET PNEUS

4.1 Roues et pneus

Aperçu

4.1 - 1/1

Contrôle des roues à voile

4.1 - 1/1

Indication de montage

4.1 - 1/2

Indication de montage de contre-poids à coller sur
roues en alliage léger

4.1 - 1/2

Equilibrage des roues

4.1 - 1/2

Roue pliable (roue de secours pour les véhicules avec
réservoir de 85 l.)

4.1 - 1/3

Aperçu des roues et pneus montés en série à partir du modèle 73

4.1 - 1/5

Aperçu des roues et pneus montés en série à partir du modèle 75

4.1 - 1/7

CARACTERISTIQUES GENERALES

Désignation	Cotes et valeurs de réglages	Limite d'usure
Maître-cylindre tandem		
Alésage	∅ 19,05 mm	
Course	18/13 mm	
Démultiplication à la pédale	5,4 : 1	
Jeu: Tige/piston	1 mm	
Freins avant		
Disque (∅ extérieur)	282,5 mm, ventilation int.	
Epaisseur (cote origine)	20,0 mm resp. 20,5 mm	
Epaisseur mini après rectification *)	18,6 mm	18,0 mm
Tolérance sur l'épaisseur	0,03 mm maxi	
Voile du disque	0,05 mm maxi	
Voile du disque en place	0,2 mm	
Etrier fixe ∅ du piston	48 mm	
Epaisseur des garnitures	10 mm	2,0 mm
Jeu de serrage	0,2 mm	
Surface de friction par roue		
Type 911 T, E	52,5 cm ²	
Type 911 S et Carrera	76,0 cm ²	
Freins arrière		
Disque (∅ extérieur)	∅ 290 mm, ventilation int.	
Epaisseur (cote origine)	20,0 mm	
Epaisseur mini après rectification *)	18,6 mm	18,0 mm
Tolérance sur l'épaisseur	0,03 mm maxi	
Voile du disque	0,05 mm maxi	
Voile du disque en place	0,2 mm maxi	
Rugosité après rectification	0,006 mm maxi	
Etrier fixe ∅ du piston	38 mm	
Epaisseur des garnitures	10 mm	2,0 mm
Jeu de serrage	0,2 mm	
Surface de friction par roue	52,5 cm ²	

*) Les disques des freins ne doivent être rectifiés que symétriquement, c'est-à-dire de la même valeur des deux côtés.

CARACTERISTIQUES GENERALES

Désignation	Cotes et valeurs de réglages	Limite d'usure
Frein à main		
Diamètre du tambour de frein (cote origine)	180 mm	181,0 mm
Epaisseur des garnitures		2,0 mm

Caractéristiques générales pour
l'installation de freinage avec
amplificateur

Amplificateur de freinage

Type T 52, 7 pouces
Coefficient moyen
d'amplification 2,2 (Turbo 1,8)

Maître-cylindre tandem

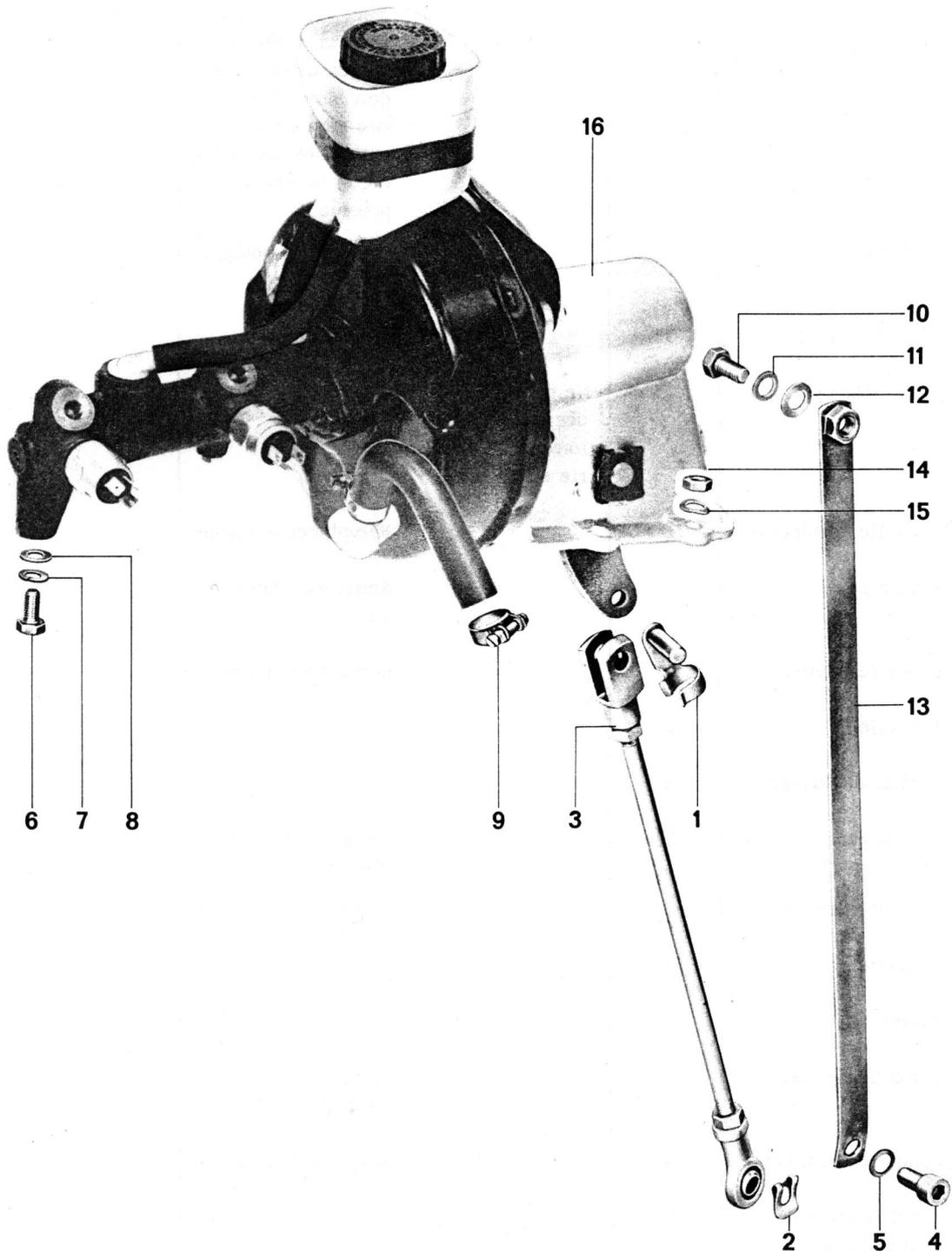
Alésage \varnothing 20,64 mm
Course 20/12 mm
Garde à la pédale de frein
avec freins purgés et moteur
arrêté 10 mm

Désignation	Cotes et valeurs de réglage	Limite d'usure
Frein de stationnement (Frein à main)	Frein mécanique à tambours agissant sur les deux roues arrière	
Ø des tambours de frein à main	180 mm	181 mm
Largeur des segments de freins	25 mm	
Surface des garnitures de frein par roue	85 cm ²	
Epaisseur des garnitures de frein	4,5 mm	2 mm

COUPLES DE SERRAGE POUR FREINS AVANT ET ARRIERE

Utilisation	Désignation	Filetage	Classe	Couple de serrage mkg
Maître-cylindre tandem sur paroi transversale	Ecrou hex.	M 8	8.8	2, 5
Fixation de la tige du piston sur la pièce intermédiaire	Ecrou hex. (plat)	M 10	C 45/6	1, 0
Raccords des canalisations	Vis-chapeau	M 10x1	5.8	1, 5
Vis-chapeau de l'étrier	Vis-chapeau	M 10x1		2, 0
Etrier sur fusée	Vis six-pans	M 12x1, 5	8.8	7, 0
Ecrou de blocage sur fusée	Vis à six pans creux	M 7	10 K	1, 5
Disque sur moyeu	Ecrou hex.	M 8	8.8	2, 3
Tôle de protection pour disque	Vis six-pans	M 8	8.8	1, 0
Vis de carter pour étrier (avant)	Vis à tête cyl.	M 8	10 K	3, 4
Vis de carter pour étrier (arrière)	Vis à tête cyl.	M 6	12 K	2, 2
Etrier sur bras oscillant	Vis six-pans	M 12x1, 5	8.8	7, 0
Disque sur moyeu arrière	Vis six-pans	M 6	8.8	0, 5
Tôle-support, sur bras oscillant	Vis six-pans	M 10		4, 7
Tôle de protection sur tôle-support	Vis six-pans	M 8	8.8	2, 5
Câble de frein à main sur bras oscillant	Vis six-pans	M 6	8.8	0, 5
Roue sur moyeu	Ecrou à portée sphérique	M 14x1, 5		13, 0
Vis de purge sur étrier de 7	--	--	--	0, 3

DEPOSE ET REPOSE DE L'AMPLIFICATEUR DE FREINAGE

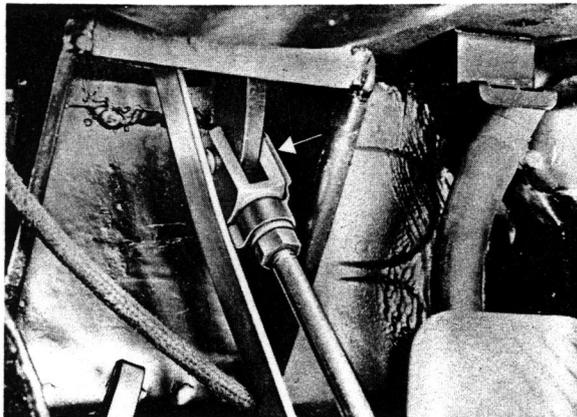


N°	Désignation	Nombre	A respecter à la:		Instructions détaillées
			Dépose	Repose	
1	Goujon de sécurité	1	Respecter la position de montage.		1.1 - 1/3
2	Sécurité	1	Tirer la pédale de frein vers l'arrière jusqu'à butée. Le goujon de sécurité doit alors pouvoir être monté sans contrainte; sinon, régler la tige de poussée.		
3	Tige de poussée	1	Veiller à la position parfaite		
4	Vis à tête cyl.	1	Régler au besoin		
5	Rondelle de sécurité	1	Ne peut être dévissée que lorsque la pédalierie est déposée		
6	Vis six pans	1	Remplacer si besoin		
7	Rondelle Grower	1	Serrer au couple prescrit		
8	Rondelle	1	Remplacer si besoin		
9	Collier de serrage	1			
10	Vis six pans	1	Serrer au couple prescrit		
11	Rondelle Grower	1	Remplacer si besoin		
12	Rondelle	1			
13	Tirant	1			
14	Ecrou hexagonal	4	Serrer au couple prescrit		
15	Rondelle élastique	4	Remplacer si besoin		
16	Amplificateur de freinage avec le maître-cylindre tandem	1			

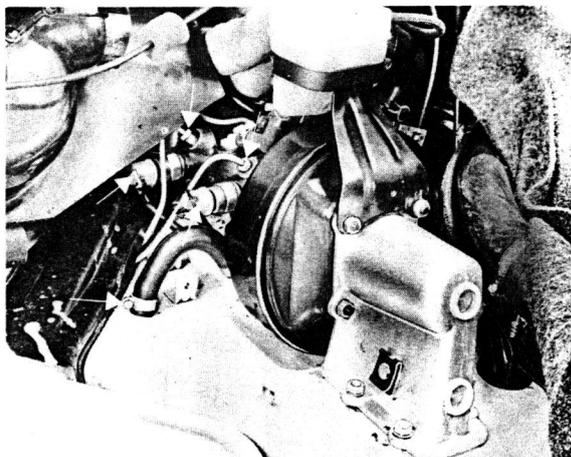
INDICATIONS DE MONTAGE POUR LA DEPOSE ET LA REPOSE

Dépose

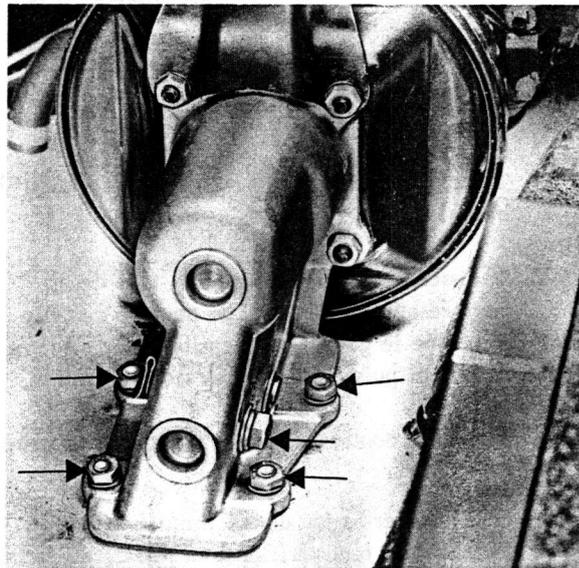
1. Déposer le goujon de sécurité pour la tige de poussée.



2. Dévisser la vis de fixation pour le maître-cylindre de frein (située à l'intérieur sur la tôle de plancher de coffre).
3. Vider le liquide de frein avec un dispositif d'aspiration.
4. Retirer la fiche de connexion pour le contacteur de feux de stop. Défaire le collier de serrage pour le tuyau de dépression et dévisser la canalisation de frein.

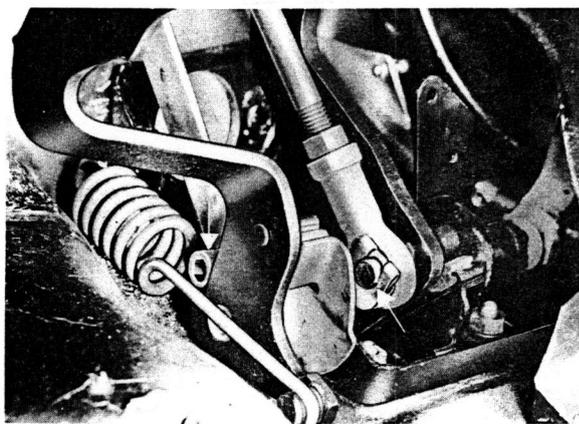


5. Dévisser la vis six pans pour le tirant ainsi que les écrous hexagonaux pour le support.



Remarque

Il n'est pas nécessaire de détacher le tirant et la tige de poussée de la pédalerie pour déposer l'amplificateur de freinage.



Repose

1. Reposer l'amplificateur de freinage avec le maître-cylindre dans le sens inverse des opérations.
2. Le goujon de sécurité pour la tige de poussée (repère 1) doit être monté de telle façon que le ressort de maintien puisse être mis en place par le haut (voir figure en haut, à gauche). La mise en place du ressort de maintien par le bas n'est pas admissible.

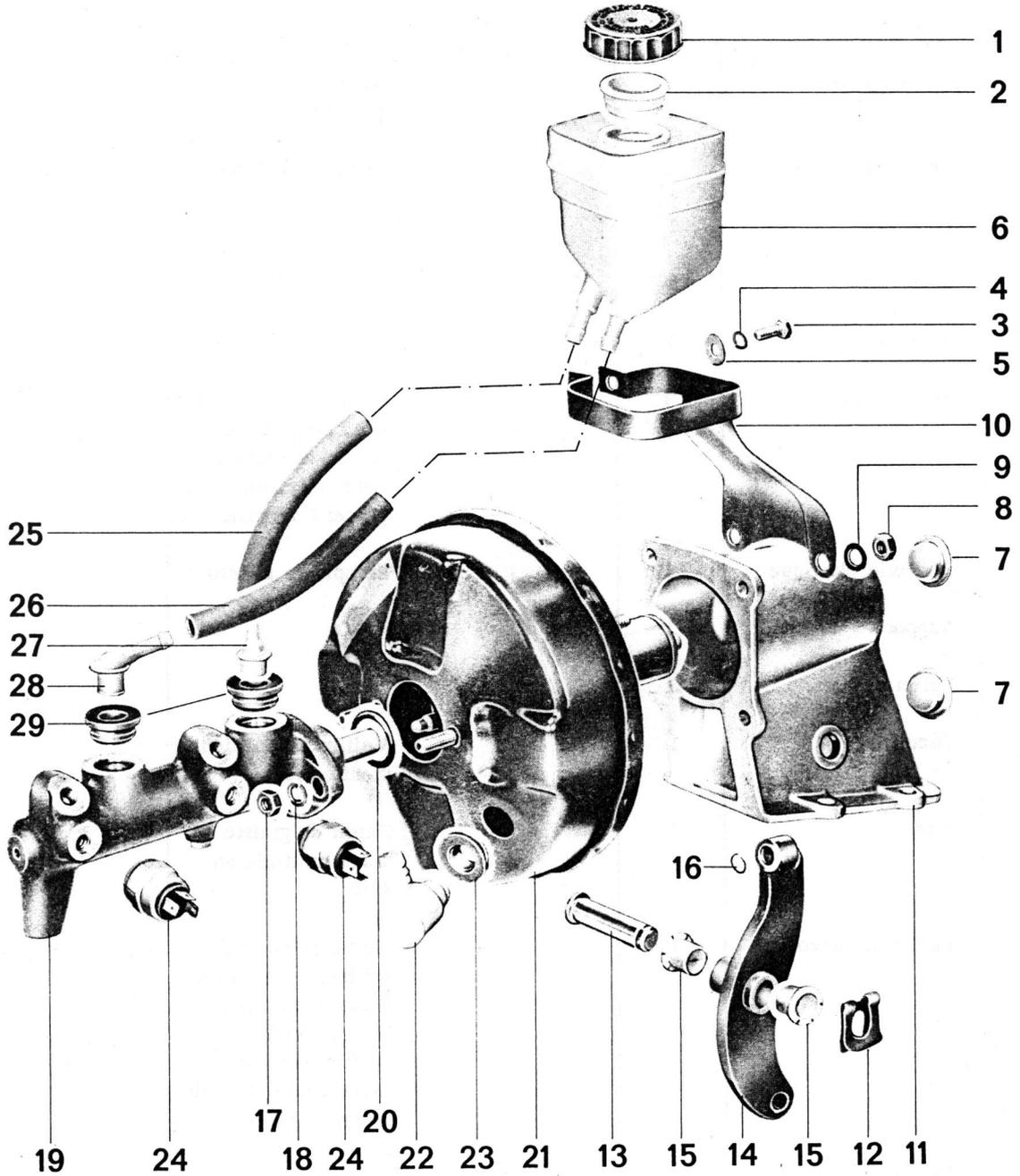
REGLAGE DE LA TIGE DE POUSSEE DE FREIN

Remarque

La tige de poussée doit être accrochée dans la position initiale sans qu'une force de poussée agisse sur le levier de renvoi, car le jeu réglé de façon définitive dans l'amplificateur de freinage ne doit pas être modifié.

1. Tirer la pédale de frein vers l'arrière jusqu'à butée.
 2. Dévisser les contre-écrous de la tige de poussée et régler la tige de poussée de telle sorte que le goujon de sécurité pour le levier de renvoi puisse être monté sans contrainte.
 3. Serrer les contre-écrous de la tige de poussée.
 4. Pour assurer le jeu dans l'amplificateur de freinage, il faut vérifier à la pédale de frein, lorsque l'installation de freinage est purgée et que le moteur est à l'arrêt, le jeu à la tige de poussée en actionnant la pédale à la main. Ce jeu doit être au moins de 10 mm.
-

DESASSEMBLAGE PARTIEL DE L'AMPLIFICATEUR DE FREINAGE ET DU MAITRE - CYLINDRE



N°	Désignation	Nombre	A respecter à la:		Instructions détaillées
			Dépose	Repose	
1	Capuchon vissable	1			
2	Tamis	1			
3	Vis six pans	1		Serrer au couple prescrit	
4	Rondelle Grower	1		Remplacer si besoin	
5	Rondelle	1			
6	Réservoir	1			
7	Bouchon	2			
8	Ecrou hexagonal	4		Serrer au couple prescrit. Ne pas trop serrer; si goujon fileté trop tendu ou cassé, remplacer l'amplificateur	
9	Rondelle élastique	4		Remplacer si besoin	
10	Support	1			
11	Palier support	1			
12	Sécurité	1		Veiller au positionnement correct	
13	Axe	1		Garnir de graisse à usage multiple au MoS ₂	
14	Levier de renvoi	1		Garnir le coussinet sphérique de graisse à usage multiple au MoS ₂ . Veiller au positionnement correct de la tige de piston	
15	Coussinet	2			
16	Jonc d'arrêt	1			

N°	Désignation	Nombre	A respecter à la:		Instructions détaillées
			Dépose	Repose	
17	Ecrou hexagonal	2		Serrer au couple prescrit. Ne pas trop serrer; si goujon fileté trop tendu ou cassé, remplacer l'amplificateur	
18	Rondelle Grower	2		Remplacer si besoin	
19	Maître-cylindre tandem	1		Contrôler, au besoin remettre en état ou remplacer	
20	Joint	1		Remplacer	
21	Amplificateur de frein	1		Contrôler, remplacer si besoin	
22	Clapet anti-retour	1		Contrôler, remplacer si besoin	
23	Bouchon	1			
24	Contacteur de stop	2		Serrer au couple prescrit	
25	Tuyau	1			
26	Tuyau	1			
27	Tubulure d'arrivée	1			
28	Tubulure d'arrivée 75 ⁰	1			
29	Bouchon	2			

Contrôle de l'amplificateur de freinage

Enfoncer à fond la pédale de frein plusieurs fois de suite, le moteur étant arrêté. On annule ainsi la dépression dans l'appareil.

Appuyer alors sans forcer sur la pédale et démarrer le moteur.

Si l'amplificateur fonctionne correctement, la pédale cède de façon sensible à la pression du pied (l'amplification agit).

Tableau de recherche des causes de panne

Panne	Cause	Remède
1 - Effort anormalement important, pas d'amplification par l'appareil	a - Raccords du tuyau de dépression desserrés	Resserrer le collier
	b - Membrane fuit	Remplacer l'amplificateur
	c - Joint défectueux au maître-cylindre	Remplacer le grand joint, remplacer le maître-cylindre
	d - Clapet anti-retour ne fonctionne pas (toujours fermé)	Contrôler le fonctionnement en soufflant dans le sens de la flèche. Le clapet doit s'ouvrir. Dans le sens inverse, le clapet doit se fermer.
2 - L'effort sur la pédale devient plus grand à partir d'une certaine course	La tige de poussée a une rainure à un endroit. Lorsque cet endroit est au niveau du manchon secondaire, de l'air parvient dans l'amplificateur	Réparer ou remplacer le maître-cylindre
3 - La pédale s'enfonce jusqu'au fond, pas d'effet de freinage Du liquide de frein sort par l'orifice d'aération	Manchon fuit	Réparer ou remplacer le maître-cylindre

Remarque

En cas de défaillance d'un circuit de frein, respectivement également après des travaux de réparation à l'installation de freinage, la lampe de contrôle montée dans le tableau de bord s'allume (partie inférieure de la lampe à deux parties) et brûle continuellement lorsque l'allumage est mis.

La signalisation peut être éteinte si on débranche pendant un temps bref le câble de masse de la batterie.

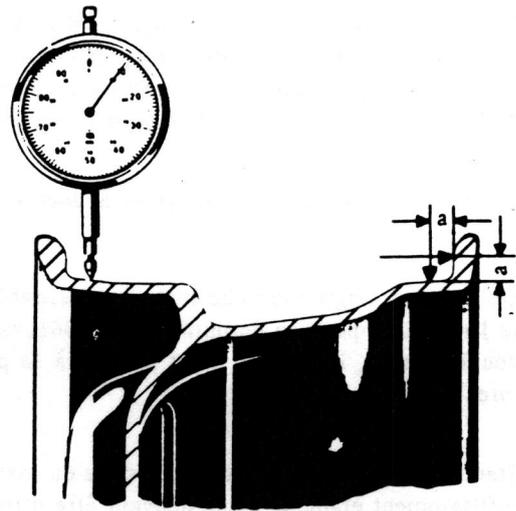
CONTROLE DES JANTES

Points de mesure du faux-rond et du voilage sur les épaulements intérieur et extérieur de la jante

Cote "a" = 8 mm

Faux-rond admissible maxi pour les jantes en acier	1,25 mm
Faux-rond admissible maxi pour les jantes en alliage léger	1,0 mm
Voilage admissible maxi pour les jantes en acier	1,25 mm
Voilage admissible maxi pour les jantes en alliage léger	0,8 mm

Faux-rond et voilage maxi admissibles pour la jante + pneu 1,5 mm
voir également pages 4.1 - 1/3 et 4.1 - 1/4



Nota

Il est interdit de redresser des jantes déformées.

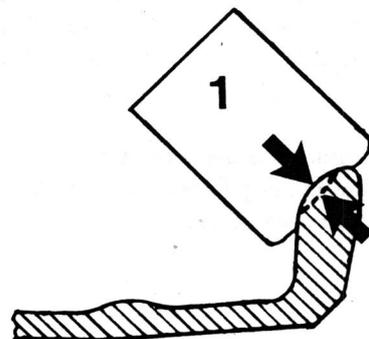
Contrôler l'usure des rebords des jantes en alliage léger. Le rebord intérieur de la jante est plus exposé à l'usure.

Pour le contrôle, utiliser un gabarit du commerce, à rayon de 8 mm. Le cas échéant, éliminer préalablement les arêtes vives et les bavures.

Limite d'usure 1 mm. Si nécessaire, remplacer la jante.

Contrôle du contour du rebord de jante

- Etat à neuf
- - - - - Après usure
- ← Usure maxi 1 mm
- 1 Gabarit à rayon de 8 mm



INSTRUCTIONS GENERALES POUR LE MONTAGE DES PNEUS ET DES CHAMBRES A AIR

A chaque remplacement de pneu, utiliser obligatoirement aussi une nouvelle chambre à air ou une nouvelle valve en caoutchouc!

Des chambres à air ne devraient être montées dans des pneus "tubeless" que pour un dépannage en cas d'urgence.

La combinaison de pneus et de chambres à air de fabricants différents n'est pas recommandée.

Aucune chambre à air n'est disponible pour les pneus des séries 50 et 55!

Au montage de chambres à air avec valves en acier, ne pas oublier que la valve ne doit être vissée qu'après le gonflage du pneu.

Veiller à ce que la valve ne tourne pas au serrage de l'écrou.

Des pneus "tubeless" ne doivent être montés sans chambre que sur des jantes munies d'un double hump. Sinon, il faut également utiliser ces pneus avec une chambre à air adéquate; à noter qu'au besoin un pneu tubeless peut aussi être apparié à un pneu avec chambre à air, sur le même essieu, à condition que la marque, les dimensions et le type soient identiques.

Le montage systématique des jantes à double hump (H2) a lieu depuis l'année automobile 75.

Les jantes d'origine Porsche sont reconnaissables à la référence P.D. Porsche marquée dans la cuvette de la jante. Composition du numéro: 901.361.xxx.xx (jantes sans hump) ou 911.361.xxx.xx (jantes avec double hump), la lettre x étant inscrite à la place de la dénomination interne de la version et de la peinture.

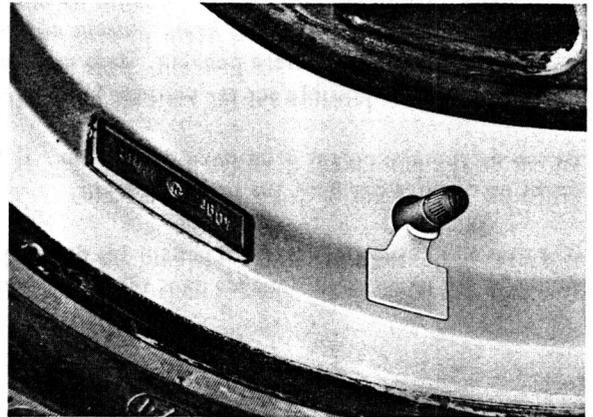
Etant donné la structure assez grossière du matériau, les jantes coulées sous pression ne sont pas toujours suffisamment étanches et ne peuvent être utilisées pour le montage de pneus "tubeless" qu'après une épreuve adéquate. A partir du Modèle 76, l'étanchéité des jantes Porsche coulées sous pression est contrôlée avec un dispositif spécial et par conséquent ces jantes conviennent, sans restrictions, pour des pneus du type "tubeless".

Références P.D. de ces jantes:

Dimensions de jante	Jantes coulées sous pression et non éprouvées (monter une chambre à air)	Jantes coulées sous pression parfaitement étanches (pour pneus "tubeless")
6 J x 15 (argent)	911.361.023.10	911.361.023.40
6 J x 15 (non peinte)	911.361.023.14	911.361.023.44
7 J x 15 (argent)	911.361.023.20	911.361.023.54

Pour les voitures équipées de système de centrage sur moyeux de roues, nous recommandons d'utiliser en principe des jantes prévues pour centrage sur moyeu. Avec les jantes en acier, il convient d'utiliser des écrous de roues en acier.

Pour éviter un trop grand effort de flexion alternatif sur les valves en caoutchouc (chambre à air au type tubeless) en fonction de la position du trou pour valve, les jantes Porsche de 7" et 8" doivent être munies du renfort de valve, Réf. P. D. 911.361.561.00 ou 01.



Les jantes 7 J x 15 (fabriquées par la firme ATS) sont en partie munies d'un bossage spécial dans la zone de l'alésage pour valve, ce qui garantit un appui impeccable sans tôle de renforcement. Sur les jantes portant ce bossage, l'épaisseur de paroi au niveau de l'alésage pour valve est telle qu'en cas de montage de valves pour pneus tubeless le bourrelet annulaire de 3 mm de large situé sur la valve ne doit pas être ressorti - comme dans le cas des jantes en acier. Pour faire ressortir le bourrelet de la valve, il faudrait trop allonger la valve.

Lors du montage de pneus sans chambre, s'assurer que la surface d'étanchéité du pneu et de la jante soit bien propre et ne présente pas de détériorations. A noter que sur un pneu sans chambre, l'étanchéité est assurée par la base du talon. Si l'étanchéité est assurée par le flanc du talon, il est possible que l'air s'échappe en cas de conduite assez sportive.

Contrôler l'usure du rebord des jantes en alliage léger (voir page 4.1 - 1/1)

Au montage, enduire obligatoirement les talons des pneus avec de la pâte de montage.

Sur le type avec chambre à air, enduire l'intérieur du pneu avec du talc.

Après le montage des pneus sans chambre, gonfler les pneus à une pression d'environ 4 bars (atm.), sans obus de valve, afin de garantir une portée impeccable sur la jante. Au plus tard lorsque la pression atteint 3,3 bars, les talons du pneu sortant de la base creuse de la jante doivent surmonter le hump de l'épaule-ment de la jante, pour éviter une rupture de l'âme du talon. Visser l'obus de valve et ajuster la pression de gonflage à la valeur prescrite.

La valeur maxi admissible pour le faux-rond et le voilage de la roue (pneu + jante) est de 1,5 mm. Si nécessaire, faire pivoter le pneu de 180° sur la jante (appariement non contrôlé) pour obtenir une valeur acceptable. Appariement contrôlé: faire coïncider le point le plus haut de la jante (non marqué sur la 911, le rechercher si nécessaire) avec le point vert marqué sur le flanc du pneu.

Les pneus neufs doivent être montés sur le train avant, car

- 1) le train, arrière est plus délicat du point de vue stabilité et
- 2) sur route mouillée, les roues avant passent en premier dans l'eau profonde, tandis que les roues arrière peuvent, dans une large mesure, suivre dans la traînée.
(Ceci n'est pas possible sur les voitures avec pneus différents à l'avant et à l'arrière).

En cas de remplacement d'un pneu défectueux, il faut veiller à ce que la différence de profondeurs de profil ne dépasse pas 30 % sur le même train.

D'autres indications générales touchant les pneus (pneus autorisés, avaries de pneus, usure des pneus, stockage des pneus) sont données dans l'Information Technique N° 29 du 10/11/1980.

EQUILIBRAGE DES ROUES

Balourd dynamique et statique maxi admissible: 5 p.

En cas de vibrations de la voiture et du volant malgré un état irréprochable des pièces de la suspension, un centrage impeccable des roues, un réglage correct du jeu des roulements de roue et un équilibrage soigné des roues, contrôler le faux-rond et le voilage des roues.

Effectuer le contrôle avec un dispositif de mesure vendu dans le commerce, sur les pneus à la température de service (pour éliminer les aplatissements provenant d'un arrêt prolongé).

Valeur maxi admissible pour le faux-rond et le voilage de la roue (pneu + jante) 1,5 mm.

Valeur maxi admissible pour le faux-rond et le voilage de la jante, voir page 4.1 - 1/1.

Si le contrôle n'est pas effectué sur une équilibreuse stationnaire mais directement sur la voiture, la mesure tient compte d'un voilage du moyeu - techniquement inévitable mais très minime -, du jeu des roulements de roue ainsi que d'un défaut de centrage éventuel de la roue. Si ces facteurs ont été éliminés ou compensés et que la valeur dépasse encore 1,5 mm, faire pivoter le pneu de 180° sur la jante (appariement non contrôlé) et vérifier si l'on peut ainsi obtenir une valeur acceptable.

INSTRUCTIONS DE MONTAGE POUR LES POIDS D'EQUILIBRAGE ADHESIFS POUR JANTES EN ALLIAGE LEGER

Généralités

Les jantes en alliage léger ne peuvent être équilibrées qu'avec des poids d'équilibrage à coller. La firme Porsche fournit des poids d'équilibrage à coller de 10 - 80 g, échelonnés tous les 10 g.

Montage

1. Déterminer la position exacte des poids d'équilibrage (le cas échéant, coller provisoirement les poids d'équilibrage avec un ruban adhésif jusqu'à ce que la position correcte soit définitivement fixée).
2. Préparer la surface de collage sur la jante. La surface de collage doit être absolument propre et exempte de graisse.
3. Arracher le papier de protection de la surface adhésive du poids d'équilibrage et appliquer fermement le poids.

Nota

La feuille de protection doit être enlevée juste avant le collage du poids d'équilibrage, car en étant assez longtemps exposée à l'air la colle perd une partie de ses propriétés adhésives et risque en outre de s'encrasser.

Le poids d'équilibrage à coller doit être appliqué exactement sur la surface annulaire plane de la roue. Il doit porter uniformément sur toute sa surface d'appui. Sur les jantes de dimensions 5 1/2 J x 14, le poids d'équilibrage adhésif doit être adapté à la légère courbe de la jante, avec un maillet en matière plastique (avant l'enlèvement de la feuille de protection verte).

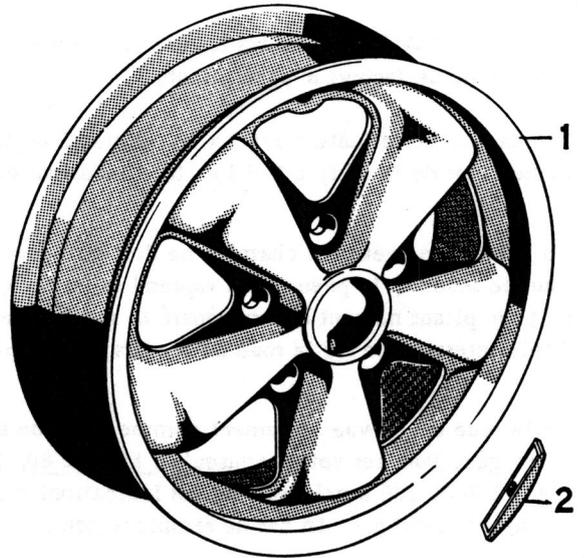
4. Après le contrôle de la roue sur l'équilibreuse, s'assurer de la bonne fixation du poids d'équilibrage.

Le poids d'équilibrage venant d'être collé ne doit pas se détacher de la jante lorsqu'on le soumet à un effort de cisaillement perpendiculaire à son axe longitudinal.

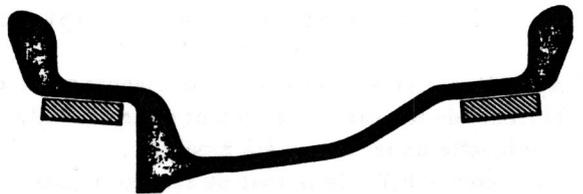
Nota

Sur les jantes ajourées en alliage léger de 5 1/2 J x 14, les poids d'équilibrage ne doivent être collés que sur le côté extérieur. Pour le côté intérieur des roues, il faut utiliser des poids avec agrafes de fixation, comme pour les jantes ajourées en acier.

A partir du Modèle 73, les jantes en acier de 5 1/2 J x 15 sont munies de douilles de fixation pour valves, à la place des ressorts de fixation. La douille se monte depuis l'intérieur de la jante et est maintenue par la chambre à air ou par la valve. Cette douille peut également être montée après coup sur des voitures plus anciennes.



1 Jante en alliage léger
2 Poids d'équilibrage à coller



ROUE DE SECOURS A PNEU PLIANT

Sur les voitures avec réservoir de 85 l, une roue de secours avec pneu plié est utilisée en vue d'une économie de place.

A partir du Modèle 74, toutes les voitures sont équipées en série d'un réservoir en acier de 80 l, combiné à une roue de secours à pneu pliant.

Dimensions de la jante 5 1/2 J x 14, dimensions du pneu 7.35/185 - 14 SST ou à partir du Modèle 73
Dimensions de la jante 5 1/2 J x 15, dimensions du pneu 165 - 15/4, 75/10.00 - 15 SST

Au besoin, le pneu sans chambre ne doit être gonflé que jusqu'à 2,2 bars, Après le dégonflage de la roue de secours, le pneu pliant reprend sa forme aplatie d'origine.

Le pneu pliant ne peut être ni réparé ni monté avec l'outillage ordinaire des ateliers.

Toute intervention sur la roue de secours à pneu pliant doit être effectuée exclusivement par le fabricant.

Cette roue est prévue seulement comme "roue de secours" et ne doit pas être utilisée pendant une période prolongée. Pour les voitures jusqu'au Modèle 80, la vitesse maximale admissible avec cette roue est limitée à 160 ou 130 km/h, suivant les indications mentionnées dans les papiers d'immatriculation (voir à ce sujet la rubrique: En cas de remplacement)

A partir du lancement du Modèle 1980, les voitures sont équipées d'une roue de secours à pneu pliant dont la vitesse maximale admissible est limitée à 100 km/h - 62 mph (USA, Canada, Japon 80 km/h - 50 mph).

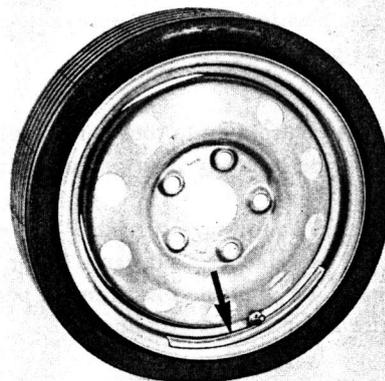
En cas de réparation, tenir compte des points suivants:

Après l'épuisement des stocks d'anciennes roues de secours à pneu pliant, nous ne livrerons plus que les roues de secours à pneu pliant de la nouvelle version.

L'étiquette de la jante a été modifiée.

La référence P.D. de la roue de secours à pneu pliant n'a pas changé.

La nouvelle étiquette ne porte plus l'invitation à "rouler à vitesse réduite", mais indique la vitesse maximale admissible de 100 km/h - 62 mph.



Nota

Cette limitation de vitesse est également valable si la roue de secours à pneu pliant est montée sur des voitures antérieures au Modèle 1980. En République fédérale d'Allemagne, il est obligatoire de faire modifier les papiers d'immatriculation de la voiture et d'inscrire 100 km/h à la place de l'ancienne limitation à 160 ou 130 km/h. Une indication correspondante (voir en annexe) et une étiquette adhésive sont jointes à chaque roue de secours à pneu pliant de la nouvelle version.

D'autres indications concernant les étiquettes adhésives, la modification des papiers d'immatriculation de la voiture ainsi que de la notice d'entretien figurent dans l'Information Technique groupe 4 n° 26.

REPERTOIRE DES JANTES ET DES PNEUS - à partir du Modèle 72

Type	Jantes de série	Pneus	En option	
			Jantes	Pneus
911 T	St. 5 1/2 J x 15	165 HR 15	5 1/2 J x 14 6 J x 15	185 HR 14 185/70 VR 15
911 E	Mod. 72 St. 6 J x 15 Mod. 73 LMg 6 J x 15	185/70 VR 15	6 J x 15 LMgs	185/70 VR 15
911 S	LMgs 6 J x 15	185/70 VR 15		
Carrer Mod. 73	avant LMgs 6 J x 15 arrière LMgs 7 J x 15	185/70 VR 15 215/60 VR 15		

REPERTOIRE DES JANTES ET DES PNEUS - à partir du Modèle 74

Type	Jantes de série	Pneus	En option	
			Jantes	Pneus
911	St. 5 1/2 J x 15	165 HR 15	6 J x 15	185/70 VR 15
911 S	LMg 6 J x 15	185/70 VR 15	6 J x 15 LMgs	185/70 VR 15
Carrera	avant LMgs 6 J x 15 arrière LMgs 7 J x 15	185/70 VR 15 215/60 VR 15	6 J x 15 LMg 7 J x 15 LMg	185/70 VR 15 215/60 VR 15

LMg Jante en alliage léger, moulée

LMgs Jante en alliage léger, forgée

St Jante en acier, peinte

Les pneus-neige et la pression de gonflage sont identiques à ceux du Modèle 75, page 4.1 - 1/8.

REPERTOIRE DES JANTES ET DES PNEUS - à partir du Modèle 75

Type	Jantes de série	Pneus	En option Jantes	Pneus
911	LMg 6 J x 15	185/70 HR 15	LMgs 6 J x 15	185/70 HR 15
911 S	LMg 6 J x 15	185/70 VR 15	LMgs 6 J x 15	185/70 VR 15
911 S - USA				
Carrera	avant LMgs 6 J x 15	185/70 VR 15	LMg 6 J x 15	185/70 VR 15
Carrera - USA	arrière LMgs 7 J x 15	215/60 VR 15	LMg 7 J x 15	215/60 VR 15

Pneus-neige *

Pneus	Jantes
165 R 15 M + S **	(4 1/2 J x 15) *** 5 1/2 J x 15
185 R 14 M + S	5 1/2 J x 14
185/70 R 15 M + S	5 1/2 J x 15 6 J x 15

Pression de gonflage pour pneus froids

avant	2,0 bars
arrière	2,4 bars
Roue de secours à pneu pliant	2,2 bars

LMg Jante en alliage léger, moulée

LMgs Jante en alliage léger, forgée

St Jante en acier, peinte

* Version SR ou HR

** Déconseillé pour les Types de grande puissance

*** Interdit pour Carrera

NOMENCLATURE DES ROUES ET DES PNEUMATIQUES - à partir du Modèle 76

Type	De série: Jantes	Pneumatiques	Autorisés: Jantes Pneumatiques (S' assurer du libre passage et de la position des roues dans les passages de roues)	
911 (911 S - USA, Japon *)	LMg 6 J x 15	185/70 VR 15	LMgs 6 J x 15 en cas d'élargissement des ailes comme Carrera avant 6 J x 15 arrière 7 J x 15 avant 7 J x 15 arrière 7 J x 15 avant 6 J x 15 arrière 7 J x 15 avant 7 J x 15 arrière 8 J x 15 d' autres combinaisons de jantes/pneumatiques sont également possibles en cas de modification des butées de braquage et des tachymètres (Information Technique Groupe X)	185/70 VR 15 185/70 VR 15 185/70 VR 15 185/70 VR 15 215/60 VR 15 185/70 VR 15 215/60 VR 15
Carrera 3,0 Modèle 76	avant LMgs 6 J x 15 arrière LMgs 7 J x 15	185/70 VR 15 215/60 VR 15	avant 7 J x 15 arrière 8 J x 15 d' autres combinaisons de jantes/pneumatiques sont également possibles en cas de modification des butées de braquage et des tachymètres (Information Technique Groupe X)	185/70 VR 15 215/60 VR 15
Carrera 3,0 Modèle 77	avant LMg 6 J x 15 arrière LMg 7 J x 15	185/70 VR 15 215/60 VR 15	avant 7 J x 15 arrière 8 J x 15 avant 6 J x 16 arrière 6 J x 16 avant 6 J x 16 arrière 7 J x 16 avant 7 J x 16 arrière 7 J x 16 avant 6 J x 16 arrière 7 J x 16 avant 7 J x 16 arrière 8 J x 16 d' autres combinaisons de jantes/pneumatiques sont également possibles en cas de modification des tachymètres (Information Technique Groupe X)	185/70 VR 15 215/60 VR 15 205/55 VR 16 205/55 VR 16 205/55 VR 16 205/55 VR 16 205/55 VR 16 205/55 VR 16 205/55 VR 16 225/50 VR 16 205/55 VR 16 225/50 VR 16

Pneus-neige **

Pneumatiques	Jantes		
	Type 911 (911 S - USA, Japon *)	Type Carrera 3,0 Modèle 76	Type Carrera 3,0 Modèle 77
165 R 15 M+S	4 1/2 J x 15 *** 5 1/2 J x 15	5 1/2 J x 15 ***	5 1/2 J x 15 ***
185 R 14 M+S	5 1/2 J x 14	5 1/2 J x 14	5 1/2 J x 14
185/70 R 15 M+S	5 1/2 J x 15 6 J x 15	5 1/2 J x 15 *** 6 J x 15 7 J x 15 6 J x 15 avant/ 7 J x 15 arrière	5 1/2 J x 15 *** 6 J x 15 7 J x 15 6 J x 15 avant/ 7 J x 15 arrière
205/55 R 16 M+S			6 J x 16 6 J x 16 avant/ 7 J x 16 arrière

Pression de gonflage pour pneumatiques froids

avant 2,0 bars
 arrière 2,4 bars
 roue gonflable 2,2 bars

LMg = Alliage léger moulé
 LMgs = Alliage léger forgé

* Modèle Japon 77
 ** Version SR ou HR
 *** Non recommandable

NOMENCLATURE DES ROUES ET DES PNEUMATIQUES - à partir du Modèle 78

Type	De série: Jantes	Pneumatiques	En option: Jantes	Pneumatiques
911 SC (911 SC - USA, Japon)	avant 6 J x 15 arrière 7 J x 15	185/70 VR 15 215/60 VR 15	avant 6 J x 16 arrière 7 J x 16	205/55 VR 16 225/50 VR 16
Outre cet équipement en option, d'autres combinaisons de jantes/pneumatiques sont également possibles (Information Technique Groupe X)				

Pneus-neige *

Pneumatiques	Jantes
165 R 15 M+S **	5 1/2 J x 15 **
185 R 14 M+S	5 1/2 J x 14
185/70 R 15 M+S	5 1/2 J x 15 ** 6 J x 15 7 J x 15 6 J x 15 avant/ 7 J x 15 arrière
205/55 R 16 M+S	6 J x 16 6 J x 16 avant/ 7 J x 16 arrière

Pression de gonflage pour les pneumatiques froids

avant 2,0 bars
 arrière 2,4 bars
 roue gonflable 2,2 bars

* Version SR ou HR

** Non recommandable