



PORSCHE

Fleuron de la gamme 911 avec une dynamique optimisée

Porsche 911 Turbo S : 911 dans l'âme, résolument Turbo, entièrement nouvelle

Stuttgart. Porsche présente la 911 Turbo S nouvelle génération. Le nouveau fleuron de la gamme 911 offre une puissance inégalée (650 ch – 478 kW), une dynamique de conduite exceptionnelle et un confort unique. Son moteur boxer de 3,8 l, avec ses deux turbocompresseurs à géométrie variable (VTG), délivre 70 ch (51 kW) de plus que sa devancière. Le couple maximal atteint désormais 800 Nm (+ 50 Nm). Avec sa boîte PDK huit rapports à double embrayage, configurée spécifiquement pour le modèle Turbo, la 911 franchit les 100 km/h départ arrêté en 2,7 s (- 0,2 s par rapport à sa devancière). La vitesse de pointe reste inchangée à 330 km/h. Déclinée en versions Coupé et Cabriolet, la 911 Turbo S sera disponible dans le réseau de distribution français à partir de mai 2020.

Les dimensions de la 911 Turbo S ont sensiblement augmenté à l'instar de ses propriétés dynamiques : la caisse s'élargit de 45 mm à l'avant (1 840 mm), l'arrière affichant désormais une largeur de 1 900 mm (+ 20 mm). L'élargissement de la voie, l'optimisation de l'aérodynamique et la monte de pneumatiques de tailles différentes à l'avant et à l'arrière améliorent la maniabilité et la dynamique de conduite de cette nouvelle génération de Turbo. Ainsi, la voie s'élargit de 42 mm à l'avant et de 10 mm à l'arrière. L'aérodynamique adaptative comprend notamment des volets d'air de refroidissement réglables à l'avant. L'aileron arrière élargi permet d'accroître la déportance. Pour la première fois, la 911 Turbo S est chaussée de pneumatiques de tailles différentes : jantes 20 pouces à l'avant (taille des pneumatiques 255/35, spécificité du modèle) et jantes 21 pouces à l'arrière (taille des pneumatiques 315/30). De nouvelles options soulignent la sportivité de la nouvelle 911 à transmission intégrale :

Porsche Active Suspension Management (PASM) avec suspension sport (châssis surbaissé de 10 mm), et Système d'échappement sport en Noir (finition brillante) ou en Argent (finition brillante), pour une signature sonore unique.

Le nouveau moteur de la 911 Turbo S est issu de celui de la 911 Carrera dernière génération (type 992). Système de refroidissement de l'air de suralimentation entièrement repensé, nouveaux turbocompresseurs à géométrie variable (VTG) plus volumineux en configuration symétrique avec soupapes de décharge (wastegate) à commande électrique, culasses dotées d'injecteurs piézoélectriques : les caractéristiques du nouveau moteur turbo confèrent à la voiture des performances hors pair en termes de réactivité, de puissance, de couple, d'émissions et de montée en régime.

Le nouveau bloc six cylindres est doté d'un circuit d'admission entièrement repensé. Les échangeurs de refroidissement d'air de suralimentation et les filtres à air ont été déplacés. Désormais, une partie de l'air de combustion pénètre par les entrées d'air latérales en amont des passages de roue arrière, une des signatures visuelles des modèles Turbo. Le moteur est donc alimenté en air via les filtres à air situés devant les passages de roue arrière, mais aussi par deux flux d'air supplémentaires qui cheminent à travers la grille du capot moteur. Au total, le circuit d'admission de la nouvelle 911 Turbo S comporte quatre points d'entrée, dotés d'une section plus grande et d'une moindre résistance, ce qui contribue à améliorer le rendement du moteur. Les deux turbocompresseurs montés en miroir, équipés chacun d'une turbine à géométrie variable (VTG), affichent des dimensions plus généreuses que sur le modèle précédent. Les roues du compresseur et de la turbine tournent désormais dans un sens opposé. Le diamètre des roues de turbine augmente de 5 mm, à 55 mm, celui des roues de compresseur passant à 61 mm (+ 3 mm). Les soupapes de décharge sont commandées électriquement par des moteurs pas-à-pas.

La voiture offre un parfait équilibre entre plaisir de conduite, dynamique et sportivité, tant dans un usage quotidien sur route que sur circuit. La montée en puissance de la nouvelle génération du Turbo S est nettement perceptible dans l'accélération de 0 à 200 km/h, que la

voiture réalise en 8,9 s (1 s de moins que sa devancière). Grâce à l'amélioration de la transmission intégrale Porsche Traction Management (PTM), la boîte de transfert délivre nettement plus de couple (jusqu'à 500 Nm sur le train avant). La nouvelle génération du châssis PASM, fourni de série, présente des caractéristiques encore plus sportives. Le réglage plus dynamique et précis des amortisseurs contribue à la dynamique de conduite de la voiture : stabilisation accrue des mouvements de roulis, remarquable tenue de route, précision directionnelle et vitesse élevée en courbe.

Le nouveau bouclier avant avec ses entrées d'air élargies affiche un design typique des modèles Turbo : blocs optiques à double maillage, éclairage matriciel à LED de série. Le nouveau design du spoiler avant à déploiement pneumatique et l'aileron arrière élargi accroissent la déportance de 15 %. Les épaules élargies à l'arrière contrastent avec les lignes effilées au niveau de l'habitacle. À l'arrière de la 911 Turbo S, les sorties d'échappement rectangulaires en Noir brillant signent l'appartenance à la famille des modèles Turbo.

L'habitacle se distingue par la qualité des finitions et la sportivité de l'ambiance intérieure. Les équipements de série comprennent un intérieur entièrement cuir et des inserts décoratifs en carbone avec des touches Argent (Light Silver). Les sièges sport 18 positions rendent hommage à la première 911 Turbo (Type 930). Les éléments graphiques et les monogrammes qui agrémentent le combiné d'instruments complètent la signature stylistique du modèle Turbo S. La taille de l'écran central du PCM est désormais de 10,9 pouces. La nouvelle disposition du système de navigation et d'infodivertissement permet de commander les fonctions en toute simplicité, sans distraire l'attention du conducteur. D'autres équipements sont fournis de série, comme le volant sport GT, le pack Sport Chrono avec la nouvelle application intégrée Porsche Track Precision et le système audio BOSE® Surround.

La 911 Turbo S Coupé est proposée en France au prix de 221 135 EUR, la 911 Turbo S Cabriolet au prix de 234 814 EUR. Ces prix s'entendent TTC et comprennent les équipements spécifiques au marché français.



Nouvelle 911 Turbo S Coupé



Nouvelle 911 Turbo S Coupé



Nouvelles 911 Turbo S Coupé et 911 Turbo S Cabriolet



Intérieur de la nouvelle 911 Turbo S Coupé

Pour en savoir plus et obtenir des vidéos et photographies d'illustration, rendez-vous sur la Newsroom Porsche : newsroom.porsche.com

911 Turbo S Coupé : Consommation de carburant combinée en cycle WLTP – de 12,0 à 12,3 l/100 km ; émissions de CO₂ combinées en cycle WLTP – de 271 à 278 g/km

911 Turbo S Cabriolet : Consommation de carburant combinée en cycle WLTP – de 12,1 à 12,5 l/100 km ; émissions de CO₂ combinées en cycle WLTP – de 275 à 284 g/km

Les valeurs de consommation de carburant et d'émission de CO₂ sont mesurées sur la base du nouveau protocole d'essai harmonisé WLTP (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure – Protocole d'essai harmonisé à l'échelle mondiale pour les voitures de tourisme).