



PORSCHE

Communiqué de presse

16 juillet 2020

Les versions coupé et cabriolet bénéficient de nouvelles options et d'un net supplément de puissance

Porsche 911 Turbo : depuis 45 ans, elle est la voiture de sport par excellence

Stuttgart. Depuis 45 ans, la Porsche 911 Turbo est synonyme de voiture de sport hautes performances adaptée à la vie quotidienne. Après le lancement de la 911 Turbo S, c'est au tour de la nouvelle génération de la 911 Turbo Coupé et Cabriolet de faire une entrée très remarquée. Encore plus puissantes, plus rapides et plus personnalisées, ces deux variantes passent sous la barre fatidique des 3 secondes pour accélérer de 0 à 100 : fortes de 427 kW (580 ch), soit 30 kW (40 ch) de plus que le modèle précédent, il leur suffit de 2,8 secondes pour atteindre les 100 km/h. Leur couple s'élève à 750 newtons-mètres (une progression de 40 Nm) avec overboost non limité dans le temps, ce qui facilite encore les sprints. Accélération, puissance et couple de la nouvelle 911 Turbo atteignent le niveau de la 911 Turbo S de la génération précédente. La transmission y est une nouvelle fois assurée par une boîte PDK 8 vitesses spécialement adaptée au turbo. Sa vitesse maximale de 320 km/h reste inchangée. Pour la première fois, les options pack sport, construction légère, châssis sport et échappement sport sont également disponibles pour la 911 Turbo, ce qui permet aux clients d'adapter leur véhicule encore mieux à leurs attentes personnelles.

La nouvelle génération s'inscrit dans une lignée prestigieuse : depuis 1975, la 911 Turbo incarne luxe et performance. Chaque génération est devenue une référence mondiale en matière de voitures de sport hautes performances. La 911 Turbo concilie sportivité et aptitude à la vie quotidienne, émotions et fiabilité, dynamisme et efficacité. Cette toute nouvelle génération est plus de deux fois plus puissante que la version

initiale, équipée d'un moteur 3 litres 6 cylindres de 260 chevaux et d'un seul turbocompresseur. Bien que devenue, au fil des années, plus grande, plus rapide et plus confortable, la 911 Turbo a toujours gardé son caractère unique.

Le moteur 6 cylindres à plat de 580 ch de la 911 Turbo d'une cylindrée de 3,745 cm³ dispose désormais de turbocompresseurs à géométrie variable symétriques équipés de clapets bypass à commande électrique. Cela permet, en conjonction avec le nouveau système de refroidissement de l'air et les soupapes d'injection piézoélectriques, d'améliorer le temps de réponse, les performances, la courbe du couple et la reprise du véhicule. Châssis et carrosserie ont été élargis. Grâce à une voie élargie de 42 mm à l'avant et aux nouveaux pneus 20 pouces de dimensions 255/35, l'essieu avant braque de façon plus précise que jamais. La transmission intégrale active PTM peut désormais transmettre encore davantage de force aux roues avant. À l'arrière, des pneus de 315/30 sur jantes de 21 pouces (un pouce de plus que sur l'essieu avant) et une voie élargie de 10 mm renforcent la capacité de traction de l'essieu arrière à direction active. Le système de freinage remanié, reconnaissable aux étriers fixes de couleur rouge installés de série, est encore plus performant. À l'avant, les disques de frein en fonte grise mesurent désormais 408 mm (une augmentation de 28 mm) et atteignent une épaisseur de 36 mm (soit une augmentation de 2 mm). L'essieu arrière, quant à lui, dispose de disques de 30 mm d'épaisseur et 380 mm de diamètre.

Pour la première fois, un système d'échappement sport est disponible en option pour la 911 Turbo. Les deux variantes de châssis sont elles aussi une nouveauté : tandis que le châssis PASM de série offre un large éventail de possibilités entre confort et sportivité, le châssis sport nettement plus ferme à régulation électronique et avec surbaissement de 10 mm améliore l'agilité de la nouvelle 911 Turbo. La régulation garantit un comportement dynamique et une plus grande stabilité à grande vitesse, par exemple en cas de conduite sur circuit. En option, l'antiroulis hydraulique PDCC et le système de freinage en céramique PCCB avec étriers fixes à 10 pistons à l'avant peaufinent encore le comportement dynamique du véhicule.

Le nouveau design de la 911 Turbo est encore plus musclé. Pour le nouveau châssis, la carrosserie a été élargie de 45 mm au-dessus de l'essieu avant et atteint ainsi 1 840 mm. La rainure marquée du nouveau capot avant souligne la sportivité du véhicule. Les phares à DEL de série avec PDLs Plus éclairent la chaussée. Au niveau de l'essieu arrière, la carrosserie mesure exactement 1,90 mètre de large, ce qui correspond à un élargissement de 20 mm. Un autre signe distinctif de la nouvelle 911 Turbo est son aérodynamique adaptative perfectionnée avec volets d'air de refroidissement réglés à l'avant, son plus grand spoiler avant actif et son aileron arrière variable nettement plus grand. Les entrées d'air des parties latérales arrière caractéristiques de la 911 Turbo aspirent de l'air de processus et non plus de l'air de refroidissement. Les échangeurs thermiques sont maintenant placés directement dans le flux d'air, sous le capot arrière. La bande d'éclairage continue avec feux arrière à DEL et la nouvelle grille de capot arrière à lamelles avec baguettes décoratives couleur argent viennent compléter le design arrière.

Les deux nouvelles options que sont le pack construction légère et le pack sport accentuent encore l'esthétique et les performances de la voiture. Le pack construction légère destiné au coupé allège de 30 kg le poids du véhicule. Il doit entre autres cet allègement aux sièges baquets intégraux, à la suppression des sièges arrière et à une réduction de l'isolation. Le son du moteur parvient ainsi de façon encore plus directe à l'oreille du conducteur. Le pack sport comprend le pack Design-Sport 911 Turbo ainsi que d'autres applications de couleur noire, des éléments en carbone et des feux arrière Exclusive Design.

L'intérieur moderne de l'habitacle correspond dans ses grandes lignes à celui des modèles 911 Carrera avec Porsche Advanced Cockpit et Direct Touch Control. Grâce à la nouvelle architecture, l'écran central 10,9 pouces du PCM est facile à utiliser et ne détourne pas l'attention du conducteur. L'équipement complet et de grande qualité comprend entre autres des sièges sport entièrement électriques (14 positions), le pack Sport Chrono, un volant sport GT avec palettes, système multifonction et commutateur

de mode ainsi que le puissant BOSE® Surround Sound System. De nombreuses options permettent de renforcer encore la personnalisation, par exemple le Porsche InnoDrive avec régulateur de vitesse adaptatif, l'assistance changement de voie avec détection de la signalisation, l'assistant de vision nocturne, Surround View et le Burmester® High-End Surround Sound-System.

Les nouveaux modèles peuvent être commandés à partir du 16 juillet. La 911 Turbo Coupé est vendue en Suisse au prix de CHF 227 200 avec équipement propre au pays et TVA comprise ; la 911 Turbo Cabriolet coûte CHF 244 100. Les clients suisses bénéficient d'une plus longue garantie (2 + 2) ainsi que des éléments du Porsche Swiss Package, fournis sans supplément : direction assistée Plus, pack Design éclairage, régulateur de vitesse adaptatif, assistance parking avec Surround View, phares à DEL avec PDLs+ et Matrix Beam, rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement et kit de réparation de pneus.

D'autres informations ainsi que des films et des visuels sont disponibles dans la Porsche newsroom : newsroom.porsche.de et sur presse.porsche.ch.

Les taux de consommation et d'émission de CO₂ ont été déterminés à l'aide de la nouvelle méthode de mesure WLTP.

911 Turbo Coupé : consommation en cycle mixte 12,3 – 12,0 l/100 km ; émissions de CO₂ en cycle mixte 279 – 271 g/km ; classe énergétique : G

911 Turbo Cabriolet : consommation en cycle mixte 12,5 – 12,1 l/100 km ; émissions de CO₂ en cycle mixte 284 – 275 g/km ; classe énergétique : G