

La nouvelle Porsche 911 Turbo S : la remarquable sportive polyvalente

07/09/2025 Porsche présente la nouvelle 911 haut de gamme au salon IAA Mobility de Munich. La nouvelle 911 Turbo S 2026 est la 911 de série la plus puissante à ce jour grâce à un groupe motopropulseur biturbo novateur doté de la technologie T-Hybrid. La voiture sport à traction intégrale de 701 ch allie une performance exceptionnelle à un haut degré d'exclusivité, de confort sur longue distance et de commodité au quotidien.

La barre est haute pour la nouvelle Porsche 911 Turbo S. Sa devancière était déjà considérée comme la référence en matière de voiture sport alliant performance, confort sur longue distance, exclusivité et commodité au quotidien. La 911 Turbo S élève la barre une fois de plus. Offerte en versions Coupé et Cabriolet, la nouvelle génération propose une performance considérablement améliorée, un design plus musclé, un aérodynamisme raffiné, un châssis optimisé et une longue liste d'équipements en option pour personnaliser le véhicule.
« Conduire une 911 Turbo S, c'est la manière la plus complète et la plus polyvalente de conduire une Porsche 911. Que ce soit pour une utilisation quotidienne, pour de longs trajets sur l'autoroute ou pour des tours sur piste, nous avons été en mesure de rendre la nouvelle 911 Turbo S encore plus

confortable, plus personnalisable et en même temps beaucoup plus rapide que sa devancière », affirme Frank Moser, vice-président des gammes 911 et 718.

Groupe motopropulseur T-Hybrid biturbo novateur

Le nouveau groupe motopropulseur T-Hybrid haute performance développe une puissance de 701 ch, soit 61 ch de plus que sur le modèle précédent. Cela fait de la nouvelle 911 Turbo S la 911 de série la plus puissante à ce jour. Le couple maximal du groupe motopropulseur est de 590 lb-pi sur une très large plage allant de 2 300 à 6 000 tr/min. La puissance de pointe peut être atteinte sur une plage particulièrement étendue variant de 6 500 à 7 000 tr/min.

La technologie T-Hybrid, apparue l'an dernier sur la 911 Carrera GTS actuelle, a été perfectionnée encore davantage pour la 911 Turbo S. Alors qu'un seul turbocompresseur électrique à gaz d'échappement (eTurbo) est intégré au système T-Hybrid de la GTS, deux turbocompresseurs sont utilisés sur la nouvelle 911 Turbo S. Les turbines et les compresseurs ont été spécialement conçus pour répondre aux exigences du modèle haut de gamme. Les deux turbocompresseurs contribuent non seulement à l'augmentation considérable de la puissance, mais améliorent également la réactivité.

La batterie haute tension particulièrement compacte de 1,9 kWh est la même que l'unité de stockage d'énergie utilisée sur la 911 Carrera GTS. Une boîte PDK à huit rapports dotée d'un moteur électrique intégré transmet la puissance au système de traction intégrale Porsche Traction Management (PTM). La 911 Turbo S Coupé peut passer de 0 à 100 km/h en 0,2 à 2,5 secondes de moins que sa prédécesseure. Il faut 8,4 secondes pour atteindre 200 km/h, ce qui représente une amélioration de 0,5 seconde. La vitesse de pointe de la nouvelle 911 Turbo S est de 322 km/h.

Beaucoup plus rapide sur la Boucle Nord du Nürburgring

Le poids à vide de la nouvelle 911 Turbo S est de 3 829 lb (1 737 kg), soit une augmentation de 187 lb (85 kg) par rapport au modèle précédent, ce qui demeure tout de même modeste compte tenu des composants supplémentaires du système hybride haute performance. Le poids supplémentaire est largement compensé dans tous les aspects pertinents à la dynamique de conduite. Le temps intermédiaire sur la Boucle Nord du Nürburgring en est la meilleure preuve. Dans le cadre des essais de mise au point finaux réalisés à l'automne 2024, une 911 Turbo S légèrement camouflée a réalisé un temps de 7 min 3,92 s sous la supervision d'un notaire, soit 14 secondes de moins que sa devancière.

« On ne sent pas le gain de poids. Au contraire, la voiture est beaucoup plus agile, a plus d'adhérence et est beaucoup plus rapide que sa devancière dans toutes les sections importantes de la piste », a déclaré l'ambassadeur de la marque Porsche, Jörg Bergmeister, qui a participé à l'élaboration et à la mise à l'essai de la nouvelle 911 Turbo S, en plus d'établir le temps intermédiaire officiel.

Freins et pneus offrant une performance optimisée

La nouvelle Porsche 911 Turbo S a été améliorée à de nombreux égards pour s'adapter à son groupe motopropulseur plus puissant : ses pneus de nouvelle génération offrent une maniabilité considérablement améliorée sur chaussée sèche tout en conservant une bonne performance sur chaussée mouillée. Les pneus arrière sont maintenant de format 325/30 ZR 21, ce qui les rend 10 mm plus larges que ceux du modèle précédent. Les dimensions des pneus avant demeurent les mêmes à 255/35 ZR 20. Le système de freins composites en céramique Porsche (PCCB) offert de série est équipé de nouvelles plaquettes de frein fabriquées dans un mélange de matériaux emprunté au monde des sports motorisés, conçu en tenant compte de la puissance accrue et des besoins de freinage associés. Les nouvelles plaquettes sont utiles tant du point de vue de la performance que pour améliorer la sensation de la pédale de frein. Les disques de frein avant ont un diamètre de 420 mm comme sur la 911 Turbo S précédente, tandis que les disques arrière atteignent un diamètre de 410 mm, soit une augmentation de 20 mm par rapport aux disques arrière du modèle précédent. Cela signifie que le nouveau modèle est équipé du plus système de freins PCCB le plus imposant jamais installé par Porsche sur un modèle à deux portes.

Système aérodynamique actif intelligent

Une conception actualisée optimise le refroidissement du groupe motopropulseur et des freins tout en améliorant l'aérodynamisme. Des volets d'air de refroidissement actifs disposés verticalement à l'avant du véhicule et un diffuseur avant actif fonctionnent de concert avec une jupe avant active et un aileron arrière escamotable et inclinable pour réduire la traînée ou la portance, selon le cas. Par conséquent, le coefficient de traînée de la 911 Turbo S Coupé est réduit de 10 % par rapport à celui de sa devancière dans la position la plus efficace. De plus, le système aérodynamique actif vise à améliorer le comportement de freinage sur chaussée mouillée : en mode humide, les volets de refroidissement à l'avant se ferment pour protéger les disques de frein avant contre un excès d'eau pulvérisée.

Châssis offrant une agilité et une stabilité accrues

Un système de stabilisation active antiroulis Porsche Dynamic Chassis Control (ehPDCC) à commande électrohydraulique est inclus de série. Le système, également offert en option sur la 911 Carrera GTS T-Hybrid, fonctionne en utilisant le système électrique de 400 volts et la batterie haute tension. Il réduit le roulis lors des changements de direction et augmente l'agilité à l'entrée et à la sortie des virages, s'actionnant plus rapidement que le système hydraulique PDCC utilisé dans la 911 Turbo S précédente. Le système fonctionne avec des bielles d'accouplement actives interreliées dans lesquelles la pression est accumulée par le débit d'huile selon la situation de conduite. Cela rehausse à la fois le confort et l'agilité. Pour une plus grande commodité au quotidien, un système de levage de l'essieu avant est offert en option. Comme il utilise le même système de 400 volts que le système ehPDCC, il peut lever l'avant du véhicule plus rapidement que la version présente sur les modèles précédents. Suivant les traces des

modèles 911 Turbo précédents, la largeur de voie avant et arrière est plus grande sur la Turbo S que sur les modèles 911 Carrera actuels.

Un nouveau système d'échappement sport est inclus de série et comprend un silencieux et des embouts d'échappement en titane qui réduisent le poids tout en améliorant l'esthétique et le son du véhicule. Les changements apportés au moteur BOXER de 3,6 litres, qui utilise un calage asymétrique, produisent un son net et profond.

Apparence exclusive et matériaux de grande qualité

Avec la nouvelle 911 Turbo S, Porsche poursuit la stratégie stylistique déjà en place pour les modèles Turbo d'autres gammes de produits. De nombreux éléments contrastants sont de couleur Turbonite, une teinte réservée aux variantes Turbo, notamment l'écusson Porsche et le lettrage « turbo S » à l'arrière du véhicule. De plus, les éléments décoratifs Turbonite sur les bandes de la calandre et autour des vitres sont distinctifs du modèle haut de gamme. La sélection de roues offertes pour la 911 Turbo S comprend également de nouveaux modèles d'écrous de verrouillage centraux de couleur Turbonite.

Comme c'est généralement le cas sur les modèles 911 Turbo, la carrosserie est plus large que sur les modèles 911 Carrera actuels. Les panneaux de custode arrière comportent également des prises qui acheminent l'air vers le moteur. Sur le carénage arrière redessiné, des ouvertures de ventilation saisissantes accentuent également la largeur. Des orifices d'échappement ovales en titane sont offerts en option.

L'habitacle arbore également de nombreux éléments décoratifs de teinte Turbonite, notamment les panneaux de porte, le volant, le tableau de bord et les contours de la console centrale. Le bloc-instruments et le chronomètre Sport Chrono reçoivent le même traitement, auquel s'ajoutent des piqûres déviées de couleur Turbonite. Les ceintures de sécurité et plusieurs boutons de la console centrale sont également de cette couleur. Les appliques de garniture en fibre de carbone avec éléments décoratifs intégrés de couleur Néodyme ainsi que la garniture de toit en Race-Tex noir perforé créent un intérieur sport haut de gamme.

La 911 Turbo S Coupé est livrée en version deux places de série, mais les sièges arrière sont offerts en option sans frais supplémentaires. La version Cabriolet n'est offerte qu'en configuration 2+2 places. Porsche équipe de série la nouvelle 911 Turbo S avec des phares à matrice de DEL haute définition. L'ensemble Sport Chrono comprenant un indicateur de température des pneus, le châssis spécialement calibré Porsche Active Suspension Management (PASM), le système ehPDCC et le système d'échappement sport en titane font également partie de l'équipement de série. À l'intérieur, les sièges sport Plus adaptatifs à 18 réglages avec fonction de mémoire et le lettrage « turbo S » sur les appuie-têtes sont offerts de série. Le gaufrage exclusif à la Turbo S présent sur les assises de sièges et les panneaux de porte est une réinterprétation des caractéristiques de conception de la 911 Turbo originale.

Vaste choix d'options

Il est possible de personnaliser encore davantage votre véhicule grâce au service Porsche Exclusive Manufaktur, par exemple en choisissant des roues Turbo de conception exclusive avec lames en fibre de carbone peintes de couleur Néodyme, un toit léger en fibre de carbone visible, des feux arrière de conception exclusive et des prises d'air garnies de fibre de carbone dans la section latérale arrière. Le souci du détail est plus important que jamais. Par exemple, des bras d'essuie-glace en fibre de carbone, 50 % plus légers que les composants correspondants offerts de série, sont proposés pour la première fois en option. Comme par le passé, les clients peuvent choisir des couleurs au-delà de la palette standard grâce au programme Paint to Sample. L'intérieur peut également être rehaussé de détails comme des piqûres décoratives de couleurs contrastantes, un gaufrage en cuir personnalisé et des clés peintes personnalisées.

Une 911 Turbo S pour le poignet

Le configurateur de montres Porsche Design offre la possibilité de concevoir votre propre « voiture sport pour le poignet », adaptée à votre 911 Turbo S dans les moindres détails. Le nouveau cadran noir avec éléments conceptuels de couleur Turbonite reflète la relation de la montre avec la voiture à laquelle elle fait référence. Outre le Turbonite, l'anneau qui entoure le cadran est offert dans toutes les teintes extérieures (y compris les couleurs Paint to Sample), tandis que le boîtier en titane est recouvert d'un revêtement en carbure de titane noir. Le bracelet est fait de cuir Porsche original orné de piqûres. L'une des principales caractéristiques du produit est le lettrage « turbo S » estampé à chaud. La montre chronographe est alimentée par le mouvement Porsche Design WERK 01.200 certifié par le Contrôle officiel suisse des chronomètres, qui comporte une fonction « flyback ». Le mécanisme de remontage à sélection individuelle est conçu de façon à ressembler aux roues du véhicule auquel la montre est appariée. Il est également possible de faire graver le dos du boîtier. La montre chronographe 911 Turbo S est fabriquée à la main par le fabricant de montres Porsche à Grenchen, en Suisse.

Arrivée et prix au Canada

Le prix de base de la nouvelle Porsche 911 Turbo S 2026 est de 289 300 $ pour la version Coupé et de 304 500 $ pour la version Cabriolet. Les livraisons débuteront au printemps 2026.

Veuillez consulter notre configurateur afin de créer la Porsche de vos rêves et configurez votre « voiture sport pour le poignet » ici.

MEDIA ENQUIRIES



Tina McMullan

Spokesperson Porsche Cars Canada, Ltd.
+1 (647) 393 2264
tina.mcmullan@porsche.ca



Patrick Saint-Pierre

Director Public Relations Porsche Cars Canada, Ltd.
+1 (647) 531 2992
patrick.saint-pierre@porsche.ca

Consumption data

911 Turbo S (Modèle précédent)

911 Turbo S (WLTP)*: Consommation combinée (gamme): 11.7 – 11.5 l/100 km; Emissions de CO_2 combinée (gamme): 266 – 261 g/km; Statut [StandHeute]

911 Turbo S Cabriolet (Modèle précédent)

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/fr_CA/ppdb/2025/09/la-nouvelle-porsche-911-turbo-s--la-remarquable-sportive-polyvalente.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/180cc36c-cceb-4a95-95fb-e9755678c987.zip