

911 Turbo S: Consommation de carburant en cycle mixte (WLTP) 11,7 – 11,5 l/100 km, Émissions de CO_2 en cycle mixte (WLTP) 266 – 261 g/km

Une championne de la polyvalence, avec un temps impressionnant sur la boucle nord du Nürburgring

24/07/2026 Une championne de la polyvalence, avec un temps impressionnant sur la boucle nord du Nürburgring

Avec la nouvelle 911 Turbo S, Porsche combine, comme à son habitude, le meilleur de tous les univers. Elle est parfaitement adaptée au quotidien, confortable, dotée d'un équipement exclusif, tout en offrant des performances impressionnantes sur circuit. Lors du développement et du réglage du châssis, l'accent a été mis sur une maniabilité optimale, malgré une puissance motrice nettement accrue. Le rapport poids/puissance est de 2,43 kg/ch (pour la version cabriolet : 2,55 kg/ch). Le cahier des charges réclamait un comportement routier prévisible et confortable, une gestion intuitive et précise de la puissance, ainsi qu'un freinage amélioré et parfaitement adapté, avec une adhérence optimale. La réponse spontanée et agile du groupe moteur se traduit directement par une propulsion via le châssis,

avec assurance, maîtrise et prévisibilité.

Malgré l'hybridation haute performance, l'équipement de série enrichi et les optimisations apportées au châssis et à la carrosserie, le poids à vide de la nouvelle 911 Turbo S n'a augmenté que de 85 kilogrammes par rapport au modèle précédent. Cette augmentation de poids a été largement compensée dans tous les domaines dont dépend la dynamique de conduite. Ses performances sur circuit en apportent la preuve éclatante. Sur la boucle nord du Nürburgring, la nouvelle 911 Turbo S a réalisé un temps au tour certifié par notaire de 07:03,92 minutes, soit environ 14 secondes de moins que le modèle précédent. La 911 Turbo S passe de 0 à 100 km/h en 2,5 secondes. Pour accélérer de 0 à 200 km/h, il lui faut 8,4 secondes maximum tandis que sa vitesse maximale est de 322 km/h.

Stabilité au roulis électrohydraulique

L'évidente avancée en termes de performance est le résultat d'un concept global finement ajusté, combinant motorisation, aérodynamique et châssis. L'alimentation énergétique du système actif de compensation électrohydraulique du roulis (ehPDCC) a été spécialement développée pour les véhicules équipés du nouveau moteur Boxer sans courroie, et a été encore optimisée pour la nouvelle 911 Turbo S. Elle améliore à la fois l'agilité à basse vitesse et la stabilité à haute vitesse, contribuant ainsi de manière déterminante aux performances accrues et au confort supérieur de la 911 Turbo S. Le système fait partie de l'équipement de série sur la 911 Turbo S.

Une unité moteur-pompe, composée d'un moteur synchrone haute tension à excitation permanente et d'une pompe à engrenages internes, assure le débit d'huile. Un bloc de soupapes répartit ce flux entre les essieux avant et arrière. Là, il atteint des bielles d'accouplement actives qui, selon la situation de conduite, exercent une force de torsion ciblée sur les barres stabilisatrices grâce à la pression d'huile disponible. Il en résulte des forces de soutien le long de l'axe longitudinal du véhicule, ce qui permet à la voiture de sport d'éliminer les mouvements de roulis et d'aborder les virages avec une grande stabilité.

Le système est doté d'un accumulateur de pression qui maintient une pression de 10 bars en fonctionnement normal et compense de manière fiable les fluctuations dues à l'environnement. Un filtre nettoie l'huile qui retourne dans le circuit, garantissant un bon fonctionnement durable des soupapes et de la pompe à huile. Une commande adaptée aux besoins permet de réduire la consommation d'énergie de plus de 80 % par rapport au système précédent. L'introduction de cette technologie induit des avantages notables en matière de confort, de maniabilité et de précision. Elle permet une conduite plus rapide, tant à l'entrée en virage qu'au moment de l'accélération en sortie, ce qui contribue à des temps nettement optimisés sur circuit.

Le ehPDCC commande également le système de levage en option. Son fonctionnement bénéficie du changement technologique : il gagne en réactivité et présente une augmentation de 2,4 degrés de l'angle d'attaque.

Porsche a largement optimisé le PASM de série de la 911 Turbo S, qui offre des performances

nettement optimisées et un confort de conduite accru. Cela est également rendu possible par l'adaptation de la raideur des ressorts, de l'hydraulique des amortisseurs et de leur cartographie, ainsi que par de nouveaux supports moteur, qui, grâce à une raideur accrue des ressorts porteurs, offrent une précision améliorée et une détection plus fidèle de l'état de la chaussée Ces facteurs induisent dans le même temps un avantage en termes de poids par rapport au modèle précédent. La géométrie et l'élastocinématique de l'essieu arrière de la 911 Turbo S ont également été adaptées à la charge accrue sur l'essieu induite par la motorisation T-Hybrid. En option, la 911 Turbo S peut être équipée d'un châssis sport PASM surbaissé de 10 millimètres et adopter une configuration encore plus axée sur la performance.

Programme pour les freins, pneus et roues

Pour la nouvelle 911 Turbo S, Porsche a largement perfectionné le Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) de série. Le modèle haut de gamme reçoit de série le plus grand système de frein céramique jamais utilisé par Porsche sur un coupé deux portes. Sur l'essieu avant, des étriers fixes à dix pistons sont associés à des disques de frein de 420 millimètres, tandis qu'à l'arrière, des étriers de frein à quatre pistons sont utilisés, en combinaison avec de nouveaux disques dont le diamètre a été porté à 410 mm.

Les disques de frein percés transversalement du système de freinage céramique permettent une réduction de poids de 50 % par rapport aux disques en fonte grise. Porsche a démontré les excellentes performances du système de freinage lors de tests très poussés sur la boucle nord du Nürburgring, en conditions réelles. De plus, les nouvelles plaquettes offrent une sensation particulièrement naturelle sur la pédale de frein. Une ventilation des freins revue et l'intégration d'éléments de pistons dans les étriers assurent une gestion thermique optimale, évitant ainsi la surchauffe du liquide de frein. De série, Porsche peint les étriers de frein en jaune. En option, des étriers de frein peints en noir sont disponibles via Porsche Exclusive Manufaktur.

En plus d'une performance de freinage améliorée, Porsche a également optimisé l'adhérence mécanique de la 911 Turbo S. Sur l'essieu arrière, des pneus plus larges de dix millimètres, de dimension 325/30 ZR 21, sont désormais utilisés, tandis qu'à l'avant, on retrouve des pneus 255/35 ZR 20. Le résultat : une meilleure tenue de route sur sol sec, avec toujours d'excellentes propriétés sur chaussée mouillée.

Les jantes 911 Turbo S de 20/21 pouces avec écrou central constituent une autre exclusivité de la 911 Turbo S : peintes en Turbonit, elles constituent un élément distinctif remarquable du modèle haut de gamme. Il est également possible d'opter pour des jantes 911 Sport Classic de 20/21 pouces, ou encore pour des jantes 911 Turbo Exclusive Design à lames en carbone. Cet élément de design innovant contribue à l'optimisation aérodynamique. Pour le jeu de jantes Sport Classic, sept teintes sont disponibles via Porsche Exclusive Manufaktur, tandis que les jantes Exclusive Design sont proposées en quatre coloris.

MEDIA ENQUIRIES



Oliver Hilger

Spokesperson 911 and 718
+49 (0) 170 / 911 3915
oliver.hilger@porsche.de

Consumption data

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]

*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).

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_323211_en.mp4

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/fr/produits/Dossiers-de-presse/Nouvelle-Porsche-911-Turbo-S/Châssis-et-performances.html