100 % 911, 100 % turbo, 100 % nouvelle : la Porsche 911 Turbo S

03/03/2020 Encore plus dynamique, le nouveau top-modèle de la série 911

Porsche présente la nouvelle génération de 911 Turbo S, qui offre plus de force, de dynamisme de conduite et de confort que jamais. La dernière-née des 911 développe 478 kW (650 ch) et sera disponible en version Coupé et Cabriolet. Sa puissance, elle la tire du nouveau moteur Boxer de elle la tire du nouveau moteur Boxer de 3,745 cm3

Afin de soutenir ce dynamisme accru, les dimensions de la 911 Turbo S ont été nettement revues à la hausse : au niveau de l'essieu avant, la carrosserie s'est élargie de 45 millimètres (1 840 mm), et la largeur totale mesurée au-dessus de l'essieu arrière est désormais de 1 900 mm (20 mm supplémentaires). Des largeurs de voies supérieures, un aérodynamisme encore perfectionné et une nouvelle monte mixte garantissent son agilité et sa sportivité : sur l'essieu avant, la voie bénéficie de 42 mm supplémentaires, et de 10 mm sur l'essieu arrière. L'aérodynamique adaptative comprend désormais entre autres des soupapes d'air de refroidissement réglables dans la partie avant. L'aileron arrière, plus grand, assure une force descensionnelle encore plus importante. Pour la première fois, la

911 Turbo S transmet sa puissance à la route grâce une monte mixte en deux dimensions : à l'avant, elle est dotée de pneus 20 pouces de taille spécifiquement adaptée à la 911 Turbo (255/35), et à l'arrière, de pneus 21 pouces (315/30). De nouvelles options d'équipement soulignent le caractère éminemment sportif de la 911 à transmission intégrale. Mentionnons le châssis sport PASM (Porsche Active Suspension Management) surbaissé de 10 mm et l'échappement sport, dont les clapets à pilotage électronique assurent la sonorité caractéristique de ce moteur sportif.

Le moteur entièrement nouveau de la 911 Turbo S est inspiré de la génération de l'actuelle 911 type 991. Un échangeur thermique de conception entièrement neuve, des turbocompresseurs à géométrie variable nouveaux, plus grands et montés de manière symétrique, avec clapets de décharge à pilotage électrique, et l'utilisation d'injecteurs piézo-électriques apportent des améliorations sensibles dans plusieurs dimensions : temps de réponse, performance, courbe du couple, émissions et maniabilité.

Le nouveau moteur six cylindres est oxygéné par une nouvelle voie d'aspiration. Pour ce faire, l'alimentation en air qui existait jusqu'alors a échangé sa position avec les refroidisseurs d'air de suralimentation : les prises d'air caractéristiques du turbo dans la partie latérale arrière fournissent désormais une partie de l'air nécessaire au processus. Devant les filtres à air disposés à présent devant les ailes arrière, deux flux d'air supplémentaires arrivent par la grille du couvercle de coffre. La nouvelle 911 Turbo S dispose donc de quatre points d'aspiration offrant un diamètre total supérieur et une résistance plus faible, ce qui augmente le rendement du moteur. Deux turbocompresseurs avec turbines à géométrie variable et dimensions supérieures, montés en miroir, remplacent les composants des anciens modèles. Les roues des compresseurs et des turbines tournent maintenant dans des directions opposées. Le diamètre des roues de turbines a augmenté de 5 mm, passant à 55 mm, tandis que la roue du compresseur, de 61 mm, a gagné 3 mm. Électrique, le pilotage des clapets de décharge s'effectue au moyen de moteurs pas à pas.

Mêlant plaisir de conduite, dynamisme et sportivité, le caractère équilibré de ce concept est aussi convaincant au quotidien que sur circuit. Le saut quantique opéré par cette nouvelle génération en matière de performances est particulièrement perceptible quand on demande à la nouvelle 911 Turbo S de bondir à 200 km/h, départ à l'arrêt : elle s'acquitte de l'épreuve en une seconde de moins que le modèle qui la précédait, c'est-à-dire en 8,9 secondes au total. Grâce à la transmission intégrale perfectionnée PTM (Porsche Traction Management), la boîte de transfert transmet nettement plus de couple. Les roues avant peuvent ainsi recevoir jusqu'à 500 Nm. Mais la sportivité découle aussi de la nouvelle génération de suspension PASM, proposée en série. Des amortisseurs assurent une régulation encore plus rapide et exacte, ce qui apporte des avantages décisifs en termes de dynamisme : stabilité au roulis, adhérence, précision de la trajectoire et vitesse dans les virages.

Le nouveau bouclier avant avec prises d'air élargies présente l'aspect typique des modèles turbo, avec doubles feux avant et phares matriciels à LED de série à fond sombre. L'aileron avant rétractable redessiné et l'aileron arrière élargi offrent désormais une force descensionnelle de 15 % supérieure. La taille fine de la 911 Turbo S souligne la forme puissamment modelée des ailes arrière avec arrivées d'air intégrées. Les sorties d'échappement aux angles typiques des modèles turbo, d'un noir laqué, viennent compléter la partie arrière du véhicule.

L'habitacle se caractérise par des matériaux de grande qualité et une atmosphère sportive. Les sièges en cuir, le décor carbone avec touches d'argent léger font partie des équipements de série. Les sièges sport 18 positions présentent des surpiqures en hommage à la première 911 Turbo (type 930). Les détails graphiques subtils et le monogramme Porsche apposé sur le tableau de bord complètent la panoplie des caractéristiques spécifiques au Turbo S. Grâce à sa nouvelle disposition, l'écran central 10,9 pouces du PCM permet une utilisation plus rapide, sans déconcentrer le conducteur. Enfin, le volant sport GT, le pack Sport Chrono avec nouvelle application intégrée Porsche Track Precision ou le BOSE® Surround Sound System sont présents à bord dès la sortie d'usine.

En Suisse, la 911 Turbo S Coupé sera proposée au prix de CHF 271 600, TVA et équipements spécifiques au pays inclus, et la 911 Turbo S Cabriolet au prix de CHF 288 500. Nos clients suisses bénéficient en outre d'une prolongation de garantie (2 + 2), ainsi que du Porsche Swiss Package, qui comprend sans surcoût les options suivantes : Power Steering Plus, Surround View, Lane Keep Assist incl. indicateur de limitation de vitesse, Régulateur de vitesse adaptatif, Pack luminosité, RRétroviseurs extérieurs rabattables électriquement incl. éclairage de courtoisie et TireFit.

Pour fêter l'arrivée de la 911 Turbo S dans sa taille originale, vous trouverez le Coupé en version modèle réduit à l'échelle 1:43 en couleur Argent GT métallisé, disponible dans le cadre de la « Limited Swiss Edition ». L'édition spéciale exclusivement destinée à la Suisse se distingue par un numéro d'édition limitée gravé sur le socle et par son packaging dédié, orné du drapeau suisse. L'édition est limitée à 911 exemplaires et sera disponible à partir de mi-mars au prix de 78 CHF, dans tous les Centres Porsche en Suisse.

De plus amples informations ainsi que des vidéos et des visuels sont disponibles sous Porsche Newsroom : newsroom.porsche.de ainsi qu'à l'adresse presse.porsche.ch.

Les valeurs de consommation et d'émissions indiquées ont été déterminées selon les nouveaux procédés WLTP :

911 Turbo S Coupé : consommation de carburant en cycle mixte 12,3–12,0 l/100 km ; émissions de CO2 en cycle mixte 278–271 g/km ; classe d'efficience énergétique : G
911 Turbo S Cabriolet : consommation de carburant en cycle mixte 12,5–12,1 l/100 km ; émissions de CO2 en cycle mixte 284–275 g/km ; classe d'efficience énergétique : G

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/fr_CH/ppdb/2020/03/100--911-100--turbo-100--nouvelle--la-porsche-911-turbo-s.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/88e1c906-08a1-4417-aea0-a56a9bc9b704.zip

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart