

Porsche 911 Turbo S : la voiture de sport multitalent

07/09/2025 Au salon IAA Mobility de Munich, Porsche présente le modèle haut de gamme de la série 911 : un groupe motopropulseur biturbo innovant à technologie T-Hybrid fait de la nouvelle 911 Turbo S la 911 la plus puissante de tous les temps.

Nouvelle Porsche 911 Turbo S : dans la lignée de ses devancières. Le modèle précédent avait lui-même posé de nouveaux jalons en conciliant excellentes performances, confort suprême sur les longs trajets, exclusivité et fonctionnalité au quotidien. Or, dans toutes les disciplines, la 911 Turbo S place désormais la barre nettement plus haut. Ce modèle sport, disponible en versions coupé et cabriolet, se distingue par ses performances moteur nettement plus élevées, son design plus musclé, son aérodynamique plus ingénieuse, son châssis optimisé et son équipement encore plus exclusif.

« La 911 Turbo S est la manière la plus magistrale de rouler en Porsche 911. Que ce soit pour l'usage quotidien, les longs trajets sur autoroute ou la conduite sur circuit, nous avons réussi à améliorer le confort, renforcer la personnalité et accroître la rapidité de la nouvelle 911 Turbo S par rapport au modèle précédent », déclare Frank Moser, Chef des gammes 911 et 718.

Système T-Hybrid biturbo innovant

Le nouveau groupe motopropulseur ultra-performant atteint une puissance totale de 523 kW (711 ch). La nouvelle 911 Turbo S devient ainsi la 911 la plus puissante de tous les temps. Le couple maximal du groupe motopropulseur atteint 800 newtons-mètres et est disponible sur une plage de régime extrêmement large, comprise entre 2 300 et 6 000 tours par minute. La courbe de puissance a un tracé particulièrement plat : la pleine puissance de 711 ch est disponible entre 6 500 et 7 000 tours de vilebrequin. La pièce maîtresse est un nouveau moteur Boxer six cylindres de 3,6 litres. Équipé du système T-Hybrid, technologie innovante et ultra-légère à circuit haute tension de 400 V, ce moteur déploie une puissance dépassant de 61 ch celle du modèle précédent.

Un premier entraînement construit selon ce principe a fait ses débuts en 2024 sur la 911 Carrera GTS. Cette technologie a été perfectionnée pour être utilisée sur la nouvelle 911 Turbo S. Tandis qu'un seul turbocompresseur électrique (e-turbo) est intégré au système T-Hybrid du modèle GTS, la nouvelle 911 Turbo S en utilise deux. La turbine et le compresseur ont été conçus pour répondre exactement aux besoins du modèle haut de gamme. Ainsi, les deux turbos électriques contribuent non seulement à l'augmentation considérable de la puissance, mais améliorent également la réactivité ainsi que la spontanéité et l'agilité du groupe motopropulseur.

La batterie haute tension à structure légère et très compacte affiche une capacité de 1,9 kWh, identique à celle de la 911 Carrera GTS (911 Carrera GTS: consommation de carburant en cycle mixte (WLTP) 10,6 – 10,1 l/100 km, émissions de CO_2 en cycle mixte (WLTP) 242 – 230 g/km). La boîte 8 vitesses à double embrayage PDK avec moteur électrique intégré transmet la force motrice au système de transmission intégrale Porsche Traction Management (PTM). Le modèle Turbo S Coupé abat le 0 à 100 km/h en 2,5 secondes, soit un gain de 0,2 seconde par rapport à son prédécesseur. Il atteint les 200 km/h en 8,4 secondes, ce qui correspond à une amélioration de 0,5 seconde. La nouvelle 911 Turbo S atteint une vitesse maximale de 322 km/h.

Près de 14 secondes de moins sur la Boucle Nord du Nürburgring

Malgré les composants supplémentaires de son système hybride haute performance, la nouvelle 911 Turbo S ne pèse que 85 kg de plus que sa devancière. Cette augmentation de poids a été largement compensée dans tous les domaines dont dépend la dynamique de conduite. La meilleure preuve en est le temps au tour accompli sur la Boucle Nord du Nürburgring. Lors des derniers essais de développement effectués à l'automne 2024, une 911 Turbo S légèrement camouflée et en version de série a réalisé un temps de 7:03,92 minutes sous contrôle notarial. Elle bat ainsi son prédécesseur de presque 14 secondes. « On ne ressent aucunement l'augmentation de poids. Au contraire, la voiture est nettement plus agile, présente une meilleure adhérence et est nettement plus rapide que l'ancienne 911 Turbo S sur tous les tronçons importants du circuit », explique Jörg Bergmeister, ambassadeur de la marque Porsche, qui a participé au développement de la dynamique de conduite du nouveau modèle et a réalisé le temps au tour officiel.

Freins et pneus aux performances optimisées

Les ingénieurs Porsche ont adapté l'ensemble des équipements périphériques du véhicule aux performances impressionnantes de la 911 haut de gamme. Les pneus de nouvelle génération montés sur la 911 Turbo S améliorent nettement la maniabilité sur sol sec tout en conservant d'excellentes propriétés sur chaussée mouillée. L'essieu arrière dispose désormais de pneus de dimension 325/30 ZR 21, plus larges de dix millimètres, . Les pneus avant restent de dimension 255/35 ZR 20 comme sur le modèle précédent. Le système de freinage composite en céramique PCCB de série est équipé de nouvelles plaquettes de frein. Cela améliore la puissance de freinage et la sensation au niveau de la pédale. Sur l'essieu arrière, les ingénieurs ont fait passer le diamètre des disques de frein de 390 mm à 410 mm. Les disques de frein montés à l'avant ont un diamètre de 420 mm. La nouvelle 911 Turbo S est ainsi équipée du plus grand système de freinage PCCB jamais installé par Porsche sur une voiture à deux portes.

Une aérodynamique intelligente et active

Un nouveau concept aérodynamique optimise le refroidissement et l'efficience de la nouvelle 911 Turbo S. Les volets d'air de refroidissement actifs disposés verticalement à l'avant du véhicule et le diffuseur avant actif forment, avec la lèvre variable de spoiler identique à celle du modèle précédent et l'aileron arrière déployable et inclinable, un système complet et efficient. L'air de refroidissement circule de manière optimisée en direction des freins et des radiateurs. En fonction de la situation de conduite, l'aérodynamique active réduit intelligemment la portance ou, en position rétractée, la traînée. Lorsque tous les éléments aérodynamiques actifs sont dans leur position la plus efficace, le coefficient de traînée de la 911 Turbo S Coupé baisse de 10 % par rapport au modèle précédent. De plus, l'aérodynamique active améliore le comportement de freinage sur sol mouillé du modèle haut de gamme : en mode Wet, les diffuseurs avant se ferment afin de protéger les disques de frein avant contre les projections d'eau excessives.

Un châssis améliorant agilité et stabilité

Avec son réseau de bord haute tension et son système de batterie, le groupe motopropulseur T-Hybrid permet aux ingénieurs Porsche d'équiper de série la 911 Turbo S du Porsche Dynamic Chassis Control (ehPDCC) à commande électrohydraulique. Celui-ci réduit le roulis lors des changements de direction et améliore l'agilité à l'entrée et la sortie des virages. Le système utilise des barres de couplage actives interconnectées, dans lesquelles la pression est générée par le débit d'huile en fonction de la situation de conduite. Les stabilisateurs créent des forces de soutien et maintiennent l'équilibre du véhicule. Ce dernier devient ainsi plus prévisible et plus facile à conduire malgré son énorme puissance. Cela améliore aussi bien le confort que la dynamique de conduite. Le modèle haut de gamme de la série 911 gagne ainsi en confort, en stabilité et en agilité. Pour une aptitude optimale à l'usage quotidien, le PDCC électrohydraulique est disponible en option avec un système de levage de l'essieu avant qui, grâce à son

intégration au système 400 V, agit beaucoup plus rapidement que son prédécesseur.

Un nouveau système d'échappement sport de série avec silencieux arrière et sorties d'échappement en titane souligne également la position de pointe de la 911 Turbo S sur le plan acoustique. Le son du système a été spécialement composé pour le modèle haut de gamme. De plus, le système d'échappement permet d'économiser 6,8 kg. Les modifications réalisées à l'intérieur du moteur contribuent elles aussi à émotionnaliser encore davantage la sonorité. Le Boxer de 3,6 litres utilise des temps d'ouverture et de fermeture asymétriques qui ajoutent des fréquences supplémentaires à la sonorité du moteur, créant ainsi une acoustique plus vigoureuse et plus acérée spécial Boxer.

Design exclusif et équipement luxueux

Avec la nouvelle Turbo S, la stratégie de design spécial Turbo de Porsche fait son entrée chez la 911. De nombreux éléments contrastants arborent la teinte Turbonit, réservée exclusivement aux versions Turbo. On compte parmi eux l'écusson Porsche et le monogramme « turbo S » inscrit à l'arrière. De plus, le modèle haut de gamme se distingue par les inserts propres à la Turbo S qui ornent les lamelles de l'aileron arrière et les contours des vitres latérales. La gamme de jantes destinées à la Turbo S comprend de nouveaux designs avec fixation centrale en Turbonit.

Conformément à la stratégie Turbo, le nouveau modèle haut de gamme de la série 911 actuelle est muni d'une carrosserie et d'une voie nettement plus larges que les modèles Carrera, ainsi que d'ouïes dans les panneaux latéraux arrière. L'arrière redessiné présente des ouvertures d'aération marquantes qui soulignent encore davantage sa largeur. Les sorties d'échappement en titane, au design revisité spécial Turbo, affirment la position de leader du Turbo S, tout comme la structure perlée dynamique située en dessous du bandeau de feux arrière. Des sorties d'échappement ovales en titane à structure spéciale sont disponibles en option. Dans l'ensemble, son apparence exclusive distingue sensiblement la Turbo S des autres modèles 911.

Des touches de Turbonit rehaussent également l'habitacle. Elles agrémentent les panneaux de porte, le volant, les encadrements du tableau de bord et de la console centrale, les coutures décoratives, le chronomètre Sport Chrono et le combiné d'instruments. Les designers Porsche ont également choisi cette teinte pour les sangles de ceinture et certaines touches de la console centrale. Pour la première fois, l'intérieur exclusif est paré de baguettes décoratives en carbone à fil décoratif en neodyme et d'un pavillon en microfibre perforée à doublure noire.

La 911 Turbo S Coupé de série est un biplace. À la demande, la banquette arrière peut être configurée sans supplément de prix. Le Cabriolet est livré quant à lui avec banquette arrière. Porsche équipe de série la nouvelle 911 Turbo S de phares matriciels HD à LED. Ils disposent de fonctions d'éclairage innovantes qui renforcent considérablement la sécurité lors des trajets de nuit. Le pack Sport Chrono avec affichage de la température des pneus, le châssis PASM spécialement adapté, le système de compensation électrohydraulique du roulis PDCC et le système d'échappement sport en titane appartiennent également à l'équipement de série. L'habitacle est équipé d'usine de sièges sport Plus

adaptatifs 18 positions avec fonction mémoire et monogramme « turbo S » sur les appuie-têtes. Les ornements Turbo S qui apparaissent sur les assises et les panneaux de porte sont une réinterprétation des traits de design de la première 911 Turbo de type 930. Les sièges baquets sport légers et rabattables de la 911 GT3 sont disponibles en option pour le coupé.

Un grand choix d'options

La gamme Porsche Exclusive Manufaktur propose des options de personnalisation supplémentaires. Outre la palette de teintes personnalisées qui compte plus de 100 teintes extérieures, il s'agit notamment de jantes Turbo Exclusive Design à lames en carbone peintes en neodyme, d'un toit léger en carbone apparent, de feux arrière Exclusive Design ainsi que de prises d'air en carbone dans les panneaux latéraux arrière. Pour la première fois, des bras d'essuie-glace légers en carbone, 50 % plus légers que les bras de série, sont disponibles. L'habitacle peut être enrichi de nombreux détails : coutures décoratives de couleurs contrastées, blasons personnalisés, consoles de siège et habillages de seuil en cuir à coutures décoratives raffinées, clés de voiture peintes et personnalisées, etc.

911 Turbo S pour poignet

Le configurateur de montres Porsche Design permet de configurer une « voiture de sport personnelle pour poignet », assortie jusque dans les moindres détails à la 911 Turbo S. Le nouveau cadran noir orné d'éléments de design en Turbonite met en évidence la ressemblance avec le véhicule. Le cercle qui entoure le cadran est disponible en Turbonite et dans toutes les autres teintes extérieures (y compris en teinte personnalisée).

Le boîtier en titane dispose d'un revêtement en carbure de titane noir. Le bracelet est en cuir et fil de couture Porsche original. L'estampage à chaud du monogramme « turbo S » est un élément phare. Le mouvement d'horlogerie, de calibre Porsche Design WERK 01.200, est certifié COSC et doté d'une fonction « flyback ». Le rotor de remontage au choix évoque les différents designs des jantes de la 911 Turbo S et porte l'écusson Porsche en Turbonit. Une gravure personnelle peut être réalisée sur le fond du boîtier. Le chronographe 911 Turbo S est fabriqué à la main et sur commande, dans la manufacture horlogère Porsche à Granges, en Suisse.

Commande possible dès maintenant

La nouvelle Porsche 911 Turbo S peut être commandée au prix de 312 200 francs, TVA et équipements propres au pays compris. La 911 Turbo S Cabriolet est disponible à partir de 329 900 francs. Notre clientèle suisse bénéficie d'une prolongation de garantie (2 + 2), d'une prolongation d'assistance (2 + 2), d'une prime de compensation de change, ainsi que du Porsche Swiss Package, qui comprend sans surcoût les options suivantes :* Accès confort, système de levage de l'essieu avant, Remote ParkAssist, ioniseur, ouvre-porte de garage selon la norme HomeLink®. Les livraisons

débuteront en Europe fin 2025 / début 2026.

MEDIA ENQUIRIES



Sandro Kälin

Head of Communications Porsche Schweiz AG
+41 41 487 91 16
sandro.kaelin@porsche.ch

Consumption data

911 Turbo S Cabriolet (WLTP)*: Consommation combinée (gamme): 11.8 – 11.6 l/100 km; Emissions de CO_2 combinée (gamme): 267 – 264 g/km; Statut [StandHeute]

911 Carrera GTS (WLTP)*: Consommation combinée (gamme): 10.6 – 10.1 l/100 km; Emissions de CO_2 combinée (gamme): 241 – 230 g/km; Statut [StandHeute]

911 GT3 (WLTP)*: Consommation combinée (gamme): 13.8 – 13.7 l/100 km; Emissions de CO_2 combinée (gamme): 312 – 310 g/km; Statut [StandHeute]

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).

Image Sublines

Path: Porsche 911 Turbo S : la voiture de sport multitalent/Images/img_1.jpg
Title: 911 Turbo S, 911 Turbo S Cabriolet, 2025, Porsche AG
Subline: [ci:911-Turbo-S-992-II], [ci:911-Turbo-S-Cabriolet-992-II]

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/fr_CH/2025/products/porsche-911-turbo-s-modele-haut-de-gamme-biturbo-performance-hybride-40450.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/d8476c32-879c-4a3c-a2b5-811abd0bb464.zip

External Links
https://newsroom.porsche.com/en/press-kits/Porsche-IAA-2025.html
https://newstv.porsche.com/en/article/323189.html
https://newstv.porsche.com/en/article/323886.html
https://newstv.porsche.com/en/article/323885.html
https://newstv.porsche.com/en/article/323583.html

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