



Porsche 911 Turbo : la référence depuis 45 ans

16/07/2020 Modèles Coupé et Cabriolet : nouvelles options et puissance accrue

Depuis 45 ans, la Porsche 911 Turbo incarne la quintessence de la sportive alliant forte puissance et confort d'utilisation au quotidien. Après le lancement de la 911 Turbo S, la nouvelle génération de 911 Turbo Coupé et de 911 Turbo Cabriolet arrive à son tour sur le marché. Les deux nouveaux modèles, au caractère plus affirmé que jamais, affichent un gain de puissance et une augmentation de leur vitesse de pointe. Avec leur moteur de 580 ch (427 kW), soit 40 ch (30 kW) de plus que leur prédécesseur, les deux modèles franchissent les 100 km/h départ arrêté en 2,8 s (en dessous de la barre symbolique des 3 s). Dotée d'un couple de 750 Nm (+ 40 Nm par rapport au modèle précédent), la voiture bénéficie d'une accélération encore plus fluide et plus spontanée, sans fonction de surcroît de puissance temporaire (overboost), qui limitait dans le temps l'augmentation des performances sur 991 Turbo. Ainsi, en termes d'accélération, de puissance et de couple, la nouvelle 911 Turbo n'a rien à envier à la 911 Turbo S de la génération précédente. La transmission est assurée par une boîte de vitesses à double embrayage PDK 8 rapports avec son réglage spécifique aux modèles Turbo. La vitesse de pointe est inchangée, à 320 km/h. Pour la première fois, le pack Sport, le pack Sport de conception allégée, le

châssis sport et le système d'échappement sport sont proposées en option. Les clients ont ainsi la possibilité d'adapter davantage la voiture à leur goût.

Les nouvelles sportives s'inscrivent dans une lignée prestigieuse. En effet, la 911 Turbo est synonyme de luxe et de performance depuis 1975. Chaque génération a perpétué cette réputation de référence mondiale sur le segment des voitures de sport ultrapuissantes, réalisant l'alchimie entre sportivité et confort de conduite au quotidien, émotion et fiabilité, dynamique de conduite et efficacité. La nouvelle génération de la sportive en configuration 2+2 est plus de deux fois plus puissante que le premier modèle de série Turbo de la marque, qui était alors équipé d'un moteur trois litres six cylindres, doté d'un seul turbocompresseur et développant une puissance de 260 ch. Même si elle a gagné en vitesse, en taille et en confort au fil des ans, la 911 Turbo a su conserver ses traits caractéristiques.

Le nouveau moteur boxer 6 cylindres, d'une puissance accrue de 580 ch, est doté de turbocompresseurs à géométrie variable (VTG) en configuration symétrique avec soupapes de dérivation à commande électrique. Avec son système de refroidissement de l'air de suralimentation entièrement repensé et ses injecteurs piézoélectriques, le bloc moteur affiche un gain de réactivité, de rendement, de couple, mais aussi une formidable montée en régime. Le châssis et la caisse se sont élargis. La direction est encore plus précise grâce à une voie supérieure de 42 mm et à la monte de nouveaux pneumatiques (taille 255/35) de 20 pouces sur le train avant. La transmission intégrale active PTM transfère désormais encore plus de puissance au train avant. Le train arrière directionnel est doté de pneumatiques (taille 315/30) de 21 pouces (un de plus qu'à l'avant) et bénéficie d'une voie supérieure de 10 mm pour une motricité accrue. Le système de freinage, identifiable à ses étriers fixes rouges de série, est encore plus performant. À l'avant, les disques en fonte grise mesurent désormais 408 mm de diamètre (+ 28 mm par rapport au modèle précédent) et 36 mm d'épaisseur (+ 2 mm par rapport au modèle précédent). Le train arrière, quant à lui, est équipé de disques de 380 mm de diamètre, pour 30 mm d'épaisseur.

Pour la première fois, un système d'échappement sport est proposé en option sur la 911 Turbo. Autre nouveauté : les deux variantes de châssis. Le châssis PASM de série offre une vraie polyvalence entre sportivité et confort. Le châssis Sport à réglage électronique avec surbaissement de 10 mm est quant à lui nettement plus rigide, pour une agilité accrue de la nouvelle 911 Turbo. Ce réglage est conçu pour améliorer la dynamique de conduite et assurer davantage de stabilité à vitesse élevée, notamment sur circuit. Proposés en option, le système actif de stabilisation hydraulique antirollis PDCC et les freins céramique (PCCB) avec étriers fixes à dix pistons contribuent également à améliorer la dynamique de conduite.

En matière de design, la 911 Turbo affiche des lignes encore plus athlétiques. La caisse a été élargie de 45 mm à l'avant afin de s'adapter au nouveau châssis, atteignant ainsi une largeur de 1 840 mm. L'échancrure du capot souligne la sportivité du modèle. L'éclairage est assuré par des phares à LED avec PDLs Plus, disponibles de série. À l'arrière, la largeur de la caisse est désormais de 1,90 m précisément (+ 20 mm par rapport au modèle précédent). La nouvelle 911 Turbo se distingue également par son aérodynamisme adaptative, avec des volets d'entrée d'air de refroidissement à commande électronique à l'avant, un spoiler avant actif plus grand, et un spoiler arrière adaptatif nettement plus volumineux. Les

prises d'air en amont des passages de roues à l'arrière, typiques de la 911 Turbo, acheminent désormais l'air de combustion, et non plus l'air de refroidissement, comme c'était le cas sur les modèles précédents. Les refroidisseurs d'air de suralimentation sont désormais placés directement dans le flux d'air sous le capot moteur à l'arrière. Le bandeau lumineux traversant, avec son éclairage à LED, et la nouvelle calandre à lamelles avec ses finitions couleur argent complètent l'esthétique de l'arrière.

Il est possible de souligner encore davantage l'esthétique et d'améliorer les performances avec deux nouvelles options : le pack Sport de conception allégée et le pack Sport. Le premier réduit de 30 kg le poids du modèle Coupé, notamment grâce aux sièges-baquets intégraux optimisés en poids, au retrait de la banquette arrière et à la réduction des garnitures d'isolation phonique, qui permet par ailleurs au conducteur de mieux profiter de la signature sonore du moteur. Le pack Sport, quant à lui, inclut le pack Sport Design 911 Turbo associé à des éléments décoratifs supplémentaires en Noir, des éléments en carbone et des feux arrière Exclusive Design.

L'intérieur moderne reprend celui présenté avec la 911 Carrera, avec le Porsche Advanced Cockpit et les commandes tactiles d'accès direct aux principales fonctions (Direct Touch Control). L'écran central du PCM (en taille 10,9 pouces) s'utilise en toute simplicité grâce à sa nouvelle architecture, sans détourner l'attention du conducteur. La liste des équipements, particulièrement complète et de grande qualité, inclut notamment les sièges confort 14 positions entièrement électriques, le pack Sport Chrono, le volant sport GT multifonctions avec palettes de changement de rapport et sélecteur de modes, ainsi que le puissant système audio BOSE® Surround. Pour personnaliser davantage la voiture, de nombreuses autres options sont proposées, notamment le système d'assistance Porsche InnoDrive avec régulateur de vitesse adaptatif, l'alerte de franchissement de ligne avec affichage de la signalisation, l'assistance à la vision nocturne, la vision à 360 ° et le système audio Burmester® High-End Surround.

Les nouveaux modèles sont disponibles à la commande à compter du 16 juillet au prix de 188 135 € pour la 911 Turbo Coupé, et de 201 815 € pour la 911 Turbo Cabriolet. Les prix indiqués s'entendent TTC.

Pour en savoir plus et obtenir des vidéos et des photographies, rendez-vous sur la newsroom Porsche : newsroom.porsche.com

911 Turbo (au 16/07/2020) – Valeurs selon la norme WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) : Conso. combinée : de 12,0 à 12,3 l/100 km - Émissions de CO₂ : de 271 à 279 g/km. Plus d'informations sur le site www.porsche.fr

911 Turbo Cabriolet (au 16/07/2020) – Valeurs selon la norme WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) : Conso. combinée : de 12,1 à 12,5 l/100 km - Émissions de CO₂ : de 275 à 284 g/km. Plus d'informations sur le site www.porsche.fr

Valeurs déterminées suivant la méthode de mesure légale obligatoire. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules sont homologués selon la norme WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test

Procédure). Dans la mesure où les valeurs WLTP sont données sous forme de plages de valeurs, elles ne se rapportent pas à un seul véhicule et ne font pas partie intégrante de l'offre : elles ont pour seul objectif de permettre des comparaisons entre les différents types de véhicule. Certaines options et équipements peuvent faire varier certains paramètres du véhicule tel que le poids, la résistance au roulement ou la résistance à l'air et, en plus des conditions météorologiques, des conditions de circulation ou du style de conduite, peuvent faire varier la consommation de carburant, d'électricité, les émissions de CO₂ et les performances du véhicule.

MEDIA ENQUIRIES



Floriane Gouyer

Press & PR Specialist
Porsche France
+ 33 (0) 1 57 65 89 40
floriane.gouyer@porsche.fr

Link Collection

Link to this article

<https://newsroom.porsche.com/fr/ppdb/2020/07/porsche-911-turbo--la-rfrence-depuis-45-ans.html>

Media Package

<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/de3e3953-2e0c-475e-be5e-d3a9319bb837.zip>