

Porsche 911 Turbo S : la sportive polyvalente

07/09/2025 Porsche présente le nouveau fleuron de la gamme 911 au salon IAA Mobility de Munich. Équipée d'un groupe motopropulseur biturbo innovant avec système d'hybridation T-Hybrid, la nouvelle 911 Turbo S est la 911 de série la plus puissante jamais construite à ce jour. La sportive de 711 ch (523 kW) à transmission intégrale allie performances hors pair, exclusivité absolue, confort sur les longues distances et praticité au quotidien.

La nouvelle Porsche 911 Turbo S marche sur les traces de ses illustres prédécesseurs. Sa devancière était déjà considérée comme la référence dans l'univers des voitures de sport en termes de performances, de confort sur les longues distances, d'exclusivité et d'utilisation au quotidien. Aujourd'hui, la 911 Turbo S place la barre encore plus haut dans tous les domaines. La sportive, déclinée en version Coupé et Cabriolet, affiche des performances nettement accrues, des lignes encore plus puissantes, une aérodynamique mieux pensée, un châssis optimisé et des équipements toujours plus exclusifs.

« La nouvelle Turbo S incarne le plaisir absolu au volant d'un modèle 911. Que ce soit pour une

utilisation au quotidien, pour de longues distances sur autoroute ou pour un parcours de conduite sur circuit, la nouvelle 911 Turbo S est plus confortable, plus exclusive et nettement plus rapide que sa devancière », déclare Frank Moser, responsable des gammes 911 et 718.

Moteur biturbo avec système d'hybridation T-Hybrid

Le nouveau groupe motopropulseur hautes performances développe une puissance cumulée de 711 ch (523 kW). Avec une telle puissance, la nouvelle 911 Turbo S s'impose comme la 911 de série la plus puissante à ce jour. Le couple maximal du groupe motopropulseur de 800 Nm est disponible sur une vaste plage de régime, de 2 300 à 6 000 tr/min. La courbe de puissance se caractérise par un lissage du régime moteur à pleine puissance, la puissance maximale de 711 ch étant délivrée sur une plage comprise entre 6 500 et 7 000 tours de vilebrequin. Équipé de la technologie T-Hybrid innovante, optimisée en poids, avec son système haute tension de 400 V, le nouveau modèle bénéficie d'un surcroît de puissance de 61 ch par rapport à son prédécesseur.

En 2024, la 911 Carrera GTS était le premier modèle équipé d'un groupe motopropulseur associé à ce système d'hybridation innovant. La technologie a été considérablement développée pour la nouvelle 911 Turbo S. Alors qu'un seul turbocompresseur électrique (eTurbo) est intégré au système T-Hybrid de la GTS, ce sont désormais deux eTurbos qui sont montés sur la nouvelle 911 Turbo S. La turbine et le compresseur ont été spécialement conçus pour répondre aux exigences du fleuron de la gamme 911. Les deux eTurbos contribuent non seulement à la formidable augmentation des performances, mais ils améliorent également la réactivité, la spontanéité et l'agilité du groupe motopropulseur. La batterie haute tension légère et particulièrement compacte, d'une capacité de 1,9 kWh, est identique à celle utilisée sur la 911 Carrera GTS. Une boîte PDK à 8 rapports, avec moteur électrique intégré, transmet la puissance au système de gestion de la transmission intégrale Porsche Traction Management (PTM). Le Coupé Turbo S franchit le 0 à 100 km/h en 2,5 secondes (0,2 seconde de moins que le modèle précédent). La voiture atteint les 200 km/h départ arrêté en 8,4 secondes (0,5 seconde de moins que le modèle précédent). La vitesse de pointe de la nouvelle 911 Turbo S est de 322 km/h.

Plus rapide de 14 secondes sur la Nordschleife du Nürburgring par rapport à sa devancière

Dotée de composants supplémentaires par rapport à la version antérieure, en raison du système d'hybridation haute performance dont elle est équipée, la nouvelle 911 Turbo S ne pèse pourtant que 85 kg de plus que sa devancière. Cette prise de poids est largement compensée par des mesures d'optimisation dans tous les domaines de la dynamique de conduite, comme en témoigne son temps au tour sur la boucle nord du Nürburgring. Dans le cadre des derniers essais de développement réalisés à l'automne 2024, une 911 Turbo S, en configuration de série et en livrée de camouflage léger, a réalisé un temps de 7:03,92 minutes (constaté par huissier), soit près de 14 secondes de moins que sa devancière. « La prise de poids est imperceptible. Au contraire, la voiture a gagné en agilité et en adhérence. Elle est nettement plus rapide que sa devancière dans les principaux secteurs du circuit », explique Jörg Bergmeister, ambassadeur de la marque Porsche, qui a participé au développement et aux essais de la nouvelle 911 Turbo S, auteur du temps officiel au tour.

Freins et pneumatiques optimisés en performance

Les ingénieurs de Porsche se sont attachés à optimiser les propriétés dynamiques de la voiture pour lui permettre d'être à la hauteur de la puissance développée. Ainsi, la nouvelle génération de pneumatiques utilisée sur la 911 Turbo S offre une tenue de route nettement améliorée sur le sec, tout en conservant de bonnes performances sur chaussée humide. Les pneumatiques sur le train arrière sont plus larges de 10 mm par rapport au modèle précédent (taille : 325/30 ZR 21). Comme sur le modèle précédent, le train avant est chaussé de pneumatiques 255/35 ZR 20. Le système de freinage composite en céramique PCCB, fourni de série, est équipé de nouvelles garnitures de frein, dont le mélange de matériaux est issu du sport automobile. Leur composition est conçue pour supporter de très fortes charges. Les performances de freinage et la sensation sur la pédale de frein s'en trouvent grandement améliorées. Les ingénieurs ont augmenté le diamètre des disques de frein sur le train arrière, qui passe de 390 mm à 410 mm par rapport au modèle précédent. À l'avant, les disques de frein ont un diamètre de 420 mm. La nouvelle 911 Turbo S est donc équipée du plus grand système de freinage PCCB jamais installé par Porsche sur un modèle à deux portes.

Aérodynamique active intelligente

Un nouveau concept aérodynamique optimise le refroidissement et l'efficience de la nouvelle 911 Turbo S. Les volets d'air de refroidissement actif disposés verticalement à l'avant et le diffuseur avant actif, associés à la lèvre adaptative du spoiler avant et à l'aileron arrière rétractable et inclinable, hérités du modèle précédent, confèrent à la voiture une aérodynamique particulièrement efficace. L'air s'écoule ainsi de manière optimale pour assurer le refroidissement des freins et du moteur. En fonction de la situation de conduite, l'aérodynamique active réduit intelligemment la portance ou la traînée, selon le réglage. Le coefficient de traînée de la 911 Turbo S Coupé est réduit de 10 % par rapport au modèle précédent, lorsque les éléments aérodynamiques actifs sont en position optimale en termes de pénétration dans l'air. En outre, l'aérodynamique active améliore le comportement de freinage sur chaussée humide. En mode Wet les clapets de refroidissement à l'avant se ferment pour éviter des projections d'eau importantes sur les disques de frein.

Optimisation du châssis pour une agilité accrue et une meilleure stabilité

Équipé d'un système d'hybridation T-Hybrid, avec son système électrique haute tension et son système de batteries, la 911 Turbo S peut être dotée, de série, du système de contrôle dynamique du châssis Porsche à commande électrohydraulique (ehPDCC). Ce système réduit les mouvements de roulis de la caisse lors des changements de direction et améliore l'agilité en entrée et en sortie de courbe. Le système fonctionne à l'aide de bielles d'accouplement actives reliées entre elles (montage en croix). En fonction de la situation de conduite, le débit d'huile dans le circuit permet de faire monter la pression exercée par ces bielles d'accouplement. Les stabilisateurs génèrent alors des forces d'appui et maintiennent l'équilibre de la voiture. La voiture devient ainsi plus prévisible dans son comportement et plus facile à conduire, offrant ainsi au conducteur une meilleure maîtrise de la puissance développée. Le confort et la dynamique de conduite s'en trouvent améliorés. Ainsi, le fleuron de la gamme 911 améliore à la fois le confort de conduite, la stabilité et l'agilité. Pour une utilisation optimale au quotidien, le système de réglage actif du châssis PDCC à commande électrohydraulique est disponible avec un système de levage du train avant, fourni en option, qui agit beaucoup plus rapidement que son prédécesseur grâce à son intégration au système 400 V.

Un nouveau système d'échappement Sport, fourni de série, avec silencieux arrière et embouts de sortie en titane, donne à la 911 Turbo S une signature sonore en adéquation avec son positionnement haut de la gamme. Le son émis par la voiture a été pensé spécialement pour ce modèle exclusif. En outre, le système d'échappement permet de réduire le poids. Les mesures d'optimisation du moteur contribuent également à générer une signature sonore encore plus riche en émotions. Le moteur Boxer de 3,6 litres fonctionne spécifiquement avec un calage asymétrique des temps de distribution. Le moteur génère ainsi des fréquences sonores supplémentaires, ce qui se traduit par une sonorité plus rauque et plus nette.

Finitions exclusives et équipements qualitatifs

Avec la nouvelle Turbo S, Porsche applique à la 911 les éléments de design spécifiques aux modèles Turbo. Ainsi, la voiture comporte divers éléments de contraste en Turbonite, teinte exclusive réservée aux modèles Turbo de la marque. Il s'agit notamment de l'écusson Porsche et du monogramme « turbo S » à l'arrière. En outre, le fleuron de la gamme se distingue par des inserts décoratifs spécifiques à la Turbo S, disposés sur les lamelles de l'aileron arrière et sur les baguettes d'encadrement des vitres latérales. L'offre de jantes pour la Turbo S comprend de nouveaux modèles à écrou central en Turbonite.

Comme c'est traditionnellement le cas pour les modèles Turbo, la carrosserie du nouveau fleuron de la gamme 911 est plus large que celle des versions Carrera. La caisse et les voies sont élargies, des ouvertures sont aménagées en amont des passages de roue à l'arrière. Sur le bouclier arrière redessiné, des sorties d'air accentuent la largeur de la voiture. Les sorties du système d'échappement en titane au design révisé mais typique de la Turbo, rappellent le positionnement de la version Turbo S dans la gamme. Un élément décoratif perlé au du bandeau lumineux arrière souligne également l'exclusivité du modèle. Des sorties d'échappement ovales en titane avec une structure spéciale sont proposées en option. Tous ces éléments exclusifs contribuent à différencier nettement la déclinaison Turbo S des autres modèles 911.

L'habitacle se caractérise également par des touches de Turbonite sur les panneaux de porte, le volant, le tableau de bord et la console centrale, les surpiqûres décoratives, le chronomètre Sport Chrono et le combiné d'instruments. Les ceintures de sécurité et plusieurs boutons de la console centrale arborent également cette teinte. Pour la première fois, des baguettes décoratives en structure de carbone, entrelacées de fils couleur Néodyme, et un ciel de toit en microfibre perforée noir confèrent un caractère exclusif à l'habitacle.

En version Coupé, la 911 Turbo S est fournie de série en configuration deux places. Sur demande, les sièges arrière peuvent être configurés, sans supplément de prix. La version Cabriolet est livrée de série avec les sièges arrière. Porsche équipe de série la nouvelle 911 Turbo S de phares matriciels à LED (HD Matrix). Ils sont dotés de fonctions innovantes qui augmentent considérablement la sécurité lors de la conduite de nuit. Le pack Sport Chrono, qui comprend l'indicateur de température des pneumatiques, le système de réglage électronique des amortisseurs PASM, configuré spécifiquement pour le modèle, le système de réglage actif du châssis PDCC à commande électrohydraulique et le système d'échappement Sport en titane font partie de la dotation de série. Dans l'habitacle, les sièges Sport Plus

adaptatifs à 18 positions de réglage, avec fonction mémoire et lettrage « turbo S » sur les appuie-têtes, sont proposés de série. L'embossage spécifique à la Turbo S sur la sellerie et les panneaux de porte est une réinterprétation des caractéristiques de conception de la première 911 Turbo 930. Le siège baquet Sport rabattable de la 911 GT3, optimisé en poids, est proposé en option pour la version Coupé.

Choix d'options riche et varié
D'autres options de personnalisation au catalogue Porsche Exclusive Manufaktur sont proposées pour la 911 Turbo S. Outre la couleur au choix parmi plus de 100 teintes extérieures, ces options comprennent notamment les jantes Turbo Exclusive Design avec des branches en carbone peintes en Néodyme, le toit allégé en carbone apparent, les feux arrière Exclusive Design et les prises d'air en carbone, en amont des passages de roues arrière. Pour la première fois, des bras d'essuie-glace en carbone, 50 % plus légers que les modèles de série, peuvent être commandés. L'habitacle peut être agrémenté d'éléments stylistiques : des coutures décoratives dans des couleurs contrastantes, un embossage personnalisé, des garnitures en cuir pour les consoles de siège et les seuils de porte, avec de fines coutures décoratives, ainsi que des clés peintes et personnalisées.

La 911 Turbo S au poignet
Le configurateur de montres Porsche Design permet de créer sa propre « voiture de sport pour le poignet », harmonisée à la 911 Turbo S dans les moindres détails. Le nouveau cadran noir avec des éléments de design en Turbonite souligne la proximité avec la sportive. Outre le Turbonite, toutes les teintes extérieures (y compris la teinte personnalisée au choix) sont disponibles pour la couronne autour du cadran.

Le boîtier en titane est recouvert d'un revêtement noir en carbure de titane. Le bracelet est fabriqué à partir de cuir et de fils utilisés à l'intérieur des modèles Porsche. La montre se distingue aussi par le marquage à chaud du monogramme « turbo S ». Elle est équipée du calibre Porsche Design WERK 01.200, certifié COSC et dotée d'une fonction flyback (retour-en-vol). Le rotor de remontage, qui peut être sélectionné individuellement, reprend les différents motifs des roues de la 911 Turbo S et est orné de l'écusson Porsche en Turbonite. Le fond du boîtier peut être personnalisé par une gravure personnelle. Le chronographe 911 Turbo S est fabriqué à la main dans la manufacture horlogère de Porsche à Granges, en Suisse, uniquement sur commande.

Disponible à la commande dès aujourd'hui
La nouvelle Porsche 911 Turbo S est disponible à partir de 275 400 euros TTC en France. La nouvelle 911 Turbo S Cabriolet est disponible à partir de 289 700 euros TTC. Les premières livraisons en France sont prévues début 2026.

Les valeurs indiquées sous forme de fourchettes ne se réfèrent pas spécifiquement à un véhicule donné et ne font pas partie de la gamme de produits proposée. Elles servent uniquement à des fins de comparaison entre différents types de véhicule. Les équipements et les accessoires (pièces rapportées, pneumatiques, etc.) peuvent influer sur les paramètres pertinents du véhicule (poids, résistance au roulement et aérodynamisme, par exemple). Ces facteurs, en plus des conditions météorologiques, des conditions de circulation et du comportement de conduite, peuvent avoir une incidence sur la

consommation de carburant/d'électricité, les émissions de CO2, l'autonomie et les performances d'un véhicule.

MEDIA ENQUIRIES



Fayçal Elasri

Chef du Département Presse et Relations Publiques de Porsche France
+33 (0) 1 57 65 89 42
faycal.elasri@porsche.fr

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 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]

*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/ppdb/2025/09/porsche-911-turbo-s--la-sportive-polyvalente.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/febd4ea5-9118-4991-926c-78ab74b5777f.zip