

PORSCHE

Nouvelle Porsche 911 Turbo S

Dossier de presse

Contenu

Points forts	4
En résumé.....	6
Technologie d'entraînement	12
Châssis et performances	17
Carrosserie, aérodynamique et design	21
Packs intérieur et extérieur.....	25
Équipement	27
Le chronographe 911 Turbo S	30
Porsche 911 Turbo S : Historique.....	32

Consommation de carburant et émissions de CO₂

911 Turbo S (WLTP, valeurs provisoires)

Consommation de carburant en cycle mixte : 11,8 – 11,6 l/100 km ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 266 – 262 g/km ;

Classe de CO₂ : G

911 Turbo 4S Cabriolet (WLTP, valeurs provisoires)

Consommation de carburant en cycle mixte : 11,8 – 11,7 l/100 km ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 267 – 265 g/km ;

Classe de CO₂ : G

Toutes les données se réfèrent au modèle UE.

Les valeurs de consommation et d'émissions de CO₂ ont été déterminées selon le nouveau procédé de mesure WLTP. Pour le moment, les valeurs NEDC déduites sont encore indiquées. Pour obtenir plus d'informations sur les valeurs officielles de consommation de carburant et d'émissions de CO₂ des véhicules particuliers neufs, veuillez consulter le guide de la consommation de carburant, des émissions et de la consommation électrique des véhicules particuliers neufs (« Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen »), disponible gratuitement dans tous les points de vente et auprès de la société allemande DAT.

Points forts

La voiture de sport aux multiples talents : Porsche 911 Turbo S

- **Aussi polyvalente qu'exceptionnelle**

La 911 Turbo S allie performances impressionnantes, praticité sans compromis au quotidien, confort remarquable sur les longues distances et caractère exclusif.

- **La plus puissante des 911 de série**

Le nouveau moteur Boxer biturbo six cylindres de 3,6 litres, doté du système innovant T-Hybrid, développe une puissance cumulée de 523 kW (711 ch) et un couple maximal de 800 Nm.

- **Système T-Hybrid innovant avec suralimentation biturbo**

Deux turbocompresseurs électriques, un moteur électrique intégré au carter de la boîte PDK, ainsi qu'une batterie de traction compacte et légère permettent d'atteindre des performances exceptionnelles.

- **Conception aérodynamique optimisée**

Des éléments avant et arrière redessinés, un diffuseur avant actif et un aileron arrière repensé offrent une efficacité énergétique encore meilleure grâce à une résistance aérodynamique réduite..

- **Dynamique de conduite irréprochable**

La nouvelle 911 Turbo S améliore son temps au tour sur la boucle nord du Nürburgring d'environ 14 secondes (07:03,92 minutes). Elle passe de 0 à 100 km/h en seulement 2,5 secondes, soit 0,2 seconde de moins que le modèle précédent. Il ne lui faut que 8,4 secondes pour passer de 0 à 200 km/h, soit un gain de 0,5 seconde.

- **Un design inimitable**

La teinte contrastante exclusive Turbonit, propre à la gamme Turbo, et la philosophie de design Turbo qui s'applique à tous les modèles viennent compléter les marqueurs « Turbo » sur la nouvelle 911 Turbo S, notamment sa carrosserie élargie avec entrées d'air latérales et son aileron arrière distinctif.

En résumé

Modèle phare doté d'un système hybride performant et développant 711 ch

Stuttgart. 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.

« Conduire une 911 Turbo S, c'est vraiment 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.

Motorisation : Un système hybride très performant avec deux turbocompresseurs électriques

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 de 3,6 litres. Équipé du système T-Hybrid, technologie innovante à circuit haute tension de 400 V, ce moteur déploie une puissance dépassant de 61 ch celle du modèle précédent.

Un 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 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. 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 les mêmes 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. Sur l'essieu arrière, les ingénieurs ont fait passer le diamètre des disques de frein du système de freinage composite en céramique PCCB de série 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 des freins et du groupe motopropulseur. Il améliore également l'efficacité 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 avant identique à celle du modèle précédent et l'aileron arrière déployable et inclinable, un système complet et efficace. 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 volets de refroidissement situés à l'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. Ce dernier réduit le roulis lors des changements de direction et améliore l'agilité à l'entrée des virages et la précision dans les courbes. 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 fleuron de la gamme 911 reste, comme toujours, un modèle de polyvalence dans l'univers des voitures de sport. Pour une utilisation quotidienne optimale, le système PDCC électrohydraulique est disponible avec un système de levage optionnel pour l'essieu avant. Son intégration au système 400 V lui confère une réactivité nettement supérieure à celle du modèle précédent.

Un nouveau système d'échappement sport de série avec silencieux arrière et sorties d'échappement en titane souligne également le caractère exceptionnel 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 de gagner 6,8 kg. Les modifications réalisées à l'intérieur du moteur contribuent elles aussi à émotionnaliser encore davantage la sonorité. Le moteur 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, résolument Boxer.

Design exclusif et équipement luxueux

Avec la nouvelle Turbo S, la stratégie de design de Porsche pour les Turbo est appliquée à la 911. L'esthétique exclusive affirme l'identité unique de ce modèle Turbo au sein de la gamme 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. On remarquera en outre les inserts qui ornent

les lamelles de l'aileron arrière et les contours des vitres latérales. La gamme de jantes comprend de nouveaux designs avec écrou central en Turbonit.

Conformément à la stratégie Turbo, le nouveau modèle haut de gamme de la série 911 actuelle se caractérise par une carrosserie et une voie nettement plus larges que celles des modèles Carrera, ainsi que par la présence d'ouïes dans les panneaux latéraux arrière. L'arrière redessiné arbore des ouvertures d'aération marquantes qui soulignent sa largeur. Les sorties du système d'échappement en titane, au design revisité spécial Turbo, affirment la position de leader de ce modèle, 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.

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 néodyme 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 ehPDCC 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

L'offre Porsche Exclusive Manufaktur propose de nombreuses autres options de personnalisation. Outre la palette de teintes personnalisées qui compte plus de 100 nuances, il s'agit notamment de jantes Turbo Exclusive Design à lames en carbone peintes en néodyme, d'un toit léger en carbone apparent, de feux arrière Exclusive Design ainsi que d'entrées 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 se parer 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 de Granges, en Suisse.

Système hybride hautes performances innovant avec suralimentation biturbo

Chez Porsche, la dénomination Turbo S désigne bien plus qu'une simple méthode de suralimentation de l'air d'admission. Elle caractérise le modèle phare de la gamme, synonyme de sportivité exceptionnelle et de leadership technologique. C'est pourquoi, pour la nouvelle 911 Turbo S, Porsche a considérablement perfectionné le principe innovant du système T-Hybrid, particulièrement léger, introduit avec la 911 Carrera GTS. Alors que la 911 Carrera GTS n'utilise qu'un seul turbocompresseur électrique (eTurbo), la nouvelle 911 Turbo S est équipée d'un système comportant deux eTurbos spécifiques. La motorisation atteint une puissance de 523 kW (711 ch), soit un gain de 61 ch par rapport au modèle précédent. Le couple maximal est de 800 Nm. Forte de cette puissance, notre sportive haut de gamme passe de 0 à 100 km/h en 2,5 secondes, soit deux dixièmes de seconde de moins que le modèle précédent.

Le moteur Boxer six cylindres entièrement repensé, d'une cylindrée de 3,6 litres, repose sur la génération de moteurs récemment présentée qui propulse également la 911 Carrera GTS. Par rapport au modèle précédent, les ingénieurs ont réduit l'alésage de 5 mm pour atteindre 97 millimètres et relevé le moyeu de 4,6 mm pour atteindre 81 millimètres. Le bloc-moteur optimisé en termes de poids est doté de chambres de ventilation agrandies. Des culbuteurs à galet rigide sont utilisés dans les culasses afin d'améliorer l'efficacité. Cette technologie est issue du sport automobile et optimisée à la fois la friction et la robustesse. Pour le système de commande des soupapes optimisé en termes de poids, Porsche utilise également la technologie éprouvée VarioCam. Cette dernière positionne les arbres à cames avec précision pour tous les régimes et charges, garantissant ainsi un développement optimal de la puissance tout en réduisant la consommation de carburant. Grâce à un procédé de combustion optimisé, le moteur Boxer atteint également un rendement énergétique supérieur. Dans la nouvelle génération de moteurs, l'entraînement à courroie précédemment utilisé a été abandonné. À la place, un moteur électrique intégrée au carter de la boîte PDK joue le rôle de démarreur et de générateur, tandis que le compresseur de climatisation est entraîné électriquement. Il en résulte une

conception compacte qui libère de l'espace au-dessus du groupe moteur pour accueillir l'onduleur à impulsions et le convertisseur CC/CC. De plus, une nouvelle batterie de démarrage particulièrement plate y est installée. La batterie lithium-fer-phosphate (LiFePO_4) à structure légère, d'une capacité énergétique de 40 Ah, ne mesure que 90 millimètres de hauteur pour un poids de seulement sept kilogrammes. Une ligne d'admission d'air à double flux entièrement repensée, comprenant un refroidisseur d'air de suralimentation et quatre cartouches de filtre à air, est installée au-dessus du moteur Boxer. L'espace disponible est donc utilisé de manière optimale. Même sans son système hybride, le moteur thermique de la nouvelle 911 Turbo S atteint une puissance de 471 kW (640 ch) et un couple de 760 Nm. Pour faire face aux contraintes qui en résultent, Porsche a doté le moteur de nouveaux pistons moulés renforcés. Ils règlent le taux de compression à un rapport de 9,2:1.

Le nouveau turbocompresseur électrique

Pour la première fois, Porsche utilise la technologie eTurbo sur une 911 Turbo S. Contrairement aux turbocompresseurs conventionnels, chaque turbocompresseur électrique est équipé d'un moteur électrique intégré. Ce dernier est positionné entre la roue à aubes et la roue à turbine et entraîne directement l'arbre du turbo. Cela permet de faire monter la roue à aubes en régime à une vitesse fulgurante, indépendamment de la charge du moteur à combustion. La pression de suralimentation maximale est donc disponible en un temps très court, quelle que soit la situation. Les turbocompresseurs électriques contribuent ainsi de manière déterminante à la réactivité, à la performance et à l'efficacité du groupe motopropulseur. Parallèlement, les composants sont conçus de manière à permettre aux moteurs électriques de réguler la pression de suralimentation. Ils génèrent de l'énergie électrique à partir de la rotation des arbres. En réduisant la vitesse de rotation de la turbine, ils diminuent la pression de suralimentation en fonction de la situation. L'énergie électrique ainsi produite est soit injectée dans la batterie haute tension, soit transmise directement au moteur électrique intégré au carter de la boîte PDK. Ainsi, la pression de suralimentation excédentaire n'est pas évacuée comme d'habitude, mais exploitée sous forme d'énergie. Il n'est pas nécessaire d'utiliser de wastegates pour limiter

la pression, ni de recourir à une conception à géométrie variable du compresseur pour optimiser la réactivité.

La configuration à deux turbocompresseurs permet de réduire la taille des compresseurs, qui ont été spécifiquement conçus pour répondre aux exigences de la 911 Turbo S. La réduction des diamètres (65 millimètres pour la roue à turbine et 73 millimètres pour la roue à aubes) améliore encore la réactivité. L'utilisation du second turbocompresseur permet également d'augmenter la récupération d'énergie des gaz d'échappement. En situation de pleine charge, l'énergie électrique ainsi récupérée est disponible pour le moteur électrique de traction intégré au carter de la boîte PDK, ce qui améliore considérablement les performances globales. Le couple système de la nouvelle 911 Turbo S atteint sa valeur maximale de 800 Nm sur une plage de régime extrêmement large, comprise entre 2 300 et 6 000 tr/min. La puissance nominale de 523 kW (711 ch) est disponible entre 6 500 et 7 000 tr/min.

Le système hybride de la nouvelle 911 Turbo S

Lors du développement du système hybride, tout a été fait pour atteindre des performances optimales pour un poids additionnel minimal. Afin d'assurer une répartition des masses idéale, les ingénieurs ont placé la batterie haute tension de la nouvelle 911 Turbo S à l'avant du véhicule. Cette batterie compte 216 cellules rondes et offre une capacité brute de 1,9 kWh. En termes de taille et de poids, elle correspond à peu près à une batterie de démarrage classique. Le refroidissement liquide en continu et la gestion thermique efficace garantissent que la batterie fournit une puissance élevée de manière constante, même en cas de conduite dynamique. Son unité de commande est située sous le siège conducteur, tandis que l'on trouve l'onduleur à impulsions et le convertisseur CC/CC au-dessus du moteur Boxer, qui est environ 11 cm moins haut que sur la version précédente. Le système hybride fonctionne avec une tension de 400 volts.

En plus des moteurs électriques intégrés aux turbocompresseurs électriques, la nouvelle 911 Turbo S est équipée d'un moteur de traction situé dans le carter de la boîte PDK. Le moteur synchrone à excitation permanente, entièrement intégré au carter de la boîte de

vitesse, est couplé au vilebrequin via le volant bi-masse. Il mesure seulement 286 millimètres de diamètre pour 55 millimètres de longueur. Le moteur délivre un couple d'entraînement de 188 Nm dès le régime de ralenti et contribue à hauteur de 60 kW à la puissance du système. Un système de refroidissement hautement intégré et simplifié, doté de ventilateurs de radiateur plus puissant, d'un nouveau radiateur central et d'une nouvelle pompe à eau, adapte la gestion thermique aux exigences accrues.

Le fonctionnement du système hybride dépend de la situation de conduite. Dans les situations de conduite dynamiques, la batterie haute tension alimente de manière adaptée les turbocompresseurs électriques ou le moteur électrique, afin d'accélérer la montée en pression de suralimentation ou d'augmenter le régime moteur. Dans le cas d'une conduite à vitesse maximale, la récupération des gaz d'échappement effectuée par les turbocompresseurs électriques alimente le moteur électrique. De cette manière, la pression de suralimentation est limitée et la température des gaz d'échappement est réduite, tandis que la puissance motrice augmente. Dans les situations de performance maximale, la batterie haute tension fournit de l'énergie supplémentaire afin d'augmenter encore la puissance du système.

Afin de répondre aux couples générés, Porsche a développé une boîte PDK spécifique pour ses systèmes hybrides haute performance. Elle repose sur le modèle précédent, mais les embrayages, le train et l'engrenage à pignon conique ont été renforcés. De plus, un rapport de pont rallongé diminue le régime moteur à haute vitesse. Sur la nouvelle 911 Turbo S, jusqu'à 500 newton-mètres du couple moteur sont transmis via une boîte de transfert au différentiel avant refroidi par eau.

L'émotion à l'état pur : la symphonie de la 911 Turbo S

La déclinaison la plus puissante de la 911 à ce jour est également la version Turbo S la plus dynamique jamais conçue. Le réglage minutieux et le concept global ingénieux de cette sportive rendent ces performances sans compromis perceptibles comme jamais.

Quand on parle de l'expérience globale offerte par une voiture de sport, le paysage sonore compte autant que les sensations de conduite. Grâce à des mesures prises à l'intérieur

même du moteur, l'ambiance sonore dans l'habitacle est devenue encore plus riche en émotions. Des temps d'ouverture et de fermeture asymétriques ajoutent des fréquences supplémentaires à la signature sonore du moteur Boxer, offrant une expérience acoustique particulièrement puissante et équilibrée. La signature sonore caractéristique est également renforcée par un nouveau système d'échappement Sport à double flux, doté d'un silencieux arrière et de sorties d'échappement en titane. Ce système fait partie de l'équipement de série de la nouvelle 911 Turbo S et garantit une puissance maximale avec un poids minimal. Pour protéger les composants adjacents de la chaleur, Porsche utilise pour la première fois un nouveau type d'écran thermique. Il est conçu en trois couches et se compose de deux tôles fines (0,25 mm d'épaisseur chacune), qui enveloppent un matériau isolant efficace à base de cellulose.

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.

Modifications de la carrosserie

La carrosserie de la nouvelle 911 Turbo S a également été adaptée à la puissance exceptionnelle de la nouvelle motorisation. Les ingénieurs ont ainsi retravaillé les tourelles d'amortisseurs à l'avant, le bac de batterie haute tension ainsi que la traverse. À l'arrière du véhicule, plusieurs éléments ont été optimisés, notamment les cadres des amortisseurs, les traverses et le plancher. En outre, un nouveau support moteur est utilisé. Les roulements conventionnels surpassent leurs prédécesseurs actifs dans tous les domaines, bien qu'ils soient plus compacts et plus légers.

La carrosserie et la voie élargies typiques des modèles Turbo illustrent également ce principe. Les ailes avant sont élargies de 45 millimètres par rapport à celles des modèles 911 Carrera. Les ailes arrière au design robuste sont une caractéristique emblématique des modèles 911 Turbo et élargissent l'arrière de 20 millimètres. L'arrière redessiné présente des ouvertures d'aération marquantes qui soulignent encore sa largeur plus importante.

De face, la voiture est encore plus impressionnante grâce à l'intégration de nouveaux éléments de design fonctionnels. L'intégration de toutes les fonctions d'éclairage dans les phares teintés de série sur la 911 Turbo S, commune à tous les modèles 911, est bien plus qu'une simple mesure esthétique ou technique liée à l'éclairage. Elle permet de libérer, au niveau du bouclier avant, l'espace nécessaire à des prises d'air de refroidissement plus performantes. La signature lumineuse à quatre points, typique de Porsche, est active sur la 911 Turbo S dans tous les modes d'éclairage, y compris lorsque les feux de croisement et les feux de route sont allumés.

Aérodynamique active et fonctionnalité renforcée

Les nombreux éléments aérodynamiques de la 911 Turbo S sont à la fois des traits visuels distinctifs et des composants essentiels aux performances dynamiques du véhicule. L'aileron arrière actif, typique des modèles Turbo, réduit la portance à haute vitesse ou diminue la résistance à l'air lorsqu'il est dans sa position la plus efficace. Il fait partie des

systèmes aérodynamiques actifs de la 911 Turbo S, qui adaptent leur stratégie de fonctionnement selon les exigences de performance, la situation de conduite et la température extérieure. Le système global comprend, comme sur le modèle précédent, une lèvre de spoiler avant active, qui est rétractée, partiellement déployée ou entièrement déployée en fonction du mode de conduite. Il en résulte une réduction de la résistance à l'air ou de la déportance aérodynamique.

Les cinq volets d'air de refroidissement visibles, disposés verticalement dans l'habillage de bouclier avant, présentent une forme optimisée pour un débit d'air encore plus élevé, répondant ainsi aux besoins en refroidissement accrus du moteur. À faible charge, les volets restent presque entièrement fermés, ce qui optimise la résistance à l'air et réduit ainsi la consommation de carburant. À forte charge, par exemple lors d'une utilisation sur circuit, les volets s'ouvrent et orientent un flux d'air supplémentaire vers les radiateurs du groupe motopropulseur.

La 911 Turbo S introduit pour la première fois des diffuseurs avant réglables en continu intégrés dans l'habillage du soubassement. Ils s'ouvrent et se ferment en coordination avec les volets d'air de refroidissement. Lorsque le volet est ouvert, l'air circule à travers le conduit jusqu'au passage de roue. Cela réduit la portance sur l'essieu avant et compense l'influence de l'augmentation du flux d'air de refroidissement sur les forces de portance. Le système refroidit également les freins. En mode Wet, les diffuseurs se ferment. Cela protège les disques de frein avant contre une humidité excessive. Lorsque les diffuseurs sont fermés, les avantages aérodynamiques du diffuseur et des volets d'air de refroidissement se combinent. Dans la position la plus efficace de tous les éléments aérodynamiques actifs, le coefficient de traînée de la 911 Turbo S Coupé enregistre une amélioration pouvant atteindre dix pour cent. Les systèmes passifs optimisés contribuent également à cette amélioration.

Un nouveau langage stylistique Turbo introduit sur la 911

Un modèle Turbo S est toujours reconnaissable en tant que tel. On peut parler de langage stylistique utilisé par Porsche pour tous ses modèles Turbo, et qui est appliqué pour la

première fois dans la gamme 911. Sa caractéristique distinctive est la teinte anthracite Turbonit, exclusivement réservée aux modèles Turbo. Sur la 911 Turbo S, Porsche utilise cette teinte comme couleur contrastante sur les lamelles de l'aileron arrière, ainsi que comme insert dans les parties avant et arrière et au niveau du contour des vitres latérales. Les écussons Porsche sur le capot avant et sur les écrous centraux des roues sont également peints en Turbonit. Tous ces éléments, disponibles pour la première fois sur une 911 n'appartenant pas à une série limitée, se combinent avec les caractéristiques classiques et emblématiques de la 911 Turbo pour former un ensemble harmonieux. Cela inclut la carrosserie et la voie élargies ainsi que l'aileron arrière dynamique. D'autres éléments de design élégants viennent s'ajouter. Le spoiler avant adaptatif arbore le monogramme « turbo S ». À l'arrière, une nouvelle structure perlée sur la garniture située sous le bandeau de feux arrière distingue la 911 Turbo S. Elle s'élève de manière dynamique au niveau de la pagode. Le système d'échappement Sport, avec silencieux arrière et sorties d'échappement en titane, souligne également son caractère exceptionnel. Il permet un gain de poids de 6,8 kilogrammes par rapport au système d'échappement du modèle précédent. Des sorties d'échappement en titane à structure spéciale sont disponibles en option. Vue de profil, la 911 Turbo S est tout aussi unique. Porsche peint les coques inférieures des rétroviseurs extérieurs, les entrées d'air latérales arrière et les bas de caisse latéraux dans un noir noble et très brillant. Avec son design musclé et technologique, la Turbo S affirme une identité unique au sein de la gamme 911.

Teintes disponibles : des possibilités de personnalisation (presque) illimitées

Une large sélection de couleurs extérieures est disponible pour la Porsche 911 Turbo S. L'offre de série se décline en quatre palettes chromatiques bien connues : Legends, Dreams, Shades et Contrasts. La palette Legends comprend, pour ce modèle, quatre teintes classiques de Porsche, tandis que Dreams regroupe des couleurs particulièrement vives et expressives, comme le Rouge Indien et le Bleu Lugano. La palette Shades regroupe quant à elle des couleurs sobres et élégantes, alors que Contrasts met le noir et blanc à l'honneur.

Porsche Exclusive Manufaktur propose par ailleurs plus de 130 autres couleurs de carrosserie via les programmes « sélection couleur personnalisée » et « sélection couleur personnalisée (plus) ». La catégorie « sélection couleur personnalisée » comprend des teintes prédéfinies qui ont déjà été validées techniquement, notamment Bleu maritime, Rubis étoilé et Vert menthe. Certaines de ces couleurs jouissent d'un véritable statut culte au sein de la communauté Porsche. Pour intégrer une sélection couleur personnalisée dans le processus de production, il faut compter environ trois mois supplémentaires.

Porsche Exclusive Manufaktur propose également le programme « Sélection couleur personnalisée (plus) », dans le cadre duquel les clients remettent un échantillon de la couleur souhaitée au Centre Porsche. Porsche examine ensuite la faisabilité technique et développe la teinte, si elle est fondamentalement réalisable, pour une utilisation comme couleur de véhicule. Ce processus dure environ neuf mois, selon l'ampleur du travail.

Pour la Porsche 911 Turbo S Cabriolet, différentes couleurs de capote au choix sont disponibles. En plus des couleurs noir, bleu, marron et rouge, une option noire avec des bandes grises est également proposée.

De plus, les packs Design permettent de personnaliser encore davantage certains détails. Le pack SportDesign 911 Turbo Carbone ajoute au véhicule des feux arrière au design exclusif, avec des accents en Turbonit. Les coques supérieures des rétroviseurs extérieurs et le triangle de vitre sont peints en coloris carbone, tout comme les entrées d'air au niveau des panneaux latéraux arrière. Le pack comprend également une finition noire pour les étriers de frein du Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

L'intérieur : sportif et luxueux

La nouvelle 911 Turbo S reprend le design intérieur raffiné de la gamme 911. Le concept de commande Porsche Driver Experience, entièrement axé sur le conducteur, permet une utilisation encore plus fluide et intuitive de cette voiture de sport, en particulier en cas de conduite dynamique. En tant que modèle phare de la gamme, la Turbo S se distingue par un équipement particulièrement luxueux et sportif. Les sièges, les appuie-tête, le tableau de bord, les panneaux de portes ainsi que la banquette arrière en option sont habillés de cuir lisse noir de haute qualité, avec coutures décoratives en couleur Turbonit.

La couronne du volant Sport GT de série, incluant le sélecteur de modes et le chauffage du volant, est revêtue de cuir lisse perforé. Les bandes centrales et les garnitures de portes présentent un motif de couture spécifique. De nombreux détails graphiques, dont les monogrammes en relief « turbo S » sur les appuie-tête des sièges Sport adaptatifs 18 positions à réglage électrique avec fonction mémoire, soulignent le statut de modèle phare de la gamme 911. La configuration biplace de série de la 911 Turbo S Coupé rappelle la stratégie de construction allégée de Porsche. Sur demande, il est possible de configurer la banquette arrière sans supplément. Pour ce qui est de la version cabriolet, Porsche prévoit toujours quatre places.

À l'intérieur, Porsche poursuit l'affirmation claire du positionnement de la 911 Turbo S en utilisant la couleur contrastante Turbonit. Si on considère l'ensemble des gammes, c'est le modèle Turbo présentant la plus forte présence de ce coloris Turbonit dans l'habitacle. La nuance anthracite raffinée se retrouve sous forme d'insert dans les panneaux de porte, sur les surfaces décoratives du volant et du combiné d'instruments, en encadrement du tableau de bord et de la console centrale, sur les commandes de climatisation ainsi que sur le levier de vitesse. Porsche utilise également la teinte Turbonit pour le ciel de toit, qui est revêtu de Race-Tex perforé. La teinte exclusive aux modèles Turbo orne également les écussons Porsche, les ceintures de sécurité ainsi qu'une partie des boutons de la console centrale. Selon la couleur choisie pour l'intérieur, cela peut également s'appliquer aux tapis de sol.

Au sein du pack Sport Chrono, le cadran du chronomètre Sport Chrono se pare également de la teinte Turbonit.

En option, avec le pack intérieur Carbone spécifiquement conçu pour la Turbo S, Porsche propose pour la première fois des baguettes décoratives en structure carbone avec un fil décoratif en Néodyme. Si ce pack est choisi, les inserts décoratifs des baguettes sur la console centrale, le levier de vitesse et les panneaux de porte sont réalisés en carbone mat.

En plus du pack intérieur de série en cuir noir, Porsche propose pour la 911 Turbo S plusieurs packs en cuir bicolore, ainsi que d'autres variantes monochromes, dans lesquelles les coutures décoratives peuvent, par exemple, être réalisées en couleur Craie au lieu de la teinte Turbonit. En outre, un cuir Club particulièrement raffiné est proposé dans les coloris Noir Basalte, Brun Truffe et dans la combinaison Noir Basalte/Classic Cognac. L'offre Porsche Exclusive Manufaktur permet d'aller encore plus loin dans la personnalisation de la 911 Turbo S. Ainsi, sur demande, les coutures décoratives, les ceintures de sécurité, le cadran du chronomètre Sport Chrono et le compte-tours numérique peuvent se parer de la teinte Jaune Porsche Racing.

Des tapis de sol personnalisés sont également disponibles via Porsche Exclusive Manufaktur. De même, le porte-documents, les baguettes de seuil de porte et la clé du véhicule peuvent être personnalisés selon vos souhaits et vos goûts. De plus, une gravure personnalisée du couvercle du casier de rangement est disponible via Porsche Exclusive Manufaktur.

Équipement

Équipements de série et options très complets

La 911 Turbo S affirme son statut exceptionnel de modèle phare à l'ADN marqué par le sport automobile grâce à de nombreux équipements de série directement dérivés de la compétition. Parmi ces équipements figurent l'aérodynamique active, de nombreuses mesures de réduction du poids, les roues arrière directrices, la boîte de vitesses à double embrayage PDK à 8 rapports, le système de freinage céramique PCCB, les jantes avec écrou central et la transmission intégrale. Le système électrohydraulique Porsche Dynamic Chassis Control (ehPDCC) est également toujours présent à bord. En alternative au Porsche Active Suspension Management (PASM) de série, un châssis sport PASM surbaissé de 10 millimètres est proposé. Le Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), garant d'une traction maximale et d'une agilité optimale en conduite dynamique, ainsi que le pack Sport Chrono avec application Porsche Track Precision et indicateur de température des pneus intégrés font également partie de l'équipement de série du modèle Turbo S.

La 911 Turbo S est conçue comme un modèle exclusif et luxueux, d'une polyvalence absolue, aussi bien sur circuit que sur route. Elle est disponible avec une large gamme de fonctions dédiées au confort, de systèmes d'assistance à la conduite et d'options d'infodivertissement issues de l'actuelle gamme 911. On peut notamment penser à l'ioniseur du système innovant de qualité de l'air avec fonction GPS, au pack d'assistance à la conduite Porsche InnoDrive avec régulateur de vitesse adaptatif et maintien actif dans la voie jusqu'à 210 km/h, à l'assistant de vision nocturne ainsi qu'à la fonction de levage dont la portée a été élargie. Une assistance au stationnement à distance fait également partie des systèmes disponibles en option. Grâce à son équipement complet et à ses performances supérieures, la nouvelle 911 Turbo S couvre, sur demande, un spectre encore plus large que le modèle précédent entre confort et performances.

Porsche équipe de série la 911 Turbo S de phares matriciels HD à LED. Ce système d'éclairage innovant comprend plus de 32 000 pixels par phare pour générer une lumière haute résolution et couvre l'ensemble des feux de route et la majeure partie des feux de croisement. Chaque pixel est contrôlé individuellement, ce qui permet d'adapter la signature

lumineuse à chaque situation de conduite en quelques millisecondes. Parmi les fonctions supplémentaires offertes par le système figurent notamment l'éclairage de la trajectoire, l'éclairage des chantiers et des passages étroits, ainsi que des modes d'éclairage spécifiques pour la conduite sous la pluie ou dans le brouillard, aux intersections, lors des virages ou des changements de direction. Lorsqu'aucun véhicule ne précède ou n'arrive en sens inverse, les feux de route auxiliaires automatiques augmentent la puissance lumineuse de 1 400 à 2 500 lumens. Ils permettent alors à la 911 d'éclairer la chaussée sur une distance allant jusqu'à 600 mètres.

Une nouvelle génération d'infodivertissement

Grâce au Porsche Communication Management (PCM) entièrement modernisé, la 911 Turbo S offre également des performances optimales en matière d'expérience numérique. La nouvelle génération du système PCM, introduite avec le changement d'année-modèle en juin 2025, réagit plus rapidement, offre un accès à de nombreuses applications tierces populaires via l'App Center et intègre l'assistant vocal numérique Amazon Alexa®. De plus, la technologie Dolby Atmos® est le gage d'une expérience sonore particulièrement immersive. Le système audio Surround Bose Premium, de série sur la 911 Turbo S, offre une puissance de 570 watts répartie sur 12 haut-parleurs et prend en charge cette technologie innovante de son immersif. Les pistes audio sont spatialisées de manière ciblée dans l'espace tridimensionnel, de sorte qu'elles semblent envelopper l'auditeur de toutes parts.

L'auditeur a ainsi l'impression de se trouver au cœur de l'orchestre, ou, dans un film ou un livre audio, au beau milieu de l'action. En complément du système audio de série, le système Burmester® High-End Surround Sound System est également disponible en option. Il comprend 13 haut-parleurs et offre une puissance totale de 855 watts. Pour vivre cette expérience sonore, il est nécessaire que les sources audio soient produites en Dolby Atmos®. La majorité des artistes les plus connus publient d'ores et déjà des morceaux compatibles. Des applications compatibles Dolby Atmos® sont disponibles dans l'App Center.

Ce dernier fait partie du pack Porsche Connect et est inclus pour 10 ans avec la 911 Turbo S. Cela permet aux clients Porsche d'accéder à une multitude d'applications tierces, qui sont directement installées dans le PCM et peuvent être utilisées en natif. Selon le marché, l'offre inclut des applications populaires pour les services d'actualités, la musique, les vidéos et les podcasts, telles que Spotify® et Apple Music®. Des médiathèques et des applications météo font également partie de l'offre, tout comme des applications permettant de rechercher des sites touristiques et des itinéraires attrayants.

En plus du Porsche Voice Pilot déjà bien établi, Porsche Connect propose également Amazon Alexa® comme assistant numérique tiers. Ce service permet de contrôler aussi bien certaines fonctions du véhicule que des fonctions de domotique, par exemple les portes de garage automatiques ou l'éclairage domestique. Alexa® est également utile pour rechercher des informations, créer des listes de tâches ou de courses, ou encore pour consulter les actualités et les bulletins météo. L'activation se fait via le bouton Voice Pilot situé sur le volant.

Made for you : la version horlogère du modèle Turbo S

Pour accompagner la 911 Turbo S, Porsche lance un chronographe qui associe le mythe Turbo S à l'art horloger moderne. Le chronographe 911 Turbo S offre aux conducteurs et aux fans de Porsche la possibilité de concevoir leur propre « voiture de sport au poignet ». Le configurateur de montres est conçu sur le même modèle que celui des voitures et propose désormais de nouvelles options qui correspondent parfaitement à la nouvelle 911 Turbo S. La montre personnalisée est fabriquée à la main dans la manufacture horlogère de Porsche, située à Granges, en Suisse.

Le chronographe 911 Turbo S, doté du calibre Porsche Design certifié COSC avec fonction « flyback », peut être personnalisé selon les préférences individuelles grâce à de nombreux éléments configurables. Le cadran noir présente de nombreux éléments en couleur Turbonit, une teinte exclusive aux modèles Porsche Turbo. L'anneau de couleur peut être configuré en Turbonit ou dans n'importe quelle teinte de carrosserie disponible pour la 911 Turbo S, y compris les couleurs historiques populaires du programme « Sélection couleur personnalisée ». Le boîtier ultraléger est en titane avec un revêtement en carbure de titane noir. La lunette est dotée d'une échelle tachymétrique.

Le bracelet en cuir de veau est confectionné dans le cuir d'origine des véhicules et rehaussé de coutures décoratives réalisées avec le fil utilisé dans l'habitacle. Toutes les possibilités de configuration du véhicule sont également disponibles pour cette montre. Ainsi, le chronographe peut être conçu en harmonie avec l'intérieur et l'extérieur du véhicule personnalisé. Ce lien étroit entre la voiture de sport et la montre peut être renforcé, sur demande, par un monogramme « turbo S » estampé à chaud. Un bracelet en titane avec fermoir déployant, lui aussi en titane, est également disponible en option, avec la même finition que le boîtier. Pour ceux qui aiment varier les styles, un système de changement rapide permet d'alterner entre les deux types de bracelet.

Pour une précision maximale et une qualité horlogère exceptionnelle, le chronographe est équipé du calibre Porsche Design WERK 01.200, certifié COSC et doté de la fonction

« flyback » Visible à travers un fond de verre saphir, ce chef-d'œuvre de mécanique de précision est parfaitement mis en valeur. Une gravure personnalisée peut être réalisée sur le fond du boîtier, par exemple un nom, ou encore la plaque d'immatriculation ou le numéro de châssis de sa 911 Turbo S. Le rotor de remontage reprend le design des jantes de la 911 Turbo S et peut être configuré en reprenant tous les modèles de jantes disponibles pour ce véhicule.

Turbo S : 33 ans au service de l'innovation et de la performance

La première 911 Turbo (génération 930) constituait une véritable prouesse technique. Avant que Porsche ne commence à livrer ce véhicule haute performance au printemps 1975, les voitures homologuées pour la route avec turbocompression restaient extrêmement confidentielles. Les moteurs turbo étaient alors considérés comme sensibles et difficilement utilisables au quotidien. La 911 Turbo, avec sa carrosserie large distinctive et son aileron spectaculaire, allait changer la donne.

Avec une vitesse de pointe de 250 km/h, la première 911 Turbo comptait parmi les véhicules homologués pour la route les plus rapides de son époque. Parallèlement, elle posait les bases d'une nouvelle famille de modèles Porsche. Aujourd'hui, chez Porsche, la désignation Turbo correspond aux modèles phares de chaque gamme : elle est synonyme de luxe et de confort, d'une sportivité sans compromis et d'une technologie de pointe. Au sein des modèles Turbo, la 911 Turbo S se distingue tout particulièrement. Produite initialement en petite série et souvent lancée tardivement dans le cycle de production d'une gamme, elle repousse les limites du techniquement possible.

Porsche 911 Turbo S 964 (1992)

En 1992, Porsche lance pour la première fois une 911 Turbo S en série. C'est le département Exclusive, qui avait alors un objectif différent d'aujourd'hui, qui donne l'impulsion pour sa création. En plus d'une augmentation de puissance, le modèle bénéficie d'une cure d'amaigrissement radicale. En renonçant à la direction assistée, à la climatisation, à la radio, au volant bi-masse et à la banquette arrière, et en utilisant des éléments de carrosserie allégés, la Turbo S s'inspire techniquement des modèles 911 RS. Au lieu du confort, seule l'homologation routière figure au cahier des charges.

Son moteur Boxer turbo de 3,3 litres est basé sur celui de la 911 Turbo. Grâce à des modifications telles que de nouveaux arbres à cames et une pression de suralimentation

accrue, le moteur développe une puissance de 280 kW (381 ch), soit une augmentation de 61 ch. Équipée de pneus exclusifs de 18 pouces, notre sportive atteint les 100 km/h en 4,6 secondes et une vitesse maximale de 290 km/h. Seuls 86 exemplaires de cette 911 Turbo S sont produits. Pourtant, ce modèle spécial marque fortement les esprits. La teinte Jaune Speed, créée spécialement pour ce modèle, orne encore aujourd'hui les étriers de frein du système de freinage céramique PCCB.

Porsche 911 Turbo S 993 (1997-1998)

Pour la seconde déclinaison de la 911 Turbo S, le département Porsche Exclusive joue à nouveau un rôle clé. Le département des demandes spéciales est à l'origine, en 1997 et 1998, de la production des 336 exemplaires de la nouvelle 911 Turbo S. Contrairement à son prédécesseur, ce modèle n'a plus rien d'ascétique. Son équipement haut de gamme donne un aperçu de l'avenir de la 911 Turbo S et comprend de nombreux éléments qui ne sont disponibles qu'en option sur la 911 Turbo. On peut penser pour s'en convaincre au pack aérodynamique avec spoilers avant et arrière, aux entrées d'air situées à côté des phares antibrouillard pour optimiser le refroidissement des freins, ainsi qu'à la présence forte du cuir et du carbone dans l'habitacle. En tant que modèle phare de la gamme 911, la Turbo S 993 est toujours dotée de grandes prises d'air sur les panneaux latéraux arrière, un détail qui est devenu un signe distinctif des modèles Turbo.

Sur le plan technique, le type 993 représente également une étape importante. Pour la première fois, Porsche équipe ses modèles suralimentés d'une transmission intégrale. De plus, on a deux turbocompresseurs, au lieu d'un seul. Le moteur Boxer, désormais porté à 3,6 litres, bénéficie de conduits d'admission plus courts et de turbocompresseurs plus compacts, ce qui le rend plus réactif et plus dynamique. Sur la 911 Turbo S, le groupe moteur est équipé de l'option « WLS II » (Werksleistungssteigerung II, augmentation de puissance d'usine II) et développe une puissance de 331 kW (450 ch). Cette option permet à cette supercar légère de 1 500 kg de passer de 0 à 100 km/h en 4,1 secondes et de devenir la première Porsche 911 à atteindre une vitesse maximale de 300 km/h.

Porsche 911 Turbo S 996 (2004-2006)

La génération 996 marque un tournant important, tant sur le plan technique que stratégique. Pour la première fois, Porsche propose une version cabriolet du modèle haut de gamme de la 911 et ne se limite plus au coupé. Le compartiment moteur recèle deux nouveautés notables : la nouvelle 911 Turbo S est équipée de série d'un système de refroidissement liquide et, en option, d'une boîte automatique (Tiptronic S). Les clients apprécient et les ventes en témoignent : au total, 1 563 exemplaires sont produits.

Porsche positionne également cette Turbo S comme modèle phare et vitrine technologique. Le système de freinage céramique PCCB, récemment introduit sur la 911 Turbo, fait désormais partie de l'équipement de série, tout comme les enjoliveurs de roue avec écusson Porsche en couleur et un chargeur six CD. L'augmentation de puissance d'usine à 331 kW (450 ch), identifiée par le code équipement X50, fait également partie de l'équipement de série. Elle permet d'atteindre une vitesse maximale de 307 km/h, un nouveau record pour la 911 Turbo S.

Porsche 911 Turbo S 997 (2010 – 2012)

Si le passage à la génération 997 n'induit que des modifications légères au niveau des dimensions, l'évolution de la 911 Turbo S est nettement plus marquée sur le plan technique. En effet, Porsche équipe le moteur Boxer six cylindres de 3,8 litres nouvellement développé de turbocompresseurs considérablement améliorés. La géométrie variable de ces turbocompresseurs permet d'optimiser le flux d'air vers la turbine et de générer une vitesse de rotation plus élevée du turbocompresseur à faible charge moteur. Résultat : une réponse spontanée du moteur et un bond en termes de performance. Le nouveau moteur développe une puissance maximale de 390 kW (530 ch) et un couple de 700 Nm. Par rapport à sa base, la 911 Turbo, ce modèle gagne quatre dixièmes de seconde sur le sprint de 0 à 100 km/h, qu'il réalise en 3,3 secondes.

Cet exploit est rendu possible par la nouvelle boîte de vitesse Doppelkupplung (PDK) à 7 rapports développée par Porsche. Sur la 911 Turbo S, cela fait partie de l'équipement de série, au même titre qu'un blocage du différentiel arrière mécanique, que l'utilisation pour la

première fois de roues à écrou central, que le nouveau pack Sport Chrono ou encore que l'habillage intérieur exclusif en cuir. Avec ces caractéristiques, Porsche distingue clairement le modèle haut de gamme de la 911 Turbo. Le moteur exclusif contribue à ce nouveau positionnement : sur la génération 997, il n'est plus possible de commander l'augmentation de puissance d'usine pour la 911 Turbo afin d'atteindre les performances de la 911 Turbo S. À l'échelle mondiale, 5 296 clients ont opté pour une 911 Turbo S de type 997.

Porsche 911 Turbo S 991 (2013-2016)

Avec la génération 991, Porsche s'écarte pour la première fois de son schéma habituel en lançant la 911 Turbo S dès le début du cycle de vie de la gamme. Le lancement intervient en 2013, peu après celui de la nouvelle 911 Turbo, et le modèle se distingue plus nettement qu'auparavant. Un habillage de bouclier avant avec des prises d'air, des sorties d'échappement noires chromées ainsi qu'un intérieur en cuir noir et rouge font partie de l'équipement de série exclusif. Ces éléments d'équipement ne sont pas disponibles sur la 911 Turbo. Avec des options spécifiques au modèle, comme un levier de vitesse PDK en carbone, il est possible d'accentuer encore davantage l'identité visuelle.

Le changement de modèle apporte de nombreuses innovations techniques qui rendent la 911 Turbo S encore plus dynamique. Pour la première fois, Porsche propose des roues arrière directrices et introduit des éléments aérodynamiques actifs. La boîte Porsche Doppelkupplung (PDK) passe les rapports plus rapidement et la transmission gagne en puissance. Avec 412 kW (560 ch) et un couple de 700 Nm, la Turbo S passe de 0 à 100 km/h en 3,1 secondes, tandis que sa vitesse maximale atteint 318 km/h. Porsche en produit 9 629 exemplaires avant le remodelage suivant.

Dans la seconde moitié de son cycle de vie, la 911 Turbo S fait l'objet d'autres évolutions majeures. Un système Dynamic Boost maintient une pression de suralimentation constante, même si la pédale d'accélérateur est brièvement relâchée, ce qui permet au moteur de réagir pratiquement sans délai en cas de nouvelle accélération. Le bouton Sport Response permet pour la première fois d'adapter la réactivité du moteur et de la boîte de vitesses. La puissance du moteur augmente également, atteignant 427 kW (580 ch) pour un couple de

750 Nm. Ces modifications s'accompagnent d'une nouvelle étape importante : pour la première fois dans l'histoire des modèles Turbo, un véhicule passe sous la barre des trois secondes au sprint de 0 à 100 km/h, avec un temps de 2,9 secondes. 10 079 exemplaires de la 911 Turbo S la génération 991.2 ont été produits.

Porsche 911 Turbo S 992 (2020-2025)

La Porsche 911 Turbo S a toujours été à la pointe de la technologie. Cela se vérifie une nouvelle fois lors du lancement de la génération 992, et ce dès la première. En raison de la pandémie de Covid-19, Porsche dévoile le modèle en ligne, la première prévue au Salon de Genève ne pouvant avoir lieu. C'est la première fois qu'une 911 Turbo S est présentée avant la version 911 Turbo. Ce qui était autrefois un modèle exotique est devenu un pilier essentiel et convoité de la gamme 911.

Par rapport à la version précédente, elle gagne encore en rapidité. Équipée d'un moteur entièrement repensé avec deux turbocompresseurs VTG symétriques, d'un nouveau système d'admission et de suralimentation, ainsi que d'une boîte PDK à 8 rapports également nouvelle, elle atteint les 100 km/h en seulement 2,7 secondes. Avec une puissance de 478 kW (650 ch) pour un couple de 800 Nm, cette nouvelle motorisation surpasse nettement toutes les générations précédentes.

Un peu plus d'un an après la refonte du modèle de base, Porsche présente la 911 Turbo S génération 992.2, qui affirme de manière impressionnante sa position de leader technologique. Pour la première fois, une 911 Turbo S est équipée d'une motorisation hybride haute performance, dont le système haute tension ouvre de nouvelles perspectives tant en matière de puissance que de technologie de châssis. Le groupe motopropulseur T-Hybrid innovant de la 911 Turbo S, doté de deux turbocompresseurs électriques, atteint une puissance système de 523 kW (711 ch) et un couple maximal de 800 Nm. Le temps d'accélération de 0 à 100 km/h descend à 2,5 secondes.