



PORSCHE



Information presse

Porsche 911 Turbo et 911 Turbo S

Table des matières

Repères	Nouvelle Porsche 911 Turbo	1
Fleuron de la famille 911 avec une puissance accrue, un design affûté et une ligne d'équipements améliorée	Les 911 prodiges : Nouvelles Porsche 911 Turbo et 911 Turbo S	3
Motorisations et châssis	Plus spontanée et sportive : la Turbo au sommet de sa forme	5
Nouvelles options		10
Fiche technique	Porsche 911 Turbo	11
	Porsche 911 Turbo S	15
	Porsche 911 Turbo Cabriolet	19
	Porsche 911 Turbo S Cabriolet	23

Repères

Nouvelle Porsche 911 Turbo

Les fleurons de la gamme 911 que sont les 911 Turbo et 911 Turbo S se caractérisent dès maintenant par une puissance accrue de 20 ch (15 kW), un design affûté et une ligne d'équipements encore améliorée. Le comportement dynamique se voit sensiblement renforcé par des solutions innovantes comme la fonction Dynamic Boost qui améliore les reprises ou le pack Sport Chrono, désormais de série. Les modèles sont disponibles dès le départ en versions Coupé et Cabriolet.

Motorisation

Moteur six cylindres 3,8 l à suralimentation biturbo avec turbocompresseur à géométrie variable. Puissance de 540 ch (397 kW) sur la 911 Turbo et de 580 ch (427 kW) grâce au turbocompresseur plus puissant sur la 911 Turbo S, soit une hausse de 20 ch (15 kW) par rapport à la génération précédente. La nouvelle fonction Dynamic Boost maintient la pression de suralimentation lors de l'alternance de charge en vue d'améliorer la réactivité.

Performances

Pack Sport Chrono de série avec quatre programmes de conduite et bouton Sport Response pour des accélérations intermédiaires optimales. Nouvelles accélérations records : la 911 Turbo Coupé passe de 0 à 100 km/h en 3,0 s et la 911 Turbo S en 2,9 s, soit 0,2 s de moins que la génération précédente. Elle est la première 911 à passer sous le cap des 3,0 s. Les vitesses maximales sont sensiblement plus élevées : 330 km/h pour la 911 Turbo S (+ 12 km/h) et 320 km/h pour la 911 Turbo (+ 5 km/h).

Efficacité

Les modèles Coupé consomment désormais 9,1 l/100 km et les versions Cabriolet 9,3 l/100 km. Ce recul de 0,6 l/100 km dans chacun des cas est dû notamment à la pression d'injection sensiblement plus élevée pour une meilleure formation du mélange.

Châssis

Le châssis PASM concilie encore mieux sportivité et confort. Roues arrière directrices et nouveau freinage anti-multicollision de série. Système optionnel de rehaussement de l'essieu avant qui relève la garde au sol de 40 mm au niveau de la lèvre avant à faible vitesse. 911 Turbo S avec équipement dynamique complet : compensateur de roulis PDCC et système de freins céramique PCCB.

Infodivertissement

Le nouveau Porsche Communication Management avec navigation en ligne et écran tactile ultramoderne est aussi simple à utiliser qu'un Smartphone et intègre des fonctionnalités en ligne enrichies : informations trafic en temps réel, Google Earth, Google Street View, etc. À cela s'ajoutent de nombreuses applications faciles à connecter à un smartphone.

Fleuron de la famille 911 avec une puissance accrue, un design affûté et une ligne d'équipements améliorée

Les 911 prodiges : Nouvelles Porsche 911 Turbo et 911 Turbo S

La 911 Turbo porte en elle le meilleur de la technologie développée par Porsche pour ses voitures de sport. Avec leur motorisation optimisée, les nouvelles 911 haut de gamme gagnent une fois de plus en dynamisme et en spontanéité. Les 20 ch (15 kW) supplémentaires se soldent par des performances record tandis que les mesures renforçant l'efficacité font baisser la consommation. Parmi les nombreuses nouveautés figurent le nouveau Porsche Communication Management avec navigation en ligne, Connect Plus et informations trafic en temps réel, le freinage anti-multicollision et l'avertisseur de changement de voie optionnel. Porsche décline d'emblée ses nouveaux modèles 911 Turbo et 911 Turbo S en versions Coupé et Cabriolet.

La pression de suralimentation accrue porte la puissance du six-cylindres biturbo de la 911 Turbo à 540 ch (397 kW). De son côté, la 911 Turbo S développe désormais 580 ch (427 kW) grâce à un turbocompresseur de plus grande puissance ainsi qu'à diverses optimisations. Porsche reste ainsi le seul constructeur à miser sur le mariage entre turbocompresseurs avec turbines à géométrie variable et moteurs à essence.

Les nouvelles voitures de sport hautes performances réalisent ainsi des accélérations foudroyantes : la 911 Turbo S Coupé passe de 0 à 100 km/h en 2,9 s (- 0,2 s). La vitesse maximale, à hauteur de 330 km/h, dépasse de 12 km/h celle de la génération précédente. De son côté, la 911 Turbo Coupé atteint les 100 km/h départ arrêté en 3,0 s et peut rouler jusqu'à 320 km/h, soit 5 km/h de plus que sa devancière.

La consommation est de plus en baisse de 0,6 l/100 km sur chaque version pour atteindre 9,1 l/100 km sur les modèles Coupé et 9,3 l/100 km sur les modèles Cabriolet. Les nouvelles fonctions telles que Dynamic Boost ou le pack Sport Chrono élargi avec sélecteur de programme de conduite et bouton Sport Response sur le volant rendent l'expérience de conduite encore plus dynamique.

Un design affûté aux nouveaux attributs

La 911 Turbo nouvelle génération reprend le design caractéristique de la gamme Carrera actuelle en y ajoutant les attributs inhérents à la 911 Turbo. Le nouveau bouclier avant avec airblades latéraux et les optiques à LED à double lame au dessin étroit et précis donnent une impression de largeur à l'avant, renforcée par la lamelle supplémentaire dans la prise d'air centrale. Désormais de série sur les modèles 911 Turbo, les phares principaux à LED avec fonction Porsche Dynamic Light System (PDLS) incluent les feux de jour à quatre points, le réglage dynamique de la portée des phares, un dispositif de régulation de l'éclairage en fonction de la vitesse, l'éclairage directionnel dynamique et des lave-phares. D'autre part, les modèles 911 Turbo S intègrent le système de régulation dynamique de la portée des feux de route PDLS Plus, fonctionnant à l'aide d'une caméra.

De côté, la voiture de sport hautes performances arbore de nouvelles roues de 20 pouces. Sur la 911 Turbo S, par exemple, les jantes à écrou central comptent sept doubles branches au lieu de dix. Les dimensions des jantes de la 911 Turbo sont également nouvelles : 9 J x 20 à l'avant et 11,5 J x 20 à l'arrière, soit un demi-pouce supplémentaire en largeur. Elles correspondent désormais à celles des jantes de la 911 Turbo S.

L'arrière de la voiture a été modifié en profondeur. On remarque d'emblée la présence des optiques tridimensionnelles avec leurs feux stop à quatre points et effet de halo. Les canaux de sortie d'échappement à l'arrière ont été adaptés au design, tout comme les doubles sorties d'échappement. La grille d'aération a elle aussi été redessinée et se présente désormais en trois parties : à gauche et à droite avec des lamelles, au centre sous la forme d'un cache distinct optimisant l'alimentation en air du moteur.

Motorisations et châssis

Plus spontanée et sportive : la Turbo au sommet de sa forme

Dotée de systèmes actifs tels que la transmission intégrale intelligente PTM, les roues arrière directrices, l'aérodynamique active et le Porsche Torque Vectoring (PTV) Plus, la Porsche 911 Turbo conjugue hautes performances, efficacité et compatibilité totale avec un usage quotidien comme presque aucune autre voiture de sport. Avec son équipement complet de série, la 911 Turbo S pousse ce positionnement à l'extrême en intégrant le système de stabilité en roulis PDCC et le système de freins PCCB. Ces systèmes sont disponibles en option sur la 911 Turbo.

Le comportement dynamique des nouveaux modèles 911 Turbo est renforcé par une multitude d'améliorations et de fonctions innovantes. Les moteurs des 911 Turbo et 911 Turbo S n'ont pas seulement gagné en puissance et en efficacité, ils répondent avec encore plus de spontanéité et de dynamisme aux pressions exercées par le conducteur sur l'accélérateur. Cet agrément de conduite supplémentaire est dû à la nouvelle fonction Dynamic Boost ainsi qu'au pack Sport Chrono étendu, dont la 911 Turbo est désormais équipée elle aussi de série. L'un comme l'autre contribuent à concilier encore mieux le confort sur les trajets longs et la fermeté sportive et dynamique.

Dynamic Boost : une pression de suralimentation sans délai

La fonction Dynamic Boost réduit au minimum le temps de réaction, devenu presque imperceptible, des moteurs turbo en alternance de charge. La nouvelle fonction se fait notamment remarquer après une phase de freinage précédant un virage : quand le conducteur appuie de nouveau sur la pédale d'accélérateur, le moteur réagit par un déploiement de puissance quasiment immédiat. À cet effet, la fonction Dynamic Boost maintient la pression de suralimentation. Habituellement, la distribution ferme le papillon des gaz quand le conducteur lève le pied de l'accélérateur, rendant de facto impossible la génération de la pression de suralimentation. En revanche, la fonction Dynamic Boost laisse le papillon des gaz ouvert et coupe seulement l'alimentation en carburant. Le turbocompresseur continue d'établir la pression qui permettra d'accélérer sans délai dès que le conducteur enfoncera de nouveau l'accélérateur. Si la fonction Dynamic Boost est toujours active, elle est encore plus marquée sur les programmes Sport. Son statut figure sur l'affichage de la pression de suralimentation du combiné d'instrument.

Pack Sport Chrono de série : encore plus proche du sport automobile

Porsche a concocté une nouvelle version du pack Sport Chrono pour la 911 Turbo. Désormais, le conducteur ne choisit plus parmi les différents programmes de conduite depuis un pavé de touches sur la console centrale, mais grâce à un bouton tournant à quatre positions, situé sur le nouveau volant sport GT. Le nouveau volant mesure 360 mm de diamètre. En plus des trois réglages connus Normal, Sport et Sport Plus, le sélecteur comporte également le mode Individual. Un menu du combiné d'instrument permet de configurer et de sauvegarder ses propres paramètres, notamment les réglages du PASM, de la fonction Stop-Start automatique, du becquet avant, de l'aileron arrière et, le cas échéant, du PDCC. La fonction Overboost est aussi disponible en mode Individual quand le programme Sport ou Sport Plus a été configuré. Dès lors, la pression de suralimentation en régime moyen augmente d'environ 0,15 bar et le couple maximum grimpe de 660 Nm à 710 Nm sur la 911 Turbo et de 700 Nm à 750 Nm sur la 911 Turbo S. Enfin, la fonction de départ automatique Launch Control, qui a fait toutes ses preuves, est disponible pour assurer des accélérations maximales, comme sur le modèle précédent.

Bouton Sport Response : poussées d'adrénaline

Autre nouveauté : le bouton Sport Response placé au centre du sélecteur de mode de conduite. Inspiré du sport automobile, il permet d'optimiser la réponse de la voiture d'une simple pression du doigt. Cette fonction est particulièrement utile pour préparer un dépassement par exemple. Une fois le bouton Sport Response actionné, le moteur et la transmission sont réglés pour délivrer les meilleures reprises. En charge partielle, la boîte PDK rétrograde immédiatement pour que le régime moteur soit situé dans une plage idéale, comprise entre 3 000 et 6 000 tr/min. Parallèlement, la boîte PDK adopte des réglages privilégiant des régimes moteur encore plus élevés que dans le mode Sport Plus, si bien qu'elle engage le rapport supérieur plus tardivement. En outre, le point d'allumage est retardé et les aubes du turbocompresseur avec turbine à géométrie variable se referment. Dans le même temps, le papillon des gaz est légèrement ouvert, ce qui a pour effet d'augmenter le débit massique et la vitesse de rotation du turbocompresseur. Dès que le conducteur appuie sur la pédale d'accélérateur, le moteur réagit avec une spontanéité beaucoup plus grande et développe sa puissance maximale beaucoup plus vite. En parallèle, la fonction Dynamic Boost passe en mode Performance. Après 20 s, la voiture revient automatiquement dans le programme

sélectionné préalablement. Un compte à rebours, affiché sur le combiné d'instrument, indique au conducteur le temps dont il dispose encore en mode Sport Response. Cette fonction peut également être désactivée en appuyant une nouvelle fois sur le bouton Sport Response. Elle peut être utilisée aussi souvent que nécessaire.

Pour améliorer le comportement dynamique, Porsche utilise sur tous les modèles 911 Turbo des supports de moteur dynamiques dont le taux d'élasticité a été augmenté. Les nouvelles voitures de sport offrent ainsi un confort accru en programme Normal, renforcé par l'ajustement de l'amortissement à commande électronique (PASM). Selon le programme choisi (Sport ou Sport Plus), les paliers seront amortis avec un réglage de plus en plus dur et une stratégie de régulation pour circuit avec une rigidité élevée sera présélectionnée. Le groupe propulseur s'en trouve ainsi plus solidaire de la carrosserie et les transferts de masse indésirables induits par le moteur en virages sont supprimés. Autre avantage : une meilleure motricité lors des accélérations départ arrêté.

Pluralité : la 911 Turbo S pour la première fois avec d'autres turbocompresseurs

Porsche reste fidèle aux six-cylindres à plat à suralimentation biturbo de 3,8 l pour motoriser les fleurons de sa gamme. Les deux versions disposent de turbocompresseurs à géométrie variable, de l'injection directe d'essence, d'un système d'admission à expansion, de la lubrification à carter sec intégrée et d'une pompe à huile à commande électronique pilotée en fonction des besoins. Pour la première fois, le moteur de la 911 Turbo S est différent de celui de la 911 Turbo. Pour assurer l'accroissement de puissance de la nouvelle 911 Turbo S, le bloc hautes performances est alimenté en air par des turbocompresseurs disposant d'une roue de compresseur plus volumineuse avec un carter adapté en conséquence. Par ailleurs, la pression d'injection maximale de l'injection directe d'essence a été relevée de 140 à 200 bars sur les deux versions. Cela se traduit par une baisse des émissions polluantes et de la consommation. Pour cela, les ingénieurs ont remanié entièrement le système d'injection de carburant, y compris les injecteurs. La pression plus élevée a pour effet de pulvériser davantage le carburant injecté pour qu'il se mélange mieux à l'air affluant. L'homogénéité de ce mélange air-carburant est renforcée par un système d'admission revu et des conduits d'admission modifiés dans la culasse qui rendent encore plus turbulent l'air admis. Enfin, la pression d'injection plus élevée permet de couvrir les besoins de carburant plus importants nécessaires au déploiement de puissance maximal, plus élevé dans le cas de la 911 Turbo S.

PDK : des changements de rapports dignes de la compétition

La proximité encore plus grande qu'entretient la nouvelle génération de 911 Turbo avec l'univers du sport automobile se reconnaît également à la commande de la boîte à double embrayage PDK : le sens du levier sélecteur a été modifié et correspond désormais à la logique utilisée sur la 911 GT3, la 911 GT3 RS et de manière générale en compétition. Le levier se tire pour monter les rapports et se pousse pour rétrograder. De plus, la montée automatique des rapports a été désactivée en mode manuel pour redonner au conducteur le contrôle total des passages de vitesses. Le moteur arrive alors en régime de rotation maximale, avec un niveau sonore qui invite à passer en vitesse supérieure.

Comme sur les modèles 911 Carrera, le volant d'inertie bimasse de la boîte PDK dispose maintenant d'un pendule centrifuge intégré. Il contribue à améliorer la marche du moteur à très bas régimes en amortissant les vibrations du moteur.

PSM avec nouveau mode Sport pour la piste

La fonction Porsche Stability Management (PSM) des nouveaux modèles 911 Turbo offre lui aussi plus de dynamisme à portée de main. Une brève pression sur la touche PSM placée sur la console centrale suffit à activer le mode PSM Sport, particulièrement véloce. Cette fonction peut être activée indépendamment du mode Sport Plus du pack Sport Chrono. Par rapport à la configuration PSM On, la nouvelle fonction autorise un mouvement de lacet beaucoup plus important autour de l'axe vertical et un patinage plus élevé des roues motrices. Sur circuit, un pilote ambitieux pourra ainsi flirter davantage encore avec les limites de sa voiture, sans pour autant renoncer au soutien du PSM dans les cas les plus extrêmes. L'allumage du témoin d'alerte PSM et l'avertissement sur le combiné d'instrument rappellent que le contrôle dynamique de stabilité est restreint. Une pression prolongée sur la touche PSM active le mode PSM Off.

PTM avec une qualité de réglage encore améliorée

Le Porsche Traction Management (PTM) contribue lui aussi à l'amélioration supplémentaire du comportement dynamique sur les nouveaux modèles 911 Turbo. Ainsi, l'embrayage intégral utilise des disques à coefficient de frottement plus élevé pour que le couple énorme délivré par les moteurs turbo soit transmis avec précision et stabilité à l'essieu avant. Le

système, dont la qualité des réglages a été encore affinée, répartit la puissance entre roues avant et roues arrière de manière encore plus rapide et précise que par le passé. Résultat : un comportement routier encore plus affûté avec une traction et un comportement dynamique améliorés. Le PTM perfectionné offre également des avantages dans les situations extrêmes de dynamique transversale. En effet, le comportement routier y est encore plus harmonieux et précis, car la commande réagit encore plus finement aux impulsions données à la pédale d'accélérateur ou au volant. La répartition dynamique et entièrement variable du couple entre les essieux recule le moment du glissement des roues et donc le moment d'intervention du PSM.

Nouvelle option : système de levage de l'essieu avant

Un système de levage de l'essieu avant est proposé pour la première fois sur les modèles 911 Turbo. Ce système électrohydraulique permet, à vitesse réduite, d'augmenter la garde au sol de 40 mm au niveau de la jupe avant. Grâce à l'angle d'attaque plus ouvert et à la garde au sol plus importante au niveau de l'essieu avant, le système de levage facilite l'entrée dans les parkings souterrains ou les garages en pente et empêche la voiture de toucher le sol. Le risque d'endommagement par contact avec les bordures de trottoir est sensiblement réduit. Le système est commandé par une touche distincte sur la console centrale et ne peut être utilisé que lorsque le moteur tourne. La manœuvre de levage ou d'abaissement dure environ cinq secondes et est visualisée sur le combiné d'instrument.

Nouveauté : le freinage anti-multicollision atténue les effets des collisions par l'arrière

La 911 Turbo bénéficie désormais du freinage anti-multicollision qui réduit l'impact des chocs arrière. Celui-ci freine automatiquement le véhicule accidenté après un premier impact, même si le conducteur n'enfoncé plus la pédale de frein. Il empêche ainsi les collisions en chaîne ou en amoindrit tout au moins l'intensité. Le conducteur peut à tout moment reprendre la main sur le système en appuyant plus fort sur la pédale de frein ou d'accélération.

Nouvelles options

L'avertisseur de changement de voie analyse la circulation derrière la voiture

Porsche propose une nouvelle option pour la 911 Turbo : l'avertisseur de changement de voie. Ce système assiste le conducteur en surveillant l'arrière de part et d'autre de la voiture et les angles morts grâce à des capteurs radars. Si l'assistant détecte un autre véhicule sur la voie adjacente, il en informe le conducteur en allumant un voyant d'alerte dans le rétroviseur extérieur. Le système est actif sur une plage de vitesse allant de 30 à 250 km/h. Il peut être activé ou désactivé via l'ordinateur de bord sur le combiné d'instrument.

Nouveaux coloris extérieurs et intérieurs

De nouveaux coloris à l'extérieur et à l'intérieur complètent l'ensemble. Les modèles 911 Turbo inaugurent ainsi les coloris spéciaux Rouge Carmin et Bleu Miami. À l'intérieur, le Marron Cuir fait son arrivée dans la gamme des couleurs de cuir, de même que la couleur spéciale Rouge Bordeaux dans la gamme de couleurs d'intérieur. L'intérieur bicolore Noir/Rouge Bordeaux, proposée pour la première fois, est de série sur les modèles 911 Turbo S.

Fiche technique Porsche 911 Turbo*

Carrosserie : Coupé 2+2 places ; carrosserie de construction légère associant aluminium et acier, avec portes, capots avant et arrière en aluminium ; airbag conducteur et passager à deux niveaux de déclenchement ; airbag latéral et airbag de tête conducteur et passager.

Aérodynamique :

Coefficient de pénétration dans l'air Cx :	0,31
Surface frontale S :	2,07 m ²
Maître-couple Scx :	0,64

Moteur : 6 cylindres à plat refroidi par eau ; bloc-moteur et culasses en aluminium ; 4 ACT ; 4 soupapes par cylindre, distribution variable et levée variable des soupapes côté admission (VarioCam Plus) ; rattrapage hydraulique du jeu des soupapes ; injection directe essence ; un pot catalytique trifonctionnel avec 2 sondes lambda par rangée de cylindres ; suralimentation biturbo à géométrie variable (VTG) ; huile moteur 10,4 litres ; allumage électronique à distribution statique (6 modules d'allumage actifs) ; gestion thermique du circuit de refroidissement ; fonction Stop-Start automatique.

Alésage	102,0 mm
Course	77,5 mm
Cylindrée	3 800 cm ³
Rapport volumétrique	9,8/1
Puissance moteur	540 ch (397 kW) à 6 400 tr/min
Couple maxi	710 Nm de 2 250 à 4 000 tr/min
Puissance au litre	142,1 ch/l (104,5 kW/l)
Régime maxi	7 000 tr/min
Type de carburant	Superplus

Système électrique : 12 V ; alternateur triphasé 2 100 W ; capacité batterie 95 Ah ; récupération d'énergie pour le réseau de bord.

*Les caractéristiques techniques peuvent présenter des différences d'un pays à l'autre

Transmission :

Moteur et boîte de vitesses regroupés par vissage ; transmission intégrale active avec embrayage multidisques piloté par cartographie à régulation électrohydraulique (PTM) ; boîte à double embrayage à sept rapports (PDK) avec différentiel arrière à glissement limité régulé et Porsche Torque Vectoring Plus (PTV+).

1 ^{er} rapport	3,91
2 ^e rapport	2,29
3 ^e rapport	1,58
4 ^e rapport	1,18
5 ^e rapport	0,94
6 ^e rapport	0,79
7 ^e rapport	0,62
MAR	3,55
Rapport de pont AR	3,44
Rapport de pont AV	3,33
Diamètre d'embrayage	220/163,5 mm

Châssis :

Essieu avant : à jambes élastiques (type McPherson, optimisé Porsche) ; suspension à roues indépendantes sur bras transversaux, bras longitudinaux et jambes élastiques ; ressorts hélicoïdaux cylindriques avec amortisseurs intégrés ; direction à assistance électromécanique ; système de rehaussement du train avant optionnel.

Essieu arrière : suspension multibras à roues indépendantes sur cinq bras ; ressorts hélicoïdaux cylindriques avec amortisseurs coaxiaux intégrés ; roues arrière directrices actives.

Porsche Active Suspension Management (PASM) avec amortisseurs à réglage électronique ; deux programmes d'amortissement présélectionnables manuellement.

Freins : Système de freinage à 2 circuits, répartition par essieu ; Porsche Stability Management (PSM) ; amplificateur à dépression ; assistant au freinage ; frein de stationnement duo-servo à commande électrique ; fonction de maintien automatique, freinage anti-multicollision.

Essieu avant : étriers monoblocs en aluminium à 6 pistons ; disques ventilés et perforés, diamètre x épaisseur 380 mm x 34 mm.

Essieu arrière : étriers monoblocs en aluminium à 4 pistons ; disques ventilés et perforés, diamètre x épaisseur 380 mm x 30 mm.

Jantes et pneumatiques :	avant	9 J x 20	avec	245/35 ZR 20
	arrière	11,5 J x 20	avec	305/30 ZR 20

Poids :	Poids à vide selon DIN	1 595 kg
	Poids total autorisé	2 010 kg

Dimensions :	Longueur	4 507 mm
	Largeur	1 880 mm
	Largeur, avec rétroviseurs extérieurs	1 978 mm
	Hauteur	1 297 mm
	Empattement	2 450 mm

Voie	avant	1 541 mm
	arrière	1 590 mm

Volume du coffre	avant	115 l
	arrière	260 l

Capacité du réservoir	68 l
-----------------------	------

Performances routières :	Vitesse maximale	320 km/h 199 mph
	Accélération	
	0 à 60 mph	2,9 s
	0 – 100 km/h	3,0 s
	0 – 200 km/h	10,4 s
	1/4 mile (400 m)	11,0 s
Consommation (NEDC) :	cycle mixte	9,1 l/100 km
	cycle urbain	11,8 l/100 km
	cycle extra-urbain	7,5 l/100 km
Émissions de CO₂ :	cycle mixte	212 g/km
Norme antipollution :		Euro 6

Fiche technique Porsche 911 Turbo S*

Carrosserie : Coupé 2+2 places ; carrosserie de construction légère associant aluminium et acier, avec portes, capots avant et arrière en aluminium ; airbag conducteur et passager à deux niveaux de déclenchement ; airbag latéral et airbag de tête conducteur et passager.

Aérodynamique :

Coefficient de pénétration dans l'air Cx :	0,31
Surface frontale S :	2,07 m ²
Maître-couple Scx :	0,64

Moteur : 6 cylindres à plat refroidi par eau ; bloc-moteur et culasses en aluminium ; 4 ACT ; 4 soupapes par cylindre, distribution variable et levée variable des soupapes côté admission (VarioCam Plus) ; rattrapage hydraulique du jeu des soupapes ; injection directe essence ; un pot catalytique trifonctionnel avec 2 sondes lambda par rangée de cylindres ; suralimentation biturbo à géométrie variable (VTG) ; huile moteur 10,4 litres ; allumage électronique à distribution statique (6 modules d'allumage actifs) ; gestion thermique du circuit de refroidissement ; fonction Stop-Start automatique.

Alésage	102,0 mm
Course	77,5 mm
Cylindrée	3 800 cm ³
Rapport volumétrique	9,8/1
Puissance moteur	580 ch (427 kW) à 6 750 tr/min
Couple maxi	750 Nm de 2 250 à 4 000 tr/min
Puissance au litre	152,6 ch/l (112,4 kW/l)
Régime maxi	7 200 tr/min
Type de carburant	Superplus

Système électrique : 12 V ; alternateur triphasé 2 100 W ; capacité batterie 95 Ah ; récupération d'énergie pour le réseau de bord.

*Les caractéristiques techniques peuvent présenter des différences d'un pays à l'autre

Transmission :

Moteur et boîte de vitesses regroupés par vissage ; transmission intégrale active avec embrayage multidisques piloté par cartographie à régulation électrohydraulique (PTM) ; boîte à double embrayage à sept rapports (PDK) avec différentiel arrière à glissement limité régulé et Porsche Torque Vectoring Plus (PTV+).

1 ^{er} rapport	3,91
2 ^e rapport	2,29
3 ^e rapport	1,58
4 ^e rapport	1,18
5 ^e rapport	0,94
6 ^e rapport	0,79
7 ^e rapport	0,62
MAR	3,55
Rapport de pont AR	3,44
Rapport de pont AV	3,33
Diamètre d'embrayage	220/163,5 mm

Châssis :

Essieu avant : à jambes élastiques (type McPherson, optimisé Porsche) ; suspension à roues indépendantes sur bras transversaux, bras longitudinaux et jambes élastiques ; ressorts hélicoïdaux cylindriques avec amortisseurs intégrés ; direction à assistance électromécanique ; système de rehaussement du train avant optionnel.

Essieu arrière : suspension multibras à roues indépendantes sur cinq bras ; ressorts hélicoïdaux cylindriques avec amortisseurs coaxiaux intégrés ; roues arrière directrices actives.

Porsche Active Suspension Management (PASM) avec amortisseurs à réglage électronique ; deux programmes d'amortissement présélectionnables manuellement ; système de stabilité en roulis Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC).

Freins : Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) ; système de freinage à 2 circuits, répartition par essieu ; Porsche Stability Management (PSM) ; amplificateur à dépression ; assistant au freinage ; frein de stationnement duo-servo à commande électrique ; fonction de maintien automatique ; freinage anti-multicollision.

Essieu avant : étriers monoblocs en aluminium à six pistons ; disques en céramique ventilés et perforés, diamètre x épaisseur : 410 mm x 36 mm.

Essieu arrière : étriers monoblocs en aluminium à quatre pistons ; disques en céramique ventilés et perforés, diamètre x épaisseur : 390 mm x 32 mm.

Jantes et pneumatiques :	avant	9 J x 20	avec	245/35 ZR 20
	arrière	11,5 J x 20	avec	305/30 ZR 20

Poids :	Poids à vide selon DIN	1 600 kg
	Poids total autorisé	1 990 kg

Dimensions :	Longueur	4 507 mm
	Largeur	1 880 mm
	Largeur, avec rétroviseurs extérieurs	1 978 mm
	Hauteur	1 297 mm
	Empattement	2 450 mm

Voie	avant	1 541 mm
	arrière	1 590 mm

Volume du coffre	avant	115 l
	arrière	260 l

Capacité du réservoir	68 l
-----------------------	------

Performances routières :	Vitesse maximale	330 km/h 205 mph
	Accélération	
	0 à 60 mph	2,8 s
	0 – 100 km/h	2,9 s
	0 – 200 km/h	9,9 s
	1/4 mile (400 m)	10,8 s
Consommation (NEDC) :	cycle mixte	9,1 l/100 km
	cycle urbain	11,8 l/100 km
	cycle extra-urbain	7,5 l/100 km
Émissions de CO₂ :	cycle mixte	212 g/km
Norme antipollution :		Euro 6

Fiche technique Porsche 911 Turbo Cabriolet*

Carrosserie : Cabriolet 2+2 places ; carrosserie de construction légère associant aluminium et acier, avec portes, capots avant et arrière en aluminium ; capote à arceau plat entièrement automatique ; airbag conducteur et passager à deux niveaux de déclenchement ; airbag latéral et airbag de tête conducteur et passager.

Aérodynamique :

Coefficient de pénétration dans l'air Cx :	0,32
Surface frontale S :	2,07 m ²
Maître-couple Scx :	0,66

Moteur : 6 cylindres à plat refroidi par eau ; bloc-moteur et culasses en aluminium ; 4 ACT ; 4 soupapes par cylindre, distribution variable et levée variable des soupapes côté admission (VarioCam Plus) ; rattrapage hydraulique du jeu des soupapes ; injection directe essence ; un pot catalytique trifonctionnel avec 2 sondes lambda par rangée de cylindres ; suralimentation biturbo à géométrie variable (VTG) ; huile moteur 10,4 litres ; allumage électronique à distribution statique (6 modules d'allumage actifs) ; gestion thermique du circuit de refroidissement ; fonction Stop-Start automatique.

Alésage	102,0 mm
Course	77,5 mm
Cylindrée	3 800 cm ³
Rapport volumétrique	9,8/1
Puissance moteur	540 ch (397 kW) à 6 400 tr/min
Couple maxi	710 Nm de 2 250 à 4 000 tr/min
Puissance au litre	142,1 ch/l (104,5 kW/l)
Régime maxi	7 000 tr/min
Type de carburant	Superplus

Système électrique : 12 V ; alternateur triphasé 2 100 W ; capacité batterie 95 Ah ; récupération d'énergie pour le réseau de bord.

*Les caractéristiques techniques peuvent présenter des différences d'un pays à l'autre

Transmission : Moteur et boîte de vitesses regroupés par vissage ; transmission intégrale active avec embrayage multidisques piloté par cartographie à régulation électrohydraulique (PTM) ; boîte à double embrayage à sept rapports (PDK) avec différentiel arrière à glissement limité régulé et Porsche Torque Vectoring Plus (PTV+).

1 ^{er} rapport	3,91
2 ^e rapport	2,29
3 ^e rapport	1,58
4 ^e rapport	1,18
5 ^e rapport	0,94
6 ^e rapport	0,79
7 ^e rapport	0,62
MAR	3,55
Rapport de pont AR	3,44
Rapport de pont AV	3,33
Diamètre d'embrayage	220/163,5 mm

Châssis : Essieu avant : à jambes élastiques (type McPherson, optimisé Porsche) ; suspension à roues indépendantes sur bras transversaux, bras longitudinaux et jambes élastiques ; ressorts hélicoïdaux cylindriques avec amortisseurs intégrés ; direction à assistance électromécanique ; système de rehaussement du train avant optionnel.

Essieu arrière : suspension multibras à roues indépendantes sur cinq bras ; ressorts hélicoïdaux cylindriques avec amortisseurs coaxiaux intégrés ; roues arrière directrices actives.

Porsche Active Suspension Management (PASM) avec amortisseurs à réglage électronique ; deux programmes d'amortissement présélectionnables manuellement.

Freins : Système de freinage à 2 circuits, répartition par essieu ; Porsche Stability Management (PSM) ; amplificateur à dépression ; assistant au freinage ; frein de stationnement duo-servo à commande électrique ; fonction de maintien automatique, freinage anti-multicollision.

Essieu avant : étriers monoblocs en aluminium à 6 pistons ; disques ventilés et perforés, diamètre x épaisseur 380 mm x 34 mm.

Essieu arrière : étriers monoblocs en aluminium à 4 pistons ; disques ventilés et perforés, diamètre x épaisseur 380 mm x 30 mm.

Jantes et pneumatiques :	avant	9 J x 20	avec	245/35 ZR 20
	arrière	11,5 J x 20	avec	305/30 ZR 20

Poids :	Poids à vide selon DIN	1 665 kg
	Poids total autorisé	2 065 kg

Dimensions :	Longueur	4 507 mm
	Largeur	1 880 mm
	Largeur, avec rétroviseurs extérieurs	1 978 mm
	Hauteur	1 294 mm
	Empattement	2 450 mm

Voie	avant	1 541 mm
	arrière	1 590 mm

Volume du coffre	avant	115 l
	arrière	160 l

Capacité du réservoir	68 l
-----------------------	------

Performances routières :	Vitesse maximale	320 km/h 199 mph
	Accélération	
	0 à 60 mph	3,0 s
	0 – 100 km/h	3,1 s
	0 – 200 km/h	10,9 s
	1/4 mile (400 m)	11,2 s
Consommation (NEDC) :	cycle mixte	9,3 l/100 km
	cycle urbain	12,1 l/100 km
	cycle extra-urbain	7,6 l/100 km
Émissions de CO₂ :	cycle mixte	216 g/km
Norme antipollution :		Euro 6

Fiche technique Porsche 911 Turbo S Cabriolet*

Carrosserie : Cabriolet 2+2 places ; carrosserie de construction légère associant aluminium et acier, avec portes, capots avant et arrière en aluminium ; capote à arceau plat entièrement automatique ; airbag conducteur et passager à deux niveaux de déclenchement ; airbag latéral et airbag de tête conducteur et passager.

Aérodynamique :

Coefficient de pénétration dans l'air Cx :	0,32
Surface frontale S :	2,07 m ²
Maître-couple Scx :	0,66

Moteur : 6 cylindres à plat refroidi par eau ; bloc-moteur et culasses en aluminium ; 4 ACT ; 4 soupapes par cylindre, distribution variable et levée variable des soupapes côté admission (VarioCam Plus) ; rattrapage hydraulique du jeu des soupapes ; injection directe essence ; un pot catalytique trifonctionnel avec 2 sondes lambda par rangée de cylindres ; suralimentation biturbo à géométrie variable (VTG) ; huile moteur 10,4 litres ; allumage électronique à distribution statique (6 modules d'allumage actifs) ; gestion thermique du circuit de refroidissement ; fonction Stop-Start automatique.

Alésage	102,0 mm
Course	77,5 mm
Cylindrée	3 800 cm ³
Rapport volumétrique	9,8/1
Puissance moteur	580 ch (427 kW) à 6 750 tr/min
Couple maxi	750 Nm de 2 250 à 4 000 tr/min
Puissance au litre	152,6 ch/l (112,4 kW/l)
Régime maxi	7 200 tr/min
Type de carburant	Superplus

Système électrique : 12 V ; alternateur triphasé 2 100 W ; capacité batterie 95 Ah ; récupération d'énergie pour le réseau de bord.

*Les caractéristiques techniques peuvent présenter des différences d'un pays à l'autre

Transmission :

Moteur et boîte de vitesses regroupés par vissage ; transmission intégrale active avec embrayage multidisques piloté par cartographie à régulation électrohydraulique (PTM) ; boîte à double embrayage à sept rapports (PDK) avec différentiel arrière à glissement limité régulé et Porsche Torque Vectoring Plus (PTV+).

1 ^{er} rapport	3,91
2 ^e rapport	2,29
3 ^e rapport	1,58
4 ^e rapport	1,18
5 ^e rapport	0,94
6 ^e rapport	0,79
7 ^e rapport	0,62
MAR	3,55
Rapport de pont AR	3,44
Rapport de pont AV	3,33
Diamètre d'embrayage	220/163,5 mm

Châssis :

Essieu avant : à jambes élastiques (type McPherson, optimisé Porsche) ; suspension à roues indépendantes sur bras transversaux, bras longitudinaux et jambes élastiques ; ressorts hélicoïdaux cylindriques avec amortisseurs intégrés ; direction à assistance électromécanique ; système de rehaussement du train avant optionnel.

Essieu arrière : suspension multibras à roues indépendantes sur cinq bras ; ressorts hélicoïdaux cylindriques avec amortisseurs coaxiaux intégrés ; roues arrière directrices actives.

Porsche Active Suspension Management (PASM) avec amortisseurs à réglage électronique ; deux programmes d'amortissement présélectionnables manuellement ; système de stabilité en roulis Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC).

Freins : Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) ; système de freinage à 2 circuits, répartition par essieu ; Porsche Stability Management (PSM) ; amplificateur à dépression ; assistant au freinage ; frein de stationnement duo-servo à commande électrique ; fonction de maintien automatique ; freinage anti-multicollision.

Essieu avant : étriers monoblocs en aluminium à six pistons ; disques en céramique ventilés et perforés, diamètre x épaisseur : 410 mm x 36 mm.

Essieu arrière : étriers monoblocs en aluminium à quatre pistons ; disques en céramique ventilés et perforés, diamètre x épaisseur : 390 mm x 32 mm.

Jantes et pneumatiques :	avant	9 J x 20	avec	245/35 ZR 20
	arrière	11,5 J x 20	avec	305/30 ZR 20

Poids :	Poids à vide selon DIN	1 670 kg
	Poids total autorisé	2 045 kg

Dimensions :	Longueur	4 507 mm
	Largeur	1 880 mm
	Largeur, avec rétroviseurs extérieurs	1 978 mm
	Hauteur	1 294 mm
	Empattement	2 450 mm

Voie	avant	1 541 mm
	arrière	1 590 mm

Volume du coffre	avant	115 l
	arrière	160 l

Capacité du réservoir	68 l
-----------------------	------

Performances routières :	Vitesse maximale	330 km/h 205 mph
	Accélération	
	0 à 60 mph	2,9 s
	0 – 100 km/h	3,0 s
	0 – 200 km/h	10,4 s
	1/4 mile (400 m)	11,0 s
Consommation (NEDC) :	cycle mixte	9,3 l/100 km
	cycle urbain	12,1 l/100 km
	cycle extra-urbain	7,6 l/100 km
Émissions de CO₂ :	cycle mixte	216 g/km
Norme antipollution :		Euro 6