

911 Turbo S: Consommation de carburant en cycle mixte (WLTP) 11,7 – 11,5 l/100 km, Émissions de CO_2 en cycle mixte (WLTP) 266 – 261 g/km

Modifications de la carrosserie

24/07/2026 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 trais 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 peint 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).

MEDIA ENQUIRIES



Oliver Hilger

Spokesperson 911 and 718
+49 (0) 170 / 911 3915
oliver.hilger@porsche.de

Consumption data

911 Turbo S (WLTP)*: Consommation combinée (gamme): 11.7 – 11.5 l/100 km; Emissions de CO_2 combinée (gamme): 266 – 261 g/km; Statut [StandHeute]

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_323898_en.mp4

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/fr/produits/Dossiers-de-presse/Nouvelle-Porsche-911-Turbo-S/Carrosserie,-aérodynamique-et-design.html

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