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

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

15/10/2025 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.

MEDIA ENQUIRIES

Oliver Hilger

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

Consumption data

911 Turbo S (WLTP)*: Fuel consumption combined: 11.7 – 11.5 l/100 km; CO_2 emissions combined: 266 – 261 g/km; CO_2 class: G

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

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/fr/produits/Dossiers-de-presse/Nouvelle-Porsche-911-Turbo-S/Porsche-911-Turbo-S-Historique.html