



**PORSCHE**

Communiqué de presse

1<sup>er</sup> décembre 2015

Top-modèles dans la série 911 avec plus de puissance, un design acéré et un équipement enrichi

## **Le top du top: les nouvelles Porsche 911 Turbo et 911 Turbo S**

**Stuttgart.** A point nommé pour le début de l'année 2016, Porsche révèle, au Salon international de l'automobile d'Amérique du Nord (NAIAS) de Détroit, deux nouveaux produits phare de sa gamme: les top-modèles de la série 911 – 911 Turbo et 911 Turbo S – se distinguent par un surplus de puissance de 20 ch (15 kW), un design acéré et un équipement enrichi. Les modèles sont d'emblée déclinés en versions Coupé et Cabriolet. Le biturbo six cylindres de 3,8 litres animant la 911 Turbo déploie maintenant 540 ch (397 kW). Ce surplus de puissance est le fruit d'une modification des tubulures d'admission dans la culasse, de nouveaux injecteurs et d'une augmentation de la pression du carburant. La 911 Turbo S, grâce à un nouveau turbocompresseur doté d'un compresseur plus grand, développe désormais 580 ch (427 kW). Dans ce contexte, il convient de souligner que Porsche est le seul constructeur qui continue à miser sur un turbocompresseur avec géométrie variable des turbines en association avec des moteurs essence.

Entre-temps, les propulseurs disposent en outre d'une fonction dite Dynamic Boost, qui améliore davantage leur comportement dynamique. La pression d'admission reste intacte lors des changements de charge (c'est-à-dire quand le pied relâche brièvement la pédale des gaz), grâce au fait que seule l'injection de carburant est interrompue et que le papillon reste ouvert. Ainsi, le moteur répond quasi instantanément à une nouvelle accélération en enfonçant la pédale. En mode Sport et Sport Plus, cette fonction est nettement plus marquée qu'en mode normal.

D'une manière générale, les nouvelles sportives d'élite fournissent des performances routières à couper le souffle, tout en consommant encore moins de carburant: le

Coupé 911 Turbo S sprinte à 100 km/h en 2,9 secondes. Sa vitesse culmine à 330 km/h, soit 12 km/h de plus que jusqu'à présent. La version 911 Turbo, quant à elle, atteint la référence des 100 km/h en 3,0 secondes, sachant que sa vitesse maximale, de 320 km/h, a gagné 5 km/h. Les deux Coupés se contentent pourtant de 9,1 l/100 km, les Cabriolets de 9,3 l/100 km. Toutes les variantes sont donc plus sobres: moins 0,6 litre aux 100 kilomètres. La gestion électronique du moteur et de la boîte, avec cartographie des changements de vitesses repositionnée, a permis cette économie.

### **De série: pack Sport Chrono avec bouton « Mode » et « Sport Response Button »**

Le nouveau volant Sport GT, de 360 millimètres de diamètre, dont le design provient de la 918 Spyder, dispose de série du bouton « Mode ». Il se compose d'un cercle amovible progressif permettant de sélectionner l'une des quatre positions, « Normal », « Sport », « Sport Plus » et « Individual ». Dans ce dernier mode, le conducteur configure puis mémorise ses réglages personnels. Ensuite, le « Sport Response Button », situé au centre du rotacteur « Mode », est désormais compris dans le pack Sport Chrono. Inspiré de la course automobile, ce bouton permet, sur simple pression, d'ajuster les caractéristiques pour mobiliser le meilleur répondant du moteur et de la boîte de vitesses. Le bolide fournit alors, pendant 20 secondes au maximum, une accélération optimale – utile par exemple pour effectuer un dépassement. Une minuterie s'affiche sous forme de compte à rebours dans le combiné d'instruments, informant le conducteur du temps restant. La fonction Sport Response peut être utilisée à volonté et lancée à partir de n'importe quel mode.

Le PSM (Porsche Stability Management) des modèles 911 comprend désormais un nouveau mode, le PSM Sport: en appuyant brièvement sur la touche PSM, dans la console médiane, le système adopte un comportement particulièrement sportif, asservi au programme choisi par le conducteur. Le mode PSM Sport, qui peut être activé séparément, se caractérise par un seuil d'intervention nettement retardée du PSM par rapport à celui des anciens modèles en mode Sport Plus et permet – sur circuit par exemple – de flirter au plus près avec les limites. La diode PSM qui s'allume ainsi

que l'indication correspondante dans le combiné d'instruments signalent que la stabilisation dynamique assurée par le PSM est alors limitée. Toutefois, il reste toujours actif en arrière-plan, même en mode PSM Sport. En outre, en appuyant longtemps sur la touche PSM, il est possible (comme par le passé) de désactiver complètement le système.

### **911 Turbo S dotée d'un ensemble d'équipements plus dynamiques**

Le châssis des nouveaux dérivés 911, qui tous embarquent le PASM de série, offre un écart encore plus marqué entre performance et confort. De plus, la 911 Turbo S peut se targuer d'un équipement dynamique complet: le PDCC, qui réduit les mouvements de tangage, est installé d'office, de même que le dispositif de freinage céramique, le PCCB. Comptent parmi les nouvelles options destinées à tous les modèles 911 Turbo l'assistant de changement de voie (technologie fondée sur un radar) et le système de levage de l'essieu avant, garantissant, à vitesse réduite, une garde au sol de 40 millimètres supplémentaires sous la lèvre du spoiler avant.

### **Design plus acéré arborant de nouvelles caractéristiques**

La nouvelle génération de la 911 Turbo reprend, il va sans dire, les caractéristiques principales du design des actuels modèles Carrera – complétées par les spécificités typiques de la 911 Turbo. Associée aux lamelles supplémentaires dans la prise d'air centrale, la nouvelle forme de la proue, avec ses déflecteurs latéraux (airblades) et ses étroites diodes LED, aux courbes parfaitement dessinées avec double arête, accentue l'impression de largeur de l'avant du véhicule. Vu de profil, l'athlète se campe fièrement sur des roues 20 pouces. La version 911 Turbo S se pare notamment de jantes à sept double-rayons au lieu de dix, avec cache moyeux. Les dimensions des roues de la 911 Turbo sont elles aussi inédites: 9 J x 20 à l'avant et 11,5 J x 20 à l'arrière. Elles ont donc gagné un demi-pouce de largeur, correspondant aux roues de la 911 Turbo S. Les nouvelles poignées de portes, à l'instar des modèles Carrera, sont dénuées de cavité en plastique. La poupe aussi a été retravaillée. Les feux arrière tridimensionnels, avec quatre points de stop et fines lignes d'éclairage telles des ondes, bien connus de la série 911 Carrera, sautent immédiatement aux yeux. Le design des sorties d'air pour le dispositif d'échappement, dans le bouclier arrière,

ainsi que celui de l'embout bitube ont été revus et corrigés. La grille insérée dans le hayon a elle aussi été réagencée. Elle arbore désormais trois parties: des lamelles horizontales encadrent un couvercle indépendant, situé au centre, pour optimiser l'appel d'air du moteur.

### **Nouveau Porsche Communication Management avec navigation en ligne**

Dans le cadre du changement de génération, le système d'infodivertissement PCM nouvellement développé, avec navigation en ligne, s'invite systématiquement dans le cockpit de toutes les 911 Turbo. L'écran multitouch, parfaitement intégré dans la console médiane, se reconnaît à sa surface chic, en verre. Grâce au module Connect Plus, de série, il permet d'enrichir sensiblement les fonctions de connectivité. La navigation s'appuie sur les infos-traffic en temps réel. Itinéraires et destinations peuvent être visualisés avec des photos satellite et à 360 degrés. Enfin, le système est capable de décrypter les saisies manuscrites sur l'interface. En sus, les téléphones mobiles ainsi que les smartphones s'intègrent aussi plus rapidement, plus simplement et plus complètement via WLAN, Bluetooth ou câble. Certaines fonctions du véhicule peuvent désormais être également commandées à distance. Comme sur les modèles précédents, le système acoustique Bose est embarqué de série, sachant que l'installation Burmester est disponible sur demande.

### **Lancement commercial et prix**

Les nouvelles Porsche 911 Turbo peuvent d'ores et déjà être commandées. Elles arriveront sur le marché helvétique fin janvier 2016 et trouveront acquéreur aux prix ci-après – taxe sur la valeur ajoutée et dotation spécifique au pays incluses.

911 Turbo	CHF 209 200
911 Turbo Cabriolet	CHF 225 100
911 Turbo S	CHF 246 600
911 Turbo S Cabriolet	CHF 262 500

Pour les modèles 911 Turbo et 911 Turbo Cabriolet, le Porsche Swiss Package englobe les options ci-après sans supplément de prix: direction assistée Plus, sièges chauffants, pack Lumière Design, radio numérique, Porsche Dynamic Light System Plus (PDLs+). Quant aux 911 Turbo S et 911 Turbo S Cabriolet, elles embarquent

gratuitement, dans le périmètre du Porsche Swiss Package, la direction assistée Plus, les sièges chauffants, le pack Lumière Design, la radio numérique et le tuner TV. Les clients helvétiques bénéficient en sus d'une prolongation de garantie (2 + 2).

Illustrations numériques dans le Porsche Newsroom (<http://newsroom.porsche.de>) ainsi que dans notre banque de données Porsche pour les journalistes accrédités (<https://presse.porsche.ch>).

911 Turbo: consommation en cycle mixte 9,1 l/100 km, urbain 11,8 l/100 km, extra-urbain 7,5 l/100 km; émissions de CO<sub>2</sub>: 212 g/km; catégorie de rendement énergétique: G

911 Turbo Cabriolet: consommation en cycle mixte 9,3 l/100 km, urbain 12,1 l/100 km, extra-urbain 7,6 l/100 km; émissions de CO<sub>2</sub>: 216 g/km; catégorie de rendement énergétique: G

911 Turbo S: consommation en cycle mixte 9,1 l/100 km, urbain 11,8 l/100 km, extra-urbain 7,5 l/100 km; émissions de CO<sub>2</sub>: 212 g/km; catégorie de rendement énergétique: G

911 Turbo S Cabriolet: consommation en cycle mixte 9,3 l/100 km, urbain 12,1 l/100 km, extra-urbain 7,6 l/100 km; émissions de CO<sub>2</sub>: 216 g/km; catégorie de rendement énergétique: G