



PORSCHE



911 Turbo S

Implacable

911 *Turbo S*

Les modèles photographiés dans la présente documentation (caractéristiques et équipements) sont ceux du marché allemand et correspondent aux normes applicables en Allemagne. Ils comportent par exemple des équipements optionnels avec supplément de prix, et certaines versions ou options ne sont pas disponibles dans tous les pays. Pour tout renseignement sur la disponibilité des options et le programme de livraison définitif, veuillez contacter un des Centres Porsche du Réseau Officiel. Les informations fournies ici sur la conception, la livraison, l'aspect extérieur des véhicules, les performances, les dimensions, le poids, la consommation ainsi que les frais de fonctionnement et d'entretien sont celles disponibles au moment de l'impression (01 / 2020). Sous réserve de toute modification dans la conception, l'équipement et le programme de livraison, de toute variation de teintes et de matériaux, ainsi que de toute erreur ou omission. Vous trouverez cette clause de non-responsabilité dans toutes les langues à l'adresse www.porsche.com/disclaimer

C'est mieux lorsque la référence se trouve dans la famille.

8 générations de la 911 Turbo.

Chaque génération possède ses modèles. Des réalisations hors du commun qui montrent la voie, établissent de nouveaux standards. Pour nous, cela représente à la fois un honneur et une incitation lorsque de tels modèles sont issus de notre propre famille.

La première 911 Turbo est dévoilée en 1974 au Salon de l'Automobile de Paris. Alors, en pleine crise pétrolière, la prudence était de mise. Porsche eut pourtant l'aplomb de

présenter la toute première voiture de sport de série suralimentée. Le monde avait retenu son souffle. Il en va toujours de même à l'arrivée de chaque 911 Turbo. Nous avons toujours conservé sa silhouette tout comme son aileron arrière caractéristique, fixe ou non. Mais nous n'avons jamais réussi à dompter son insatiable appétit pour la route. Pourquoi d'ailleurs ? Au fil des modèles, elle est devenue toujours plus performante, plus intelligente et plus visionnaire.

46 années et 7 générations plus tard, la toute dernière 911 Turbo vient se placer là où s'étaient déjà hissées toutes ses devancières : à la première place. En Pole Position dans les cœurs des Porschistes.





1^{ère} Génération
Série G
930 3.0
1975 – 1977

2^e Génération
Série G
930 3.3
1977 – 1989

3^e Génération
964
1991 – 1994

4^e Génération
993
1995 – 1998

5^e Génération
996
2000 – 2005

6^e Génération
997
2006 – 2012

7^e Génération
991
2013 – 2019

8^e Génération
992
à partir de 2020

911 Turbo.
En avance sur son temps depuis 8 générations.



911 Turbo S

911 Turbo S Cabriolet





**Tenue vient de retenue.
Malgré tout, il vaut mieux
attacher votre ceinture.**

Le concept 911 Turbo S.

911.
Turbo.
S.

Chacun de ces 3 termes, pris séparément, suffit pour faire palpiter le cœur de tout passionné d'automobile. Et les 3, pris ensemble, pour repousser les limites du possible. C'est ainsi que nos ingénieurs parlent volontiers, dans le cas de la 911 Turbo S, de la voiture de sport parfaite. Le summum en termes de sensations de conduite. Un modèle façonné pour l'éternité – Mais aussi pour le quotidien. Pour tout ce à quoi le nom Porsche est associé : performance, sportivité, style. Et aussi pour l'intransigeance avec laquelle nous nous battons pour une idée. Passionnément – mais avec en même temps un pragmatisme assumé. Avec toute la rigueur qui s'impose – mais avec le plaisir sans limites d'affronter le bitume.

Ceci est dû en partie à la nouvelle génération de moteurs, à la dynamique encore plus poussée, à une puissance affichée de 650 ch (478 kW) et à un couple maximal de 800 Nm. Et aussi à la nouvelle boîte de vitesses Porsche Doppelkupplung (PDK) à 8 rapports qui transmet tout ceci à la route plus efficacement que jamais.

Car c'est justement cela notre approche : ne jamais penser qu'on ne peut pas faire encore mieux. Ne jamais se résigner. Et toujours tirer la dernière quintessence des performances possibles. Sans accepter aucune limite. Sans retenue. Implacable.

Lorsque nous poussons un concept jusqu'au bout de manière implacable, cela se voit du premier coup d'œil.

Extérieur.

Rendre des lignes exceptionnelles encore plus exceptionnelles ? Une tâche immense. Oui, mais trop séduisante pour ne pas être tentée. Implacable. Sans tergiverser. Mais avec une infinie passion. Pour clarifier les choses dès le premier coup d'œil.

Même si nous sommes tentés de toujours prendre les devants... examinons d'abord l'arrière. C'est ici que bat depuis 1963 le cœur de toute 911 et depuis 1974 aussi celui de toute 911 Turbo : le flat-six. Le design de la poupe est conçu en conséquence – élargi de 20 mm par rapport à la génération précédente. Les ailes musclées, en particulier, trahissent les gènes de la sportivité. Un signe qui distingue la 911 Turbo depuis le tout premier modèle.

Le bandeau lumineux arrière, continu et en une seule pièce, arbore la signature « PORSCHE » et relie les feux arrière tridimensionnels à LED. Pour parachever le tout : la nouvelle ligne d'échappement à quadruple flux avec ses 2 sorties d'échappement « 911 Turbo Design » de couleur Noire.





Les lignes de la partie avant racontent l'histoire Porsche – en empruntant pourtant des voies nouvelles. L'avant s'est en effet élargi : 45 mm. En association avec une voie plus large, ceci améliore notablement la stabilité. Les ailes sont, par tradition, plus hautes que le capot avant et soulignent l'ADN d'un design typiquement Porsche. Le capot avant avec ses moulures caractéristiques, de même que la ligne droite qui le sépare du bouclier, sont une révérence aux modèles 911 des générations précédentes. Également très caractéristiques : les feux de jour et de croisement 4 points des nouveaux phares à LED matriciels, placés de manière plus relevée.

Le bouclier avant, plus profilé et avec ses déflecteurs latéraux Noirs, canalise les flux d'air là où il faut. Et plus précisément : vers les prises d'air latérales et les nouveaux volets de refroidissement actifs qui permettent un apport d'air contrôlé en fonction de la demande et ainsi un aérodynamisme et un refroidissement optimaux. Le bouclier accueille également la caméra et les capteurs des systèmes de confort et d'assistance.

Une ligne sportive classique de la poupe à la proue sans oublier les flancs : un design intemporel, qui montre la voie dans chaque détail.



Garder le cap, par vent debout : 911 Turbo S Cabriolet. Elle allie la silhouette d'une 911 Turbo avec la possibilité de profiter de la sonorité incomparable du moteur turbo sans filtre, capote ouverte.

La capote en tissu entièrement automatique de la 911 Turbo S Cabriolet dispose d'une lunette arrière en verre rigide, associée à 3 supports en magnésium intégrés, pour un résultat robuste et particulièrement léger. Il lui faut environ 12 secondes pour s'ouvrir ou se fermer, jusqu'à une vitesse de conduite de 50 km/h et ceci via une télécommande, si vous le souhaitez.

Le ciel de toit est tendu d'une matière isolante sur le plan à la fois thermique et acoustique. Conséquence notable : vous conservez une température constante, dans l'habitacle, ainsi qu'un niveau de bruits dus au vent sensiblement réduit, si vous le souhaitez.

Un saute-vent électrique permet de conduire à ciel ouvert – sans ressentir de turbulences. Avec des bruits de vent réduits. Il se met en place et se range en seulement 2 secondes, d'une simple pression sur un bouton.





Seule une intime conviction est capable de faire naître les plus fortes émotions.

Intérieur.

Typique Porsche, typique 911 Turbo S : l'alliance d'éléments de design classiques et d'une technologie innovante. Ceci saute immédiatement aux yeux au niveau du combiné d'instruments avec son compte-tours analogique et 2 écrans haute résolution affichant sous la forme d'instruments virtuels toutes les informations principales sur le véhicule. À cela s'ajoute l'écran tactile haute résolution de 10,9 pouces du Porsche Communication Management (PCM) avec navigation en ligne. La rencontre de la précision analogique et de l'intégration numérique.

Nouveau et en même temps une révérence envers les 911 des générations antérieures : l'horizontalité de l'habitacle. Le concept de la console centrale montante séparée du tableau de bord offre un accès optimal aux principales fonctions. Le nombre d'éléments de commande a fortement diminué – corollaire du concept de commande Porsche Advanced Cockpit – et tout est disposé à portée directe du conducteur. Une ergonomie typique d'un modèle sport, marquée également par le nouveau volant sport GT multifonction avec palettes.



On construit des voitures de sport par conviction. Et cela signifie : accorder la plus grande importance à chaque détail. Quel que soit l'endroit où l'on porte le regard ou la main, tout est à sa place, tout est de qualité. L'intérieur cuir bicolore avec coutures contrastantes est particulièrement élégant. Le matelassage de la bande centrale des sièges et des contre-portes rappelle l'histoire de la 911 : les premiers modèles 911 Turbo étaient en effet dotés d'un intérieur dans cette finition soignée. À cela vient s'ajouter des décorations en carbone mat. Une preuve de plus que la haute performance peut aussi s'exprimer sur le plan haptique.



Drapeau à damier en vue ? Fin de la démonstration ? Tout est dit ? Et bien non !

Performances.

Pour nos ingénieurs, la ligne d'arrivée ne représente qu'une étape intermédiaire. Sur la voie du futur. Sur la voie de la perpétuelle recherche du dépassement de soi. Ce qui nous amène à la puissance importante de la 911 Turbo S. Des performances qui se reflètent dans chaque détail.

On a eu recours en effet à des turbocompresseurs plus gros et, pour la première fois, à des injecteurs piézoélectriques. Les collecteurs d'échappement sont hérités de la 911 GT2 RS et améliorent la réactivité et l'efficacité grâce à un écoulement optimisé. Le refroidissement de l'air de suralimentation et l'admission d'air du moteur ont été fondamentalement repensés. L'arrivée de l'air de refroidissement des échangeurs d'air de suralimentation se faisait auparavant via des entrées d'air latérales situées dans les ailes arrière et celle de l'air du moteur via la grille de capot arrière. Ce principe est renversé

sur la nouvelle 911 Turbo S. Ceci permet un refroidissement plus efficace de l'air de suralimentation – et par conséquent une puissance accrue.

Le résultat : extrêmement sportif. Le moteur 6 cylindres a plat, suralimenté par un biturbo à géométrie variable et d'une cylindrée de 3,8 litres, développe 650 ch (478 kW). Impressionnant : le sprint de 0 à 100 km/h ne prend que 2,7 secondes avec Launch Control. Le sprint jusqu'à 200 km/h l'est tout autant : 8,9 secondes. Vitesse de pointe : 330 km/h. Des valeurs de performances certes impressionnantes – mais, en fin de compte, simplement une étape intermédiaire de plus. Vous connaissez nos ingénieurs...



Les informations concernant la consommation de carburant, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées page 55.

La toute nouvelle boîte de vitesses Porsche Doppelkupplung (PDK) à 8 rapports permet des changements de vitesses en l'espace de quelques millisecondes – sans rupture de couple. Elle allie un confort, des performances et une efficacité sans commune mesure avec la génération précédente.

La transmission intégrale Porsche Traction Management (PTM) répartit la force motrice de façon optimale entre le train arrière à entraînement permanent et le train avant. Le système a été encore repensé pour être optimisé en termes de robustesse et de commande. Le résultat : plus de précision et plus de résistance. Associé au système Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) avec blocage du différentiel arrière à glissement limité, il assure une répartition optimale des forces sur les quatre roues dans chaque situation.

Le système Porsche Active Suspension Management (PASM) offre une adaptation plus rapide aux conditions de la chaussée grâce à de nouveaux amortisseurs et à une nouvelle régulation de l'amortissement. Pour une impressionnante sportivité et un haut confort au quotidien.

Pour la première fois sur une 911 Turbo S : le système d'échappement sport en option avec 2 sorties d'échappement de forme ovale de couleur Noire ou Argent.

-
- 1 Sorties d'échappement 911 Turbo S
 - 2 Système d'échappement sport avec sorties d'échappement en Noir
 - 3 Système d'échappement sport avec sorties d'échappement en Argent

Les informations concernant la consommation de carburant, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées page 55.





**Parfois il faut laisser du mou.
Et parfois pas.**

Châssis.

Un cœur bien accroché. Une carapace à toute épreuve. Le terme d'implacable n'est pas ici un mot vide de sens. La condition primordiale pour respecter cette promesse dans toutes les situations : un châssis qui ne laisse rien au hasard. Mais qui vous permet pourtant de rouler aussi en toute quiétude. Selon votre choix du moment.

Le nouveau Porsche Active Suspension Management (PASM) ajuste activement et en permanence l'amortissement de chaque roue en fonction de l'état de la chaussée et du style de conduite. Résultat : moins de mouvements de carrosserie

et plus de confort associé à un dynamisme accru. Disponible en option pour la première fois sur une 911 Turbo S : le châssis sport PASM surbaisse de 10 mm qui assure une tenue de route encore plus neutre et équilibrée de la nouvelle 911 Turbo S.

Les systèmes de régulation automatiques Porsche Stability Management (PSM) et Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) offrent stabilité, motricité et sécurité accrues couplées à une étonnante agilité. Et un immense plaisir dans les virages.

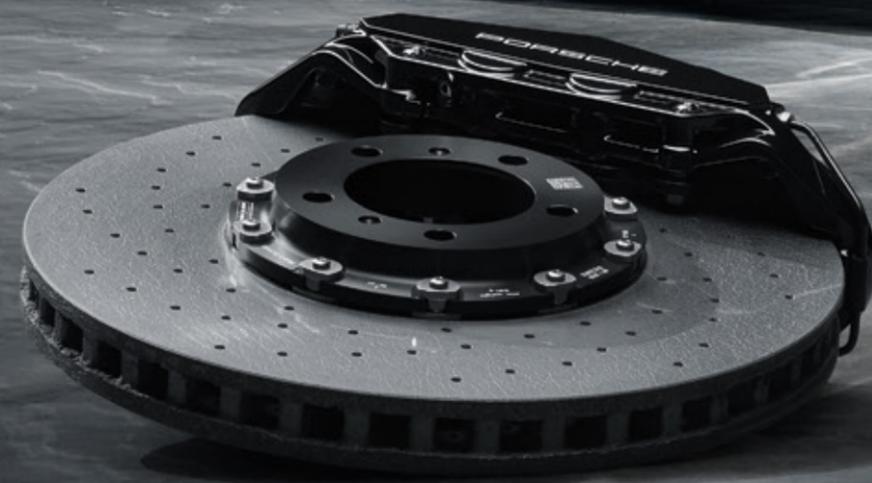
Inconditionnel ? Sans compromis ? Mais sûr.

Freins et jantes.

Aucun compromis – Et là, nous sommes minutieux. En particulier bien entendu lorsqu'il s'agit de l'aspect éminemment sérieux qui va de pair avec le plaisir de conduire : votre sécurité. Bien que nous soyons adeptes des belles accélérations, nous accordons toute l'importance nécessaire pour garantir des décélérations rapides.

Les freins Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), testés et approuvés pour le circuit, disposent de disques de frein en céramique particulièrement légers. Ceux-ci présentent respectivement un diamètre de 420 mm à l'avant et de 390 mm à l'arrière. Avec leurs nouveaux étriers fixes à 10 pistons sur l'essieu avant et à 4 pistons sur l'essieu arrière, ils garantissent une puissance de freinage tout à fait conséquente. Les étriers de frein peints en jaune sont caractéristiques ; ils sont également disponibles en Noir sur demande. Une autre caractéristique marquante : leurs performances extraordinaires lorsqu'il faut ralentir rapidement.

La nouvelle 911 Turbo S est chaussée de jantes 20 / 21 pouces « 911 Turbo S » en alliage léger forgé. Elles sont en version bicolore (Noire) et équipées d'un écrou central éprouvé en compétition.





Pour votre meilleur chrono. Et les meilleurs moments.

Pack Sport Chrono.

Un véhicule qui puise ses origines dans la compétition automobile s'efforce aussi sur la route d'atteindre des performances sportives de premier plan. Car il s'agit toujours de faire les meilleurs chronos – Sans oublier les meilleurs moments. Une réminiscence visible de notre histoire ancrée dans le sport automobile est le Pack Sport Chrono avec sélecteur de mode. Pour un réglage encore plus incisif du châssis, du moteur et de la boîte de vitesses.

Le sélecteur de mode avec bouton SPORT Response au volant vous permet de choisir parmi 5 modes de conduite : « Normal », « SPORT », « SPORT PLUS » et « Individual » auxquels vient s'ajouter un mode WET¹⁾, destiné à aider le conducteur à conduire sur des surfaces humides. La fonction « SPORT Response » prépare le moteur et la boîte de vitesses pour un déploiement de puissance le plus rapide possible sur simple pression sur un bouton. Résultat : une réactivité maximale et un potentiel d'accélération pendant env. 20 secondes.

Le Pack Sport Chrono s'accompagne également de l'application Porsche Track Precision, qui enregistre et gère les temps au tour et les données de conduite pour vous donner une idée très précise de vos meilleurs chronos personnels. L'interface de l'application pour smartphone Porsche Track Precision a été totalement revue pour se faire plus intuitive, mais aussi plus conviviale.²⁾

1) Le programme de conduite « WET » ne saurait se substituer à un style de conduite raisonnable et adapté aux conditions météorologiques et routières, ni soutenir le conducteur en toutes circonstances.

2) L'utilisation de cette application est autorisée sur les circuits fermés uniquement. Ce produit (notamment pour les prises de vue vidéo) peut être interdit dans certains pays et sur certains événements. Avant chaque usage, vérifiez que vous respectez les dispositions légales en vigueur localement.



Toutes voiles dehors pour ne jamais rester encalminé.

Porsche Active Aerodynamics (PAA).

Il est impossible de se soustraire aux effets aérodynamiques de l'air. Mais on peut toujours essayer de les domestiquer. Du moins lorsque l'on est équipé d'un système aérodynamique actif. Grâce au système aérodynamique encore amélioré par rapport à celui des précédentes générations, les modèles 911 Turbo S peuvent s'adapter à chaque situation avec une variabilité améliorée. Porsche Active Aerodynamics (PAA) assure des performances routières optimales et améliore la consommation de carburant et les émissions de CO₂.

Un allié de choix à ce niveau : les volets de refroidissement actifs logés dans les entrées d'air avant. Ceux-ci réduisent la consommation au quotidien et dopent les performances en conditions sportives. Ils se ferment automatiquement pendant la conduite, afin de réduire le coefficient de pénétration dans l'air. Si nécessaire, les volets s'ouvrent pour optimiser le refroidissement du moteur.

À ceci viennent s'ajouter un spoiler avant variable en élastomère à commande pneumatique et un aileron arrière télescopique. Les deux éléments peuvent se déployer ou se rétracter selon plusieurs positions synchronisées.

Les fonctions suivantes sont disponibles sur le plan aérodynamique en association avec les différents programmes de conduite : en mode Normal, efficacité, stabilité et agrément de conduite au quotidien sont des vertus essentielles. En mode SPORT, une dynamique de conduite sportive équilibrée est primordiale. En mode SPORT PLUS, le véhicule peut tirer profit de tout son potentiel, notamment sur circuit. Nouveau mode WET : lorsque le mode WET est activé, l'équilibre aérodynamique se décale sur le train arrière. Ceci se traduit par une meilleure stabilité à l'arrière et par voie de conséquence sur l'ensemble du véhicule. Avec, à la clé, une sécurité accrue sur chaussée mouillée.¹⁾

Autre nouveauté : la fonction Airbrake. En cas de freinage d'urgence à haute vitesse, elle influe positivement – en fonction du programme de conduite sélectionné – sur la distance de freinage par un déploiement automatique (supplémentaire) du spoiler avant et de l'aileron arrière.

- 1 Volets de refroidissement fermés
- 2 Volets de refroidissement ouverts, spoiler avant sorti
- 3 Aileron arrière en position Performance

¹⁾ Le programme de conduite « WET » ne saurait se substituer à un style de conduite raisonnable et adapté aux conditions météorologiques et routières, ni soutenir le conducteur en toutes circonstances.

Mode SPORT PLUS avec lame de spoiler avant et aileron arrière déployés





Elevators



Exit

Voir et être vu. Dans l'acception littérale du mot.

Blocs optiques.

Être vu, c'est bien. Mais voir par soi-même tout ce qui est essentiel à la conduite, c'est mieux. C'est la tâche des Phares à LED matriciels avec Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS+). Le phare matriciel désactive de manière ciblée des segments du faisceau permanent des feux de route. 84 LED à commande indépendante s'adaptent pour cela à la situation en se désactivant ou en s'atténuant. Les véhicules roulant devant sur la même voie ou venant en contre-sens ne sont ainsi pas éblouis, les zones entre ces derniers et votre véhicule et celles à côté restent cependant parfaitement éclairées.

Afin d'optimiser le guidage du regard, les véhicules venant en contre-sens ne sont pas seulement éclairés de manière sélective, mais la zone située à la droite de la zone moins éclairée est éclaircie pour mieux diriger le regard du conducteur. La suppression segment par segment de l'éclairage des panneaux de signalisation fortement réfléchissants permet d'éviter d'éveugler le conducteur.

Les feux arrière tridimensionnels à LED sont reliés par le nouveau bandeau lumineux continu.





C'est bien de se sentir totalement chez soi. Mais c'est encore mieux de savoir que l'on n'est pas pour autant livré à soi-même.

Systèmes d'assistance.

Pourquoi la conduite en 911 Turbo S est-elle aussi épanouissante ? Parce que vous n'avez à vous concentrer sur rien d'autre et que vous vous sentez totalement chez vous. Grâce à la présence de nombreux systèmes d'assistance. Par exemple, l'assistance avertissement et freinage. Ou le régulateur de vitesse adaptatif : celui-ci régule la distance vous séparant du véhicule qui vous précède en fonction de la vitesse de votre 911 Turbo S. Ils sont complétés par le nouveau mode de conduite WET¹. Un système innovant qui vous aide à conduire sur surfaces humides. L'assistance Parking avec caméra de recul peut être complétée par la vision 360°. Celle-ci ajoute à la caméra de recul 3 caméras haute résolution supplémentaires.

Avec son réglage typique sport, Porsche InnoDrive² offre une régulation optimisée de la vitesse basée sur les données de navigation et des capteurs radar et vidéo. Résultat : plus de confort et d'efficacité et des sensations de conduite typiquement Porsche. La vitesse du véhicule est adaptée par anticipation aux limitations de vitesse et à la typologie de la route (côtes, virages). Porsche InnoDrive contrôle alors l'accélération, la décélération et les rapports (y compris le mode Croisière). La capacité d'anticipation jusqu'à 3 km du système et l'optimisation en temps réel de la stratégie de conduite permettent de rouler de manière harmonieuse et économique.

1) Le programme de conduite « WET » ne saurait se substituer à un style de conduite raisonnable et adapté aux conditions météorologiques et routières, ni soutenir le conducteur en toutes circonstances.
 2) Porsche InnoDrive assiste le conducteur dans la limite des capacités du système. Le conducteur doit sans cesse surveiller le comportement de son véhicule et intervenir en cas de doute. Il est possible de neutraliser le système à tout moment en agissant sur le frein ou l'accélérateur. Disponible au plus tôt à partir de juillet 2020.



Se détendre confortablement de temps à autre ? Oui, mais uniquement pour aller de l'avant.

Confort.

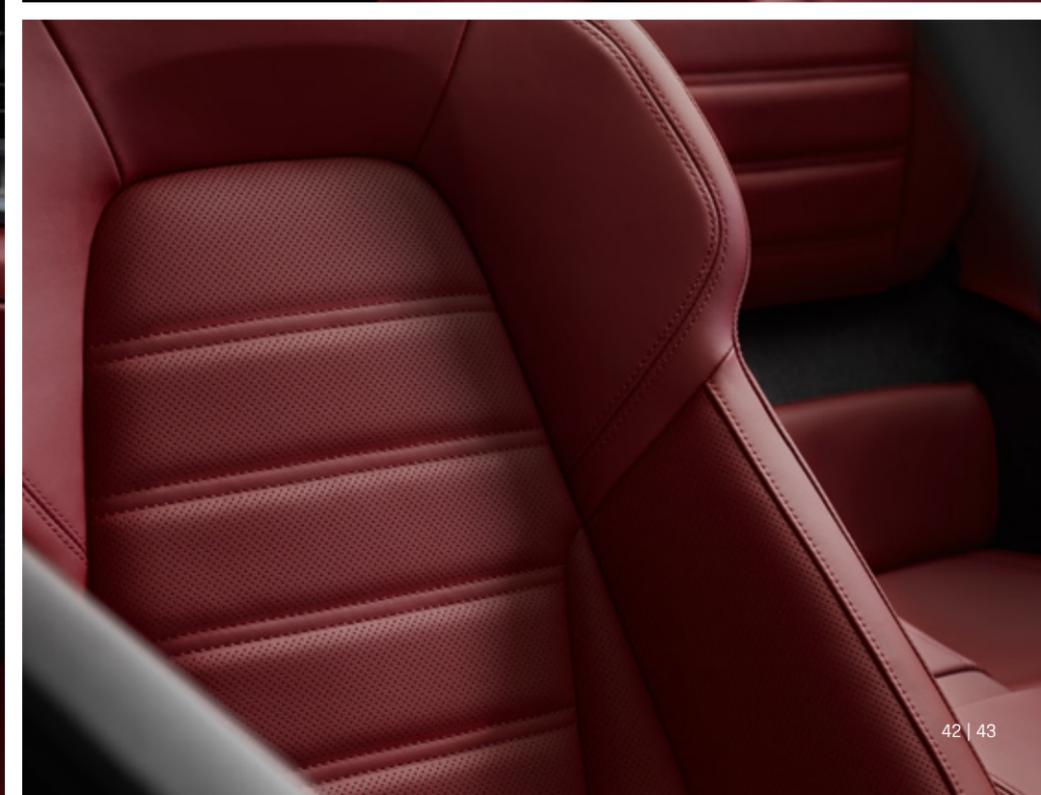
Sportivité sans compromis et haut niveau de confort sont-ils forcément incompatibles ? Pas sur la nouvelle 911 Turbo S : peu d'endroits peuvent vous offrir un tel concentré de dynamique.

Les nouveaux sièges Sport Plus adaptatifs à 18 réglages électriques sont en cuir lisse et assurent un excellent maintien latéral grâce à leur capitonnage ferme et sportif. Typiques des modèles Turbo : les appuie-tête avec l'inscription « turbo S ». Le matelassage de la bande centrale des sièges et des contre-portes est une réminiscence des premiers modèles 911.

Nouvelle option d'ionisation : elle améliore la qualité de l'air en circulation. Le ionisateur réduit le taux de germes et d'autres substances nocives dans l'air, ce qui a pour effet d'améliorer la qualité de l'air dans l'habitacle mais aussi le bien-être des passagers.

Le Porsche Communication Management (PCM) est l'unité de commande centrale dédiée à l'audio, la navigation et la communication ainsi qu'aux nombreux systèmes d'assistance. Son écran tactile haute résolution 10,9 pouces permet de contrôler facilement et confortablement la plupart des fonctions du véhicule.

Le BOSE® Surround Sound System, avec ses 12 haut-parleurs et canaux d'amplification dont un caisson de basses breveté de 100 watts intégré à la carrosserie, vous garantit un son optimal. Puissance totale : impressionnants 570 watts. Le Burmester® High-End Surround Sound System disponible en option offre une performance sonore hors pair.





**Même s'il l'on poursuit son propre chemin,
il est bon de rester connecté.**

Porsche Connect.

Porsche Connect a été conçu pour vous aider à tirer le meilleur de chaque jour. Vous êtes sur la ligne de départ idéale quelle que soit votre destination.

De nouveaux services pratiques et l'application Porsche Connect vous permettent de synchroniser vos destinations et votre agenda avec votre Porsche, de planifier des trajets avec des informations de trafic en temps réel et d'accéder aux services de musique, le tout depuis votre smartphone. Grâce à votre Porsche, vous pouvez naviguer, être informé et vous divertir en temps réel. Le pack de navigation et d'infodivertissement vous aide à arriver à destination encore plus rapidement grâce au calcul de l'itinéraire basé sur des cartes en ligne à jour. Vous pouvez utiliser la commande vocale pour obtenir facilement des informations comme le temps qu'il fait à votre destination et vous tenir informé de l'actualité économique, politique ou sportive grâce à la lecture à voix haute.



**Votre inspiration.
Notre passion.**

Porsche Exclusive Manufaktur.

Notre précieuse expérience est issue d'une longue tradition. À l'origine, notre envie d'exaucer vos souhaits de personnalisation. Jusqu'en 1986 appelé « Sonderwunschprogramm », soit littéralement le « programme des demandes spéciales », puis Porsche Exclusive, il est aujourd'hui rebaptisé Porsche Exclusive Manufaktur.

Nous aimons notre travail. Dans chaque couture, dans chaque centimètre carré de cuir comme dans le moindre détail, nous mettons la même passion. Nous transmettons toute notre expérience et votre inspiration au véhicule, afin de faire de vos rêves une réalité. Directement au départ de l'usine.

Cela nécessite originalité, enthousiasme et amour du détail et commence par un entretien de conseil en tête à tête. Car nous n'avons qu'une idée en tête : répondre à vos souhaits et faire en sorte que « une » Porsche devienne « votre » Porsche.

Comment transformons-nous vos souhaits en réalité ? Dans le calme et avec le plus grand soin – grâce à un travail manuel accompli avec précision et des matériaux aussi nobles que le cuir, le carbone, le bois précieux ou l'aluminium. Nous réalisons pour vous un produit qui tient à la fois de la passion et de l'œuvre d'art. En d'autres termes, une alliance réussie entre la sportivité, le confort, le design et vos propres aspirations. Une Porsche qui porte votre signature.

Nous vous proposons de multiples possibilités de personnalisation. Modifications esthétiques ou techniques, à l'intérieur comme à l'extérieur, des touches les plus légères aux plus marquées. Car votre inspiration n'a d'égale que notre passion.

Les pages qui suivent vous offriront de quoi nourrir votre inspiration et votre créativité. Vous découvrirez aussi sur www.porsche.com/exclusive-manufaktur tout ce qu'il y a à savoir sur la configuration de ces véhicules exceptionnels.





**Il n'y a qu'une seule voie
permettant de se démarquer : la vôtre.**

911 Turbo S en Rouge Indien.

Un exemple de configuration de Porsche Exclusive Manufaktur.

- 1 Jantes « 911 Turbo S Exclusive Design » 20 / 21 pouces peintes en Noir (finition brillante), feux arrière « Exclusive Design », jupes latérales peintes dans la teinte de la carrosserie, vitrage teinté, prises d'air latérales arrière peintes dans la teinte de la carrosserie
- 2 Pack intérieur peint, Pack additionnel intérieur tableau de bord / panneaux de porte en cuir, pare-soleil en cuir, écusson Porsche sur les appuie-tête, ceintures de sécurité en Rouge Indien
- 3 Phares matriciels à LED à fond Noir avec Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS +)
- 4 Base de rétroviseur peint en Noir (finition brillante), Encadrement des vitres latérales peint en Noir (finition brillante)
- 5 Fond du chronomètre Sport Chrono en Rouge Indien





Un exemple de configuration de Porsche Exclusive Manufaktur.

- 1 Intérieur tout cuir Exclusive Manufaktur¹⁾, fond de compteur et chronomètre Sport Chrono en Blanc, baguettes de seuil de porte en aluminium brossé Darksilver, éclairées
- 2 Signature « PORSCHE » en Noir (finition brillante), monogramme et inserts des lamelles des entrées d'air peints dans la teinte de la carrosserie
- 3 Jantes « 911 Turbo S Exclusive Design » 20 / 21 pouces, feux arrière « Exclusive Design », jupes latérales peintes dans la teinte de la carrosserie
- 4 Ceintures de sécurité Craie, écusson Porsche sur les appuie-tête
- 5 Phares matriciels à LED à fond Noir avec Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS +), rétroviseurs extérieurs et prises d'air latérales arrière peints dans la teinte de la carrosserie

¹⁾ Pack additionnel intérieur tableau de bord / panneaux de porte en cuir, habillage de la colonne de direction en cuir, écusson Porsche sur les appuie-tête, signature « Porsche Exclusive Manufaktur » sur le couvercle du compartiment de rangement.



Rendre l'exceptionnel encore plus exceptionnel ? Implacable.

911 Turbo S Cabriolet en Craie.

Caractéristiques techniques.

	911 Turbo S	911 Turbo S Cabriolet
Moteur		
Conception	Moteur B6 à plat avec suralimentation par un biturbo à géométrie variable	Moteur B6 à plat avec suralimentation par un biturbo à géométrie variable
Nombre de cylindres	6	6
Cylindrée	3 745 cm ³	3 745 cm ³
Puissance (DIN) au régime de	650 ch (478 kW) 6 750 tr/min	650 ch (478 kW) 6 750 tr/min
Couple max. au régime de	800 Nm 2 500 – 4 000 tr/min	800 Nm 2 500 – 4 000 tr/min
Transmission		
Transmission	Intégrale	Intégrale
Boîte de vitesses	Boîte de vitesses Porsche Doppelkupplung (PDK) à 8 rapports	Boîte de vitesses Porsche Doppelkupplung (PDK) à 8 rapports
Châssis		
Essieu avant	Essieu à jambes de force McPherson	Essieu à jambes de force McPherson
Essieu arrière	Essieu arrière multibras, roues directrices	Essieu arrière multibras, roues directrices
Direction	Direction à crémaillère	Direction à crémaillère
Freins	Freins céramiques (PCCB) à étriers fixes monoblocs en aluminium à 10 (avant) et 4 pistons (arrière)	Freins céramiques (PCCB) à étriers fixes monoblocs en aluminium à 10 (avant) et 4 pistons (arrière)
Jantes	AV : 9 J × 20 ET 41 <p>AR : 11,5 J × 21 ET 67</p>	AV : 9 J × 20 ET 41 <p>AR : 11,5 J × 21 ET 67</p>
Pneumatiques	AV : 255/35 ZR 20 <p>AR : 315/30 ZR 21</p>	AV : 255/35 ZR 20 <p>AR : 315/30 ZR 21</p>

	911 Turbo S	911 Turbo S Cabriolet
Poids à vide		
Selon DIN	1 640 kg	1 710 kg
Selon directive CE ¹⁾	1 715 kg	1 785 kg
PTAC	2 020 kg	2 080 kg

Performances		
Vitesse maximale	330 km/h	330 km/h
Accélération de 0 à 100 km/h avec fonction de départ automatisé Launch Control	2,7 s	2,8 s
Accélération de 0 à 200 km/h avec fonction de départ automatisé Launch Control	8,9 s	9,3 s

Consommation ²⁾ / émissions ²⁾		
Cycle urbain en l/100 km	15,5	15,9
Cycle extra-urbain en l/100 km	8,6	8,6
Cycle mixte en l/100 km	11,1	11,3
Émissions de CO ₂ en cycle mixte, en g/km	254	257
Consommation combinée WLTP, en l/100 km	12,3 – 12,0	12,5 – 12,1
Émissions de CO ₂ combinée WLTP, en g/km	278 – 271	284 – 275
Filtre à particules	Oui	Oui
Norme d'émissions	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6d-ISC-FCM

Indications énergétiques en Allemagne ³⁾		
Classe énergétique	G	G

^[1] Norme CE : poids à vide du véhicule avec équipements de série. Les équipements optionnels augmentent cette valeur. La valeur indiquée tient compte du poids du conducteur (75 kg).

^[2] Les valeurs de consommation de carburant et d'émissions de CO2 présentes sur ce site internet sont déterminées suivant la méthode de mesure légale obligatoire. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules sont homologués selon la norme WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure), procédure plus réaliste en ce qui concerne le calcul de la consommation de carburant, d'électricité et les émissions de CO2. Elle remplace la norme NEDC (New European Driving Cycle, soit le Nouveau Cycle de Conduite Européen (NCCE)). En raison de conditions de mesure plus proches de la réalité, les valeurs de consommation de carburant, d'électricité et les émissions de CO2 déterminées selon la norme WLTP vont, dans la plupart des cas, être plus élevées que les valeurs déterminées selon la norme NEDC. En conséquence, depuis le 1er septembre 2018, des augmentations de taxes peuvent être engendrées. Vous trouverez de plus amples informations sur les différences entre les normes WLTP et NEDC sur www.porsche.com/wltp. Dans la mesure où les valeurs WLTP sont données sous forme de plages de valeurs, elles ne se rapportent pas à un seul véhicule et ne font pas partie intégrante de l'offre : elles ont pour seul objectif de permettre des comparaisons entre les différents types de véhicule. Certaines options et équipements peuvent faire varier certains paramètres du véhicule tel que le poids, la résistance au roulement ou la résistance à l'air et, en plus des conditions météorologiques, des conditions de circulation ou du style de conduite, peuvent faire varier la consommation de carburant, d'électricité, les émissions de CO2 et les performances du véhicule. Actuellement, nous sommes toujours dans l'obligation de fournir les valeurs déterminées selon la norme NEDC, quelle que soit la méthode de mesure utilisée. Pendant cette période de transition, les valeurs NEDC des nouvelles voitures homologuées conformément à la norme WLTP seront donc dérivées des valeurs WLTP. Dans la mesure où les valeurs NEDC sont données sous forme de plages de valeurs, elles ne se rapportent pas à un seul véhicule et ne font pas partie intégrante de l'offre : elles ont pour seul objectif de permettre des comparaisons entre les différents types de véhicule. Certaines options et équipements peuvent faire varier certains paramètres du véhicule tel que le poids, la résistance au roulement ou la résistance à l'air et, en plus des conditions météorologiques, des conditions de circulation ou du style de conduite, peuvent faire varier la consommation de carburant, d'électricité, les émissions de CO2 et les performances du véhicule.

^[3] Information valable uniquement dans le pays mentionné.

Caractéristiques techniques.

	911 Turbo S	911 Turbo S Cabriolet
Dimensions / Coefficient C_x		
Longueur	4 535 mm	4 535 mm
Largeur (avec rétroviseurs extérieurs)	1 900 mm (2 024 mm)	1 900 mm (2 024 mm)
Hauteur	1 303 mm	1 301 mm
Empattement	2 450 mm	2 450 mm
Volume du coffre (avant)	128 l	128 l
Capacité du réservoir	67 l	67 l
Coefficient de pénétration dans l'air (C _x)	0,33	0,33

Type de pneumatiques	Taille	Classe énergétique / résistance au roulement	Classe d'adhérence sur sol mouillé	Bruit de roulement externe* Classe	Bruit de roulement externe (dB)
Pneumatiques été	255/35 ZR 20	E	B – A		72
	315/30 ZR 21	E	B – A		73

L'organisation logistique et les impératifs de production ne permettent pas de commander une marque de pneus précise.

*  Bruit de roulement faible,  bruit de roulement modéré,  bruit de roulement élevé.

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2020

Les textes, photos et autres informations contenus dans le présent document sont la propriété de la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Toute reproduction, représentation ou tout autre usage sans le consentement préalable et écrit de la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG est illicite.

La société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG encourage l'utilisation des pâtes à papier issues de la gestion durable des forêts. Le papier utilisé ici a été imprimé avec des encres sans huile minérale et certifié selon les règles très strictes du programme de reconnaissance des certifications forestières FSC® (Forest Stewardship Council®).

Porsche, l'écusson Porsche, 911, PCCB, PCM, PDK, PSM ainsi que d'autres noms d'équipements mentionnés dans la présente documentation sont des marques déposées par la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart
Germany
www.porsche.com

Validité : 03 / 2020
Printed in Germany
WSLK2001000530 FR/FR