



PORSCHE



Nouvelle 911 Turbo et nouvelle 911 Turbo Cabriolet

Dossier de presse

Sommaire

Points forts

Nouvelle 911 Turbo et nouvelle 911 Turbo Cabriolet 4

Nouvelles options et puissance nettement accrue pour le Coupé et le Cabriolet

La nouvelle Porsche 911 Turbo 6

Moteur et entraînement

Un gain de performance grâce à une technologie turbo perfectionnée 9

Design et aérodynamisme

Une dynamique repensée 13

Châssis et freins

Une dynamique de conduite avec encore plus de sportivité et de confort 15

Habitacle et équipement

Une conduite sportive dans une ambiance raffinée 17

Consommation de carburant et émissions

911 Turbo : consommation en carburant en agglomération 15,3 l/100 km, hors agglomération 8,7 l/100 km, combinée 11,1 l/100 km ; émissions de CO₂ combinées 254 g/km

911 Turbo Cabriolet : consommation en carburant en agglomération 15,2 l/100 km, hors agglomération 8,9 l/100 km, combiné 11,3 l/100 km ; émissions de CO₂ combinées 257 g/km

Toutes les données se rapportent au modèle UE.

La consommation et les émissions de CO₂ ont été calculées selon la nouvelle procédure WLTP. Dans un premier temps, il faut encore indiquer les valeurs NEDC qui en découlent. Celles-ci ne sont pas comparables aux valeurs calculées selon l'ancienne procédure NEDC. Pour toute autre information sur les valeurs officielles de consommation en carburant et d'émissions de CO₂ spécifiques aux véhicules particuliers neufs, consulter le guide de la consommation de carburant, émissions de CO₂ et consommation électrique des véhicules particuliers neufs « Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen » disponible gratuitement dans tous les points de vente et auprès de la DAT.

Points forts

Nouvelle 911 Turbo et nouvelle 911 Turbo Cabriolet

Septième génération de la 911 Turbo avec 40 ch(30 kW) de puissance en plus.

Le moteur performant d'une cylindrée de 3 745 cm³ et deux turbocompresseurs à géométrie variable (TGV) développent désormais 580 ch (427 kW).

Conduite dynamique dans chaque situation.

Grâce à sa nouvelle boîte PDK à huit rapports configurée spécifiquement pour la 911 Turbo, l'exercice du 0 à 100 km/h est effectué en seulement 2,8 secondes (gain de 0,2 secondes), et sa vitesse de pointe de 320 km/h sur circuit reste identique à son prédécesseur.

Large carrosserie.

Avec leurs ailes élargies de 45 millimètres à l'avant et de 20 millimètres à l'arrière, les nouvelles 911 Turbo et 911 Turbo S sont les plus larges de la gamme 911 à ce jour.

Une allure sportive et de nouvelles options.

Pour la première fois, les modèles 911 Turbo sont disponibles avec un châssis sport PASM plus rigide et abaissé de 10 millimètres. De même, le système d'échappement sport repensé avec le son rauque typique de Porsche est disponible en option pour la première fois sur la 911 Turbo.

Aérodynamique améliorée.

Le système aérodynamique actif (PAA) comprend trois éléments : des volets d'air de refroidissement actifs à l'avant, une lèvre de spoiler avant adaptative et un aileron arrière rétractable, plus grand mais plus léger, pour une meilleure déportance. L'aileron du système PAA agit également comme un aérofrein en cas de freinage intense à grande vitesse.

Nouveau vitrage léger insonorisant.

Pour la première fois, le nouveau vitrage léger insonorisant est disponible pour la 911 Turbo Coupé. Il permet un gain de poids total de plus de 4 kg.

Nouvelles options et puissance nettement accrue pour le Coupé et le Cabriolet

La nouvelle Porsche 911 Turbo

Depuis 45 ans, la Porsche 911 Turbo incarne la quintessence de la sportive alliant forte puissance et confort d'utilisation au quotidien. Après le lancement de la 911 Turbo S, la nouvelle génération de 911 Turbo Coupé et de 911 Turbo Cabriolet arrive à son tour sur le marché. Les deux nouveaux modèles, au caractère plus affirmé que jamais, affichent un gain de puissance et une augmentation de leur vitesse de pointe. Avec leur moteur de 580 ch (427 kW), soit 40 ch (30 kW) de plus que leur prédécesseur, les deux modèles franchissent les 100 km/h départ arrêté en 2,8 s (en dessous de la barre symbolique des 3 s).

Dotée d'un couple de 750 Nm (+ 40 Nm par rapport au modèle précédent), la voiture bénéficie d'une accélération encore plus fluide et plus spontanée, sans fonction de surcroît de puissance temporaire (overboost), qui limitait dans le temps l'augmentation des performances sur 991 Turbo. Ainsi, en termes d'accélération, de puissance et de couple, la nouvelle 911 Turbo n'a rien à envier à la 911 Turbo S de la génération précédente..

La transmission est assurée par une boîte de vitesses à double embrayage PDK 8 rapports avec son réglage spécifique aux modèles Turbo. La vitesse de pointe reste inchangée, à 320 km/h. Pour la première fois, le pack Sport, le pack Sport de conception allégée, le châssis sport et le système d'échappement sport sont proposées en option. Ainsi, les clients pourront encore mieux adapter leur véhicule à leurs souhaits personnels.

Les nouvelles sportives s'inscrivent dans une lignée prestigieuse. En effet, la 911 Turbo est synonyme de luxe et de performance depuis 1975. Chaque génération a perpétué cette réputation de référence mondiale sur le segment des voitures de sport ultra puissantes, réalisant l'alchimie entre sportivité et confort de conduite au quotidien, émotion et fiabilité, dynamique de conduite et efficacité. La nouvelle génération de la sportive en configuration 2+2 est plus de deux fois plus puissante que le premier modèle de série Turbo de la marque, qui était alors équipé d'un moteur trois litres six cylindres, doté d'un seul turbocompresseur et développant une puissance de 260 ch. Même si elle a gagné en vitesse, en taille et en confort au fil des ans, la 911 Turbo a su conserver ses traits caractéristiques.

En matière de design, la 911 Turbo affiche des lignes encore plus athlétiques. La caisse a été élargie de 45 mm à l'avant afin de s'adapter au nouveau châssis, atteignant ainsi une largeur de 1 840 mm. L'échancrure du capot souligne la sportivité du modèle. L'éclairage est assuré par des phares à LED avec PDLs Plus, disponibles de série. À l'arrière, la largeur de la caisse est désormais de 1,90 m précisément (+ 20 mm par rapport au modèle précédent). La nouvelle 911 Turbo se distingue également par son aérodynamisme adaptative, avec des volets d'entrée d'air de refroidissement à commande électronique à l'avant, une lèvre de spoiler avant adaptative, et un aileron arrière rétractable nettement plus volumineux. Le bandeau lumineux traversant, avec son éclairage à LED, et la nouvelle calandre à lamelles avec ses finitions couleur argent complètent l'esthétique de l'arrière.

La direction est encore plus précise grâce à une voie supérieure de 42 mm et à la monte de nouveaux pneumatiques (taille 255/35) de 20 pouces sur le train avant. La transmission intégrale active PTM transfère désormais encore plus de puissance au train avant. Le train arrière directionnel est doté de pneumatiques (taille 315/30) de 21 pouces (un de plus qu'à l'avant) et bénéficie d'une voie supérieure de 10 mm pour une motricité accrue. Le système de freinage, identifiable à ses étriers fixes rouges de série, est encore plus performant. À l'avant, les disques en fonte grise mesurent désormais 408 mm de diamètre (+ 28 mm par rapport au modèle précédent) et 36 mm d'épaisseur (+ 2 mm par rapport au modèle précédent). Le train arrière, quant à lui, est équipé de disques de 380 mm de diamètre, pour 30 mm d'épaisseur.

Pour la première fois, un système d'échappement sport avec sorties simples ovales est proposé en option sur la 911 Turbo. Autre nouveauté : les deux variantes de châssis. Le châssis PASM de série offre une vraie polyvalence entre sportivité et confort. Le châssis Sport à réglage électronique avec surbaissement de 10 mm est quant à lui nettement plus rigide, pour une agilité accrue de la nouvelle 911 Turbo. Ce réglage est conçu pour améliorer la dynamique de conduite et assurer davantage de stabilité à vitesse élevée, notamment sur circuit. Proposés en option, le système actif de stabilisation hydraulique antiroulis PDCC et les freins céramique (PCCB) avec étriers fixes à dix pistons contribuent également à améliorer la dynamique de conduite.

Deux nouvelles options permettent de souligner encore davantage l'esthétique et d'améliorer les performances : le pack Sport de conception allégée et le pack Sport. Le premier réduit de 30 kg le poids du modèle Coupé, notamment grâce aux sièges-baquets intégraux allégés, au retrait de la banquette arrière et à la réduction des garnitures d'isolation phonique, qui permet par ailleurs au conducteur de mieux profiter de la signature sonore du moteur. Le pack Sport, quant à lui, inclut le pack Sport Design 911 Turbo associé à des éléments décoratifs supplémentaires en Noir, des éléments en carbone et des feux arrière Exclusive Design.

L'intérieur moderne reprend celui présenté avec la 911 Carrera, avec le Porsche Advanced Cockpit et les commandes tactiles d'accès direct aux principales fonctions (Direct Touch Control). L'écran central du PCM (en taille 10,9 pouces) s'utilise en toute simplicité grâce à sa nouvelle architecture, sans détourner l'attention du conducteur. La liste des équipements, particulièrement complète et de grande qualité, inclut notamment les sièges confort 14 positions entièrement électriques, le pack Sport Chrono, le volant sport GT multifonctions avec palettes de changement de rapport et sélecteur de modes, ainsi que le puissant système audio BOSE® Surround. Pour personnaliser davantage la voiture, de nombreuses autres options sont proposées, notamment le système d'assistance Porsche InnoDrive avec régulateur de vitesse adaptatif, l'alerte de franchissement de ligne avec affichage de la signalisation, l'assistance à la vision nocturne, la vision à 360 ° et le système audio Burmester® High-End Surround.

Moteur et entraînement

Un gain de performance grâce à une technologie turbo perfectionnée

Le moteur à plat six cylindres développant 580 ch de la 911 Turbo dispose d'une cylindrée de 3 745 cm³. Il est désormais équipé de turbocompresseurs symétriques à géométrie variable et soupapes wastegate intégrées à commande électrique. Le nouveau système de refroidissement d'air de suralimentation et l'utilisation d'injecteurs piézoélectriques contribuent également à améliorer la réactivité, l'efficacité, les performances, et le couple.

Le nouveau système de refroidissement de l'air de suralimentation joue un rôle central dans le fonctionnement des turbocompresseurs. Sur les nouveaux modèles 911 Turbo, il contribue à accroître les performances. Au lieu d'être logés dans les ailes arrière, au niveau des passages de roue, les deux refroidisseurs d'air de suralimentation sont désormais directement au-dessus du moteur, sous la grille du capot, en position centrale. En raison de ce repositionnement des radiateurs d'air de suralimentation, le filtre à air précédemment logé en position centrale sous la grille du capot est désormais remplacé par deux nouveaux filtres installés dans les ailes, dont les entrées d'air sont situées à l'arrière des flancs du véhicule. La nouvelle 911 Turbo est donc équipée de quatre dispositifs d'aspiration avec une section plus large et une résistance plus faible, ce qui bénéficie au rendement du moteur.

Dans les nouvelles 911 Turbo, les turbocompresseurs, plus volumineux, bénéficient désormais d'une conception symétrique, dite en miroir. Ainsi, les roues de compresseur et les turbines tournent dans des directions opposées de chaque côté du véhicule. Le diamètre des roues de turbine a été augmenté de 5 millimètres pour passer à 55 millimètres. La roue de compresseur de 59 millimètres a, quant à elle, gagné 3 millimètres. Ainsi le débit d'air possible augmente tant côté échappement que côté air frais, ce qui influence également le couple et la puissance. Les soupapes de décharge wastegate sont à commande électrique, via des moteurs progressifs. L'avantage : la fonctionnalité de réglage des soupapes wastegate permet de les ouvrir activement lors d'un démarrage à froid, accélérant ainsi la montée en température des catalyseurs.. De plus, la régulation de la pression de suralimentation est plus rapide et plus précise dans l'ensemble. En aval de la conduite d'aspiration, l'air

comprimé passe à travers les deux refroidisseurs d'air de suralimentation nouvellement positionnés et plus volumineux de 14 %. Ils se situent désormais directement au-dessus du moteur, placés au centre sous la grille arrière.

Nouveau système d'échappement sport disponible en option

Pour la première fois, Porsche propose en option un système d'échappement sport pour la 911 Turbo. Tout comme le système de série, il dispose de clapets d'échappement à réglage électrique progressif piloté par une cartographie complexe, qui ont permis de trouver un équilibre entre émotion, confort acoustique à l'intérieur et contraintes réglementaires. La nouvelle conception spéciale des conduites intérieures du système d'échappement permet d'obtenir un son particulièrement sportif, typique des moteurs Turbo. Le système se distingue visuellement par ses deux sorties d'échappement ovales. Le système d'échappement de série est équipé de deux sorties doubles, rectangulaires et chromées.

Nouvelle boîte de vitesses double embrayage à huit rapports avec configuration Turbo

La 911 Turbo développe 580 ch (427 kW), pour un couple maximal de 750 Nm. De tels chiffres induisent de fortes contraintes sur la chaîne cinématique - en particulier en comportement de conduite très dynamique. Pour cela, la nouvelle 911 Turbo dispose de la boîte de vitesses à double embrayage, issue de la 911 Carrera actuelle, mais adaptée aux performances des nouveaux modèles 911 Turbo : l'embrayage est renforcé avec deux paires de disques supplémentaires conçus pour la transmission des couples élevées et les différents composants des roues bénéficient de matériaux optimisés offrant une solidité accrue. L'optimisation des passages de rapport repose principalement sur la technique du « changement éclair ». Cette solution offre un temps de réponse considérablement réduit et permet des changements de rapports plus rapides. Cette fonction s'avère notamment très utile pour les passages au rapport supérieur sous charge, en fonctionnement manuel et en fonctionnement automatique quand le mode SPORT PLUS est activé. Les passages de rapport reposant sur cette technique interviennent principalement quand la vitesse et la charge moteur sont élevées. Par ailleurs, toutes les vitesses sont transmises différemment : la première est plus courte et la huitième est plus longue que l'ancienne septième. La nouvelle boîte PDK huit rapports bénéficie

de nombreuses améliorations par rapport à la boîte PDK sept rapports de la génération précédente. Cette nouvelle transmission offre un confort accru tout en assurant des performances et une efficacité toujours plus élevée.

Transmission intégrale plus puissante

Tout comme la boîte de vitesses PDK, le système de transmission intégrale, le Porsche Traction Management (PTM), a été adapté à la puissance accrue de la 911 Turbo. Le système est ainsi plus résistant grâce à son système de refroidissement actif repensé avec échangeurs huile/eau optimisés et disques renforcés. Ainsi, la boîte de transfert de l'essieu avant peut transmettre un couple nettement plus élevé, désormais jusqu'à 500 Nm.. La transmission de puissance vers l'avant est assurée par un nouvel arbre, plus léger et plus stable, avec un seul joint de cadran.

Pack Sport Chrono avec nouvelle application Porsche Track Precision intégrée

Le pack Sport Chrono permet d'améliorer les performances et le plaisir de conduite. Le pack comprend le mode PSM « Sport », la suspension dynamique du moteur, un chronomètre et l'application Porsche Track Precision. Les différents modes de conduite s'activent à l'aide du nouveau sélecteur de mode avec le bouton Sport Response. Le conducteur peut également sélectionner le nouveau mode Wet à l'aide de ce même sélecteur de mode.

Le mode Wet, un système d'assistance innovant sur route mouillée

La Porsche 911 type 992 est la première à être équipée d'un système innovant de détection d'humidité sur la chaussée. Avec des capteurs à ultrasons placés dans les passages de roues avant, le programme de conduite Wet peut détecter les projections d'eau soulevée et, donc, d'évaluer l'état de la chaussée en cas d'humidité. Il se distingue fondamentalement des capteurs de pluie pour la commande des essuie-glaces qui, eux, réagissent visuellement aux gouttes d'eau sans tenir compte de l'état de la chaussée. En cas de détection d'humidité sur la chaussée, les réactions des systèmes PSM et PTM sont pré-conditionnées. En outre, le système informe le conducteur de l'humidité détectée et lui recommande de passer manuellement en mode Wet. La fonction correspondante est intégrée au sélecteur de mode. Une fois le mode Wet activé, le PSM (Porsche Stability Management), le PTM (Porsche Traction Management), l'aérodynamique, le PTV Plus (Porsche Torque Vectoring Plus) et ainsi

que la réponse moteur et boîte de vitesses sont adaptés pour une stabilité de conduite maximale. Le PTM distribue davantage de couple sur le train avant afin de garantir une meilleure stabilité de conduite. L'aileron arrière se place en position Wet, la lèvre de spoiler avant se rétracte entièrement, la courbe caractéristique d'accélération est plus plane, le PSM se réactive s'il était « off » et le mode Sport est désactivé.

Design et aérodynamisme

Une dynamique repensée

La Porsche 911 Turbo démontre très nettement son dynamisme amélioré. Désormais, la carrosserie mesure 1 900 millimètres à l'arrière, soit un gain de 20 millimètres. À l'avant, la largeur a gagné 45 millimètres pour atteindre 1 840 millimètres (1 795 millimètres sur la précédente génération). Les voies se sont également élargies : à l'arrière, elles mesurent désormais 1 600 millimètres (plus 10 millimètres), et 1 583 millimètres à l'avant (plus 42 millimètres).

Le nouveau bouclier avant intègre des doubles blocs optiques, caractéristique visuelle de tous les modèles 911 Turbo, ainsi que des entrées d'air élargies. La nouvelle lèvre de spoiler adaptative avant, à déploiement pneumatique et entièrement repensé, est un élément majeur du système Porsche Active Aerodynamics (PAA) . La 911 Turbo dispose en série de phares à LED à fond noir avec Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus) avec assistant feux de route. Le nouveau bouclier arrière avec ses doubles sorties d'échappement rectangulaires typiques de la Turbo s'harmonise avec le bandeau lumineux transversant à LED qui caractérise l'actuelle génération de la 911.

Nouveau et exclusif : vitrage léger insonorisant en option

Comme sur toutes les 911 Coupé, le nouveau vitrage léger est aussi disponible en option sur la 911 Turbo. Ce verre laminé pèse environ 4 kilos de moins par rapport au vitrage standard. Cette réduction du poids situé en hauteur sur la caisse a pour bénéfice d'abaisser le centre de gravité du véhicule, et d'améliorer la dynamique de conduite. Par rapport au verre de série, ce verre léger se compose d'un film placé entre deux panneaux de verre. Le panneau extérieur est affiné et le panneau intérieur est obtenu par trempe chimique. Le film intermédiaire offre également une meilleure isolation thermique et sonore.

Une aérodynamique adaptative offrant déportance, mode Wet et fonction aérofrein

L'aérodynamique adaptative fait partie intégrante des améliorations des performances de la nouvelle 911 Turbo. Le nouveau design de la lèvre despoiler avant adaptative et de l'aileron arrière rétractable permettent ainsi d'atteindre une déportance augmentée de 15 % par rapport aux modèles précé-

dents, ce qui garantit une meilleure stabilité et une plus grande dynamique de conduite dans les plages de vitesses élevées. En position Performance (mode Sport Plus activé), la déportance maximale est désormais d'environ 170 kg.

Nouveautés : le mode Wet et la fonction aérofrein. Lorsque les capteurs à ultrasons installés de série dans les passages de roue détectent une chaussée mouillée, le conducteur en est averti sur le combiné d'instruments. S'il active manuellement le mode Wet à l'aide du sélecteur de mode, les systèmes de régulation aérodynamiques ajustent les différents éléments aérodynamiques afin de déplacer le point d'équilibre du véhicule en favorisant une déportance plus importante sur l'essieu arrière, ce qui augmente l'adhérence des pneus à la chaussée.

Par ailleurs, la 911 Turbo est équipée d'une fonction aérofrein. En cas de freinage à vitesse élevée, la lèvre du spoiler avant et l'aileron arrière se placent en position Performance, augmentant ainsi la résistance à l'air et la déportance, ce qui diminue la distance de freinage en fonction de la vitesse et des conditions sur la route. La stabilité du freinage est également améliorée.

Châssis et freins

Une dynamique de conduite avec encore plus de sportivité et de confort

La nouvelle 911 Turbo profite d'une adaptation entièrement nouvelle du châssis qui a été mis au point et adapté pour le fleuron de la gamme 911, la 911 Turbo S. Ainsi, afin d'améliorer encore davantage la dynamique de conduite, les nouvelles 911 Turbo sont dotées pour la première fois de pneumatiques en monte mixte : les roues sont chaussées sur des jantes de 20 pouces à l'avant (largeur jusqu'à 9,5 pouces) et de 21 pouces à l'arrière (largeur jusqu'à 12 pouces). Désormais, le train avant est chaussé de pneumatiques de 255/35 à l'avant et 315/30 à l'arrière. La direction ainsi que le système de roues arrière directrices ont également été retravaillés. La précision de direction augmente grâce à une transmission plus directe de 6 % par rapport au modèle précédent, ce qui garantit plus d'agilité à cette voiture de sport, notamment sur les routes sinueuses.

Un nouveau système d'amortissement actif permet pour la première fois un châssis sport.

La deuxième amélioration notable est le système Porsche Active Suspension Management (PASM) de nouvelle génération, avec des amortisseurs à régulation encore plus rapide et précise. Que ce soit pour la compression ou l'extension, le nouveau PASM permet, si besoin, un amortissement nettement plus doux et un confort accru par rapport à l'ancien système. Le nouveau PASM offre également un réglage plus ferme des amortisseurs pour une meilleure stabilisation des mouvements de roulis, une adhérence accrue et un comportement directionnel précis, ce qui permet une meilleure vitesse en courbe.

Les amortisseurs, plus réactifs, permettent de proposer en option pour la première fois sur une 911 Turbo un châssis sport abaissé de 10 millimètres. Pour une tenue de route optimale à tout moment, des ressorts auxiliaires supplémentaires sont montés sur l'essieu arrière, garantissant une pré-tension suffisante des ressorts principaux en cas de détente complète. Ciblée sur la dynamique de conduite, le réglage nettement plus raide permet une stabilité encore plus grande dans les passages à grande vitesse, notamment lors d'une utilisation sur circuit.

Une autre nouveauté : l'affichage de la température des pneus, combiné à celui de la pression des pneus. Lorsque la température des pneus est basse, les barres colorées en bleu avertissent d'une adhérence réduite. Lorsque les pneus se réchauffent, l'affichage devient bleu-blanc, et passe au blanc lorsque la température optimale est atteinte, température propice à une tenue de route maximale. Le conducteur peut ainsi adapter plus précisément son style de conduite à la capacité d'adhérence des pneus. Ce système n'est pas activé avec les pneus d'hiver, les barres sont alors masquées.

Système de freinage plus performant avec freins céramique en option

Traditionnellement chez Porsche, l'augmentation de la puissance du moteur va de pair avec l'augmentation de la puissance de freinage. Le système de freinage en fonte grise comprend sur l'essieu avant un étrier fixe monobloc en aluminium doté de six pistons. Les disques de freins correspondants mesurent 408 millimètres (plus 28 millimètres) de diamètre et 36 millimètres d'épaisseur (plus 2 millimètres). Le système de freinage de l'essieu arrière est resté inchangé par rapport au précédent modèle avec des étriers fixes à quatre pistons et des disques de freins de 380 mm x 30 mm. Les étriers de freins sont peints en rouge en série et peuvent, en option, être aussi commandés en Noir finition brillante..

La nouvelle 911 Turbo dispose à nouveau en option du système de freinage le plus puissant actuellement disponible chez Porsche, le système de freins en céramique Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Sur l'essieu avant, le freinage est assuré par des étriers de freins à dix pistons et des disques de freins de 420 millimètres de diamètre. Sur l'essieu arrière sont montés des étriers de freins à quatre pistons et des disques de 390 millimètres.

Avec le compensateur de roulis Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC), la stabilité dans les courbes peut être améliorée sans devoir faire de compromis sur le confort de conduite.

Comme sur les modèles précédents, le système de levage de l'essieu avant peut être équipé en option. Une augmentation de la garde au sol d'environ 40 millimètres est ainsi possible. Porsche prévoit d'en faire un système de levage intelligent à l'avenir. Avec cette fonction, le système pourra être programmé de façon à ce que l'avant se relève automatiquement à certains points des trajets empruntés fréquemment en s'appuyant sur les données GPS du système de navigation.

Habitacle et équipement

Une conduite sportive dans une ambiance raffinée

Sportive, d'utilisation claire et intuitive - le cockpit d'une Porsche s'oriente toujours sur le conducteur et non sur la mode. La génération actuelle des 911, et avec elle la 911 Turbo, poursuivent ce concept en toute logique. L'habitacle est marqué par les lignes claires et droites du tableau de bord avec des instruments parfaitement intégrés. Le compte-tours analogique en position centrale du combiné d'instruments, trait distinctif de Porsche, est encadré par deux écrans numériques fins et sans encadrement. L'écran central de 10,9 pouces du Porsche Communication Management (PCM) dispose d'une interface rapide et sûre qui permet au conducteur de rester concentré sur la route. Il se situe au-dessus d'un pavé de commande compact à cinq touches pour un accès direct aux fonctions principales du véhicule. L'attribution des différentes fonctions aux cinq touches tactiles varie en fonction de l'équipement. Le diffuseur d'air central marque le passage à la console centrale dont le revêtement brillant et à retour haptique rappelle l'écran central. Sont inclus dans l'équipement en série, la sellerie cuir et les sièges Confort entièrement électriques avec réglages 14 positions. Les inserts des panneaux de portières sont surpiqués en diagonale, en hommage à la première 911 Turbo (Type 930). Les bandes centrales des sièges sont en finition matelassée horizontale. Le volant sport GT à palettes et sélecteur de mode Sport Chrono de série est disponible en différents designs.

PCM avec commande intuitive

Le Porsche Communication Management (PCM) avec système de navigation en ligne allie une commande simple et intuitive avec de nombreuses possibilités d'infodivertissement. Facile d'utilisation, l'écran d'accueil du PCM peut être personnalisé. Le PCM maîtrise aussi des mouvements de glissement simples, ainsi que l'agrandissement, la réduction ou le renversement de l'écran avec deux doigts. L'écran reconnaît également l'écriture manuscrite, et la commande vocale permet d'utiliser de nombreuses fonctions en toute simplicité.

Le système audio Surround de BOSE® de série garantit de remarquables sensations acoustiques. Les amplificateurs High-End avec une puissance totale de 570 watts produisent un son extrêmement équilibré et fidèle, émis par douze haut-parleurs. Le meilleur système audio est le dispositif Burmester® High-End Surround disponible en option, équipé de 13 haut-parleurs et d'une puissance totale de 855 watts.

L'application Porsche Track Precision pour l'entraînement en circuit

La nouvelle 911 Turbo reprend à la 911 Turbo S l'application Track Precision repensée : avec Apple CarPlay®, le conducteur peut consulter directement les fonctions de l'application sur le PCM et les utiliser confortablement. Plus de 300 circuits internationaux sont enregistrés et le système saisit automatiquement les temps par tour grâce à un signal GPS précis du PCM. L'application permet un enregistrement, un affichage et une analyse en détail des données de conduite sur smartphone. Pour plus de perspectives, il est également possible de commander des caméras GoPro directement par Bluetooth. Les vidéos peuvent ensuite être synchronisées avec les enregistrements. Les données et vidéos peuvent également être exportées et partagées via un smartphone. L'application pour iPad permet désormais de réaliser des analyses détaillées.

Fonction de climatisation améliorée avec capote ouverte

Comme sur les modèles actuels 911 Carrera, la fonction de climatisation avec capote ouverte a également été nettement améliorée sur la nouvelle 911 Turbo Cabriolet. La climatisation automatique s'adapte et se régule désormais automatiquement après l'ouverture de la capote. En tenant compte de la température extérieure, des rayons du soleil et de nombreux autres paramètres, la commande des ventilateurs, la régulation de la température et la répartition de l'air dans l'habitacle s'adaptent aux différentes situations.

Nouvelles options : Pack Sport de conception allégée et Pack Sport

Le nouveau Pack Sport met en avant les attributs dynamiques de la nouvelle 911, en s'appuyant sur le Pack Sport Design, qui comprend notamment des feux arrière Exclusif Design et de nombreux détails de carrosserie peints en Noir finition brillante. Le Coupé dispose également d'un toit en carbone de conception légère.

Le Pack Sport de conception allégée , conçu exclusivement pour le Coupé, déleste la sportive de plus de 30 kg. Il comprend le vitrage allégé insonorisant ainsi que des sièges baquet intégraux, une réduction des matériaux isolants et la suppression de la banquette arrière. Parmi les autres équipements du pack figurent le nouveau châssis sportif PASM avec surbaissement de 10 mm et le système d'échappement sport avec des sorties d'échappement en Noir (finition brillante).