

PORSCHE

Der neue Porsche 911 Turbo S

Pressemappe

Inhalt

Highlights	4
Kurzfassung	6
Antriebstechnik	12
Fahrwerk und Performance	16
Aerodynamik und Design	19
Interieur und Innenraumpakete	23
Ausstattung	25
Der Chronograph 911 Turbo S	28
Porsche 911 Turbo S: Historie	30

Kraftstoffverbrauch und Emissionen

911 Turbo S (WLTP, vorläufige Werte)

Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,8 – 11,6 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 266 – 262 g/km;

CO₂-Klasse: G

911 Turbo S Cabriolet (WLTP, vorläufige Werte)

Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,8 – 11,7 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 267 – 265 g/km;

CO₂-Klasse: G

Alle Angaben beziehen sich auf das EU-Modell.

Die Verbrauchs- und CO₂-Emissionswerte wurden nach dem neuen Messverfahren WLTP ermittelt. Vorerst sind noch die hiervon abgeleiteten NEFZ-Werte anzugeben. Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT unentgeltlich erhältlich ist.

Highlights

Der Alleskönner unter den Sportwagen: Porsche 911 Turbo S

- **Überlegener Allrounder**

Der 911 Turbo S kombiniert beeindruckende Performance, uneingeschränkte Alltagstauglichkeit, Langstreckenkomfort und Exklusivität.

- **Stärkster serienmäßiger 911**

Der neue 3,6-Liter-Sechszylinder-Biturbo-Boxermotor mit innovativem T-Hybrid-System, entwickelt eine Systemleistung von 523 kW (711 PS) und ein maximales Drehmoment von 800 Nm.

- **Innovativer T-Hybrid mit Biturbo-Aufladung**

Zwei elektrische Abgasturbolader, eine im PDK-Gehäuse integrierte E-Maschine und eine kompakte und leichte Traktionsbatterie ermöglichen ein enormes Leistungsniveau bei niedrigen Emissionen.

- **Erweitertes Aerodynamik-Konzept**

Neu gestaltete Bug- und Heckteile, ein aktiver Frontdiffusor und ein überarbeiteter Heckflügel schaffen noch bessere Energieeffizienz und Performance.

- **Überlegene Fahrdynamik**

Der neue 911 Turbo S verbessert seine Rundenzeit auf der Nürburgring Nordschleife um rund 14 Sekunden (07:03,92 Minuten). Er sprintet in 2,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h – 0,2 Sekunden schneller als sein Vorgänger. Von 0-200 km/h benötigt er nur 8,4 Sekunden (-0,5 s).

- **Unverwechselbares Design**

Der Turbo-exklusiver Kontrast-Ton Turbonit und die modellübergreifende Turbo-Designphilosophie ergänzen im neuen 911 Turbo S traditionelle Turbo-Merkmale wie seine verbreiterte Karosserie mit seitlichen Lufteinlässen und seinen markanten Heckflügel.

Kurzfassung

Spitzenmodell mit Performance-Hybrid und 711 PS

Stuttgart. Der neue Porsche 911 Turbo S tritt in große Fußstapfen. Bereits sein Vorgänger galt in der Sportwagenwelt als Maßstab, wenn es um die Kombination aus überlegener Performance, souveränem Langstreckenkomfort, Exklusivität und Alltagstauglichkeit ging. Nun legt der 911 Turbo S die Messlatte in allen Disziplinen noch einmal deutlich höher. Der Sportwagen, der als Coupé und Cabriolet erhältlich ist, debütiert mit deutlich gesteigerter Antriebsperformance, kraftvollerem Design, intelligenterer Aerodynamik, optimiertem Fahrwerk und nochmals exklusiverer Ausstattung.

„Der 911 Turbo S ist die souveränste Art, Porsche 911 zu fahren. Egal ob im täglichen Einsatz, auf langen Autobahnetappen oder auf der Rundstrecke – wir konnten den neuen 911 Turbo S im Vergleich zu seinem Vorgänger noch komfortabler, individueller und gleichzeitig deutlich schneller machen“, sagt Frank Moser, Leiter Baureihen 911 und 718.

Antrieb: Performance-Hybrid mit zwei elektrischen Turboladern

Der neu entwickelte, hoch performante Antriebsstrang erreicht eine Systemleistung von 523 kW (711 PS). Das macht den neuen 911 Turbo S zum stärksten Serien-Elfer aller Zeiten. Das maximale Drehmoment des Antriebsstrangs beträgt 800 Newtonmeter und liegt über einen äußerst breiten Drehzahlbereich von 2.300 bis 6.000 Umdrehungen pro Minute an. Auch die Leistungskurve zeichnet sich durch einen ungewöhnlich flachen Verlauf aus: Zwischen 6.500 und 7.000 Kurbelwellenumdrehungen liegt die volle Leistung von 711 PS an. Herzstück ist ein neu entwickelter 3,6-Liter-Boxermotor. Ausgerüstet mit der innovativen T-Hybrid-Technik mit 400-V-Hochvoltssystem erreicht er ein Leistungsplus von 61 PS im Vergleich zum Vorgänger.

Ein Antrieb nach diesem Prinzip debütierte 2024 im 911 Carrera GTS. Für den Einsatz im neuen 911 Turbo S wurde die Technik entscheidend weiterentwickelt. Während im GTS ein elektrischer Abgasturbolader (eTurbo) in das T-Hybrid System integriert ist, kommen im neuen 911 Turbo S zwei eTurbos zum Einsatz. Turbine und Verdichter wurden spezifisch auf die Anforderungen des Spitzenmodells ausgelegt. So tragen die beiden eTurbos nicht

nur zu der erheblichen Leistungssteigerung bei, sie verbessern auch das Ansprechverhalten sowie die Spontanität und die Agilität des Antriebs. Die besonders kompakte Leichtbau-Hochvoltbatterie mit einer Kapazität von 1,9 kWh entspricht dem Energiespeicher im 911 Carrera GTS. Ein Achtgang-PDK mit integrierter E-Maschine überträgt die Antriebskraft an das Allradsystem Porsche Traction Management (PTM). Den Standardsprint von 0-100 km/h erledigt das Turbo S Coupé nun binnen 2,5 Sekunden und damit 0,2 Sekunden schneller als der Vorgänger. Bis Tempo 200 vergehen 8,4 Sekunden, was einer Verbesserung um 0,5 Sekunden entspricht. Die Höchstgeschwindigkeit des neuen 911 Turbo S beträgt 322 km/h.

Rund 14 Sekunden schneller auf der Nürburgring Nordschleife

Trotz der zusätzlichen Komponenten des Performance-Hybridsystems beträgt das Mehrgewicht des neuen 911 Turbo S im Vergleich zum Vorgänger lediglich 85 Kilogramm. Der Gewichtszuwachs wurde in allen fahrdynamisch relevanten Bereichen deutlich überkompensiert. Der beste Beweis dafür ist die Rundenzeit auf der Nürburgring Nordschleife. Im Rahmen der abschließenden Entwicklungsfahrten im Herbst 2024 erzielte ein leicht getarnter 911 Turbo S im Serienstand unter notarieller Aufsicht eine Zeit von 7:03,92 Minuten. Damit nimmt er dem Vorgänger rund 14 Sekunden ab. „Vom Gewichtszuwachs spürt man nichts. Im Gegenteil – das Auto ist deutlich agiler, hat mehr Grip und ist in allen relevanten Streckenabschnitten deutlich schneller als der bisherige 911 Turbo S“, sagt Porsche-Markenbotschafter Jörg Bergmeister, der an der fahrdynamischen Entwicklung des neuen Sportwagens beteiligt war und die offizielle Rundenzeit erzielte.

Bremsen und Reifen mit optimierter Performance

An dieses beeindruckende Leistungsvermögen des 911-Spitzenmodells passten die Porsche-Ingenieure die komplette Peripherie des Fahrzeugs an. Die neue Reifengeneration, die beim 911 Turbo S zum Einsatz kommt, bietet ein deutlich verbessertes Trockenhandling bei ähnlichen Nässeigenschaften. An der Hinterachse des Sportwagens kommen nun zehn Millimeter breitere Reifen der Dimension 325/30 ZR 21 zum Einsatz. An der Vorderachse sind wie beim Vorgänger Reifen der Dimension 255/35 ZR 20 montiert. Die

Ingenieure erhöhten den Bremsscheibendurchmesser der serienmäßigen Keramik-Verbundbremsanlage PCCB an der Hinterachse von 390 mm auf 410 mm. Vorne kommen Bremsscheiben mit einem Durchmesser von 420 mm zum Einsatz. Damit ist der neue 911 Turbo S mit der größten PCCB-Bremsanlage ausgestattet, die Porsche je in einem 2-Türer verbaut hat.

Intelligente aktive Aerodynamik

Ein neues Aerodynamik-Konzept optimiert die Kühlung der Bremsen und des Antriebs. Zugleich erhöht es die Effizienz des neuen 911 Turbo S. Aktive, vertikal angeordnete Kühlluftklappen in der Fahrzeugfront und ein aktiver Frontdiffusor bilden gemeinsam mit der vom Vorgänger übernommenen variablen Lippe des Bugspoilers und dem ausfahr- sowie kippbaren Heckflügel ein effizientes Gesamtsystem. Die aktive Aerodynamik verringert je nach Fahrsituation intelligent den Auftrieb oder im eingefahrenen Zustand den Luftwiderstand. Der Luftwiderstandsbeiwert des 911 Turbo S Coupé sinkt in der effizientesten Stellung aller aktiven aerodynamischen Elemente um zehn Prozent gegenüber dem Vorgänger. Zudem verbessert die aktive Aerodynamik das Nassbremsverhalten des Spitzenmodells: Im Wet-Mode schließen die Kühlklappen in der Front, um die vorderen Bremsscheiben vor übermäßigem Spritzwasser zu schützen.

Fahrwerk für verbesserte Agilität und Stabilität

Der T-Hybrid Antriebsstrang mit seinem Hochvolt-Bordnetz und dem Batteriesystem erlaubt es den Porsche-Ingenieuren, den 911 Turbo S serienmäßig mit der elektrohydraulisch gesteuerten Porsche Dynamic Chassis Control (ehPDCC) auszustatten. Sie verringert die Wankneigung bei Richtungswechseln und steigert die Agilität und Präzision in Kurven. Die Stabilisatoren erzeugen Abstützkräfte und halten das Fahrzeug in der Balance. Der Sportwagen wird so trotz der enormen Leistung berechenbarer und leichter fahrbar. Dies verbessert sowohl den Fahrkomfort als auch die Fahrdynamik. So wird das Topmodell der 911er Baureihe wie gewohnt zum souveränen Alleskönner unter den Sportwagen. Für die optimale Alltagstauglichkeit ist das elektrohydraulische PDCC mit einem optionalen Lift-

System für die Vorderachse verfügbar. Das dank der Einbindung in das 400 V-System wesentlich schneller agiert als beim Vorgänger.

Eine neue serienmäßig Sportabgasanlage mit Endschalldämpfer und Endrohrblenden aus Titan setzt die Spitzenstellung des 911 Turbo S auch akustisch in Szene. Ihr Sound wurde speziell für das Topmodell komponiert. Zusätzlich spart die Abgasanlage 6,8 Kilogramm Gewicht ein. Ein weiterer Baustein des noch emotionaleren Klangbilds sind innermotorische Maßnahmen. Der 3,6-Liter-Boxer arbeitet gezielt mit asymmetrischen Steuerzeiten, die dem Motorsound weitere Frequenzen hinzufügen und einen kernigeren und markanteren boxer-typischen Klang erzeugen.

Exklusive Optik und hochwertige Ausstattung

Mit dem neuen Turbo S hält Porsches baureihenübergreifende Turbo Designstrategie im 911 Einzug. Das exklusive Erscheinungsbild differenziert den Turbo klar von anderen 911-Modellen. Zahlreiche Kontrastelemente sind im Farbton Turbonit ausgeführt, der exklusiv den Turbo-Varianten vorbehalten ist. Dazu zählen die Porsche-Wappen und der „turbo S“ Schriftzug am Heck. Zudem kommen spezifische Einleger in den Lamellen des Heckflügels und Seitenscheibenleisten zum Einsatz. Das Räderprogramm umfasst neue Designs mit Zentralverschluss in Turbonit.

Turbo-typisch verfügt das neue Spitzenmodell der aktuellen Baureihe 911 über eine gegenüber den Carrera-Modellen deutlich sichtbar verbreiterte Karosserie und Spur sowie Öffnungen im Fondseitenteil. Am neu gestalteten Heckteil betonen markante Entlüftungsöffnungen die Breite. Die Endrohre der Titan-Abgasanlage im Turbo-typischen, neu interpretierten Design signalisieren die Spitzenstellung in der Baureihe, ebenso wie eine dynamische Perlenstruktur oberhalb des Rückleuchtenbandes. Optional sind ovale Titan-Endrohrblenden mit einer speziellen Struktur erhältlich.

Akzente in Turbonit prägen auch den Innenraum. Sie finden sich in den Türtafeln, am Lenkrad, an den Einfassungen von Armaturentafel und Mittelkonsole, an den Ziernähten, an der Sport Chrono Stoppuhr und im Kombiinstrument. Die Gurtbänder und einige Tasten in der Mittelkonsole gestalten die Porsche-Designer ebenfalls in diesem Farbton. Erstmals

sind Zierleisten in Carbonstruktur mit Zierfaden in Neodyme und ein Dachhimmel aus perforierter Mikrofaser mit schwarzem Backing Teil des exklusiven Interieurs.

Als Coupé wird der 911 Turbo S serienmäßig als Zweisitzer ausgeliefert. Auf Wunsch kann die Rücksitzanlage aufpreisfrei konfiguriert werden. Das Cabriolet wird generell mit Rücksitzanlage ausgeliefert. Porsche stattet den neuen 911 Turbo S serienmäßig mit HD-Matrix LED-Hauptscheinwerfern aus. Sie verfügen über innovative Lichtfunktionen, die die Sicherheit bei Nachtfahrten enorm steigern. Zudem gehören das Sport Chrono Paket inklusive Reifentemperaturanzeige, das spezifisch abgestimmte Fahrwerk PASM, die elektrohydraulische Wankabstützung ehPDCC und die Titan-Sportabgasanlage zum Serienumfang. Im Innenraum kommen ab Werk adaptive 18-Wege-Sportsitze Plus mit Memory-Funktion und „turbo S“-Schriftzug auf den Kopfstützen zum Einsatz. Die Turbo S-spezifische Prägung auf den Sitzflächen und Türverkleidungen ist eine Neuinterpretation der Designmerkmale des ersten 911 Turbo des Typs 930. Optional ist für das Coupé der aus dem 911 GT3 bekannte, klappbare Leichtbau-Sportschalensitz verfügbar.

Vielfältige Optionen

Über das Angebot der Porsche Exclusive Manufaktur stehen weitere Individualisierungsoptionen zur Verfügung. Dazu zählen neben dem Farbe nach Wahl Programm mit mehr als 100 Farbtönen unter anderem Turbo Exclusive Design Räder mit Carbon Blades lackiert in Neodyme, ein Leichtbaudach in Sichtcarbon, Exclusive Design Heckleuchten sowie Lufteinlässe im Fondseitenteil aus Carbon. Erstmals bestellbar sind Leichtbau-Wischerarme aus Carbon, die 50 Prozent leichter sind als das Serienbauteil. Der Innenraum lässt sich unter anderem durch Details wie Ziernähte in abweichenden Farben, personalisierte Prägungen, Sitzkonsolen und Schwellerverkleidungen in Leder mit edlen Ziernähten sowie personalisierte lackierte Fahrzeugschlüssel zusätzlich aufwerten.

Der 911 Turbo S fürs Handgelenk

Der Porsche Design Uhrenkonfigurator bietet die Möglichkeit, den persönlichen „Sportwagen fürs Handgelenk“ zu gestalten – bis ins Detail abgestimmt auf den 911 Turbo

S. Das neue, schwarz ausgeführte Zifferblatt mit Designelementen in Turbonit spiegelt die Nähe zum Fahrzeug wider. Neben Turbonit stehen für den Farbring um das Zifferblatt sämtliche Exterieurfarben (inklusive Farbe nach Wahl) zur Auswahl. Das Titangehäuse verfügt über eine schwarze Titancarbid-Beschichtung. Das Armband ist aus Original Porsche Fahrzeugleder und -garn gefertigt. Ein Highlight ist das Hot Stamping mit dem Schriftzug „turbo S“. Den Zeitmesser treibt das Porsche Design Kaliber WERK 01.200 mit COSC-Zertifizierung und Flyback-Funktion an. Der individuell wählbare Aufzugsrotor greift die verschiedenen Designs der 911 Turbo S Räder auf und wird mit Porsche Wappen in Turbonit ausgeführt. Der Gehäuseboden lässt sich mit einer persönlichen Gravur individualisieren. Der Chronograph 911 Turbo S wird in der Porsche-eigenen Uhrenmanufaktur im Schweizer Grenchen von Hand auf Bestellung gefertigt.

Innovativer Performance-Hybrid mit Biturbo-Aufladung

Die Bezeichnung Turbo S beschreibt bei Porsche mehr als nur eine Form der Ansaugluftaufbereitung. Sie steht für das Spitzenmodell der Baureihe, für besondere Sportlichkeit und Technologieführerschaft. Deshalb entwickelte Porsche für den neuen 911 Turbo S das im 911 Carrera GTS eingeführte, innovative Prinzip des besonders leichten T-Hybrids entscheidend weiter. Während im 911 Carrera GTS nur ein elektrischer Abgasturbolader (eTurbo) zum Einsatz kommt, erhält der neue 911 Turbo S ein System mit zwei spezifischen eTurbos. Der Antrieb erreicht eine Systemleistung von 523 kW (711 PS). Das entspricht einer Mehrleistung von 61 PS im Vergleich zum direkten Vorgänger. Das maximale Drehmoment beträgt 800 Nm. Mit dieser Kraft beschleunigt der Spitzensportler aus dem Stand in 2,5 Sekunden auf Tempo 100, zwei Zehntelsekunden schneller als sein Vorgänger.

Der vollständig neu entwickelte Sechszylinder-Boxermotor mit 3,6 Litern Hubraum basiert auf der kürzlich vorgestellten Motorengeneration, die auch den 911 Carrera GTS antreibt. Verglichen mit dem Vorgänger reduzierten die Ingenieure die Bohrung um 5 auf 97 Millimeter und erhöhten den Hub um 4,6 auf 81 Millimeter. Das gewichtsoptimierte Kurbelgehäuse verfügt über vergrößerte Ventilationsräume. In den Zylinderköpfen kommen für eine bessere Effizienz starre Rollenschlepphebel zum Einsatz. Diese Technologie stammt aus dem Motorsport und optimiert Reibung sowie Robustheit. Im gewichtsoptimierten Ventiltrieb setzt Porsche außerdem die bewährte VarioCam-Technologie ein. Sie positioniert die Nockenwellen präzise für alle Drehzahl- und Lastzustände und garantiert so eine optimale Leistungsentwicklung bei reduziertem Kraftstoffverbrauch. Mit einem optimierten Brennverfahren erreicht der Boxermotor zudem einen höheren Wirkungsgrad. In der neuen Motorengeneration entfällt der Riementrieb des Vorgängers. Stattdessen übernimmt eine in das PDK-Gehäuse integrierte E-Maschine die Aufgaben von Starter und Generator, der Klimakompressor wird elektrisch angetrieben. Daraus ergibt sich eine kompakte Bauform, die über dem Aggregat Platz für Pulswechselrichter und DC-DC-Wandler schafft. Zudem ist dort die neue, besonders flache Starterbatterie verbaut. Bei einem Energiegehalt von 40 Ah misst die Leichtbau-Lithium-

Eisenphosphat-Batterie (LiFePO₄) lediglich 90 Millimeter in der Höhe und wiegt sieben Kilogramm. Eine neu entwickelte, zweiflutige Ansaugstrecke für die Prozessluft, samt Ladeluftkühler und vier Luftfilterpatronen, befindet sich oberhalb des Boxermotors. Dies nutzt den zur Verfügung stehenden Bauraum optimal aus. Bereits ohne sein Hybridsystem erreicht der Verbrenner im neuen 911 Turbo S eine Leistung von 471 kW (640 PS) sowie ein Drehmoment von 760 Nm. Um den daraus entstehenden Belastungen gerecht zu werden, stattet Porsche den Motor mit neuen, verstärkten Gusskolben aus. Sie stellen die Verdichtung auf ein Verhältnis von 9,2:1 ein.

Die neuen elektrischen Turbolader

Zum ersten Mal setzt Porsche die eTurbo-Technologie in einem 911 Turbo S ein. Anders als konventionelle Turbolader sind eTurbos jeweils mit einem integrierten Elektromotor ausgestattet. Er befindet sich zwischen Verdichter- und Turbinenrad und treibt die Welle des Laders direkt an. Dadurch bringt er das Verdichterrad unabhängig vom Lastzustand des Verbrennungsmotors blitzschnell auf Drehzahl. Der volle Ladedruck steht in jeder Situation innerhalb kürzester Zeit zur Verfügung. Die eTurbos tragen so maßgeblich zu Spontanität, Leistung und Effizienz des Antriebs bei. Gleichzeitig sind die Bauteile so konstruiert, dass ihre E-Maschinen den Ladedruck regulieren können. Sie generieren aus der Rotation der Wellen elektrische Leistung. Indem sie dabei die Turbinendrehzahl senken, reduzieren sie situationsgerecht den Ladedruck. Die gewonnene elektrische Energie wird entweder in die Hochvoltbatterie eingespeist oder direkt an die E-Maschine im PDK-Gehäuse weitergegeben. Auf diese Weise wird überschüssiger Ladedruck nicht wie üblich abgeblasen, sondern energetisch genutzt. Wastegates zur Begrenzung des Drucks und ein Aufbau mit variabler Turbinengeometrie zur Optimierung der Spontanität sind nicht notwendig.

Das Layout mit zwei Turboladern ermöglicht es, die Größe der Lader zu reduzieren. Sie sind spezifisch auf die Anforderungen des 911 Turbo S ausgelegt. Aus verringerten Durchmessern von 65 Millimetern (Turbinenrad) bzw. 73 Millimetern (Verdichterrad) resultiert ein weiter verbessertes Ansprechverhalten. Zudem erhöht sich mit dem Einsatz des zweiten Laders die Abgasrekuperationsleistung. Die auf diese Weise gewonnene

elektrische Leistung steht unter Vollast der Traktions-E-Maschine im PDK-Gehäuse zur Verfügung und verbessert die Gesamtperformance erheblich. Das Systemdrehmoment des neuen 911 Turbo S liegt in einem extrem breiten Drehzahlbereich von 2.300 bis 6.000 1/min auf dem Maximalwert von 800 Nm. Die Nennleistung von 523 kW (711 PS) steht von 6.500 bis 7.000 1/min bereit.

Das Hybridsystem im neuen 911 Turbo S

Während der Entwicklung des Hybridsystems lag der Fokus auf optimaler Performance bei geringem Zusatzgewicht. Um zudem eine optimale Gewichtsverteilung zu erreichen, platzierten die Ingenieure die Hochvoltbatterie des neuen 911 Turbo S im Vorderwagen. Sie verfügt über 216 Rundzellen und eine Bruttokapazität von 1,9 kWh. In Größe und Gewicht entspricht sie ungefähr einer üblichen Starterbatterie. Eine ständige Wasserkühlung und ein effizientes Thermomanagement stellen sicher, dass die Batterie selbst bei dynamischer Fahrweise dauerhaft hohe Leistung liefert. Ihr Steuergerät befindet sich unter dem Fahrersitz, Pulswechselrichter und DC-DC-Wandler befinden sich über dem Boxermotor, der im Vergleich zu seinem Vorgänger rund 11 cm flacher baut. Das Hybridsystem arbeitet mit einer Spannung von 400 Volt.

Neben den Elektromotoren in den eTurbos verfügt der neue 911 Turbo S über eine Traktionsmaschine im PDK-Gehäuse. Der voll in das Getriebegehäuse integrierte, permanenterregte Synchronmotor ist über das Zweimassenschwungrad an die Kurbelwelle gekoppelt. Er misst lediglich 286 Millimeter im Durchmesser und 55 Millimeter in der Länge. Der Motor gibt bereits bei Leerlaufdrehzahl ein Antriebsmoment von 188 Nm ab und trägt bis zu 60 kW zur Systemleistung bei. Ein hochintegriertes und gleichzeitig vereinfachtes Kühlsystem mit erhöhter Kühlerlüfterleistung, neuem Mittenkühler und neuer Wasserpumpe passt das Thermomanagement an die gestiegenen Anforderungen an.

Die Arbeitsweise des Hybridsystems hängt von der Fahrsituation ab. In dynamischen Situationen versorgt die Hochvoltbatterie situationsgerecht die eTurbos oder die E-Maschine, um den Ladedruckaufbau zu beschleunigen oder die Drehzahl zu steigern. Bei einer Höchstgeschwindigkeitsfahrt speist die Abgasrekuperation der eTurbos die E-Maschine. Auf diese Weise wird der Ladedruck begrenzt und die Abgastemperatur gesenkt,

während die Antriebsleistung steigt. In Höchstleistungssituationen steuert die Hochvoltbatterie Energie bei, um die Systemleistung zusätzlich zu erhöhen.

Um den auftretenden Momenten gerecht zu werden, entwickelte Porsche für seine Performance-Hybride ein eigenständiges PDK. Es basiert auf dem Vorgängermodell, Kupplungen, Radsatz und Kegeltrieb sind jedoch verstärkt. Zudem senkt eine verlängerte Achsübersetzung die Motordrehzahl bei hohem Tempo. Beim neuen 911 Turbo S werden bis zu 500 Newtonmeter des Motormoments über ein Verteilergetriebe an das wassergekühlte Vorderachsdifferenzial geleitet.

Emotion pur: Der Sound des 911 Turbo S

Der aktuell stärkste 911 ist auch der bisher dynamischste Turbo S. Diese kompromisslose Leistungsfähigkeit wird durch die sorgfältige Abstimmung und das ausgeklügelte Gesamtkonzept des Sportwagens in einem neuen Umfang erlebbar.

Das Klangbild eines Sportwagens trägt neben dem Fahrgefühl wesentlich zum Gesamterlebnis bei. Durch innermotorische Maßnahmen ist die im Innenraum erlebbare Klangkulisse noch emotionaler geworden. Asymmetrische Steuerzeiten fügen dem Klangbild des Boxermotors zusätzliche Frequenzen hinzu und vermitteln ein besonders kraftvolles, ausgewogenes Sounderlebnis. Zum unverkennbarem Klangbild trägt auch eine neue, zweiflutige Sportabgasanlage mit Endschalldämpfer und Endrohrblenden aus Titan bei. Sie gehört zum Serienumfang des neuen 911 Turbo S und stellt bei minimalem Gewicht die maximale Leistungsausbeute sicher. Um angrenzende Bauteile vor Hitze zu schützen, setzt Porsche erstmals eine neuartige Wärmeabschirmung ein. Sie ist dreilagig konstruiert und besteht aus zwei dünnwandigen Blechen (Dicke: jeweils 0,25 mm), die ein effektives Isolationsmaterial auf umweltfreundlicher Zellulosebasis umschließen.

Allrounder mit beeindruckender Nordschleifen-Zeit

Der neue 911 Turbo S kombiniert modelltypisch das Beste aus allen Welten. Er ist voll alltagstauglich, komfortabel, exklusiv ausgestattet und bietet auf der Rundstrecke eine beeindruckende Performance. Bei der Entwicklung und Abstimmung des Fahrwerks lag der Fokus auf einer optimalen Fahrbarkeit bei deutlich gesteigerter Antriebsleistung. Das Leistungsgewicht liegt bei 2,43 kg/PS (Cabriolet: 2,55 kg/PS). Im Lastenheft standen ein berechenbares, komfortables Fahrverhalten, eine intuitive und feine Dosierbarkeit der Leistung und eine kompromisslos darauf abgestimmte, verbesserte Bremsleistung sowie optimaler Grip. Das spontane und agile Ansprechen des Antriebs übersetzt das Fahrwerk direkt in Vortrieb – souverän, beherrschbar, kalkulierbar.

Trotz seiner Performance-Hybridisierung, der erweiterten Serienausstattung sowie Optimierungen an Fahrwerk und Karosserie hat sich das Leergewicht des neuen 911 Turbo S im Vergleich mit dem Vorgänger nur um insgesamt 85 Kilogramm erhöht. Der Gewichtszuwachs wurde in allen fahrdynamisch relevanten Bereichen deutlich überkompensiert. Das beweist seine Rundstreckenperformance. Auf der Nürburgring-Nordschleife erreichte der neue 911 Turbo S eine notariell beglaubigte Rundenzeit von 07:03,92 Minuten und unterbietet damit den direkten Vorgänger um rund 14 Sekunden. Den Sprint von 0 auf 100 km/h absolviert der 911 Turbo S in 2,5 Sekunden. Von 0 auf 200 km/h vergehen nur 8,4 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 322 km/h.

Elektrohydraulische Wankstabilisierung

Der spürbare Performance-Sprung ist das Ergebnis eines fein abgestimmten Gesamtkonzepts aus Antrieb, Aerodynamik und Fahrwerk. Die Energieversorgung der aktiven, elektrohydraulische Wankabstützung (ehPDCC) wurde speziell für Fahrzeuge mit dem neuen, riemenlosen Boxermotor entwickelt und für den neuen 911 Turbo S weiter optimiert. Sie steigert sowohl die Agilität bei niedrigen Geschwindigkeiten als auch die Stabilität bei hohem Tempo und trägt somit entscheidend zur verbesserten Performance und

zum höheren Komfort des 911 Turbo S bei. Das System gehört im 911 Turbo S zum Serienumfang.

Eine Motor-Pumpen-Einheit, die aus einem permanenterregten Hochvolt-Synchronmotor und einer Innenzahnradpumpe besteht, stellt einen Ölvolumenstrom bereit. Ein Ventilblock verteilt diesen an Vorder- und Hinterachse. Dort gelangt er an aktive Koppelstangen, die je nach Fahrsituation mit dem anstehenden Öldruck gezielt eine Torsionskraft auf die Stabilisatoren ausüben. Dies erzeugt Abstützkräfte entlang der Längsachse des Fahrzeugs. So unterbindet der Sportwagen Wankbewegungen und nimmt Kurven mit großer Stabilität.

Das System verfügt über einen Druckspeicher, der im Normalbetrieb einen Druck von 10 bar hält und umgebungsbedingte Schwankungen sicher ausgleicht. Ein Filter reinigt das zurückströmende Öl und stellt die dauerhafte Funktion von Ventilen und Ölpumpe sicher. Eine bedarfsgerechte Steuerung senkt die Energieaufnahme im Vergleich zum Vorgängersystem um insgesamt mehr als 80 Prozent. Die Einführung dieser Technologie führt zu spürbaren Vorteilen bei Komfort, Fahrbarkeit und Präzision. Sowohl am Kurveneingang als auch beim Herausbeschleunigen aus der Kurve lässt sich der Sportwagen schneller bewegen. Dies trägt zu deutlich optimierten Zeiten im Rundstreckeneinsatz bei.

Außerdem steuert das ehPDCC das optionale Liftsystem. Dessen Funktionsweise profitiert vom Technologiewechsel: Es reagiert schneller und weist einen um 2,4 Grad erhöhten Böschungswinkel auf.

Porsche hat das serienmäßige PASM des 911 Turbo S umfassend optimiert. Es bietet deutlich mehr Performance bei gleichzeitig gesteigertem Fahrkomfort. Dazu tragen eine Anpassung der Federraten sowie der Dämpferhydraulik und der Dämpferkennlinie ebenso bei wie neu entwickelte Motorlager, die mit höherer Tragfedersteifigkeit eine gesteigerte Präzision und genauere Rückmeldung des Fahrbahnzustands ermöglichen. Gleichzeitig bieten sie gegenüber dem Vorgänger einen Gewichtsvorteil. Geometrie und Elastokinematik der Hinterachse des 911 Turbo S wurden zudem auf die durch den T-Hybridantrieb bedingte höhere Achslast angepasst. Optional steht für den 911 Turbo S ein PASM Sportfahrwerk mit 10 Millimeter Tieferlegung und noch stärkerer Performance-Auslegung zur Wahl.

Bremsen, Reifen und Räderprogramm

Für den neuen 911 Turbo S hat Porsche die serienmäßige Porsche Composite Ceramic Brake (PCCB) umfangreich weiterentwickelt. Der Top-Elfer erhält serienmäßig die größte Keramikbremsanlage, die Porsche bislang in einem Zweitürer eingesetzt hat. An der Vorderachse arbeiten Zehnkolben-Festsättel mit 420 Millimeter großen Bremsscheiben zusammen. Hinten kommen Vierkolben-Bremssättel sowie neue, größere Scheiben mit 410 mm Durchmesser zum Einsatz.

Die quergebohrten Bremsscheiben der Keramik-Bremsanlage sparen gegenüber Grauguss-scheiben 50 Prozent Gewicht ein. Die hohe Leistungsfähigkeit der Bremse stellte Porsche in ausführlichen Tests auf der Nürburgring-Nordschleife unter Realbedingungen dar. Zusätzlich bieten die neuen Beläge ein besonders organisches Bremspedalgefühl. Überarbeitete Bremsbelüftung und die Integration von Kolbeneinsätzen in die Sättel sorgen für ein optimales Thermomanagement und verhindern so ein Überhitzen der Bremsflüssigkeit. Serienmäßig lackiert Porsche die Bremssättel in Gelb. Optional stehen über die Porsche Exclusive Manufaktur schwarz lackierte Bremssättel zur Wahl.

Neben einer verbesserten Bremsleistung hat Porsche auch den mechanischen Grip des 911 Turbo S weiter verbessert. An der Hinterachse kommen nun zehn Millimeter breitere Reifen der Dimension 325/30 ZR 21 zum Einsatz, an der Vorderachse Reifen der Größe 255/35 ZR 20. Das Ergebnis ist ein besseres Trockenhandling bei ähnlich guten Nässeigenschaften.

Ein weiteres exklusives Highlight des 911 Turbo S sind die 20-/21-Zoll 911 Turbo S Räder mit Zentralverschluss: Lackiert in Turbonit, sind sie ein auffälliges Alleinstellungsmerkmal des Spitzenmodells. Optional stehen ebenfalls 20-/21-Zoll große 911 Sport Classic Räder sowie 911 Turbo Exclusive Design Räder mit Carbon Blades zur Wahl. Dieses innovative Designmerkmal dient der aerodynamischen Optimierung. Für den Sport Classic Radsatz stehen über die Porsche Exclusive Manufaktur insgesamt sieben Farbtöne zur Wahl, für die Exclusive Design Räder sind es vier.

Änderungen an der Karosserie

Auch die Karosserie des neuen 911 Turbo S wurde an die enorme Leistung des neuen Antriebs adaptiert. So passten die Entwickler im Vorderwagen die Federbeindome, die Hochvoltbatteriewanne und den Querträger an. Im hinteren Bereich des Fahrzeugs sind unter anderem die Pralldämpferaufnahme, die Träger und der Boden optimiert. Zudem kommen neue Motorlager zum Einsatz. Die konventionellen Lager übertreffen ihre aktiven Vorgänger in allen Bereichen, obwohl sie kompakter und leichter sind.

Ein weiteres Beispiel für den Leitsatz sind die Turbo-typisch verbreiterte Karosserie und Spur. Die vorderen Kotflügel sind insgesamt 45 Millimeter weiter ausgestellt als die der 911 Carrera-Modelle. Die kraftvoll gestalteten hinteren Kotflügel sind ein bekanntes Erkennungsmerkmal der 911 Turbo Modelle und verbreitern das Heck um 20 Millimeter. Am neu gestalteten Heckteil betonen markante Entlüftungsöffnungen die zusätzliche Breite.

Auch die neue Frontansicht ist durch die die Integration neuer funktionaler Designelemente noch eindrucksvoller. Die allen 911 Modellen gemeinsame Integration aller Lichtfunktionen in die beim 911 Turbo S serienmäßig abgedunkelten Hauptscheinwerfer ist ebenfalls mehr als eine optische und lichttechnische Maßnahme. Sie schafft im Bugteil erst den Raum für die leistungsfähigeren Kühlluftöffnungen. Die Porsche-typische Vierpunkt-Lichtsignatur ist beim 911 Turbo S in allen Lichtmodi aktiv, auch bei eingeschaltetem Abblend- und Fernlicht.

Aktive Aerodynamik mit erweiterter Funktion

Die zahlreichen aerodynamischen Komponenten des 911 Turbo S sind sowohl ein optisches Erkennungszeichen als auch ein leistungsrelevanter Bestandteil des fahrdynamischen Konzepts. Der Turbo-typische, aktive Heckflügel verringert bei hohem Tempo den Auftrieb oder reduziert in seiner effizientesten Position den Luftwiderstand. Er gehört zu den aktiven aerodynamischen Systemen des 911 Turbo S. Diese wählen je nach Leistungsabforderung, Fahrsituation und Außentemperatur die passende Betriebsstrategie. Das Gesamtsystem umfasst wie beim Vorgänger eine aktive Bugspoilerlippe. Abhängig vom Fahrmodus ist sie

eingefahren, zum Teil oder vollständig ausgefahren. Daraus ergibt sich ein reduzierter Luftwiderstand oder aerodynamischer Abtrieb.

Die fünf vertikal angeordneten, sichtbaren Kühlluftklappen in der Bugverkleidung weisen eine für noch höheren Luftdurchsatz optimierte Form auf, die dem erhöhten Kühlluftbedarf des Antriebs Rechnung trägt. Bei niedriger Last bleiben sie nahezu geschlossen und optimieren den Luftwiderstand und damit den Kraftstoffverbrauch. Bei hoher Last, etwa beim Rundstreckeneinsatz, öffnen die Klappen und leiten zusätzliche Kühlluft zu den Antriebskühlern.

Neu im 911 Turbo S sind stufenlos verstellbare Frontdiffusoren in der Unterbodenverkleidung. Sie öffnen und schließen gemeinsam mit den Kühlluftklappen. Ist die Klappe geöffnet, strömt die Luft durch den Kanal in das Radhaus. Dies reduziert den Auftrieb an der Vorderachse und kompensiert den Einfluss der gesteigerten Kühlluftzufuhr auf die Auftriebskräfte. Zusätzlich kühlt das System die Bremsen. Im Wet-Mode schließen die Diffusoren. Dies schützt die vorderen Bremsscheiben vor übermäßiger Feuchtigkeit. Im geschlossenen Zustand addieren sich die aerodynamischen Vorteile von Diffusor und Kühlluftklappen. In der effizientesten Stellung aller aktiven Aero-Komponenten verbessert sich der Luftwiderstandsbeiwert des 911 Turbo S Coupé um bis zu zehn Prozent. Dazu tragen auch die ebenfalls optimierten passiven Systeme bei.

Neue Turbo-Designsprache erstmals im 911

Ein Turbo S ist immer als Turbo S erkennbar. Dafür steht Porsches baureihenübergreifende Designsprache für Turbo-Modelle, die nun erstmals in den 911 einzieht. Ihr bestimmendes Kennzeichen ist der Anthrazit-Farbton Turbonit, der ausschließlich den Turbo-Modellen vorbehalten ist. Porsche setzt den Farbton beim 911 Turbo S als Kontrastfarbe in den Lamellen des Heckflügels ein, sowie für die Seitenscheibenleisten. Auch die Porsche-Wappen auf der Bughaube und in den Zentralverschlüssen der Räder sind in Turbonit ausgeführt. All diese Merkmale, die erstmals in einem nicht limitierten 911 verfügbar sind, verbinden sich mit den klassischen, unverwechselbaren 911 Turbo-Merkmalen zu einer stimmigen Einheit. Dazu zählen die verbreiterte Karosserie und Spur sowie der dynamische Heckflügel. Hinzu kommen weitere stilvolle Designmaßnahmen: Den adaptiven Bugspoiler

ziert ein „turbo S“ Schriftzug. Am Heck kennzeichnet eine neue Perlenstruktur auf der Verkleidung unterhalb des Rückleuchtenbandes den 911 Turbo S. Sie steigt an der Pagode dynamisch an. Auch die Sportabgasanlage mit Endschalldämpfer und Endrohrblenden aus Titan untermauern seine Ausnahmestellung. Sie spart 6,8 Kilogramm Gewicht gegenüber der Abgasanlage des Vorgängers ein. Optional sind Titan-Endrohrblenden mit einer speziellen Struktur erhältlich. Ebenso unverwechselbar ist die Seitenansicht des 911 Turbo S. Die Unterschalen der Außenspiegel, die hinteren seitlichen Lufteinlässe und die Seitenschweller lackiert Porsche in edlem, hochglänzendem Schwarz. Insgesamt differenziert sein exklusives, muskulös-technologisches Erscheinungsbild den Turbo S klar von anderen 911-Modellen.

Farbangebot: Individualität (fast) ohne Grenzen

Für den Porsche 911 Turbo S steht eine umfangreiche Auswahl an Exterieur-Farben zur Verfügung. Das Serienangebot gliedert sich in die bekannten Farbwelten Legends, Dreams, Shades und Contrasts. Legends umfasst bei diesem Modell vier klassische Porsche-Farbtöne, Dreams bündelt besonders farbenfrohe, expressive Töne wie Indischrot und Luganoblau. Die Farbwelt Shades versammelt gedeckte, elegante Farben, während die Farbwelt Contrasts aus den Tönen Weiß und Schwarz besteht.

Über die Porsche Exclusive Manufaktur sind in den Programmen Farbe nach Wahl und Farbe nach Wahl Plus mehr als 130 weitere Karosseriefarben verfügbar. In die Kategorie „Farbe nach Wahl“ fallen vordefinierte Farbtöne, die bereits technisch freigegeben wurden. Darunter sind beispielsweise Maritimblau, Sternrubin und Mintgrün. Einige dieser Farben genießen echten Kultstatus in der Porsche-Community. Für die Implementierung einer Farbe nach Wahl in den Produktionsprozess müssen rund drei Monate zusätzlich eingeplant werden.

Darüber hinaus steht über die Porsche Exclusive Manufaktur das Angebot Farbe nach Wahl Plus zur Verfügung. Hierbei übergeben die Kunden dem Porsche-Zentrum ein Muster der Wunschfarbe. Porsche prüft in der Folge die technische Machbarkeit und entwickelt den Farbton bei grundsätzlicher Machbarkeit für den Einsatz als Fahrzeugfarbe. Dieser Prozess dauert je nach Aufwand etwa neun Monate.

Beim Porsche 911 Turbo S Cabriolet stehen verschiedene Verdeckfarben zur Auswahl. Neben den Farben Schwarz, Blau, Braun und Rot steht eine schwarze Option mit grauen Streifen bereit.

Zudem lassen sich über das Angebot der Design-Pakete weitere Details individuell gestalten. So kommen mit dem SportDesign Paket 911 Turbo Carbon exklusive Design Heckleuchten mit Akzent in Turbonit ans Fahrzeug. Die Außenspiegel-Oberschalen und das Fensterdreieck werden in Carbon ausgeführt, genau wie die Lufteinlässe im Fondseitenteil. Zudem beinhaltet das Paket eine schwarze Farbgebung für die Bremssättel der Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Das Interieur: Sportlich und luxuriös

Der neue 911 Turbo S übernimmt das weiterentwickelte Innenraumdesign der 911-Baureihe. Das auf die Fahrerachse fokussierte Bedienkonzept der Porsche Driver Experience erlaubt eine noch flüssigere und intuitivere Bedienung des Sportwagens, vor allem bei dynamischer Fahrt. Als Spitzenmodell der Baureihe weist der Turbo S eine besonders luxuriöse und sportliche Ausstattung auf. Sitze, Kopfstützen, Schalttafel, Türbrüstungen sowie die optionale Hintersitzanlage sind mit hochwertigem schwarzem Glattleder bezogen, die Ziernähte sind in der Kontrastfarbe Turbonit ausgeführt.

Der Lenkradkranz des serienmäßigen GT-Sportlenkrads inklusive Mode-Schalter und Lenkradheizung ist mit perforiertem Glattleder bezogen. Die Sitzmittelbahnen und die Türverkleidungen zeigen ein spezifisches Nahtbild. Zahlreiche grafische Details, darunter erhaben geprägte „turbo S“ Schriftzüge auf den Kopfstützen der elektrisch verstellbaren 18-Wege-Sportsitze mit Memory-Funktion, weisen auf den Status des 911-Flaggschiffs hin. Die serienmäßige Zweisitzigkeit des 911 Turbo S Coupé ist eine Reminiszenz an die Leichtbaustrategie von Porsche. Auf Wunsch lässt sich die Hintersitzanlage aufpreisfrei konfigurieren. Das Cabriolet stattet Porsche stets mit vier Sitzplätzen aus.

Im Interieur setzt Porsche die klare Positionierung des 911 Turbo S über die Kontrastfarbe Turbonit fort. Er ist baureihenübergreifend das Turbo-Modell mit dem höchsten Turbonit-Anteil im Innenraum. Der edle Anthrazit-Ton findet sich als Einleger in den Türtafeln, auf Akzentflächen am Lenkrad und im Kombiinstrument, als Einfassung der Armaturentafel und der Mittelkonsole, an der Klimasteuerung sowie am Gangwahlhebel. Auch den Hintergrund des Dachhimmels, der mit perforiertem Race-Tex bezogen ist, führt Porsche im Farbton Turbonit aus. Zudem ziert der Turbo-exklusive Farbton die Porsche Wappen, die Gurtbänder und einen Teil der Tasten in der Mittelkonsole. Je nach Innenraumfarbe trifft dies auch auf die Fußmatten zu. Als Teil des Sport Chrono Pakets ist zudem das Zifferblatt der Sport Chrono Stoppuhr in Turbonit gehalten.

Optional bietet Porsche mit dem spezifisch für den Turbo S gestalteten Interieur-Paket Carbon erstmals Zierleisten in Carbonstruktur mit Zierfaden in Neodyme an. Bei Wahl dieses

Pakets sind die Dekoreinleger der Zierleisten an Schalt- und Türtafel und die Blende der Mittelkonsole in Carbon matt gehalten.

Neben dem serienmäßigen Innenraumpaket in Leder Schwarz bietet Porsche für den 911 Turbo S verschiedene Lederpakete in Bi-Color und weitere einfarbige Ledervarianten an, bei denen die Ziernähte statt in Turbonit beispielsweise wahlweise in Kreide ausgeführt sind. Darüber hinaus steht besonders edles Clubleder in den Farben Basaltschwarz, Trüffelbraun und in der Kombination Basaltschwarz/Classic Cognac zur Auswahl. Über das Angebot der Porsche Exclusive Manufaktur lässt sich der 911 Turbo S weiter individualisieren. So erstrahlen beispielsweise auf Wunsch Ziernähte, Sicherheitsgurte, das Zifferblatt der Sport Chrono Stoppuhr und der digitale Drehzahlmesser in Racinggelb.

Zusätzlich stehen über die Porsche Exclusive Manufaktur individuelle Fußmatten zur Wahl. Ebenso lassen sich die Bordmappe, die Türeinstiegsblenden und der Fahrzeugschlüssel nach Wunsch und Geschmack personalisieren. Außerdem ist über die Porsche Exclusive Manufaktur eine individuelle Prägung für den Deckel des Ablagefachs erhältlich.

Ausstattung

Umfangreiche Serien- und Sonderausstattung

Seine Ausnahmestellung als Spitzenmodell mit Motorsport-Genen untermauert der 911 Turbo S mit zahlreichen serienmäßigen Ausstattungsdetails, die technisch aus dem Motorsport abgeleitet sind. Dazu zählen die aktive Aerodynamik, zahlreiche Leichtbaumaßnahmen, die Hinterachslenkung, das 8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe PDK, die Keramik-Bremsanlage PCCB, Räder mit Zentralverschluss und der Allradantrieb. Immer an Bord ist zudem die elektrohydraulische Porsche Dynamic Chassis Control (ehPDCC). Alternativ zum serienmäßigen Porsche Active Suspension Management (PASM) steht ein PASM Sportfahrwerk mit 10 Millimeter Tieferlegung zur Wahl. Auch das Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) für maximale Traktion und Agilität im dynamischen Fahrbetrieb sowie das Sport Chrono Paket mit integrierter Porsche Track Precision App und Reifentemperaturanzeige zählen im Turbo S zur Serienausstattung.

Der 911 Turbo S ist als exklusiver, luxuriöser Allrounder für Rundstrecke und Straße konzipiert. Er ist mit einer Vielzahl von Komfortfunktionen, Fahrassistenzsystemen und Infotainment-Optionen aus dem aktuellen 911-Angebot bestellbar. Dazu zählen der Ionisator des innovativen Luftgütesystems mit GPS-Funktion, das Fahrassistenzpaket Porsche InnoDrive inklusive Abstandstempomat mit aktiver Spurführung bis 210 km/h, ein Nachtsichtassistent sowie die im Funktionsumfang erweiterte Liffunktion. Auch ein Remote-Parkassistent gehört zu den optional verfügbaren Systemen. Mit dieser umfangreichen Ausstattung und seiner überlegenen Leistung deckt der neue 911 Turbo S auf Wunsch eine noch größere Bandbreite zwischen Komfort und Performance ab als sein Vorgänger.

Porsche stattet den 911 Turbo S serienmäßig mit HD-Matrix LED-Scheinwerfern aus. Dieses innovative Lichtsystem erzeugt mit mehr als 32.000 Pixeln pro Scheinwerfer ein hochauflösendes Lichtbild und deckt den gesamten Fernlichtbereich sowie den Hauptbereich des Abblendlichts ab. Jeder Pixel wird dabei individuell gesteuert. So passt sich das Lichtbild binnen Millisekunden an jede Fahrsituation an. Zu den zusätzlichen Funktionen, die das System ermöglicht, zählen zum Beispiel die Fahrspurausleuchtung, ein Bau- und Engstellenlicht sowie spezielle Lichtmodi für Fahrten bei Regen oder Nebel, an Kreuzungen, beim Abbiegen oder in Kurven. Mit dem automatisch zuschaltenden

Zusatzfernlicht erhöht sich die Lichtmenge von 1.400 auf 2.500 Lumen, sofern kein vorausfahrendes oder entgegenkommendes Fahrzeug erkannt wird. Dann leuchtet der 911 die Fahrbahn bis zu 600 Meter weit aus.

Neue Infotainment-Generation

Mit dem umfassend modernisierten Porsche Communication Management (PCM) bietet der 911 Turbo S auch beim digitalen Erlebnis bestmögliche Performance. Die im Juni 2025 mit dem Modelljahreswechsel eingeführte neue PCM-Generation reagiert schneller, bietet über das App-Center Zugriff auf zahlreiche beliebte Drittanbieter-Apps und integriert den Digital Assistant Amazon Alexa®. Zudem sorgt Dolby Atmos® für ein besonders immersives Klangerlebnis. Das im 911 Turbo S serienmäßige Premium-Bose-Surround-Soundsystem mit 570 Watt Leistung und 12 Lautsprechern unterstützt diese innovative Raumklangtechnologie. Dabei werden Audiospuren gezielt so im dreidimensionalen Raum platziert, dass sie den Hörer von allen Seiten zu umgeben scheinen.

So wähnt man sich als Zuhörer beispielsweise mitten im Orchester oder bei einem Film oder Hörspiel mitten im Geschehen. Neben der serienmäßigen Soundanlage unterstützt auf Wunsch auch das optionale Burmester® High-End Surround-Sound-System mit 13 Lautsprechern und einer Gesamtleistung von 855 Watt den Standard. Voraussetzung für dieses Erlebnis sind in Dolby Atmos® erstellte Audioquellen. Ein Großteil der bekanntesten Künstler veröffentlicht bereits kompatible Musikstücke. Dolby Atmos® fähige Anwendungen stehen im App-Center zur Verfügung.

Das App-Center ist Teil des Porsche Connect Pakets und im 911 Turbo S für 10 Jahre inkludiert. Darüber erhalten Porsche Kunden Zugriff auf eine Vielzahl von Third-Party-Apps, die direkt im PCM installiert und nativ genutzt werden können. Je nach Markt umfasst das Angebot beliebte Apps für Newsdienste, Musik, Video und Podcasts wie etwa Spotify® und Apple Music®. Mediatheken und Wetter-Apps gehören ebenso zum Angebot wie Anwendungen, die das Recherchieren von Sehenswürdigkeiten und attraktiven Fahrstrecken ermöglichen.

Zusätzlich zum etablierten Porsche Voice Pilot steht über Porsche Connect mit Amazon Alexa® ein weiterer Drittanbieter Digital Assistant zur Verfügung. Mit diesem Dienst lassen sich sowohl einzelne Fahrzeugfunktionen als auch Smart-Home-Funktionen wie automatische Garagentore oder Hausbeleuchtungen steuern. Alexa® kann außerdem für die Recherche von Informationen oder das Erstellen von To-do- oder Einkaufslisten sowie das Abfragen aktueller News und Wetterberichte genutzt werden. Die Aktivierung erfolgt über die Voice Pilot Taste am Lenkrad.

Der Chronograph 911 Turbo S

Made for you: Der Turbo S unter den Uhren

Passend zum 911 Turbo S legt Porsche einen Chronographen auf, der den Mythos Turbo S mit moderner Uhrmacherkunst verbindet. Der Chronograph 911 Turbo S bietet Porsche-Fahrern und Fans die Möglichkeit, ihren persönlichen „Sportwagen am Handgelenk“ selbst zu gestalten. Der Uhrenkonfigurator ist analog zum Fahrzeugkonfigurator aufgebaut und erhält nun weitere, perfekt auf den neuen 911 Turbo S abgestimmte Optionen. Gefertigt wird die custom-built Armbanduhr von Hand in der Porsche-eigenen Uhrenmanufaktur im Schweizer Grenchen.

Der Chronograph 911 Turbo S mit COSC-zertifiziertem Porsche Design Kaliber mit Flyback-Funktion lässt sich mit zahlreichen frei konfigurierbaren Elementen individuell an die persönlichen Vorlieben anpassen. Das schwarze Zifferblatt weist zahlreiche Elemente in der Farbe Turbonit auf, die exklusiv bei Porsche Turbo Modellen zum Einsatz kommt. Der Farbiring lässt sich in Turbonit oder in jeder für den 911 Turbo S verfügbaren Exterieurfarbe konfigurieren, einschließlich der beliebten historischen Farbtöne des „Farbe nach Wahl“-Programms. Das ultraleichte Gehäuse besteht aus Titan mit einer schwarzen Titancarbid-Beschichtung. Die Lünette verfügt über eine Tachymeterskala.

Das Kalbsleder-Armband wird aus originalem Fahrzeugleder gefertigt und mit Ziernähten aus dem Garn des Fahrzeuginterieurs verfeinert. Auch hierfür steht die ganze Vielfalt der Fahrzeugkonfiguration zur Wahl. So lässt sich der Chronograph passend zu Interieur und Exterieur des eigenen, individuellen Fahrzeugs gestalten. Diese enge Verbindung zwischen Sportwagen und Uhr betont auf Wunsch ein Hot Stamping mit „turbo S“ Schriftzug. Optional steht ein Titanarmband mit Titan-Faltschließe zur Wahl, das im gleichen Finish wie das Gehäuse gefertigt ist. Wer Abwechslung liebt, kann per Schnellwechselsystem zwischen beiden Armband-Designs wechseln.

Für höchste Präzision und uhrmacherische Qualität steht das Porsche Design Kaliber WERK 01.200 mit Flyback-Funktion und COSC-Zertifizierung. Sichtbar durch einen Saphirglasboden, kommt dieses feinmechanische Meisterwerk optimal zur Geltung. Der Gehäuseboden lässt sich zudem mit einer persönlichen Gravur individuell gestalten. Etwa

einem Namen, dem Kennzeichen oder der Fahrgestellnummer des persönlichen 911 Turbo S. Der Aufzugsrotor greift das Design des Räderprogramms des 911 Turbo S auf und lässt sich in allen für den 911 Turbo S lieferbaren Räder-Designs konfigurieren.

Der Turbo S: 33 Jahre Innovation und Performance

Der erste 911 Turbo (Generation 930) ist eine technische Sensation. Bevor Porsche im Frühjahr 1975 mit der Auslieferung dieses Hochleistungssportlers beginnt, sind straßenzugelassene Fahrzeuge mit Turboaufladung praktisch unbekannt. Turbomotoren gelten als empfindlich und im Alltag kaum fahrbar. Der 911 Turbo mit seiner auffälligen Breitbau-Karosserie und dem spektakulären Flügel ändert dies.

Mit einem Spitzentempo von 250 km/h zählt der erste 911 Turbo zu den schnellsten straßenzugelassenen Fahrzeugen seiner Zeit. Gleichzeitig legt er den Grundstein für eine neue Porsche-Modellfamilie. Heute steht die Modellbezeichnung Turbo bei Porsche für die Spitzenmodelle der jeweiligen Baureihe, für Luxus und Komfort, für kompromisslose Sportlichkeit und Technologieführerschaft. Innerhalb der Turbo-Modellfamilie sticht der 911 Turbo S noch einmal heraus: Zunächst in Kleinserie produziert und über viele Modellreihen erst spät im Produktionszyklus einer Baureihe lanciert, zeigt er die Grenzen des technisch Machbaren auf.

Porsche 911 Turbo S 964 (1992)

1992 legt Porsche erstmals einen 911 Turbo S in Serie auf. Der Impuls zum Bau kommt aus der Abteilung Exclusive, damals mit einem anderen Fokus als heute: Neben einer Leistungssteigerung erhält das Modell eine kompromisslose Gewichtskur. Mit dem Verzicht auf Servolenkung, Klimaanlage, Radio, Zweimassenschwungrad und Rücksitzbank sowie dem Einsatz von Leichtbau-Karosserieteilen orientiert sich der Turbo S technisch an den 911 RS-Modellen. Statt Komfort steht lediglich eine Straßenzulassung im Lastenheft.

Sein 3,3-Liter-Turbo-Boxermotor basiert auf dem Antrieb des 911 Turbo. Mit Modifikationen wie neuen Nockenwellen und angehobenem Ladedruck erreicht er eine Leistung von 280 kW (381 PS), was einer Leistungssteigerung von 61 PS entspricht. Ausgestattet mit einer exklusiven 18-Zoll-Bereifung erreicht er Tempo 100 nach 4,6 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von 290 km/h. Es entstehen nur 86 Exemplare dieses 911 Turbo S. Dennoch hinterlässt das Sondermodell einen bleibenden Eindruck: Der eigens für das

Modell kreierte Farbton Speedgelb ziert noch heute die Bremssättel der Keramik-Bremsanlage PCCB.

Porsche 911 Turbo S 993 (1997-1998)

In der zweiten Auflage des 911 Turbo S spielt Porsche Exclusive erneut eine wichtige Rolle. Die Abteilung für Sonderwünsche verantwortet in den Jahren 1997 und 1998 die Produktion der insgesamt 336 Exemplare des neuen 911 Turbo S. Anders als der Vorgänger fällt das Modell nicht mehr asketisch aus. Seine gehobene Ausstattung gibt einen Ausblick auf die Zukunft des 911 Turbo S und umfasst viele Merkmale, die im 911 Turbo nur optional verfügbar sind. Dazu gehören ein Aeropaket mit Bug- und Heckspoiler, Lufteinlässe neben den Nebelscheinwerfern für eine optimierte Bremsenkühlung sowie viel Leder und Carbon im Interieur. Als erster 911 verfügt der Turbo S 993 stets über große Lufthutzen in den Fondseitenteilen. Mittlerweile hat sich dieses Merkmal zum Erkennungszeichen des Turbo entwickelt.

Technisch stellt der Typ 993 ebenfalls einen wichtigen Meilenstein dar. Zum ersten Mal rüstet Porsche die aufgeladenen Derivate mit Allradantrieb aus. Zudem kommen nicht mehr ein, sondern zwei Turbolader zum Einsatz. Der mittlerweile 3,6 Liter große Boxermotor profitiert von kürzeren Gaswegen und kleinen Ladern, er wird spontaner und dynamischer. Im 911 Turbo S ist das Aggregat mit der Werksleistungssteigerung II ausgestattet und leistet 331 kW (450 PS). Damit sprintet der 1.500 Kilogramm leichte Supersportwagen in 4,1 Sekunden auf 100 km/h und erreicht als erster Porsche 911 eine Spitzengeschwindigkeit von 300 km/h.

Porsche 911 Turbo S 996 (2004-2006)

Die Modellgeneration 996 markiert technisch und modellstrategisch einen wichtigen Wendepunkt. Erstmals bietet Porsche das Spitzenmodell des 911 auch als Cabriolet an, nicht mehr ausschließlich als Coupé. Im Motorraum finden sich zwei Neuerungen: Der neue 911 Turbo S fährt serienmäßig mit Wasserkühlung und optional mit Automatikgetriebe

(Tiptronic S). Die Kundschaft bedankt sich mit starken Verkaufszahlen, es entstehen insgesamt 1.563 Exemplare.

Porsche positioniert auch diesen Turbo S als Spitzenmodell und Technologieträger. So gehört die erst kürzlich im 911 Turbo eingeführte Keramik-Bremsanlage PCCB zur Serienausstattung, ebenso wie konkav geformte Radnabenabdeckungen mit farbigen Porsche-Wappen und ein Sechsfach-CD-Wechsler. Die Werksleistungssteigerung auf 331 kW (450 PS), Ausstattungscode X50, gehört ebenfalls zum Serienumfang. Sie ermöglicht eine Höchstgeschwindigkeit von 307 km/h – neuer Bestwert für den 911 Turbo S.

Porsche 911 Turbo S 997 (2010 – 2012)

Der Wechsel zur Modellgeneration 997 bedeutet bei den Abmessungen nur behutsame Veränderungen. Technisch entwickelt sich der 911 Turbo S dafür umso stärker. Denn Porsche stattet den neu entwickelten 3,8-Liter-Sechszylinder-Boxermotor mit stark weiterentwickelten Turboladern aus. Die variable Turbinengeometrie (VTG) dieser Turbolader erlaubt es, die Turbine effizienter anzuströmen und bei niedriger Motorlast eine höhere Turboladerdrehzahl zu generieren. Das Resultat sind ein spontanes Ansprechverhalten und ein Leistungssprung: Der neue Antrieb generiert bis zu 390 kW (530 PS) sowie ein Drehmoment von 700 Nm. Seiner Basis, dem 911 Turbo, nimmt er vier Zehntelsekunden im Sprint auf 100 km/h ab, er erreicht Landstraßentempo nach 3,3 Sekunden.

Dabei hilft das neu entwickelte 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK). Es gehört im 911 Turbo S ebenso zum Serienumfang wie eine mechanische Hinterachs-Quersperre, erstmals Räder mit Zentralverschluss, das neu eingeführte Sport Chrono Paket sowie eine exklusive Lederausstattung. Mit diesen Merkmalen hebt Porsche das Spitzenmodell deutlich vom 911 Turbo ab. Zur neuen Positionierung trägt der exklusive Antrieb bei: Die höhere Leistung des 911 Turbo S lässt sich in Generation 997 nicht mehr per Werksleistungssteigerung für den 911 Turbo bestellen. Weltweit entscheiden sich 5.296 Kunden für einen 911 Turbo S des Typs 997.

Porsche 911 Turbo S 991 (2013-2016)

In der Modellgeneration 991 weicht Porsche erstmals vom Muster ab, den 911 Turbo S spät im Lebenszyklus einer Baureihe auf den Markt zu bringen. Er debütiert 2013 schon kurz nach dem neuen 911 Turbo und hebt sich deutlicher ab als zuvor. Eine Bugverkleidung mit Airblades, schwarz chromatierte Endrohrblenden sowie eine schwarz-rote Lederausstattung gehören exklusiv zum Serienumfang. Im 911 Turbo sind diese Ausstattungsmerkmale nicht verfügbar. Mit modellspezifischen Optionen wie einem PDK-Hebel in Carbon lässt sich der optische Abstand weiter vergrößern.

Der Modellwechsel bringt zahlreiche technische Neuerungen, die den 911 Turbo S noch dynamischer machen. Zum ersten Mal bietet Porsche eine Hinterachslenkung an und führt aktive Aerodynamik-Elemente ein. Das PDK schaltet schneller und der Antrieb wird stärker. Mit 412 kW (560 PS) und 700 Nm Drehmoment beschleunigt der Turbo S in 3,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Seine Höchstgeschwindigkeit beträgt 318 km/h. Bis zur Modellpflege produziert Porsche 9.629 Exemplare.

In seiner zweiten Lebenshälfte erhält der 911 Turbo S weitere wichtige Neuerungen. Ein Dynamic Boost hält den Ladedruck beim kurzen Lufpen des Gaspedals konstant. So reagiert der Motor beim erneuten Gasgeben praktisch verzögerungsfrei. Der Sport Response Button ermöglicht erstmals ein Anpassen des Ansprechverhaltens von Motor und Getriebe. Zudem steigt die Motorleistung auf 427 kW (580 PS) und 750 Nm Drehmoment. Mit diesen Modifikationen geht ein weiterer Meilenstein einher: Erstmals in der Geschichte der Turbo-Modelle unterbietet ein Fahrzeug im Sprint von 0 auf 100 km/h mit 2,9 Sekunden die Drei-Sekunden-Marke. Vom 911 Turbo S der Baureihe 991.2 entstehen 10.079 Fahrzeuge.

Porsche 911 Turbo S 992 (2020-2025)

Der Porsche 911 Turbo S ist stets ein technischer Vorreiter. Das gilt beim Debüt der Generation 992 sogar für die Premiere selbst. Aufgrund der Corona-Pandemie stellt Porsche das Modell online vor, da die für den Genfer Salon vorgesehene Premiere nicht stattfinden kann. Zum ersten Mal debütiert außerdem ein 911 Turbo S vor dem 911 Turbo.

Aus dem einstigen Exoten ist eine wichtige, begehrte Säule im Modellprogramm des 911 geworden.

Verglichen mit seinem Vorgänger wird er noch einmal schneller. Ausgestattet mit einem neu entwickelten Motor mit zwei symmetrischen VTG-Turboladern, einem neuen Ansaug- und Ladeluftsystem und einem ebenfalls neuen 8-Gang-PDK sprintet er in 2,7 Sekunden auf Tempo 100. Mit einer Leistung von 478 kW (650 PS) und einem Drehmoment von 800 Nm überbietet der neue Antrieb alle Vorgänger noch einmal deutlich.

Gut ein Jahr nach der Modellpflege des Grundmodells stellt Porsche den 911 Turbo S der Generation 992.2 vor. Er untermauert seinen Anspruch auf Technologieführerschaft auf beeindruckende Weise. Erstmals verfügt ein 911 Turbo S über einen Performance-Hybrid, dessen Hochvolt-System sowohl bei der Leistungsausbeute als auch bei der Fahrwerkstechnik neue Dimensionen ermöglicht. Der innovative T-Hybrid Antriebsstrang des 911 Turbo S mit zwei elektrischen Turboladern erreicht eine Systemleistung von 523 kW (711 PS) und ein maximales Drehmoment von 800 Nm. Die Sprintzeit von 0 auf 100 km/h sinkt auf 2,5 Sekunden.