

PORSCHE

El nuevo Porsche 911 Turbo S

Dossier de prensa

Contenido

Aspectos destacados.....	4
Resumen	6
Motor.....	12
Chasis y prestaciones.....	16
Carrocería, aerodinámica y diseño.....	20
Interior y paquetes de habitáculo	24
Equipamiento.....	26
El cronógrafo 911 Turbo S	29
Porsche 911 Turbo S: Historia.....	31

Consumo de combustible y emisiones

911 Turbo S (WLTP, valores provisionales)

Consumo de combustible combinado: 11,8-11,6 l/100 km; emisiones de CO₂ en ciclo combinado: 266-262 g/km

Clase de CO₂: G

911 Turbo S Cabriolet (WLTP, valores provisionales)

Consumo de combustible combinado: 11,8-11,7 l/100 km; emisiones de CO₂ en ciclo combinado: 267-265 g/km

Clase de CO₂: G

Todos los datos se refieren al modelo para la UE.

Los valores de consumo de combustible y de emisiones de CO₂ han sido determinados conforme al nuevo procedimiento de medición WLTP. De momento se deben seguir indicando los valores NEDC derivados de aquí. Se ofrece más información sobre el consumo de combustible oficial y las emisiones CO₂ específicas oficiales de los nuevos automóviles en la “Guía sobre el consumo de combustible, las emisiones de CO₂ y el consumo de corriente de nuevos automóviles”, que se puede obtener gratuitamente en todos los puntos de venta y en DAT.

Aspectos destacados

El todoterreno de los deportivos: Porsche 911 Turbo S

- **Todoterreno superior**

El 911 Turbo S combina unas prestaciones impresionantes, una aptitud utilitaria ilimitada, confort en trayectos largos y exclusividad.

- **El 911 más potente de la serie**

El nuevo motor bóxer biturbo de 6 cilindros y 3,6 litros con un innovador sistema T-Hybrid desarrolla una potencia de 523 kW (711 CV) y un par motor máximo de 800 Nm.

- **Innovador T-Hybrid con sobrealimentación biturbo**

Dos turbocompresores eléctricos, un motor eléctrico integrado en la carcasa de la PDK y una batería de tracción compacta y ligera permiten un enorme nivel de potencia con bajas emisiones.

- **Concepto aerodinámico ampliado**

El nuevo diseño de las piezas delanteras y traseras, un difusor delantero activo y un alerón trasero revisado consiguen una mayor eficiencia energética y unas mejores prestaciones.

- **Dinámica de conducción superior**

El nuevo 911 Turbo S mejora su tiempo de vuelta en el Nordschleife de Nürburgring en unos 14 s (07:03,92 min). Acelera de 0 a 100 km/h en 2,5 s; 0,2 s más rápido que su predecesor. Para acelerar de 0 a 200 km/h solo necesita 8,4 s (0,5 s menos).

- **Diseño inconfundible**

El tono de contraste Turbonit, exclusivo del Turbo, y la filosofía de diseño turbo que abarca todo el modelo complementan las características turbo tradicionales del nuevo 911 Turbo S, como su carrocería ensanchada con tomas de aire laterales y su llamativo alerón trasero.

Resumen

Modelo superior con híbrido de altas prestaciones y 711 CV

Stuttgart. El nuevo Porsche 911 Turbo S sigue unos pasos muy importantes. Su predecesor ya era considerado una referencia en el mundo de los deportivos al combinar unas prestaciones superiores, un confort superior en trayectos largos, exclusividad y aptitud utilitaria. Ahora, el 911 Turbo S vuelve a subir considerablemente el listón en todos los aspectos. El automóvil deportivo, disponible como Coupé y Cabriolet, debuta con unas prestaciones de tracción notablemente superiores, un diseño más potente, una aerodinámica más inteligente, un chasis optimizado y un equipamiento aún más exclusivo.

"El 911 Turbo S es la forma más extraordinaria de conducir el Porsche 911. Tanto en el uso diario, como en largos tramos de autopista o en el circuito de carreras, hemos podido hacer que el nuevo 911 Turbo S sea aún más cómodo, individual y, al mismo tiempo, mucho más rápido en comparación con su predecesor", afirma Frank Moser, director de las series 911 y 718.

Tracción: Híbrido de altas prestaciones con dos turbocompresores eléctricos

El nuevo tren propulsor de altas prestaciones alcanza una potencia de 523 kW (711 CV). Esto convierte al nuevo 911 Turbo S en el 911 de serie más potente de todos los tiempos. El par motor máximo del tren propulsor es de 800 Nm y está disponible en un rango de revoluciones extremadamente amplio de 2300 a 6000 revoluciones por minuto. La curva de potencia también se caracteriza por una trayectoria excepcionalmente plana: Entre 6500 y 7000 revoluciones del cigüeñal, la potencia total es de 711 CV. La pieza central es un nuevo motor bóxer de 3,6 litros. Equipado con la innovadora tecnología T-Hybrid con sistema de alto voltaje de 400 V, alcanza un aumento de potencia de 61 CV en comparación con su predecesor.

En 2024 hizo su debut una tracción según este principio en el 911 Carrera GTS. Para el uso en el nuevo 911 Turbo S, la tecnología se ha desarrollado de forma decisiva. Mientras que en el GTS hay un turbocompresor eléctrico (eTurbo) integrado en el sistema T-Hybrid, en el

nuevo 911 Turbo S se utilizan dos eTurbo. La turbina y el compresor se diseñaron específicamente para satisfacer los requisitos del modelo superior. De este modo, los dos eTurbo no solo contribuyen al considerable aumento de potencia, sino que también mejoran la respuesta, la espontaneidad y la agilidad de la tracción. La batería de alto voltaje especialmente compacta de construcción ligera, con una capacidad de 1,9 kWh, se corresponde con el acumulador de energía del 911 Carrera GTS. Una caja de cambios de doble embrague Porsche de ocho velocidades con motor eléctrico integrado transmite la fuerza de tracción al sistema de tracción total Porsche Traction Management (PTM). El Turbo S Coupé acelera de 0 a 100 km/h en 2,5 s y, por tanto, 0,2 s más rápido que su predecesor. Además, solo tarda 8,4 s en alcanzar los 200 km/h, lo que equivale a una mejora de 0,5 s. La velocidad máxima del nuevo 911 Turbo S es de 322 km/h.

Unos 14 s más rápido en el Nürburgring Nordschleife

A pesar de los componentes adicionales del sistema híbrido de altas prestaciones, el aumento de peso del nuevo 911 Turbo S en comparación con su predecesor es de solo 85 kilogramos. El aumento de peso se ha compensado considerablemente en todas las áreas relevantes para la dinámica de conducción. La mejor prueba de ello es el tiempo de vuelta en el circuito Nürburgring Nordschleife. En el marco de los recorridos de desarrollo finales en otoño de 2024, un 911 Turbo S ligeramente camuflado en serie, bajo supervisión notarial, consiguió un tiempo de 7:03,92 minutos. Con ello, disminuye en unos 14 s con respecto al predecesor. "No se nota en nada el aumento de peso. Por el contrario: el coche es mucho más ágil, tiene más agarre y es mucho más rápido en todos los tramos relevantes que el anterior 911 Turbo S", afirma el embajador de la Marca Porsche Jörg Bergmeister, que participó en el desarrollo de la dinámica de conducción del nuevo deportivo y logró el tiempo de vuelta oficial.

Frenos y neumáticos con prestaciones optimizadas

Los ingenieros de Porsche adaptaron toda la periferia del vehículo a esta impresionante potencia del modelo 911 superior. La nueva generación de neumáticos utilizada en el 911 Turbo S ofrece una maniobrabilidad en seco notablemente mejorada con escenarios de

humedad similares. En el eje trasero del deportivo se utilizan ahora neumáticos de tamaño 325/30 ZR 21, diez milímetros más anchos. En el eje delantero, como en el modelo anterior, se montan neumáticos de tamaño 255/35 ZR 20. Los ingenieros aumentaron el diámetro de los discos de freno del sistema de frenos compuestos cerámicos PCCB de serie en el eje trasero de 390 mm a 410 mm. En la parte delantera se utilizan discos de freno con un diámetro de 420 mm. Por tanto, el nuevo 911 Turbo S está equipado con el mayor sistema de frenos PCCB que Porsche ha instalado en un vehículo de 2 puertas.

Aerodinámica activa inteligente

Un nuevo concepto aerodinámico optimiza la refrigeración de los frenos y de la tracción. Al mismo tiempo, aumenta la eficiencia del nuevo 911 Turbo S. Las rejillas de refrigeración activas y verticales en la parte delantera del vehículo y un difusor delantero activo, junto con el labio variable del spoiler delantero y el spoiler trasero desplegable y abatible adoptados por su predecesor, forman un sistema completo eficiente. La aerodinámica activa reduce de forma inteligente la fuerza ascensional o, cuando está retraída, la resistencia aerodinámica. El coeficiente de resistencia aerodinámica del 911 Turbo S Coupé se reduce en la posición más eficiente de todos los elementos aerodinámicos activos en un 10 % con respecto a su predecesor. Además, la aerodinámica activa mejora el comportamiento de frenado en húmedo del modelo superior: En el modo Wet, las rejillas de refrigeración de la parte delantera se cierran para proteger los discos de freno delanteros de salpicaduras excesivas de agua.

Chasis para una mayor agilidad y estabilidad

El tren propulsor T-Hybrid, con su red de a bordo de alto voltaje y el sistema de batería, permite a los ingenieros de Porsche equipar de serie el 911 Turbo S con el Porsche Dynamic Chassis control (ehPDCC) con control electrohidráulico. Este reduce la inclinación al cambiar de dirección y aumenta la agilidad y la precisión en las curvas. Los estabilizadores generan fuerzas de apoyo y mantienen el vehículo en equilibrio. De esta forma, el automóvil deportivo se vuelve más intuitivo y fácil de conducir a pesar de la enorme potencia. Esto mejora tanto el confort de conducción como la dinámica de conducción. Así, el modelo

superior de la serie 911 se convierte, como de costumbre, en un todoterreno soberano entre los deportivos. Para una óptima aptitud utilitaria, el PDCC electrohidráulico está disponible con un sistema de elevación opcional para el eje delantero. Gracias a la integración en el sistema de 400 V, actúa mucho más rápido que en el modelo anterior.

Un nuevo sistema de escape deportivo de serie con silenciador trasero y embellecedores de las salidas de escape en titanio también destaca acústicamente la posición superior del 911 Turbo S. Su sonido se ha compuesto específicamente para el modelo superior. Además, el sistema de escape ahorra 6,8 kg de peso. Otro componente de la imagen sonora aún más emocional son las medidas internas del motor. El bóxer de 3,6 litros funciona de forma selectiva con tiempos de control asimétricos, que añaden más frecuencias al sonido del motor y generan un sonido más potente y característico del bóxer.

Estética exclusiva y equipamiento de alta calidad

Con el nuevo Turbo S, Porsche ha introducido una estrategia de diseño turbo que abarca todas las series del 911. La estética exclusiva diferencia claramente al Turbo de otros modelos 911. Numerosos elementos de contraste están disponibles en el tono Turbonit, reservado exclusivamente para las versiones Turbo. Entre ellos se incluyen el escudo Porsche y el anagrama "turbo S" en la parte trasera. Además, se utilizan inserciones específicas en las rejillas del alerón trasero y las molduras de las ventanillas. La gama de ruedas incluye nuevos diseños con bloqueo central en Turbonit.

El nuevo modelo superior de la serie 911 dispone de una carrocería y una convergencia notablemente más anchas en comparación con los modelos Carrera, así como de aberturas en la parte trasera, algo típico del Turbo. En la parte trasera rediseñada, las marcadas salidas de aire acentúan la anchura. Las salidas de escape del sistema de escape de titanio en el diseño típico del Turbo reinterpretado señalizan la posición superior en la serie, así como una estructura dinámica de perlas por encima de la franja luminosa trasera. Los embellecedores ovalados de la salida de escape de titanio están disponibles de forma opcional con una estructura especial.

Los toques en Turbonit también empapan el habitáculo. Estos pueden encontrarse en los paneles de las puertas, en el volante, en los ribetes del salpicadero y la consola central, en las costuras, en el cronómetro Sport Chrono y en el cuadro de instrumentos. Los diseñadores de Porsche también han proyectado en este tono los cinturones de seguridad y algunos botones de la consola central. Por primera vez, forman parte del exclusivo interior las molduras decorativas de estructura de carbono con costuras decorativas en neodimio y un techo interior de microfibra perforada con forro negro.

Como Coupé, el 911 Turbo S se suministra de serie como biplaza. Si se desea, los asientos traseros se pueden configurar sin coste adicional. Por lo general, el Cabriolet se suministra con asientos traseros. Porsche equipa de serie el nuevo 911 Turbo S con ópticas principales LED Matrix HD, que disponen de innovadoras funciones de iluminación que aumentan considerablemente la seguridad durante la conducción nocturna. Además, el paquete Sport Chrono incluye de serie el indicador de temperatura de los neumáticos, el chasis con ajuste específico PASM, la estabilización electrohidráulica del balanceo ehPDCC y el sistema de escape deportivo de titanio. En el habitáculo se utilizan de fábrica asientos deportivos adaptativos de 18 vías Plus con función de memoria y anagrama "turbo S" en los reposacabezas. Por último, el diseño específico de las superficies de los asientos y los revestimientos de las puertas del Turbo S es una nueva interpretación de las características de diseño del primer 911 Turbo del tipo 930. El Coupé está disponible opcionalmente con el asiento deportivo de construcción ligera plegable conocido del 911 GT3.

Múltiples opciones

La oferta de Porsche Exclusive Manufaktur ofrece otras opciones de personalización. Además del color que se puede elegir, con más de 100 colores disponibles, como las ruedas Turbo Exclusive Design con deflectores de carbono pintados en neodimio, un techo de construcción ligera con carbono visto, ópticas traseras Exclusive Design y tomas de aire en la parte trasera de carbono. Por primera vez se pueden pedir brazos limpiaparabrisas de construcción ligera de carbono, un 50 % más ligeros que el componente de serie. El habitáculo se puede realzar aún más con detalles como las costuras en colores diferentes,

estampados personalizados, base de los asientos y faldones laterales en cuero con costuras elegantes y llaves del vehículo pintadas a medida.

El 911 Turbo S para la muñeca

El configurador de relojes Porsche Design ofrece la posibilidad de diseñar el "deportivo para la muñeca" personal, adaptado hasta el detalle al 911 Turbo S. La nueva esfera en color negro con elementos de diseño en Turbonit refleja la cercanía al vehículo. Además del Turbonit, el anillo de color de la esfera está disponible en todos los colores exteriores (incluido el color a su elección). La caja de titanio tiene un revestimiento de carburo de titanio negro. La pulsera está fabricada con el mismo cuero e hilo original de los vehículos Porsche. Un aspecto destacado es el estampado en caliente con el anagrama "turbo S". El reloj cobra vida con el Porsche Design Kaliber WERK 01.200 con certificación COSC y función Flyback. El rotor de cuerda seleccionable individualmente recoge los distintos diseños de las ruedas del 911 Turbo S y se equipa con el escudo Porsche en Turbonit. El fondo de la caja se puede personalizar con un grabado a gusto del cliente. El cronógrafo 911 Turbo S se fabrica a mano bajo pedido en la fábrica de relojes propia de Porsche en la localidad suiza de Grenchen.

Motor

Innovador híbrido de altas prestaciones con sobrealimentación biturbo

En Porsche, la denominación Turbo S describe más que una simple forma de preparación del aire aspirado. Esta denominación representa, de hecho, el modelo superior de la serie, una deportividad especial y el liderazgo tecnológico. Por eso, Porsche continuó de forma decisiva para el nuevo 911 Turbo S el desarrollo del principio innovador del T-Hybrid especialmente ligero introducido en el 911 Carrera GTS. Mientras que en el 911 Carrera GTS solo se utiliza un turbocompresor eléctrico (eTurbo), el nuevo 911 Turbo S cuenta con un sistema con dos turbocompresores eléctricos específicos. La tracción alcanza una potencia de 523 kW (711 CV). Esto equivale a un aumento de 61 CV en comparación con el modelo justamente anterior. El par motor máximo es de 800 Nm. Con esta potencia, el deportivo de élite acelera de 0 a 100 km/h en 2,5 s, dos décimas más rápido que su predecesor.

El nuevo motor bóxer de seis cilindros de 3,6 litros de cilindrada se basa en la última generación de motores, que también impulsa el 911 Carrera GTS. En comparación con su predecesor, los ingenieros redujeron el diámetro en 5 mm hasta los 97 mm y aumentaron la carrera en 4,6 mm hasta los 81 mm. El cárter del cigüeñal con peso optimizado dispone de espacios de ventilación ampliados. En las culatas se utilizan balancines rígidos para mejorar la eficiencia. Esta tecnología proviene del automovilismo de competición y optimiza la fricción y la robustez. En el tren de válvulas con peso optimizado, Porsche también utiliza la probada tecnología VarioCam, que posiciona los árboles de levas de forma precisa para todas las condiciones de velocidad y carga, garantizando así un desarrollo óptimo de potencia con un consumo reducido de combustible. Con un proceso de combustión optimizado, el motor bóxer alcanza además un mayor grado de eficiencia. En la nueva generación de motores se suprime la transmisión por correa del predecesor. En su lugar, un motor eléctrico integrado en la caja de cambios PDK se encarga de las tareas del motor de arranque y el generador, y el compresor del aire acondicionado se acciona eléctricamente. De ello resulta un diseño compacto que facilita espacio sobre el grupo para el inversor de impulsos y el convertidor CC/CC. Además, se ha montado en este espacio la

nueva batería de arranque, especialmente plana. Con una capacidad de 40 Ah, la batería de litio-fosfato de hierro de construcción ligera (LiFePO₄) mide solo 90 mm de altura y pesa 7 kg. Un nuevo sistema de admisión de dos flujos para el aire de proceso, junto con el intercooler y cuatro cartuchos de filtro de aire, se encuentra encima del motor bóxer. Así, se aprovecha al máximo el espacio disponible. Incluso sin su sistema híbrido, el motor de combustión del nuevo 911 Turbo S alcanza una potencia de 471 kW (640 CV) y un par motor de 760 Nm. Para hacer frente a las cargas resultantes, Porsche equipa el motor con nuevos pistones de fundición reforzados, que ajustan la compresión a una relación de 9,2:1.

Los nuevos turbocompresores eléctricos

Por primera vez, Porsche utiliza la tecnología eTurbo en un 911 Turbo S. A diferencia de los turbocompresores convencionales, los turbocompresores eléctricos están equipados con un motor eléctrico integrado. Este se encuentra entre la rueda del compresor y la rueda de la turbina y acciona directamente el eje del turbocompresor. De este modo, la rueda del compresor alcanza rápidamente la velocidad, independientemente del estado de carga del motor de combustión. La presión de sobrealimentación completa está disponible en cualquier situación en muy poco tiempo. Los turbocompresores eléctricos contribuyen de forma decisiva a la espontaneidad, la potencia y la eficiencia de la tracción. Al mismo tiempo, los componentes están diseñados para que sus motores eléctricos puedan regular la presión de sobrealimentación. Dichos motores generan potencia eléctrica a partir de la rotación de los ejes. Al reducir el número de revoluciones de la turbina, se reduce la presión de sobrealimentación en función de la situación. La energía eléctrica generada se suministra a la batería de alto voltaje o se transmite directamente al motor eléctrico de la caja de cambios PDK. De esta forma, el exceso de presión de sobrealimentación no se descarga como de costumbre, sino que se utiliza energéticamente. Por ello, no son necesarias válvulas de descarga para limitar la presión ni una estructura con turbina de geometría variable para optimizar la espontaneidad.

El diseño con dos turbocompresores permite reducir el tamaño de los turbocompresores, que están diseñados específicamente para cumplir los requisitos del 911 Turbo S. Gracias a los menores diámetros de 65 mm (rueda de la turbina) o 73 mm (rueda del compresor),

se consigue una respuesta mejorada. Además, con el uso del segundo turbocompresor aumenta la potencia de recuperación de gases de escape. La potencia eléctrica generada de esta forma está disponible a plena carga del motor eléctrico de tracción en la caja de cambios PDK y mejora considerablemente el rendimiento total. El par motor del sistema del nuevo 911 Turbo S se encuentra en un rango de revoluciones extremadamente amplio, de 2300 a 6000 rpm, con el valor máximo de 800 Nm. La potencia nominal de 523 kW (711 CV) está disponible de 6500 a 7000 rpm.

El sistema híbrido del nuevo 911 Turbo S

Durante el desarrollo del sistema híbrido, el objetivo era conseguir un rendimiento óptimo con un peso adicional reducido. Además, para lograr una distribución óptima del peso, los ingenieros han colocado la batería de alto voltaje del nuevo 911 Turbo S en la parte delantera del vehículo. La batería cuenta con 216 celdas redondas y una capacidad bruta de 1,9 kWh. En tamaño y peso, se corresponde aproximadamente con una batería de arranque convencional. Una refrigeración por agua constante y una gestión térmica eficiente garantizan que la batería, incluso en el modo de conducción dinámico, ofrezca un alto rendimiento de forma permanente. La unidad de control se encuentra debajo del asiento del conductor, mientras que el inversor de impulsos y el convertidor CC/CC se encuentran sobre el motor bóxer, que es aproximadamente 11 cm más plano que su predecesor. El sistema híbrido funciona con una tensión de 400 V.

Además de los motores eléctricos de los turbocompresores eléctricos, el nuevo 911 Turbo S dispone de un motor de tracción en la caja de cambios PDK. El motor síncrono con excitación permanente integrado completamente en la carcasa de la caja de cambios está acoplado al cigüeñal mediante el volante de inercia bimasa. Mide solo 286 mm de diámetro y 55 mm de longitud. El motor genera un par de 188 Nm incluso al ralentí y contribuye a la potencia del sistema en hasta 60 kW. Un sistema de refrigeración muy integrado y simplificado con mayor rendimiento del ventilador del radiador, un nuevo radiador central y una nueva bomba de agua, adapta la gestión térmica a los requisitos más exigentes.

El funcionamiento del sistema híbrido depende de la situación de conducción. En situaciones dinámicas, la batería de alto voltaje suministra energía a los turbocompresores

eléctricos o al motor eléctrico, en función de la situación, para acelerar la generación de presión de sobrealimentación o aumentar el número de revoluciones. En una marcha a velocidad máxima, la recuperación de gases de escape de los turbocompresores eléctricos alimenta el motor eléctrico. De esta forma, se limita la presión de sobrealimentación y se reduce la temperatura de los gases de escape, a la vez que aumenta la potencia motriz. En situaciones de potencia máxima, la batería de alto voltaje suministra energía para aumentar aún más el rendimiento del sistema.

Para hacer frente a los momentos que se producen, Porsche ha desarrollado una caja de cambios de doble embrague Porsche independiente para sus híbridos de altas prestaciones. Se basa en el modelo anterior, pero los embragues, el juego de ruedas y la transmisión cónica están reforzados. Además, una relación de ejes ampliada reduce el régimen del motor a altas velocidades. En el nuevo 911 Turbo S, se transmite hasta 500 Nm del par motor al diferencial del eje delantero refrigerado por agua mediante una caja de transferencia.

Pura emoción: el sonido del 911 Turbo S

El 911 más potente de la actualidad es también el Turbo S más dinámico hasta ahora. Este rendimiento sin concesiones se puede experimentar a un nuevo nivel gracias a la cuidadosa configuración y al sofisticado concepto global del deportivo.

El sonido de un deportivo contribuye, además de a la sensación de conducción, a la experiencia general. Gracias a las medidas del motor, el sonido desde el habitáculo se vive ahora con más emoción. Los tiempos de control asimétricos añaden frecuencias adicionales al sonido del motor bóxer y transmiten una experiencia sonora especialmente potente y equilibrada. Un nuevo sistema de escape deportivo de dos flujos con silenciador trasero y embellecedores de las salidas de escape de titanio contribuye a ese sonido inconfundible. Forma parte del equipamiento de serie del nuevo 911 Turbo S y garantiza el máximo rendimiento con un peso mínimo. Para proteger los componentes colindantes del calor, Porsche utiliza por primera vez un nuevo apantallamiento térmico, construido en tres capas y con dos chapas finas (espesor de 0,25 mm cada una) que incluye un material de aislamiento eficaz a base de celulosa respetuosa con el medio ambiente.

Multitalento con tiempos impresionantes en el Nordschleife

El nuevo 911 Turbo S combina lo mejor de todos los mundos, típico del modelo. Es totalmente apto para el uso cotidiano, cómodo y exclusivo, y ofrece unas prestaciones impresionantes en el circuito de carreras. Durante el desarrollo y la configuración del chasis, el objetivo era lograr una maniobrabilidad óptima con una potencia de tracción notablemente mayor. La relación peso/potencia es de 2,43 kg/CV (Cabriolet: 2,55 kg/CV). Las especificaciones incluían un comportamiento de conducción sencillo y cómodo, una dosificación intuitiva y precisa de la potencia y una potencia de frenado mejorada sin concesiones, así como un agarre óptimo. La respuesta espontánea y ágil de la tracción transmite la propulsión al chasis directamente: soberano, manejable y calculable.

A pesar de su hibridación de prestaciones, el equipamiento de serie ampliado y las optimizaciones del chasis y la carrocería, el peso en vacío del nuevo 911 Turbo S solo ha aumentado en un total de 85 kg en comparación con su predecesor. El aumento de peso se ha compensado considerablemente en todas las áreas relevantes para la dinámica de conducción. Esto demuestra las prestaciones en el circuito. En el Nürburgring-Nordschleife, el nuevo 911 Turbo S alcanzó un tiempo de vuelta certificada por notario de 07:03,92 minutos, lo que supone una reducción de aproximadamente 14 s con respecto al predecesor directo. El 911 Turbo S es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 2,5 s. De 0 a 200 km/h, en solo 8,4 s. La velocidad máxima es de 322 km/h.

Estabilización electrohidráulica de balanceo

El notable aumento del rendimiento es el resultado de un concepto global perfectamente adaptado de la tracción, la aerodinámica y el chasis. El suministro de energía de la estabilización electrohidráulica del balanceo (ehPDCC) se ha desarrollado especialmente para vehículos con el nuevo motor bóxer sin correas y se ha optimizado aún más para el nuevo 911 Turbo S. Esta aumenta tanto la agilidad a bajas velocidades como la estabilidad a altas velocidades y, por tanto, contribuye de forma decisiva a mejorar las prestaciones y

el confort del 911 Turbo S. El sistema forma parte del equipamiento de serie del 911 Turbo S.

Una unidad de motor y bomba compuesta por un motor síncrono de alto voltaje con excitación permanente y una bomba de engranajes internos proporciona un flujo de aceite. Un bloque de válvulas lo distribuye al eje delantero y al trasero. Allí llega a los brazos de acoplamiento activos, que ejercen una fuerza de torsión específica sobre las barras estabilizadoras según la situación de conducción con la presión de aceite existente. Esto genera fuerzas de apoyo a lo largo del eje longitudinal del vehículo. De esta forma, el automóvil deportivo reduce los movimientos de balanceo y toma curvas con gran estabilidad.

El sistema tiene un acumulador que mantiene una presión de 10 bar durante el funcionamiento normal y compensa de forma segura las fluctuaciones relacionadas con el entorno. Un filtro limpia el aceite de retorno y garantiza el funcionamiento permanente de las válvulas y la bomba de aceite. Un control adaptado a las necesidades reduce el consumo de energía en más de un 80 % en comparación con el sistema anterior. La introducción de esta tecnología ofrece ventajas tangibles en cuanto a confort, maniobrabilidad y precisión. Tanto en la entrada de curvas como en la salida de estas, el automóvil deportivo se puede mover más rápido. Esto contribuye a optimizar los tiempos en los circuitos de carrera.

Además, el ehPDCC controla el sistema de elevación opcional. Su funcionamiento se beneficia del cambio de tecnología: Reacciona más rápido y tiene un ángulo de ataque aumentado en 2,4°.

Porsche ha optimizado por completo el PASM de serie del 911 Turbo S. Ofrece muchas más prestaciones y, al mismo tiempo, mayor confort de conducción. Contribuyen a ello una adaptación de las constantes de amortiguación, así como del sistema hidráulico de amortiguación y de la curva característica de amortiguación, así como de los nuevos apoyos del motor que, con una mayor rigidez de la suspensión, permiten una mayor precisión y una respuesta más precisa al estado de la calzada. Al mismo tiempo, ofrecen una ventaja de peso en comparación con su predecesor. Además, la geometría y la cinemática elástica del

eje trasero del 911 Turbo S se han adaptado a la mayor carga por eje debida a la tracción T-Hybrid. El 911 Turbo S dispone de un chasis deportivo PASM opcional con una reducción de altura de 10 mm y un diseño de prestaciones aún más potente.

Gama de frenos, neumáticos y ruedas

Para el nuevo 911 Turbo S, Porsche ha llevado a cabo un desarrollo profundo del sistema de frenos cerámicos Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) de serie. El 911 superior viene equipado de serie con el sistema de frenos cerámicos más grande que Porsche ha utilizado hasta ahora en un vehículo de dos puertas. En el eje delantero trabajan mordazas de freno de diez émbolos con discos de freno de 420 mm. En la parte trasera se utilizan mordazas de freno de cuatro émbolos, así como nuevos discos más grandes con un diámetro de 410 mm.

Los discos de freno perforados transversalmente del sistema de frenos cerámicos permiten ahorrar un 50 % de peso en comparación con los discos de fundición gris. Porsche presentó las altas prestaciones de los frenos en pruebas exhaustivas en el circuito Nürburgring Nordschleife en condiciones reales. Además, las nuevas pastillas ofrecen una sensación especialmente orgánica del pedal de freno. La ventilación revisada de los frenos y la integración de los insertos de los pistones en las pinzas garantizan una gestión térmica óptima y evitan así un sobrecalentamiento del líquido de frenos. Porsche pinta de serie las pinzas de freno en amarillo. De forma opcional, se pueden elegir pinzas de freno pintadas en negro mediante Porsche Exclusive Manufaktur.

Además de una potencia de frenado mejorada, Porsche ha mejorado aún más el agarre mecánico del 911 Turbo S. En el eje trasero se utilizan ahora neumáticos diez milímetros más anchos de las dimensiones 325/30 ZR 21 y en el eje delantero neumáticos de dimensiones 255/35 ZR 20. El resultado es una mejor maniobrabilidad en seco con propiedades similares en condiciones de humedad.

Otro aspecto destacado exclusivo del 911 Turbo S son las ruedas 911 Turbo S de 20 y 21 pulgadas con bloqueo central: Pintadas en Turbonit, son una característica distintiva del modelo superior. También se pueden elegir opcionalmente ruedas 911 Sport Classic de 20

o 21 pulgadas, así como ruedas 911 Turbo Exclusive Design con deflectores de carbono. Esta innovadora característica de diseño sirve para la optimización aerodinámica. Para el juego de ruedas Sport Classic, se puede elegir entre un total de siete colores mediante Porsche Exclusive Manufaktur, mientras que para las ruedas Exclusive Design hay cuatro.

Cambios en la carrocería

La carrocería del nuevo 911 Turbo S también se ha adaptado a la gran potencia de la nueva tracción. Así, en la parte delantera los desarrolladores adaptaron las columnas de suspensión, la bandeja de baterías de alto voltaje y el brazo transversal. En la parte trasera del vehículo se han optimizado, entre otras cosas, el alojamiento del amortiguador de impactos, los soportes y la base. Además, se utilizan nuevos apoyos del motor. Los apoyos convencionales superan a sus predecesores activos en todas las áreas, aunque son más compactos y ligeros.

Otro ejemplo del principio básico son la carrocería y la convergencia más ensanchadas típicas del Turbo. Las aletas delanteras están expuestas en total 45 mm más que las de los modelos 911 Carrera. Las aletas traseras de diseño potente son una característica distintiva conocida de los modelos 911 Turbo y ensanchan la parte trasera 20 mm. En la parte trasera rediseñada, las marcadas salidas de aire acentúan la anchura adicional.

La nueva vista frontal también es más impresionante gracias a la integración de nuevos elementos de diseño funcionales. La integración conjunta de todas las funciones de iluminación de todos los modelos 911 en las ópticas principales tintadas de serie en el 911 Turbo S es también más que una medida óptica y técnica de la iluminación. En la parte delantera, proporciona por fin un espacio para las tomas de aire de refrigeración más potentes. La firma luminosa de cuatro puntos típica de Porsche está activa en todos los modos de iluminación del 911 Turbo S, incluso con las luces de cruce y de carretera encendidas.

Aerodinámica activa con funcionalidad ampliada

Los numerosos componentes aerodinámicos del 911 Turbo S son tanto un distintivo visual como un componente relevante para las prestaciones del concepto de la dinámica de conducción. El alerón trasero activo típico del Turbo reduce la fuerza ascensional a altas velocidades o, en su posición más eficiente, la resistencia aerodinámica. Dicho componente forma parte de los sistemas aerodinámicos activos del 911 Turbo S, que seleccionan la

estrategia de funcionamiento adecuada en función de la demanda de potencia, la situación de conducción y la temperatura exterior. El sistema completo incluye, como en el modelo anterior, un labio del spoiler delantero activo. En función del modo de conducción, está retraído, parcialmente extendido o completamente extendido. De ello resulta una resistencia aerodinámica reducida o una carga aerodinámica reducida.

Las cinco rejillas de refrigeración visibles dispuestas verticalmente en el revestimiento delantero tienen una forma optimizada para un caudal de aire aún mayor, teniendo en cuenta la necesidad de aire de refrigeración de la tracción. Con una carga baja, permanecen casi cerradas y optimizan la resistencia aerodinámica y, por tanto, el consumo de combustible. En caso de carga elevada, por ejemplo, en el circuito de carrera, las rejillas se abren y dirigen el aire de refrigeración adicional hacia los refrigeradores de tracción.

Una novedad del 911 Turbo S son los difusores frontales ajustables de forma continua en el revestimiento de los bajos. Se abren y cierran junto con las rejillas de refrigeración. Si la rejilla está abierta, el aire fluye por el canal hasta el paso de rueda. Esto reduce la fuerza ascensional en el eje delantero y compensa la influencia del aumento del suministro de aire de refrigeración sobre las fuerzas ascensionales. Además, el sistema enfría los frenos. En el modo Wet se cierran los difusores. Esto protege a los discos de freno delanteros de una humedad excesiva. Cuando están cerrados, se suman las ventajas aerodinámicas del difusor y las rejillas de refrigeración. En la posición más eficiente de todos los componentes aerodinámicos activos, el coeficiente de resistencia aerodinámica del 911 Turbo S Coupé mejora hasta un 10 %. A ello contribuyen también los sistemas pasivos, que también se han optimizado.

Nuevo lenguaje de diseño Turbo por primera vez en el 911

El Turbo S siempre es reconocible como Turbo S. Esto se debe a que Porsche utiliza el lenguaje de diseño para toda la serie de modelos Turbo, que ahora se incorpora por primera vez en el 911. Su característica determinante es el tono antracita Turbonit, reservado exclusivamente para los modelos Turbo. Porsche utiliza el tono del 911 Turbo S como color de contraste en las rejillas del alerón trasero, así como en las molduras de las ventanillas. Los escudos de Porsche en el capó delantero y en los bloqueos centrales de las ruedas

también tienen el tono Turbonit. Todas estas características, que por primera vez están disponibles en un 911 no limitado, se combinan con las características clásicas e inconfundibles del 911 Turbo para crear una unidad armoniosa. Entre estas características se encuentran la carrocería y la convergencia más ensanchadas, así como el alerón trasero dinámico. A esto se añaden otras medidas de diseño con estilo: El spoiler delantero adaptativo cuenta con el anagrama "turbo S". En la parte trasera, el 911 Turbo S cuenta con una nueva estructura de perlas en el revestimiento por debajo de la franja luminosa trasera, que asciende de forma dinámica por la pagoda. El sistema de escape deportivo con silenciador trasero y embellecedores de las salidas de escape de titanio también refuerzan su posición excepcional. Por otro lado, se ahorran 6,8 kg de peso en comparación con el sistema de escape de su predecesor. Los embellecedores de la salida de escape de titanio están disponibles de forma opcional con una estructura especial. También es inconfundible la vista lateral del 911 Turbo S. Porsche pinta en un negro elegante de alto brillo las carcasas inferiores de los retrovisores exteriores, las tomas de aire laterales traseras y los faldones laterales. En conjunto, su aspecto tecnológico exclusivo y robusto diferencia claramente al Turbo S de otros modelos 911.

Oferta de colores: Personalización (casi) sin límites

El Porsche 911 Turbo S dispone de una amplia selección de colores exteriores. La oferta de serie se divide en las conocidas gamas de colores Legends, Dreams, Shades y Contrasts. Legends incluye en este modelo cuatro tonos clásicos de Porsche y Dreams combina tonos muy coloridos y expresivos, como el Rojo Guardia y el Azul Lugano. La gama de colores Shades reúne colores apagados y elegantes, mientras que la gama de colores Contrasts consta de tonos blancos y negros.

Mediante Porsche Exclusive Manufaktur, en las gamas Color a elegir y Color a elegir Plus hay disponibles más de 130 colores adicionales para la carrocería. En la categoría "Color a elegir" se incluyen tonos predefinidos que ya se han autorizado técnicamente. Entre ellos se encuentran, por ejemplo, el Azul Marino, Rubí Estrella y Verde Menta. Algunos de estos colores disfrutaron de un auténtico estatus de culto en la comunidad Porsche. Para la

implementación de un Color a elegir en el proceso de producción, se deben planificar unos tres meses adicionales.

Además, Porsche Exclusive Manufaktur ofrece la opción Color a elegir Plus. En este caso, los Clientes envían al Centro Porsche una muestra del color deseado. A continuación, Porsche comprueba la viabilidad técnica y si el tono es fundamentalmente factible, desarrolla el tono para su uso como color del vehículo. Este proceso dura aproximadamente nueve meses, dependiendo de la dificultad.

En el Porsche 911 Turbo S Cabriolet se pueden seleccionar distintos colores de la capota. Además de los colores negro, azul, marrón y rojo, hay disponible una opción de negro con rayas grises.

Además, la oferta de paquetes de diseño permite personalizar más detalles. De esta forma, con el paquete SportDesign 911 Turbo Carbon, el vehículo adquiere un diseño exclusivo de las ópticas traseras con un toque especial en Turbonit. Las carcasas superiores de los retrovisores exteriores y las ventanillas de esquina están fabricados en carbono, al igual que las tomas de aire de la parte trasera. Además, el paquete incluye una combinación de colores negros para las pinzas de freno de Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

El interior: Deportivo y lujoso

El nuevo 911 Turbo S goza del diseño mejorado del habitáculo de la serie 911. El concepto de mando de Porsche Driver Experience centrado en el eje del conductor permite un manejo aún más fluido e intuitivo del deportivo, sobre todo en conducción dinámica. Como modelo superior de la serie, el Turbo S cuenta con un equipamiento especialmente lujoso y deportivo. Los asientos, reposacabezas, salpicadero, paneles de las puertas y los asientos traseros opcionales están tapizados en cuero liso negro de alta calidad, mientras que las costuras están ejecutadas en el color de contraste Turbonit.

La corona del volante deportivo GT de serie, con selector de modo y calefacción, está tapizada en cuero liso perforado. Las secciones centrales de los asientos y los revestimientos de las puertas muestran una costura con un diseño específico. Numerosos detalles gráficos, incluidos los anagramas "turbo S" en relieve en los reposacabezas de los asientos deportivos de 18 vías con función de memoria, ajustables eléctricamente, reflejan el estatus de buque insignia del 911. El biplaza de serie del 911 Turbo S Coupé es una reminiscencia de la estrategia de construcción ligera de Porsche. Si se desea, el sistema de asientos traseros se puede configurar sin coste adicional. El Porsche equipa siempre el Cabriolet con cuatro asientos.

En el interior, Porsche continúa el posicionamiento claro del 911 Turbo S con el color de contraste Turbonit. Es el modelo Turbo de la serie con mayor proporción de Turbonit en el habitáculo. El noble tono antracita se encuentra en las inserciones de los paneles de las puertas, las superficies de contraste del volante y el cuadro de instrumentos, en los marcos del salpicadero y de la consola central, en el control del aire acondicionado y en la palanca de cambios. Porsche también ejecuta el fondo del techo interior, revestido con el Race-Tex perforado, en tono Turbonit. Además, el tono exclusivo del Turbo adorna el escudo Porsche, los cinturones de seguridad y una parte de los botones de la consola central. En función del color del habitáculo, esto también se aplica a las alfombrillas. Además, como parte del paquete Sport Chrono, la esfera del cronómetro Sport Chrono también está diseñada en Turbonit.

Porsche ofrece de forma opcional por primera vez con el paquete interior en Carbono mate, especialmente diseñado para el Turbo S, molduras decorativas en estructura de carbono con costuras decorativas en neodimio. En caso de seleccionar este paquete, los elementos de las molduras decorativas del salpicadero y del panel de las puertas, así como el embellecedor de la consola central, se mantienen en carbono mate.

Además del paquete del habitáculo de serie en cuero negro, Porsche ofrece para el 911 Turbo S diferentes paquetes de cuero bitono y otras variantes de cuero monocromos en las que las costuras se pueden realizar en crayón en lugar de en Turbonit. Además, se puede elegir entre el elegante cuero Club en los colores Negro Basalto, Marrón Trufa y en la combinación Negro Basalto/Cognac Clásico. La oferta de Porsche Exclusive Manufaktur permite personalizar aún más el 911 Turbo S. Por ejemplo, las costuras, los cinturones de seguridad, la esfera del cronómetro Sport Chrono y el cuentarrevoluciones digital brillan en Amarillo Racing si se desea.

Además, se pueden elegir alfombrillas personalizadas mediante Porsche Exclusive Manufaktur. También se puede personalizar la carpeta de documentación, las molduras de paso de las puertas y la llave del vehículo según los deseos y gustos individuales. Además, Porsche Exclusive Manufaktur ofrece un estampado personalizado para la tapa del compartimento portaobjetos.

Equipamiento

Amplio equipamiento de serie y especial

El 911 Turbo S refuerza su posición excepcional como modelo superior con genes del automovilismo de competición con numerosos detalles de equipamiento de serie derivados técnicamente del automovilismo de competición. Entre ellos se incluyen la aerodinámica activa, numerosas medidas de construcción ligera, la dirección activa del eje trasero, la caja de cambios de doble embrague PDK de 8 velocidades, el sistema de frenos cerámicos PCCB, las ruedas con bloqueo central y la tracción total. Además, el Porsche Dynamic Chassis Control (ehPDCC) electrohidráulico está siempre disponible a bordo. Como alternativa al Porsche Active Suspension Management (PASM) de serie, se puede elegir un chasis deportivo PASM con una reducción de altura de 10 mm. También se incluye de serie en el Turbo S el Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) para una tracción y agilidad máximas en la conducción dinámica, así como el paquete Sport Chrono con la aplicación Porsche Track Precision App integrada e indicación de la temperatura de los neumáticos.

El 911 Turbo S se ha diseñado como un todoterreno exclusivo y lujoso para circuitos de carreras y carretera. Se puede pedir con una gran variedad de funciones de confort, sistemas de asistencia a la conducción y opciones de Infotainment de la oferta actual del 911. Entre ellos se incluyen el ionizador del innovador sistema de calidad del aire con función GPS, el paquete de asistencia a la conducción Porsche InnoDrive con control de velocidad adaptativo y guiado activo en el carril hasta los 210 km/h, un asistente de visión nocturna y la función de elevación ampliada de la gama de funciones. Un asistente de aparcamiento remoto también forma parte de los sistemas disponibles de forma opcional. Con este amplio equipamiento y su excelente potencia, el nuevo 911 Turbo S ofrece, si se desea, una gama aún mayor de confort y prestaciones que su predecesor.

Porsche equipa de serie el 911 Turbo S con ópticas LED Matrix HD. Con más de 32 000 píxeles por faro, este innovador sistema de iluminación genera una imagen de luz de alta resolución y cubre toda la zona de luz de carretera, así como la zona principal de la luz de cruce. Cada píxel se controla individualmente. De esta forma, la imagen de luz se adapta en milisegundos a cualquier situación de conducción. Entre las funciones adicionales que permite el sistema se incluyen, por ejemplo, la iluminación del carril, la luz en zonas de

obras y en estrechamientos, así como modos de iluminación especiales para la conducción con lluvia o niebla, en cruces, giros o curvas. Con la luz de carretera adicional que se conecta automáticamente, la cantidad de luz aumenta de 1400 a 2500 lúmenes, siempre que no se detecte ningún vehículo delante o en sentido contrario. Así, el 911 ilumina la carretera hasta 600 metros.

Nueva generación de Infotainment

Con el Porsche Communication Management (PCM), completamente modernizado, el 911 Turbo S ofrece las mejores prestaciones posibles incluso en la experiencia digital. La nueva generación de PCM, introducida en junio de 2025 con el cambio de año de modelo, responde más rápido, ofrece acceso a numerosas aplicaciones populares de terceros mediante el centro de aplicaciones e integra el asistente digital Amazon Alexa®. Además, Dolby Atmos® proporciona una experiencia de sonido especialmente envolvente. El sistema de sonido envolvente Bose premium de serie del 911 Turbo S, con 570 W de potencia y 12 altavoces, es compatible con esta innovadora tecnología de sonido envolvente. Para ello, las pistas de audio se colocan específicamente en el espacio tridimensional, de modo que parecen rodear el auricular desde todos los lados.

Así, por ejemplo, uno se siente un asistente en medio de la orquesta o pasa a estar en plena acción en una película o audiolibro. Además del sistema de sonido de serie, el sistema de sonido Burmester® 3D High-End Surround Sound System opcional con 13 altavoces y una potencia total de 855 W también es compatible con el estándar. El requisito para esta experiencia son las fuentes de audio creadas en Dolby Atmos®. Gran parte de los artistas más conocidos ya están lanzando música compatible. Las aplicaciones compatibles con Dolby Atmos® están disponibles en el centro de aplicaciones.

El centro de aplicaciones forma parte del paquete Porsche Connect y se incluye en el 911 Turbo S durante 10 años. Además, los Clientes de Porsche tienen acceso a una gran variedad de aplicaciones de terceros que se pueden instalar directamente en el PCM y utilizar de forma nativa. En función del mercado, la oferta incluye aplicaciones populares para servicios de noticias, música, vídeo y podcasts, como Spotify® y Apple Music®. Las

aplicaciones del tiempo y bibliotecas multimedia forman parte de la oferta, así como de las aplicaciones que permiten buscar lugares de interés y rutas atractivas.

Además del Voice Pilot establecido de Porsche, hay otro asistente digital de terceros disponible mediante Porsche Connect: Amazon Alexa®. Con este servicio se pueden controlar tanto las funciones individuales del vehículo como las funciones de hogar inteligente, como las puertas de garaje automáticas o la iluminación del hogar. Alexa® también se puede utilizar para buscar información o crear listas de tareas o de compras, así como para consultar noticias actuales y la información del tiempo. La activación se realiza mediante el botón Voice Pilot del volante.

El cronógrafo 911 Turbo S

Made for you: El Turbo S de los relojes

En línea con el 911 Turbo S, Porsche presenta un cronógrafo que combina el mito del Turbo S con la moderna tecnología de la relojería. El cronógrafo 911 Turbo S ofrece a los conductores y fans de Porsche la posibilidad de diseñar su propio "deportivo en la muñeca". El configurador de relojes está diseñado de forma análoga al configurador de vehículos y ahora dispone de otras opciones perfectamente adaptadas al nuevo 911 Turbo S. El reloj de pulsera personalizado se fabrica a mano en la fábrica de relojes propia de Porsche en la localidad suiza de Grenchen.

El cronógrafo 911 Turbo S con el calibre de diseño Porsche con certificación COSC y función Flyback se puede adaptar individualmente a las preferencias personales con numerosos elementos libremente configurables. La esfera negra tiene numerosos elementos en color Turbonit, que se utiliza exclusivamente en los modelos Porsche Turbo. El anillo de color se puede configurar en Turbonit o en cualquier color exterior disponible para el 911 Turbo S, incluidos los populares tonos históricos del programa "Color a elegir". La caja ultraligera está fabricada en titanio con un revestimiento de carburo de titanio negro. El bisel tiene una escala taquimétrica.

La pulsera de piel de ternero está hecha del cuero original de nuestros vehículos y se ha refinado con costuras del hilo utilizado en el interior del vehículo. También en este caso se puede elegir entre todas las opciones de configuración del vehículo. De este modo, el cronógrafo se adapta al interior y al exterior del propio vehículo personalizado. Esta estrecha conexión entre el automóvil deportivo y el reloj se acentúa, si se desea, mediante un estampado en caliente con el anagrama "turbo S". Opcionalmente, se puede elegir una pulsera del mismo material con cierre desplegable de titanio, fabricada en el mismo acabado que la caja. Los amantes del cambio pueden alternar entre ambos diseños de pulsera mediante un sistema de cambio rápido.

El Porsche Design Kaliber WERK 01.200, con función Flyback y certificación COSC, ofrece la máxima precisión y calidad de relojería. Visible a través de un fondo de cristal de zafiro, esta obra maestra de la mecánica de precisión destaca de como ningún otro reloj. Además,

el fondo de la caja se puede personalizar con un grabado a gusto del cliente. Por ejemplo, un nombre, la matrícula o el número de chasis del 911 Turbo S. El rotor de cuerda recoge el diseño de la gama de ruedas del 911 Turbo S y se puede configurar en todos los diseños de ruedas disponibles para el 911 Turbo S.

El Turbo S: 33 años de innovación y rendimiento

El primer 911 Turbo (generación 930) causó furor por su tecnología. Antes de que Porsche empezase a entregar este deportivo de altas prestaciones en la primavera de 1975, los vehículos con homologación para carretera y sobrealimentación turbo eran prácticamente desconocidos. Los motores turbo se consideran sensibles y apenas se pueden conducir en el día a día. El 911 Turbo, con su llamativa carrocería de diseño ancho y su espectacular alerón, cambia esta situación.

Con una velocidad punta de 250 km/h, el primer 911 Turbo fue uno de los vehículos con homologación para carretera más rápidos de su tiempo. A su vez, sentó las bases de una nueva familia de modelos Porsche. Hoy en día, la denominación del modelo Turbo de Porsche representa los modelos superiores de la serie correspondiente, el lujo y el confort, la deportividad sin concesiones y el liderazgo tecnológico. Dentro de la familia de modelos Turbo, el 911 Turbo S destaca de nuevo: producido inicialmente en una serie limitada y puesto en marcha al cabo de muchas series de modelos en el ciclo de producción de una serie, muestra los límites de lo técnicamente posible.

Porsche 911 Turbo S 964 (1992)

En 1992, Porsche presentó por primera vez en serie un 911 Turbo S. El impulso para la construcción procede del departamento Exclusive, entonces con un enfoque diferente al actual: además de un aumento de potencia, el modelo recibe una reducción de peso sin concesiones. Con la renuncia a la servodirección, el aire acondicionado, la radio, el volante de inercia bimasa y los asientos traseros, así como el uso de piezas de carrocería de construcción ligera, el Turbo S se orienta técnicamente a los modelos 911 RS. En lugar de confort, solo se incluye en las especificaciones una homologación para carretera.

Su motor bóxer turbo de 3,3 litros se basa en la tracción del 911 Turbo. Con modificaciones como árboles de levas nuevos y presión de sobrealimentación elevada, alcanza una potencia de 280 kW (381 CV), lo que supone un aumento de potencia de 61 CV. Equipado con un exclusivo neumático de 18 pulgadas, alcanza una velocidad de 100 km/h en 4,6 s y

una velocidad máxima de 290 km/h. Solo se han fabricado 86 ejemplares de este 911 Turbo S. Sin embargo, el modelo especial deja una impresión duradera: El tono Amarillo Speed, creado especialmente para el modelo, adorna aún hoy las pinzas de freno del sistema de frenos cerámico PCCB.

Porsche 911 Turbo S 993 (1997-1998)

En la segunda edición del 911 Turbo S, Porsche Exclusive vuelve a desempeñar un papel importante. El departamento de peticiones especiales es responsable en 1997 y 1998 de la producción de un total de 336 ejemplares del nuevo 911 Turbo S. A diferencia de su predecesor, el modelo ya no es ascético. Su equipamiento exclusivo ofrece una perspectiva del futuro del 911 Turbo S y contiene muchas características que solo están disponibles de forma opcional en el 911 Turbo. Entre ellas se incluyen un paquete Aero con spoiler frontal y spoiler trasero, tomas de aire junto a los faros antiniebla para una refrigeración optimizada de los frenos, así como mucho cuero y carbono en el interior. Como primer 911, el Turbo S 993 siempre dispone de grandes deflectores de aire (airblades) en los paneles laterales traseros. Entretanto, esta característica se ha convertido en la marca distintiva del Turbo.

Desde el punto de vista técnico, el tipo 993 también representa un hito importante. Por primera vez, Porsche equipa los derivados sobrealimentados con tracción total. Además, ya no se utiliza uno, sino dos turbocompresores. El motor bóxer, que ahora es de 3,6 litros, se beneficia de trayectos de gas más cortos y de cargadores más pequeños, y se vuelve más espontáneo y dinámico. En el 911 Turbo S, el grupo está equipado con el aumento del rendimiento de fábrica II y ofrece 331 kW (450 CV). De esta forma, el superdeportivo de 1500 kg de peso acelera de 0 a 100 km/h en 4,1 s y es el primer Porsche 911 en alcanzar una velocidad máxima de 300 km/h.

Porsche 911 Turbo S 996 (2004-2006)

La generación de modelos 996 marca un hito importante desde el punto de vista técnico y estratégico. Por primera vez, Porsche ofrece el modelo superior del 911 también como Cabriolet, no solo como Coupé. En el compartimento del motor hay dos novedades: El

nuevo 911 Turbo S se equipa de serie con refrigeración por agua y, opcionalmente, con caja de cambios automática (Tiptronic S). Los clientes expresó su agradecimiento con fuertes cifras de ventas, con un total de 1563 ejemplares producidos.

Porsche posiciona también este Turbo S como modelo superior y portador de tecnología de vanguardia. De esta forma, el sistema de frenos cerámicos PCCB, introducido recientemente en el 911 Turbo, forma parte del equipamiento de serie, al igual que los cubrebujes cóncavos con escudo Porsche en color y un cargador de seis CD. El aumento del rendimiento de fábrica a 331 kW (450 CV), código de equipamiento X50, también forma parte del equipamiento de serie. Esto permite una velocidad máxima de 307 km/h, un nuevo valor récord para el 911 Turbo S.

Porsche 911 Turbo S 997 (2010-2012)

El cambio a la generación del modelo 997 solo implica cambios cautelosos en las dimensiones. Por ello, el 911 Turbo S se desarrolla con mayor intensidad desde el punto de vista técnico, dado que Porsche equipa el nuevo motor bóxer de 6 cilindros y 3,8 litros con turbocompresores muy avanzados. La turbina de geometría variable (VTG) de estos turbocompresores permite que la turbina fluya de forma más eficiente y genere un mayor régimen de revoluciones del turbocompresor a baja carga del motor. El resultado es una respuesta espontánea y un aumento de las prestaciones: La nueva tracción genera hasta 390 kW (530 CV) y un par motor de 700 Nm. Gracias a su base, el 911 Turbo, acelera de 0 a 100 km/h en cuatro décimas de segundo y alcanza la velocidad de una carretera en 3,3 s.

La nueva caja de cambios de doble embrague (PDK) de 7 velocidades contribuye a ello. Forma parte del equipamiento de serie del 911 Turbo S, así como de un bloqueo transversal mecánico del eje trasero, por primera vez ruedas con bloqueo central, el nuevo paquete Sport Chrono y un equipamiento de cuero exclusivo. Con estas características, Porsche destaca el modelo superior del 911 Turbo. La exclusiva tracción contribuye al nuevo posicionamiento: La mayor potencia del 911 Turbo S ya no se puede pedir en la generación 997 mediante un aumento de la potencia de fábrica para el 911 Turbo. En todo el mundo, 5296 Clientes eligen un 911 Turbo S del tipo 997.

Porsche 911 Turbo S 991 (2013-2016)

En la generación del modelo 991, Porsche se aleja por primera vez del patrón de comercialización del 911 Turbo S hacia el final del ciclo de vida de una serie. Debutó en 2013, poco después del nuevo 911 Turbo, y destaca más que antes. Forman parte del equipamiento de serie un revestimiento delantero con airblades, embellecedores de la salida de escape cromados en negro y un equipamiento de cuero en negro y rojo. Estas características de equipamiento no están disponibles en el 911 Turbo. Con opciones específicas del modelo, como una palanca PDK de carbono, se puede aumentar aún más la distancia estética.

El cambio de modelo trae numerosas novedades técnicas que hacen que el 911 Turbo S sea aún más dinámico. Por primera vez, Porsche ofrece una dirección activa en el eje trasero y presenta elementos aerodinámicos activos. La caja de cambios PDK cambia más rápido y se refuerza la tracción. Con 412 kW (560 CV) y 700 Nm de par motor, el Turbo S acelera de 0 a 100 km/h en 3,1 s. Su velocidad máxima es de 318 km/h. Porsche produce, hasta el rediseño de la generación, 9629 unidades.

En su segunda mitad del ciclo de vida, el 911 Turbo S recibe otras novedades importantes. Un sistema Dynamic Boost mantiene constante la presión de sobrealimentación al pisar brevemente el acelerador. Así, el motor reacciona prácticamente sin retrasos al acelerar de nuevo. El botón Sport Response permite por primera vez adaptar la respuesta del motor y la caja de cambios. Además, la potencia del motor aumenta a 427 kW (580 CV) y 750 Nm de par motor. Estas modificaciones van acompañadas de otro hito: Por primera vez en la historia de los modelos Turbo, un vehículo acelera de 0 a 100 km/h en 2,9 s y supera la marca de los tres segundos. Del 911 Turbo S de la serie 991.2 se producen 10 079 vehículos.

Porsche 911 Turbo S 992 (2020-2025)

El Porsche 911 Turbo S es siempre un pionero en el aspecto técnico. En el debut de la generación 992, esto se aplica incluso al propio estreno. Debido a la pandemia de coronavirus, Porsche presenta el modelo en línea, ya que el estreno previsto para el Salón

del Automóvil de Ginebra no puede tener lugar. Además, por primera vez debutó un 911 Turbo S antes del 911 Turbo. Lo que una vez fue un automóvil exótico se ha convertido en un pilar importante y deseable en la gama de modelos del 911.

Una vez más, es más rápido en comparación con su predecesor. Equipado con un motor de nuevo desarrollo con dos turbocompresores VTG simétricos, un nuevo sistema de admisión y aire de sobrealimentación y una nueva caja de cambios PDK de 8 velocidades, acelera de 0 a 100 en 2,7 s con una potencia de 478 kW (650 CV) y con un par motor de 800 Nm, por lo que la nueva tracción vuelve a ofrecer una gran diferencia frente a todos los predecesores.

Un año después del rediseño del modelo básico, Porsche presenta el 911 Turbo S de la generación 992.2, reforzando de forma impresionante su pretensión de liderazgo tecnológico. Por primera vez, un 911 Turbo S se convierte en un híbrido de altas prestaciones, cuyo sistema de alto voltaje permite alcanzar nuevas cotas tanto en cuanto a rendimiento como a tecnología de chasis. El innovador tren propulsor T-Hybrid del 911 Turbo S con dos turbocompresores eléctricos alcanza una potencia de 523 kW (711 CV) y un par motor máximo de 800 Nm. El tiempo de aceleración de 0 a 100 km/h se reduce a 2,5 s.