

PORSCHE

El Nuevo Porsche 911 Turbo S

Dossier de Prensa

Indice

Aspectos Destacados	¡Error! Marcador no definido.
Resumen	¡Error! Marcador no definido.
Tren Motriz	¡Error! Marcador no definido.
Suspensión y rendimiento	16
Carrocería, aerodinámica y diseño	¡Error! Marcador no definido.
Interior y paquetes para el interior	¡Error! Marcador no definido.
Equipamiento	¡Error! Marcador no definido.
El Cronógrafo 911 Turbo S	¡Error! Marcador no definido.
Porsche 911 Turbo S: la historia	¡Error! Marcador no definido.

Aspectos Destacados

Porsche 911 Turbo S: El más versátil todoterreno entre los vehículos deportivos:

- **El todoterreno absoluto**

El 911 Turbo S combina un rendimiento impresionante, una practicidad sin límites para el día a día, comodidad en largas distancias y exclusividad única.

- **El 911 de producción en serie más potente**

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

- **Innovador sistema T-Hybrid con doble turbocompresor.**

Dos turbocompresores eléctricos, un motor eléctrico integrado en la cubierta del PDK y una batería de alto voltaje compacta y ligera permiten alcanzar un enorme nivel de rendimiento con reducidas emisiones.

- **Aerodinámica Optimizada.**

Las secciones delantera y trasera de nuevo diseño, un difusor delantero activo y un alerón trasero modificado proporcionan una eficiencia y un rendimiento aún más eficaces.

- **Dinámica de manejo superior.**

El nuevo 911 Turbo S mejora su tiempo por vuelta en el Nürburgring Nordschleife en aproximadamente 14 segundos (07:03,92 minutos) en comparación con el modelo anterior. Acelera de 0 a 100 km/h en 2,5 segundos, 0,2 segundos más rápido que su predecesor. De 0 a 200 km/h tarda apenas 8,4 segundos, 0,5 segundos menos.

- **Diseño Inconfundible**

En el nuevo 911 Turbo S, el tono contrastante de color Turbonite, exclusivo del Turbo, y la filosofía de diseño Turbo, común a toda la gama de modelos, complementan las características tradicionales del Turbo, como la carrocería ensanchada con tomas de aire laterales y su llamativo alerón trasero.

Resumen

Modelo de gama alta con sistema híbrido de alto rendimiento y potencia de 711 HP.

Stuttgart. El nuevo Porsche 911 Turbo S tiene mucho que demostrar. Su predecesor ya era considerado el referente en el mundo de los deportivos por combinar un rendimiento superior, comodidad en largas distancias, exclusividad y practicidad para el día a día. Ahora, el 911 Turbo S vuelve a subir el listón en todos los ámbitos. El deportivo, disponible en versión coupé y cabriolet, ofrece un rendimiento significativamente mayor, un diseño más potente, una aerodinámica más inteligente, una suspensión mejorada y un equipamiento aún más exclusivo.

“El 911 Turbo S es la forma más completa y versátil de conducir un Porsche 911”, afirma Frank Moser, vicepresidente de las líneas de modelos 911 y 718. “Ya sea para el uso diario, para viajes largos por autopista o para el circuito, hemos hecho que el nuevo 911 Turbo S sea aún más cómodo, más personalizado y, al mismo tiempo, significativamente más rápido que su predecesor”.

Tren motriz: sistema híbrido de alto rendimiento con dos turbocompresores eléctricos.

El nuevo tren motriz de alto rendimiento alcanza una potencia de sistema de 523 kW (711 HP). Esto convierte al nuevo 911 Turbo S en el 911 de producción en serie más potente de todos los tiempos. El par máximo del tren motriz es de 800 Nm y está disponible en un rango de revoluciones extremadamente amplio, de 2.300 a 6.000 rpm. El modelo también alcanza una curva de potencia excepcionalmente plana; su potencia máxima de 711 HP está disponible entre 6.500 y 7.000 rpm. El corazón del vehículo es un motor bóxer de 3,6 litros de nuevo desarrollo. Equipado con la innovadora tecnología T-Hybrid con un sistema de alto voltaje de 400 V, alcanza un aumento de potencia de 61 HP en comparación con su predecesor.

El tren motriz T-Hybrid debutó en 2024 con el 911 Carrera GTS. Para su uso en el nuevo 911 Turbo S, la tecnología se ha perfeccionado considerablemente. Mientras que en el GTS

se integra un único turbocompresor eléctrico (eTurbo) en el sistema T-Hybrid, en el nuevo 911 Turbo S se utilizan dos de estos innovadores dispositivos. La turbina y el compresor se han diseñado especialmente para satisfacer los requisitos específicos del modelo insignia. Los dos eTurbos contribuyen no solo a un aumento considerable del rendimiento, sino también a una mejora significativa de la capacidad de respuesta. La batería de alto voltaje, particularmente compacta y ligera, con una capacidad de 1,9 kWh, es la misma que se utiliza en el 911 Carrera GTS. Una caja de cambios PDK de ocho velocidades con motor eléctrico integrado transmite la potencia al sistema de tracción total Porsche Traction Management (PTM). El Turbo S Coupé ahora completa el sprint de 0 a 100 km/h en solo 2,5 segundos, 0,2 segundos más rápido que su predecesor. Tarda solo 8,4 segundos en alcanzar los 200 km/h, lo que supone una mejora de 0,5 segundos. La velocidad máxima del nuevo 911 Turbo S es de 322 km/h.

Alrededor de 14 segundos más rápido en el circuito Nürburgring Nordschleife.

A pesar de los componentes adicionales del sistema híbrido de alto rendimiento, el nuevo 911 Turbo S pesa solo 85 kilogramos más que su predecesor. El aumento de peso se ha compensado con creces en todos los aspectos relacionados con el rendimiento y la dinámica de conducción. La mejor demostración de ello es el tiempo de vuelta del automóvil en el circuito Nürburgring Nordschleife. Como parte de las últimas pruebas de desarrollo realizadas en otoño de 2024, un 911 Turbo S ligeramente camuflado registró un tiempo oficial de 7:03,92 minutos, unos 14 segundos más rápido que su predecesor. “No se nota ningún aumento de peso. Al contrario, el vehículo es mucho más ágil, tiene más agarre y es significativamente más rápido en todas las secciones relevantes de la pista que el anterior 911 Turbo S”, afirma Jörg Bergmeister, embajador de la marca Porsche, que participó en el desarrollo y las pruebas del nuevo deportivo y estableció el tiempo oficial por vuelta.

Frenos y neumáticos con rendimiento optimizado

Los ingenieros de Porsche han implementado mejoras en todas las áreas para lograr el impresionante rendimiento del modelo 911 de alta gama. La nueva generación de neumáticos utilizados en el 911 Turbo S ofrece una mejora significativa en la maniobrabilidad en condiciones secas, al tiempo que mantiene un excelente rendimiento en mojado. El deportivo ahora está equipado con neumáticos 325/30 ZR 21 en la parte trasera, 10 milímetros más anchos que los del modelo anterior. Al igual que en el modelo anterior, en la parte delantera se montan neumáticos 255/35 ZR 20. Los ingenieros aumentaron el diámetro de los discos de freno traseros del sistema Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) de 390 mm a 410 mm, mientras que en la parte delantera se utilizan discos con un diámetro de 420 mm. Esto significa que los discos de freno del nuevo 911 Turbo S son los más grandes que Porsche ha montado jamás en el sistema PCCB de un modelo de dos puertas.

Aerodinámica activa e inteligente

La aerodinámica optimizada mejora la refrigeración de los frenos y la transmisión, al tiempo que aumenta la eficiencia del nuevo 911 Turbo S. Las láminas de aire de refrigeración activas colocadas verticalmente en la parte delantera del vehículo, un difusor delantero activo, un spoiler delantero adaptativo heredado del modelo anterior y un alerón trasero extensible e inclinable trabajan en armonía para mejorar el rendimiento y la eficiencia. Dependiendo de la situación de conducción, los elementos aerodinámicos activos reducen de forma inteligente la elevación o, cuando están retraídos, reducen la resistencia. Cuando cada uno de los elementos aerodinámicos activos se encuentra en su posición más eficiente, el coeficiente de resistencia aerodinámica del 911 Turbo S Coupé se reduce en un 10 por ciento en comparación con su predecesor. Además, la aerodinámica activa mejora el rendimiento de frenado en mojado del modelo insignia; en el modo mojado, las aletas de refrigeración delanteras se cierran para proteger los discos de freno delanteros del exceso de salpicaduras de agua.

Suspensión que mejora la agilidad y la estabilidad.

El sistema de propulsión T-Hybrid, gracias a su sistema eléctrico de alto voltaje y su batería, permitió a los ingenieros de Porsche equipar el 911 Turbo S con el Porsche Dynamic

Chassis Control (ehPDCC) de control electrohidráulico de serie. Reduce el balanceo de la carrocería al cambiar de dirección y aumenta la agilidad y la precisión en las curvas. Las barras estabilizadoras activas generan fuerzas de apoyo y mantienen el equilibrio del vehículo. Esto hace que el deportivo sea más predecible y fácil de conducir, a pesar de su enorme potencia. Esto mejora tanto el confort de marcha como la dinámica de conducción, y contribuye a la posición del modelo insignia de la serie 911 como el todoterreno absoluto. Para una óptima manejabilidad en el día a día, el PDCC electrohidráulico está disponible con un sistema de elevación opcional para el eje delantero, que actúa mucho más rápido que su predecesor gracias a su integración en el sistema de 400 V.

Un nuevo sistema de escape deportivo de serie con silenciador trasero y embellecedores de titanio en los tubos de escape también subraya la posición del 911 Turbo S en términos acústicos, con un sonido compuesto especialmente para el modelo insignia. Además, el sistema de escape ahorra 6,8 kg de peso. Las modificaciones internas del motor son otro factor que contribuye a un sonido aún más emotivo. El motor bóxer de 3,6 litros funciona deliberadamente con una sincronización asimétrica, lo que añade más frecuencias al sonido del motor, creando un sonido más gutural y distintivo, típico de un motor bóxer.

Exclusiva estética y equipamiento de alta gama

El nuevo Turbo S marca la introducción de la estrategia de diseño Turbo de Porsche, aplicada de manera transversal en la gama 911. Su apariencia exclusiva diferencia claramente al Turbo de otros modelos 911. Numerosos elementos en contraste están acabados en el color *Turbonite*, reservado exclusivamente para las variantes Turbo. Esto incluye el escudo de Porsche y la inscripción 'Turbo S' en la parte trasera. Además, se utilizan inserciones específicas del Turbo S en las lamas del alerón trasero y en los marcos de las ventanas laterales. La selección de rines disponible para el Turbo S también incluye nuevos diseños de bloqueo central acabados en color *Turbonite*.

Como es habitual en el Turbo, el nuevo modelo insignia de la actual serie 911 tiene una carrocería y una línea de rodaje visiblemente más anchas en comparación con los modelos Carrera, así como aberturas en los paneles laterales traseros. Las llamativas salidas de aire de la parte trasera, de nuevo diseño, resaltan la anchura del coche. Los tubos de escape

de titanio, con el diseño típico del Turbo, subrayan la posición de punta del modelo en la gama, al igual que la dinámica estructura perlada situada sobre la banda de luces traseras. Como opción, se ofrecen embellecedores ovales de titanio para los tubos de escape con una estructura especial.

Los detalles en color *Turbonite* también caracterizan el interior. Se pueden encontrar en los paneles de las puertas, en el volante, en el salpicadero y en los bordes de la consola central, como costuras decorativas, y en el cronómetro Sport Chrono y el cuadro de instrumentos. Los diseñadores de Porsche también han utilizado este color para los cinturones de seguridad y varios botones de la consola central. Por primera vez, el exclusivo interior cuenta con molduras de fibra de carbono con hilos decorativos incrustados en color Neodimio, así como un techo interior de microfibra perforada.

Como coupé, el 911 Turbo S se entrega de serie con dos plazas. Bajo pedido, el sistema de asientos traseros se puede configurar sin coste adicional. El Cabriolet está equipado con asientos traseros. El nuevo 911 Turbo S viene equipado en serie con faros HD-Matrix LED. Estos cuentan con innovadoras funciones de iluminación que aumentan considerablemente la seguridad durante la conducción nocturna. Además, el paquete Sport Chrono, que incluye indicador de temperatura de los neumáticos, la suspensión PASM específicamente ajustada, el control electrohidráulico de la inclinación ehPDCC y el sistema de escape deportivo de titanio, forman parte del equipamiento estándar. En el interior, los asientos deportivos adaptables Plus de 18 posiciones con función de memoria y la inscripción «Turbo S» en los reposacabezas son de serie. El relieve específico del Turbo S en los asientos y los revestimientos de las puertas es una reinterpretación de las características de diseño clásicas del primer 911 Turbo (la generación 930).

Amplia gama de opciones disponibles

La gama de productos ofrecida por Porsche Exclusive Manufaktur ofrece más opciones de personalización. Además del programa Paint to Sample, con más de 100 colores para el exterior, estas opciones incluyen rines Turbo Exclusive Design con lamas de fibra de carbono pintadas en color Neodimio, un techo ligero de fibra de carbono, luces traseras Exclusive Design y entradas de aire de fibra de carbono en los paneles laterales traseros.

Por primera vez están disponibles limpiaparabrisas de fibra de carbono ligera, un 50 por ciento más livianos que el componente estándar. El interior puede realizarse aún más con detalles como costuras decorativas en colores contrastantes, grabados personalizados, paneles de asientos y molduras de umbral en cuero con finas costuras decorativas, además de llaves del vehículo pintadas de forma personalizada.

El 911 Turbo S para la muñeca.

El configurador de relojes Porsche Design Timepieces ofrece a los clientes la oportunidad de diseñar su propio “deportivo para la muñeca”, que combinará a la perfección con su 911 Turbo S hasta el último detalle. La nueva esfera de color Negro con elementos de diseño en Turbonite refleja esta estrecha conexión con el vehículo. Además de la Turbonite, todos los colores exteriores (incluido Paint to Sample) están disponibles para el anillo de color que rodea la esfera. La caja de titanio cuenta con un revestimiento de carburo de titanio negro. La correa está fabricada con cuero e hilo auténticos del interior de Porsche. Destaca el estampado en caliente con las letras ‘Turbo S’. El reloj funciona con el calibre Porsche Design WERK 01.200 con certificación COSC y función flyback. El rotor de cuerda personalizable refleja los distintos diseños de los rines del 911 Turbo S y presenta el escudo de Porsche en Turbonite. El fondo de la caja se puede personalizar con un grabado personal. El Chronograph 911 Turbo S se fabrica a mano por encargo en la propia fábrica de relojes de Porsche en Grenchen, Suiza.

Tren Motriz

Innovador sistema híbrido de alto rendimiento con doble turbocompresor.

En Porsche, la denominación del modelo Turbo S significa mucho más que una simple forma de entrada de aire. Representa el modelo insignia de la serie y es sinónimo de rendimiento excepcional e innovación tecnológica. Por eso, para el 911 Turbo S, Porsche ha perfeccionado considerablemente el innovador diseño del sistema T-Hybrid, excepcionalmente ligero, que se introdujo por primera vez en el 911 Carrera GTS. Mientras que el 911 Carrera GTS cuenta con un único turbocompresor eléctrico (eTurbo), el nuevo 911 Turbo S incorpora un sistema con dos eTurbos especialmente diseñados. El tren motriz desarrolla una potencia de sistema de 523 kW (711 HP). Esto equivale a un aumento de potencia de 61 HP en comparación con el modelo anterior. El par máximo es de 800 Nm. Con esta potencia, el deportivo insignia acelera de 0 a 100 km/h en 2.5 segundos, dos décimas de segundo más rápido que su predecesor.

El motor bóxer de seis cilindros y 3.6 litros, ampliamente modificado, se basa en la generación de motores recientemente introducida que también alimenta al 911 Carrera GTS. En comparación con su predecesor, los ingenieros redujeron el diámetro en 5 mm hasta 97 mm y aumentaron la carrera en 4.6 mm hasta 81 mm. El cárter ligero cuenta con cámaras de ventilación ampliadas. En las cabezas de cilindro se utilizan seguidores de levas rígidos para aumentar la eficiencia. Esta tecnología, procedente del mundo del automovilismo, reduce la fricción y optimiza la resistencia. Porsche también utiliza la probada tecnología VarioCam en el ligero tren de válvulas. Esta tecnología controla con precisión la sincronización del árbol de levas en todas las condiciones de velocidad y carga del motor, lo que garantiza un rendimiento óptimo y un consumo de combustible reducido. Gracias a un proceso de combustión optimizado, el motor bóxer también alcanza un mayor grado de eficiencia. En esta nueva generación de motores, se ha prescindido de la transmisión por correa del modelo anterior. En su lugar, un motor eléctrico integrado en la carcasa del PDK asume las funciones tanto del motor de arranque como del alternador, y el compresor del aire acondicionado se acciona eléctricamente. El resultado es un diseño compacto que deja espacio encima del motor para un inversor de impulsos y un convertidor CC/CC. Además, allí se instala la nueva batería de arranque, especialmente compacta. Con

una capacidad energética de 40 Ah, la ligera batería de fosfato de hierro y litio (LiFePO₄) mide solo 90 mm de altura y pesa siete kilogramos. A newly developed, dual-flow tract for the intake air, including a charge-air cooler and four air filter elements, is located above the boxer engine. This makes optimum use of the available space. Even without its hybrid system, the combustion engine in the new 911 Turbo S develops a power output of 471 kW (640 HP) and a maximum torque of 760 Nm. In order to withstand the resulting loads, Porsche has equipped the engine with new, strengthened cast pistons, which provide a compression ratio of 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 eTurbos están equipados con un motor eléctrico integrado, situado entre las ruedas del compresor y la turbina, que acciona directamente el eje del turbocompresor. Como resultado, el turbo se acelera a la velocidad del rayo, independientemente de la carga del motor. La presión de sobrealimentación máxima está siempre disponible en muy poco tiempo. Por lo tanto, los eTurbos contribuyen de manera significativa a la capacidad de respuesta, el rendimiento y la eficiencia del sistema de propulsión. Además, los turbocompresores están diseñados de tal manera que sus motores eléctricos pueden utilizarse para regular la presión de sobrealimentación. Generan energía eléctrica a partir de la rotación de los ejes. Al reducir la velocidad de la turbina en el proceso, reducen la presión de carga según sea necesario. La energía eléctrica recuperada se alimenta a una batería de alto voltaje o se transmite directamente al motor eléctrico de la carcasa PDK. De este modo, el exceso de presión de sobrealimentación no se expulsa, como suele ocurrir, sino que se utiliza para generar energía. Por lo tanto, no son necesarias válvulas de descarga para limitar la presión de sobrealimentación ni diseños de turbocompresores con geometría variable de la turbina para optimizar la capacidad de respuesta.

La disposición biturbo permite reducir el tamaño de los turbocompresores individuales, que han sido diseñados especialmente para satisfacer los requisitos específicos del 911 Turbo S. Los diámetros reducidos de 65 mm para la rueda de la turbina y 73 mm para la rueda del compresor aportan una capacidad de respuesta aún mayor. Además, el uso del segundo

turbo aumenta la capacidad de recuperación de energía de los gases de escape. A plena aceleración, la energía eléctrica obtenida de esta manera es utilizada por el motor eléctrico en la carcasa del PDK, lo que mejora significativamente el rendimiento general. El par máximo combinado del nuevo 911 Turbo S es de 800 Nm y está disponible en un rango de revoluciones extremadamente amplio, de 2300 a 6000 rpm. La potencia máxima de 523 kW (711 HP) se alcanza entre 6500 y 7000 rpm.

El sistema híbrido del nuevo 911 Turbo S.

Durante el desarrollo del sistema híbrido, se prestó especial atención a obtener un rendimiento óptimo con un peso adicional mínimo. Para lograr una distribución óptima del peso, los ingenieros colocaron la batería de alto voltaje del nuevo 911 Turbo S en la parte delantera. Cuenta con 216 celdas redondas y una capacidad energética bruta de 1.9 kWh. Tiene aproximadamente el mismo tamaño y peso que una batería de arranque estándar. La refrigeración continua por agua y la gestión térmica eficiente garantizan que la batería ofrezca un rendimiento elevado y constante, incluso durante la conducción dinámica. Su unidad de control se encuentra debajo del asiento del conductor, mientras que el inversor de impulsos y el convertidor CC/CC están situados encima del motor bóxer, que es unos 11 cm menos profundo que su predecesor. El sistema híbrido funciona a una tensión de 400 voltios.

Además de los motores eléctricos de los eTurbos, el nuevo 911 Turbo S está equipado con un motor integrado en la carcasa del PDK. El motor síncrono de imanes permanentes, totalmente integrado en la carcasa de la transmisión, está acoplado al cigüeñal a través del volante de doble masa. Mide solo 286 mm de diámetro y 55 mm de longitud, ofrece un par motor de 188 Nm incluso al ralentí y aporta hasta 60 kW a la potencia total del sistema. El sofisticado pero muy simplificado sistema de refrigeración, que cuenta con una mayor potencia del ventilador del radiador, un nuevo radiador central y una nueva bomba de agua, está optimizado para adaptarse a las mayores necesidades de refrigeración del vehículo.

El funcionamiento del sistema híbrido varía en función de la situación de conducción. Durante una conducción muy dinámica, la batería de alto voltaje suministra energía a los eTurbos o al motor eléctrico según sea necesario para aumentar más rápidamente la

presión de sobrealimentación o para aplicar un par adicional directamente a la cadena cinemática. Durante la conducción a alta velocidad, la recuperación de los gases de escape de los e-turbos alimenta el motor eléctrico. Esto limita la presión de sobrealimentación y reduce la temperatura de los gases de escape a medida que aumenta la potencia de tracción. Cuando se exige un alto nivel de rendimiento, la batería de alto voltaje suministra energía para aumentar aún más la potencia del sistema.

Para soportar el par generado, Porsche ha desarrollado una caja de cambios PDK específica para sus modelos híbridos de alto rendimiento. Se basa en la transmisión del modelo anterior, pero los embragues, los conjuntos de engranajes y los engranajes cónicos se han reforzado. Además, una relación de transmisión final más alta reduce las revoluciones del motor a altas velocidades. En el nuevo 911 Turbo S, se transmiten hasta 500 Nm de par al diferencial del eje delantero refrigerado por agua a través de una caja de transferencia.

Pura emoción: el sonido del 911 Turbo S

El 911 más potente hasta la fecha es también el Turbo S más dinámico jamás fabricado. Su rendimiento sin concesiones se puede experimentar en un nuevo nivel gracias al cuidadoso ajuste y al sofisticado diseño general del deportivo.

Además de la experiencia de conducción, el sonido de un deportivo contribuye de manera significativa a la experiencia general. Las modificaciones internas del motor son otro factor que contribuye al sonido aún más emotivo del nuevo 911 Turbo S. La distribución asimétrica añade frecuencias adicionales al sonido del motor bóxer, creando una experiencia sonora especialmente potente y distintiva. Un nuevo sistema de escape deportivo de doble salida con silenciador trasero y embellecedores de titanio también contribuye a crear un sonido inconfundible. Viene de serie en el nuevo 911 Turbo S y garantiza el máximo rendimiento con el mínimo peso. Para proteger los componentes adyacentes del calor, Porsche utiliza por primera vez un nuevo tipo de escudo térmico. Tiene un diseño de tres capas y consta de dos láminas finas (cada una con un grosor de solo 0.25 mm) que encierran un material aislante extremadamente eficaz basado en celulosa ecológica.

Un todoterreno con un impresionante tiempo en la prueba Nordschleife

El nuevo 911 Turbo S combina lo mejor de todos dos mundos, como es habitual en este modelo. Es perfectamente adecuado para el uso diario, cómodo, con un equipamiento exclusivo y ofrece un rendimiento impresionante en pista.

Durante el desarrollo y el ajuste de la suspensión, se prestó especial atención a la optimización de la capacidad de conducción, a pesar del aumento significativo de la potencia. La relación potencia-peso es de 2.43 kg/HP (Cabriolet: 2.55 kg/HP). Los requisitos del modelo incluían una dinámica de conducción predecible y cómoda, una entrega de potencia intuitiva y precisa, un frenado de alto rendimiento sin concesiones y un agarre óptimo.

El alto nivel de capacidad de respuesta y manejabilidad del tren motriz se traslada a la suspensión: es segura, controlable y predecible.

A pesar de su sistema híbrido de alto rendimiento, la amplia lista de equipamiento de serie y las mejoras en la suspensión 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. Este aumento de peso se compensó con creces en todos los aspectos relacionados con el rendimiento y la dinámica de conducción, como lo demuestra el rendimiento del coche en pista. En el circuito de Nürburgring-Nordschleife, el nuevo 911 Turbo S registró un tiempo oficial por vuelta de 07:03.92 minutos, superando a su predecesor directo en unos 14 segundos. El 911 Turbo S completa el sprint de 0 a 100 km/h en 2.5 segundos. Solo tarda 8.4 segundos en acelerar de 0 a 200 km/h, y su velocidad máxima es de 322 km/h.

Estabilización electrohidráulica de rodillos

El notable avance en rendimiento es el resultado de un conjunto global perfectamente ajustado que comprende el tren motriz, la aerodinámica y la suspensión. La fuente de alimentación del sistema activo de estabilización electrohidráulica del balanceo (ehPDCC)

se ha desarrollado especialmente para los vehículos con el nuevo motor bóxer sin correas y se ha optimizado aún más para el nuevo 911 Turbo S. Aumenta tanto la agilidad a bajas velocidades como la estabilidad a altas velocidades, lo que contribuye de manera significativa a mejorar el rendimiento y el confort del 911 Turbo S. El sistema PDCC electrohidráulico viene de serie en el 911 Turbo S.

Una unidad de motor/bomba, compuesta por un motor síncrono de imán permanente de alto voltaje y una bomba de engranajes interna, genera un flujo de aceite. Un bloque de válvulas lo distribuye a los ejes delantero y trasero. Allí llega a las barras estabilizadoras activas que, dependiendo de la situación de conducción, utilizan la presión disponible en el sistema para ejercer una fuerza de torsión específica sobre las barras estabilizadoras. Esto genera fuerzas de apoyo a lo largo del eje longitudinal del vehículo, lo que reduce el balanceo y permite que el coche tome las curvas con una estabilidad excepcional.

El sistema está equipado con un acumulador de presión que, en condiciones normales de funcionamiento, mantiene una presión de 10 bar y compensa de forma fiable cualquier fluctuación natural. Un filtro limpia el flujo de aceite de retorno y garantiza el funcionamiento a largo plazo de las válvulas y la bomba de aceite.

El control basado en la demanda reduce el consumo de energía en más de un 80 por ciento en comparación con el sistema anterior. La introducción de esta tecnología aporta ventajas notables en términos de comodidad, capacidad de conducción y precisión. El coche deportivo puede alcanzar velocidades más altas tanto en la entrada como en la salida de las curvas, lo que contribuye significativamente a mejorar los tiempos por vuelta en pista.

Además, el ehPDCC controla el sistema opcional de elevación del eje delantero. Su funcionamiento también se beneficia de este cambio tecnológico: reacciona más rápidamente y es capaz de alcanzar un ángulo de aproximación 2,4 grados mayor que con el sistema anterior.

Porsche ha optimizado de forma integral el sistema Porsche Active Suspension Management (PASM) de serie del 911 Turbo S. Ofrece un rendimiento significativamente mejorado, al tiempo que proporciona un mayor confort de marcha. Esto se consigue adaptando la rigidez de los muelles, la hidráulica de los amortiguadores y el mapa de

amortiguación, así como mediante unos soportes del motor de nuevo desarrollo que, gracias a su mayor rigidez, permiten una mayor precisión y una respuesta más exacta de la superficie de la carretera.

Al mismo tiempo, ofrecen una ventaja de peso con respecto a sus predecesores. La geometría y la elastocinética del eje trasero del 911 Turbo S también se han adaptado al aumento de peso del sistema de propulsión T-Hybrid. El 911 Turbo S puede equiparse opcionalmente con un sistema de suspensión deportiva PASM, con una altura de conducción 10 mm más baja y un enfoque aún más centrado en el rendimiento.

Frenos, neumáticos y rines

Para el nuevo 911 Turbo S, Porsche ha perfeccionado considerablemente el sistema Porsche Composite Ceramic Brake (PCCB), que viene de serie. El modelo insignia del 911 está equipado con los discos de freno más grandes que Porsche haya montado jamás en el sistema de frenos cerámicos de un modelo de dos puertas. En la parte delantera se han instalado pinzas fijas de 10 pistones y discos de freno de 420 milímetros. Los frenos traseros cuentan con pinzas de cuatro pistones y nuevos discos más grandes, con un diámetro de 410 mm.

Los discos perforados utilizados en el sistema de frenos cerámicos son un 50 por ciento más ligeros que los discos de hierro fundido. Porsche ha demostrado el alto nivel de rendimiento de frenado del coche durante exhaustivas pruebas en condiciones reales en el circuito Nürburgring-Nordschleife. Además, las nuevas pastillas ofrecen una sensación especialmente natural en el pedal de freno. La ventilación revisada de los frenos y la integración de insertos de pistón en las pinzas garantizan una gestión térmica óptima, evitando el sobrecalentamiento del líquido de frenos. Las pinzas están pintadas de amarillo de serie. Las pinzas pintadas de negro están disponibles bajo pedido en Porsche Exclusive Manufaktur.

Además de mejorar el rendimiento de frenado, Porsche también ha mejorado aún más el agarre mecánico del 911 Turbo S. El deportivo está equipado con neumáticos 325/30 ZR 21 en la parte trasera, que son 10 mm más anchos que los del modelo anterior, y

neumáticos 255/35 ZR 20 en la parte delantera. El resultado es un manejo aún mejor en condiciones secas, al igual que se mantiene un excelente rendimiento en mojado.

Otro elemento destacado exclusivo del 911 Turbo S son las llantas de 20/21 pulgadas con cierre centralizado del 911 Turbo S. Acabadas en el distintivo color Turbonite, son una característica única y llamativa del modelo insignia. Hay otras opciones de llantas disponibles opcionalmente: las llantas 911 Sport Classic de 20/21 pulgadas y las llantas 911 Turbo Exclusive Design con palas de carbono. El innovador diseño de las palas de carbono sirve para optimizar la aerodinámica. Porsche Exclusive Manufaktur ofrece un total de siete colores para las llantas Sport Classic y cuatro para las llantas Exclusive Design.

Modificaciones en la carrocería y el chasis

El chasis del nuevo 911 Turbo S también se ha capacitado para adaptarse a la enorme potencia del nuevo sistema de propulsión. En la parte delantera, por ejemplo, los ingenieros han adaptado las torretas de suspensión, la bandeja de la batería de alto voltaje y el travesaño delantero. En la parte trasera, se han modificado, entre otras cosas, los soportes del amortiguador, los soportes traseros y el suelo. También se han introducido nuevos soportes para el motor. Los soportes convencionales superan a sus predecesores activos en todos los aspectos, además de ser más ligeros y compactos.

La carrocería ensanchada y la anchura de vía del vehículo son otros ejemplos de las características de diseño tradicionales de la serie Turbo. Los pasos de rueda delanteros son 45 mm más anchos que los de los modelos 911 Carrera. Los grandes pasos de rueda traseros, que son una característica distintiva muy conocida de los modelos 911 Turbo, ensanchan la parte trasera en 20 mm. Las llamativas salidas de aire de la sección trasera de nuevo diseño enfatizan aún más la anchura adicional.

El aspecto frontal del coche también es aún más llamativo gracias a los nuevos elementos de diseño funcional. La integración de todas las funciones de iluminación frontal en los faros principales, que vienen tintados de serie en el 911 Turbo S, va más allá de la iluminación y la estética. Crea espacio en la parte delantera para unas entradas de aire de refrigeración más grandes y eficaces. La firma luminosa de cuatro puntos, típica de todos los modelos Porsche, está activa en todos los modos de iluminación del 911 Turbo S, incluso cuando se encienden las luces de cruce o las luces largas.

Aerodinámica activa con funciones ampliadas

Los diversos componentes aerodinámicos del 911 Turbo S son tanto elementos distintivos a nivel visual como elementos clave para mejorar el rendimiento. El alerón trasero activo,

típico del Turbo, reduce la elevación a alta velocidad y minimiza la resistencia aerodinámica cuando se encuentra en su posición más eficiente. Es una de las varias características aerodinámicas activas del 911 Turbo S, que en conjunto proporcionan un rendimiento aerodinámico óptimo en función de la demanda de potencia, la situación de conducción y la temperatura ambiente. Al igual que en el modelo anterior, el sistema aerodinámico global incluye un spoiler delantero activo. Dependiendo del modo de conducción, puede estar completamente retraído, parcialmente extendido o completamente desplegado, lo que reduce la resistencia aerodinámica o aumenta la carga aerodinámica, según sea necesario.

Las cinco aletas de aire de refrigeración visibles y dispuestas verticalmente en la parte delantera del coche están diseñadas para optimizar el flujo de grandes volúmenes de aire, lo que compensa el aumento de la demanda de aire de refrigeración del sistema de propulsión. Cuando los requisitos de potencia son bajos, las aletas permanecen prácticamente cerradas, lo que reduce la resistencia aerodinámica y, por lo tanto, el consumo de combustible. Cuando la demanda de potencia es alta, por ejemplo, al conducir en pista, las aletas se abren y dirigen aire adicional al sistema de refrigeración.

Una novedad en el 911 Turbo S son los difusores delanteros adaptativos situados en los paneles inferiores de la carrocería. Se abren y se cierran en sincronía con las aletas de aire de refrigeración. Cuando las aletas del difusor están abiertas, el aire fluye a través del conducto y entra en el paso de rueda. Esto reduce la elevación del eje delantero, compensando el impacto del aumento del suministro de aire de refrigeración sobre las fuerzas de elevación. El sistema también refrigera los frenos. En modo húmedo, los difusores se cierran para proteger los discos de freno delanteros de la humedad excesiva. Cuando están cerrados, se combinan las ventajas aerodinámicas del difusor y las aletas de aire de refrigeración. Cuando cada elemento aerodinámico activo se encuentra en su posición más eficiente, el coeficiente de resistencia aerodinámica del 911 Turbo S Coupé se reduce hasta en un 10 por ciento. Los componentes aerodinámicos pasivos optimizados también contribuyen a ello.

El nuevo lenguaje de diseño Turbo se presenta por primera vez en el 911

Un Turbo S siempre se reconoce como un Turbo S. Esto es lo que representa el lenguaje de diseño Turbo de Porsche en todas sus series de modelos, y ahora se incorpora por primera vez al 911. Su característica definitoria es el color antracita Turbonite, reservado exclusivamente para los modelos Turbo. Porsche utiliza este color en el 911 Turbo S como tono de contraste en las lamas del alerón trasero y en los marcos de las ventanas laterales. Los escudos Porsche en la tapa del maletero delantero y los tapacubos también están acabados en Turbonite. Todas estas características, disponibles por primera vez en un 911 de serie, se combinan con las características clásicas e inconfundibles del 911 Turbo para formar un conjunto armonioso. Entre ellas se incluyen la carrocería y la vía ensanchadas, así como el alerón trasero activo. Otra característica de diseño elegante es el spoiler delantero adaptable, que lleva la inscripción «Turbo S». En la parte trasera, el 911 Turbo S se identifica por una nueva estructura perlada en el embellecedor situado debajo de la banda del grupo óptico trasero. Se eleva dinámicamente en la pagoda. El sistema de escape deportivo con silenciador trasero y embellecedores de los tubos de escape de titanio también subrayan la posición del coche como modelo de gama alta. El sistema de escape ahorra 6.8 kg de peso en comparación con el modelo anterior. También hay disponibles, opcionalmente, tubos de escape deportivos de titanio de forma ovalada. El 911 Turbo S es igualmente distintivo desde el lateral. Las cubiertas inferiores de los retrovisores exteriores, las entradas de aire laterales traseras y los faldones laterales están pintados en un elegante negro brillante. En general, el aspecto exclusivo, decidido y moderno del 911 Turbo S lo diferencia claramente de otros modelos 911.

Gama de colores: individualidad prácticamente sin límites

El Porsche 911 Turbo S ofrece una amplia selección de colores de pintura exterior. La gama de colores se divide en los conocidos mundos cromáticos Legends, Dreams, Shades y Contrasts. Para este modelo, Legends comprende cuatro tonos clásicos de Porsche, mientras que Dreams agrupa tonos especialmente coloridos y expresivos, como el Guards Red y el Lugano Blue. La paleta de colores Shades reúne colores apagados y elegantes, mientras que el mundo cromático Contrasts se compone de blanco y negro.

Porsche Exclusive Manufaktur ofrece más de 130 colores de carrocería adicionales en las gamas Paint to Sample y Paint to Sample Plus. La categoría Paint to Sample incluye colores predefinidos que ya han sido aprobados técnicamente. Entre ellos se encuentran, por ejemplo, Maritimeblue (Blue Marítimo), Rubystar (Rojo Rubí) y Mintgreen (Verde Menta). Algunos de estos colores gozan de auténtico estatus de culto en la comunidad Porsche.

Porsche Exclusive Manufaktur también ofrece el programa Paint to Sample Plus. Los clientes pueden proporcionar a su Centro Porsche local una muestra del color deseado, que Porsche utiliza para determinar la viabilidad técnica. Si es viable, el fabricante de automóviles deportivos desarrolla el color de pintura adecuado para utilizarlo en el vehículo del cliente. Dependiendo de la complejidad, este proceso dura unos nueve meses. En el caso de Paint to Sample, el plazo de entrega puede aumentar en tres meses.

El Porsche 911 Turbo S Cabriolet está disponible con varios colores de techo. Además de negro, azul, marrón y rojo, también hay una opción en negro con rayas grises.

Se pueden personalizar detalles adicionales con la gama de paquetes de diseño disponibles. El paquete SportDesign 911 Turbo Carbon, por ejemplo, ofrece luces traseras de diseño exclusivo con un toque Turbonite. Las cubiertas superiores de los retrovisores exteriores y los embellecedores triangulares de las ventanas son de carbono, al igual que las entradas de aire del panel lateral trasero. El paquete también incluye pinzas de freno negras para el sistema Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

El interior: deportivo y lujoso

El nuevo 911 Turbo S presenta el diseño interior actualizado de la serie 911. El concepto operativo Porsche Driver Experience, que se centra en el eje del conductor, permite manejar el deportivo de forma aún más suave e intuitiva, especialmente durante la conducción deportiva. Como modelo insignia, el Turbo S cuenta con un equipamiento especialmente lujoso y deportivo. Los asientos, los reposacabezas, el salpicadero, los paneles de las puertas y los asientos traseros opcionales están tapizados en cuero negro liso de alta calidad con costuras decorativas Turbonite en contraste.

El borde del volante deportivo GT estándar, que es calefactable y también cuenta con un interruptor de modo, está tapizado en cuero liso perforado. Los paneles centrales de los asientos y los paneles de las puertas presentan un exclusivo patrón de costuras decorativas. Diversos detalles de estilo, como las letras «Turbo S» grabadas en los reposacabezas de los asientos deportivos con 18 posiciones de ajuste eléctrico y función de memoria, resaltan el estatus del buque insignia del 911. La configuración estándar de dos plazas del 911 Turbo S Coupé refleja el enfoque de Porsche en la construcción ligera. Bajo pedido, se puede añadir el sistema de asientos traseros sin coste adicional. Porsche siempre equipa el Cabriolet con cuatro asientos.

Porsche amplía el uso del color de contraste Turbonite al interior del 911 Turbo S. De todas las series de modelos, es el modelo Turbo el que más utiliza el Turbonite en el interior. El elegante tono antracita se encuentra en los paneles de las puertas, las zonas decorativas del volante y el cuadro de instrumentos, el salpicadero y el marco de la consola central, los interruptores del climatizador y la palanca de cambios. El revestimiento del techo perforado Race-Tex también presenta el color Turbonite. El color exclusivo del Turbo también se encuentra en los escudos de Porsche, los cinturones de seguridad y algunos botones de la consola central. Dependiendo del color interior seleccionado, esto también se aplica a las alfombrillas. Como parte del paquete Sport Chrono, la esfera del cronómetro Sport Chrono también tiene un acabado en Turbonite.

Por primera vez, Porsche ofrece paneles decorativos con tejido de carbono e hilo decorativo en Neodyme como opción con el paquete interior de carbono, que ha sido diseñado especialmente para el Turbo S. Si se selecciona este paquete, los paneles decorativos del salpicadero, los paneles de las puertas y la consola central tienen un acabado en fibra de carbono mate.

Además del paquete interior estándar en cuero negro, Porsche también ofrece varios paquetes de cuero bicolor para el 911 Turbo S, así como variantes de cuero de un solo color con costuras decorativas en color Crayon en lugar de Turbonite. Además, se ofrece un cuero club especialmente lujoso en Basalt Black, Truffle Brown y en la combinación bicolor Basalt Black y Classic Cognac. La gama Porsche Exclusive Manufacture permite personalizar aún más el 911 Turbo S. Por ejemplo, las costuras decorativas, los cinturones de seguridad, la esfera del cronómetro Sport Chrono y el tacómetro digital pueden acabarse en Racing Yellow bajo pedido.

Porsche Exclusive Manufaktur también ofrece alfombrillas personalizadas. La carpeta de documentación del vehículo, los embellecedores de los umbrales de las puertas y la llave del vehículo también se pueden personalizar según los gustos personales. Los clientes también pueden solicitar a Porsche Exclusive Manufaktur un grabado individualizado en la tapa de la guantera.

Equipamiento

Amplia gama de equipamiento estándar y opcional

El 911 Turbo S subraya su estatus especial como modelo insignia con genes deportivos gracias a numerosas características de serie derivadas del automovilismo. Entre ellas se incluyen la aerodinámica activa, diversas medidas de construcción ligera, la dirección del eje trasero, el PDK de ocho velocidades, los frenos cerámicos (PCCB), las llantas con cierre centralizado y la tracción total. El control electrohidráulico del chasis Porsche Dynamic Chassis Control (ehPDCC) también viene de serie. Como alternativa al Porsche Active Suspension Management (PASM) de serie, también está disponible la suspensión deportiva PASM con una altura de conducción 10 mm más baja. El Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), que garantiza la máxima tracción y agilidad durante la conducción altamente dinámica, y el paquete Sport Chrono con la aplicación Porsche Track Precision* integrada y la pantalla de temperatura de los neumáticos se incluyen de serie.

El 911 Turbo S está diseñado como un exclusivo y lujoso todoterreno para el circuito y la carretera. Se puede pedir con una amplia gama de características de confort, sistemas de asistencia al conductor y opciones de info-entretenimiento de la gama actual del 911. Entre ellas se incluyen el ionizador del innovador sistema de calidad del aire con función GPS, el control de crucero adaptativo** con guía de carril activa** a velocidades de hasta 210 km/h, el asistente de visión nocturna y el sistema de elevación del eje delantero con funcionalidad mejorada. El asistente de aparcamiento remoto es también uno de los sistemas disponibles opcionalmente. Con esta amplia gama de equipamiento y su extraordinario rendimiento, el nuevo 911 Turbo S cubre un abanico aún más amplio entre el confort y el rendimiento que su predecesor.

Porsche equipa el 911 Turbo S con faros LED HD-Matrix de serie. Con más de 32 000 píxeles por faro, este innovador sistema de iluminación produce un patrón de luz de alta resolución que cubre toda la zona de luces largas y la zona principal de luces cortas. Cada píxel se controla individualmente. Como resultado, el patrón de luz es capaz de adaptarse a cualquier situación de conducción en milisegundos. Las funciones adicionales que ofrece

el sistema incluyen, por ejemplo, la iluminación de carriles, obras y espacios estrechos, así como modos de iluminación especiales para conducir bajo lluvia o niebla, en cruces, al tomar salidas de autopista o en curvas. Las luces largas adicionales, que se activan automáticamente, aumentan la cantidad de luz de 1400 a 2500 lúmenes, siempre que no se detecte ningún vehículo delante o en sentido contrario. El 911 ilumina entonces la carretera por delante hasta una distancia de 600 metros.

Nueva generación de info-entretenimiento

Con el sistema Porsche Communication Management (PCM) ampliamente modernizado, el 911 Turbo S también ofrece el mejor rendimiento posible en términos de experiencia digital. Presentada en junio de 2025 con el cambio de año del modelo, la nueva generación de PCM responde más rápido, proporciona acceso a numerosas aplicaciones populares de terceros a través del App Centre* e integra el asistente digital Amazon Alexa®*. Además, Dolby Atmos®* proporciona una experiencia de sonido especialmente envolvente. El sistema de sonido envolvente Bose® premium, que cuenta con 12 altavoces y 570 vatios de potencia y se incluye de serie en el 911 Turbo S, es compatible con esta innovadora tecnología de sonido espacial. Las pistas de audio se colocan selectivamente en un espacio tridimensional de tal manera que parecen rodear al oyente por todos los lados.

Esto permite a los oyentes sentirse como si estuvieran sentados en el centro de una orquesta o en el corazón de una película o una obra de teatro radiofónica, por ejemplo. Además del sistema de sonido estándar, el sistema de sonido envolvente de alta gama Burmester® opcional, con 13 altavoces y una potencia total de 855 vatios, mejora aún más la experiencia sonora. Para aprovechar esta tecnología de sonido espacial, se requieren fuentes de audio compatibles con Dolby Atmos®*. La mayoría de los artistas más conocidos ya publican su música en un formato compatible. Las aplicaciones compatibles con Dolby Atmos® están disponibles en el App Centre*.

El App Centre forma parte del paquete Porsche Connect* y está incluido en el 911 Turbo S durante 10 años. Ofrece a los clientes de Porsche acceso a un gran número de aplicaciones de terceros que se pueden instalar y utilizar directamente en el sistema PCM. Dependiendo del mercado, la oferta incluye aplicaciones populares para servicios de noticias, música,

vídeo y podcasts, como Spotify® y Apple Music®. También se incluyen bibliotecas multimedia y aplicaciones meteorológicas, así como aplicaciones que permiten a los usuarios buscar lugares de interés y rutas de conducción interesantes.

Además del consolidado Porsche Voice Pilot, el asistente digital de terceros Amazon Alexa®* está disponible a través de Porsche Connect. Este servicio se puede utilizar para controlar funciones individuales del vehículo, así como funciones domésticas inteligentes, como puertas de garaje automáticas o la iluminación del hogar. Alexa® también se puede utilizar para buscar información o crear listas de tareas pendientes o de la compra, así como para consultar las últimas noticias y los informes meteorológicos. La función se activa mediante el botón Voice Pilot situado en el volante.

Made for you: el Turbo S de los relojes

Para acompañar al 911 Turbo S, Porsche lanza un cronógrafo que combina la leyenda del Turbo S con la relojería moderna. El Cronógrafo 911 Turbo S ofrece a los conductores y aficionados de Porsche la oportunidad de diseñar su propio «deportivo para la muñeca». El configurador de relojes online tiene una estructura muy similar a la del configurador de vehículos y ahora incluye opciones adicionales que combinan a la perfección con el nuevo 911 Turbo S. El reloj, fabricado por encargo, se produce a mano en las instalaciones de relojería de Porsche en Grenchen, Suiza.

El cronógrafo 911 Turbo S con calibre Porsche Design certificado por el COSC y función flyback se puede personalizar según los gustos personales con numerosos elementos configurables. La esfera negra presenta varios elementos de diseño en color Turbonite, exclusivo de los modelos Porsche Turbo. El anillo de color se puede configurar en Turbonite o en cualquier color exterior disponible para el 911 Turbo S, incluidos los populares tonos históricos de la gama Paint to Sample. La caja ultraligera está fabricada en titanio con un revestimiento de carburo de titanio negro. El bisel cuenta con una escala taquimétrica.

La correa de piel de becerro está fabricada con auténtico cuero Porsche y rematada con costuras decorativas del mismo hilo utilizado en el interior del vehículo. Aquí también está disponible toda la variedad de configuraciones del vehículo. Esto permite a los clientes diseñar su cronógrafo para que combine a la perfección con el interior y el exterior de su propio coche. Esta estrecha conexión entre el coche deportivo y el reloj se ve reforzada por el estampado en caliente de la correa de cuero con las letras «Turbo S», disponible bajo pedido. Los clientes también pueden optar por un brazalete de titanio con cierre desplegable de titanio, acabado en el mismo color que la caja. Aquellos que aprecian la variedad pueden cambiar entre los dos diseños de correa gracias al sistema de cambio rápido.

El calibre Porsche Design WERK 01.200 con función flyback y certificación COSC es sinónimo del más alto nivel de precisión y calidad relojera. Visible a través del fondo de cristal de zafiro, esta obra maestra de la mecánica de precisión se muestra en todo su esplendor. El fondo también se puede personalizar con un grabado, por ejemplo, con el

nombre, la matrícula o el número de bastidor del 911 Turbo S del cliente. El rotor de cuerda recuerda el diseño de las llantas del coche y se puede configurar con cualquiera de los diseños de llanta disponibles para el 911 Turbo S.

El Turbo S: 33 años de innovación y rendimiento

El primer 911 Turbo (generación 930) fue toda una sensación técnica. Antes de que Porsche entregara los primeros ejemplares de este deportivo de altas prestaciones en la primavera de 1975, los coches con turbocompresor para circular por carretera eran prácticamente desconocidos. Los motores con turbocompresor se consideraban frágiles y poco adecuados para el uso diario. El 911 Turbo, con su llamativa carrocería ancha y su espectacular alerón trasero, cambió esa situación.

Con una velocidad máxima de 250 km/h, el primer 911 Turbo fue uno de los vehículos homologados para circular por carretera más rápidos de su época. También sentó las bases para una nueva familia de modelos Porsche. Hoy en día, la denominación Turbo en Porsche significa los modelos superiores de cada serie respectiva. Representa lujo, comodidad, rendimiento excepcional y liderazgo tecnológico. Incluso dentro de la familia de modelos Turbo, el 911 Turbo S destaca; producido originalmente solo en series pequeñas y lanzado normalmente más tarde en el ciclo de producción de una generación de modelos concreta, demuestra los límites de lo que es técnicamente posible.

Porsche 911 Turbo S 964 (1992)

En 1992, Porsche lanzó el primer 911 Turbo S fabricado en serie. La motivación para su creación provino del departamento Exclusive, que en aquel momento tenía un enfoque ligeramente diferente al actual. Además de aumentar la potencia, se redujo considerablemente el peso del modelo. Al prescindir de la dirección asistida, el aire acondicionado, la radio, el volante de inercia de doble masa y la banqueta trasera, y al utilizar paneles de carrocería ligeros, el Turbo S era similar a los modelos 911 RS de la época. Las características de confort no eran una prioridad: el objetivo del diseño era obtener el máximo rendimiento y la homologación para circular por carretera.

Su motor bóxer turboalimentado de 3.3 litros se basaba en el tren motriz del 911 Turbo. Con modificaciones como árboles de levas mejorados y una mayor presión de sobrealimentación, alcanzaba una potencia de 280 kW (381 HP), lo que equivale a un

aumento de 61 HP. Podía acelerar de 0 a 100 km/h en 4,6 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 290 km/h. Solo se fabricaron 86 unidades de esta generación del 911 Turbo S. Sin embargo, este modelo especial dejó un legado duradero: el color Speed Yellow, creado especialmente para él, se sigue utilizando hoy en día en las pinzas de freno del sistema de frenos cerámicos PCCB.

Porsche 911 Turbo S 993 (1997-1998)

En la segunda generación del 911 Turbo S, Porsche Exclusive volvió a desempeñar un papel fundamental. Entre 1997 y 1998, el departamento Sonderwunsch se encargó de la producción de 336 unidades del nuevo 911 Turbo S. A diferencia de su predecesor, el modelo ya no era tan austero en cuanto a características de confort. Su amplia lista de equipamiento daba una pista del futuro exclusivo y bastante lujoso del 911 Turbo S e incluía muchas características que solo estaban disponibles como opciones en el 911 Turbo. Entre ellas se encontraban un paquete aerodinámico con alerón delantero y trasero, tomas de aire junto a los faros antiniebla delanteros para mejorar la refrigeración de los frenos y un amplio uso de cuero y fibra de carbono en el interior. El 911 Turbo S de la generación 993 fue el primer 911 en incorporar las grandes y distintivas entradas de aire en los paneles laterales traseros. Desde entonces, esta ha pasado a ser una de las características definitorias del 911 Turbo.

Desde el punto de vista técnico, la generación 993 también supuso un hito importante. Por primera vez, Porsche equipó las variantes turboalimentadas con tracción total. Además, no solo se instaló un turbocompresor, sino dos. El motor bóxer, ahora con una cilindrada de 3,6 litros, se benefició de conductos de aceleración más cortos y turbocompresores más pequeños, lo que lo hizo más sensible. En el 911 Turbo S, el motor estaba equipado con la mejora de potencia Werksleistungssteigerung II (WLS II), lo que daba como resultado una potencia de 331 kW (450 HP). Como resultado, este superdeportivo de 1.500 kg podía acelerar de 0 a 100 km/h en 4,1 segundos y fue el primer Porsche 911 en alcanzar una velocidad máxima de 300 km/h.

Porsche 911 Turbo S 996 (2004-2006)

La generación 996 marcó un importante punto de inflexión, tanto desde el punto de vista técnico como en términos de estrategia de modelos. Por primera vez, Porsche también ofreció el modelo superior de la gama 911 como descapotable, y no solo como coupé. El tren motriz presentaba dos novedades significativas: un motor refrigerado por agua y una caja de cambios automática Tiptronic S opcional. Los clientes respondieron con unas sólidas cifras de ventas y se fabricaron un total de 1563 unidades.

Porsche continuó con la tradición de posicionar el 911 Turbo S como modelo insignia que exhibía tecnología innovadora. Por ejemplo, el sistema PCCB, que se había introducido recientemente en el 911 Turbo, se incluyó en el equipamiento de serie, al igual que los tapacubos con el escudo Porsche en color y un cambiador de seis CD. La mejora de potencia de fábrica a 331 kW (450 HP), denominada código de equipamiento X50, también se incluyó de serie. Permitía alcanzar una velocidad máxima de 307 km/h, un nuevo récord para el 911 Turbo S.

Porsche 911 Turbo S 997 (2010 – 2012)

La transición a la generación 997 solo supuso cambios menores en cuanto a las dimensiones exteriores. Sin embargo, en términos técnicos, el 911 Turbo S dio un gran paso adelante. Porsche equipó el nuevo motor bóxer de seis cilindros y 3.8 litros con turbocompresores muy avanzados. Su geometría variable (VTG) les permitía acelerar de forma más eficiente y generar velocidades mucho más altas con una carga del motor baja. El resultado fue una respuesta muy mejorada y un salto en el rendimiento, con una potencia de hasta 390 kW (530 HP) y un par máximo de 700 Nm. En comparación con el 911 Turbo en el que se basaba, redujo en 0,4 segundos el tiempo de aceleración de 0 a 100 km/h, completando el sprint en solo 3.3 segundos.

La nueva transmisión de doble embrague y siete velocidades (PDK) contribuyó significativamente a esta rápida aceleración y se incluyó de serie en el 911 Turbo S, junto con un diferencial trasero mecánico de deslizamiento limitado, llantas con cierre centralizado, el nuevo paquete Sport Chrono y un exclusivo equipamiento de cuero. Con estas características, Porsche diferenciaba claramente el modelo insignia del 911 Turbo. El

exclusivo sistema de propulsión subrayaba aún más la posición del modelo en la gama alta; la mayor potencia del 911 Turbo S ya no se podía conseguir en el 911 Turbo solicitando una mejora de rendimiento de fábrica. En todo el mundo se vendieron 5296 unidades del 911 Turbo S de la generación 997.

Porsche 911 Turbo S 991 (2013-2016)

En lo que respecta a la generación 991, Porsche se desvió por primera vez de la tradición de lanzar el 911 Turbo S en las últimas etapas del ciclo de vida de la generación del modelo. Debutó en 2013, poco después del nuevo 911 Turbo, y destacó aún más claramente que sus predecesores. El paragolpes delantero con deflectores de aire integrados, los tubos de escape cromados en negro y la tapicería de cuero bicolor en negro y rojo se incluían de serie, en exclusiva para el Turbo S y no disponibles en el 911 Turbo. Las opciones específicas del modelo, como el selector de marchas PDK de fibra de carbono, distinguían aún más al buque insignia de otras variantes.

La actualización del modelo trajo consigo numerosas innovaciones técnicas que mejoraron aún más el rendimiento del 911 Turbo S. Por primera vez, Porsche ofreció dirección en el eje trasero e introdujo elementos aerodinámicos activos. Se redujeron los tiempos de cambio del PDK y se aumentó la potencia a 412 kW (560 HP) con un par máximo de 700 Nm, lo que se tradujo en una aceleración de 0 a 100 km/h en solo 3.1 segundos y una velocidad máxima de 318 km/h. En el momento del lavado de cara del modelo, Porsche había producido 9629 unidades.

En la segunda mitad de su vida útil, el 911 Turbo S de la generación 991 incorporó otras innovaciones importantes. Su función Dynamic Boost permitía mantener la presión de sobrealimentación al levantar brevemente el pedal del acelerador. Como resultado, el motor respondía de forma prácticamente instantánea cuando el conductor volvía a pisar el acelerador. El botón Sport Response permitía ajustar por primera vez la capacidad de respuesta del motor y la transmisión. La actualización del modelo también supuso un aumento de la potencia hasta los 427 kW (580 HP) y un par motor de 750 Nm. Estas modificaciones dieron lugar a otro hito: por primera vez en la historia de los modelos Turbo, un coche completó el sprint de 0 a 100 km/h en 2.9 segundos, por debajo de la marca de

los tres segundos. En total, se fabricaron 10 079 unidades del 911 Turbo S de la generación 991.2.

Porsche 911 Turbo S 992 (2020-2025)

El Porsche 911 Turbo S siempre ha sido un pionero tecnológico. En el caso del debut de la generación 992, esto se aplicó incluso al estreno en sí. Debido a la pandemia de COVID-19, Porsche presentó el modelo en línea, ya que el estreno previsto para el Salón del Automóvil de Ginebra no pudo celebrarse. Esto también supuso la primera vez que un 911 Turbo S debutaba antes que el 911 Turbo. Lo que antes era un modelo exótico se había convertido en un pilar importante y muy deseado de la gama de modelos 911.

La nueva generación de modelos volvió a suponer un importante salto en cuanto a prestaciones. Equipado con un motor de nuevo desarrollo con dos turbocompresores VTG simétricos, un nuevo sistema de admisión y refrigeración del aire de sobrealimentación, y una nueva caja de cambios PDK de ocho velocidades, aceleraba de 0 a 100 km/h en 2,7 segundos. Con una potencia de 478 kW (650 HP) y un par máximo de 800 Nm, el nuevo sistema de propulsión volvió a superar a todos sus predecesores.

Poco más de un año después del lavado de cara del modelo, Porsche presentó el 911 Turbo S de la generación 992.2. Este modelo reforzó de manera impresionante su reputación como pionero en tecnología. Por primera vez, un 911 Turbo S estaba equipado con un sistema híbrido de alto rendimiento, cuyo sistema de alto voltaje abrió nuevas dimensiones en términos de potencia y tecnología de suspensión. El innovador sistema de propulsión T-Hybrid del 911 Turbo S, con dos turbocompresores eléctricos, desarrollaba una potencia de sistema de 523 kW (711 HP) y un par máximo de 800 Nm. El tiempo de aceleración del modelo insignia de 0 a 100 km/h era de solo 2.5 segundos.

** La aplicación Track Precision, App Centre, Amazon Alexa, Dolby Atmos y otras funciones determinadas se ofrecen exclusivamente en los mercados en los que se comercializa Porsche Connect, que por el momento son solo México y Puerto Rico en la región de Latinoamérica.*

*** La oferta de sistemas de asistencia varía según el país; consulte el mercado específico.*