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

29/10/2025

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.

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 6500 y 7000 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 % 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 % más livianos que el componente estándar. El interior puede realzarse 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.

MEDIA ENQUIRIES

Elizabeth Solís

Public Relations and Press
Porsche Latin America
+1 (770) 290 8305
elizabeth.solis@porschelatinamerica.com

Consumption data

911 Turbo S (WLTP)*: Fuel consumption combined: 11.7 – 11.5 l/100 km; CO_2 emissions combined: 266 – 261 g/km; CO_2 class: G

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/dosieres-de-prensa/pla-porsche-911-turbo-s/pla-Resumen.html

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart