911 Turbo S: consumo combinado de combustible (WLTP) 11,7 – 11,5 l/100 km, emisiones combinadas de CO_2 (WLTP) 266 – 261 g/km

Multitalento con tiempos impresionantes en el Nordschleife

24/07/2026 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.

MEDIA ENQUIRIES

Oliver Hilger

Spokesperson 911 and 718
+49 (0) 170 / 911 3915
oliver.hilger@porsche.de

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).

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_323211_en.mp4

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/carpetas-de-prensa/pfv-porsche-911-turbo-s/Chasis-y-prestaciones.html