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

Modelo superior con híbrido de altas prestaciones y 711 CV

15/10/2025 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.

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.

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).

Link Collection

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

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