



PORSCHE

Comunicato stampa

3 marzo 2020

S20\_1067

911 Turbo S Coupé: consumi sul ciclo misto: 11,1 l/100 km; emissioni combinate di CO<sub>2</sub>: 254 g/km

911 Turbo S Cabriolet: consumi sul ciclo misto: 11,3 l/100 km; emissioni combinate di CO<sub>2</sub>: 257 g/km

Il modello di punta della serie 911 con caratteristiche dinamiche ottimizzate

## **Una 911 in tutto e per tutto. Decisamente Turbo, decisamente nuova: la Porsche 911 Turbo S**

**Stoccarda.** Porsche presenta la nuova generazione della 911 Turbo S, contraddistinta da livelli di potenza, caratteristiche dinamiche e confort ineguagliati. La nuova 911, modello di punta della gamma, viene proposta nelle versioni Coupé e Cabriolet, entrambe alimentate da un nuovo propulsore boxer da 3.8 litri con due turbocompressori VTG che eroga 478 kW (650 CV), 51 kW (70 CV) in più del suo predecessore. La coppia massima arriva a 800 Nm (un incremento di 50 Nm). Il cambio a doppia frizione Porsche (PDK) a otto rapporti, specifico per la Turbo, riduce i tempi di accelerazione da 0 a 100 km/h a soli 2,7 secondi (0,2 secondi più veloce), mentre la velocità massima rimane invariata a 330 km/h. Disponibile nelle versioni Coupé e Cabriolet, la 911 Turbo S arriverà nelle concessionarie italiane a metà maggio 2020.

Le dimensioni della 911 Turbo S sono state incrementate notevolmente, coerentemente con le sue caratteristiche dinamiche ottimizzate: la scocca è ora più larga di 45 millimetri sull'asse anteriore (1.840 mm) e la larghezza complessiva è di 1.900 mm in corrispondenza di quello posteriore (incremento di 20 mm). Larghezze di carreggiata modificate, caratteristiche aerodinamiche ulteriormente migliorate e nuovi pneumatici di dimensioni miste contribuiscono ad accentuare l'agilità e il comportamento sportivo del nuovo modello: la carreggiata risulta ora più larga di 42 mm sull'asse anteriore e di 10 mm sul posteriore. Il sistema aerodinamico adattivo

include ora alette di ventilazione attive nella sezione anteriore, mentre l'ala posteriore, più grande, consente di ottimizzare ulteriormente la deportanza. Per la prima volta, la 911 Turbo S trasferisce alla strada la potenza del motore grazie a pneumatici di due dimensioni diverse: gomme da 20 pollici con esclusivo formato 255/35 sull'anteriore e 315/30 da 21 pollici sul retro. Nuove opzioni di allestimento sottolineano la vocazione nettamente più sportiva della 911 con trazione integrale. Queste includono un telaio sportivo ribassato di 10 mm con sistema PASM di regolazione elettronica degli ammortizzatori e un impianto di scarico con alette regolabili che garantisce un rombo distintivo.

Il nuovissimo propulsore della 911 Turbo S si basa sulla generazione di motori della 911 Carrera. È dotato di un sistema di raffreddamento dell'aria di sovralimentazione completamente ridisegnato e di nuovi e più grandi turbocompressori VTG disposti simmetricamente con flap elettro-regolabili sulla valvola *wastegate*; utilizza inoltre iniettori piezoelettrici che contribuiscono a migliorare notevolmente le caratteristiche della vettura in termini di reattività, potenza, coppia, emissioni e scatto.

La nuova unità a sei cilindri è aspirata e dotata di un nuovo sistema di aspirazione. Il precedente sistema di convogliamento dell'aria di processo e raffreddamento dell'aria di sovralimentazione è stato invertito: parte dell'aria di processo ora passa attraverso le caratteristiche prese d'aria della Turbo collocate nelle sezioni laterali posteriori. Davanti ai filtri dell'aria, ora posti nelle ali posteriori, sono stati inseriti anche altri due flussi d'aria attraverso la griglia del cofano posteriore. La nuova 911 Turbo S ha quindi quattro prese d'aria con una sezione complessiva maggiore e una minore resistenza che contribuiscono a migliorare l'efficienza del motore. Due turbocompressori simmetrici con geometria variabile della turbina (VTG) e di dimensione maggiorata sostituiscono le parti precedenti, identiche; ora le giranti del compressore e della turbina ruotano in direzioni opposte. Il diametro delle giranti della turbina è stato aumentato di cinque millimetri, arrivando a 55 mm, mentre la girante del compressore di 61 mm risulta ora maggiorata di tre millimetri. I flap sulla valvola *wastegate* sono azionati elettricamente da motori passo-passo.

Il profilo armonioso, in assoluto equilibrio con il piacere di guida e le caratteristiche dinamiche e sportive dell'auto, risulta perfetto in un contesto d'uso quotidiano così

come in pista. Il 'salto' prestazionale che contraddistingue questa nuova generazione è particolarmente evidente nell'accelerazione da 0 a 200 km/h: con un tempo di 8,9 secondi, la nuova 911 Turbo S è di ben un secondo più veloce del modello precedente. Grazie alla trazione integrale attiva con sistema PTM (Porsche Traction Management), il ripartitore distribuisce una coppia decisamente più elevata, arrivando a trasferire fino a 500 Nm alle ruote anteriori. La nuova generazione del telaio PASM di serie risulta ancora più sportiva. La dinamica di guida trae dagli ammortizzatori più reattivi e precisi grandi benefici in termini di stabilizzazione del rollio, tenuta di strada, comportamento dello sterzo e velocità in curva.

La nuova sezione anteriore con prese d'aria più larghe ha un aspetto tipicamente da Turbo caratterizzato da doppi moduli luce frontali e fari a LED con tecnologia Matrix di serie con inserti scuri. Grazie allo spoiler frontale ridisegnato ed estensibile pneumaticamente e all'alettone di dimensioni maggiorate, la pressione di contatto risulta incrementata del 15 per cento. Le possenti sezioni dell'alettone con prese d'aria integrate mettono in risalto la linea filante della carrozzeria della 911 Turbo S. Il nuovo *look* della sezione posteriore è completato da terminali di scarico rettangolari con finitura di colore nero lucido, come è tipico della Turbo.

Gli interni si distinguono per le finiture di alta qualità e di gusto sportivo. Le numerose dotazioni di serie includono interni interamente in pelle e inserti in fibra di carbonio abbinati a dettagli in tinta Light Silver. I sedili sportivi regolabili a 18 vie sono impreziositi da impunture che vogliono essere un tributo alla prima 911 Turbo (tipo 930). I loghi e gli elementi grafici di alta qualità del quadro strumenti completano gli equipaggiamenti tipici della Turbo S. Lo schermo centrale del sistema PCM è ora in formato da 10,9 pollici e presenta una nuova configurazione che consente di utilizzarlo in modo rapido e senza causare distrazione. Fra le altre dotazioni di bordo fornite dal Costruttore sono da ricordare il volante sportivo GT, il pacchetto Sport Chrono con la nuova *app* integrata Porsche Track Precision e l'impianto audio BOSE® Surround Sound.

La 911 Turbo S Coupé potrà essere acquistata in Italia al costo di 224.527 euro (inclusa IVA 22% e dotazioni specifiche), mentre il prezzo della 911 Turbo S Cabriolet sarà di 238.435 euro.

*Ulteriori informazioni e materiale fotografico e video disponibili presso la Porsche Newsroom: [newsroom.porsche.com](https://newsroom.porsche.com)*

I valori del consumo di carburante e delle emissioni di CO<sub>2</sub> sono stati determinati in base alla nuova procedura di omologazione Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure (WLTP). I valori NEDC da essa ricavati continueranno a essere riportati per un periodo di transizione. Tali valori non sono confrontabili con i valori determinati in base alla procedura NEDC di misurazione precedentemente utilizzata.