



PORSCHE



Das neue 911 Turbo S Coupé und das neue 911 Turbo S Cabriolet

Pressemappe

Inhalt

Highlights

Das neue 911 Turbo S Coupé und das neue 911 Turbo S Cabriolet 4

Kurzfassung

Eindeutig Elfer, eindeutig Turbo, eindeutig neu: der Porsche 911 Turbo S 6

Karosserie und Aerodynamik

Hochleistungssportler mit neuem Gardemaß 9

Motor und Getriebe

Neues Biturbo-Triebwerk mit großem Leistungssprung 12

Fahrwerk und Fahrwerksysteme

Sportlichster Turbo-Elfer mit Mischbereifung 16

Interieur und Ausstattung

Hochwertiges Ambiente mit weiterentwickelter Ergonomie 19

Historie

Der 911 Turbo: Karriere eines Spitzensportwagens 22

Kraftstoffverbrauch und Emissionen

911 Turbo S: Kraftstoffverbrauch innerorts 15,5 l/100 km, außerorts 8,6 l/100 km, kombiniert 11,1 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 254 g/km

911 Turbo S Cabriolet: Kraftstoffverbrauch innerorts 15,9 l/100 km, außerorts 8,6 l/100 km, kombiniert 11,3 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 257 g/km

Alle Angaben beziehen sich auf das EU-Modell.

Die Verbrauchs- und CO₂-Emissionswerte wurden nach dem neuen Messverfahren WLTP ermittelt. Vorerst sind noch die hiervon abgeleiteten NEFZ-Werte anzugeben. Diese Werte sind mit den nach dem bisherigen NEFZ-Messverfahren ermittelten Werten nicht vergleichbar. Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT unentgeltlich erhältlich ist.

Highlights

Das neue 911 Turbo S Coupé und das neue 911 Turbo S Cabriolet

911-Flaggschiff mit 51 kW (70 PS) mehr Leistung.

Der aktuell leistungsstärkste Elfer-Motor mit zwei VTG-Ladern entwickelt 478 kW (650 PS). Das Drehmoment steigt um 50 Newtonmeter auf 800 Newtonmeter im Vergleich zur Vorgängergeneration.

Fahrdynamischer in jeder Dimension.

Der Sprint von null auf 100 km/h verkürzt sich mit dem auf den 911 Turbo S abgestimmten Achtgang-PDK auf 2,7 Sekunden (minus 0,2 Sekunden), die Höchstgeschwindigkeit liegt unverändert bei 330 km/h. Aus dem Stand auf Tempo 200 km/h nimmt der neue 911 Turbo S seinem Vorgänger mit 8,9 Sekunden eine volle Sekunde ab.

Breitensportler unter den Serien-Elfern.

45 Millimeter weiter ausgestellte Kotflügel vorn und das 20 Millimeter breitere Heck machen den neuen 911 Turbo S zum bisher breitesten Serien-Elfer.

Neue Mischbereifung mit turbospezifischen Breiten.

Reifen mit größerem Durchmesser an der Hinterachse (21 Zoll) optimieren Traktion und Querdynamik. Vorn setzt Porsche 20-Zoll-Räder ein und erstmals eine für den 911 Turbo S eigenständige Reifendimension (255/35).

Weiterentwickelte Keramikbremse PCCB.

Erster Porsche 911 mit Zehnkolben-Festsätteln an den serienmäßigen Keramikbrems scheiben vorn.

Sportlichere Ausprägung mit neuen Optionen.

Erstmals ist für die 911 Turbo-Modelle ein PASM-Sportfahrwerk mit zehn Millimeter Tieferlegung bestellbar. Noch sportlicher zeigt sich das 911-Flaggschiff mit der neu entwickelten Sportabgasanlage, die für einen sportlich-markanten Sound sorgt.

Weiterentwickelte Aerodynamik.

Adaptive Aerodynamik (PAA) jetzt mit geregelten Kühlluftklappen vorn, erweiterter Regelstrategie sowie größerem, aber leichterem Heckflügel für noch mehr Abtrieb. Die PAA wirkt zudem als Airbrake im Fall einer Vollbremsung bei hohem Tempo.

Neue Leichtbau- und Geräuschschutzverglasung.

Erstmalig steht für das 911 Turbo S Coupé die neu entwickelte Leichtbau- und Geräuschschutzverglasung mit mehr als vier Kilogramm weniger Gewicht zur Wahl.

Exklusive Ausstattung mit eigenem Lederpaket.

Serienmäßig ist das Lederpaket mit Turbo-eigener Steppung. Die Ausstattung umfasst unter anderem 18-Wege-Sportsitze, das GT-Sportlenkrad, das Sport Chrono-Paket und das BOSE® Surround Sound-System.

Kurzfassung

Eindeutig Elfer, eindeutig Turbo, eindeutig neu: der Porsche 911 Turbo S

Porsche präsentiert die neue Generation 911 Turbo S stärker, fahrdynamischer und komfortabler denn je. Der jüngste Spitzen-Elfer geht als Coupé und Cabriolet mit 478 kW (650 PS) an den Start. Sein Herzstück ist ein neuer 3,8-Liter-Boxermotor mit zwei VTG-Ladern, der 51 kW (70 PS) mehr leistet als beim Vorgänger. Das maximale Drehmoment erreicht jetzt 800 Newtonmeter (plus 50 Nm). Der Sprint von null auf 100 km/h verkürzt sich mit dem Turbo-spezifischen Achtgang-PDK auf 2,7 Sekunden (minus 0,2 Sekunden), die Höchstgeschwindigkeit liegt unverändert bei 330 km/h. Der 911 Turbo S ist vom Start weg als Coupé und Cabriolet verfügbar.

Die Maße des 911 Turbo S sind gemäß seiner gesteigerten Dynamik deutlich gewachsen: Über der Vorderachse steht die Karosserie 45 Millimeter breiter auf der Straße (1.840 Millimeter), die Gesamtbreite erreicht über der Hinterachse jetzt 1.900 Millimeter (plus 20 Millimeter). Veränderte Spurweiten, eine weiterentwickelte Aerodynamik und die neue Mischbereifung zahlen auf Agilität sowie Sportlichkeit ein: An der Vorderachse hat die Spur um 42 Millimeter zugelegt, an der Hinterachse um zehn Millimeter. Die adaptive Aerodynamik umfasst jetzt unter anderem geregelte Kühlluftklappen im Bug. Der größere Heckflügel ist auf noch mehr Abtrieb ausgelegt. Dabei überträgt der 911 Turbo S seine Kraft erstmals per Mischbereifung in zwei Zollgrößen auf die Straße: Vorne rollt er auf 20-Zoll-Reifen in der für den 911 Turbo eigenständigen Dimension 255/35 und hinten auf 21-Zoll-Reifen in 315/30. Neue Ausstattungsoptionen unterstreichen die deutlich sportlichere Ausprägung des Allrad-Elfers. Dazu zählen das Porsche Active Suspension Management-Sportfahrwerk (PASM) mit zehn Millimeter Tieferlegung und die Sportabgasanlage, deren verstellbare Klappen mitunter für einen sportlich-markanten Sound sorgen.

Das komplett neue Triebwerk des 911 Turbo S basiert auf der Motorengeneration der aktuellen 911 Carrera-Modelle. Eine völlig neu gestaltete Ladeluftkühlung, neue, größere und symmetrisch aufgebaute VTG-Turbolader mit elektrisch verstellbaren Wastegate-Klappen sowie der Einsatz von Piezo-Einspritzventilen führen zu einer weiteren Verbesserung in den Dimensionen: Ansprechverhalten, Leistungsfähigkeit, Drehmomentverlauf, Emissionsverhalten und Drehfreudigkeit.

Der neue Sechszylinder-Boxermotor wird durch eine neue Saugstrecke beatmet. Dazu wurde die bisherige Führung von Prozessluft und Ladeluftkühlung getauscht: Durch die charakteristischen Turbo-Lufteinlässe im Fondseitenteil strömt jetzt ein Teil der Prozessluft. Vor den nun in den hinteren Kotflügeln angeordneten Luftfiltern kommen zwei weitere Luftströme durch das Heckdeckelgitter hinzu. Damit verfügt der neue 911 Turbo S über vier Ansaugstellen mit größerem Gesamtquerschnitt und geringerem Widerstand, was dem Wirkungsgrad des Motors zugutekommt. Zwei spiegelbildlich aufgebaute Turbolader mit variabler Turbinengeometrie (VTG) und größeren Abmessungen lösen die bisherigen Gleichteile ab. Die Laufräder (Verdichter- und Turbinenrad) drehen jetzt auf der rechten und linken Fahrzeugseite in gegenläufigen Richtungen. Der Durchmesser der Turbinenräder stieg um fünf auf 55 Millimeter, das 61 Millimeter große Verdichterrad wurde um drei Millimeter vergrößert. Die Steuerung der Wastegate-Klappen erfolgt elektrisch über Schrittmotoren.

Das ausbalancierte Konzept aus Fahrspaß, Dynamik und Sportlichkeit ist sowohl im Alltag als auch auf der Rundstrecke spürbar. Besonders deutlich wird der Leistungssprung der neuen Generation beim Spurt aus dem Stand auf Tempo 200: Hier nimmt der neue 911 Turbo S seinem Vorgänger mit 8,9 Sekunden eine volle Sekunde ab. Dank dem weiterentwickelten Allradantrieb Porsche Traction Management (PTM) kann das Verteilergetriebe deutlich mehr Drehmoment übertragen. Bis zu 500 Newtonmeter gelangen dabei an die Vorderräder. Sportlicher geht es auch mit der neuen Generation des serienmäßigen PASM-Fahrwerks zu. Noch schneller und exakter regelnde Dämpfer sorgen bei Wankstabilität, Fahrbahnanbindung, Einlenkverhalten und Kurvengeschwindigkeiten für fahrdynamische Vorteile.

Das neue Bugteil mit verbreiterten Lufteinlassöffnungen zeigt sich turbotypisch mit doppelten Bugleuchten und serienmäßigen LED-Matrixscheinwerfern. Der neu geformte pneumatisch ausfahrbare Bugspoiler und der vergrößerte Heckflügel erreichen ein um 15 Prozent höheres Abtriebsniveau. Dabei betont die schlanke Taille des 911 Turbo S die kraftvoll modellierten hinteren Kotflügel mit den integrierten Lufteinlässen. Turbotypisch eckige Doppelendrohre in Schwarz-Hochglanz runden die neue Heckansicht ab.

Der Innenraum präsentiert sich hochwertig und sportlich ausgestattet. Zum Serienumfang zählen die Vollederausstattung in Bi-Color und Zierleisten in Lightsilver mit Dekorblenden in Carbon. Die Sitzlehnen der 18-Wege-Sportsitze sind als Hommage an den ersten 911 Turbo (Typ 930) gesteppt. Hochwertige grafische Details und Schriftzüge im Kombiinstrument machen die spezifischen Turbo-S-Merkmale komplett. Der jetzt 10,9 Zoll große Centerscreen des PCM lässt sich dank der neuen Anordnung schnell und ablenkungsfrei bedienen. Darüber hinaus sind das GT-Sportlenkrad, das Sport Chrono Paket mit neuer integrierter Porsche Track Precision App oder das BOSE® Surround Sound System ab Werk an Bord.

Karosserie und Aerodynamik

Hochleistungssportler mit neuem Gardemaß

Der Porsche 911 Turbo S demonstriert seine gesteigerte Dynamik deutlich sichtbar – noch nie war ein Elfer breiter. 1.900 Millimeter (plus 20 Millimeter) misst die Karosserie jetzt über der Hinterachse. Vorn wuchs die Breite um 45 Millimeter auf 1.840 Millimeter (vorher 1.795 Millimeter). Auch die Spurweiten haben zugelegt: Hinten beträgt die Distanz jetzt 1.600 Millimeter (plus zehn Millimeter) und vorn 1.583 Millimeter (plus 42 Millimeter). Mit gesteigerter Performance rollt der 911 Turbo S auf breiteren Reifen und neu gestalteten Rädern, vorn auf 20-Zoll-Reifen in der neuen Dimension 255/35 und hinten auf 21-Zoll-Reifen in 315/30. Moderat fielen Längenwachstum und Gewichtszunahme aus: Der neue 911 Turbo S ist 28 Millimeter länger als das Vorgängermodell und wiegt nach DIN-Norm leer 1.640 Kilogramm (Coupé). Das Mehrgewicht von 40 Kilogramm basiert hauptsächlich auf dem neuen PDK-Getriebe mit acht Gängen, dem gekühlten Vorderachsgetriebe, dem Partikelfilter (OPF) sowie den größeren Rädern.

Das neue Bugteil mit verbreiterten Lufteinlassöffnungen zeigt sich turbotypisch mit doppelten Bugleuchten. Der neu geformte, pneumatisch ausfahrbare Bugspoiler sorgt für die aerodynamische Performance. Durch die schlanke Taille werden die kraftvoll modellierten hinteren Kotflügel mit integrierten Lufteinlässen betont. Der Heckflügel wirkt leicht und stellt dennoch die erforderlichen Abtriebswerte sicher. Das neue Heckteil mit turbotypischen eckigen Doppelendrohren in Schwarz Hochglanz rundet die Heckansicht ab. Es harmoniert mit dem Heckleuchtenband, das die aktuelle Elfer-Generation kennzeichnet.

Ein weiteres Erkennungsmerkmal des neuen 911 Turbo S sind die serienmäßigen LED-Matrixscheinwerfer mit dunklen Innenblenden. Optional ist eine noch dunklere Ausprägung erhältlich. Das Modul mit 84 Pixeln für Abblend- und Fernlicht ermöglicht eine Ausleuchtung mit über 300 Lux und zahlreiche Funktionen. So werden Leuchtweite und Kurvenausleuchtung individuell und dynamisch geregelt. Autobahnlicht, Nebel- und Schlechtwetterlicht leuchten das Sichtfeld angepasst aus. Gezieltes Dimmen verringert die Blendwirkung von Schildern.

Adaptive Aerodynamik mit erweiterter Regelstrategie und zusätzlichen Funktionen

Die adaptive Aerodynamik – mit dem Vorgängermodell als Weltneuheit eingeführt – wurde mit dem neuen 911 Turbo S weiter verfeinert und ausgebaut. Neu sind die Funktionen Wet Mode und Airbrake. Erkennt die serienmäßige Sensorik eine nasse Fahrbahn, erscheint im Kombiinstrument ein Hinweis für den Fahrer. Der Fahrer kann dann den Wet Mode über den Drehschalter am Lenkrad aktivieren. Dadurch verschieben die aerodynamischen Regelsysteme die Balance zugunsten einer höheren Anpresskraft auf der Hinterachse. Damit wird der Kraftschluss zwischen Reifen und Straße erhöht.

Darüber hinaus verfügt der 911 Turbo S über eine Airbrake-Funktion. Bei einer Vollbremsung aus hohen Geschwindigkeiten werden Bugspoiler und Heckflügel in die Performance-Stellung gefahren. Durch den höheren Luftwiderstand und den verstärkten Anpressdruck verkürzt sich der Bremsweg abhängig von Ausgangsgeschwindigkeit und Fahrbahnbedingungen. Zudem wird die Fahrstabilität beim Bremsvorgang verbessert.

Die optimierte Auslegung der aktiven Systeme ermöglicht eine noch bessere Anpassung der aerodynamischen Eigenschaften an die unterschiedlichen Anforderungen im Fahrbetrieb. So wurde durch die Neugestaltung des aktiven Bugspoilers und des Heckflügels ein um 15 Prozent höheres Abtriebsniveau erreicht, das für noch mehr Fahrstabilität und -dynamik im höheren Geschwindigkeitsbereich sorgt. Der maximale Abtrieb in der Performance-Stellung (Sport Plus-Modus aktiviert) beträgt jetzt rund 170 Kilogramm. Bei Überschreiten von 260 km/h wird der Heckflügel in der Performance-Stellung etwas flacher gestellt. Dadurch wird die Reifenbelastung der Hinterräder reduziert. Das trägt dazu bei, den Reifendruck anzupassen und die Rundstrecken-Performance zu verbessern. Zusammen mit den weiteren aerodynamischen Konfigurationen Eco, Speed, Wet Mode sowie der Airbrake-Funktion weist der neue 911 Turbo S eine nochmal vergrößerte aerodynamische Spreizung auf und passt sich an die jeweilige Fahrsituation an.

Neue Kühlluftklappen und größerer Heckflügel bei weniger Gewicht

Weniger Fahrwiderstand und ein damit geringer Kraftstoffverbrauch sind dank der neu entwickelten geregelten Kühlluftklappen in den Bugeinlässen möglich. Im Geschwindigkeitsbereich von 70 km/h bis 150 km/h können die Kühlluftklappen vollständig schließen. Dadurch reduzieren sich die Fahrwi-

derstände und ergeben so einen Verbrauchsvorteil. Die effizienteste Konfiguration mit einem minimalen c_w -Wert wird mit geschlossenen Klappen sowie eingefahrenem Bug- und Heckspoiler erreicht. Ab einer Geschwindigkeit von 150 km/h öffnen die Klappen und sind ab 170 km/h voll geöffnet, um die aerodynamische Balance bei hohen Geschwindigkeiten zu erhöhen. Je nach aerodynamischer Einstellung variiert der Luftwiderstandsbeiwert (c_w) zwischen 0,33 im Eco-Modus und 0,38 in der Stellung Performance.

Alle aktiven aerodynamischen Elemente sind neu entwickelt. Der überarbeitete Frontspoiler fährt um zehn Millimeter weiter aus als beim Vorgängermodell. Konsequenter Leichtbau kommt auch beim Heckflügel zum Einsatz: Das markante Turbo-Merkmal weist bei acht Prozent beziehungsweise 440 Gramm weniger Gewicht eine um acht Prozent größere wirksame Fläche auf. Der technische Aufbau – über einem Schaumkern mit Schmiede-Inserts – besteht aus einer Oberseite mit zwei Lagen kohlefaserverstärktem Kunststoff (Biaxial-CFK-Gelege) und einer Unterseite mit einer Lage glasfaserverstärktem Kunststoff (Triaxial-GFK-Gelege).

Neue optionale Leichtbau- und Geräuschschutzverglasung für 911 Coupés

Für den 911 Turbo S hat Porsche eine neuartige Leichtbau- und Geräuschschutzverglasung entwickelt. Dieses Verbundglas wiegt rund vier Kilogramm weniger als die Serienkomponenten. Damit sinkt das Karosseriegewicht im fahrdynamisch relevanten Bereich oberhalb der Schulterlinie: Der Schwerpunkt wird niedriger. Die Leichtbauverglasung besteht im Vergleich zur Serienverglasung aus dünneren Außenscheiben und chemisch vorgespannten Innenscheiben. Die besondere Glasstruktur ist nicht nur leichter, sondern auch geräuschkämmender. Diese Option wird für alle 911 Coupé-Modelle voraussichtlich ab Mitte 2020 angeboten.

Motor und Getriebe

Neues Biturbo-Triebwerk mit großem Leistungssprung

Der 911 Turbo S geht mit einem deutlichen Leistungssprung in die nächste Generation: Das Spitzen-triebwerk von Sechszylinder-Boxermotoren liefert jetzt 478 kW (650 PS). Das sind 51 kW (70 PS) mehr als beim Vorgängermodell. Auch das Drehmoment steigt um 50 auf 800 Newtonmeter.

Das komplett neu entwickelte Triebwerk basiert auf der aktuellen 911 Carrera-Motorengeneration. Im Mittelpunkt der Weiterentwicklung stand neben der deutlichen Performance-Steigerung die Erfüllung neuester Abgasnormen mit Ottopartikelfilter (OPF). Verbessert werden sollten außerdem Ansprechverhalten, Leistungsfähigkeit, Drehmomentverlauf, Emissionsverhalten und Drehfreudigkeit. Das erreichten neue, größere und symmetrisch aufgebaute VTG-Turbolader mit elektrisch gesteuerten Wastegate-Klappen, eine neu gestaltete Ladeluftkühlung und der Einsatz von Piezo-Einspritzventilen.

Der neue Sechszylinder-Boxermotor wird durch eine neue Saugstrecke beatmet. Dazu wurde die bisherige Führung von Prozessluft und Ladeluftkühlung getauscht: Durch die charakteristischen Turbo-Lufteinlässe im Fondseitenteil strömt jetzt ein Teil der Prozessluft. Vor den jetzt in den hinteren Kotflügeln angeordneten Luftfiltern kommen zwei weitere Luftströme durch das Heckdeckelgitter hinzu. Der neue 911 Turbo S verfügt damit über vier Ansaugstellen mit größerem Gesamtquerschnitt und geringerem Widerstand. Dadurch verbessert sich der Wirkungsgrad des Motors.

Zwei spiegelbildlich aufgebaute Turbolader mit variabler Turbinengeometrie (VTG) und größeren Abmessungen lösen die bisherigen Gleichteile ab. Die Laufräder (Verdichter- und Turbinenrad) drehen jetzt auf der rechten und linken Fahrzeugseite in gegenläufigen Richtungen. Der Durchmesser der Turbinenräder stieg um fünf auf 55 Millimeter, das 61 Millimeter große Verdichterrad wurde um drei Millimeter vergrößert. Die Steuerung der Wastegate-Klappen erfolgt elektrisch über Schrittmotoren. Der Vorteil: Durch das aktive und vollständige Öffnen der Wastegates nach dem Kaltstart springen die Katalysatoren früher an. Zudem wird die Ladedruckregelung insgesamt schneller und präziser.

Im weiteren Verlauf der Saugstrecke durchströmt die komprimierte Luft die beiden neu positionierten Ladeluftkühler, die in der Dimension um 14 Prozent zugelegt haben. Sie befinden sich nun direkt über dem Motor, mittig und zentral unter dem Heckflügel. Durch die neue Position wird deren Wirkungsgrad nochmals deutlich verbessert. Eine verbesserte Zu- und Abströmung der Kühlluft ist möglich.

Neue Sportabgasanlage optional bestellbar

Erstmals bietet Porsche für den 911 Turbo S optional eine Sportabgasanlage an. Wie das serienmäßige System verfügt sie erstmals über elektrisch kontinuierlich verstellbare Abgasklappen. Dadurch konnte der Zielkonflikt zwischen Emotionalität, Innengeräuschkomfort und gesetzlichen Anforderungen gelöst werden. Durch die speziell entwickelte innere Strömungsführung der Sportabgasanlage entsteht ein besonders sportlich-markanter und turbotypischer Sound. Optisches Erkennungsmerkmal sind zwei ovale Endrohre in Schwarz (hochglanz) oder silberfarben. Das serienmäßige Abgassystem verfügt über zwei kantige Doppelendrohre in Schwarz (hochglanz).

Neues Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe turbospezifiziert

Bis zu 800 Newtonmeter Drehmoment wollen zuverlässig und möglichst verlustfrei in Vortrieb umgesetzt werden. Dafür sorgen das neue Doppelkupplungsgetriebe PDK mit acht Gängen sowie das ebenfalls neue Vorderachsgetriebe. Das PDK des neuen 911 Turbo S basiert auf dem Getriebe der aktuellen 911 Carrera-Reihe und wurde an die Kraftentfaltung des Turbo-Motors angepasst. So sind die Stahllamellen der Turbo S-Doppelkupplung gewellt und von sechs auf acht erhöht. Auch der Radsatz wurde verstärkt. Insgesamt bietet das Achtgang-PDK gegenüber dem bisherigen Siebengang-Getriebe eine Vielzahl an Verbesserungen. Der Fahrer spürt das unmittelbar in puncto Komfort, Performance und Effizienz. Alle Fahrstufen sind zudem neu übersetzt: Der erste Gang ist kürzer, der letzte Gang länger als bisher. Dadurch konnte auch die Achsübersetzung länger ausgelegt werden. Das senkt die Drehzahlen in den oberen Gängen weiter und verbessert sowohl den Komfort, als auch den Kraftstoffverbrauch.

Mehr sportlichen Fahrspaß bieten zudem die neuen Blitzschaltungen. Wie bei den 911 GT-Sportwagen bedeutet dies deutlich kürzere Reaktions- und schnellere Schaltzeiten. Blitzschaltungen erfolgen vor allem bei hohen Drehzahlen und Lasten sowohl im manuellen Modus als auch bei aktiviertem Sport Plus-Modus in der Automatik.

Sport Chrono-Paket mit neuer integrierter Porsche Track Precision App

Der Fahrspaß lässt sich auch mit dem serienmäßigen Sport Chrono-Paket weiter steigern. Die verschiedenen Modi werden am Lenkrad über den neuen Mode-Schalter mit Sport Response Button aktiviert und im Kombiinstrument angezeigt. Auch den neuen Wet-Modus kann der Fahrer über den Mode-Schalter wählen. Das Paket umfasst darüber hinaus den PSM Sport-Modus, dynamische Motorlager sowie die Stoppuhr und die Porsche Track Precision App. Der Porsche Stability Modus (PSM) stabilisiert dabei das Fahrzeug im fahrdynamischen Grenzbereich und sorgt auf diese Weise für ein hohes Maß an Sicherheit.

Innovatives Fahrprogramm Wet Mode unterstützt auf nasser Fahrbahn

Der Porsche 911 verfügt als Pionier über ein innovatives System zur Erkennung von deutlicher Fahrbahnässe. Das Fahrprogramm Wet kann dank akustischer Sensoren in den vorderen Radhäusern aufgewirbeltes Spritzwasser erkennen und so den Straßenzustand hinsichtlich nasser Fahrbahn bewerten. Es unterscheidet sich dadurch grundlegend von Regensensoren zur Ansteuerung der Scheibenwischer, die unabhängig vom Fahrbahnzustand lediglich optisch auf Wassertropfen auf der Windschutzscheibe reagieren. Wird ein nasser Fahrbahnzustand erkannt, wird das Ansprechverhalten der Systeme PSM und PTM vorkonditioniert. Gleichzeitig informiert das System den Fahrer über die erkannte Nässe und empfiehlt, manuell in den Wet Mode zu wechseln. Die entsprechende Funktion ist im Mode-Schalter integriert. Aktiviert der Fahrer den Wet Mode, werden unter anderem PSM, PTM, Aerodynamik, PTV Plus und das Ansprechverhalten des Antriebs angepasst, um größtmögliche Fahrstabilität zu gewährleisten. Das PTM weist der Vorderachse mehr Allradmoment zu, um eine bessere Traktion zu gewährleisten und die Fahrstabilität zu erhöhen. Der Heckflügel fährt in die Wet-Mode-Stellung, der Bugspoiler wird eingefahren, die Gaspedal-Kennlinie wird flacher, PSM Off oder Sport-Modus werden deaktiviert.

Leistungsgesteigerter Allradantrieb

Der weiterentwickelte Allradantrieb Porsche Traction Management (PTM) des neuen 911 Turbo S bietet noch mehr Traktion, Sicherheit und Fahrspaß. Durch die zusätzliche Wasserkühlung und verstärkte Stahllamellen kann das Vorderachsgetriebe deutlich mehr Drehmoment übertragen. Bis zu 500 Newtonmeter schickt das Verteilergetriebe des neuen Top-Elfers jetzt an die Vorderräder. Die Kraftübertragung nach vorn übernimmt eine neue, leichtere und stabilere Gelenkwelle mit nur noch einem Kreuzgelenk.

Neue Lithium-Ionen-Leichtbau-Starterbatterie

Leichter, leistungsfähiger, schneller: Serienmäßig verfügt der 911 Turbo S erstmals über eine Lithium-Eisenphosphat-Batterie (LiFePO₄). Der neue Akkumulator besticht mit einer höheren Spannungsstabilität und einem deutlich geringeren Innenwiderstand im Vergleich zu einer konventionellen Bleibatterie. Für den Fahrer bedeutet das: kürzere Reaktionszeit und Verbesserung der automatischen Start-Stopp-Funktion. Die bessere Leistungsfähigkeit des neuen Stromspeichers ermöglicht auch bei niedrigem Ladezustand einen deutlich längeren Betrieb energieintensiver und elektrischer Bordsysteme, zum Beispiel des Soundsystems bei ausgeschaltetem Verbrennungsmotor. Dadurch können die kraftstoffsparenden Stopp-Phasen häufiger aktiviert werden. Die LiFePO₄-Batterie hat eine bis zu 2,5-fache Lebensdauer im Vergleich zu Bleibatterien und eine bis zu siebenfach höhere Zyklenfestigkeit. Dank der hochentwickelten Batterietechnologie und der Leistungsdichte sinkt der Platzbedarf um über 20 Prozent und das Gewicht des Bordakkus um mehr als die Hälfte von 27 Kilogramm auf 12,75 Kilogramm. Aufgrund der Eigenschaften konnte auch die Kapazität von 95 Ah einer konventionellen Bleibatterie auf 60 Ah der LiFePO₄-Batterie gesenkt werden.

Fahrwerk und Fahrwerksysteme

Sportlichster Turbo-Elfer mit Mischbereifung

Der neue 911 Turbo S geht mit einem komplett neu abgestimmten Fahrwerk an den Start. Zwei wesentliche Entwicklungen bestimmen die gesteigerte Fahrdynamik: Erstmals unterscheiden sich die Reifen an Vorder- und Hinterachse nicht nur in der Breite, sondern auch im Raddurchmesser. Dadurch konnten die Reifen auf die Anforderungen von Antriebs- oder Lenkachse noch präziser optimiert werden. Zweite signifikante Weiterentwicklung ist das Porsche Active Suspension Management (PASM) der neuen Generation mit noch schneller und exakter regelnden Dämpfern. Darüber hinaus entwickelten die Weissacher Porsche-Ingenieure erstmals für den 911 Turbo S ein Sportfahrwerk mit zehn Millimeter Tieferlegung, das optional bestellt werden kann.

Vorn sind jetzt 20-Zoll-Reifen der Größe 255/35 auf bis zu 9,5 Zoll breiten Felgen montiert. An der Hinterachse übertragen 21-Zoll-Reifen der Dimension 315/30 auf bis zu 12 Zoll breiten Felgen die Hauptantriebskraft. Mit dem 911 Turbo S führt Porsche auch eine neue Generation Schmiederäder mit optimiertem Zentralverschluss ein.

Die neue Mischbereifung bietet folgende Vorteile: Durch die größere Reifengürtelmasse und den größeren Abrollumfang erhöhen sich die Temperaturstabilität und die Traglast. Reduzierte lokale Verformungen des Reifengürtels in der Reifenaufstandsfläche ergeben eine homogenere Druckverteilung. Ein weiteres Entwicklungsziel war die Optimierung des Nasshandlings. Insgesamt kommt die neue Bereifung den fahrdynamischen Balance-Anforderungen des neuen 911 Turbo S noch mehr entgegen.

Reifentemperaturanzeige erstmalig an Bord

Neu ist darüber hinaus die Reifentemperaturanzeige, die mit der Reifendruckanzeige kombiniert ist. Der Fahrer kann dadurch seinen Fahrstil dem Grip-Niveau der PneuS genauer anpassen. Bei niedriger Reifentemperatur warnen die blau gefärbten Balken vor reduzierter Haftung. Bei wärmer werdenden

Reifen wechselt die Anzeige auf Blau-Weiß, um bei Betriebstemperatur in Weiß überzugehen. Das bedeutet maximal möglichen Grip. Bei Winterreifen ist das System nicht aktiv, die Balken werden ausgeblendet.

Neue PASM-Stoßdämpfer mit erweiterter Regelung

Die geregelten Stoßdämpfer des Porsche Active Suspension Management (PASM) sind komplett überarbeitet. Über ein hochpräzises, durch Magnetkraft stufenlos verstellbares Steuerventil werden das Hauptstufenventil sowie die Druckkammern für die Zug- und Druckstufe innerhalb weniger Millisekunden gesteuert. Dies ermöglicht ein jederzeit exaktes Anpassen der Dämpfungskraft. Zusätzlich wurde für die neue Dämpfungstechnologie eine eigene Software-Steuerung entwickelt, die exakt für den 911 Turbo S programmiert ist. Das System berechnet und verstellt fahrsituationsabhängig und radselektiv mehrere Hundert Male pro Sekunde die Dämpfung. Integriert ist zudem eine Vorsteuerfunktion für spezielle Fahrsituationen bei Antriebs- und Bremsinflüssen sowie bei Launch Control-Starts.

Sowohl in der Druckstufe als auch in der Zugstufe ermöglicht das neue PASM im Vergleich zum bisherigen System eine deutlich weichere Dämpfung bei Bedarf und somit mehr Komfort. Gleichzeitig bietet das neue PASM die Möglichkeit, den Dämpfer straffer agieren zu lassen, was erhebliche fahrdynamische Vorteile in Bezug auf Wankstabilität, Fahrbahnanbindung, Einlenkverhalten und mögliche Kurvengeschwindigkeiten mit sich bringt.

Neues Sportfahrwerk mit zehn Millimeter Tieferlegung

Erstmals bietet Porsche für den 911 Turbo S ein optionales PASM-Sportfahrwerk an. Möglich wurde diese Entwicklung insbesondere durch die neuen, schneller schaltenden aktiven Dämpfer. Dadurch kann der Fahrkomfort trotz der Tieferlegung um zehn Millimeter auf Porsche-typischem Niveau gehalten werden. Das Sportfahrwerk umfasst kürzere Federn mit sportlich abgestimmten Federraten und ein neues Setup des serienmäßigen aktiven Wankausgleichs PDCC. Für jederzeit optimalen Grip sind an der Hinterachse zusätzlich Helper-Federn montiert, die für eine ausreichende Federvorspannung der Hauptfedern bei vollem Ausfedern sorgen.

Weiterentwickelte Keramikbremse serienmäßig

Die Dynamik des 911 Turbo S wird nicht nur von seiner Antriebsleistung bestimmt, sondern auch von seinem Bremsvermögen. Parallel zur Leistungssteigerung des Motors verzögert der neue Top-Elfer auch mit der weiterentwickelten Keramikbremsanlage PCCB. Als erster 911 verfügt er über Bremssättel mit zehn Kolben. An der Vorderachse sind die Bremsscheiben auf 420 Millimeter Durchmesser vergrößert. An der Hinterachse verzögern weiterhin Vierkolben-Bremssättel und 390 Millimeter große Bremsscheiben.

Optionale Liftfunktion – bald mit intelligenter GPS-Steuerung

Für den 911 Turbo S steht wie bisher eine optionale Liftfunktion zur Wahl. Mit dem elektrohydraulischen System an der Vorderachse kann die Bodenfreiheit an der Bugverkleidung um rund 40 Millimeter vergrößert werden. Zu einem späteren Zeitpunkt erweitert Porsche diese Funktion zum Smart Lift. Dabei speichert das System auf Knopfdruck die GPS-Koordinaten der aktuellen Position. Steuert der Fahrer die Stelle erneut aus der gleichen Richtung kommend an, hebt sich der Vorderwagen automatisch an.

Auch das Lenksystem mit aktiver Hinterachslenkung ist neu abgestimmt. Eine um sechs Prozent direktere Übersetzung im Vergleich zum Vorgängermodell steigert die Lenkpräzision. Insbesondere auf kurvenreichen Strecken gewinnt der Sportwagen dadurch an Agilität.

Interieur und Ausstattung

Hochwertiges Ambiente mit weiterentwickelter Ergonomie

Der Innenraum des neuen 911 Turbo S präsentiert sich hochwertig und sportlich ausgestattet. Zum Serienumfang zählen die Volllederausstattung in Bi-Color und Zierleisten in Lightsilver mit Dekorblenden in Carbon. Die Einleger der Türverkleidungen sind als Hommage an den ersten 911 Turbo (Typ 930) diagonal abgesteppt. Die Sitzmittelbahnen weisen eine Quersteppung auf. Hochwertige grafische Details und Schriftzüge im Kombiinstrument machen die spezifischen Turbo-S-Merkmale komplett. Die 18-Wege-Sportsitze mit „turbo S“-Schriftzug auf den Kopfstützen verbinden dabei Langstreckenkomfort mit Seitenhalt und das bei betont dynamischer Fahrweise.

Der neue Top-Elfer übernimmt die weiterentwickelte Ergonomie der aktuellen 911-Generation, zum Beispiel die Schalterleiste oberhalb der Mittelkonsole, das Kombiinstrument mit den frei stehenden, auf den Fahrer ausgerichteten Freiform-Displays und das neue Porsche Communication Management (PCM) mit 10,9 Zoll großem Centerscreen. Je nach Ausstattung unterscheidet sich die Funktionsbelegung der fünf haptischen Tasten. Das serienmäßige GT-Sportlenkrad mit Schalt-Paddles und Sport-Chrono-Mode-Schalter ist in verschiedenen Ausführungen lieferbar.

Neues PCM mit intuitiver Bedienung

Das Porsche Communication Management (PCM) mit Online-Navigation vereint einfache und intuitive Steuerung mit einer Vielzahl von Infotainment-Angeboten. Das System lässt sich intuitiv bedienen und detailliert dem persönlichen Geschmack anpassen. Auch einfache Wischbewegungen sowie Vergrößern, Verkleinern oder Drehen der Anzeige mit zwei Fingern beherrscht das PCM. Darüber hinaus erkennt das Display Handschriften und auch über die Sprachbedienung lassen sich viele Funktionen komfortabel nutzen.

Herausragende akustische Unterhaltung garantiert das serienmäßige BOSE® Surround-Sound-System. Die High-End-Verstärker mit einer Gesamtleistung von 570 Watt erzeugen über zwölf Lautsprecher einen äußerst ausbalancierten und originalgetreuen Sound. Top-Anlage bleibt das optionale Burmester® High-End Surround-Sound-System mit 13 Lautsprechern und einer Gesamtleistung von 855 Watt.

Porsche Track Precision App für individuelles Training auf der Rundstrecke

Mit dem 911 Turbo S führt Porsche eine weiterentwickelte Track Precision App ein: Über Apple CarPlay® kann sich der Fahrer die App-Funktionen jetzt auch direkt über das PCM darstellen lassen und sie bequem bedienen. Hinterlegt sind über 300 internationale Rundstrecken, die Rundenzeiten automatisch über ein präzises GPS-Signal des PCM erfassen. Die App erlaubt eine detaillierte Aufzeichnung, Anzeige und Analyse von Fahrdaten auf dem Smartphone. Für weitere Perspektiven lassen sich zudem GoPro-Kameras direkt über Bluetooth steuern. Die Videos können dann anschließend mit den Aufzeichnungen synchronisiert werden. Die Daten und Videos lassen sich zudem weiterhin exportieren und über das Smartphone teilen. Detaillierte Analysen sind nun auch mit der angepassten iPad-App möglich.

Verbesserte Klimatisierungsfunktion bei offenem Verdeck

Wie bei den aktuellen 911 Carrera-Modellen wurde auch beim neuen 911 Turbo S Cabriolet die Klimatisierungsfunktion bei geöffnetem Verdeck deutlich verbessert. Neu sind die automatische Anpassung und Regelung der Klimaautomatik nach dem Öffnen des Verdecks. Unter Berücksichtigung von Außentemperatur, Sonneneinstrahlung und vielen weiteren Parametern werden die Gebläsesteuerung, die Temperaturregelung und die Luftverteilung im Innenraum an die jeweilige Situation angepasst.

Neues Leichtbau-Paket und Sport-Paket erstmalig als Optionen an Bord

Die Leichtbau- und Geräuschschutzverglasung ist auch Bestandteil des neuen Leichtbau-Pakets für das Coupé mit einem Gewichtsvorteil von über 30 Kilogramm. Es umfasst zudem leichte Vollschalensitze, reduzierte Dämmung und den Verzicht auf die Hintersitzanlage. Weiterhin gehören das neue PASM-Sportfahrwerk mit zehn Millimeter Tieferlegung sowie die Sportabgasanlage mit schwarzen Endrohren dazu.

Das für Coupé und Cabriolet lieferbare umfangreiche Sport-Paket ist ebenfalls neu und betont die dynamischen Attribute des neuen Top-Elfers. Es baut auf dem Sport-Design-Paket auf, verbunden unter anderem mit Exclusive-Design-Heckleuchten und zahlreichen in Schwarz-Hochglanz lackierten Karosseriedetails. In Darksilver lackierte Turbo-S-Räder haben an der Vorderachse 20 Zoll Durchmesser und an der Hinterachse 21 Zoll. Beim Coupé kommt das Leichtbaudach aus Carbon hinzu. Beide Pakete sind optional zu einem späteren Zeitpunkt lieferbar.

Neue Lederausstattung der Porsche Exclusive Manufaktur bestellbar

Den zeitlos modernen Charakter des 911 Turbo S unterstreicht die Porsche Exclusive Manufaktur mit einem neuen Interieur-Konzept, das sie gemeinsam mit Design-Experten aus dem Entwicklungszentrum in Weissach entwickelt hat. Das neu gestaltete zweifarbige Interieur verkörpert den stilsicheren Lifestyle der Turbo-Kunden und zeichnet sich durch ein aufeinander abgestimmtes Zusammenspiel von Farben, Materialien und individuellen Veredelungen aus. Die Kopfstützen mit geprägtem Porsche-Wappen setzen individuelle Akzente. Das Ablagefach in der Mittelkonsole erhält zudem die „Porsche Exclusive Manufaktur“-Prägung. Abgerundet wird das Interieurkonzept durch die serienmäßige Zuordnung der Interieur-Zusatzpakete Schalt- und Türtafel sowie die Verkleidung der Lenksäule in Leder.

Zahlreiche Assistenzsysteme ab Werk oder gegen Aufpreis erhältlich

Serienmäßig verfügt der 911 Turbo S über zahlreiche Assistenzsysteme wie Tempomat oder den kameragestützten Warn- und Bremsassistent. Optional sind darüber hinaus weitere Assistenten wie etwa der Abstandsregeltempomat mit Stop-and-go-Funktion, Spurhalteassistent mit Verkehrszzeichenerkennung und der Nachtsichtassistent mit Wärmebildkamera lieferbar.

Historie

Der 911 Turbo: Karriere eines Spitzensportwagens

Porsche stellte auf dem Pariser Salon 1974 einen Hochleistungs-Sportwagen vor, der Maßstäbe in Sachen Leistung und Luxus setzte: den 911 Turbo 3.0. Er leistete 191 kW (260 PS) aus drei Liter Hubraum und ermöglichte eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h – damit war er lange Zeit Deutschlands schnellster Straßensportwagen.

Es war ein mutiger Schritt. Zwar waren aufgeladene Motoren im Rennsport nichts Außergewöhnliches mehr, aber an ein Straßenfahrzeug mit Turbomotoren hatte sich zuvor nur ein Hersteller gewagt. Die Kraftkur durch den Lader ging in der Regel mit drastisch verringerter Lebenserwartung des Triebwerks einher, hoher Empfindlichkeit und besonders kapriziösem Fahrverhalten. Kurzum: Der Turbomotor galt als unzähmbar.

Die Porsche-Ingenieure lösten das Problem: Den Nachteilen des turbogeladenen Motors wie Leistungs- und Beschleunigungsschwäche im unteren Drehzahlbereich begegneten sie mit einer bis dahin nur im Rennsport eingesetzten Ladedruckregelung über ein Abgas-Bypassventil. Diese aufwendige Regelung erlaubte es, den Lader so zu dimensionieren, dass bereits bei niedrigen Drehzahlen Druck aufgebaut und damit mehr Drehmoment erzeugt wurde. Um die üppige Leistung im Zaum zu halten, griff Porsche auch beim Thema Bremsen auf seine umfangreichen Motorsport-Erfahrungen zurück und baute hinter den Rädern innenbelüftete Scheibenbremsen mit Aluminium-Bremssätteln ein, die ursprünglich im Rennwagen Porsche 917 für ausgezeichnete Verzögerungswerte sorgten.

1977: Der Porsche Turbo erreicht die magische Grenze von 300 PS

Im Frühjahr 1975 startete Porsche die Auslieferung des 911 Turbo, im Jahr 1977 folgte der 911 Turbo 3.3, dessen vergrößerte Maschine dank Ladeluftkühlung die magische Zahl von 221 kW (300 PS) leistete. Die unter der Typbezeichnung 930 laufenden Sportwagen sind bis heute eine Legende. 1987 gesellten sich eine Targa-Variante und ein Cabriolet zum bisher ausschließlich als Coupé angebotenen Turbo.

Nach einer Produktionspause im Modelljahr 1990 wurde zum Modelljahr 1991 ein neuer 911 Turbo angeboten, der als Coupé an den Start ging. Erneut hatte er einen 3.3-Liter-Motor, doch der leistete 235 kW (320 PS) und basierte auf der 911-Reihe mit der internen Bezeichnung 964. Im Jahr 1993 überarbeitete Porsche dieses Modell. Als 911 Turbo 3.6 leistete es nun 265 kW (360 PS). Die 1995 vorgestellte nächste 911 Turbo-Generation setzte erneut Maßstäbe im Sportwagenbau. Der Motor dieses 911 Turbo der Generation 993 leistete aus 3,6-Liter mit zwei Turboladern 300 kW (408 PS). Von null auf 100 km/h beschleunigte dieser 911 Turbo in 4,5 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit betrug 290 km/h. Noch eine einschneidende Neuerung war der vom 911 Carrera 4 übernommene serienmäßige Allradantrieb.

2000: Mehr Leistung, weniger Verbrauch

Die erste 911 Turbo-Generation nach der Jahrtausendwende erhielt bei ihrer Vorstellung im Februar 2000 das Prädikat des „weltweit saubersten Automobils“. Möglich wurde dies durch Vierventil-Technik, Wasserkühlung und vor allem durch den Ersteinsatz von VarioCam Plus. Auch bei dieser Generation (996) behielt Porsche Allradantrieb und Biturbo bei. 309 kW (420 PS), in 4,2 Sekunden von null auf 100 km/h sowie 305 km/h Höchstgeschwindigkeit lauteten die Leistungsdaten.

Im Februar 2006 folgte die sechste Generation des 911 Turbo. Als erstes Serienauto mit Benzinmotor verfügte das Top-Modell der Generation 997 über einen Turbolader mit variabler Turbinengeometrie (VTG). 353 kW (480 PS) wollten jetzt über den neuen, geregelten Allradantrieb auf die Straße gebracht werden. Die Beschleunigungsmessungen endeten mit einer kleinen Sensation: Erstmals war der Top-Elfer mit dem Automatikgetriebe Tiptronic S schneller von null auf 100 km/h als mit dem Sechsgang-Schaltgetriebe: Mit 3,7 Sekunden lag der Sprintvorteil bei zwei Zehntelsekunden. Die Höchstgeschwindigkeit erreichten beide Getriebevarianten bei 310 km/h.

2010: Ein von Grund auf neuer Turbomotor mit 500 PS

2010 schlug die Stunde für eine 911 Turbo-Modellpflege. Der neue Turbo war nicht nur stärker, schneller und noch dynamischer geworden, sondern auch leichter und sparsamer. Herzstück war der größere Motor mit 3,8 Liter Hubraum und 368 kW (500 PS) Leistung. Das erste in der 911 Turbo-Typengeschichte von Grund auf neu konstruierte Triebwerk verfügte über Benzin-Direkteinspritzung.

Als Option konnte der Sechszylinder erstmals mit dem Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) kombiniert werden. Die Alleinstellung in seinem Marktsegment sicherte der um bis zu 16 Prozent reduzierte Verbrauch im Vergleich zum Vorgänger. Je nach Fahrzeugkonfiguration begnügte sich das neue Topmodell mit 11,4 bis 11,7 l/100 km. Anders als in diesem Marktsegment üblich, unterschritt der Porsche 911 Turbo damit weiterhin die Verbrauchsgrenzwerte der sogenannten Gas Guzzlers Tax in den USA.

2013: Der erste 911 Turbo mit Hinterachslenkung und aktiver Aerodynamik

Im 50. Jahr der Ära 911 präsentierte Porsche zwei neue Spitzenmodelle der jüngsten Elfer-Generation: 911 Turbo und 911 Turbo S. Die komplett neue Leichtbau-Karosserie mit 100 Millimeter längerem Radstand, erstmals aktiver Hinterachslenkung und auf 20 Zoll vergrößerten Rädern steigerte die fahrdynamischen Reserven ebenso wie die neue aktive Aerodynamik. Noch mehr Querdynamik ermöglichte der aktive Wankausgleich PDCC. Das System gehörte beim 911 Turbo S zur Serienausstattung, ebenso wie das Sport Chrono-Paket Turbo mit dynamischen Motorlagern und die Keramikbremse PCCB. Ergebnis: Der neue 911 Turbo S verkürzte die Rundenzeit auf der Nürburgring-Nordschleife auf unter 7:30 Minuten – mit Straßenreifen.

Die Performance-Partner auf der Antriebsseite waren die weiterentwickelten Motoren und das neue PTM-Allradsystem. Der aufgeladene 3,8-Liter-Sechszylinder mit Benzin-Direkteinspritzung leistet im 911 Turbo 383 kW (520 PS), im S-Modell 412 kW (560 PS). Porsche setzte dabei weiterhin als einziger Hersteller zwei Turbolader mit variabler Turbinengeometrie (VTG) in Verbindung mit einem Benzinmotor ein. Die Kraftübertragung übernahm ausschließlich das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK).

Zum Jahresende 2015 überarbeitete Porsche den 911 Turbo. Die modellgepflegte Generation 991 erhielt 20 PS mehr Leistung, ein geschärftes Design und eine weiterentwickelte Ausstattung. Der Biturbo-Sechszylinder im 911 Turbo leistete nun 397 kW (540 PS). Erreicht wurde dieses Leistungsplus durch geänderte Einlasskanäle im Zylinderkopf, neue Einspritzdüsen und erhöhten Kraftstoffdruck. Der 911 Turbo S kam dank neuer Turbolader mit größerem Verdichter auf 427 kW (580 PS). Optisch griff der überarbeitete 911 Turbo das markante Design der aktuellen Carrera-Modelle auf.

Evolution statt Revolution: Der 911 Turbo blieb sich immer treu

Der 911 Turbo veränderte seinen Charakter in viereinhalb Jahrzehnten nicht und steht damals wie heute für den Technologieträger der 911-Baureihe seiner Zeit: Außerordentliche Sportlichkeit, überragende Beschleunigung und gediegener Luxus sowie Qualität und Wertstabilität haben den 911 Turbo in über 45 Jahren zu einem Klassiker reifen lassen, der in der Automobil-Entwicklungsgeschichte einen ganz speziellen Platz einnimmt.