Top-Modell der Baureihe: der 911 Turbo S

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

03/03/2020 Porsche präsentiert die neue Generation 911 Turbo S stärker, fahrdynamischer und komfortabler denn je. Der jüngste Spitzen-Elfer ist als Coupé und Cabriolet erhältlich.

Der neue 911 Turbo S geht mit 478 kW (650 PS; 911 Turbo S: Kraftstoffverbrauch kombiniert 11,1 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 254 g/km, 911 Turbo S Cabriolet: Kraftstoffverbrauch kombiniert 11,3 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 257 g/km) an den Start. Sein Herzstück ist ein neuer 3.745 cm^3 großer 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.

Die Maße des 911 Turbo S sind gemäß der 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.

Der neue 911 Turbo S

Das komplett neue Triebwerk des 911 Turbo S basiert auf der Motoren-Generation 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 drehen sich 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 neue 911 Turbo S Cabriolet

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 eckigen Doppelendrohre in Schwarz-Hochglanz runden die neue Heckansicht ab.

Das Interieur des neuen 911 Turbo S Cabriolet

Der Innenraum präsentiert sich hochwertig und sportlich ausgestattet. Zum Serienumfang zählen die Vollledera usstattung in Bi-Color und Zierleisten in Lightsilver mit Dekorblenden in Carbon. Zur Wahl steht außerdem die neue Lederausstattung der Porsche Exclusive Manufaktur, die sich durch ein aufeinander abgestimmtes Zusammenspiel von Farben, Materialien und individuellen Veredelungen auszeichnet. 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.

Dieser Beitrag wurde vor dem Start des Porsche Newsroom Schweiz in Deutschland erstellt. Die genannten Verbrauchs- und Emissionsangaben richten sich daher nach dem Prüfverfahren NEFZ und wurden unverändert übernommen. Alle in der Schweiz gültigen Angaben nach WLTP-Messzyklus sind unter www.porsche.ch verfügbar.

MEDIA ENQUIRIES



Sandro Kälin

Head of Communications Porsche Schweiz AG
+41 41 487 91 16
sandro.kaelin@porsche.ch

Consumption data

911 Turbo S (Vorgängermodell)

911 Turbo S Cabriolet (Vorgängermodell)

*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/de_CH/2020/produkte/porsche-neuer-911-turbo-s-coupe-cabriolet-top-modell-baureihe-premiere-20112.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/044d6580-2525-47ae-97c8-ab24c84c4e5b.zip