

Porsche 911 Turbo S: el deportivo más polivalente

08/09/2025 Porsche presenta en el IAA Mobility de Múnich la versión más alta de la gama 911. Un innovador sistema de propulsión biturbo con tecnología T-Hybrid convierte al nuevo 911 Turbo S en el 911 de serie más potente hasta la fecha. Este deportivo de 711 CV (523 kW) con tracción total combina unas prestaciones excepcionales con un alto grado de exclusividad, comodidad en trayectos largos y facilidad de uso en el día a día.

El nuevo Porsche 911 Turbo S sigue los pasos de un gran predecesor. Era ya considerado la referencia en el mundo de los deportivos por su combinación de prestaciones superiores, confort al viajar, exclusividad y facilidad de uso diario. Ahora, el 911 Turbo S ha vuelto a subir el listón en todos los apartados. Disponible en versión Coupé y Cabriolet, debuta con un rendimiento significativamente mayor, un diseño más musculoso, una aerodinámica más inteligente, un chasis optimizado y un equipamiento aún más exclusivo.

“El 911 Turbo S es la forma más completa y versátil de conducir un Porsche 911. Ya sea en el uso diario, en largos recorridos por autopista o en circuito, hemos conseguido que sea aún más cómodo,

más personalizable y bastante más rápido que su predecesor", afirma Frank Moser, Vicepresidente de las Gamas 911 y 718.

Innovador sistema de propulsión Biturbo T-Hybrid

El nuevo sistema de propulsión de alto rendimiento alcanza una potencia de 711 CV (523 kW). Esto convierte al nuevo Turbo S en el 911 de serie más potente hasta la fecha. El par máximo del sistema llega a 800 Nm y está disponible en un rango extremadamente amplio, entre las 2.300 y las 6.000 rpm. La curva de potencia también se caracteriza por un valor máximo en un intervalo inusualmente extenso: genera esos 711 CV entre 6.500 y 7.000 rpm. Equipado con la innovadora y especialmente ligera tecnología T-Hybrid con un sistema de 400 V, aumenta la potencia en 61 CV en comparación con su predecesor.

El sistema de propulsión T-Hybrid debutó en 2024 en el 911 Carrera GTS y, ahora, la tecnología ha evolucionado en el nuevo 911 Turbo S. Mientras que en el sistema T-Hybrid del GTS hay un solo turbocompresor eléctrico de gases de escape (eTurbo), en el nuevo 911 Turbo S se utilizan dos. La turbina y el compresor se han diseñado específicamente para satisfacer los requisitos del modelo de gama alta. Los dos eTurbos no solo contribuyen al considerable aumento de las prestaciones, sino que también mejoran la capacidad de respuesta.

La batería de alta tensión, especialmente compacta y ligera, es la misma que la del 911 Carrera GTS, con una capacidad de 1,9 kWh. Una caja de cambios PDK de ocho velocidades con motor eléctrico integrado en ella transmite la potencia al sistema de tracción total Porsche Traction Management (PTM). El tiempo de aceleración de 0 a 100 km/h del Turbo S Coupé se reduce a 2,5 segundos, 0,2 menos que su predecesor. Tarda 8,4 segundos en alcanzar 200 km/h, lo que supone una mejora de 0,5 segundos. La velocidad máxima del nuevo 911 Turbo S es 322 km/h.

Alrededor de 14 segundos más rápido en el circuito de Nürburgring Nordschleife

A pesar de los componentes adicionales del sistema híbrido de alto rendimiento, el nuevo 911 Turbo S solo pesa 85 kilogramos más que su predecesor. El aumento de peso se ha compensado con creces en todos los aspectos relevantes para la dinámica del vehículo. La mejor prueba de ello es el tiempo de vuelta en el circuito de Nürburgring Nordschleife. Como parte de las últimas pruebas de desarrollo realizadas, en otoño de 2024, un 911 Turbo S ligeramente camuflado logró un tiempo de 7:03,92 minutos bajo supervisión notarial, unos 14 segundos más rápido que su predecesor. “No se nota el aumento de peso. Al contrario, el coche es mucho más ágil, tiene más agarre y es significativamente más rápido que el anterior en todas las secciones importantes del circuito", afirma Jörg Bergmeister, embajador de Porsche, que participó en el desarrollo y las pruebas del nuevo 911 Turbo S y estableció el tiempo de vuelta oficial.

Frenos y neumáticos optimizados

Los ingenieros de Porsche adaptaron todo el vehículo a las impresionantes prestaciones del 911 superior de la gama. La nueva generación de neumáticos utilizados en el 911 Turbo S ofrece una mejora significativa en la estabilidad en seco, al tiempo que mantiene una buena respuesta en mojado. El eje trasero está ahora equipado con neumáticos diez milímetros más anchos que el modelo anterior, con unas dimensiones de 325/30 ZR 21. Al igual que su predecesor, en el eje delantero los neumáticos tienen medidas 255/35 ZR 20. El sistema Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) de serie está dotado de nuevas pastillas de freno y puede soportar grandes cargas. Esto mejora tanto la capacidad de frenado como la sensación del pedal. Los ingenieros aumentaron el diámetro de los discos de freno del eje trasero de 390 mm a 410 mm. En la parte delantera se utilizan discos de freno con un diámetro de 420 mm. Esto significa que el nuevo 911 Turbo S está equipado con el sistema de frenos PCCB más grande que Porsche ha instalado jamás en un modelo de dos puertas.

Aerodinámica activa inteligente

Un nuevo concepto aerodinámico optimiza la refrigeración y la eficiencia del nuevo 911 Turbo S. Las aletas activas de refrigeración dispuestas verticalmente en la parte delantera del vehículo y un difusor delantero activo, junto con el labio variable del faldón delantero y el alerón trasero extensible e inclinable heredado del modelo anterior, constituyen un conjunto eficiente. El aire de refrigeración fluye de forma óptima hacia los frenos y los radiadores. Dependiendo de la situación, la aerodinámica activa atenúa de forma inteligente la elevación o, cuando se retrae, la resistencia al avance. El coeficiente de resistencia del 911 Turbo S Coupé se ha reducido en un 10 % en comparación con su predecesor, cuando todos los elementos aerodinámicos activos están en la posición más eficiente. Además, la aerodinámica activa mejora la frenada en mojado: en modo Wet, los difusores delanteros se cierran para proteger los discos de freno del exceso de salpicaduras de agua.

Chasis para una mayor agilidad y estabilidad

El sistema de propulsión T-Hybrid, con sus componentes eléctricos de alta tensión y su batería, permite a los ingenieros de Porsche equipar de serie al 911 Turbo S con el Porsche Dynamic Chassis Control (ehPDCC) de control electrohidráulico. Este sistema reduce la tendencia al balanceo al cambiar de dirección y aumenta la agilidad al entrar y salir de las curvas. Funciona con cilindros activos interconectados en lugar de las bieletas de las estabilizadoras. La presión que ejercen estos cilindros varía según el volumen de aceite, en función de las condiciones dinámicas. Con ellas, las estabilizadoras generan fuerzas de apoyo y mantienen el vehículo equilibrado. Esto hace que el deportivo sea aún más predecible y fácil de conducir, a pesar de su enorme potencia. Como resultado, el 911 Turbo S mejora aún más el confort de marcha, la estabilidad y la agilidad. Para una funcionalidad óptima en la conducción diaria, el PDCC electrohidráulico está disponible con un sistema de elevación opcional para el eje delantero. Actúa mucho más rápidamente que su predecesor gracias a su integración en el

sistema de 400 V.

Un nuevo escape deportivo de serie con silenciador trasero y salidas de titanio también subraya acústicamente el carácter del 911 Turbo S. Su sonido ha sido creado especialmente para esta versión superior. Además, este sistema de escape ahorra peso. Otro componente de la imagen sonora aún más emocionante son las mejoras internas del motor. El bóxer de 3.6 litros funciona específicamente con un calado asimétrico que añade más frecuencias y, por tanto, produce un sonido más gutural y nítido.

Aspecto exclusivo y equipamiento de alta calidad

Con el nuevo Turbo S, se introduce en el 911 la estrategia de diseño turbo que Porsche aplica a todos sus modelos. Numerosos elementos de contraste son de color Turbonita, reservado exclusivamente estas versiones. Entre ellos se encuentran el escudo de Porsche y la inscripción “Turbo S” en la parte trasera. Además, también se diferencia por las inserciones específicas del Turbo S en los listones del alerón trasero y las molduras de las ventanillas. La gama de llantas para el Turbo S incluye nuevos diseños con tuerca central en color Turbonita.

Como es habitual en los Turbo, el nuevo modelo superior de la actual gama 911 tiene una carrocería y una vía visiblemente más anchas, en comparación con el Carrera, así como aberturas en la sección lateral trasera. En el paragolpes posterior rediseñado, las llamativas entradas de ventilación resaltan aún más la anchura. Las salidas de escape de titanio, con el diseño típico de Turbo reinterpretado, subrayan la posición de liderazgo del Turbo S en la gama, al igual que la dinámica estructura perlada situada sobre la banda de luces traseras. Como opción, se ofrecen embellecedores ovalados de titanio para las salidas de escape con una estructura especial. En general, su aspecto exclusivo diferencia claramente al Turbo S de otros 911.

Los detalles en Turbonita también caracterizan el interior. Se pueden encontrar en los paneles de las puertas, el volante, el salpicadero, los bordes de la consola central, las costuras decorativas, el cronómetro Sport Chrono y el cuadro de instrumentos. Los diseñadores de Porsche también han empleado este color en los cinturones de seguridad y en varios botones de la consola central. Por primera vez forman parte del exclusivo interior las molduras de carbono y acabado de Neodyme, así como el techo de microfibra perforada con revestimiento negro.

En versión Coupé, el 911 Turbo S es, de serie, un biplaza. Bajo pedido y sin coste adicional se pueden añadir los asientos traseros. El Cabriolet se entrega generalmente en una configuración 2+2. También de serie, Porsche equipa el nuevo 911 Turbo S con faros HD Matrix LED. Disponen de innovadoras funciones de iluminación que aumentan notablemente la seguridad durante la noche. El paquete Sport Chrono, que incluye medidor de temperatura de los neumáticos, suspensión PASM específicamente ajustada, control de balanceo electrohidráulico PDCC y sistema de escape deportivo de titanio, también forma parte del equipamiento de serie. En el interior, la dotación incluye asientos deportivos Plus ajustables en 18 posiciones, con función de memoria y la inscripción “turbo S” en los reposacabezas. El relieve específico del Turbo S en las superficies de los asientos y los paneles de las puertas es una

reinterpretación del primer 911 Turbo 930.

Amplia gama de opciones

Hay más opciones de personalización disponibles a través de Porsche Exclusive Manufaktur. Además del color, con más de 100 alternativas para el exterior, se pueden elegir las llantas Turbo Exclusive Design con radios de carbono pintados en color Neodyme, un techo ligero en carbono visible, luces traseras Exclusive Design y tomas de aire en la sección lateral trasera fabricadas en carbono. Por primera vez, es posible montar brazos de limpiaparabrisas de carbono, que son un 50 % más ligeros que los componentes estándar. El habitáculo se puede mejorar aún más con detalles como costuras decorativas en colores de contraste, grabados personalizados, asientos y paneles de umbral en cuero con finas costuras decorativas, así como llaves del vehículo pintadas y personalizadas.

El 911 Turbo S para la muñeca

El configurador de relojes Porsche Design le ofrece la posibilidad de diseñar su "deportivo para la muñeca", que combina a la perfección con el 911 Turbo S hasta el último detalle. La nueva esfera negra con elementos en Turbonita refleja la relación con el vehículo. Además del Turbonita, todos los colores exteriores están disponibles para el anillo alrededor de la esfera. La caja de titanio posee un revestimiento de carburo de titanio negro. La correa está fabricada con cuero e hilo originales del interior de Porsche. Destaca el estampado en caliente con las letras "Turbo S". El reloj funciona con el calibre Porsche Design WERK 01.200 con certificación COSC y función *flyback* . El rotor de cuerda seleccionable individualmente evoca los distintos diseños de las llantas del 911 Turbo S y lleva el escudo de Porsche en Turbonita. El fondo de la caja se puede personalizar con un grabado. El Chronograph 911 Turbo S se fabrica a mano por encargo en la fábrica de relojes de Porsche en Grenchen, Suiza.

Ya disponible para pedidos

El nuevo Porsche 911 Turbo S tiene un precio final en España de 312.000 euros, en versión Coupé, y de 328.344 euros en la variante Cabriolet. Las entregas en Europa comenzarán a finales de 2025 o principios de 2026.

Consumption data

911 Turbo S Cabriolet (WLTP)*: Fuel consumption combined: 11.8 – 11.6 l/100 km; CO_2 emissions combined: 267 – 264 g/km; CO_2 class: G

911 Carrera GTS (WLTP)*: Fuel consumption combined: 10.6 – 10.1 l/100 km; CO_2 emissions combined: 242 – 230 g/km; CO_2 class: G

911 GT3 (WLTP)*: Fuel consumption combined: 13.8 – 13.7 l/100 km; CO_2 emissions combined: 312 – 310 g/km; CO_2 class: G

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_322181_en.mp4
https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_323898_en.mp4
https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_323211_en.mp4

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/producto/2025/porsche-911-turbo-s-t-hybrid-biturbo-deportivo-polivalente-40445.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/0f2da663-95d4-4adf-94b5-67baf5f9199b.zip

External Links
https://newstv.porsche.com/en/

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