

Der Turbo S: 33 Jahre Innovation und Performance

24/07/2026 33 Jahre Innovation und Performance

Der erste 911 Turbo (Generation 930) ist eine technische Sensation. Bevor Porsche im Frühjahr 1975 mit der Auslieferung dieses Hochleistungssportlers beginnt, sind straßenzugelassene Fahrzeuge mit Turboaufladung praktisch unbekannt. Turbomotoren gelten als empfindlich und im Alltag kaum fahrbar. Der 911 Turbo mit seiner auffälligen Breitbau-Karosserie und dem spektakulären Flügel ändert dies.

Mit einem Spitzentempo von 250 km/h zählt der erste 911 Turbo zu den schnellsten straßenzugelassenen Fahrzeugen seiner Zeit. Gleichzeitig legt er den Grundstein für eine neue Porsche-Modellfamilie. Heute steht die Modellbezeichnung Turbo bei Porsche für die Spitzenmodelle der jeweiligen Baureihe, für Luxus und Komfort, für kompromisslose Sportlichkeit und Technologieführerschaft. Innerhalb der Turbo-Modellfamilie sticht der 911 Turbo S noch einmal heraus: Zunächst in Kleinserie produziert und über viele Modellreihen erst spät im Produktionszyklus einer Baureihe lanciert, zeigt er die Grenzen des technisch Machbaren auf.

Porsche 911 Turbo S 964 (1992)

1992 legt Porsche erstmals einen 911 Turbo S in Serie auf. Der Impuls zum Bau kommt aus der Abteilung Exclusive, damals mit einem anderen Fokus als heute: Neben einer Leistungssteigerung erhält das Modell eine kompromisslose Gewichtskur. Mit dem Verzicht auf Servolenkung, Klimaanlage, Radio, Zweimassenschwungrad und Rücksitzbank sowie dem Einsatz von Leichtbau-Karosserieteilen orientiert sich der Turbo S technisch an den 911 RS-Modellen. Statt Komfort steht lediglich eine Straßenzulassung im Lastenheft.

Sein 3,3-Liter-Turbo-Boxermotor basiert auf dem Antrieb des 911 Turbo. Mit Modifikationen wie neuen Nockenwellen und angehobenem Ladedruck erreicht er eine Leistung von 280 kW (381 PS), was einer Leistungssteigerung von 61 PS entspricht. Ausgestattet mit einer exklusiven 18-Zoll-Bereifung erreicht er Tempo 100 nach 4,6 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von 290 km/h. Es entstehen nur 86 Exemplare dieses 911 Turbo S. Dennoch hinterlässt das Sondermodell einen bleibenden Eindruck: Der eigens für das Modell kreierte Farbton Speedgelb ziert noch heute die Bremssättel der Keramik-Bremsanlage PCCB.

Porsche 911 Turbo S 993 (1997-1998)

In der zweiten Auflage des 911 Turbo S spielt Porsche Exclusive erneut eine wichtige Rolle. Die Abteilung für Sonderwünsche verantwortet in den Jahren 1997 und 1998 die Produktion der insgesamt 336 Exemplare des neuen 911 Turbo S. Anders als der Vorgänger fällt das Modell nicht mehr asketisch aus. Seine gehobene Ausstattung gibt einen Ausblick auf die Zukunft des 911 Turbo S und umfasst viele Merkmale, die im 911 Turbo nur optional verfügbar sind. Dazu gehören ein Aeropaket mit Bug- und Heckspoiler, Lufteinlässe neben den Nebelscheinwerfern für eine optimierte Bremsenkühlung sowie viel Leder und Carbon im Interieur. Als erster 911 verfügt der Turbo S 993 stets über große Lufthutzen in den Fondseitenteilen. Mittlerweile hat sich dieses Merkmal zum Erkennungszeichen des Turbo entwickelt.

Technisch stellt der Typ 993 ebenfalls einen wichtigen Meilenstein dar. Zum ersten Mal rüstet Porsche die aufgeladenen Derivate mit Allradantrieb aus. Zudem kommen nicht mehr ein, sondern zwei Turbolader zum Einsatz. Der mittlerweile 3,6 Liter große Boxermotor profitiert von kürzeren Gaswegen und kleinen Ladern, er wird spontaner und dynamischer. Im 911 Turbo S ist das Aggregat mit der Werksleistungssteigerung II ausgestattet und leistet 331 kW (450 PS). Damit sprintet der 1.500 Kilogramm leichte Supersportwagen in 4,1 Sekunden auf 100 km/h und erreicht als erster Porsche 911 eine Spitzengeschwindigkeit von 300 km/h.

Porsche 911 Turbo S 996 (2004-2005)

Die Modellgeneration 996 markiert technisch und modellstrategisch einen wichtigen Wendepunkt.

Erstmals bietet Porsche das Spitzenmodell des 911 auch als Cabriolet an, nicht mehr ausschließlich als Coupé. Im Motorraum finden sich zwei Neuerungen: Der neue 911 Turbo S fährt serienmäßig mit Wasserkühlung und optional mit Automatikgetriebe (Tiptronic S). Die Kundschaft bedankt sich mit starken Verkaufszahlen, es entstehen insgesamt 1.563 Exemplare.

Porsche positioniert auch diesen Turbo S als Spitzenmodell und Technologieträger. So gehört die erst kürzlich im 911 Turbo eingeführte Keramik-Bremsanlage PCCB zur Serienausstattung, ebenso wie konkav geformte Radnabenabdeckungen mit farbigen Porsche-Wappen und ein Sechsfach-CD-Wechsler. Die Werksleistungssteigerung auf 331 kW (450 PS), Ausstattungscode X50, gehört ebenfalls zum Serienumfang. Sie ermöglicht eine Höchstgeschwindigkeit von 307 km/h – neuer Bestwert für den 911 Turbo S.

Porsche 911 Turbo S 997 (2010 – 2012)

Der Wechsel zur Modellgeneration 997 bedeutet bei den Abmessungen nur behutsame Veränderungen. Technisch entwickelt sich der 911 Turbo S dafür umso stärker. Denn Porsche stattet den neu entwickelten 3,8-Liter-Sechszylinder-Boxermotor mit stark weiterentwickelten Turboladern aus. Die variable Turbinengeometrie (VTG) dieser Turbolader erlaubt es, die Turbine effizienter anzuströmen und bei niedriger Motorlast eine höhere Turboladerdrehzahl zu generieren. Das Resultat sind ein spontanes Ansprechverhalten und ein Leistungssprung: Der neue Antrieb generiert bis zu 390 kW (530 PS) sowie ein Drehmoment von 700 Nm. Seiner Basis, dem 911 Turbo, nimmt er vier Zehntelsekunden im Sprint auf 100 km/h ab, er erreicht Landstraßentempo nach 3,3 Sekunden.

Dabei hilft das neu entwickelte 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK). Es gehört im 911 Turbo S ebenso zum Serienumfang wie eine mechanische Hinterachs-Quersperre, erstmals Räder mit Zentralverschluss, das neu eingeführte Sport Chrono Paket sowie eine exklusive Lederausstattung. Mit diesen Merkmalen hebt Porsche das Spitzenmodell deutlich vom 911 Turbo ab. Zur neuen Positionierung trägt der exklusive Antrieb bei: Die höhere Leistung des 911 Turbo S lässt sich in Generation 997 nicht mehr per Werksleistungssteigerung für den 911 Turbo bestellen. Weltweit entscheiden sich 5.296 Kunden für einen 911 Turbo S des Typs 997.

Porsche 911 Turbo S 991 (2013-2016)

In der Modellgeneration 991 weicht Porsche erstmals vom Muster ab, den 911 Turbo S spät im Lebenszyklus einer Baureihe auf den Markt zu bringen. Er debütiert 2013 schon kurz nach dem neuen 911 Turbo und hebt sich deutlicher ab als zuvor. Eine Bugverkleidung mit Airblades, schwarz chromatierte Endrohrblenden sowie eine schwarz-rote Lederausstattung gehören exklusiv zum Serienumfang. Im 911 Turbo sind diese Ausstattungsmerkmale nicht verfügbar. Mit modellspezifischen Optionen wie einem PDK-Hebel in Carbon lässt sich der optische Abstand weiter vergrößern.

Der Modellwechsel bringt zahlreiche technische Neuerungen, die den 911 Turbo S noch dynamischer

machen. Zum ersten Mal bietet Porsche eine Hinterachslenkung an und führt aktive Aerodynamik-Elemente ein. Das PDK schaltet schneller und der Antrieb wird stärker. Mit 412 kW (560 PS) und 700 Nm Drehmoment beschleunigt der Turbo S in 3,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Seine Höchstgeschwindigkeit beträgt 318 km/h. Bis zur Modellpflege produziert Porsche 9.629 Exemplare.

In seiner zweiten Lebenshälfte erhält der 911 Turbo S weitere wichtige Neuerungen. Ein Dynamic Boost hält den Ladedruck beim kurzen Lupfen des Gaspedals konstant. So reagiert der Motor beim erneuten Gasgeben praktisch verzögerungsfrei. Der Sport Response Button ermöglicht erstmals ein Anpassen des Ansprechverhaltens von Motor und Getriebe. Zudem steigt die Motorleistung auf 427 kW (580 PS) und 750 Nm Drehmoment. Mit diesen Modifikationen geht ein weiterer Meilenstein einher: Erstmals in der Geschichte der Turbo-Modelle unterbietet ein Fahrzeug im Sprint von 0 auf 100 km/h mit 2,9 Sekunden die Drei-Sekunden-Marke. Vom 911 Turbo S der Baureihe 991.2 entstehen 10.079 Fahrzeuge.

Porsche 911 Turbo S 992 (2020-2025)

Der Porsche 911 Turbo S ist stets ein technischer Vorreiter. Das gilt beim Debüt der Generation 992 sogar für die Premiere selbst. Aufgrund der Corona-Pandemie stellt Porsche das Modell online vor, da die für den Genfer Salon vorgesehene Premiere nicht stattfinden kann. Zum ersten Mal debütiert außerdem ein 911 Turbo S **911 Turbo S (WLTP)*:** Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,7 – 11,5 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 266 – 261 g/km; CO_2-Klasse: G vor dem 911 Turbo. Aus dem einstigen Exoten ist eine wichtige, begehrenswerte Säule im Modellprogramm des 911 geworden.

Verglichen mit seinem Vorgänger wird er noch einmal schneller. Ausgestattet mit einem neu entwickelten Motor mit zwei symmetrischen VTG-Turboladern, einem neuen Ansaug- und Ladeluftsystem und einem ebenfalls neuen 8-Gang-PDK sprintet er in 2,7 Sekunden auf Tempo 100. Mit einer Leistung von 478 kW (650 PS) und einem Drehmoment von 800 Nm überbietet der neue Antrieb alle Vorgänger noch einmal deutlich.

Gut ein Jahr nach der Modellpflege des Grundmodells stellt Porsche den 911 Turbo S der Generation 992.2 vor. Er untermauert seinen Anspruch auf Technologieführerschaft auf beeindruckende Weise. Erstmals verfügt ein 911 Turbo S über einen Performance-Hybrid, dessen Hochvolt-System sowohl bei der Leistungsausbeute als auch bei der Fahrwerkstechnik neue Dimensionen ermöglicht. Der innovative T-Hybrid Antriebsstrang des 911 Turbo S mit zwei elektrischen Turboladern erreicht eine Systemleistung von 523 kW (711 PS) und ein maximales Drehmoment von 800 Nm. Die Sprintzeit von 0 auf 100 km/h sinkt auf 2,5 Sekunden.

MEDIA ENQUIRIES



Oliver Hilger

Spokesperson 911 and 718
+49 (0) 170 / 911 3915
oliver.hilger@porsche.de

Verbrauchsdaten

911 Turbo S (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,7 – 11,5 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 266 – 261 g/km; CO_2-Klasse: G

*Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/pressemappen/pfv-porsche-911-turbo-s/Porsche-911-Turbo-S-Historie.html