

Porsche presenta il modello di punta della serie 911 al salone IAA Mobility di Monaco di Baviera: un innovativo powertrain biturbo con tecnologia T-Hybrid fa della nuova 911 Turbo S la 911 di serie più potente mai realizzata. La sportiva da 523 kW (711 CV) con trazione integrale coniuga prestazioni eccezionali con un elevato grado di esclusività, comfort sulle lunghe percorrenze e praticità nell'uso quotidiano.

Porsche 911 Turbo S: la più versatile tra le sportive

07/09/2025 Porsche presenta il modello di punta della serie 911 al salone IAA Mobility di Monaco di Baviera: un innovativo powertrain biturbo con tecnologia T-Hybrid fa della nuova 911 Turbo S la 911 di serie più potente mai realizzata. La sportiva da 523 kW (711 CV) con trazione integrale coniuga prestazioni eccezionali con un elevato grado di esclusività, comfort sulle lunghe percorrenze e praticità nell'uso quotidiano.

La nuova Porsche 911 Turbo S segue le orme di un modello di grande successo. La versione precedente era già considerata un punto di riferimento nel mondo delle auto sportive in quanto a prestazioni, comfort sulle lunghe distanze, esclusività e praticità nell'uso quotidiano. Ora la 911 Turbo S alza nuovamente l'asticella in tutte le aree. L'auto sportiva, disponibile in versione coupé e cabriolet, debutta con prestazioni notevolmente migliorate, una linea più scultorea, caratteristiche aerodinamiche più

efficienti, un telaio ottimizzato e dotazioni ancora più esclusive.
“La 911 Turbo S rappresenta il modo più completo e versatile di guidare una Porsche 911. Che si tratti di un uso quotidiano, di percorrere lunghi tratti in autostrada o di scendere in pista, siamo riusciti a rendere la nuova 911 Turbo S ancora più confortevole, più personalizzabile e allo stesso tempo notevolmente più veloce rispetto al modello precedente”, ha commentato Frank Moser, Vice President della linea di modelli 911 e 718.

Innovativo sistema di trazione biturbo T-Hybrid

Il powertrain di nuova concezione a elevate prestazioni raggiunge una potenza complessiva di 523 kW (711 CV), il che fa della nuova 911 Turbo S la 911 di serie più potente mai prodotta. La coppia massima dell'unità è di 800 Nm ed è disponibile su una gamma di regimi estremamente ampia, compresa tra 2.300 e 6.000 giri/min. La curva di potenza è inoltre contraddistinta da un picco insolitamente esteso: tra 6.500 e 7.000 giri al minuto dell'albero motore è disponibile l'intera potenza di 711 CV. Equipaggiata con l'innovativa e leggerissima tecnologia T-Hybrid con sistema ad alta tensione da 400 V, l'unità offre una potenza superiore di 61 CV rispetto al modello precedente.

Un powertrain basato su questo principio è stato introdotto nel 2024 sulla 911 Carrera GTS. La tecnologia è stata sensibilmente perfezionata per l'impiego sulla nuova 911 Turbo S. Mentre nella GTS il sistema T-Hybrid integra un solo turbocompressore elettrico (eTurbo), per la nuova 911 Turbo S vengono utilizzati due eTurbo. La turbina e il compressore sono stati progettati specificamente per soddisfare i requisiti del modello di punta della serie. I due eTurbo non solo contribuiscono a incrementare considerevolmente le prestazioni, ma migliorano anche la reattività, la spontaneità e l'agilità del powertrain.

La batteria ad alta tensione particolarmente compatta e leggera, con una capacità di 1,9 kWh, è la stessa unità di accumulo energetico della 911 Carrera GTS. Un cambio PDK a otto rapporti con motore elettrico integrato trasmette la forza motrice al sistema di trazione integrale Porsche Traction Management (PTM). Il tempo di accelerazione da 0 a 100 km/h della Turbo S Coupé è stato ridotto di ulteriori 0,2 secondi rispetto al modello precedente, attestandosi a 2,5 secondi. Per raggiungere i 200 km/h occorrono 8,4 secondi, il che rappresenta un miglioramento di 0,5 secondi. La velocità massima della nuova 911 Turbo S è di 322 km/h.

Circa 14 secondi più veloce sul Nürburgring Nordschleife

Nonostante i componenti aggiuntivi del sistema ibrido ad alte prestazioni, la nuova 911 Turbo S pesa solo 85 chilogrammi in più rispetto al modello precedente. L'aumento di peso è stato ampiamente compensato in tutte le aree che sono rilevanti per la dinamica di guida. La migliore riprova di ciò è il tempo sul giro al Nürburgring Nordschleife. Nell'ambito delle prove finali di sviluppo condotte nell'autunno 2024, una 911 Turbo S lievemente mimetizzata ha realizzato un tempo di 7:03.92 minuti, attestato da una supervisione notarile, ovvero quasi 14 secondi in meno rispetto al modello precedente.

“Il peso in più non si avverte affatto. Al contrario: l'auto risulta molto più agile, ha una maggiore aderenza ed è notevolmente più veloce rispetto al modello precedente in tutti i tratti rilevanti del circuito”, spiega Jörg Bergmeister, Brand Ambassador di Porsche, che ha partecipato allo sviluppo e ai test della nuova 911 Turbo S, stabilendo il tempo ufficiale sul giro.

Freni e pneumatici con prestazioni ottimizzate

Gli ingegneri di Porsche hanno adeguato tutti i componenti della vettura alle straordinarie prestazioni del modello di punta della gamma 911. La nuova generazione di pneumatici utilizzati sulla 911 Turbo S garantisce una tenuta sull'asciutto nettamente superiore, mantenendo buone prestazioni sul bagnato. L'asse posteriore di questa sportiva monta ora pneumatici più larghi di dieci millimetri rispetto al modello precedente, nella misura 325/30 ZR 21. Come per il modello precedente, sull'asse anteriore si trovano pneumatici nella misura 255/35 ZR 20. L'impianto frenante in carboceramica PCCB di serie è dotato di nuove pastiglie dei freni, realizzate con un mix di materiali derivati dal mondo delle corse e in grado di sopportare carichi estremi. Ciò migliora sia le prestazioni in frenata sia la sensibilità del pedale. Gli ingegneri hanno aumentato il diametro dei dischi freno sull'asse posteriore da 390 mm a 410 mm. Sull'asse anteriore sono montati dischi freno con un diametro di 420 mm. Ciò significa che la nuova 911 Turbo S monta l'impianto frenante PCCB più grande mai installato da Porsche su un modello a due porte.

Aerodinamica attiva intelligente

Il raffreddamento e l'efficienza della nuova 911 Turbo S sono stati ottimizzati grazie a un nuovo concetto aerodinamico. Le alette di ventilazione attive disposte verticalmente nell'anteriore dell'auto e il diffusore anteriore attivo, insieme al profilo variabile dello spoiler anteriore e all'alettone posteriore estendibile e inclinabile ereditato dal modello precedente, compongono un sistema complessivamente efficiente. L'aria di raffreddamento fluisce in modo ottimale verso i freni e le unità di raffreddamento dell'impianto di trasmissione. A seconda della situazione di guida, gli elementi aerodinamici attivi riducono in modo intelligente la portanza o, quando sono retratti, la resistenza aerodinamica. Il coefficiente di resistenza aerodinamica della 911 Turbo S Coupé si riduce del 10% rispetto al modello precedente quando tutti gli elementi aerodinamici attivi si trovano nella posizione più efficiente. Inoltre, l'aerodinamica attiva migliora il comportamento in frenata sul bagnato del modello di punta: con la modalità Wet attivata, le alette di ventilazione nella sezione anteriore si chiudono per proteggere i dischi dei freni anteriori dagli spruzzi d'acqua eccessivi.

Un telaio che garantisce maggiore agilità e stabilità

Il powertrain T-Hybrid, con il suo sistema elettrico ad alta tensione e il sistema di batterie, ha consentito agli ingegneri di Porsche di equipaggiare la 911 Turbo S con il Porsche Dynamic Chassis Control a controllo elettroidraulico (ehPDCC) di serie. Questo sistema riduce la tendenza al rollio in fase di cambio

di direzione e aumenta l'agilità in ingresso e in uscita dalle curve. Il sistema si basa su giunti di accoppiamento attivi collegati tra loro, nei quali la pressione viene generata dal flusso di olio in funzione della situazione di guida. Gli stabilizzatori generano forze di sostegno e mantengono la vettura bilanciata. Ciò rende la sportiva più prevedibile e facile da guidare nonostante la sua notevole potenza. Il risultato è un miglioramento sia del comfort di guida che del comportamento dinamico, due caratteristiche che distinguono il modello di punta della serie 911 dai precedenti dotandolo di una maggiore stabilità e agilità. Per garantire la massima praticità nell'uso quotidiano, il PDCC elettroidraulico è disponibile con un sistema opzionale di sollevamento dell'asse anteriore che, grazie all'integrazione nel sistema a 400 V, si attiva con una reattività notevolmente superiore rispetto al modello precedente.

Il nuovo impianto di scarico sportivo di serie con silenziatore posteriore e profili dei terminali di scarico in titanio colloca la 911 Turbo S al vertice anche dal punto di vista acustico. Oltre a contribuire a risparmiare peso, il sistema di scarico sviluppa un sound che è stato appositamente studiato per il modello top di gamma. Un altro elemento che contribuisce a rendere ancora più emozionante il rombo della sportiva è rappresentato dagli aggiornamenti apportati al motore. Il boxer da 3,6 litri lavora con una fasatura asimmetrica che aggiunge ulteriori frequenze al suo timbro acustico, rendendolo più profondo e incisivo.

Un look esclusivo e dotazioni di alta qualità

Con la nuova Turbo S, il design riservato trasversalmente a tutti i modelli turbo di Porsche viene introdotto sulla 911. Numerosi elementi a contrasto sono stati realizzati nel colore Turbonite, esclusivo delle varianti Turbo. Tra questi figurano l'emblema Porsche e la scritta «turbo S» nella parte posteriore. Inoltre, il modello di punta della gamma è contraddistinto da inserti specifici per la Turbo S nei listelli dell'alettone posteriore e nei profili dei finestrini laterali. La gamma di cerchi dedicati alla Turbo S include nuovi profili in Turbonite con monodado centrale.

Come è tipico delle Turbo, il nuovo modello di punta dell'attuale serie 911 presenta una carrozzeria e una carreggiata visibilmente più larghe rispetto ai modelli Carrera, nonché aperture sulle fiancate posteriori. Sul paraurti posteriore ridisegnato, le vistose feritoie di ventilazione sottolineano ulteriormente la larghezza della vettura. I terminali di scarico in titanio dal design tipico delle Turbo, ma reinterpretato, ribadiscono la posizione di spicco occupata dalla Turbo S nella serie, e lo stesso vale per la dinamica struttura perlata sopra la fascia luminosa posteriore. Come optional sono disponibili terminali di scarico ovali in titanio con una struttura speciale. Nel complesso, l'estetica esclusiva distingue nettamente la Turbo S dagli altri modelli 911.
Dettagli in Turbonite sono presenti anche negli interni. Si possono trovare sui pannelli delle portiere, sul volante, sui contorni del cruscotto e della console centrale, nelle cuciture decorative, sul cronometro Sport Chrono e sul quadro strumenti. Anche le cinture di sicurezza e diversi pulsanti della console centrale sono stati realizzati in questo colore dai designer di Porsche. Per la prima volta fanno parte dell'esclusivo allestimento interno le modanature con struttura in carbonio e finitura in neodimio e il rivestimento del cielo in microfibra traforata con fondo nero.

Nella versione coupé, la 911 Turbo S viene consegnata di serie come due posti. Su richiesta è possibile configurare il sistema di sedili posteriori senza costi aggiuntivi. La cabriolet viene generalmente proposta con i sedili posteriori. Porsche equipaggia di serie la nuova 911 Turbo S con proiettori a LED con tecnologia Matrix HD. Questi dispongono di innovative funzioni di illuminazione che aumentano notevolmente la sicurezza durante la guida notturna. Il pacchetto Sport Chrono con indicatore della temperatura degli pneumatici, le sospensioni PASM con taratura specifica, il sistema PDCC di controllo elettroidraulico del rollio e l'impianto di scarico sportivo in titanio sono anch'essi forniti di serie. All'interno sono montati di serie i sedili sportivi adattivi Plus a 18 vie con pacchetto memory e scritta «turbo S» sui poggiatesta. Gli elementi decorativi a rilievo specifici della Turbo S sui sedili e sui pannelli delle portiere riprendono, reinterpretandole, le decorazioni della prima 911 Turbo 930.

Ricca gamma di opzioni

Ulteriori opzioni di personalizzazione sono disponibili attraverso il programma Porsche Exclusive Manufaktur. Oltre a più di 100 colori per gli esterni, sono disponibili cerchi Turbo Exclusive Design con razze in carbonio verniciate in neodimio, un tetto leggero in carbonio a vista, luci posteriori Exclusive Design e prese d'aria nella sezione posteriore laterale in carbonio. Per la prima volta è possibile ordinare bracci dei tergicristalli leggeri in carbonio, con un peso inferiore del 50% rispetto al componente standard. Gli interni possono essere ulteriormente valorizzati con dettagli quali impunture decorative in tonalità a contrasto, goffrature personalizzate, console tra i sedili e listelli sottoporta in pelle con raffinate impunture decorative, nonché chiavi della vettura con verniciatura personalizzata.

La 911 Turbo S da polso

Porsche Design offre la possibilità di creare il proprio cronografo personalizzato fin nei minimi dettagli in base alla 911 Turbo S. Il nuovo quadrante nero con elementi di design in Turbonite evoca il legame con l'auto. Oltre alla tonalità Turbonite, per la ghiera colorata intorno al quadrante sono disponibili tutti i colori della carrozzeria (compresi quelli personalizzati). La cassa in titanio è rivestita in carburo di titanio nero. Il cinturino è realizzato in pelle e filato originali Porsche.

Il dettaglio di spicco è la scritta “turbo S” impressa a caldo. L'orologio è azionato dal calibro Porsche Design WERK 01.200 con certificazione COSC e funzione flyback. Il rotore di carica a selezione individuale riprende i diversi motivi dei cerchi della 911 Turbo S ed è arricchito dall'emblema Porsche in Turbonite. Il fondello può essere personalizzato con un'incisione ad hoc. Il cronografo 911 Turbo S è realizzato a mano presso il laboratorio di orologeria Porsche di Grenchen, in Svizzera, esclusivamente su ordinazione.

Ordinabile da subito
La nuova Porsche 911 Turbo S può essere ordinata a partire da 280.157 euro, IVA e equipaggiamenti specifici inclusi. Il prezzo della 911 Turbo S Cabriolet parte da 294.667 euro. In Europa, le consegne inizieranno tra la fine del 2025 e il 2026.

MEDIA ENQUIRIES



Giulia Olivari

Press & PR Manager Porsche Italia
+39 3407143414
giulia.olivari@porsche.it



Sofia Dona

+39 342 1872289
sofia.dona@porsche.it

Consumption data

911 Turbo S Cabriolet (WLTP)*: Consumo carburante ciclo misto (gamma modelli): 11.8 – 11.6 l/100 km; Emissioni CO_2 ciclo misto (gamma modelli): 267 – 264 g/km; Stato [StandHeute]

911 Carrera GTS (WLTP)*: Consumo carburante ciclo misto (gamma modelli): 10.6 – 10.1 l/100 km; Emissioni CO_2 ciclo misto (gamma modelli): 241 – 230 g/km; Stato [StandHeute]

911 GT3 (WLTP)*: Consumo carburante ciclo misto (gamma modelli): 13.8 – 13.7 l/100 km; Emissioni CO_2 ciclo misto (gamma modelli): 312 – 310 g/km; Stato [StandHeute]

911 Turbo S (WLTP)*: Consumo carburante ciclo misto (gamma modelli): 11.7 – 11.5 l/100 km; Emissioni CO_2 ciclo misto (gamma modelli): 266 – 261 g/km; Stato [StandHeute]

*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

Image Sublines

Path: media/Images/img_1.jpg
Title: 911 Turbo S, 911 Turbo S Cabriolet, 2025, Porsche AG
Subline: [ci:911-Turbo-S-992-II], [ci:911-Turbo-S-Cabriolet-992-II]

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/it/2025/prodotti/Porsche-911-Turbo-S--la-più-versatile-tra-le-sportive0.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/4496890f-ab78-4d79-88b9-22effd9c28d2.zip

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