Das Prinzip Turbo

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

08/12/2020 Für Porsche ist Turbo mehr als eine Modellbezeichnung. Es ist Ausdruck einer Reihe ganz besonderer Eigenschaften. Doch eine sticht heraus: Ein Turbo ist immer ein Technologieträger.

Seit Porsche vor 45 Jahren die Modellbezeichnung Turbo für das Flaggschiff der 911-Baureihe eingeführt hat, steht sie weltweit für das Schnellste, das Aufregendste, kurz: das Beste. Turbo ist zum Synonym für das Topmodell geworden, wie „Tesa®“ für den Klebestreifen oder „Tempo®“ für das Taschentuch.

Ein Porsche Turbo ist mehr als eine Modellvariante, es ist ein Prinzip. Ein Turbo ist das Spitzenmodell, die Grenze des Machbaren. Ein Turbo ist der Überflieger in seinem Segment.

„Turbo“ steht bei Porsche auch für Technologieführerschaft

Dabei steht Turbo bei Porsche auch immer für Technologieführerschaft und für die Kombination scheinbar unvereinbarer Attribute. Ein Turbo verknüpft Fahrdynamik mit Effizienz, baut eine Brücke von Tradition zu Innovation und bietet trotz aller Exklusivität kompromisslose Alltagstauglichkeit.

Der 911-Baureihenleiter Dr. Frank Walliser erklärt das „Prinzip Turbo“ am Beispiel des neuen Topmodells der Baureihe 992 auch mit dem Anspruch der Entwickler an sich selbst. „Ein Turbo muss sich nicht nur optisch deutlich unterscheiden, man muss den Unterschied vor allem deutlich spüren können. Der Differenzierungsaufwand ist entsprechend groß, nicht nur was das Design angeht, sondern auch das Fahrwerk und den Motor“, sagt Walliser.

Die Silhouette des neuen 911 Turbo ist das beste Beispiel für diese Unterscheidung. Die Kombination von großem Heckflügel und Bugspoiler im Zusammenspiel mit den breiten Kotflügeln ist seit jeher Erkennungsmerkmal für die besonders starken Elfer.

Der 911 Turbo in racinggelb

Auch der neu konstruierte 3.745 cm^3 große Sechszylinder-Boxermotor (911 Turbo S: Kraftstoffverbrauch kombiniert 11,1 l/100 km; CO_2-Emission kombiniert 254 g/km, 911 Turbo S Cabriolet: Kraftstoffverbrauch kombiniert 11,3 l/100 km; CO_2-Emission kombiniert 257 g/km (alle Stand 12/2020)) dringt mit seinen 478 kW (650 PS) im Turbo S in neue Dimensionen vor. Denn überlegene Leistung ist nicht nur ein traditionelles Merkmal, sondern auch zentraler und emotionaler

Anspruch an einen Turbo.

911-Turbo-Modelle

Gerade auch deshalb ist ein Turbo immer ein Eisbrecher für die Serienreife neuer Technologien. Was ihm zu neuen Höchstleistungen verhilft, wird es künftig auch in anderen Modellen und Generationen tun. Sei es die Allradsteuerung, die die adaptive Aerodynamik oder überlegene Bremstechnologie: Ein Turbo ist immer auch Pionier.

Pionierleistungen in allen Baureihen von Porsche

Spannendes Beispiel hierfür ist der Cayenne Turbo S E-Hybrid. Mit der Unterstützung seines V8-Biturbomotors (Cayenne Turbo S E-Hybrid: Kraftstoffverbrauch kombiniert 3,3 – 3,2 l/100 km; CO_2-Emission kombiniert 75 – 72 g/km; Stromverbrauch kombiniert 23,3 – 22,8 kWh/100 km (Stand 12/2020)) durch einen 100 kW (136 PS) starken Elektromotor ermöglicht er nicht nur fahrdynamische Höchstleistungen, sondern untermauert seinen Anspruch als Flaggschiff des Modellprogramms.

Mit der intelligenten Performance durch das perfekte Zusammenspiel zweier Antriebe ist der Turbo S E-Hybrid auch ein technischer Wegbereiter für die Zukunft. Mit der Kombination aus flüsterleisem Elektrobetrieb und enormer Beschleunigungsfähigkeit im Sport Plus-Modus sorgt das Topmodell der Cayenne-Baureihe für eine einzigartige Emotionalisierung der Hybrid-Technologie.

Auch für den Porsche Taycan gilt das „Prinzip Turbo“

Besonders mit dem vollelektrischen Taycan zeigt sich, dass die Typbezeichnung nicht mehr an den Einsatz eines Abgasturboladers gebunden ist. Im Gegenteil: Fast alle Porsche-Modelle verfügen heute über Abgasturbolader – doch das Tragen des Namens „Turbo“ bleibt den technologischen Vorreitern, den emotionalen Stars vorbehalten. Im Falle des lokal emissionsfreien Taycan Turbo S sind das neben seiner Performance-Batterie Plus und seinen besonders leistungsfähigen 600-Ampere-Pulswechselrichter an der Vorder- und Hinterachse vor allem die atemberaubenden Fahrleistungen (Taycan Turbo S: CO_2-Emission kombiniert 0 g/km; Stromverbrauch kombiniert 28,5 kWh/100 km (Stand 12/2020)).

Von Null auf 200 geht es in gerade einmal 9,6 Sekunden und das nahezu beliebig oft. Die serienmäßige PCCB-Bremsanlage sorgt dabei für ebenbürtige Bremsperformance. Mit 420 Millimeter großen Keramik-Scheiben, die von Zehnkolben-Aluminium-Monobloc-Festsätteln in die Zange genommen werden, bremst der Taycan Turbo S gleichzeitig mit einer der größten von Porsche im Serieneinsatz verwendete Bremsanlage.

Porsche-Dreiklang aus Elektro, Plug-in-Hybrid und Ottomotor

Als ehemaliger Entwicklungsleiter des 918 Spyder weiß Walliser, wie wichtig es ist, an die Grenzen zu gehen. Gerade bei einem Turbo ist die hohe Emotionalisierung einer Technologie, noch dazu einer, die die Performance des Gesamtfahrzeugs unterstützt, immer ein wesentliches Argument für ihren Einsatz.

So erklärt sich, dass der Turbo-Schriftzug nicht nur auf den Verbrenner-Varianten prangt, sondern auch auf den Spitzenmodellen der beiden anderen Antriebskonzepte. Porsche stellt sich mit dem Dreiklang aus Elektro, Plug-in-Hybrid und Ottomotor den Herausforderungen zukünftiger Mobilität. Dabei sorgt die clevere Nutzung effizienter und umweltschonender Technologien nicht nur für mehr Unabhängigkeit von fossilen Rohstoffen, sondern auch für noch größere Emotionen.

Ein Porsche Turbo bildet immer die Speerspitze seines Segments

Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid. Mit seiner Systemleistung von 515 kW (700 PS; Panamera Turbo S E-Hybrid-Modelle: Kraftstoffverbrauch kombiniert 2,8 – 2,7 l/100 km; CO_2-Emission kombiniert 63 – 62 g/km; Stromverbrauch kombiniert 22,8 – 21,8 kWh/100 km (Stand 12/2020)) und 870 Nm erreicht er nicht nur bei den Fahrleistungen Bestwerte, sondern konnte durch seine neue 17,9-kWh-Batterie die elektrische Reichweite um 30 Prozent vergrößern. Und so bestätigt auch das Hybrid-Topmodell, was seit 45 Jahren zweifelsfrei feststeht: Ein Porsche Turbo bildet immer die Speerspitze seines Segments.

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 (Vorgängermodell)

911 Turbo S Cabriolet (Vorgängermodell)

Taycan Turbo S (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).

Image Sublines

Path: Das Prinzip Turbo/Bilder/Bild_1.jpg
Title: Dr. Frank-Steffen Walliser, Head of Series 911 / 718, 2020, Porsche AG
Subline: 911-Baureihenleiter Dr. Frank Walliser und ein 911 Turbo

Path: Das Prinzip Turbo/Bilder/Bild_2.jpg
Title: Cayenne Turbo S E-Hybrid, 2019, Porsche AG
Subline: Der Cayenne Turbo S E-Hybrid auf der Straße

Path: Das Prinzip Turbo/Bilder/Bild_3.jpg
Title: Taycan Turbo S, mamba green metallic, Taycan Media Drive, Europe, 2019, Porsche AG
Subline: Der vollelektrische Taycan Turbo S

Path: Das Prinzip Turbo/Bilder/Bild_4.jpg
Title: Panamera Turbo S E-Hybrid, 2020, Porsche AG
Subline: Turbo-Schriftzug des Panamera Turbo S E-Hybrid

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/de_CH/2020/produkte/porsche-modellbezeichnung-turbo-eigenschaften-technologietraeger-23075.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/f1bc380c-7334-46d5-b8a8-f19652c9b286.zip

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