

PORSCHE

La nuova Porsche 911 Turbo S

Cartella stampa

Indice

Punti salienti.....	4
Sintesi	6
Tecnologia di trazione	12
Telaio e performance	17
Carrozzeria, aerodinamica e design	21
Interni e pacchetti per l'abitacolo	25
Dotazione.....	27
Il cronografo 911 Turbo S.....	30
Porsche 911 Turbo S: Storico	32

Consumo di carburante ed emissioni

911 Turbo S (WLTP, valori provvisori)

Consumo di carburante nel ciclo combinato: 11,8 – 11,6 l/100 km; emissioni di CO₂ nel ciclo combinato: 266 – 262 g/km;

Classe CO₂: G

911 Turbo S Cabriolet (WLTP, valori provvisori)

Consumo di carburante nel ciclo combinato: 11,8 – 11,7 l/100 km; emissioni di CO₂ nel ciclo combinato: 267 – 265 g/km;

Classe CO₂: G

Tutti i dati si riferiscono al modello europeo.

I valori di consumo e di emissione di CO₂ sono stati rilevati in base al nuovo metodo di misurazione WLTP. Per il momento è ancora obbligatorio riportare anche i valori NEDC, calcolati in base ai dati WLTP. Ulteriori informazioni sul consumo ufficiale di carburante e sulle emissioni specifiche ufficiali di CO₂ delle vetture nuove sono disponibili nella “Guida al consumo di carburante, alle emissioni di CO₂ e al consumo di corrente elettrica delle vetture nuove”, reperibile gratuitamente presso tutti i punti vendita e presso DAT.

Punti salienti

La tuttofare tra le sportive: Porsche 911 Turbo S

- **Versatilità da fuoriclasse**

La 911 Turbo S unisce prestazioni impressionanti, massima praticità nell'uso quotidiano, comfort sulle lunghe distanze ed esclusività.

- **La 911 più potente di serie**

Il nuovo motore boxer biturbo a sei cilindri da 3,6 litri, con innovativo sistema T-Hybrid, sviluppa una potenza di sistema di 523 kW (711 CV) e una coppia massima di 800 Nm.

- **Innovativo sistema T-Hybrid con sovralimentazione biturbo**

Due turbocompressori a gas di scarico elettrici, un motore elettrico integrato nel carter del cambio a doppia frizione Porsche e una batteria di trazione compatta e leggera consentono un livello di prestazioni straordinario.

Concetto di aerodinamica avanzato

Le parti anteriori e posteriori ridisegnate, un diffusore anteriore attivo e l'alettone posteriore rivisto garantiscono un'efficienza energetica ancora migliore grazie alla riduzione della resistenza aerodinamica.

- **Dinamica di guida superiore**

La nuova Porsche 911 Turbo S migliora il tempo sul giro al Nürburgring Nordschleife di circa 14 secondi, fermando il cronometro a 7:03,92 minuti. Accelera da 0 a 100 km/h in soli 2,5 secondi, 0,2 secondi più veloce rispetto al modello precedente. Da 0 a 200 km/h richiede solo 8,4 secondi (-0,5 s).

- **Design inconfondibile**

La tonalità esclusiva Turbonit, riservata ai modelli Turbo, e la filosofia di design condivisa tra le diverse serie si fondono nella nuova 911 Turbo S con elementi iconici Turbo, come la sua carrozzeria più larga con prese d'aria laterali e l'imponente alettone posteriore.

Sintesi

Modello di punta con tecnologia Performance Hybrid e 711 CV

Stoccarda. La nuova Porsche 911 Turbo S segue le orme dei predecessori. Già il modello precedente era considerato un punto di riferimento nel mondo delle auto sportive per la combinazione di prestazioni superiori, comfort eccezionale sulle lunghe distanze, esclusività e praticità. La 911 Turbo S alza ora ancora di più l'asticella in tutte le discipline. La vettura sportiva, disponibile in versione Coupé e Cabriolet, debutta con un gruppo propulsore dalle prestazioni nettamente superiori, un design più incisivo, un'aerodinamica più intelligente, un telaio ottimizzato e una dotazione ancora più esclusiva.

“La 911 Turbo S incarna l'esperienza di guida più straordinaria della Porsche 911. Non importa se nell'uso quotidiano, in lunghi tragitti in autostrada o in circuito: rispetto al modello precedente abbiamo reso la nuova 911 Turbo S ancora più confortevole, personalizzabile e, al tempo stesso, più veloce”, afferma Frank Moser, responsabile delle serie 911 e 718.

Trazione: tecnologia Performance-Hybrid con due turbocompressori elettrici

Il gruppo propulsore ad alte prestazioni di nuova concezione raggiunge una potenza di sistema di 523 kW (711 CV). Questo rende la nuova 911 Turbo S la più potente 911 di serie di tutti i tempi. La coppia massima del gruppo propulsore è di 800 newton metri ed è disponibile in un intervallo di regimi estremamente ampio, da 2.300 a 6.000 giri al minuto. Anche la curva di potenza si caratterizza per un andamento insolitamente piatto: la potenza massima di 711 CV è disponibile tra i 6.500 e i 7.000 giri dell'albero motore. Il cuore della vettura è il nuovo motore boxer da 3,6 litri di ultima concezione. Dotato dell'innovativa tecnologia T-Hybrid, con sistema ad alta tensione a 400 V, presenta un incremento di potenza di 61 CV rispetto al predecessore.

Un motore basato su questo principio ha debuttato nel 2024 a bordo della 911 Carrera GTS. Per l'impiego sulla nuova 911 Turbo S, la tecnologia è stata ulteriormente perfezionata. Mentre nel sistema T-Hybrid della GTS è integrato un turbocompressore a gas di scarico elettrico (eTurbo), sulla 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. In questo modo, i due eTurbo contribuiscono non solo a un notevole aumento di potenza, ma anche a migliorare la risposta, la reattività e l'agilità del motore. La batteria ad alta tensione dalla struttura leggera particolarmente compatta, con una capacità di 1,9 kWh, equivale all'accumulatore di energia della 911 Carrera GTS. Il cambio a doppia frizione Porsche a otto rapporti con motore elettrico integrato trasmette la forza propulsiva al sistema a trazione integrale Porsche Traction Management (PTM). Lo sprint standard da 0 a 100 km/h viene eseguito dalla Turbo S Coupé in soli 2,5 secondi e quindi in 0,2 secondi più velocemente rispetto al modello precedente. Per toccare i 200 km/h bastano 8,4 secondi, con un miglioramento di 0,5 secondi. La velocità massima della nuova 911 Turbo S è di 322 km/h.

Sull'anello Nord del Nürburgring, più veloce di circa 14 secondi

Nonostante i componenti aggiuntivi del sistema Performance-Hybrid, 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 rilevanti per la dinamica di guida. La dimostrazione migliore è il tempo sul giro sull'anello Nord del Nürburgring. Durante le ultime sessioni di collaudo nell'autunno 2024, una 911 Turbo S in versione di serie leggermente camuffata ha fatto registrare sotto supervisione notarile un tempo di 7 minuti e 3,92 secondi, circa 14 secondi più veloce del suo predecessore. "Non si percepisce minimamente l'incremento di peso. Al contrario, l'auto è molto più agile, ha una maggiore aderenza e, in tutti i tratti significativi del percorso, risulta molto più veloce della precedente 911 Turbo S", afferma Jörg Bergmeister, Brand Ambassador Porsche che ha partecipato allo sviluppo della dinamica di guida della nuova 911 Turbo S e ha fatto segnare il tempo sul giro ufficiale.

Freni e pneumatici con prestazioni ottimizzate

Gli ingegneri Porsche hanno adeguato l'intera periferia della vettura in funzione di questa straordinaria potenza del modello di punta della 911. La nuova generazione di pneumatici utilizzata sulla 911 Turbo S offre una manovrabilità sull'asciutto nettamente migliorata, mantenendo prestazioni simili sul bagnato. Sull'asse posteriore dell'auto sportiva vengono

ora utilizzati pneumatici di dimensioni 325/30 ZR 21, dieci millimetri più larghi. Come nel modello precedente, sull'asse anteriore vengono montate gomme di misura 255/35 ZR 20. Gli ingegneri hanno aumentato il diametro del disco del freno dell'impianto frenante in ceramica composita PCCB di serie sull'asse posteriore, portandolo da 390 mm a 410 mm. Davanti vengono montati dischi dei freni con un diametro di 420 mm. La nuova 911 Turbo S è quindi equipaggiata con l'impianto frenante PCCB più grande mai installato da Porsche su una 2 porte.

Aerodinamica attiva intelligente

Un nuovo concetto aerodinamico ottimizza il raffreddamento dei freni e del sistema di trazione. Allo stesso tempo, aumenta l'efficienza della nuova 911 Turbo S. Le alette dell'aria di raffreddamento attive, disposte verticalmente nella parte anteriore della vettura, e un diffusore anteriore anch'esso attivo costituiscono, insieme al labbro a geometria variabile dello spoiler anteriore ereditato dal modello precedente e all'alettone posteriore estensibile e inclinabile, un sistema complessivo altamente efficiente. L'aerodinamica attiva riduce in modo intelligente la portanza a seconda della situazione di guida oppure, quando l'elemento è retrato, la resistenza aerodinamica. Configurando in un'ottica di massima efficienza tutti gli elementi aerodinamici attivi, il coefficiente di resistenza aerodinamica della 911 Turbo S Coupé si riduce del 10% rispetto al modello precedente. L'aerodinamica attiva migliora inoltre il comportamento in frenata sul bagnato del modello di punta: in modalità "Wet", le alette di raffreddamento anteriori si chiudono per proteggere i dischi dei freni anteriori da eccessivi schizzi d'acqua.

Telaio per una maggiore agilità e stabilità

Il gruppo propulsore T-Hybrid, con la sua rete di bordo ad alta tensione e il sistema a batteria, ha permesso agli ingegneri Porsche di equipaggiare di serie la 911 Turbo S con il Porsche Dynamic Chassis Control a controllo elettroidraulico (ehPDCC). Questo riduce la tendenza al rollio nei cambi di direzione e aumenta l'agilità e la precisione in curva. Gli stabilizzatori generano forze di contrasto, mantenendo il veicolo perfettamente in equilibrio. In questo modo, nonostante l'enorme potenza, la vettura sportiva risulta più prevedibile e facile da

guidare. Ne derivano vantaggi sia in termini di comfort di guida, che di dinamica di guida. Così, il modello di punta della serie 911 continua a distinguersi come il tuttofare più autorevole tra le auto sportive. Per garantire la massima praticità nell'uso quotidiano, è disponibile il PDCC elettroidraulico con un sistema di sollevamento opzionale dell'asse anteriore. Grazie all'integrazione nel sistema a 400 V, questo agisce in modo significativamente più rapido rispetto al modello precedente.

Un nuovo impianto di scarico sportivo di serie, con silenziatore terminale e terminali di scarico in titanio, sottolinea anche acusticamente la posizione di punta della 911 Turbo S. Il sound è stato studiato appositamente per il modello top di gamma. L'impianto di scarico contribuisce inoltre a ridurre il peso complessivo della vettura di 6,8 kg. Un ulteriore tassello, nell'ottica di un'esperienza sonora ancora più emozionante, è dato dalle soluzioni adottate all'interno del motore. Il motore boxer da 3,6 litri lavora in modo mirato con fasature asimmetriche, che aggiungono ulteriori frequenze al sound del motore, creando così un timbro più potente e nitido.

Look esclusivo e allestimento pregiato

Con la nuova Turbo S, la 911 introduce la strategia di design "Turbo" di Porsche, trasversale a tutte le serie. Il design esclusivo conferisce alla Turbo un'identità ben distinta rispetto agli altri modelli della serie 911. Numerosi elementi a contrasto sono realizzati nella tonalità Turbonit, riservata esclusivamente alle varianti Turbo. Tra questi vi sono gli stemmi Porsche e la scritta "Turbo S" sul posteriore. Inoltre vengono utilizzati inserti speciali sulle lamelle dell'alettone posteriore e sui listelli dei finestrini laterali. La gamma di cerchi comprende nuovi design con sistema di serraggio centrale in tonalità Turbonit.

In tipico stile Turbo, il nuovo modello di punta dell'attuale serie 911 presenta una carrozzeria e una carreggiata visibilmente più larghe rispetto ai modelli Carrera, oltre ad aperture nel pannello laterale posteriore. Sul posteriore ridisegnato, le vistose aperture di ventilazione accentuano la larghezza. I terminali dell'impianto di scarico in titanio, con design tipico dei modelli turbo, sono stati reinterpretati e mettono in risalto la posizione di punta all'interno della serie, così come la dinamica superficie a struttura perlata sotto la fascia delle luci

posteriori. Come optional sono disponibili terminali di scarico ovali in titanio dalla struttura speciale.

Gli elementi in tonalità Turbonit caratterizzano anche l'abitacolo. Si trovano nei pannelli porta, sul volante, sulle prese del cruscotto e della consolle centrale, sulle cuciture decorative, sul cronometro Sport Chrono e nella strumentazione. Anche le fasce delle cinture e alcuni tasti nella consolle centrale sono stati configurati in questa tonalità dai designer Porsche. Per la prima volta fanno parte dell'esclusivo allestimento interno le modanature con struttura in carbonio, fili ornamentali in neodimio e il cielo dell'abitacolo in microfibra traforata con sfondo nero.

In versione Coupé, la 911 Turbo S viene fornita di serie come biposto. Su richiesta, è possibile configurare senza sovrapprezzo i sedili posteriori. La Cabriolet, invece, prevede la presenza dei sedili posteriori. Porsche equipaggia la nuova 911 Turbo S di serie con fari principali a LED con matrice HD. Questi offrono funzioni di illuminazione innovative che aumentano enormemente la sicurezza durante la guida notturna. Fanno inoltre parte della dotazione di serie il pacchetto Sport Chrono con indicatore di temperatura pneumatici, il telaio PASM specificamente adattato, il sistema elettroidraulico di stabilizzazione del rollio ehPDCC e l'impianto di scarico sportivo in titanio. Nell'abitacolo sono montati di serie sedili sportivi adattivi Plus a 18 vie con funzione Memory e scritta "Turbo S" sui poggiatesta. La goffratura specifica dei modelli Turbo S sulle sedute e sui rivestimenti delle porte è una reinterpretazione delle caratteristiche di design della prima 911 Turbo modello 930. Come optional, per la Coupé è disponibile il sedile sportivo leggero e avvolgente, con schienale ribaltabile, già noto dalla 911 GT3.

Ampia gamma di opzioni

Il programma Porsche Exclusive Manufaktur offre ulteriori opzioni di personalizzazione. Tra queste figurano, oltre al programma "Colore a scelta" con oltre 100 tonalità di colore, anche i cerchi Turbo Exclusive Design con inserti aerodinamici in fibra di carbonio e verniciatura in neodimio, un tetto in struttura leggera in carbonio a vista, luci posteriori Exclusive Design e prese d'aria nella parte laterale posteriore in carbonio. Per la prima volta è possibile ordinare bracci tergicristalli a struttura leggera in carbonio, più leggeri del 50% rispetto al componente

di serie. L'abitacolo può essere ulteriormente valorizzato grazie a dettagli come le cuciture decorative a contrasto, le impunture personalizzate, le console dei sedili e le minigonne interne in pelle con eleganti cuciture decorative, oltre a chiavi della vettura verniciate e personalizzate.

La 911 Turbo S da polso

Il configuratore di orologi Porsche Design permette di configurare la propria “sportiva da polso”, abbinando ogni dettaglio alla 911 Turbo S. Il nuovo quadrante nero con elementi di design in tonalità Turbonit riflette il legame con la vettura. Oltre alla tonalità Turbonit, per l'anello cromatico intorno al quadrante sono disponibili tutte le tonalità degli esterni (compreso il programma “Colore a scelta”). La cassa in titanio è dotata di un rivestimento in carburo di titanio nero. Il cinturino è realizzato con la stessa pelle e il medesimo filato impiegati per la vettura. Un dettaglio distintivo è la scritta “Turbo S”, impressa con la tecnica Hot Stamping. Il segnatempo è animato dal calibro Porsche Design WERK 01.200, certificato COSC e dotato di funzione flyback. Il rotore di carica, configurabile individualmente, riprende i vari design dei cerchi della 911 Turbo S ed è rifinito con lo stemma Porsche in Turbonit. Il fondello può essere personalizzato con un'incisione personalizzata. Il cronografo 911 Turbo S viene realizzato a mano su ordinazione nella manifattura orologiera di Porsche a Grenchen, in Svizzera.

Tecnologia di trazione

Innovativa tecnologia Performance-Hybrid con sovralimentazione biturbo

La denominazione Turbo S, in casa Porsche, rappresenta molto più di una semplice tecnologia di sovralimentazione. Simboleggia il modello di punta della serie, sinonimo di sportività estrema e avanguardia tecnologica. Per questo motivo, Porsche ha perfezionato in modo sostanziale per la nuova 911 Turbo S il principio innovativo del sistema T-Hybrid ultraleggero, già introdotto sulla 911 Carrera GTS. Mentre sulla 911 Carrera GTS viene impiegato un solo turbocompressore a gas di scarico elettrico (eTurbo), la nuova 911 Turbo S adotta un sistema con due eTurbo specifici. Il motore raggiunge una potenza complessiva di 523 kW (711 CV), con un incremento di 61 CV rispetto al modello precedente. La coppia massima è di 800 Nm. Con questa potenza, il modello sportivo di punta accelera da fermo a 100 km/h in soli 2,5 secondi, due decimi di secondo più veloce rispetto al suo predecessore.

Il motore boxer a sei cilindri da 3,6 litri, interamente riprogettato e sviluppato ex novo, si basa sulla nuova generazione di motori recentemente presentata e già impiegata sulla 911 Carrera GTS. Rispetto al modello precedente, gli ingegneri hanno ridotto l'alesaggio di 5 mm, portandolo a 97 mm, e hanno aumentato la corsa di 4,6 mm, portandola a 81 mm. Il basamento, ottimizzato in termini di peso, presenta camere di ventilazione più grandi. Per una maggiore efficienza, le testate dispongono di bilancieri a rullo rigidi. Questa tecnologia proviene dal mondo del motorsport e ottimizza sia l'attrito che la robustezza. Nel sistema di distribuzione alleggerito, Porsche impiega inoltre la collaudata tecnologia VarioCam, che regola con precisione la posizione degli alberi a camme in ogni condizione di regime e carico, garantendo così un'erogazione di potenza ottimale con consumi ridotti. Grazie a un processo di combustione ottimizzato, il motore boxer raggiunge inoltre un livello di efficienza superiore. Nella nuova generazione di motori, è stato eliminato il sistema di trasmissione a cinghia presente nel modello precedente. Al posto del tradizionale sistema, un motore elettrico integrato nel carter del cambio a doppia frizione Porsche assume le funzioni di motorino d'avviamento e generatore, mentre il compressore del climatizzatore è azionato elettricamente. La nuova struttura compatta consente di ricavare spazio sopra il propulsore

per l'inverter (CC/CA) e il convertitore CC-CC. In quella stessa area è alloggiata anche la nuova batteria d'avviamento, particolarmente piatta. Con una capacità di 40 Ah, la batteria leggera al litio-ferro-fosfato (LiFePO₄) misura appena 90 millimetri in altezza e pesa solo sette chilogrammi. Un nuovo sistema di aspirazione a doppio flusso per l'aria di processo, completo di intercooler e quattro cartucce filtro, si trova sopra il motore boxer. Questa soluzione sfrutta in modo ottimale lo spazio disponibile. Anche senza il supporto del sistema ibrido, il motore termico della nuova 911 Turbo S sviluppa una potenza di 471 kW (640 CV) e una coppia di 760 Nm. Per affrontare le sollecitazioni che ne derivano, Porsche ha introdotto nuovi pistoni rinforzati in fusione, che impostano il rapporto di compressione a 9,2:1.

I nuovi turbocompressori elettrici

Per la prima volta, Porsche utilizza la tecnologia eTurbo in una 911 Turbo S. A differenza dei turbocompressori convenzionali, gli eTurbo sono dotati di un motore elettrico integrato. Si trova tra la girante del compressore e quella della turbina, e aziona direttamente l'albero del turbocompressore. In questo modo, la girante del compressore raggiunge il regime desiderato in tempi estremamente rapidi, indipendentemente dalle condizioni di carico del motore endotermico. La pressione di sovralimentazione massima è disponibile in ogni situazione nel giro di pochi istanti. Gli eTurbo contribuiscono in modo determinante alla reattività, alla potenza e all'efficienza del motore. Al tempo stesso, i componenti sono progettati in modo tale che i motori elettrici possano regolare la pressione di sovralimentazione. Gli eTurbo generano potenza elettrica tramite rotazione degli alberi. Riducendo la velocità di rotazione della turbina, modulano il livello di pressione di sovralimentazione in base alla situazione. L'energia elettrica così ottenuta viene trasmessa nella batteria ad alta tensione oppure trasferita direttamente al motore elettrico integrato nel carter del cambio a doppia frizione Porsche. In questo modo, la pressione di sovralimentazione in eccesso non viene più scaricata come avviene normalmente, ma viene sfruttata a livello energetico. Non sono quindi necessari né wastegate per limitare la pressione, né una configurazione con turbina a geometria variabile per ottimizzare la reattività.

La configurazione con due turbocompressori consente di ridurre le dimensioni dei turbocompressori stessi. Sono progettati specificamente per soddisfare i requisiti della 911 Turbo S. I diametri ridotti, 65 millimetri per la girante della turbina e 73 millimetri per quella del compressore, migliorano ulteriormente la prontezza di risposta. L'impiego del secondo turbocompressore aumenta anche la capacità di recupero dell'energia dai gas di scarico. La potenza elettrica così generata è disponibile a pieno carico per il motore elettrico di trazione integrato nel carter del cambio a doppia frizione Porsche (PDK), migliorando notevolmente le prestazioni complessive. La coppia di sistema della nuova 911 Turbo S raggiunge il valore massimo di 800 Nm in un intervallo di regimi estremamente ampio, da 2.300 a 6.000 giri/min. La potenza nominale di 523 kW (711 CV) è disponibile tra 6.500 e 7.000 giri/min.

Il sistema ibrido nella nuova 911 Turbo S

Durante lo sviluppo del sistema ibrido, l'obiettivo principale è stato massimizzare le prestazioni riducendo al minimo il peso aggiuntivo. Per ottenere anche una distribuzione ottimale del peso, gli ingegneri hanno posizionato la batteria ad alta tensione della nuova 911 Turbo S nel vano anteriore. Questa batteria è composta da 216 celle cilindriche e ha una capacità lorda di 1,9 kWh. In termini di dimensioni e peso, è paragonabile a una normale batteria di avviamento. Un raffreddamento ad acqua continuo e una gestione termica efficiente garantiscono che la batteria mantenga prestazioni elevate anche in condizioni di guida dinamica. La centralina si trova sotto il sedile del conducente, mentre l'inverter (CC/CA) e il convertitore CC-CC sono posizionati sopra il motore boxer, che rispetto al suo predecessore è circa 11 cm più basso. Il sistema ibrido funziona con una tensione di 400 volt.

Oltre ai motori elettrici integrati negli eTurbo, la nuova Porsche 911 Turbo S è dotata di un motore elettrico per la trazione alloggiato nel corpo del cambio PDK. Il motore sincrono a eccitazione permanente, completamente integrato nel corpo del cambio, è collegato all'albero motore tramite un volano a doppia massa. Ha un diametro di soli 286 millimetri e una lunghezza di 55 millimetri. Il motore eroga una coppia motrice di 188 Nm già a regime minimo e fornisce fino a 60 kW alla potenza totale del sistema. Un sistema di raffreddamento altamente integrato e al contempo semplificato, con una maggiore potenza della ventola del

radiatore, un nuovo radiatore centrale e una nuova pompa dell'acqua, adatta la gestione termica ai requisiti più elevati.

Il funzionamento del sistema ibrido varia in base alla situazione di guida. In condizioni dinamiche, la batteria ad alta tensione alimenta in modo mirato gli eTurbo o il motore elettrico, per accelerare la generazione della pressione di sovralimentazione o aumentare il regime. Durante la guida ad alta velocità, il recupero dei gas di scarico degli eTurbo alimenta il motore elettrico. In questo modo, la pressione di sovralimentazione viene limitata e la temperatura dei gas di scarico ridotta, mentre la potenza motrice aumenta. In situazioni di massima prestazione, la batteria ad alta tensione fornisce energia per aumentare ulteriormente la potenza del sistema.

Per gestire le coppie generate, Porsche ha sviluppato un PDK autonomo per i suoi modelli a tecnologia Performance-Hybrid. Basato sul modello precedente, presenta tuttavia frizioni, set di cerchi e coppia conica rinforzati. Inoltre, un rapporto al ponte allungato riduce il regime del motore alle alte velocità. Tramite un ripartitore di coppia, nella nuova 911 Turbo S vengono trasferiti fino a 500 Newtonmetri di coppia motrice al differenziale dell'asse anteriore raffreddato ad acqua.

Emozione pura: il sound della 911 Turbo S

La 911 più potente di sempre è anche la Turbo S più dinamica mai costruita. La sua performance ai massimi livelli si traduce in un'esperienza di guida completamente rinnovata, frutto di una messa a punto meticolosa e di un concept ingegneristico sofisticato che ridefinisce il concetto di sportività.

Il sound di una sportiva contribuisce in modo decisivo all'esperienza complessiva, insieme alla dinamica di guida. Interventi mirati al motore hanno intensificato l'esperienza acustica percepibile nell'abitacolo, rendendola ancora più coinvolgente. Le fasature asimmetriche arricchiscono il sound del motore boxer con nuove frequenze, offrendo un'esperienza acustica particolarmente potente ed equilibrata. A definire il suo sound inconfondibile contribuisce anche il nuovo impianto di scarico sportivo a doppio flusso, dotato di silenziatore terminale e terminali di scarico in titanio. Fa parte della dotazione di serie della

nuova 911 Turbo S e garantisce la massima resa prestazionale con un peso minimo. Per proteggere i componenti adiacenti dal calore, Porsche impiega per la prima volta una schermatura termica innovativa. È realizzata con una struttura a tre strati, composta da due lamiere sottili (spessore: 0,25 mm ciascuna) che racchiudono un efficace materiale isolante a base di cellulosa.

Telaio e performance

Versatilità da primato con un tempo straordinario sull'anello nord del Nürburgring

La nuova 911 Turbo S rappresenta, come da tradizione, la sintesi perfetta tra versatilità, comfort e prestazioni estreme. Perfetta per l'uso quotidiano, offre un'eleganza esclusiva all'insegna del comfort e una dinamica di guida che sa stupire anche in pista. Durante lo sviluppo e la messa a punto del telaio, l'attenzione si è concentrata su una guidabilità ottimale, in linea con l'aumento significativo della potenza. Il rapporto peso/potenza è di 2,43 kg/CV (Cabriolet: 2,55 kg/CV). Le specifiche tecniche comprendevano una dinamica di guida prevedibile e confortevole, una gestione della potenza intuitiva e precisa, una frenata migliorata e perfettamente calibrata, oltre a un grip ottimale. La risposta spontanea e reattiva del motore si traduce in accelerazione immediata, con un comportamento del telaio sicuro, controllabile e prevedibile.

Pur integrando un sistema Performance-Hybrid, una dotazione di serie più ricca e numerosi interventi su telaio e carrozzeria, il peso a vuoto della nuova 911 Turbo S è aumentato di appena 85 chilogrammi rispetto al modello precedente. L'aumento di peso è stato ampiamente compensato in tutte le aree rilevanti per la dinamica di guida. Le prestazioni in pista parlano chiaro: sull'anello Nordschleife del Nürburgring, la nuova 911 Turbo S ha registrato un tempo ufficialmente certificato di 7:03,92 minuti, migliorando di circa 14 secondi il crono del modello precedente. Lo sprint da 0 a 100 km/h avviene nella 911 Turbo S in 2,5 secondi, mentre da 0 a 200 km/h bastano solo 8,4 secondi. La velocità massima è di 322 km/h.

Sistema elettroidraulico di stabilizzazione del rollio

Questo salto prestazionale tangibile è il risultato di un concept globale finemente calibrato, che integra motore, aerodinamica e assetto in modo armonico. L'alimentazione elettrica del sistema attivo elettroidraulico di stabilizzazione del rollio (ehPDCC) è stata sviluppata appositamente per le vetture dotate del nuovo motore boxer privo di cinghia e ulteriormente ottimizzato per la nuova 911 Turbo S. Il sistema migliora l'agilità alle basse velocità e la

stabilità alle alte velocità, elevando comfort e performance della nuova 911 Turbo S a livelli inediti. Il sistema fa parte della dotazione di serie della 911 Turbo S.

Un'unità motore-pompa, composta da un motore sincrono ad alta tensione con eccitazione permanente e da una pompa a ingranaggi interni, genera il flusso d'olio necessario. Un blocco valvole lo distribuisce agli assi anteriore e posteriore, dove raggiunge le barre di accoppiamento attive. Queste, in base alla situazione di guida, applicano una forza torsionale mirata sugli stabilizzatori sfruttando la pressione dell'olio disponibile. Questo genera forze di contrasto lungo l'asse longitudinale della vettura, impedendo i movimenti di rollio e garantendo una stabilità elevata in curva.

Il sistema è dotato di un accumulatore di pressione che, in condizioni normali, mantiene 10 bar e compensa in modo sicuro le variazioni dovute a fattori ambientali. Un filtro purifica l'olio di ritorno, assicurando il funzionamento costante di valvole e pompa dell'olio. La gestione intelligente del sistema riduce il consumo energetico di oltre l'80% rispetto al sistema precedente. L'introduzione di questa tecnologia comporta vantaggi tangibili in termini di comfort, guidabilità e precisione. Sia in ingresso curva che in fase di accelerazione in uscita, la sportiva risponde con maggiore prontezza, consentendo una guida più veloce e tempi ottimizzati in pista.

Inoltre, l'ehPDCC controlla il sistema di sollevamento opzionale, la cui funzionalità trae vantaggio dal cambio di tecnologia: ora reagisce più rapidamente e presenta un angolo di dosso aumentato di 2,4 gradi.

Porsche ha inoltre ottimizzato in modo significativo il PASM di serie della 911 Turbo S, che garantisce un sensibile incremento della performance, mantenendo al contempo un livello di comfort di guida più elevato. A concorrere al miglioramento complessivo sono l'ottimizzazione dei valori delle molle, della cinematica e dell'idraulica degli ammortizzatori, insieme ai nuovi supporti motore. Questi ultimi, grazie a una maggiore rigidità delle molle di carico, garantiscono una precisione dinamica superiore e un feedback più fedele alle condizioni del fondo stradale. Rispetto al modello precedente, i nuovi componenti offrono anche un vantaggio in termini di peso. La geometria e l'elastocinematica dell'asse posteriore della 911 Turbo S sono state adattate al maggiore carico sull'asse, determinato dal sistema

di propulsione T-Hybrid. In via opzionale è disponibile per la 911 Turbo S un telaio sportivo PASM con assetto ribassato di 10 millimetri e una taratura ancora più orientata alla performance.

Freni, pneumatici e gamma di cerchi

Porsche ha ulteriormente perfezionato per la nuova 911 Turbo S l'impianto frenante di serie Porsche Composite Ceramic Brake (PCCB), ottimizzandone prestazioni e resistenza. La versione top della 911 è dotata di serie del più grande impianto frenante in ceramica mai installato da Porsche su una due porte. Sull'asse anteriore operano pinze fisse a dieci pistoncini abbinati a dischi dei freni da 420 millimetri. Nella parte posteriore sono impiegate pinze dei freni a quattro pistoncini e nuovi dischi più grandi da 410 mm di diametro.

I dischi dei freni forati trasversalmente dell'impianto frenante ceramico garantiscono una riduzione del peso del 50% rispetto ai dischi in ghisa grigia. Porsche ha dimostrato l'elevata efficacia dell'impianto frenante attraverso test approfonditi in condizioni reali sull'anello Nordschleife del Nürburgring. I nuovi materiali d'attrito garantiscono una risposta del pedale particolarmente naturale. La ventilazione ottimizzata dei freni, insieme agli inserti integrati nei pistoncini delle pinze, garantisce una gestione termica efficiente e impedisce il surriscaldamento del fluido freni. Di serie, Porsche vernicia le pinze dei freni in giallo. Su richiesta, Porsche Exclusive Manufaktur offre pinze dei freni verniciate in nero.

Oltre ad aver migliorato l'impianto frenante, Porsche ha perfezionato anche il grip meccanico della 911 Turbo S. Sull'asse posteriore vengono ora montati pneumatici più larghi di dieci millimetri (di dimensione 325/30 ZR 21), mentre sull'asse anteriore troviamo pneumatici 255/35 ZR 20. Il risultato è una migliore manovrabilità sull'asciutto, mantenendo prestazioni elevate anche sul bagnato.

Un ulteriore punto saliente esclusivo della 911 Turbo S è rappresentato dai cerchi 911 Turbo S da 20/21 pollici con sistema di serraggio centrale: verniciati in tonalità Turbonit, costituiscono un tratto distintivo ben riconoscibile del modello di punta. In alternativa, sono disponibili anche i cerchi 911 Sport Classic da 20/21 pollici e i cerchi 911 Turbo Exclusive Design con inserti aerodinamici in fibra di carbonio. Questa caratteristica innovativa del

design è un fattore importante per l'ottimizzazione aerodinamica. Per il set di cerchi Sport Classic, la Porsche Exclusive Manufaktur offre sette varianti cromatiche, mentre per i cerchi Exclusive Design ne sono disponibili quattro.

Modifiche alla carrozzeria

Anche la carrozzeria della nuova 911 Turbo S è stata adattata alle straordinarie prestazioni del nuovo motore. Gli ingegneri hanno modificato nella parte anteriore le torrette degli ammortizzatori, il vano della batteria ad alta tensione e il supporto trasversale. Nella parte posteriore del veicolo sono stati ottimizzati, tra gli altri, l'alloggiamento degli assorbitori d'urto, i supporti e il pianale. Sono inoltre impiegati nuovi supporti motore: i supporti convenzionali superano in ogni ambito i predecessori attivi, pur essendo più compatti e leggeri.

Un ulteriore esempio del principio guida è l'allargamento della carrozzeria e della carreggiata, tipico dei modelli Turbo. I parafranghi anteriori sono stati ampliati di 45 millimetri rispetto a quelli dei modelli 911 Carrera. I robusti parafranghi posteriori sono un tratto distintivo dei modelli 911 Turbo e aumentano la larghezza della parte posteriore di 20 millimetri. Sul posteriore ridisegnato, le vistose aperture di ventilazione evidenziano la maggiore larghezza.

Anche il nuovo frontale risulta ancora più incisivo grazie all'integrazione di nuovi elementi funzionali di design. L'integrazione di tutte le funzioni luminose nei fari principali - oscurati di serie sulla 911 Turbo S e comuni a tutti i modelli 911 - rappresenta molto più di un semplice intervento estetico o tecnico. Questa soluzione consente infatti di liberare spazio nel frontale per ospitare aperture dell'aria di raffreddamento ancora più efficienti. L'iconica firma luminosa a quattro punti, tipica di Porsche, è attiva su tutti i livelli di illuminazione della 911 Turbo S, anche con anabbaglianti e abbaglianti accesi.

Aerodinamica attiva con funzionalità avanzata

I numerosi componenti aerodinamici della 911 Turbo S non sono soltanto elementi distintivi dal punto di vista estetico, ma sono anche componenti fondamentali per il concetto di dinamica di guida. L'alettone posteriore attivo, tipico dei modelli Turbo, riduce la portanza alle alte velocità oppure, nella sua posizione di massima efficienza, minimizza la resistenza aerodinamica. È parte integrante del sistema di aerodinamica attiva della 911 Turbo S, che

adatta la propria strategia operativa in base alle prestazioni richieste, alla situazione di guida e alla temperatura esterna. Come nel modello precedente, il sistema complessivo include anche uno spoiler anteriore attivo. A seconda della modalità di guida, questo può essere retratto, parzialmente o completamente esteso, generando così una minore resistenza all'aria o un maggiore carico aerodinamico.

Le cinque alette verticali, ben visibili nel rivestimento anteriore, sono state progettate con un profilo ottimizzato per massimizzare il flusso d'aria e soddisfare le maggiori esigenze di raffreddamento del motore. A carico ridotto, le alette rimangono quasi completamente chiuse, ottimizzando la resistenza aerodinamica e di conseguenza il consumo di carburante. A carico elevato, ad esempio in pista, le alette si aprono e convogliano ulteriore aria di raffreddamento verso i radiatori del motore.

I diffusori anteriori a regolazione continua integrati nel rivestimento del sottoscocca sono le novità della 911 Turbo S. Questi si aprono e si chiudono in sincronia con le alette dell'aria di raffreddamento. Se la valvola è aperta, l'aria fluisce attraverso il condotto nel passaruota. Questo riduce la portanza sull'asse anteriore e compensa l'effetto del maggiore flusso d'aria di raffreddamento sulle forze di portanza. Inoltre, il sistema raffredda i freni. In modalità Wet, i diffusori si chiudono. In questa configurazione, i dischi dei freni anteriori sono protetti da un'eccessiva umidità. Con diffusori e alette di raffreddamento chiusi, si combinano i benefici aerodinamici di entrambi i sistemi. Quando tutti i componenti aerodinamici attivi operano nella loro posizione più efficiente, il coefficiente di resistenza aerodinamica della 911 Turbo S Coupé migliora fino al dieci per cento. A questo risultato contribuiscono anche i sistemi passivi ottimizzati.

Nuovo linguaggio di design Turbo per la prima volta nella 911

Una Turbo S è sempre riconoscibile come tale. È l'espressione del nuovo linguaggio stilistico trasversale di Porsche per i modelli Turbo, che viene introdotto per la prima volta nella 911. Il suo tratto distintivo è la tonalità antracite Turbonit, riservata esclusivamente ai modelli Turbo. Porsche impiega questa tonalità sulla 911 Turbo S come colore a contrasto per le lamelle dell'alettone posteriore, come inserto nella parte anteriore e posteriore, nonché per i listelli dei finestrini laterali. Anche gli stemmi Porsche sul cofano anteriore e sui sistemi di

serraggio centrali dei cerchi sono realizzati in Turbonit. Tutti questi dettagli, disponibili per la prima volta su una 911 a tiratura non limitata, si fondono armoniosamente con gli elementi classici e inconfondibili della 911 Turbo. Tra questi figurano carrozzeria e carreggiata più larghe, oltre al dinamico alettone posteriore. Si aggiungono ulteriori eleganti interventi stilistici: lo spoiler anteriore adattivo è impreziosito dalla scritta “turbo S”. Sul posteriore, la 911 Turbo S si distingue per una nuova finitura perlata sul rivestimento sotto la fascia delle luci posteriori. Questa superficie si innalza dinamicamente verso la zona della pagoda. Anche l'impianto di scarico sportivo con silenziatore terminale e terminali di scarico in titanio sottolineano il carattere esclusivo del modello. Rispetto all'impianto di scarico del modello precedente, risparmia 6,8 chilogrammi di peso. In via opzionale sono disponibili terminali di scarico in titanio con struttura speciale. Inconfondibile anche la vista laterale della 911 Turbo S: Porsche rifinisce in elegante nero lucido le calotte inferiori degli specchi retrovisori esterni, le prese d'aria laterali posteriori e le minigonne laterali. Nel complesso, il suo look esclusivo e tecnologicamente evoluto distingue chiaramente la Turbo S dagli altri modelli della gamma 911.

Gamma di colori: personalizzazione (quasi) senza limiti

Per la Porsche 911 Turbo S è disponibile una vasta gamma di colori per la carrozzeria. L'offerta di serie si articola nelle quattro famose linee cromatiche: Legends, Dreams, Shades e Contrasts. La linea Legends comprende quattro tonalità classiche Porsche; Dreams raccoglie colori particolarmente vivaci ed espressivi come il rosso indiano e il blu Lugano. La linea cromatica Shades propone tinte sobrie ed eleganti, mentre Contrasts si concentra sui contrasti netti del bianco e del nero.

Tramite la Porsche Exclusive Manufaktur, i programmi “Colore a scelta” e “Colore a scelta Plus” offrono oltre 130 ulteriori tonalità per la carrozzeria. La categoria “Colore a scelta” comprende le tonalità predefinite già omologate per la produzione. Tra queste figurano, ad esempio, il blu marittimo, il rubino stellato e il verde menta. Alcuni di questi colori sono ormai considerati simboli di culto all'interno della community Porsche. Per implementare un colore a scelta nel processo produttivo, è necessario prevedere circa tre mesi aggiuntivi.

Inoltre, tramite Porsche Exclusive Manufaktur è disponibile il programma “Colore a scelta Plus”. In questo caso, i clienti consegnano al Centro Porsche un campione della tonalità desiderata. Porsche verifica quindi la fattibilità tecnica e, se confermata, sviluppa la tonalità desiderata da essere applicata sul veicolo. A seconda del grado di complessità, questo processo richiede circa nove mesi.

Per la Porsche 911 Turbo S Cabriolet è disponibile una selezione di colori per la capote: oltre ai colori nero, blu, marrone e rosso, è prevista anche una variante nera con strisce grigie.

Grazie ai pacchetti Design, è possibile personalizzare ulteriori dettagli. Con il pacchetto SportDesign 911 Turbo Carbon, la vettura si arricchisce di esclusive luci posteriori dal design specifico, valorizzate da dettagli in Turbonit. Le calotte superiori degli specchi retrovisori esterni e il vetro fisso triangolare sono realizzati in carbonio, così come le prese d'aria nella parte laterale posteriore. Inoltre, il pacchetto comprende una tonalità nera per le pinze dei freni del Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Interni: sportivi e lussuosi

La nuova 911 Turbo S propone l'evoluzione stilistica degli interni della serie 911. Il concetto di comando Porsche Driver Experience, incentrato sull'asse del conducente, consente un utilizzo ancora più fluido e intuitivo della vettura sportiva, soprattutto durante la guida dinamica. Come modello di punta della serie, la Turbo S presenta un allestimento particolarmente lussuoso e sportivo. Sedili, poggiatesta, quadro di comando, pannelli delle porte e il sistema di sedili posteriori opzionale sono rivestiti in pregiata pelle liscia nera, con cuciture decorative nella tonalità a contrasto Turbonit.

La corona del volante sportivo GT di serie, comprensiva di selettore di modalità e funzione di riscaldamento, è rivestita in pelle liscia traforata. Le fasce centrali dei sedili e i rivestimenti delle porte presentano un modello di cucitura specifico. Numerosi dettagli grafici, tra cui le scritte "Turbo S" in rilievo sui poggiatesta dei sedili sportivi elettrici regolabili a 18 posizioni con funzione Memory, enfatizzano il prestigio della 911 Turbo S come modello di punta della serie. La configurazione di serie a due posti della 911 Turbo S Coupé riflette la strategia costruttiva leggera di Porsche. Su richiesta, è possibile configurare gratuitamente il sistema di sedili posteriori. La versione Cabriolet è proposta da Porsche con una configurazione a quattro posti.

Nel design degli interni, Porsche continua a definire con chiarezza il carattere della 911 Turbo S, valorizzandolo con la tonalità a contrasto Turbonit. Tra tutti i modelli Turbo della serie, è quello con la più alta applicazione di elementi in Turbonit nell'abitacolo. La raffinata tonalità antracite è presente come inserto nei pannelli porta, sulle superfici del volante e nella strumentazione, come presa del cruscotto e della consolle centrale, sui comandi del climatizzatore e sulla leva del cambio. Anche il cielo dell'abitacolo, rivestito in Race-Tex traforato, è realizzato da Porsche nella tonalità Turbonit. La tonalità esclusiva Turbo impreziosisce inoltre gli stemmi Porsche, le cinture di sicurezza e parte dei tasti presenti sulla consolle centrale. A seconda della combinazione cromatica degli interni, questa finitura può estendersi anche ai tappetini. Come parte del pacchetto Sport Chrono, anche il quadrante del cronometro Sport Chrono è rifinito in Turbonit.

Come optional, Porsche propone per la 911 Turbo S un pacchetto interni in carbonio specificatamente progettato, che per la prima volta include modanature con struttura in carbonio e fili decorativi in neodimio. Se si opta per questo pacchetto, gli inserti decorativi delle modanature su plancia e pannelli porta, insieme alla cornice della consolle centrale, sono rifiniti in carbonio opaco.

Oltre al pacchetto interni di serie in pelle nera, Porsche offre per la 911 Turbo S diversi allestimenti in pelle bicolore e altre varianti monocromatiche, in cui le cuciture decorative, anziché in Turbonit, possono essere realizzate ad esempio in tonalità gesso. Per l'allestimento è disponibile anche l'esclusiva e pregiata pelle Club nelle tonalità nero basalto, marrone tartufo e nella combinazione nero basalto/cognac classico. Grazie all'offerta di Porsche Exclusive Manufaktur, la 911 Turbo S può essere ulteriormente personalizzata. Su richiesta, cuciture decorative, cinture di sicurezza, il quadrante del cronometro Sport Chrono e il contagiri digitale possono essere rifiniti in giallo racing.

Sono inoltre disponibili tappetini personalizzati tramite Porsche Exclusive Manufaktur. Anche la busta portadocumenti, le mascherine sottoporta e la chiave del veicolo possono essere personalizzate in base ai gusti individuali. Inoltre, tramite la Porsche Exclusive Manufaktur è disponibile un'incisione personalizzata per il coperchio del vano portaoggetti.

Dotazione

Ricca dotazione di serie e optional esclusivi

La 911 Turbo S conferma il suo carattere esclusivo da modello di punta con DNA da competizione grazie a numerosi dettagli di allestimento di serie acquisiti direttamente dal mondo del motorsport. Tra questi figurano l'aerodinamica attiva, numerosi accorgimenti volti a rendere la struttura più leggera, lo sterzo sull'asse posteriore, il cambio a doppia frizione Porsche PDK a 8 rapporti, l'impianto frenante in ceramica PCCB, i cerchi con sistema di serraggio centrale e la trazione integrale. Sempre presente a bordo è anche il sistema elettroidraulico Porsche Dynamic Chassis Control (ehPDCC). In alternativa al sistema Porsche Active Suspension Management (PASM) di serie, è disponibile il telaio sportivo PASM con assetto ribassato di 10 millimetri. La dotazione di serie della Turbo S comprende anche il sistema Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), che garantisce massima trazione e agilità nella guida dinamica, il pacchetto Sport Chrono con app integrata Porsche Track Precision e l'indicatore di temperatura degli pneumatici.

La 911 Turbo S è concepita come un'esclusiva e lussuosa vettura di massima versatilità, perfetta sia su pista che su strada. È disponibile con un'ampia gamma di dotazioni comfort, sistemi di assistenza alla guida e soluzioni infotainment dell'attuale gamma 911. Tra queste figurano lo ionizzatore del sistema innovativo per la qualità dell'aria con funzione GPS, il pacchetto di assistenza alla guida Porsche InnoDrive con cruise control adattivo e mantenimento attivo della corsia fino a 210 km/h, un sistema di assistenza alla visione notturna e la funzione Lift con gamma di utilizzo ampliata. Tra i sistemi disponibili come optional figura anche l'assistente al parcheggio remoto. La nuova 911 Turbo S, grazie a una dotazione all'avanguardia e a prestazioni elevate, è in grado di ampliare su richiesta il proprio spettro tra comfort e performance, superando il modello precedente.

Porsche equipaggia di serie la 911 Turbo S con fari a LED con matrice HD. Questo innovativo sistema di illuminazione genera un fascio luminoso ad alta risoluzione con oltre 32.000 pixel per ciascun faro, coprendo l'intera area degli abbaglianti e l'area principale degli anabbaglianti. Ciascun pixel viene regolato singolarmente. In questo modo, il fascio luminoso si adatta in pochi millisecondi a ogni situazione di guida. Tra le funzioni aggiuntive offerte dal sistema figurano l'illuminazione della corsia di marcia, un'illuminazione per

cantieri stradali e passaggi stretti, nonché modalità luminose specifiche per la guida sotto la pioggia o in presenza di nebbia, agli incroci, in fase di svolta o in curva. Grazie al fascio abbagliante supplementare attivabile automaticamente, l'intensità luminosa aumenta da 1.400 a 2.500 lumen, purché non vengano rilevati veicoli che precedono o sorraggiungono in senso contrario. In tal caso, la 911 illumina la carreggiata fino a una distanza di 600 metri.

Nuova generazione di infotainment

Con il Porsche Communication Management (PCM) completamente modernizzato, la 911 Turbo S offre prestazioni digitali di massimo livello. La nuova generazione del PCM, introdotta con il nuovo Model Year nel giugno 2025, risponde più rapidamente, consente l'accesso a numerose app di terze parti tramite l'App Center e integra l'assistente digitale Amazon Alexa®. Inoltre, la tecnologia Dolby Atmos® garantisce un'esperienza sonora particolarmente coinvolgente. Il Premium Bose Surround Sound System di serie della 911 Turbo S, con una potenza di 570 watt e 12 altoparlanti, supporta pienamente questa innovativa tecnologia audio spaziale. Le tracce audio vengono distribuite con precisione nello spazio tridimensionale, creando un effetto avvolgente che circonda l'ascoltatore.

Il risultato è un'immersione totale: l'ascoltatore ha la sensazione di trovarsi al centro dell'orchestra o nel vivo dell'azione di un film o di un audiolibro. Oltre all'impianto audio di serie, anche l'optional Burmester® High-End Surround Sound System, con 13 altoparlanti e una potenza complessiva di 855 watt, supporta su richiesta lo standard Dolby Atmos®. Condizione necessaria per vivere questa esperienza è la disponibilità di contenuti audio realizzati in formato Dolby Atmos®. Una gran parte degli artisti più famosi pubblica già brani compatibili con questa tecnologia. Le applicazioni compatibili con Dolby Atmos® sono disponibili nell'App Center.

L'App Center fa parte del pacchetto Porsche Connect ed è incluso per 10 anni nella 911 Turbo S. Attraverso questo servizio, i clienti Porsche possono accedere a un'ampia selezione di app di fornitori terzi, installabili direttamente nel PCM e perfettamente integrate nel sistema. A seconda del mercato, l'offerta comprende app molto diffuse per notizie, musica, video e podcast, come Spotify® e Apple Music®. Sono disponibili anche

mediateche, app meteo e applicazioni dedicate alla ricerca di punti di interesse e percorsi di guida suggestivi.

In aggiunta al già affermato Porsche Voice Pilot, è disponibile tramite Porsche Connect anche Amazon Alexa® come assistente digitale di terze parti. Questo servizio consente di controllare sia funzioni specifiche del veicolo sia funzioni Smart Home, come l'apertura automatica del garage o l'illuminazione domestica. L'assistente Alexa® può inoltre essere utilizzato per cercare informazioni, creare liste di cose da fare o della spesa, nonché consultare notizie e previsioni meteo aggiornate. L'attivazione avviene tramite il tasto Voice Pilot presente sul volante.

Made for you: il Turbo S tra gli orologi

In abbinamento alla 911 Turbo S, Porsche presenta un cronografo che unisce il mito Turbo S all'arte orologiera contemporanea. Il cronografo 911 Turbo S offre a conducenti e appassionati di Porsche la possibilità di creare la propria "sportiva da polso" su misura. Il configuratore di orologi riprende la logica del configuratore di veicoli e si arricchisce ora di nuove possibilità di personalizzazione perfettamente in linea con il design della 911 Turbo S. L'orologio "custom-built" viene realizzato a mano su ordinazione nella manifattura orologiera di Porsche a Grenchen, in Svizzera.

Il cronografo 911 Turbo S, dotato di calibro Porsche Design certificato COSC con funzione flyback, può essere personalizzato in ogni dettaglio grazie a numerosi elementi configurabili in base alle preferenze individuali. Il quadrante nero presenta numerosi dettagli in colore Turbonit, utilizzato esclusivamente nei modelli Porsche Turbo. L'anello interno del quadrante può essere configurato in Turbonit oppure in una qualsiasi tonalità degli esterni disponibile per la 911 Turbo S, inclusi gli iconici colori storici del programma "Colore a scelta". La cassa ultraleggera è realizzata in titanio con un rivestimento in carburo di titanio nero. La lunetta è dotata di scala tachimetrica.

Il cinturino in pelle di vitello è realizzato con pelle originale Porsche e impreziosito da cuciture decorative in filo in linea con gli interni del veicolo. Anche in questo caso, è disponibile l'intera gamma di configurazioni della vettura. Il cronografo può essere personalizzato in armonia con gli interni e gli esterni della propria vettura. Questo stretto legame tra la sportiva e l'orologio può essere ulteriormente accentuato tramite la scritta "Turbo S", impressa con la tecnica Hot Stamping. È disponibile come optional un cinturino in titanio con chiusura pieghevole in titanio, realizzato con la stessa finitura della cassa. Chi ama variare può passare facilmente da un design all'altro grazie al sistema di cambio rapido del cinturino.

A garantire la massima precisione e qualità orologiera è il calibro Porsche Design WERK 01.200, con funzione flyback e certificazione COSC. Visibile attraverso il fondello in vetro zaffiro, questo capolavoro di micro-meccanica rivela tutta la sua raffinatezza. Il fondello può essere personalizzato inoltre con un'incisione su misura, ad esempio con il nome, la targa

o il numero di telaio della propria 911 Turbo S. Il rotore di carica riprende il design della gamma di cerchi della 911 Turbo S e può essere configurato in tutti i design di cerchi disponibili per la 911 Turbo S.

La Turbo S: 33 anni di innovazione e performance

La prima 911 Turbo (generazione 930) è una vera e propria rivoluzione ingegneristica. Prima che Porsche inizi la produzione di questa sportiva ad alte prestazioni nella primavera del 1975, i veicoli stradali con sovralimentazione turbo sono praticamente sconosciuti. I motori turbo sono considerati delicati e poco adatti all'uso quotidiano. La 911 Turbo, con la sua carrozzeria larga e l'imponente alettone posteriore, cambia radicalmente questa percezione.

Con una velocità massima di 250 km/h, la prima 911 Turbo si colloca tra le auto stradali più veloci della sua epoca. Allo stesso tempo, pone le basi per una nuova famiglia di modelli Porsche. Oggi, la denominazione del modello Turbo rappresenta per Porsche i modelli di punta di ciascuna serie: sinonimo di lusso e comfort, sportività senza compromessi e avanguardia tecnologica. La 911 Turbo S si distingue ancora una volta all'interno della famiglia di modelli Turbo: nata come edizione limitata e lanciata nelle fasi più mature del ciclo produttivo di una serie, questo modello incarna l'apice dell'innovazione tecnologica.

Porsche 911 Turbo S 964 (1992)

Nel 1992, Porsche lancia per la prima volta una versione di serie della 911 Turbo S. L'impulso alla produzione arriva dal reparto Exclusive, che all'epoca aveva priorità diverse rispetto a oggi: oltre a un incremento delle prestazioni, il modello subisce una radicale cura dimagrante. Rinunciando a servosterzo, impianto di climatizzazione, radio, volante a doppia massa e sedile posteriore, nonché impiegando componenti di carrozzeria di struttura leggera, la Turbo S si ispira tecnicamente ai modelli 911 RS. Con il comfort messo da parte, l'unico vincolo progettuale è l'omologazione stradale.

Il suo motore boxer turbo da 3,3 litri è direttamente derivato dal propulsore della 911 Turbo. Grazie a modifiche come nuovi alberi a camme e una maggiore pressione di sovralimentazione, raggiunge una potenza di 280 kW (381 CV), con un incremento di 61 CV rispetto al modello base. Dotato di esclusivi pneumatici da 18 pollici, scatta da 0 a 100 km/h in 4,6 secondi e raggiunge una velocità massima di 290 km/h. Sono stati prodotti solo 86 esemplari di questa 911 Turbo S. Eppure, questo modello speciale ha lasciato un segno

indelebile: la tonalità giallo speed, creata appositamente per questo modello, continua a impreziosire le pinze dei freni dell'impianto frenante in ceramica PCCB.

Porsche 911 Turbo S 993 (1997-1998)

Nella seconda edizione della 911 Turbo S, Porsche Exclusive torna a rivestire un ruolo di primo piano. Negli anni 1997 e 1998, il reparto dedicato alle personalizzazioni speciali si occupa della produzione dei 336 esemplari della nuova 911 Turbo S. A differenza del suo predecessore, questo modello non ha più un'impostazione spartana. La sua dotazione pregiata anticipa il futuro della 911 Turbo S e include numerosi elementi che, sulla 911 Turbo, sono disponibili solo come optional. Tra questi figurano un pacchetto aerodinamico con spoiler anteriore e posteriore, prese d'aria accanto ai fendinebbia per ottimizzare il raffreddamento dei freni, nonché un abitacolo impreziosito da elementi in pelle e in carbonio. La Turbo S 993 è la prima 911 a essere dotata stabilmente di ampie prese d'aria nei pannelli laterali posteriori. Nel tempo, questo dettaglio è diventato un vero e proprio segno distintivo della versione Turbo.

Dal punto di vista tecnico, la generazione 993 rappresenta un'importante pietra miliare: per la prima volta, Porsche equipaggia le versioni derivate dotate di turbocompressore con trazione integrale. Inoltre, il motore non utilizza più un solo turbocompressore, ma due. L'attuale motore boxer con cilindrata di 3,6 litri, dotato di condotti di aspirazione più corti e turbocompressori compatti, garantisce maggiore reattività e dinamicità. Nella 911 Turbo S, il propulsore è dotato del pacchetto di potenziamento (WLS II) e sviluppa una potenza di 331 kW (450 CV). Con un peso di soli 1.500 chilogrammi, questa supersportiva scatta da 0 a 100 km/h in 4,1 secondi e, per la prima volta nella storia della Porsche 911, raggiunge una velocità massima di 300 km/h.

Porsche 911 Turbo S 996 (2004-2006)

La generazione del modello 996 rappresenta un punto di svolta significativo dal punto di vista tecnico e strategico dei modelli. Per la prima volta, Porsche offre il modello di punta della 911 anche in versione Cabriolet, non più esclusivamente in versione Coupé. Nel vano

motore ci sono due novità: la nuova 911 Turbo S è dotata di raffreddamento ad acqua di serie e, in via opzionale, di cambio automatico (Tiptronic S). La clientela ha risposto con numeri di vendita elevati: sono stati prodotti in totale 1.563 esemplari.

Porsche propone la Turbo S come modello di punta e vetrina delle soluzioni tecnologiche più avanzate. Tra le dotazioni di serie figurano l'impianto frenante in ceramica PCCB, introdotto di recente sulla 911 Turbo, i coprimozzi concavi con stemma Porsche a colori e un cambio CD a sei posti. Il pacchetto di potenziamento a 331 kW (450 CV), identificato dal codice X50, è anch'esso parte integrante della dotazione standard. Grazie a questo upgrade, la vettura raggiunge una velocità massima di 307 km/h: un nuovo record per la 911 Turbo S.

Porsche 911 Turbo S 997 (2010 – 2012)

Il passaggio alla generazione di modelli 997 comporta solo lievi modifiche nelle dimensioni. In termini tecnici, la 911 Turbo S fa invece progressi ancora più significativi: Porsche ha infatti dotato il nuovo motore boxer a sei cilindri da 3,8 litri di turbocompressori di nuova generazione. La turbina a geometria variabile (VTG) consente di convogliare l'aria verso la turbina in modo più efficiente e di generare a basso carico del motore un regime più elevato del turbocompressore. Il risultato è una risposta immediata e un netto incremento della potenza. Il nuovo motore sviluppa fino a 390 kW (530 CV) e una coppia massima di 700 Nm. Rispetto alla sua base, la 911 Turbo, il nuovo motore impiega quattro decimi di secondo in meno nello sprint da 0 a 100 km/h, raggiungendo la velocità da strada in 3,3 secondi.

Questo risultato è possibile grazie al nuovo cambio a doppia frizione a 7 rapporti (PDK) appositamente sviluppato. Nel modello 911 Turbo S, questo cambio fa parte della dotazione di serie, insieme al differenziale posteriore autobloccante meccanico, ai cerchi con sistema di serraggio centrale (una novità assoluta), al nuovo pacchetto Sport Chrono e a un esclusivo allestimento in pelle. Grazie a queste caratteristiche, Porsche distingue nettamente il modello di punta dalla 911 Turbo. A rafforzare questa nuova posizione contribuisce anche il motore esclusivo: nella generazione 997, la potenza superiore della 911 Turbo S non è più ottenibile tramite il pacchetto di potenziamento (upgrade) per la 911 Turbo. A livello globale, 5.296 clienti hanno scelto una 911 Turbo S della serie 997.

Porsche 911 Turbo S 991 (2013-2016)

Con la generazione 991, Porsche rompe per la prima volta con la tradizione di introdurre sul mercato la 911 Turbo S solo nelle fasi finali del ciclo di vita di una serie. Questo modello debutta infatti già nel 2013, poco dopo la nuova 911 Turbo, distinguendosi in modo più marcato rispetto al passato. Un rivestimento anteriore con Airblade, terminali di scarico nero cromato e un esclusivo allestimento in pelle nero-rosso fanno parte della dotazione di serie della Turbo S. Questi elementi non sono disponibili sulla 911 Turbo. Grazie a optional specifici, come la leva del cambio PDK in carbonio, è possibile sottolineare ulteriormente le differenze estetiche tra le due versioni.

Il cambio generazionale porta con sé numerose innovazioni tecniche che rendono la 911 Turbo S ancora più dinamica. Per la prima volta, Porsche presenta lo sterzo sull'asse posteriore e introduce elementi di aerodinamica attiva. Il cambio PDK si innesta più rapidamente e il motore guadagna ulteriore potenza. Con 412 kW (560 CV) e 700 Nm di coppia, la 911 Turbo S accelera da 0 a 100 km/h in appena 3,1 secondi e la sua velocità massima è di 318 km/h. Fino all'aggiornamento del modello, Porsche ha prodotto 9.629 esemplari.

Nella seconda parte del suo ciclo di vita, la 911 Turbo S beneficia di importanti modifiche innovative. Il sistema Dynamic Boost mantiene costante la pressione di sovralimentazione anche quando si rilascia brevemente il pedale dell'acceleratore, consentendo al motore di reagire subito quando si preme di nuovo l'acceleratore. Per la prima volta, il pulsante Sport Response consente di adattare la reattività del motore e del cambio. La potenza del motore aumenta inoltre a 427 kW (580 CV) e la coppia massima raggiunge 750 Nm. Queste modifiche segnano una nuova pietra miliare: per la prima volta nella storia dei modelli Turbo, un'auto scende sotto la soglia dei tre secondi nello sprint da 0 a 100 km/h, registrando un tempo di 2,9 secondi. Della 911 Turbo S della serie 991.2 sono stati prodotti 10.079 esemplari.

Porsche 911 Turbo S 992 (2020-2025)

La Porsche 911 Turbo S è da sempre un pioniere in ambito tecnologico. Con la generazione 992, cambia anche il modo in cui Porsche presenta il modello al pubblico. A causa della pandemia da Covid-19, Porsche ha presentato il modello online poiché la première prevista per il Salone di Ginevra non poteva avere luogo. Per la prima volta, inoltre, una 911 Turbo S viene presentata prima della 911 Turbo. Quello che un tempo era un modello di nicchia è diventato una colonna portante e ambita della serie 911.

Rispetto al suo predecessore, è ancora più veloce. Dotata di un motore di nuova concezione con due turbocompressori VTG simmetrici, un nuovo sistema di aspirazione e di aria di sovralimentazione, nonché un nuovo cambio PDK a 8 rapporti, la vettura scatta da 0 a 100 km/h in appena 2,7 secondi. Con una potenza di 478 kW (650 CV) e una coppia di 800 Nm, il nuovo propulsore supera nettamente ancora una volta tutti i modelli precedenti.

A poco più di un anno dall'aggiornamento del modello base, Porsche presenta la 911 Turbo S della generazione 992.2. Conferma con decisione la sua supremazia tecnologica. Per la prima volta, una 911 Turbo S è dotata di un sistema Performance-Hybrid, il cui impianto ad alto voltaggio apre nuove frontiere sia in termini di potenza che di tecnologia del telaio. L'innovativo gruppo propulsore T-Hybrid della 911 Turbo S, dotato di due turbocompressori elettrici, raggiunge una potenza complessiva di 523 kW (711 CV) e una coppia massima di 800 Nm. Il tempo di accelerazione da 0 a 100 km/h si riduce a soli 2,5 secondi.