

PORSCHE

Novo Porsche 911 Turbo S

Dossier de imprensa

Índice

Destaques.....	4
Resumo.....	6
Tecnologia de propulsão.....	12
Chassis e desempenho.....	16
Carroçaria, aerodinâmica e design.....	20
Habitáculo e pacotes interiores.....	24
Equipamento.....	26
O cronógrafo 911 Turbo S.....	29
Porsche 911 Turbo S: Histórico.....	31

Consumo de combustível e emissões

911 Turbo S (WLTP, valores preliminares)

Consumo de combustível combinado: 11,8 – 11,6 l/100 km; emissões de CO₂ combinadas: 266 – 262 g/km;
classe de CO₂: G

911 Turbo S Cabriolet (WLTP, valores preliminares)

Consumo de combustível combinado: 11,8 – 11,7 l/100 km; emissões de CO₂ combinadas: 267 – 265 g/km;
classe de CO₂: G

Todos os dados dizem respeito ao modelo UE.

Os valores de consumo e de emissões de CO₂ foram determinados pelo novo método de medição WLTP. Por enquanto, os valores NEDC derivados destes ainda têm de ser indicados. Para mais informações sobre o consumo oficial de combustível e as emissões oficiais específicas de CO₂ dos novos automóveis de passageiros, consultar o documento "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Guia de consumo de combustível, emissões de CO₂ e consumo de energia de novos automóveis de passageiros), disponível gratuitamente em todos os pontos de venda e junto do DAT (Deutsche Automobil Treuhand).

Destaques

O multitalentos entre os automóveis desportivos: Porsche 911 Turbo S

- **Versátil de excelência**

O 911 Turbo S combina um desempenho impressionante, uma utilização ilimitada no dia a dia, conforto em longas distâncias e exclusividade.

- **O 911 mais potente de série**

O novo motor boxer biturbo de seis cilindros de 3,6 litros com o inovador sistema T-Hybrid foi desenvolvido com uma potência combinada de 523 kW (711 CV) e um binário máximo de 800 Nm.

- **O inovador T-Hybrid com alimentação biturbo**

Dois turbocompressores elétricos, um motor elétrico integrado na caixa de dupla embraiagem (PDK) e uma bateria de tração compacta e leve permitem obter um incrível nível de desempenho.

- **Conceito aerodinâmico avançado**

As secções dianteira e traseira redesenhadas, o difusor dianteiro ativo e a asa traseira aperfeiçoada proporcionam uma eficiência energética ainda melhor graças à redução da resistência aerodinâmica.

- **Dinâmica de condução superior**

O novo 911 Turbo S melhora o seu tempo de volta no circuito de Nürburgring-Nordschleife em cerca de 14 segundos (07:03,92 minutos). Acelera dos 0 aos 100 km/h em 2,5 segundos – 0,2 segundos mais rápido do que o seu antecessor. E precisa de apenas 8,4 segundos (-0,5 segundos) para ir dos 0 aos 200 km/h.

- **Design inconfundível**

A cor contrastante Turbonite exclusiva do Turbo e a filosofia de design transversal a todos os modelos Turbo complementam as características Turbo tradicionais do novo 911 Turbo S, como a sua carroçaria alargada com entradas de ar laterais e a sua asa traseira distinta.

Resumo

Modelo topo de gama com híbrido de performance e 711 CV

Estugarda. O novo Porsche 911 Turbo S segue as pisadas de um grande legado. O seu antecessor já era considerado a referência no mundo dos desportivos pela forma como combinava desempenho notável, conforto superior em longas distâncias, exclusividade e facilidade de utilização no dia a dia. Agora, o 911 Turbo S eleva ainda mais a fasquia em todos esses aspetos. O automóvel desportivo, disponível nas versões Coupé e Cabriolet, estreia-se com um desempenho de propulsão significativamente melhorado, um design mais potente, uma aerodinâmica mais inteligente, um chassis otimizado e ainda mais equipamento exclusivo.

"O 911 Turbo S é a forma superior de conduzir um Porsche 911. Seja na utilização diária, em longas distâncias na autoestrada ou em circuitos de corrida, conseguimos tornar o novo 911 Turbo S ainda mais confortável, individualizado e, ao mesmo tempo, significativamente mais rápido do que o seu antecessor", afirma Frank Moser, responsável pela linha de modelos 911 e 718.

Sistema de propulsão: híbrido de performance com dois turbocompressores elétricos

O grupo propulsor de alta performance recentemente desenvolvido atinge uma potência combinada de 523 kW (711 CV). Isto faz do novo 911 Turbo S o automóvel de produção em série mais potente de sempre. O binário máximo do grupo propulsor é de 800 Nm e está disponível numa faixa de rotações extremamente ampla, de 2300 a 6000 rotações por minuto. A curva de potência também se destaca por uma progressão invulgarmente plana: a potência total de 711 CV está disponível entre 6500 e 7000 rotações da cambota. O elemento central é o novo motor boxer de 3,6 litros. Equipado com a inovadora tecnologia T-Hybrid com um sistema de alta tensão de 400 V, este motor oferece mais 61 CV de potência do que o seu antecessor.

Um sistema de propulsão baseado neste princípio estreou-se em 2024, no 911 Carrera GTS. A tecnologia foi significativamente melhorada para aplicação no novo 911 Turbo S. Ao

passo que o GTS conta com um único turbocompressor elétrico (eTurbo) integrado no sistema T-Hybrid, no novo 911 Turbo S são utilizados dois eTurbos. A turbina e o compressor foram especificamente concebidos para satisfazer os requisitos do modelo topo de gama. Os dois eTurbos não só contribuem para um aumento considerável da potência, como também melhoram a capacidade de resposta, a espontaneidade e a agilidade do sistema de propulsão. A bateria de alta tensão, de construção leve e particularmente compacta e com 1,9 kWh de capacidade, é a mesma utilizada no 911 Carrera GTS. Uma PDK de oito velocidades com motor elétrico integrado transfere a força de propulsão para o sistema de tração integral Porsche Traction Management (PTM). O tempo de aceleração de 0-100 km/h do Turbo S Coupé foi reduzido em 0,2 segundos em comparação com o seu antecessor, chegando a apenas 2,5 segundos. Bastam 8,4 segundos para alcançar uma velocidade de 200 km/h, o que corresponde a uma melhoria de 0,5 segundos. A velocidade máxima do novo 911 Turbo S é de 322 km/h.

Cerca de 14 segundos mais rápido no circuito de Nürburgring-Nordschleife

Apesar dos componentes adicionais do sistema híbrido de performance, o novo 911 Turbo S pesa apenas mais 85 kg do que o seu antecessor. O aumento do peso foi mais do que compensado em todas as áreas relevantes para a dinâmica de condução. A melhor prova disso mesmo é o tempo de volta no circuito de Nürburgring-Nordschleife. Durante as etapas de desenvolvimento finais no outono de 2024, um 911 Turbo S ligeiramente camuflado na versão de série teve um tempo de volta de 7:03,92 minutos sob supervisão notarial. Isto representa uma redução de cerca de 14 segundos em relação ao seu antecessor. "O aumento de peso não se sente. Pelo contrário, o automóvel é consideravelmente mais ágil, tem mais aderência e é significativamente mais rápido em todas as secções relevantes da pista do que o anterior 911 Turbo S", afirma o embaixador da marca Porsche, Jörg Bergmeister, que participou no desenvolvimento dinâmico do novo automóvel desportivo e fez o tempo de volta oficial.

Travões e pneus com desempenho otimizado

Os engenheiros da Porsche adaptaram toda a periferia do veículo a esta impressionante capacidade de desempenho do modelo 911 topo de gama. A nova geração de pneus utilizada no 911 Turbo S oferece uma manobrabilidade significativamente melhorada em piso seco, mantendo propriedades semelhantes em condições húmidas. O eixo traseiro do automóvel desportivo está agora equipado com pneus 325/30 ZR 21 dez milímetros mais largos. Tal como no modelo anterior, são montados pneus 255/35 ZR 20 no eixo dianteiro. No eixo traseiro, os engenheiros aumentaram o diâmetro dos discos de travão do sistema de travagem Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) de série de 390 mm para 410 mm. No eixo dianteiro, são utilizados discos de travão de 420 mm de diâmetro. Isto significa que o novo 911 Turbo S está equipado com o maior sistema de travagem PCCB já instalado pela Porsche num modelo de 2 portas.

Aerodinâmica ativa inteligente

Um novo conceito aerodinâmico otimiza o arrefecimento dos travões e do sistema de propulsão, ao mesmo tempo que aumenta a eficiência do novo 911 Turbo S. As aletas de ar de refrigeração ativas, dispostas verticalmente na dianteira do veículo, e um difusor dianteiro ativo, juntamente com a aba variável do spoiler dianteiro e o spoiler traseiro extensível e inclinável, herdado do antecessor, formam um sistema integrado eficiente. Dependendo da situação de condução, a aerodinâmica ativa reduz de forma inteligente a sustentação ou, quando recolhida, a resistência aerodinâmica. Na posição mais eficiente de todos os elementos aerodinâmicos ativos, o coeficiente de resistência aerodinâmica do 911 Turbo S Coupé foi reduzido em 10% em relação com o seu antecessor. Além disso, a aerodinâmica ativa melhora o comportamento de travagem em condições húmidas do modelo topo de gama: no modo Wet, as aletas de refrigeração fecham-se para proteger os discos de travão dianteiros contra o excesso de projeção de água.

Chassis para maior agilidade e estabilidade

O grupo propulsor T-Hybrid, com a sua rede de bordo de alta tensão e sistema de bateria, permitiu aos engenheiros da Porsche equipar de série o 911 Turbo S com o Porsche Dynamic Chassis Control controlado eletro-hidraulicamente (ehPDCC). O sistema reduz a tendência de oscilação ao mudar de direção e aumenta a agilidade e a precisão nas curvas. Os estabilizadores geram forças de sustentação e mantêm o veículo em equilíbrio. O automóvel desportivo torna-se mais previsível e mais fácil de conduzir, apesar da sua enorme potência. Isto melhora o conforto e a dinâmica de condução. Como sempre, o modelo topo de gama da série 911 é o multitalentos dominante entre os veículos desportivos. Para uma praticidade ideal na utilização diária, o PDCC eletro-hidráulico está disponível com um sistema de elevação do eixo dianteiro opcional. Graças à sua integração no sistema de 400 V, atua muito mais rápido do que no modelo antecessor.

Um novo sistema de escape desportivo de série com silenciador traseiro e ponteiros de escape em titânio também reforça acusticamente a posição superior do 911 Turbo S. O seu som foi especialmente concebido para o modelo topo de gama. Além disso, o sistema de escape também poupa 6,8 kg de peso. Outro elemento que torna a experiência sonora ainda mais emocionante são as medidas internas do motor. O motor boxer de 3,6 litros funciona especificamente com tempos de comando assimétricos que adicionam novas frequências ao som do motor, o que resulta num som mais potente e distinto típico do motor boxer.

Design exclusivo e equipamento de alta qualidade

Com o novo Turbo S, a Porsche introduz no 911 a estratégia de design Turbo adotada em várias linhas. O aspeto exclusivo diferencia claramente o Turbo de outros modelos da série 911. Vários elementos de contraste foram concebidos na cor Turbonite, exclusiva das versões Turbo. Estes incluem o brasão da Porsche e a inscrição "Turbo S" na traseira. Além disso, são utilizadas guarnições específicas nas lamelas da asa traseira e nos frisos dos vidros laterais. A gama de jantes inclui novos designs com bloqueio central na cor Turbonite.

Como é típico das versões Turbo, o novo modelo topo de gama da atual série 911 inclui uma carroçaria e uma via significativamente mais largas do que os modelos Carrera, bem como aberturas no painel lateral traseiro. Na traseira redesenhada, as aberturas de ventilação marcantes realçam a largura. As saídas do sistema de escape em titânio no design típico dos modelos Turbo recentemente reinterpretado destacam a posição superior na série, bem como uma estrutura perolizada dinâmica acima da faixa das luzes traseiras. Opcionalmente, estão disponíveis ponteiras de escape ovais em titânio com uma estrutura especial.

Os detalhes em Turbonite também marcam presença no interior. Encontram-se nos painéis das portas, no volante, nos contornos do tablier e da consola central, nas costuras decorativas, no cronómetro Sport Chrono e no painel de instrumentos. Os designers da Porsche também utilizam esta cor nos cintos de segurança e em certos botões da consola central. Pela primeira vez, frisos decorativos em estrutura de carbono com linha decorativa em Neodyme e um revestimento do teto em microfibra perfurada com fundo preto fazem parte do interior exclusivo.

Na versão Coupé, o 911 Turbo S é fornecido de série com dois lugares. A pedido, é possível configurar o sistema de bancos traseiros sem custos adicionais. A versão Cabriolet é geralmente fornecida com um sistema de bancos traseiros. A Porsche equipa de série o novo 911 Turbo S com faróis principais LED Matrix HD. Estes contam com funções de iluminação inovadoras que aumentam consideravelmente a segurança durante a condução noturna. O Pacote Sport Chrono, incluindo o indicador da temperatura dos pneus, o chassis PASM com afinação específica, o sistema estabilizador eletro-hidráulico ehPDCC e o sistema de escape desportivo em titânio, também fazem parte do equipamento de série. O interior vem equipado de fábrica com bancos desportivos adaptativos Plus ajustáveis em 18 posições e com função de memória, além da inscrição "Turbo S" nos apoios de cabeça. A gravação específica do Turbo S nos bancos e nos revestimentos das portas é uma reinterpretação dos elementos de design do primeiro 911 Turbo do tipo 930. O banco desportivo tipo concha de construção leve e rebatível, conhecido do 911 GT3, está disponível como opção na versão Coupé.

Uma vasta gama de opções

Estão disponíveis opções de personalização adicionais na Porsche Exclusive Manufaktur. Para além do programa "Paint to Sample" com mais de 100 cores, estas incluem as jantes Turbo Exclusive Design com lâminas em carbono pintadas na cor Neodyme, um teto de construção leve em fibra de carbono, luzes traseiras Exclusive Design e entradas de ar no painel lateral traseiro em carbono. Estão disponíveis pela primeira vez braços do limpa-vidros de construção leve em carbono, que são 50% mais leves do que o componente de série. O interior pode ser ainda valorizado com detalhes como costuras decorativas em cores contrastantes, gravações personalizadas, consolas dos bancos e proteções das soleiras em couro com costuras decorativas elegantes e chaves do veículo personalizadas e pintadas.

O 911 Turbo S para o pulso

O configurador de relógios da Porsche Design oferece a possibilidade de utilizar o seu "automóvel desportivo para o pulso" personalizado, a combinar com o 911 Turbo S até ao último detalhe. O novo mostrador preto, com elementos de design em Turbonite, reflete a proximidade com o veículo. Para além de Turbonite, estão disponíveis todas as cores exteriores (incluindo "Paint to Sample") para o anel colorido à volta do mostrador. A caixa em titânio tem um revestimento em carboneto de titânio preto. A bracelete é feita de couro e fio originais dos automóveis da Porsche. Um dos destaques é a estampagem a quente com a inscrição "Turbo S". O relógio está equipado com o calibre Porsche Design WERK 01.200, com certificação COSC e função Flyback. O rotor de corda, individualmente configurável, remete para diferentes designs das jantes do 911 Turbo S e conta com o brasão da Porsche em Turbonite. A parte inferior da caixa pode ser personalizada com uma gravação pessoal. O cronógrafo 911 Turbo S é fabricado à mão por encomenda na fábrica de relojoaria da Porsche em Grenchen, na Suíça.

Híbrido de performance inovador com alimentação biturbo

Na Porsche, a designação Turbo S descreve mais do que uma simples forma de tratamento do ar de admissão. Representa o modelo topo de gama da série, pelo seu caráter desportivo excecional e liderança tecnológica. Por esta razão, a Porsche melhorou significativamente o princípio inovador da tecnologia T-Hybrid particularmente leve, introduzida no 911 Carrera GTS, para o novo 911 Turbo S. Ao passo que no 911 Carrera GTS é utilizado um único turbocompressor elétrico (eTurbo), o novo 911 Turbo S tem um sistema com dois eTurbos específicos. O sistema de propulsão atinge uma potência combinada de 523 kW (711 CV). Isto corresponde a uma potência adicional de 61 CV em comparação com o antecessor direto. O binário máximo é de 800 Nm. Com esta potência, o atleta de elite acelera dos 0 aos 100 km/h em 2,5 segundos, dois décimos de segundo mais rápido do que o seu antecessor.

O novo motor boxer de seis cilindros com uma cilindrada de 3,6 litros baseia-se na recém-introduzida geração de motores, que também alimenta o 911 Carrera GTS. Em comparação com o modelo anterior, os engenheiros reduziram o diâmetro em 5 mm, para 97 mm, e aumentaram o curso em 4,6 mm, para 81 mm. O cárter do motor otimizado em termos de peso tem compartimentos de ventilação ampliados. Nas cabeças dos cilindros são utilizados balancins de rolamentos rígidos para uma maior eficiência. Esta tecnologia tem origem nos desportos motorizados e otimiza a fricção e a robustez. A Porsche também utiliza a comprovada tecnologia VarioCam no conjunto de válvulas de peso otimizado. Esta posiciona com precisão as árvores de cames para todos os regimes de rotações e estados de carga, garantindo assim um desenvolvimento de potência ideal com um consumo de combustível combinado reduzido. Com um processo de combustão otimizado, o motor boxer também obtém uma maior eficiência. Na nova geração de motores, não é necessário o acionamento por correia presente no modelo anterior. Em vez disso, um motor elétrico integrado na caixa da PDK assume as funções de motor de arranque e de gerador, e o compressor do ar condicionado é acionado eletricamente. Isto resulta num design compacto que cria espaço para inversores de impulsos e conversores CC-CC. A nova bateria de arranque, especialmente plana, também aí está instalada. Com um teor energético de

40 Ah, a bateria de fosfato de lítio e ferro (LiFePO₄) leve mede apenas 90 milímetros de altura e pesa sete quilos. Por cima do motor boxer, existe um novo sistema de admissão de ar de processo, de duplo fluxo, incluindo o radiador do ar de sobrealimentação e quatro cartuchos de filtro de ar. Isto permite uma utilização ideal do espaço de instalação disponível. Mesmo sem o seu sistema híbrido, o motor de combustão do novo 911 Turbo S atinge uma potência de 471 kW (640 CV) e um binário de 760 Nm. Para lidar com as cargas daí resultantes, a Porsche equipa o motor com novos pistões fundidos reforçados, que definem a taxa de compressão para uma relação de 9,2:1.

Os novos turbocompressores elétricos

Pela primeira vez, a Porsche utiliza a tecnologia eTurbo num 911 Turbo S. Ao contrário dos turbocompressores convencionais, cada eTurbo integra um motor elétrico, localizado entre a roda do compressor e a roda da turbina, acionando diretamente o veio do turbocompressor. Desta forma, coloca a roda do compressor em rotação num instante, independentemente do estado de carga do motor de combustão. A pressão máxima de sobrealimentação está disponível em qualquer situação em tempo recorde. Assim, os eTurbos contribuem significativamente para a espontaneidade, a potência e a eficiência do sistema de propulsão. Ao mesmo tempo, os componentes são concebidos de forma que os seus motores elétricos possam regular a pressão de sobrealimentação. Geram potência elétrica a partir da rotação dos veios. Ao diminuir a velocidade da turbina, reduzem a pressão de sobrealimentação de acordo com a situação. A energia elétrica gerada é alimentada para a bateria de alta tensão ou transferida diretamente para o motor elétrico na caixa da PDK. Desta forma, a pressão de sobrealimentação excessiva não é descarregada como habitualmente, mas aproveitada energeticamente. Não são necessárias válvulas wastegate para limitar a pressão e uma geometria variável da turbina para otimizar a espontaneidade.

A disposição com dois turbocompressores permite reduzir o tamanho dos carregadores, especificamente concebidos para satisfazer os requisitos do 911 Turbo S. Os diâmetros reduzidos de 65 milímetros (roda da turbina) ou 73 milímetros (roda do compressor) resultam numa capacidade de resposta ainda melhor. Além disso, a utilização do segundo

carregador aumenta a potência de recuperação dos gases de escape. A energia elétrica gerada desta forma está disponível sob carga total para o motor elétrico de tração na caixa da PDK, melhorando significativamente o desempenho geral. O binário combinado do novo 911 Turbo S encontra-se numa faixa de rotações extremamente ampla, entre as 2300 e as 6000 rpm, atingindo um valor máximo de 800 Nm. A potência nominal de 523 kW (711 CV) está disponível entre as 6500 e as 7000 rpm.

O sistema híbrido no novo 911 Turbo S

Durante o desenvolvimento do sistema híbrido, o foco foi o desempenho otimizado com pouco peso adicional. Para obter uma distribuição ideal do peso, os engenheiros colocaram a bateria de alta tensão do novo 911 Turbo S na dianteira. Possui 216 células redondas e uma capacidade bruta de 1,9 kWh. Em tamanho e peso, corresponde aproximadamente a uma bateria de arranque convencional. A refrigeração a água constante e uma gestão térmica eficiente garantem que a bateria fornece um nível de potência consistentemente elevado, mesmo durante a condução dinâmica. O seu dispositivo de controlo está localizado por baixo do banco do condutor, enquanto o inversor de impulsos e o conversor CC-CC estão localizados acima do motor boxer, que é aproximadamente 11 cm mais plano do que o seu antecessor. O sistema híbrido funciona a uma tensão de 400 V.

Para além dos motores elétricos dos eTurbos, o novo 911 Turbo S tem um motor de tração na caixa da PDK. O motor síncrono de excitação permanente, que está totalmente integrado no cárter da caixa de velocidades, está ligado à cambota através do volante bimassa. Mede apenas 286 milímetros de diâmetro e 55 milímetros de comprimento. O motor fornece um binário de 188 Nm ao ralenti e contribui para a potência combinada com até 60 kW. Um sistema de refrigeração altamente integrado e, ao mesmo tempo, simplificado com uma maior potência do ventilador do radiador, um novo radiador central e uma nova bomba hidráulica adaptam a gestão térmica aos requisitos mais elevados.

O funcionamento do sistema híbrido depende da situação de condução. Em situações dinâmicas, a bateria de alta tensão alimenta os eTurbos ou o motor elétrico para acelerar a acumulação de pressão de sobrealimentação ou para aumentar as rotações do motor de acordo com a situação. Ao conduzir à velocidade máxima, a recuperação dos gases de

escape dos eTurbos alimenta o motor elétrico. Desta forma, a pressão de sobrealimentação é limitada e a temperatura dos gases de escape é reduzida à medida que a potência de propulsão aumenta. Em situações de elevado potência, a bateria de alta tensão contribui com energia para aumentar ainda mais a potência combinada.

Para lidar com os binários que ocorrem, a Porsche desenvolveu uma PDK independente para os seus híbridos de performance. Baseia-se no modelo anterior, mas com embraiagens, conjunto de carretos e transmissão cónica mais robustos. Além disso, uma transmissão axial alargada reduz as rotações do motor a alta velocidade. No novo 911 Turbo S, até 500 Nm de binário do motor são direcionados através de uma caixa de transferência para o diferencial do eixo dianteiro refrigerado a água.

Pura emoção: o som do 911 Turbo S

O 911 mais potente de sempre é também o Turbo S mais dinâmico até à data. Este desempenho sem concessões pode ser experimentado como nunca graças à afinação meticulosa e ao sofisticado conceito global do automóvel desportivo.

Para além da experiência de condução, o som de um automóvel desportivo contribui significativamente para a experiência geral. Graças a medidas internas no motor, o cenário sonoro perceptível no habitáculo tornou-se ainda mais emocionante. Os tempos de comando assimétricos acrescentam frequências adicionais ao padrão sonoro do motor boxer e criam uma experiência sonora particularmente intensa e equilibrada. Um novo sistema de escape desportivo de duplo fluxo com silenciador traseiro e ponteiras de escape em titânio também contribui para o som inconfundível. Faz parte do equipamento de série do novo 911 Turbo S e garante a potência máxima com o peso mínimo. Para proteger os componentes adjacentes do calor, a Porsche utiliza pela primeira vez um novo tipo de proteção térmica. Foi concebido em três camadas e é composto por duas folhas de chapa fina (espessura: 0,25 mm cada) que envolvem um material de isolamento eficaz numa base de celulose.

Versátil com um impressionante tempo no circuito de Nordschleife

O novo 911 Turbo S combina o melhor de todos os mundos, como é habitual no modelo. É totalmente adequado para utilização no dia a dia, confortável, possui equipamento exclusivo e oferece um desempenho impressionante no circuito de corrida. Durante o desenvolvimento e a afinação do chassis, o foco esteve na manobrabilidade ideal com um aumento significativo da potência. A relação potência/peso é de 2,43 kg/CV (Cabriolet: 2,55 kg/CV). As especificações incluíam um comportamento de condução previsível e confortável, um controlo de potência intuitivo e preciso, um desempenho de travagem melhorado e perfeitamente ajustado a estas características, bem como uma aderência ideal. A resposta espontânea e ágil do sistema de propulsão é convertida diretamente em aceleração pelo chassis – poderosa, controlável e previsível.

Apesar da sua hibridização de performance, do equipamento de série alargado e da otimização do chassis e da carroçaria, o peso em vazio do novo 911 Turbo S aumentou apenas 85 kg em comparação com o modelo anterior. O aumento do peso foi mais do que compensado em todas as áreas relevantes para a dinâmica de condução. Isto é demonstrado pelo seu desempenho na pista de corrida. No circuito de Nürburgring-Nordschleife, o novo 911 Turbo S alcançou um tempo de volta atestado por notário de 07:03,92 minutos, o que representa uma redução de cerca de 14 segundos em relação ao seu antecessor. O 911 Turbo S acelera dos 0 a 100 km/h em 2,5 segundos. Bastam 8,4 segundos para ir dos 0 aos 200 km/h. A velocidade máxima é de 322 km/h.

Estabilização eletro-hidráulica das oscilações

O notável salto no desempenho é o resultado de um conceito global bem afinado que combina propulsão, aerodinâmica e chassis. O fornecimento de energia para o sistema estabilizador eletro-hidráulico ativo (ehPDCC) foi especialmente desenvolvido para veículos com o novo motor boxer sem correia e ainda otimizado para o novo 911 Turbo S. Aumenta a agilidade a baixas velocidades e a estabilidade a altas velocidades, contribuindo de forma

decisiva para o aumento do desempenho e do conforto do 911 Turbo S. O sistema é fornecido de série no 911 Turbo S.

Uma unidade de bomba do motor composta por um motor síncrono de alta tensão de excitação permanente e uma bomba de engrenagens interna fornece um fluxo de volume de óleo. Um bloco de válvulas distribui-o para os eixos dianteiro e traseiro. Aí, atinge as hastes de acoplamento ativas que, consoante a situação de condução, exercem uma força de torção específica nos estabilizadores através da pressão do óleo presente. Isto cria forças de apoio ao longo do eixo longitudinal do veículo. Desta forma, o automóvel desportivo evita movimentos de rolamento e faz curvas com grande estabilidade.

O sistema tem um acumulador que mantém uma pressão de 10 bar durante o funcionamento normal e compensa com segurança as flutuações provocadas pelas condições ambientais. Um filtro limpa o óleo de retorno e assegura que as válvulas e a bomba de óleo funcionam permanentemente. O controlo baseado na procura reduz o consumo de energia em mais de 80% em comparação com o sistema anterior. A introdução desta tecnologia resulta em vantagens perceptíveis em termos de conforto, manobrabilidade e precisão. O desportivo pode ser conduzido a uma velocidade superior tanto na entrada como na saída das curvas. Isto contribui para tempos significativamente otimizados na utilização em pista de corrida.

O ehPDCC também controla o sistema de elevação opcional. A sua funcionalidade beneficia da mudança tecnológica: reage mais rapidamente e apresenta um aumento de 2,4 graus no ângulo de inclinação.

A Porsche otimizou extensivamente o sistema de amortecedores variável (PASM) de série do 911 Turbo S. Proporciona um desempenho significativamente superior, ao mesmo tempo que melhora o conforto de condução. Para isso contribuem tanto a adaptação das molas, do sistema hidráulico dos amortecedores e das suas curvas características, como os rolamentos de motor recentemente desenvolvidos, que, com maior rigidez das molas de suporte, proporcionam maior precisão e uma perceção mais precisa das condições da estrada. Ao mesmo tempo, oferecem uma vantagem de peso em relação ao antecessor. A geometria e a elastocinemática do eixo traseiro do 911 Turbo S também foram adaptadas

à maior carga do eixo causada pelo grupo propulsor T-Hybrid. Opcionalmente, o 911 Turbo S está disponível como com um chassis desportivo PASM com um rebaixamento de 10 milímetros e um design de desempenho ainda mais forte.

Travões, pneus e gama de jantes

A Porsche desenvolveu extensivamente o sistema de travagem Porsche Composite Ceramic Brake (PCCB) de série para o novo 911 Turbo S. O 911 de topo está equipado de série com o maior sistema de travagem de cerâmica que a Porsche alguma vez utilizou num veículo de duas portas. As pinças fixas de dez êmbolos com discos do travão de 420 milímetros funcionam em conjunto no eixo dianteiro. As pinças de travão de quatro êmbolos e os novos discos maiores com um diâmetro de 410 mm são utilizados no eixo traseiro.

Os discos de travão perfurados transversalmente do sistema de travagem em cerâmica poupam 50% de peso em comparação com os discos de ferro fundido cinzento. A Porsche demonstrou o alto desempenho dos travões em extensos testes no circuito de Nürburgring-Nordschleife em condições reais. Além disso, as novas pastilhas proporcionam uma sensação de pedal do travão particularmente orgânica. A ventilação revista dos travões e a integração das inserções dos êmbolos nas pinças asseguram uma gestão térmica ideal e, consequentemente, impedem o sobreaquecimento do fluido dos travões. De série, a Porsche pinta as pinças de travão a amarelo. Pinças de travão pintadas a preto estão disponíveis como opção na Porsche Exclusive Manufaktur.

Para além de melhorar o desempenho de travagem, a Porsche também melhorou ainda mais a aderência mecânica do 911 Turbo S. Os pneus 325/30 ZR 21 são agora dez milímetros mais largos no eixo traseiro e os pneus 255/35 ZR 20 são utilizados no eixo dianteiro. O resultado é uma melhor manobrabilidade em piso com propriedades semelhantes em condições húmidas.

Outro destaque exclusivo do 911 Turbo S são as rodas 911 Turbo S de 20/21 polegadas com bloqueio central: com pintura Turbonite, são uma característica distintiva e notável do modelo topo de gama. Opcionalmente, também estão disponíveis jantes 911 Sport Classic

de 20/21 polegadas e jantes 911 Turbo Exclusive Design com lâminas em carbono. Esta característica de design inovadora é utilizada para a otimização aerodinâmica. Na Porsche Exclusive Manufaktur estão disponíveis, no total, sete cores para as jantes Sport Classic e quatro para as jantes Exclusive Design.

Alterações na carroçaria

A carroçaria do novo 911 Turbo S também foi adaptada à enorme potência do novo grupo propulsor. Por exemplo, os engenheiros adaptaram as cúpulas da suspensão, a cuba da bateria de alta tensão e a travessa transversal na dianteira. Na traseira do veículo foram otimizados, entre outros, o suporte do amortecedor, os suportes estruturais e o chassis inferior. Também são utilizados novos rolamentos de motor. Os rolamentos convencionais superam os seus antecessores ativos em todos os domínios apesar de serem mais compactos e leves.

Outro exemplo do princípio orientador é a carroçaria e via mais largas típicas do modelo Turbo. Os guarda-lamas dianteiros são, no total, 45 milímetros mais largos do que os do modelo Carrera da série 911. Os guarda-lamas traseiros de design robusto são uma característica distintiva dos modelos 911 Turbo e alargam a traseira em 20 milímetros. Na traseira redesenhada, as aberturas de ventilação marcantes realçam a largura adicional.

A nova vista frontal é ainda mais impressionante graças à integração de novos elementos de design funcionais. A integração de todas as funções de iluminação nos faróis principais escurecidos de série do 911 Turbo S, comum a todos os modelos 911, é também mais do que uma medida estética e técnica de iluminação. Cria espaço na parte dianteira para as aberturas para o ar de arrefecimento mais potentes. A típica assinatura luminosa de quatro pontos da Porsche está ativa em todos os modos de iluminação no 911 Turbo S, mesmo quando os médios e máximos estão ligados.

Aerodinâmica ativa com função alargada

Os vários componentes aerodinâmicos do 911 Turbo S são tanto uma característica visual distintiva como uma parte essencial do conceito de dinâmica de condução. O spoiler traseiro ativo típico dos modelos Turbo reduz a elevação a velocidades elevadas ou reduz a resistência aerodinâmica na sua posição mais eficiente. É um dos sistemas aerodinâmicos ativos do 911 Turbo S, que selecionam a estratégia de funcionamento adequada consoante os requisitos de potência, a situação de condução e a temperatura

exterior. O sistema geral inclui uma aba ativa do spoiler dianteiro, tal como no modelo anterior. Dependendo do modo de condução, está recolhida ou parcialmente ou totalmente estendida. Isto resulta numa redução da resistência aerodinâmica ou da força descendente aerodinâmica.

As cinco aletas de ar de refrigeração visíveis e dispostas verticalmente na carenagem dianteira têm uma forma otimizada para um débito de ar ainda mais elevado, tendo em conta o aumento da necessidade de ar de refrigeração da transmissão. Com cargas baixas, permanecem quase fechadas e otimizam a resistência ao ar e, conseqüentemente, o consumo de combustível. Com cargas elevadas, como na utilização em circuitos de competição, as aletas abrem e direcionam ar de refrigeração adicional para os arrefecedores da transmissão.

As novidades do 911 Turbo S são difusores dianteiros continuamente ajustáveis na carenagem da parte inferior da carroçaria. Abrem e fecham em conjunto com as aletas de ar de refrigeração. Quando a aleta está aberta, o ar flui através do canal para a cava da roda. Isto reduz a elevação no eixo dianteiro e compensa a influência do aumento do fornecimento de ar de refrigeração nas forças de elevação. O sistema também arrefece os travões. No modo Wet, os difusores fecham-se. Isto protege os discos dos travões dianteiros contra humidade excessiva. Quando fechados, as vantagens aerodinâmicas dos difusores e das aletas de ar de refrigeração somam-se. Na posição mais eficiente de todos os componentes aerodinâmicos ativos, o coeficiente aerodinâmico do 911 Turbo S Coupé foi melhorado em até 10%. Os sistemas passivos, que também foram otimizados, contribuem igualmente para isso.

Nova linguagem de design Turbo pela primeira vez no 911

Um Turbo S é sempre reconhecível como um Turbo S. Esta é a linguagem de design transversal da Porsche que representa os modelos Turbo, agora introduzida pela primeira vez nos 911. A sua característica determinante é a cor antracite Turbonite, reservada exclusivamente para os modelos Turbo. A Porsche utiliza a cor do 911 Turbo S como cor contrastante nas lamelas do guarda-lamas traseiro, ~~bem como nas guarnições nas secções dianteira e traseira~~ e nos frisos dos vidros laterais. O brasão da Porsche no capot dianteiro

e nos bloqueios centrais das rodas também tem acabamento em Turbonite. Todas estas características, pela primeira vez disponíveis num modelo 911 não limitado, combinam-se com as características clássicas e inconfundíveis do 911 Turbo para formar uma unidade harmoniosa. Estas incluem a carroçaria e a via mais largas, bem como um guarda-lamas traseiro dinâmico. Além disso, existem outras medidas de design elegante: o spoiler dianteiro adaptável está adornado com a inscrição "Turbo S". Na parte traseira, uma nova estrutura perolizada no revestimento por baixo da faixa de luzes traseiras caracteriza o 911 Turbo S. Esta eleva-se de forma dinâmica na cúpula traseira. O sistema de escape desportivo com silenciador traseiro e ponteiras de escape em titânio também reforçam o seu carácter excecional. Poupa 6,8 kg de peso em comparação com o sistema de escape do seu antecessor. Opcionalmente, estão disponíveis ponteiras de escape em titânio com uma estrutura especial. A vista lateral do 911 Turbo S é igualmente distinta. As proteções inferiores dos retrovisores exteriores, as entradas de ar laterais traseiras e as embaladeiras são pintadas em preto elegante e brilhante pela Porsche. Em geral, o seu aspeto tecnológico exclusivo e robusto diferencia claramente o Turbo S de outros modelos da série 911.

Gama de cores: personalização (quase) sem limites

Está disponível uma seleção abrangente de cores exteriores para o Porsche 911 Turbo S. A gama de série divide-se em mundo de cores familiares: Legends, Dreams, Shades e Contrasts. O mundo Legends tem quatro cores clássicas da Porsche neste modelo, e o mundo Dreams combina cores particularmente expressivos e vibrantes, como Vermelho Real e Azul Lugano. O mundo Shades reúne cores discretas e elegantes, enquanto o mundo Contrasts é composto por tons de branco e preto.

Estão disponíveis mais de 130 outras cores de carroçaria a partir da Porsche Exclusive Manufaktur nos programas "Paint to Sample" e "Paint to Sample Plus". A categoria "Paint to Sample" inclui cores predefinidas que já foram tecnicamente aprovadas. Estas incluem, por exemplo, Azul Marítimo, Rubystar e Verde Hortelã. Algumas destas cores desfrutam de um verdadeiro estatuto de culto na comunidade Porsche. Para a implementação de uma

cor "Paint to Sample" no processo de produção, devem ser planeados cerca de três meses adicionais.

Além disso, o serviço "Paint to Sample Plus" está disponível a partir da Porsche Exclusive Manufaktur. O cliente entrega uma amostra da cor pretendida ao Centro Porsche. A Porsche verifica então a viabilidade técnica e desenvolve a cor para aplicação como cor de veículo, desde que seja viável. Este processo demora cerca de nove meses, consoante a complexidade.

O Porsche 911 Turbo S Cabriolet tem uma seleção de cores diferentes para a capota. Para além das cores preto, azul, castanho e vermelho, existe uma opção preta com faixas cinzentas.

Além disso, é possível personalizar mais detalhes através dos pacotes de design. Por exemplo, o pacote SportDesign Carbon do 911 Turbo confere ao veículo luzes traseiras de design exclusivo com um toque de cor Turbonite. As proteções superiores do retrovisor externo e o triângulo da janela têm um acabamento em carbono, tal como as entradas de ar no painel lateral traseiro. O pacote também inclui um esquema de cores pretas para as pinças de travão do sistema Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

O habitáculo: desportivo e luxuoso

O novo 911 Turbo S adota o design interior avançado da série 911. O conceito operacional "Porsche Driver Experience", que se centra no eixo do condutor, permite que o automóvel desportivo seja operado de forma ainda mais fluida e intuitiva, especialmente durante a condução dinâmica. Sendo o modelo topo de gama da série, o Turbo S dispõe de equipamento particularmente luxuoso e desportivo. Os bancos, os apoios de cabeça, o painel de instrumentos, os painéis das portas e o sistema opcional de bancos traseiros são revestidos em couro preto suave de alta qualidade, ao passo que as costuras decorativas têm um acabamento contrastante em Turbonite.

O aro do volante desportivo GT de série, incluindo o interruptor de modo e o aquecimento do volante, está revestido em couro perfurado com acabamento suave. As faixas centrais do banco e os revestimentos das portas têm um padrão de costuras específico. Os inúmeros detalhes gráficos, incluindo a inscrição "Turbo S" em relevo nos apoios de cabeça dos bancos desportivos elétricos com 18 posições e função de memória evidenciam o estatuto do 911 como modelo de topo. A versão de dois lugares de série do 911 Turbo S Coupé relembra a estratégia de construção leve da Porsche. A pedido, o sistema de bancos traseiros pode ser configurado sem custos adicionais. A Porsche tem sempre quatro lugares no Cabriolet.

No interior, a Porsche continua a reforçar o posicionamento claro do 911 Turbo S através da cor contrastante Turbonite. É o modelo Turbo com a maior proporção de Turbonite no interior em todos os modelos da linha. O elegante tom antracite surge como guarnição nos painéis das portas, em superfícies de destaque no volante e no painel de instrumentos, como moldura do tablier e da consola central, no comando da climatização e na alavanca de seleção de velocidades. A Porsche aplica também a cor Turbonite no fundo do teto do tejadilho, revestido com Race-Tex perfurado. A cor exclusiva dos modelos Turbo também adorna o brasão da Porsche, o cinto de segurança e alguns dos botões da consola central. Dependendo da cor interior, isto também se aplica aos tapetes. Como parte do pacote Sport Chrono, o mostrador do cronómetro Sport Chrono é também em Turbonite.

Com o pacote interior Carbon especificamente concebido para o Turbo S, a Porsche oferece pela primeira vez frisos decorativos numa estrutura de carbono com linha decorativa em Neodyme. Quando este pacote é selecionado, as guarnições decorativas nas molduras do painel de instrumentos das portas, bem como os painéis da consola central, apresentam um acabamento em carbono mate.

Para além do pacote interior em couro preto de série, a Porsche oferece vários pacotes em couro com opções bicolores para o 911 Turbo S, bem como outras variantes em couro de cor única nas quais as linhas decorativas estão disponíveis como opção em Bege Giz em vez do Turbonite. Além disso, o couro "Club" particularmente elegante está disponível em Preto Basalto, Castanho Trufa e na combinação Preto Basalto/Conhaque Clássico. O 911 Turbo S pode ser ainda mais personalizado através da gama Porsche Exclusive Manufaktur. Por exemplo, a pedido, as linhas decorativas, os cintos de segurança, o mostrador do cronómetro Sport Chrono e o conta-rotações digital brilham em Amarelo Racing.

Além disso, tapetes individuais estão disponíveis como opção na Porsche Exclusive Manufaktur. A pasta de documentos do veículo, os frisos dos estribos laterais e a chave do veículo também podem ser personalizadas de acordo com os seus desejos e preferências. Além disso, a Porsche Exclusive Manufaktur oferece uma gravação individual para a tampa do compartimento de arrumação.

Equipamento

Equipamento de série e equipamento opcional abrangente

O carácter excecional do 911 Turbo S como modelo topo de gama com os seus genes de desportos motorizados é reforçado por inúmeros detalhes de equipamento de série, que derivam tecnicamente do desporto motorizado. Estes incluem a aerodinâmica ativa, inúmeras medidas de construção leve, direção do eixo traseiro, caixa de velocidades de embraiagem dupla PDK de 8 velocidades, sistema de travagem cerâmico PCCB, rodas com bloqueio central e tração integral. O sistema Porsche Dynamic Chassis Control eletro-hidráulico (ehPDCC) também está sempre a bordo. Em alternativa ao Porsche Active Suspension Management (PASM) de série, está disponível um chassis desportivo PASM com um rebaixamento de 10 milímetros. O Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) para máxima tração e agilidade no modo de condução dinâmico, bem como o Pacote Sport Chrono com aplicação Porsche Track Precision integrada e indicação da temperatura dos pneus, também são equipamento de série no Turbo S.

O 911 Turbo S foi concebido como um modelo versátil, exclusivo e luxuoso para a pista de corrida e para a estrada. Pode ser encomendado com uma vasta gama de funções de conforto, sistemas de assistência à condução e opções de informação e entretenimento da atual gama de 911. Estas incluem o ionizador do inovador sistema de qualidade do ar com função GPS, o pacote de assistência à condução Porsche InnoDrive, incluindo controlo de cruzeiro adaptável com manutenção ativa na faixa de rodagem até 210 km/h, assistência de visão noturna e função de elevação melhorada. Está também disponível como opção um sistema de assistência ao estacionamento à distância. Com este equipamento abrangente e um desempenho superior, o novo 911 Turbo S pode abranger uma gama ainda mais ampla de opções de conforto e desempenho do que o seu antecessor.

A Porsche equipa de série o 911 Turbo S com faróis LED Matrix HD. Com mais de 32 000 pixéis por farol, este sistema de iluminação inovador produz uma imagem de luz digital de alta resolução que cobre toda a área dos máximos e a área principal dos médios. Cada pixel é controlado individualmente. Isto significa que o campo de luz se adapta a qualquer situação de condução em milissegundos. As funções adicionais que o sistema oferece incluem a iluminação das faixas de rodagem, a iluminação de zonas de obras e

passagens estreitas e modos de iluminação especiais para condução com chuva ou nevoeiro, em cruzamentos, ao mudar de direção ou em curvas. Com os faróis de máximos adicionais ativados automaticamente, a quantidade de luz aumenta de 1400 para 2500 lúmenes se não for detetado nenhum veículo à frente ou em sentido contrário. Em seguida, o 911 ilumina a estrada até 600 metros.

Nova geração de sistema de informações e entretenimento

Com o amplamente modernizado Porsche Communication Management (PCM), o 911 Turbo S também oferece o melhor desempenho possível na experiência digital. Lançada em junho de 2025 com a mudança do ano do modelo, a nova geração de PCM tem uma resposta mais rápida, oferece acesso a várias aplicações de terceiros populares através do App Center e integra a assistente digital Amazon Alexa®. O Dolby Atmos® também proporciona uma experiência de som envolvente. O sistema de som premium Bose Surround com 570 W de potência e 12 altifalantes, fornecido de série no 911 Turbo S, suporta esta inovadora tecnologia de som surround. As faixas de áudio são colocadas de forma específica no espaço tridimensional, criando a impressão de envolver o ouvinte de todos os lados.

Deste modo, o ouvinte sente-se, por exemplo, no centro da orquestra ou, no caso de um filme ou audiolivro, imerso na ação. Para além do sistema de som de série, o sistema de som Burmester® High-End Surround-Sound opcional com 13 altifalantes e uma potência total de 855 W complementa o equipamento padrão. Um pré-requisito para esta experiência são fontes de áudio criadas no Dolby Atmos®. Grande parte dos artistas mais populares já publica faixas musicais compatíveis. As aplicações compatíveis com Dolby Atmos® estão disponíveis no App Center.

O App Center faz parte do Pacote Porsche Connect e está incluído no 911 Turbo S durante 10 anos. Isto dá aos clientes da Porsche acesso a uma vasta gama de aplicações de terceiros que podem ser instaladas diretamente no PCM e utilizadas de forma nativa. Dependendo do mercado, a oferta inclui aplicações populares para serviços de notícias, música, vídeo e podcasts, como Spotify® e Apple Music®. As bibliotecas multimédia e as

aplicações meteorológicas também fazem parte da oferta, bem como as aplicações que permitem pesquisar pontos de interesse e itinerários atrativos.

Para além do Porsche Voice Pilot estabelecido, está disponível outro assistente digital de terceiros através do Porsche Connect com a Amazon Alexa®. Este serviço pode ser utilizado para controlar as funções individuais do veículo, bem como as funções inteligentes da casa, como portões de garagem automáticos ou iluminação doméstica. A Alexa® também pode ser utilizada para pesquisar informações ou criar listas de tarefas ou compras, bem como para consultar notícias atuais e relatórios meteorológicos. A ativação é efetuada através do botão Voice Pilot no volante.

Feito para si: o Turbo S dos relógios

A combinar com o 911 Turbo S, a Porsche criou um cronógrafo que alia a lenda do Turbo S com a relojoaria moderna. O cronógrafo 911 Turbo S oferece aos pilotos e fãs da Porsche a oportunidade de desenhar o seu próprio "automóvel desportivo no pulso". O configurador de relógios está estruturado da mesma forma que o configurador de automóveis e oferece agora opções adicionais que são perfeitamente adaptadas ao novo 911 Turbo S. O relógio de pulso personalizado é fabricado à mão na fábrica de relojoaria da Porsche em Grenchen, na Suíça.

O cronógrafo 911 Turbo S com calibre Porsche Design, certificação COSC e função Flyback pode ser adaptado individualmente a preferências pessoais com inúmeros elementos facilmente configuráveis. O mostrador preto tem vários elementos na cor Turbonite, utilizada exclusivamente nos modelos Turbo da Porsche. O anel colorido pode ser configurado em Turbonite ou em qualquer uma das cores exteriores disponíveis para o 911 Turbo S, incluindo as cores históricas populares do programa "Paint to Sample". A caixa ultraleve é fabricada em titânio e revestida em carboneto de titânio preto. O aro possui uma escala de taquímetro.

A bracelete em couro de vitela é fabricada a partir do couro original do automóvel e refinada com costuras decorativas feitas com o fio utilizado para o habitáculo do veículo. Toda a gama de configurações do veículo também está disponível para este item. Isto permite que o cronógrafo seja concebido para corresponder ao interior e exterior do seu próprio automóvel. A pedido, esta ligação estreita entre o automóvel desportivo e o relógio é realçada pela estampagem a quente com a inscrição "Turbo S". Está disponível como opção uma bracelete em titânio com fecho desdobrável em titânio que é fabricada com o mesmo acabamento da caixa. Se adora variedade, pode alternar entre os dois designs de bracelete utilizando o sistema de troca rápida.

O calibre Porsche Design WERK 01.200 com função Flyback e certificação COSC representa máxima precisão e qualidade de relojoaria. Visível através da parte inferior em vidro de safira, esta obra-prima da mecânica fina revela-se em todo o seu esplendor. Além

disso, a parte inferior da armação pode ser personalizada com uma gravação pessoal. Por exemplo, um nome, uma matrícula ou um número de chassis do 911 Turbo S. O rotor de corda utiliza o design da gama de jantes do 911 Turbo S e pode ser configurado em todos os designs de jantes disponíveis para o 911 Turbo S.

O Turbo S: 33 anos de inovação e desempenho

O primeiro 911 Turbo (geração 930) foi um marco técnico. Antes de a Porsche começar a entregar este desportivo de alto desempenho na primavera de 1975, os veículos com turbocompressor homologados para a estrada eram praticamente desconhecidos. Os motores turbo eram considerados sensíveis e difíceis de utilizar no dia a dia. O 911 Turbo, com a sua carroçaria larga de grande impacto e uma asa espetacular, veio alterar isso.

Com uma velocidade máxima de 250 km/h, o primeiro 911 Turbo é um dos veículos mais rápidos da sua época homologados para a estrada. Ao mesmo tempo, estabelece a base para uma nova família de modelos Porsche. Hoje, a designação de modelo Turbo na Porsche representa modelos topo de gama da respetiva linha, simbolizando luxo e conforto, carácter desportivo sem concessões e liderança tecnológica. Dentro da família de modelos Turbo, o 911 Turbo S destaca-se novamente: inicialmente produzido em pequena série e lançado no final do ciclo de produção de uma gama de modelos, demonstra os limites do que é tecnicamente possível.

Porsche 911 Turbo S 964 (1992)

Em 1992, a Porsche lança, pela primeira vez, um 911 Turbo S em série. O impulso para a sua construção provém do departamento Exclusive, que nessa altura tinha um foco diferente do atual: para além de um aumento de potência, o modelo recebe um tratamento de peso sem cedências. Com a eliminação da direção assistida, do ar condicionado, do rádio, do volante bimassa e do banco traseiro, bem como com a utilização de componentes da carroçaria leves, o Turbo S inspira-se tecnicamente nos modelos 911 RS. Em vez do conforto, apenas se procurava a homologação para a estrada.

O seu motor boxer turbo de 3,3 litros baseia-se no grupo propulsor do 911 Turbo. Com modificações como novas árvores de cames e aumento da pressão de sobrealimentação, atinge uma potência de 280 kW (381 CV), o que corresponde a um aumento de potência de 61 CV. Equipado com pneus exclusivos de 18 polegadas, atinge os 100 km/h em 4,6 segundos e uma velocidade máxima de 290 km/h. São produzidos apenas 86 exemplares

deste 911 Turbo S; no entanto, o modelo especial deixa uma impressão duradoura: a cor Amarelo Speed, criada especialmente para o modelo, adorna ainda hoje as pinças de travão do sistema de travagem em cerâmica PCCB.

Porsche 911 Turbo S 993 (1997-1998)

Na segunda edição do 911 Turbo S, a Porsche Exclusive desempenha mais uma vez um papel importante. Em 1997 e 1998, o departamento de pedidos especiais foi responsável pela produção dos 336 novos exemplares do 911 Turbo S. Ao contrário do seu antecessor, o modelo já não é ascético. O seu equipamento sofisticado proporciona uma perspetiva do futuro do 911 Turbo S e inclui muitas funcionalidades que só estão disponíveis como opção no 911 Turbo. Estas incluem um pacote aerodinâmico com spoiler dianteiro e traseiro, entradas de ar junto aos faróis de nevoeiro para um arrefecimento otimizado dos travões e uma grande quantidade de couro e carbono no interior. O Turbo S 993 foi o primeiro 911 a ter grandes entradas de ar nas seções laterais traseiras. Entretanto, esta funcionalidade tornou-se uma característica distintiva do Turbo.

Tecnicamente, o tipo 993 também representa um marco importante. Pela primeira vez, a Porsche está a equipar as versões com turbocompressor com tração integral. Além disso, são utilizados dois turbocompressores em vez de um. O motor boxer, entretanto com uma cilindrada de 3,6 litros, beneficia de percursos de admissão mais curtos e de pequenos carregadores, tornando-o mais espontâneo e dinâmico. No 911 Turbo S, o motor está equipado com o aumento de potência de fábrica II e produz 331 kW (450 CV). Isto significa que o super desportivo de 1500 kg consegue acelerar até aos 100 km/h em 4,1 segundos, sendo o primeiro Porsche 911 a atingir uma velocidade máxima de 300 km/h.

Porsche 911 Turbo S 996 (2004-2006)

A geração de modelos 996 marca um ponto de viragem importante em termos de tecnologia e estratégia de modelos. Pela primeira vez, a Porsche oferece o modelo topo de gama do 911 na versão Cabriolet, e não exclusivamente como Coupé. Existem duas novas características no compartimento do motor: o novo 911 Turbo S funciona com refrigeração a

água de série e com caixa automática (Tiptronic S) como opção. Os clientes congratulam-se com os fortes números de vendas: no total, são produzidos 1563 exemplares.

A Porsche também posiciona este Turbo S como um modelo topo de gama e líder tecnológico. O sistema de travagem em cerâmica PCCB recentemente introduzido no 911 Turbo passa a fazer parte do equipamento de série, tal como as tampas côncavas dos cubos das rodas com brasão Porsche colorido e um leitor de seis CDs. O aumento da potência de fábrica para 331 kW (450 CV), código de equipamento X50, também faz parte do equipamento de série. Permite uma velocidade máxima de 307 km/h – um novo recorde para o 911 Turbo S.

Porsche 911 Turbo S 997 (2010–2012)

A transição para a geração de modelos 997 significa apenas alterações cuidadosas nas dimensões. O 911 Turbo S evolui de forma ainda mais significativa do ponto de vista técnico. Isto deve-se ao facto de a Porsche equipar o motor boxer de seis cilindros e 3,8 litros recentemente desenvolvido com turbocompressores significativamente melhorados. A geometria variável da turbina (VTG) destes turbocompressores permite direccionar o fluxo de forma mais eficiente para a turbina e gerar uma rotação mais elevada do turbocompressor com baixas cargas do motor. O resultado é uma capacidade de resposta espontânea e um aumento da potência: a nova transmissão gera até 390 kW (530 CV) e um binário de 700 Nm. Em relação à sua base, o 911 Turbo, reduz a aceleração até aos 100 km/h em quatro décimos de segundo, atingindo a velocidade de uma estrada secundária em 3,3 segundos.

A nova transmissão de dupla embraiagem (PDK) de 7 velocidades ajuda nesta tarefa. Faz também parte do equipamento de série do 911 Turbo S, assim como o bloqueio mecânico do eixo traseiro, jantes com bloqueio central pela primeira vez, o novo Pacote Sport Chrono e o interior exclusivo em couro. Com estas características, a Porsche distingue claramente o modelo de topo do 911 Turbo. O grupo motopropulsor exclusivo contribui para a nova posição: a potência superior do 911 Turbo S já não pode ser encomendada para o 911 Turbo da geração 997 através do aumento de potência de fábrica. Em todo o mundo, 5296 clientes optam por um 911 Turbo S do tipo 997.

Porsche 911 Turbo S 991 (2013-2016)

Na geração de modelos 991, a Porsche afasta-se pela primeira vez do padrão de lançar o 911 Turbo S no mercado apenas no final do ciclo de vida de uma série. Estreia-se em 2013, pouco após o novo 911 Turbo, e distingue-se mais claramente do que antes. A carenagem dianteira com airblades, as ponteiras de escape cromadas em preto e o interior em couro preto e vermelho fazem parte do equipamento de série. Estas características de equipamento não estão disponíveis no 911 Turbo. As opções específicas do modelo, como a alavanca PDK em carbono, aumentam ainda mais a diferença estética.

A mudança de modelo traz inúmeras inovações técnicas que tornam o 911 Turbo S ainda mais dinâmico. Pela primeira vez, a Porsche disponibiliza a direção no eixo traseiro e introduz elementos aerodinâmicos ativos. As mudanças na transmissão PDK ocorrem mais rapidamente e o grupo motopropulsor é mais potente. Com 412 kW (560 CV) e 700 Nm de binário, o Turbo S acelera dos 0 aos 100 km/h em 3,1 segundos. A sua velocidade máxima é de 318 km/h. Até à atualização do modelo, a Porsche produziu 9629 exemplares.

Na segunda metade da sua vida, o 911 Turbo S recebe mais inovações importantes. Um Dynamic Boost mantém a pressão de sobrealimentação constante quando o pedal do acelerador é libertado por breves instantes. Isto significa que o motor reage praticamente sem demora quando o pedal do acelerador é pressionado novamente. Pela primeira vez, o botão Sport Response permite ajustar a resposta do motor e da transmissão. Além disso, a potência do motor aumenta para 427 kW (580 CV) e 750 Nm de binário. Estas modificações surgem em conjunto com outro marco: pela primeira vez na história dos modelos Turbo, um veículo reduz a aceleração dos 0 aos 100 km/h abaixo da marca dos três segundos, alcançando-a em 2,9 segundos. Foram produzidos 10 079 veículos do 911 Turbo S da série 991.2.

Porsche 911 Turbo S 992 (2020-2025)

O Porsche 911 Turbo S é sempre um pioneiro tecnológico. Isto aplica-se à própria estreia no lançamento da geração 992. Devido à pandemia do coronavírus, a Porsche apresentou o modelo online, uma vez que o lançamento previsto para o Salão Automóvel de Genebra

não se realizou. Pela primeira vez, um 911 Turbo S estreia-se também antes do 911 Turbo. O que antes era exótico tornou-se um pilar importante e desejável na gama de modelos 911.

Em comparação com o seu antecessor, é ainda mais rápido. Equipado com um motor recém-desenvolvido com dois turbocompressores VTG simétricos, um novo sistema de admissão e de ar de sobrealimentação e uma nova caixa PDK de 8 velocidades, acelera até aos 100 km/h em 2,7 segundos. Com uma potência de 478 kW (650 CV) e um binário de 800 Nm, o novo grupo motopropulsor volta a superar claramente todos os seus antecessores.

Pouco mais de um ano após a atualização do modelo de base, a Porsche apresenta o 911 Turbo S da geração 992.2. Este reforça de forma impressionante a sua reivindicação de liderança tecnológica. Pela primeira vez, um 911 Turbo S conta com um híbrido de performance cujo sistema de alta tensão permite novas dimensões em termos de potência e de tecnologia do chassis. O inovador grupo propulsor T-hybrid do 911 Turbo S com dois turbocompressores elétricos atinge uma potência combinada de 523 kW (711 CV) e um binário máximo de 800 Nm. O tempo de aceleração dos 0 aos 100 km/h diminui para 2,5 segundos.