

Modificaciones en la carrocería y el chasis

24/07/2026

El chasis del nuevo 911 Turbo S también se ha capacitado para adaptarse a la enorme potencia del nuevo sistema de propulsión. En la parte delantera, por ejemplo, los ingenieros han adaptado las torretas de suspensión, la bandeja de la batería de alto voltaje y el travesaño delantero. En la parte trasera, se han modificado, entre otras cosas, los soportes del amortiguador, los soportes traseros y el suelo. También se han introducido nuevos soportes para el motor. Los soportes convencionales superan a sus predecesores activos en todos los aspectos, además de ser más ligeros y compactos.

La carrocería ensanchada y la anchura de vía del vehículo son otros ejemplos de las características de diseño tradicionales de la serie Turbo. Los pasos de rueda delanteros son 45 mm más anchos que los de los modelos 911 Carrera. Los grandes pasos de rueda traseros, que son una característica distintiva muy conocida de los modelos 911 Turbo, ensanchan la parte trasera en 20 mm. Las llamativas salidas de aire de la sección trasera de nuevo diseño enfatizan aún más la anchura adicional.

El aspecto frontal del coche también es aún más llamativo gracias a los nuevos elementos de diseño funcional. La integración de todas las funciones de iluminación frontal en los faros principales, que vienen tintados de serie en el 911 Turbo S, va más allá de la iluminación y la estética. Crea espacio en la parte delantera para unas entradas de aire de refrigeración más grandes y eficaces. La firma luminosa de cuatro puntos, típica de todos los modelos Porsche, está activa en todos los modos de iluminación del 911 Turbo S, incluso cuando se encienden las luces de cruce o las luces largas.

Aerodinámica activa con funciones ampliadas

Los diversos componentes aerodinámicos del 911 Turbo S son tanto elementos distintivos a nivel visual como elementos clave para mejorar el rendimiento. El alerón trasero activo, típico del Turbo, reduce la elevación a alta velocidad y minimiza la resistencia aerodinámica cuando se encuentra en su posición más eficiente. Es una de las varias características aerodinámicas activas del 911 Turbo S, que en conjunto proporcionan un rendimiento aerodinámico óptimo en función de la demanda de potencia, la situación de conducción y la temperatura ambiente. Al igual que en el modelo anterior, el sistema aerodinámico global incluye un spoiler delantero activo. Dependiendo del modo de conducción, puede estar completamente retraído, parcialmente extendido o completamente desplegado, lo que reduce la resistencia aerodinámica o aumenta la carga aerodinámica, según sea necesario.

Las cinco aletas de aire de refrigeración visibles y dispuestas verticalmente en la parte delantera del coche están diseñadas para optimizar el flujo de grandes volúmenes de aire, lo que compensa el aumento de la demanda de aire de refrigeración del sistema de propulsión. Cuando los requisitos de potencia son bajos, las aletas permanecen prácticamente cerradas, lo que reduce la resistencia aerodinámica y, por lo tanto, el consumo de combustible. Cuando la demanda de potencia es alta, por ejemplo, al conducir en pista, las aletas se abren y dirigen aire adicional al sistema de refrigeración.

Una novedad en el 911 Turbo S son los difusores delanteros adaptativos situados en los paneles inferiores de la carrocería. Se abren y se cierran en sincronía con las aletas de aire de refrigeración. Cuando las aletas del difusor están abiertas, el aire fluye a través del conducto y entra en el paso de rueda. Esto reduce la elevación del eje delantero, compensando el impacto del aumento del suministro de aire de refrigeración sobre las fuerzas de elevación. El sistema también refrigera los frenos. En modo húmedo, los difusores se cierran para proteger los discos de freno delanteros de la humedad excesiva. Cuando están cerrados, se combinan las ventajas aerodinámicas del difusor y las aletas de aire de refrigeración. Cuando cada elemento aerodinámico activo se encuentra en su posición más eficiente, el coeficiente de resistencia aerodinámica del 911 Turbo S Coupé se reduce hasta en un 10 por ciento. Los componentes aerodinámicos pasivos optimizados también contribuyen a ello.

El nuevo lenguaje de diseño Turbo se presenta por primera vez en el 911

Un Turbo S siempre se reconoce como un Turbo S. Esto es lo que representa el lenguaje de diseño

Turbo de Porsche en todas sus series de modelos, y ahora se incorpora por primera vez al 911. Su característica definitoria es el color antracita Turbonite, reservado exclusivamente para los modelos Turbo. Porsche utiliza este color en el 911 Turbo S como tono de contraste en las lamas del alerón trasero y en los marcos de las ventanas laterales. Los escudos Porsche en la tapa del maletero delantero y los tapacubos también están acabados en Turbonite. Todas estas características, disponibles por primera vez en un 911 de serie, se combinan con las características clásicas e inconfundibles del 911 Turbo para formar un conjunto armonioso. Entre ellas se incluyen la carrocería y la vía ensanchadas, así como el alerón trasero activo. Otra característica de diseño elegante es el spoiler delantero adaptable, que lleva la inscripción «Turbo S». En la parte trasera, el 911 Turbo S se identifica por una nueva estructura perlada en el embellecedor situado debajo de la banda del grupo óptico trasero. Se eleva dinámicamente en la pagoda. El sistema de escape deportivo con silenciador trasero y embellecedores de los tubos de escape de titanio también subrayan la posición del coche como modelo de gama alta. El sistema de escape ahorra 6.8 kg de peso en comparación con el modelo anterior. También hay disponibles, opcionalmente, tubos de escape deportivos de titanio de forma ovalada. El 911 Turbo S es igualmente distintivo desde el lateral. Las cubiertas inferiores de los retrovisores exteriores, las entradas de aire laterales traseras y los faldones laterales están pintados en un elegante negro brillante. En general, el aspecto exclusivo, decidido y moderno del 911 Turbo S lo diferencia claramente de otros modelos 911.

Gama de colores: individualidad prácticamente sin límites

El Porsche 911 Turbo S ofrece una amplia selección de colores de pintura exterior. La gama de colores se divide en los conocidos mundos cromáticos Legends, Dreams, Shades y Contrasts. Para este modelo, Legends comprende cuatro tonos clásicos de Porsche, mientras que Dreams agrupa tonos especialmente coloridos y expresivos, como el Guards Red y el Lugano Blue. La paleta de colores Shades reúne colores apagados y elegantes, mientras que el mundo cromático Contrasts se compone de blanco y negro.

Porsche Exclusive Manufaktur ofrece más de 130 colores de carrocería adicionales en las gamas Paint to Sample y Paint to Sample Plus. La categoría Paint to Sample incluye colores predefinidos que ya han sido aprobados técnicamente. Entre ellos se encuentran, por ejemplo, Maritimeblue (Blue Marítimo), Rubystar (Rojo Rubí) y Mintgreen (Verde Menta). Algunos de estos colores gozan de auténtico estatus de culto en la comunidad Porsche.

Porsche Exclusive Manufaktur también ofrece el programa Paint to Sample Plus. Los clientes pueden proporcionar a su Centro Porsche local una muestra del color deseado, que Porsche utiliza para determinar la viabilidad técnica. Si es viable, el fabricante de automóviles deportivos desarrolla el color de pintura adecuado para utilizarlo en el vehículo del cliente. Dependiendo de la complejidad, este proceso dura unos nueve meses. En el caso de Paint to Sample, el plazo de entrega puede aumentar en tres meses.

El Porsche 911 Turbo S Cabriolet está disponible con varios colores de techo. Además de negro, azul,

marrón y rojo, también hay una opción en negro con rayas grises.

Se pueden personalizar detalles adicionales con la gama de paquetes de diseño disponibles. El paquete SportDesign 911 Turbo Carbon, por ejemplo, ofrece luces traseras de diseño exclusivo con un toque Turbonite. Las cubiertas superiores de los retrovisores exteriores y los embellecedores triangulares de las ventanas son de carbono, al igual que las entradas de aire del panel lateral trasero. El paquete también incluye pinzas de freno negras para el sistema Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

MEDIA ENQUIRIES

Elizabeth Solís

Public Relations and Press
Porsche Latin America
+1 (770) 290 8305
elizabeth.solis@porschelatinamerica.com

Consumption data

911 Turbo S (WLTP)*: Fuel consumption combined: 11.7 – 11.5 l/100 km; CO_2 emissions combined: 266 – 261 g/km; CO_2 class: G

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_323898_en.mp4

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/dosieres-de-prensa/pla-porsche-911-turbo-s/pla-Carrocería,-aerodinámica-y-diseño.html