



Noua sportivă cu performanțe 360: Porsche 911 Turbo S

08/09/2025 Porsche prezintă modelul de vârf al seriei 911 la Salonul auto IAA Mobility de la München: un motor inovator, twin-turbo, cu tehnologie T-Hybrid face din noul 911 Turbo S cel mai puternic 911 de serie de până acum

- **Cel mai puternic 911 de până acum, cu o putere totală de 523 kW (711 CP).**
- **Grup motopropulsor inovator T-Hybrid cu două turbocompresoare electrice pentru gazele de eșapament**
- **Accelerație de la 0 la 100 km/h în 2,5 secunde**
- **Cu aproximativ 14 secunde mai rapid pe Nürburgring Nordschleife decât predecesorul său**
- **Combinație unică de performanță, confort pe distanțe lungi, exclusivitate și utilizare zilnică**

Grup motopropulsor inovator, Twin-Turbo T-Hybrid

Noul sistem de propulsie, de înaltă performanță, atinge o putere totală de 523 kW (711 CP). Acest lucru face din noul 911 Turbo S cel mai puternic 911 de serie de până acum. Cuplul maxim al grupului motopropulsor este de 800 Nm și este disponibil de la 2.300 la 6.000 rpm. Curba puterii se caracterizează și printr-un vârf neobișnuit de larg: între 6.500 și 7.000 de rotații dispuneți de puterea maximă, de 711 CP. Echipat cu tehnologia inovatoare și deosebit de ușoară T-Hybrid, cu un sistem de 400 V, are o putere mai mare cu 61 CP față de predecesorul său.

Motorul T-Hybrid a debutat în 2024, pe 911 Carrera GTS. Tehnologia a fost apoi dezvoltată în mod semnificativ, pentru a fi utilizată pentru noul 911 Turbo S. În timp ce un singur turbocompresor electric pentru gazele de eșapament (eTurbo) este integrat în sistemul T-Hybrid din GTS, două eTurbo sunt utilizate în noul 911 Turbo S. Turbina și compresorul au fost proiectate special pentru a îndeplini cerințele modelului de vârf. Cele două eTurbo contribuie nu numai la creșterea considerabilă a performanțelor, ci și la îmbunătățirea capacității de răspuns a sistemului de propulsie.

Bateria de înaltă tensiune deosebit de compactă, ușoară, cu o capacitate de 1,9 kWh, este aceeași cu cea folosită la 911 Carrera GTS. Un PDK în opt trepte și un motor electric integrat transmit puterea către sistemul de tracțiune integrală Porsche Traction Management (PTM). Timpul de sprint al versiunii Turbo S Coupé, de la 0-100 km/h, este redus cu 0,2 secunde, la 2,5 secunde, comparativ cu predecesorul său. Noul model are nevoie de 8,4 secunde pentru a ajunge la 200 km/h, ceea ce reprezintă o îmbunătățire de 0,5 secunde. Viteza maximă a noului 911 Turbo S este de 322 km/h.

Cu aproximativ 14 secunde mai rapid pe Nürburgring Nordschleife

În ciuda componentelor suplimentare ale sistemului hibrid performant, noul 911 Turbo S cântărește cu doar 85 de kilograme mai mult decât precursorul său. Creșterea în greutate a fost compensată excelent în toate domeniile relevante pentru dinamica de conducere. Cea mai bună dovadă este timpul obținut pe Nürburgring Nordschleife. Ca parte a activităților finale de dezvoltare efectuate în toamna anului 2024, un 911 Turbo S ușor camuflat a realizat un timp de 7:03,92 minute sub supraveghere notarială – dovedindu-se cu aproximativ 14 secunde mai rapid decât predecesorul său. „Nu simți creșterea în greutate. Dimpotrivă – mașina este mult mai agilă, are mai multă aderență și este semnificativ mai rapidă decât modelul anterior, pe toate secțiunile relevante ale pistei”, spune ambasadorul mărcii Porsche, Jörg Bergmeister, care a fost implicat în dezvoltarea și testarea noului 911 Turbo S și a stabilit timpul oficial al turului.

Frâne și anvelope cu performanțe optimizate

Inginerii Porsche au adaptat toate echipările mașinii la această performanță impresionantă a modelului 911 de vârf. Noua generație de anvelope folosite la 911 Turbo S oferă o manevrabilitate îmbunătățită semnificativ pe uscat, menținând, în același timp, o performanță bună pe suprafață umedă. Axa din spate a mașinii sport este acum echipată cu anvelope cu zece milimetri mai late în comparație cu modelul anterior, măsurând 325/30 ZR 21. La fel ca și la predecesorul său, anvelopele de dimensiunea 255/35 ZR 20 sunt montate pe puntea față. Sistemul standard de frânare, din compozit ceramic, Porsche (PCCB) este echipat cu plăcuțe de frână noi și poate rezista la sarcini enorme. Acest lucru îmbunătățește performanța de frânare și senzația pedalei în egală măsură. Inginerii au mărit diametrul

discului de frână pe puntea spate de la 390 mm la 410 mm. Pe față se folosesc discuri de frână cu diametrul de 420 mm. Aceasta înseamnă că noul 911 Turbo S este echipat cu cel mai mare sistem de frânare PCCB pe care Porsche l-a instalat vreodată, pe un model cu două uși.

Aerodinamică activă, inteligentă

Un nou concept aerodinamic optimizează răcirea și eficiența noului 911 Turbo S. Clapetele de aer de răcire active, dispuse vertical, în partea din față a mașinii, alături de un difuzor frontal activ, de buza variabilă a spoilerului față și de eleronul spate extensibil și basculabil, moștenit de la predecesor, funcționează împreună ca un sistem global, eficient. Aerul de răcire circulă optim către frâne și radiatoare. În funcție de situația de conducere, aerodinamica activă reduce în mod inteligent portanța sau, atunci când este retrasă, rezistența. Coeficientul de rezistență al lui 911 Turbo S Coupé a fost redus cu zece procente în comparație cu predecesorul său, în cea mai eficientă poziție a tuturor elementelor aerodinamice active. În plus, aerodinamica activă îmbunătățește comportamentul de frânare pe suprafață umedă al modelului de top: în modul Wet, difuzoarele față se apropie, pentru a proteja discurile de frână față de stropii de apă.

Șasiu pentru agilitate și stabilitate îmbunătățite

Sistemul de propulsie T-Hybrid, cu sistemul său electric de înaltă tensiune și sistemul de baterii, le permite inginerilor Porsche să echipeze 911 Turbo S cu Porsche Dynamic Chassis Control (ehPDCC) controlat electro-hidraulic, ca standard. Acesta reduce tendința de rulare la schimbarea direcției și crește agilitatea la intrarea și ieșirea din viraje. Sistemul funcționează cu tije de cuplare active interconectate, în care presiunea este construită de debitul volumului de ulei, în funcție de situația de conducere. Stabilizatorii generează forțe de sprijin și mențin automobilul în echilibru. Acest lucru face mașina sport și mai previzibilă și mai ușor de condus, în ciuda puterii enorme. Modelul de top al seriei de modele 911 îmbunătățește și mai mult confortul de conducere, stabilitatea și agilitatea în același timp. Pentru utilizare zilnică optimă, PDCC electrohidraulic poate fi prevăzut cu un sistem de ridicare opțional pentru puntea față, care acționează mult mai rapid decât predecesorul său, datorită integrării sale în sistemul de 400 V.

Un nou sistem de evacuare sport, standard, cu amortizor de zgomot spate și țevi de eșapament din titan subliniază, de asemenea, poziționarea noului 911 Turbo S din punct de vedere acustic. Sunetul său a fost compus special pentru el. În plus, sistemul de evacuare economisește 6,8 kg de greutate. O altă componentă a soundului mașinii, încă și mai emoționantă, este generată de actualizările interne ale motorului. Motorul boxer, de 3,6 litri, funcționează deliberat cu o sincronizare asimetrică, care adaugă frecvențe suplimentare sunetului motorului producând astfel un sunet mai gutural și mai ascuțit.

Aspect exclusivist și echipamente de înaltă calitate

Noul Turbo S marchează introducerea strategiei de design Turbo a Porsche pe seria 911. Numeroase elemente contrastante sunt proiectate în culoarea Turbonite, care este rezervată exclusiv variantelor Turbo. Acestea includ emblema Porsche și inscripția „Turbo S” în spate. În plus, inserțiile specifice Turbo S, în lamelele eleronului și ale benzilor geamurilor laterale diferențiază vârful de gamă. Gama de roți pentru Turbo S include noi modele de capace pentru sistemele de prindere centre-lock, în culoarea Turbonite.

Așa cum este tipic pentru modelele Turbo, noul vârf de gamă din actuala serie 911 are o caroserie și un ecartament vizibil mai ample în comparație cu modelele Carrera, precum și orificii în secțiunea laterală - spate. Pe partea posterioară reproiectată, orificiile de ventilație impresionante accentuează și mai mult lățimea. Țevile de eșapament din titan ale sistemului de evacuare, cu un design reinterpretat, tipic pentru modelul Turbo, subliniază poziția mașinii în gama de modele, la fel ca și structura dinamică perlată de deasupra benzii de stopuri. Ca opțiune, sunt disponibile ornamente ovale din titan pentru țevile de eșapament, cu o structură specială. În ansamblu, aspectul său exclusivist diferențiază clar modelul Turbo S de celelalte modele 911.

Accentele de culoare Turbonite caracterizează și interiorul. Acestea pot fi găsite în panourile ușilor, pe volan, pe tabloul de bord și pe consola centrală, în cusăturile decorative, pe cronometrul Sport Chrono și la seturile de instrumente de bord. Centurile de siguranță și mai multe butoane din consola centrală sunt, de asemenea, proiectate de designerii Porsche în această culoare. Pentru prima dată, benzile ornamentale cu structură din carbon, cu ornamente din neodim și o căptușeală din microfibră perforată cu suport negru fac parte din interiorul exclusivist.

În versiunea coupé, 911 Turbo S este livrat standard cu două locuri. La cerere, sistemul banchetei din spate poate fi configurat fără costuri suplimentare. Cabrioletul este livrat în general într-o configurație 2+2. Porsche echipează noul 911 Turbo S cu faruri HD Matrix LED ca standard. Acestea au funcții inovatoare de iluminare, care măresc în mod considerabil siguranța la condus pe timp de noapte. Pachetul Sport Chrono, care include indicatorul de temperatură a anvelopelor, suspensia PASM special reglată, suportul electro-hidraulic PDCC și sistemul de evacuare sport din titan sunt, de asemenea, în echiparea standard. La interior, scaunele Sports Plus adaptive, în 18 direcții, cu funcție de memorie și inscripția „turbo S” pe tetiere sunt standard din fabrică. Elementele în relief, specifice modelului Turbo S, de pe suprafețele scaunelor și panourile ușilor reprezintă o reinterpretare a caracteristicilor de design ale primului model 911 Turbo 930. Scaunul sport pliabil și ușor, cunoscut de la modelul 911 GT3, este disponibil opțional pentru modelul coupé.

Gamă largă de opțiuni

Alte opțiuni de personalizare sunt disponibile prin gama Porsche Exclusive Manufaktur. Pe lângă programul Paint to Sample, care oferă peste 100 de culori la exterior, acestea includ roți Turbo Exclusive Design, cu lame de carbon vopsite în neodim, un acoperiș ușor din carbon expus, stopuri Exclusive Design și prize de aer în secțiunea laterală din spate din carbon. Pentru prima dată, pot fi comandate brațe de ștergător ușoare, din carbon, care sunt cu 50 la sută mai ușoare decât cele standard. Interiorul poate fi îmbunătățit și mai mult, cu detalii precum cusături decorative în culori contrastante, elemente personalizate în relief, console pentru scaune și panouri de prag din piele, cu cusături decorative fine, precum și chei vopsite, personalizate.

Un 911 Turbo S de purtat la mână

Configuratorul Porsche Design Timepieces oferă clienților posibilitatea de a-și proiecta propriul echipament sport personalizat pentru încheietura mâinii – care se potrivește perfect cu modelul 911 Turbo S, până în cele mai mici detalii. Noul cadran negru, cu elemente Turbonite, reflectă această

strânsă legătură cu mașina. Pe lângă Turbonite, toate culorile exterioare (inclusiv Paint to Sample) sunt disponibile pentru inelul colorat din jurul cadranului.

Carcasa din titan are un strat de carbură de titan negru. Cureaua este realizată din piele și fibre originale Porsche folosite pentru interioarele mașinilor. Un element distinctiv este ștanțarea la cald, cu inscripția Turbo S. Ceasul are un mecanism Porsche Design WERK 01.200 cu certificare COSC și funcție flyback. Rotorul de înfășurare personalizabil reflectă diversele modele ale roților 911 Turbo S și prezintă emblema Porsche în Turbonite. Spatele carcasei poate fi personalizat prin gravare. Cronograful 911 Turbo S este fabricat manual, la comandă, în fabrica de ceasuri Porsche din Grenchen, Elveția.

Disponibil pentru comanda acum

Noul Porsche 911 Turbo S poate fi comandat la prețuri începând de la 281.425,48 de euro, inclusiv TVA și echipamente specifice țării. 911 Turbo S Cabriolet are prețuri care pornesc de la 295.867,33 de euro. Livrările vor începe la începutul anului 2026 în Europa.

Mai multe informații, materiale foto și video pot fi găsite în Porsche Newsroom: newsroom.porsche.com

MEDIA ENQUIRIES



Loredana Matei

loredana.matei@porsche.ro

Date consum

911 Turbo S Cabriolet (preliminary values)

Consum de combustibil / Emisii

WLTP*

consum de combustibil mixt (WLTP) 11.8 – 11.7 l/100 km

emisii CO₂ mixte (WLTP) 267 – 265 g/km

CO₂ class G Class

CO₂ class weighted combined G Class

911 Turbo S (preliminary values)

Consum de combustibil / Emisii

WLTP*

consum de combustibil mixt (WLTP) 11.8 – 11.6 l/100 km

emisii CO₂ mixte (WLTP) 266 – 262 g/km

CO₂ class G Class

CO₂ class weighted combined G Class

*Informații suplimentare privind valorile oficiale referitoare la consumul de carburant și emisiile de CO₂ specifice oficiale ale autoturismelor sunt disponibile în "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO₂ Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars)

care este disponibil gratuit la reprezentanțele de vânzare, de la DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Listă de linkuri

Link către acest articol

<https://newsroom.porsche.com/ro/2025/produse/Noua-sportivă-cu-performanțe-360--Porsche-911-Turbo-S.html>

Pachet Media

<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/76448d56-c8b6-48dd-aec4-11dbd02de78a.zip>