

# Un todoterreno con un impresionante tiempo en la prueba Nordschleife

24/07/2026

El nuevo 911 Turbo S combina lo mejor de todos dos mundos, como es habitual en este modelo. Es perfectamente adecuado para el uso diario, cómodo, con un equipamiento exclusivo y ofrece un rendimiento impresionante en pista.

Durante el desarrollo y el ajuste de la suspensión, se prestó especial atención a la optimización de la capacidad de conducción, a pesar del aumento significativo de la potencia. La relación potencia-peso es de 2.43 kg/HP (Cabriolet: 2.55 kg/HP). Los requisitos del modelo incluían una dinámica de conducción predecible y cómoda, una entrega de potencia intuitiva y precisa, un frenado de alto rendimiento sin concesiones y un agarre óptimo.

El alto nivel de capacidad de respuesta y manejabilidad del tren motriz se traslada a la suspensión: es

segura, controlable y predecible.

A pesar de su sistema híbrido de alto rendimiento, la amplia lista de equipamiento de serie y las mejoras en la suspensión y la carrocería, el peso en vacío del nuevo 911 Turbo S solo ha aumentado en un total de 85 kg en comparación con su predecesor. Este aumento de peso se compensó con creces en todos los aspectos relacionados con el rendimiento y la dinámica de conducción, como lo demuestra el rendimiento del coche en pista. En el circuito de Nürburgring-Nordschleife, el nuevo 911 Turbo S registró un tiempo oficial por vuelta de 07:03.92 minutos, superando a su predecesor directo en unos 14 segundos. El 911 Turbo S completa el sprint de 0 a 100 km/h en 2.5 segundos. Solo tarda 8.4 segundos en acelerar de 0 a 200 km/h, y su velocidad máxima es de 322 km/h.

## Estabilización electrohidráulica de rodillos

El notable avance en rendimiento es el resultado de un conjunto global perfectamente ajustado que comprende el tren motriz, la aerodinámica y la suspensión. La fuente de alimentación del sistema activo de estabilización electrohidráulica del balanceo (ehPDCC) se ha desarrollado especialmente para los vehículos con el nuevo motor bóxer sin correas y se ha optimizado aún más para el nuevo 911 Turbo S. Aumenta tanto la agilidad a bajas velocidades como la estabilidad a altas velocidades, lo que contribuye de manera significativa a mejorar el rendimiento y el confort del 911 Turbo S. El sistema PDCC electrohidráulico viene de serie en el 911 Turbo S.

Una unidad de motor/bomba, compuesta por un motor síncrono de imán permanente de alto voltaje y una bomba de engranajes interna, genera un flujo de aceite. Un bloque de válvulas lo distribuye a los ejes delantero y trasero. Allí llega a las barras estabilizadoras activas que, dependiendo de la situación de conducción, utilizan la presión disponible en el sistema para ejercer una fuerza de torsión específica sobre las barras estabilizadoras. Esto genera fuerzas de apoyo a lo largo del eje longitudinal del vehículo, lo que reduce el balanceo y permite que el coche tome las curvas con una estabilidad excepcional.

El sistema está equipado con un acumulador de presión que, en condiciones normales de funcionamiento, mantiene una presión de 10 bar y compensa de forma fiable cualquier fluctuación natural. Un filtro limpia el flujo de aceite de retorno y garantiza el funcionamiento a largo plazo de las válvulas y la bomba de aceite.

El control basado en la demanda reduce el consumo de energía en más de un 80 por ciento en comparación con el sistema anterior. La introducción de esta tecnología aporta ventajas notables en términos de comodidad, capacidad de conducción y precisión. El coche deportivo puede alcanzar velocidades más altas tanto en la entrada como en la salida de las curvas, lo que contribuye significativamente a mejorar los tiempos por vuelta en pista.

Además, el ehPDCC controla el sistema opcional de elevación del eje delantero. Su funcionamiento también se beneficia de este cambio tecnológico: reacciona más rápidamente y es capaz de alcanzar un ángulo de aproximación 2,4 grados mayor que con el sistema anterior.

Porsche ha optimizado de forma integral el sistema Porsche Active Suspension Management (PASM) de serie del 911 Turbo S. Ofrece un rendimiento significativamente mejorado, al tiempo que proporciona un mayor confort de marcha. Esto se consigue adaptando la rigidez de los muelles, la hidráulica de los amortiguadores y el mapa de amortiguación, así como mediante unos soportes del motor de nuevo desarrollo que, gracias a su mayor rigidez, permiten una mayor precisión y una respuesta más exacta de la superficie de la carretera.

Al mismo tiempo, ofrecen una ventaja de peso con respecto a sus predecesores. La geometría y la elastocinética del eje trasero del 911 Turbo S también se han adaptado al aumento de peso del sistema de propulsión T-Hybrid. El 911 Turbo S puede equiparse opcionalmente con un sistema de suspensión deportiva PASM, con una altura de conducción 10 mm más baja y un enfoque aún más centrado en el rendimiento.

## Frenos, neumáticos y rines

Para el nuevo 911 Turbo S, Porsche ha perfeccionado considerablemente el sistema Porsche Composite Ceramic Brake (PCCB), que viene de serie. El modelo insignia del 911 está equipado con los discos de freno más grandes que Porsche haya montado jamás en el sistema de frenos cerámicos de un modelo de dos puertas. En la parte delantera se han instalado pinzas fijas de 10 pistones y discos de freno de 420 milímetros. Los frenos traseros cuentan con pinzas de cuatro pistones y nuevos discos más grandes, con un diámetro de 410 mm.

Los discos perforados utilizados en el sistema de frenos cerámicos son un 50 % más ligeros que los discos de hierro fundido. Porsche ha demostrado el alto nivel de rendimiento de frenado del coche durante exhaustivas pruebas en condiciones reales en el circuito Nürburgring-Nordschleife. Además, las nuevas pastillas ofrecen una sensación especialmente natural en el pedal de freno. La ventilación revisada de los frenos y la integración de insertos de pistón en las pinzas garantizan una gestión térmica óptima, evitando el sobrecalentamiento del líquido de frenos. Las pinzas están pintadas de amarillo de serie. Las pinzas pintadas de negro están disponibles bajo pedido en Porsche Exclusive Manufaktur.

Además de mejorar el rendimiento de frenado, Porsche también ha mejorado aún más el agarre mecánico del 911 Turbo S. El deportivo está equipado con neumáticos 325/30 ZR 21 en la parte trasera, que son 10 mm más anchos que los del modelo anterior, y neumáticos 255/35 ZR 20 en la parte delantera. El resultado es un manejo aún mejor en condiciones secas, al igual que se mantiene un excelente rendimiento en mojado.

Otro elemento destacado exclusivo del 911 Turbo S son las llantas de 20/21 pulgadas con cierre centralizado del 911 Turbo S. Acabadas en el distintivo color Turbonite, son una característica única y llamativa del modelo insignia. Hay otras opciones de llantas disponibles opcionalmente: las llantas 911 Sport Classic de 20/21 pulgadas y las llantas 911 Turbo Exclusive Design con palas de carbono. El innovador diseño de las palas de carbono sirve para optimizar la aerodinámica. Porsche Exclusive Manufaktur ofrece un total de siete colores para las llantas Sport Classic y cuatro para las llantas

Exclusive Design.

## 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, $CO_2$Emissions 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_323211_en.mp4

### Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/dosieres-de-prensa/pla-porsche-911-turbo-s/pla-Suspensión-y-Rendimiento.html