

911 Turbo S (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,7 – 11,5 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 266 – 261 g/km; CO_2-Klasse: G

Spitzenmodell mit Performance-Hybrid und 711 PS

24/07/2026 Spitzenmodell mit Performance-Hybrid und 711 PS

Der neue Porsche 911 Turbo S tritt in große Fußstapfen. Bereits sein Vorgänger galt in der Sportwagenwelt als Maßstab, wenn es um die Kombination aus überlegener Performance, souveränem Langstreckenkomfort, Exklusivität und Alltagstauglichkeit ging. Nun legt der 911 Turbo S die Messlatte in allen Disziplinen noch einmal deutlich höher. Der Sportwagen, der als Coupé und Cabriolet erhältlich ist, debütiert mit deutlich gesteigerter Antriebsperformance, kraftvollerem Design, intelligenterer Aerodynamik, optimiertem Fahrwerk und nochmals exklusiverer Ausstattung.

Antrieb: Performance-Hybrid mit zwei elektrischen Turboladern

Der neu entwickelte, hoch performante Antriebsstrang erreicht eine Systemleistung von 523 kW (711

PS). Das macht den neuen 911 Turbo S zum stärksten Serien-Elfer aller Zeiten. Das maximale Drehmoment des Antriebsstrangs beträgt 800 Newtonmeter und liegt über einen äußerst breiten Drehzahlbereich von 2.300 bis 6.000 Umdrehungen pro Minute an. Auch die Leistungskurve zeichnet sich durch einen ungewöhnlich flachen Verlauf aus: Zwischen 6.500 und 7.000 Kurbelwellenumdrehungen liegt die volle Leistung von 711 PS an. Herzstück ist ein neu entwickelter 3,6-Liter-Boxermotor. Ausgerüstet mit der innovativen T-Hybrid-Technik mit 400-V-Hochvoltsystem erreicht er ein Leistungsplus von 61 PS im Vergleich zum Vorgänger.

Ein Antrieb nach diesem Prinzip debütierte 2024 im 911 Carrera GTS **911 Carrera GTS (WLTP)*:** Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,6 – 10,1 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 242 – 230 g/km; CO_2-Klasse: G. Für den Einsatz im neuen 911 Turbo S wurde die Technik entscheidend weiterentwickelt. Während im GTS ein elektrischer Abgasturbolader (eTurbo) in das T-Hybrid System integriert ist, kommen im neuen 911 Turbo S zwei eTurbos zum Einsatz. Turbine und Verdichter wurden spezifisch auf die Anforderungen des Spitzenmodells ausgelegt. So tragen die beiden eTurbos nicht nur zu der erheblichen Leistungssteigerung bei, sie verbessern auch das Ansprechverhalten sowie die Spontanität und die Agilität des Antriebs. Die besonders kompakte Leichtbau-Hochvoltbatterie mit einer Kapazität von 1,9 kWh entspricht dem Energiespeicher im 911 Carrera GTS. Ein Achtgang-PDK mit integrierter E-Maschine überträgt die Antriebskraft an das Allradsystem Porsche Traction Management (PTM). Den Standardsprint von 0-100 km/h erledigt das Turbo S Coupé nun binnen 2,5 Sekunden und damit 0,2 Sekunden schneller als der Vorgänger. Bis Tempo 200 vergehen 8,4 Sekunden, was einer Verbesserung um 0,5 Sekunden entspricht. Die Höchstgeschwindigkeit des neuen 911 Turbo S beträgt 322 km/h.

Rund 14 Sekunden schneller auf der Nürburgring Nordschleife

Trotz der zusätzlichen Komponenten des Performance-Hybridsystems beträgt das Mehrgewicht des neuen 911 Turbo S im Vergleich zum Vorgänger lediglich 85 Kilogramm. Der Gewichtszuwachs wurde in allen fahrdynamisch relevanten Bereichen deutlich überkompensiert. Der beste Beweis dafür ist die Rundenzeit auf der Nürburgring Nordschleife. Im Rahmen der abschließenden Entwicklungsfahrten im Herbst 2024 erzielte ein leicht getarnter 911 Turbo S im Serienstand unter notarieller Aufsicht eine Zeit von 7:03,92 Minuten. Damit nimmt er dem Vorgänger rund 14 Sekunden ab. „Vom Gewichtszuwachs spürt man nichts. Im Gegenteil – das Auto ist deutlich agiler, hat mehr Grip und ist in allen relevanten Streckenabschnitten deutlich schneller als der bisherige 911 Turbo S“, sagt Porsche-Markenbotschafter Jörg Bergmeister, der an der fahrdynamischen Entwicklung des neuen Sportwagens beteiligt war und die offizielle Rundenzeit erzielte.

Bremsen und Reifen mit optimierter Performance

An dieses beeindruckende Leistungsvermögen des 911-Spitzenmodells passten die Porsche-Ingenieure die komplette Peripherie des Fahrzeugs an. Die neue Reifengeneration, die beim 911 Turbo S zum Einsatz kommt, bietet ein deutlich verbessertes Trockenhandling bei ähnlichen

Nässeeigenschaften. An der Hinterachse des Sportwagens kommen nun zehn Millimeter breitere Reifen der Dimension 325/30 ZR 21 zum Einsatz. An der Vorderachse sind wie beim Vorgänger Reifen der Dimension 255/35 ZR 20 montiert. Die Ingenieure erhöhten den Bremsscheibendurchmesser der serienmäßigen Keramik-Verbundbremsanlage PCCB an der Hinterachse von 390 mm auf 410 mm. Vorne kommen Bremsscheiben mit einem Durchmesser von 420 mm zum Einsatz. Damit ist der neue 911 Turbo S mit der größten PCCB-Bremsanlage ausgestattet, die Porsche je in einem 2-Türer verbaut hat.

Intelligente aktive Aerodynamik

Ein neues Aerodynamik-Konzept optimiert die Kühlung der Bremsen und des Antriebs. Zugleich erhöht es die Effizienz des neuen 911 Turbo S. Aktive, vertikal angeordnete Kühlluftklappen in der Fahrzeugfront und ein aktiver Frontdiffusor bilden gemeinsam mit der vom Vorgänger übernommenen variablen Lippe des Bugspoilers und dem ausfahr- sowie kippbaren Heckflügel ein effizientes Gesamtsystem. Die aktive Aerodynamik verringert je nach Fahrsituation intelligent den Auftrieb oder im eingefahrenen Zustand den Luftwiderstand. Der Luftwiderstandsbeiwert des 911 Turbo S Coupé sinkt in der effizientesten Stellung aller aktiven aerodynamischen Elemente um zehn Prozent gegenüber dem Vorgänger. Zudem verbessert die aktive Aerodynamik das Nassbremsverhalten des Spitzenmodells: Im Wet-Mode schließen die Kühlklappen in der Front, um die vorderen Bremsscheiben vor übermäßigem Spritzwasser zu schützen.

Fahrwerk für verbesserte Agilität und Stabilität

Der T-Hybrid Antriebsstrang mit seinem Hochvolt-Bordnetz und dem Batteriesystem erlaubt es den Porsche-Ingenieuren, den 911 Turbo S serienmäßig mit der elektrohydraulisch gesteuerten Porsche Dynamic Chassis Control (ehPDCC) auszustatten. Sie verringert die Wankneigung bei Richtungswechseln und steigert die Agilität und Präzision in Kurven. Die Stabilisatoren erzeugen Abstützkräfte und halten das Fahrzeug in der Balance. Der Sportwagen wird so trotz der enormen Leistung berechenbarer und leichter fahrbar. Dies verbessert sowohl den Fahrkomfort als auch die Fahrdynamik. So wird das Topmodell der 911er Baureihe wie gewohnt zum souveränen Alleskönner unter den Sportwagen. Für die optimale Alltagstauglichkeit ist das elektrohydraulische PDCC mit einem optionalen Lift-System für die Vorderachse verfügbar. Das dank der Einbindung in das 400 V-System wesentlich schneller agiert als beim Vorgänger.

Eine neue serienmäßig Sportabgasanlage mit Endschalldämpfer und Endrohrblenden aus Titan setzt die Spitzenstellung des 911 Turbo S auch akustisch in Szene. Ihr Sound wurde speziell für das Topmodell komponiert. Zusätzlich spart die Abgasanlage 6,8 Kilogramm Gewicht ein. Ein weiterer Baustein des noch emotionaleren Klangbilds sind innermotorische Maßnahmen. Der 3,6-Liter-Boxer arbeitet gezielt mit asymmetrischen Steuerzeiten, die dem Motorsound weitere Frequenzen hinzufügen und einen kernigeren und markanteren boxer-typischen Klang erzeugen.

Exklusive Optik und hochwertige Ausstattung

Mit dem neuen Turbo S hält Porsches baureihenübergreifende Turbo Designstrategie im 911 Einzug. Das exklusive Erscheinungsbild differenziert den Turbo klar von anderen 911-Modellen. Zahlreiche Kontrastelemente sind im Farbton Turbonit ausgeführt, der exklusiv den Turbo-Varianten vorbehalten ist. Dazu zählen die Porsche-Wappen und der „turbo S" Schriftzug am Heck. Zudem kommen spezifische Einleger in den Lamellen des Heckflügels und Seitenscheibenleisten zum Einsatz. Das Räderprogramm umfasst neue Designs mit Zentralverschluss in Turbonit.

Turbo-typisch verfügt das neue Spitzenmodell der aktuellen Baureihe 911 über eine gegenüber den Carrera-Modellen deutlich sichtbar verbreiterte Karosserie und Spur sowie Öffnungen im Fondseitenteil. Am neu gestalteten Heckteil betonen markante Entlüftungsöffnungen die Breite. Die Endrohre der Titan-Abgasanlage im Turbo-typischen, neu interpretierten Design signalisieren die Spitzenstellung in der Baureihe, ebenso wie eine dynamische Perlenstruktur oberhalb des Rückleuchtenbandes. Optional sind ovale Titan-Endrohrblenden mit einer speziellen Struktur erhältlich.

Akzente in Turbonit prägen auch den Innenraum. Sie finden sich in den Türtafeln, am Lenkrad, an den Einfassungen von Armaturentafel und Mittelkonsole, an den Ziernähten, an der Sport Chrono Stoppuhr und im Kombiinstrument. Die Gurtbänder und einige Tasten in der Mittelkonsole gestalten die Porsche-Designer ebenfalls in diesem Farbton. Erstmals sind Zierleisten in Carbonstruktur mit Zierfaden in Neodyme und ein Dachhimmel aus perforierter Mikrofaser mit schwarzem Backing Teil des exklusiven Interieurs.

Als Coupé wird der 911 Turbo S serienmäßig als Zweisitzer ausgeliefert. Auf Wunsch kann die Rücksitzanlage aufpreisfrei konfiguriert werden. Das Cabriolet wird generell mit Rücksitzanlage ausgeliefert. Porsche stattet den neuen 911 Turbo S serienmäßig mit HD-Matrix LED-Hauptscheinwerfern aus. Sie verfügen über innovative Lichtfunktionen, die die Sicherheit bei Nachtfahrten enorm steigern. Zudem gehören das Sport Chrono Paket inklusive Reifentemperaturanzeige, das spezifisch abgestimmte Fahrwerk PASM, die elektrohydraulische Wankabstützung ehPDCC und die Titan-Sportabgasanlage zum Serienumfang. Im Innenraum kommen ab Werk adaptive 18-Wege-Sportsitze Plus mit Memory-Funktion und „turbo S"-Schriftzug auf den Kopfstützen zum Einsatz. Die Turbo S-spezifische Prägung auf den Sitzflächen und Türverkleidungen ist eine Neuinterpretation der Designmerkmale des ersten 911 Turbo des Typs 930. Optional ist für das Coupé der aus dem 911 GT3 bekannte, klappbare Leichtbau-Sportschalensitz verfügbar.

Vielfältige Optionen

Über das Angebot der Porsche Exclusive Manufaktur stehen weitere Individualisie-rungsoptionen zur Verfügung. Dazu zählen neben dem Farbe nach Wahl Programm mit mehr als 100 Farbtönen unter anderem Turbo Exclusive Design Räder mit Carbon Blades lackiert in Neodyme, ein Leichtbaudach in Sichtcarbon, Exclusive Design Heckleuchten sowie Lufteinlässe im Fondseitenteil aus Carbon. Erstmals

bestellbar sind Leichtbau-Wischerarme aus Carbon, die 50 Prozent leichter sind als das Serienbauteil. Der Innenraum lässt sich unter anderem durch Details wie Ziernähte in abweichenden Farben, personalisierte Prägungen, Sitzkonsolen und Schwellerverkleidungen in Leder mit edlen Ziernähten sowie personalisierte lackierte Fahrzeugschlüssel zusätzlich aufwerten.

Der 911 Turbo S fürs Handgelenk

Der Porsche Design Uhrenkonfigurator bietet die Möglichkeit, den persönlichen „Sportwagen fürs Handgelenk" zu gestalten – bis ins Detail abgestimmt auf den 911 Turbo S. Das neue, schwarz ausgeführte Zifferblatt mit Designelementen in Turbonit spiegelt die Nähe zum Fahrzeug wider. Neben Turbonit stehen für den Farbring um das Zifferblatt sämtliche Exterieurfarben (inklusive Farbe nach Wahl) zur Auswahl. Das Titangehäuse verfügt über eine schwarze Titancarbid-Beschichtung. Das Armband ist aus Original Porsche Fahrzeugleder und -garn gefertigt. Ein Highlight ist das Hot Stamping mit dem Schriftzug „turbo S". Den Zeitmesser treibt das Porsche Design Kaliber WERK 01.200 mit COSC-Zertifizierung und Flyback-Funktion an. Der individuell wählbare Aufzugsrotor greift die verschiedenen Designs der 911 Turbo S Räder auf und wird mit Porsche Wappen in Turbonit ausgeführt. Der Gehäuseboden lässt sich mit einer persönlichen Gravur individualisieren. Der Chronograph 911 Turbo S wird in der Porsche-eigenen Uhrenmanufaktur im Schweizer Grenchen von Hand auf Bestellung gefertigt.

MEDIA ENQUIRIES



Oliver Hilger

Spokesperson 911 and 718
+49 (0) 170 / 911 3915
oliver.hilger@porsche.de

Verbrauchsdaten

911 Turbo S (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,7 – 11,5 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 266 – 261 g/km; CO_2-Klasse: G

*Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH,

Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/pressemappen/pfv-porsche-911-turbo-s/Kurzfassung.html