

La tuttofare tra le sportive: Porsche 911 Turbo S

07/09/2025 Porsche presenta il modello di punta della serie 911 alla fiera IAA Mobility di Monaco di Baviera: un innovativo gruppo propulsore biturbo con tecnologia T-Hybrid rende la nuova 911 Turbo S la 911 più potente di tutti i tempi.

La nuova Porsche 911 Turbo S segue le orme dei predecessori. Già il modello precedente era considerato un punto di riferimento nel mondo delle auto sportive per la combinazione di prestazioni superiori, comfort eccezionale sulle lunghe distanze, esclusività e praticità. Ora, la 911 Turbo S alza ancora di più l'asticella in tutte le discipline. La vettura sportiva, disponibile in versione coupé e cabriolet, debutta con un gruppo propulsore dalle prestazioni nettamente superiori, un design più incisivo, un'aerodinamica più intelligente, un telaio ottimizzato e una dotazione ancora più esclusiva.

«La 911 Turbo S incarna l'esperienza di guida più straordinaria della Porsche 911. Non importa se nell'uso quotidiano, in lunghi tragitti in autostrada o in circuito: rispetto al modello precedente abbiamo reso la nuova 911 Turbo S ancora più confortevole, personalizzabile e, al tempo stesso, più veloce», afferma Frank Moser, responsabile delle serie 911 e 718.

Innovativo motore biturbo T-Hybrid

Il gruppo propulsore ad alte prestazioni di nuova concezione raggiunge una potenza di sistema di 523 kW (711 CV). Ciò rende la nuova 911 Turbo S la più potente 911 di serie di tutti i tempi. La coppia massima del gruppo propulsore è di 800 newton metri ed è disponibile in un intervallo di regimi estremamente ampio, da 2.300 a 6.000 giri al minuto. Anche la curva di potenza si caratterizza per un andamento insolitamente piatto: la potenza massima di 711 CV è disponibile tra i 6.500 e i 7.000 giri dell'albero motore. Il cuore della vettura è il nuovo motore boxer a sei cilindri da 3,6 litri di ultima concezione. Dotato dell'innovativa e particolarmente leggera tecnologia T-Hybrid, con sistema ad alta tensione a 400 V, presenta un incremento di potenza di 61 CV rispetto al predecessore.

Un motore basato su questo principio ha debuttato per la prima volta nel 2024 a bordo della 911 Carrera GTS. Per l'impiego sulla nuova 911 Turbo S, la tecnologia è stata ulteriormente perfezionata. Mentre nel sistema T-Hybrid della GTS è integrato un unico turbocompressore a gas di scarico elettrico (eTurbo), sulla nuova 911 Turbo S vengono utilizzati due eTurbo. La turbina e il compressore sono stati progettati specificamente per soddisfare le esigenze del modello di punta. In questo modo, i due eTurbo contribuiscono non solo a un notevole aumento di potenza, ma anche a migliorare la risposta, la spontaneità e l'agilità del motore.

La batteria ad alta tensione dalla struttura leggera particolarmente compatta, con una capacità di 1,9 kWh, equivale all'accumulatore di energia della 911 Carrera GTS (911 Carrera GTS: consumo carburante combinato (WLTP) 10,6 – 10,1 l/100 km, emissioni CO_2 combinato (WLTP) 242 – 230 g/km). Il PDK a otto rapporti con motore elettrico integrato trasmette la forza propulsiva al sistema a trazione integrale Porsche Traction Management (PTM). Lo sprint standard da 0 a 100 km/h viene eseguito dalla Turbo S Coupé in soli 2,5 secondi e quindi in 0,2 secondi più velocemente rispetto al modello precedente. Per toccare i 200 km/h bastano 8,4 secondi, con un miglioramento di 0,5 secondi. La velocità massima della nuova 911 Turbo S è di 322 km/h.

Sull'anello Nord del Nürburgring, più veloce di circa 14 secondi

Nonostante i componenti aggiuntivi del sistema Performance-Hybrid, la nuova 911 Turbo S pesa solo 85 chilogrammi in più rispetto al modello precedente. Questo incremento è stato ampiamente compensato in tutte le aree decisive per la dinamica di guida. La dimostrazione migliore è il tempo sul giro sull'anello Nord del Nürburgring. Durante le ultime sessioni di collaudo nell'autunno 2024, una 911 Turbo S in versione di serie leggermente camuffata ha fatto registrare sotto supervisione notarile un tempo di 7 minuti e 3,92 secondi, circa 14 secondi più veloce del suo predecessore. «Non si percepisce minimamente l'incremento di peso. Al contrario, l'auto è molto più agile, ha una maggiore aderenza e, in tutti i tratti significativi del percorso, risulta molto più veloce della precedente 911 Turbo S», afferma Jorg Bergmeister, l'ambasciatore del marchio Porsche che ha partecipato allo sviluppo della dinamica di guida della nuova 911 Turbo S e ha fatto segnare il tempo sul giro ufficiale.

Freni e pneumatici con prestazioni ottimizzate

Gli ingegneri Porsche hanno adeguato l'intera periferia della vettura in funzione di questa straordinaria potenza del modello di punta della 911. La nuova generazione di pneumatici utilizzata sulla 911 Turbo S offre una manovrabilità sull'asciutto nettamente migliorata, mantenendo inalterate le buone caratteristiche sul bagnato. Sull'asse posteriore dell'auto sportiva vengono ora utilizzati pneumatici di dimensioni 325/30 ZR 21, dieci millimetri più larghi. Come nel modello precedente, sull'asse anteriore vengono montate gomme di misura 255/35 ZR 20. L'impianto frenante in ceramica composita PCCB, fornito di serie, monta nuove pastiglie dei freni. Ciò migliora le prestazioni di frenata, ma anche il feeling con il pedale. Gli ingegneri hanno aumentato il diametro del disco del freno sull'asse posteriore, portandolo da 390 a 410 mm. Davanti vengono montati dischi dei freni con un diametro di 420 mm. La nuova 911 Turbo S è quindi equipaggiata con l'impianto frenante PCCB più grande mai installato da Porsche su una due porte.

Aerodinamica attiva intelligente

Un nuovo concetto aerodinamico ottimizza il raffreddamento e l'efficienza della nuova 911 Turbo S. Le alette di raffreddamento attive, disposte verticalmente nella parte anteriore della vettura, e un diffusore anteriore anch'esso attivo costituiscono, insieme al labbro a geometria variabile dello spoiler frontale ereditato dal modello precedente e all'alettone posteriore estensibile e inclinabile, un sistema complessivo altamente efficiente. L'aria di raffreddamento fluisce in modo ottimizzato verso i freni e i radiatori del propulsore. L'aerodinamica attiva riduce in modo intelligente la portanza a seconda della situazione di guida oppure, quando l'elemento è retratto, la resistenza aerodinamica. Configurando in un'ottica di massima efficienza tutti gli elementi aerodinamici attivi, il coefficiente di resistenza aerodinamica della 911 Turbo S Coupé si riduce del 10% rispetto al modello precedente. L'aerodinamica attiva migliora inoltre il comportamento in frenata sul bagnato del modello di punta: in modalità «Wet», le alette di raffreddamento anteriori si chiudono per proteggere i dischi dei freni anteriori da eccessivi schizzi d'acqua.

Telaio per una maggiore agilità e stabilità

Il gruppo propulsore T-Hybrid, con la sua rete di bordo ad alta tensione e il sistema a batteria, ha permesso agli ingegneri Porsche di equipaggiare di serie la 911 Turbo S con il Porsche Dynamic Chassis Control a controllo elettroidraulico (ehPDCC). Questo riduce la tendenza al rollio nei cambi di direzione e aumenta l'agilità in ingresso e in uscita di curva. Il sistema utilizza tiranti di accoppiamento attivi incrociati all'interno dei quali, tramite il flusso d'olio, viene generata pressione in base alla situazione di guida. Gli stabilizzatori generano forze di contrasto, mantenendo il veicolo perfettamente in equilibrio. In questo modo, nonostante l'enorme potenza, la vettura sportiva risulta più prevedibile e facile da guidare. Ne derivano vantaggi sia in termini di comfort di guida, che di dinamica di marcia. Il modello top di gamma della serie 911 guadagna così contemporaneamente in comfort di guida, stabilità e agilità. Per

garantire la massima praticità nell'uso quotidiano, il PDCC elettroidraulico è disponibile con un sistema di sollevamento opzionale dell'asse anteriore: grazie all'integrazione nella rete a 400 V, la funzione è sensibilmente più veloce rispetto al modello precedente.

Un nuovo impianto di scarico sportivo di serie, con silenziatore terminale e terminali di scarico in titanio, sottolinea anche acusticamente la posizione di punta della 911 Turbo S. Il sound è stato studiato appositamente per il modello top di gamma. L'impianto di scarico contribuisce inoltre a ridurre il peso complessivo del veicolo di 6,8 kg. Un ulteriore tassello, nell'ottica di un'esperienza sonora ancora più emozionante, è dato dalle soluzioni adottate all'interno del motore. Il motore boxer da 3,6 litri lavora in modo mirato con fasature asimmetriche, che aggiungono ulteriori frequenze al sound del motore, creando così un timbro più potente e nitido.

Look esclusivo e allestimento pregiato

Con la nuova Turbo S, la 911 introduce la strategia di design «turbo» di Porsche, trasversale a tutte le serie. Numerosi elementi a contrasto sono realizzati nella tonalità Turbonit, riservata esclusivamente alle varianti Turbo. Tra questi vi sono gli stemmi Porsche e la scritta «turbo S» sul posteriore. Gli speciali inserti Turbo S sulle lamelle dell'alettone posteriore e sui listelli dei finestrini laterali differenziano ulteriormente il modello di punta. La gamma di cerchi per la Turbo S comprende nuovi design con sistema di serraggio centrale in tonalità Turbonit.

In tipico stile Turbo, il nuovo modello di punta dell'attuale serie 911 presenta una carrozzeria e una carreggiata visibilmente più larghe rispetto ai modelli Carrera, oltre ad aperture nel pannello laterale posteriore. Sul posteriore ridisegnato, le vistose aperture di ventilazione accentuano ulteriormente la larghezza. I terminali dell'impianto di scarico in titanio, con design tipico dei modelli turbo, sono stati reinterpretati e mettono in risalto la posizione di punta della Turbo S all'interno della serie, così come la dinamica superficie a struttura puntinata sotto la fascia delle luci posteriori. Come optional sono disponibili terminali di scarico ovali in titanio dalla struttura speciale. Nel complesso, con il suo look esclusivo la Turbo S si differenzia chiaramente dagli altri modelli 911.

Gli elementi in tonalità Turbonit caratterizzano anche l'abitacolo. Si trovano nei pannelli delle portiere, sul volante, sulle prese del cruscotto e della consolle centrale, sulle cuciture decorative, sul cronometro Sport Chrono e nella strumentazione. Anche le fasce delle cinture e alcuni tasti nella consolle centrale sono stati configurati in questa tonalità dai designer Porsche. Per la prima volta fanno parte dell'esclusivo allestimento interno le modanature con struttura in carbonio, fili ornamentali in neodyme e il cielo dell'abitacolo in microfibra traforata con sfondo nero.

In versione coupé, la 911 Turbo S viene fornita di serie come biposto. Su richiesta, è possibile configurare senza sovrapprezzo i sedili posteriori. La Cabriolet, invece, prevede la presenza dei sedili posteriori. Porsche equipaggia la nuova 911 Turbo S di serie con fari principali a LED con matrice HD. Questi offrono funzioni di illuminazione innovative che aumentano enormemente la sicurezza durante la guida notturna. Fanno inoltre parte della dotazione di serie il pacchetto Sport Chrono con indicatore di

temperatura pneumatici, il telaio PASM specificamente adattato, il sistema elettroidraulico di stabilizzazione del rollio PDCC e l'impianto di scarico sportivo in titanio. Nell'abitacolo sono montati di serie sedili sportivi adattivi Plus a 18 vie con funzione Memory e scritta «turbo S» sui poggiatesta. La goffratura specifica dei modelli Turbo S sulle sedute e sui rivestimenti delle portiere è una reinterpretazione delle caratteristiche di design della prima 911 Turbo modello 930. Come optional, per la Coupé è disponibile il sedile sportivo leggero e avvolgente, con schienale ribaltabile, già noto dalla 911 GT3.

Ampia gamma di opzioni

Grazie all'offerta della Porsche Exclusive Manufaktur sono disponibili ulteriori opzioni di personalizzazione. Tra queste figurano, oltre al programma «colore a scelta» con oltre 100 tonalità di colore per gli esterni, anche i cerchi Turbo Exclusive Design con Carbon Blade e verniciatura in neodyme, un tetto in struttura leggera in carbonio a vista, luci posteriori Exclusive Design e prese d'aria nella parte laterale posteriore in carbonio. Per la prima volta è possibile ordinare bracci tergicristalli a struttura leggera in carbonio, più leggeri del 50% rispetto al componente di serie. L'abitacolo può essere ulteriormente valorizzato, grazie a dettagli come le cuciture decorative a contrasto, le impunture personalizzate, le console dei sedili e le minigonne interne in pelle con eleganti cuciture decorative, oltre a chiavi della vettura verniciate e personalizzate.

La 911 Turbo S «da polso»

Il configuratore di orologi Porsche Design permette di configurare la propria «sportiva da polso», abbinando ogni dettaglio alla 911 Turbo S. Il nuovo quadrante nero con elementi di design in tonalità Turbonit riflette il legame con la vettura. Oltre alla tonalità Turbonit, per l'anello cromatico intorno al quadrante sono disponibili tutte le tinte della carrozzeria (compreso il programma «colore a scelta»).

La cassa in titanio è dotata di un rivestimento in carburo di titanio nero. Il cinturino è realizzato con la stessa pelle e il medesimo filato impiegati per la vettura. Un dettaglio esclusivo è l'hot stamping con la scritta «turbo S». Il cronometro è dotato del calibro Porsche Design 01.200, con certificazione COSC e funzione flyback. Il rotore di carica, configurabile individualmente, riprende i vari design dei cerchi della 911 Turbo S ed è rifinito con lo stemma Porsche in Turbonit. Il fondello può essere personalizzato con un'incisione personalizzata. Il cronografo 911 Turbo S viene realizzato a mano nella manifattura orologiera svizzera di Porsche, a Grenchen solo su ordinazione.

Da subito ordinabile

La nuova Porsche 911 Turbo S è disponibile a partire da 312 200 franchi, IVA inclusa e allestimento specifico per il paese. La 911 Turbo S Cabriolet costa 329 900 franchi. La clientela svizzera beneficia di un'estensione della garanzia (2 + 2), di un'estensione dell'assistenza (2 + 2), di un premio di

compensazione dell'inflazione corrente e dei contenuti del Porsche Swiss Package che comprende le seguenti opzioni senza sovrapprezzo:* Accesso comfort, sistema di sollevamento dell'asse anteriore, Remote ParkAssist, ionizzatore, apriporta garage secondo lo standard HomeLink®. Le consegne in Europa inizieranno a cavallo del 2025/2026.

MEDIA ENQUIRIES



Sandro Kälin

Head of Communications Porsche Schweiz AG
+41 41 487 91 16
sandro.kaelin@porsche.ch

Consumption data

911 Turbo S Cabriolet (WLTP)*: Consumo carburante ciclo misto (gamma modelli): 11.8 – 11.6 l/100 km; Emissioni CO_2 ciclo misto (gamma modelli): 267 – 264 g/km; Stato [StandHeute]

911 Carrera GTS (WLTP)*: Consumo carburante ciclo misto (gamma modelli): 10.6 – 10.1 l/100 km; Emissioni CO_2 ciclo misto (gamma modelli): 241 – 230 g/km; Stato [StandHeute]

911 GT3 (WLTP)*: Consumo carburante ciclo misto (gamma modelli): 13.8 – 13.7 l/100 km; Emissioni CO_2 ciclo misto (gamma modelli): 312 – 310 g/km; Stato [StandHeute]

911 Turbo S (WLTP)*: Consumo carburante ciclo misto (gamma modelli): 11.7 – 11.5 l/100 km; Emissioni CO_2 ciclo misto (gamma modelli): 266 – 261 g/km; Stato [StandHeute]

*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).

Image Sublines

Path: La tuttofare tra le sportive: Porsche 911 Turbo S/Images/img_1.jpg
Title: 911 Turbo S, 911 Turbo S Cabriolet, 2025, Porsche AG
Subline: [ci:911-Turbo-S-992-II], [ci:911-Turbo-S-Cabriolet-992-II]

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/it_CH/2025/products/porsche-911-turbo-s-modela-di-punta-biturbo-performance-hybrid-40451.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/fd0e0133-2513-481a-981f-226e202ef9ee.zip

External Links
https://newsroom.porsche.com/en/press-kits/Porsche-IAA-2025.html
https://newstv.porsche.com/en/article/323189.html
https://newstv.porsche.com/en/article/323886.html
https://newstv.porsche.com/en/article/323885.html
https://newstv.porsche.com/en/article/323583.html

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart