911 Turbo S: consumo combinado de combustible (WLTP) 11,7 – 11,5 l/100 km, emisiones combinadas de CO_2 (WLTP) 266 – 261 g/km

Cambios en la carrocería

15/10/2025 Cambios en la carrocería

La carrocería del nuevo 911 Turbo S también se ha adaptado a la gran potencia de la nueva tracción. Así, en la parte delantera los desarrolladores adaptaron las columnas de suspensión, la bandeja de baterías de alto voltaje y el brazo transversal. En la parte trasera del vehículo se han optimizado, entre otras cosas, el alojamiento del amortiguador de impactos, los soportes y la base. Además, se utilizan nuevos apoyos del motor. Los apoyos convencionales superan a sus predecesores activos en todas las áreas, aunque son más compactos y ligeros.

Otro ejemplo del principio básico son la carrocería y la convergencia más ensanchadas típicas del Turbo. Las aletas delanteras están expuestas en total 45 mm más que las de los modelos 911 Carrera. Las aletas traseras de diseño potente son una característica distintiva conocida de los modelos 911 Turbo y ensanchan la parte trasera 20 mm. En la parte trasera rediseñada, las marcadas salidas de aire acentúan la anchura adicional.

La nueva vista frontal también es más impresionante gracias a la integración de nuevos elementos de diseño funcionales. La integración conjunta de todas las funciones de iluminación de todos los modelos 911 en las ópticas principales tintadas de serie en el 911 Turbo S es también más que una medida óptica y técnica de la iluminación. En la parte delantera, proporciona por fin un espacio para las tomas de aire de refrigeración más potentes. La firma luminosa de cuatro puntos típica de Porsche está activa en todos los modos de iluminación del 911 Turbo S, incluso con las luces de cruce y de carretera encendidas.

Aerodinámica activa con funcionalidad ampliada

Los numerosos componentes aerodinámicos del 911 Turbo S son tanto un distintivo visual como un componente relevante para las prestaciones del concepto de la dinámica de conducción. El alerón trasero activo típico del Turbo reduce la fuerza ascensional a altas velocidades o, en su posición más eficiente, la resistencia aerodinámica. Dicho componente forma parte de los sistemas aerodinámicos activos del 911 Turbo S, que seleccionan la estrategia de funcionamiento adecuada en función de la demanda de potencia, la situación de conducción y la temperatura exterior. El sistema completo incluye, como en el modelo anterior, un labio del spoiler delantero activo. En función del modo de conducción, está retraído, parcialmente extendido o completamente extendido. De ello resulta una resistencia aerodinámica reducida o una carga aerodinámica reducida.

Las cinco rejillas de refrigeración visibles dispuestas verticalmente en el revestimiento delantero tienen una forma optimizada para un caudal de aire aún mayor, teniendo en cuenta la necesidad de aire de refrigeración de la tracción. Con una carga baja, permanecen casi cerradas y optimizan la resistencia aerodinámica y, por tanto, el consumo de combustible. En caso de carga elevada, por ejemplo, en el circuito de carrera, las rejillas se abren y dirigen el aire de refrigeración adicional hacia los refrigeradores de tracción.

Una novedad del 911 Turbo S son los difusores frontales ajustables de forma continua en el revestimiento de los bajos. Se abren y cierran junto con las rejillas de refrigeración. Si la rejilla está abierta, el aire fluye por el canal hasta el paso de rueda. Esto reduce la fuerza ascensional en el eje delantero y compensa la influencia del aumento del suministro de aire de refrigeración sobre las fuerzas ascensionales. Además, el sistema enfría los frenos. En el modo Wet se cierran los difusores. Esto protege a los discos de freno delanteros de una humedad excesiva. Cuando están cerrados, se suman las ventajas aerodinámicas del difusor y las rejillas de refrigeración. En la posición más eficiente de todos los componentes aerodinámicos activos, el coeficiente de resistencia aerodinámica del 911 Turbo S Coupé mejora hasta un 10 %. A ello contribuyen también los sistemas pasivos, que también se han optimizado.

Nuevo lenguaje de diseño Turbo por primera vez en el 911

El Turbo S siempre es reconocible como Turbo S. Esto se debe a que Porsche utiliza el lenguaje de

diseño para toda la serie de modelos Turbo, que ahora se incorpora por primera vez en el 911. Su característica determinante es el tono antracita Turbonit, reservado exclusivamente para los modelos Turbo. Porsche utiliza el tono del 911 Turbo S como color de contraste en las rejillas del alerón trasero, así como en las molduras de las ventanillas. Los escudos de Porsche en el capó delantero y en los bloqueos centrales de las ruedas también tienen el tono Turbonit. Todas estas características, que por primera vez están disponibles en un 911 no limitado, se combinan con las características clásicas e inconfundibles del 911 Turbo para crear una unidad armoniosa. Entre estas características se encuentran la carrocería y la convergencia más ensanchadas, así como el alerón trasero dinámico. A esto se añaden otras medidas de diseño con estilo: El spoiler delantero adaptativo cuenta con el anagrama "turbo S". En la parte trasera, el 911 Turbo S cuenta con una nueva estructura de perlas en el revestimiento por debajo de la franja luminosa trasera, que asciende de forma dinámica por la pagoda. El sistema de escape deportivo con silenciador trasero y embellecedores de las salidas de escape de titanio también refuerzan su posición excepcional. Por otro lado, se ahorran 6,8 kg de peso en comparación con el sistema de escape de su predecesor. Los embellecedores de la salida de escape de titanio están disponibles de forma opcional con una estructura especial. También es inconfundible la vista lateral del 911 Turbo S. Porsche pinta en un negro elegante de alto brillo las carcasas inferiores de los retrovisores exteriores, las tomas de aire laterales traseras y los faldones laterales. En conjunto, su aspecto tecnológico exclusivo y robusto diferencia claramente al Turbo S de otros modelos 911.

Oferta de colores: Personalización (casi) sin límites

El Porsche 911 Turbo S dispone de una amplia selección de colores exteriores. La oferta de serie se divide en los conocidas gamas de colores Legends, Dreams, Shades y Contrasts. Legends incluye en este modelo cuatro tonos clásicos de Porsche y Dreams combina tonos muy coloridos y expresivos, como el Rojo Guardia y el Azul Lugano. La gama de colores Shades reúne colores apagados y elegantes, mientras que la gama de colores Contrasts consta de tonos blancos y negros.

Mediante Porsche Exclusive Manufaktur, en las gamas Color a elegir y Color a elegir Plus hay disponibles más de 130 colores adicionales para la carrocería. En la categoría "Color a elegir" se incluyen tonos predefinidos que ya se han autorizado técnicamente. Entre ellos se encuentran, por ejemplo, el Azul Marino, Rubí Estrella y Verde Menta. Algunos de estos colores disfrutan de un auténtico estatus de culto en la comunidad Porsche. Para la implementación de un Color a elegir en el proceso de producción, se deben planificar unos tres meses adicionales.

Además, Porsche Exclusive Manufaktur ofrece la opción Color a elegir Plus. En este caso, los Clientes envían al Centro Porsche una muestra del color deseado. A continuación, Porsche comprueba la viabilidad técnica y si el tono es fundamentalmente factible, desarrolla el tono para su uso como color del vehículo. Este proceso dura aproximadamente nueve meses, dependiendo de la dificultad.

En el Porsche 911 Turbo S Cabriolet se pueden seleccionar distintos colores de la capota. Además de los colores negro, azul, marrón y rojo, hay disponible una opción de negro con rayas grises.

Además, la oferta de paquetes de diseño permite personalizar más detalles. De esta forma, con el paquete SportDesign 911 Turbo Carbon, el vehículo adquiere un diseño exclusivo de las ópticas traseras con un toque especial en Turbonit. Las carcasas superiores de los retrovisores exteriores y las ventanillas de esquina están fabricados en carbono, al igual que las tomas de aire de la parte trasera. Además, el paquete incluye una combinación de colores negros para las pinzas de freno de Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

MEDIA ENQUIRIES

Oliver Hilger

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

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_ES/carpetas-de-prensa/pfv-porsche-911-turbo-s/Carrocería,-aerodinámica-y-diseño.html