Porsche präsentiert das Spitzenmodell der Baureihe 911 auf der Messe IAA Mobility in München: Ein innovativer Bi-Turbo-Antriebsstrang mit T-Hybrid-Technologie macht den neuen 911 Turbo S zum stärksten Serien-Elfer aller Zeiten.

Der Alleskönner unter den Sportwagen: Porsche 911 Turbo S

07/09/2025 Porsche präsentiert das Spitzenmodell der Baureihe 911 auf der Messe IAA Mobility in München: Ein innovativer Bi-Turbo-Antriebsstrang mit T-Hybrid-Technologie macht den neuen 911 Turbo S zum stärksten Serien-Elfer aller Zeiten.

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.

„Der 911 Turbo S ist die souveränste Art Porsche 911 zu fahren. Egal ob im täglichen Einsatz, auf langen Autobahnetappen oder auf der Rundstrecke – wir konnten den neuen 911 Turbo S im Vergleich

zu seinem Vorgänger noch komfortabler, individueller und gleichzeitig deutlich schneller machen“, sagt Frank Moser, Leiter Baureihen 911 und 718.

Innovativer Bi-Turbo T-Hybrid-Antrieb

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-Sechszylinder-Boxermotor. Ausgerüstet mit der innovativen und besonders leichten T-Hybrid-Technik mit 400-V-Hochvoltsystem erreicht er ein Leistungsplus von 61 PS im Vergleich zum Vorgänger.

Ein erster Antrieb nach diesem Prinzip debütierte 2024 im 911 Carrera GTS. Für den Einsatz im neuen 911 Turbo S wurde die Technik entscheidend weiterentwickelt. Während im GTS ein einzelner 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 Agilität des Antriebs.

Die besonders kompakte Leichtbau-Hochvoltbatterie mit einer Kapazität von 1,9 kWh entspricht dem Energiespeicher 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). 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.

Nürburgring-Nordschleife: rund 14 Sekunden schneller

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 unverändert guten 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 serienmäßige Keramik-Verbundbremsanlage PCCB erhielt neue Bremsbeläge. Dies verbessert Bremsleistung und Pedalgefühl gleichermaßen. Die Ingenieure haben den Bremsscheibendurchmesser an der Hinterachse von 390 mm auf 410 mm erhöht. 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 in einem Zweitürer je verbaut hat.

Intelligente aktive Aerodynamik

Ein neues Aerodynamik-Konzept optimiert die Kühlung und Effizienz des neuen 911 Turbo S. Aktive, vertikal angeordnete Kühlluftklappen in der Fahrzeugfront und ein aktiver Frontdiffusor bilden gemeinsam mit den vom Vorgänger übernommenen variablen Lippe des Bugspoilers und dem ausfahr- sowie kippbaren Heckflügel ein effizientes Gesamtsystem. Kühlluft strömt optimiert zu Bremsen und Antriebskühlern. 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 Frontdiffusoren, 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 am Kurvenein- und -ausgang. Das System arbeitet mit über Kreuz verschalteten, aktiven Koppelstangen, in denen per Ölvolumenstrom je nach Fahrsituation Druck aufgebaut wird. 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 gewinnt das Topmodell der 911-Modellreihe

gleichzeitig an Komfort, Stabilität und Agilität. 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 serienmäßige 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 so 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. 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 differenzieren Turbo S spezifische Einleger in den Lamellen des Heckflügels und Seitenscheibenleisten das Spitzenmodell. Das Räderprogramm für den Turbo S 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 zusätzlich die Breite. Die Endrohre der Titan-Abgasanlage in Turbo-typischen, neu interpretierten Design signalisieren die Spitzenstellung des Turbo S in der Baureihe, ebenso wie eine dynamische Perlenstruktur unterhalb des Rückleuchtenbandes. Optional sind ovale Titan-Endrohrblenden mit einer speziellen Struktur erhältlich. Insgesamt differenziert sein exklusives Erscheinungsbild den Turbo S klar von anderen 911-Modellen.

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 PDCC 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 Individualisierungsoptionen zur Verfügung. Dazu zählen neben dem Farbe nach Wahl Programm mit mehr als 100 Farbtönen im Exterieur 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 Cabriolet (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,8 – 11,6 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 267 – 264 g/km; CO_2-Klasse: G

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

911 GT3 (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,8 – 13,7 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 312 – 310 g/km; CO_2-Klasse: G

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.

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_322181_de.mp4
https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_323898_de.mp4
https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_323211_de.mp4
https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_328327_de.mp4

Bildunterschriften

Pfad: Der Alleskönner unter den Sportwagen: Porsche 911 Turbo S/Bilder/Bild_1.jpg
Titel: 911 Turbo S, 911 Turbo S Cabriolet, 2025, Porsche AG
Bildunterschrift: [ci:911-Turbo-S-992-II], [ci:911-Turbo-S-Cabriolet-992-II]

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2025/produkte/porsche-911-turbo-s-spitzenmodell-bi-turbo-performance-hybrid-40444.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/aed3d313-5f06-4513-a528-90e6b2dbaa36.zip

Externe Links
https://newsroom.porsche.com/de/pressemappen/Porsche-IAA-2025.html
https://newstv.porsche.com/de/article/323189.html
https://newstv.porsche.com/de/article/323886.html
https://newstv.porsche.com/de/article/323885.html
https://newstv.porsche.com/de/article/323583.html

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