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

Allrounder mit beeindruckender Nordschleifen-Zeit

24/07/2026 Allrounder mit beeindruckender Nordschleifen-Zeit

Der neue 911 Turbo S kombiniert modelltypisch das Beste aus allen Welten. Er ist voll alltagstauglich, komfortabel, exklusiv ausgestattet und bietet auf der Rundstrecke eine beeindruckende Performance. Bei der Entwicklung und Abstimmung des Fahrwerks lag der Fokus auf einer optimalen Fahrbarkeit bei deutlich gestiegener Antriebsleistung. Das Leistungsgewicht liegt bei 2,43 kg/PS (Cabriolet: 2,55 kg/PS **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). Im Lastenheft standen ein berechenbares, komfortables Fahrverhalten, eine intuitive und feine Dosierbarkeit der Leistung und eine kompromisslos darauf abgestimmte, verbesserte Bremsleistung sowie optimaler Grip. Das spontane und agile Ansprechen des Antriebs übersetzt das Fahrwerk direkt in Vortrieb – souverän, beherrschbar, kalkulierbar.

Trotz seiner Performance-Hybridisierung, der erweiterten Serienausstattung sowie Optimierungen an Fahrwerk und Karosserie hat sich das Leergewicht des neuen 911 Turbo S im Vergleich mit dem Vorgänger nur um insgesamt 85 Kilogramm erhöht. Der Gewichtszuwachs wurde in allen fahrdynamisch relevanten Bereichen deutlich überkompensiert. Das beweist seine Rundstreckenperformance. Auf der Nürburgring-Nordschleife erreichte der neue 911 Turbo S eine notariell beglaubigte Rundenzeit von 07:03,92 Minuten und unterbietet damit den direkten Vorgänger um rund 14 Sekunden. Den Sprint von 0 auf 100 km/h absolviert der 911 Turbo S in 2,5 Sekunden. Von 0 auf 200 km/h vergehen nur 8,4 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 322 km/h.

Elektrohydraulische Wankstabilisierung

Der spürbare Performance-Sprung ist das Ergebnis eines fein abgestimmten Gesamtkonzepts aus Antrieb, Aerodynamik und Fahrwerk. Die Energieversorgung der aktiven, elektrohydraulische Wankabstützung (ehPDCC) wurde speziell für Fahrzeuge mit dem neuen, riemenlosen Boxermotor entwickelt und für den neuen 911 Turbo S weiter optimiert. Sie steigert sowohl die Agilität bei niedrigen Geschwindigkeiten als auch die Stabilität bei hohem Tempo und trägt somit entscheidend zur verbesserten Performance und zum höheren Komfort des 911 Turbo S bei. Das System gehört im 911 Turbo S zum Serienumfang.

Eine Motor-Pumpen-Einheit, die aus einem permanenterregten Hochvolt-Synchronmotor und einer Innenzahnradpumpe besteht, stellt einen Ölvolumenstrom bereit. Ein Ventilblock verteilt diesen an Vorder- und Hinterachse. Dort gelangt er an aktive Koppelstangen, die je nach Fahrsituation mit dem anstehenden Öldruck gezielt eine Torsionskraft auf die Stabilisatoren ausüben. Dies erzeugt Abstützkräfte entlang der Längsachse des Fahrzeugs. So unterbindet der Sportwagen Wankbewegungen und nimmt Kurven mit großer Stabilität.

Das System verfügt über einen Druckspeicher, der im Normalbetrieb einen Druck von 10 bar hält und umgebungsbedingte Schwankungen sicher ausgleicht. Ein Filter reinigt das zurückströmende Öl und stellt die dauerhafte Funktion von Ventilen und Ölpumpe sicher. Eine bedarfsgerechte Steuerung senkt die Energieaufnahme im Vergleich zum Vorgängersystem um insgesamt mehr als 80 Prozent. Die Einführung dieser Technologie führt zu spürbaren Vorteilen bei Komfort, Fahrbarkeit und Präzision. Sowohl am Kurveneingang als auch beim Herausbeschleunigen aus der Kurve lässt sich der Sportwagen schneller bewegen. Dies trägt zu deutlich optimierten Zeiten im Rundstreckeneinsatz bei.

Außerdem steuert das ehPDCC das optionale Liftsystem. Dessen Funktionsweise profitiert vom Technologiewechsel: Es reagiert schneller und weist einen um 2,4 Grad erhöhten Böschungswinkel auf.

Porsche hat das serienmäßige PASM des 911 Turbo S umfassend optimiert. Es bietet deutlich mehr Performance bei gleichzeitig gesteigertem Fahrkomfort. Dazu tragen eine Anpassung der Federraten sowie der Dämpferhydraulik und der Dämpferkennlinie ebenso bei wie neu entwickelte Motorlager, die mit höherer Tragfedersteifigkeit eine gesteigerte Präzision und genauere Rückmeldung des Fahrbahnzustands ermöglichen. Gleichzeitig bieten sie gegenüber dem Vorgänger einen

Gewichtsvorteil. Geometrie und Elastokinematik der Hinterachse des 911 Turbo S wurden zudem auf die durch den T-Hybridantrieb bedingte höhere Achslast angepasst. Optional steht für den 911 Turbo S ein PASM Sportfahrwerk mit 10 Millimeter Tieferlegung und noch stärkerer Performance-Auslegung zur Wahl.

Bremsen, Reifen und Räderprogramm

Für den neuen 911 Turbo S hat Porsche die serienmäßige Porsche Composite Ceramic Brake (PCCB) umfangreich weiterentwickelt. Der Top-Elfer erhält serienmäßig die größte Keramikbremsanlage, die Porsche bislang in einem Zweitürer eingesetzt hat. An der Vorderachse arbeiten Zehnkolben-Festsättel mit 420 Millimeter großen Bremsscheiben zusammen. Hinten kommen Vierkolben-Bremssättel sowie neue, größere Scheiben mit 410 mm Durchmesser zum Einsatz.

Die quergebohrten Bremsscheiben der Keramik-Bremsanlage sparen gegenüber Graugussscheiben 50 Prozent Gewicht ein. Die hohe Leistungsfähigkeit der Bremse stellte Porsche in ausführlichen Tests auf der Nürburgring-Nordschleife unter Realbedingungen dar. Zusätzlich bieten die neuen Beläge ein besonders organisches Bremspedalgefühl. Überarbeitete Bremsbelüftung und die Integration von Kolbeneinsätzen in die Sättel sorgen für ein optimales Thermomanagement und verhindern so ein Überhitzen der Bremsflüssigkeit. Serienmäßig lackiert Porsche die Bremssättel in Gelb. Optional stehen über die Porsche Exclusive Manufaktur schwarz lackierte Bremssättel zur Wahl.

Neben einer verbesserten Bremsleistung hat Porsche auch den mechanischen Grip des 911 Turbo S weiter verbessert. An der Hinterachse kommen nun zehn Millimeter breitere Reifen der Dimension 325/30 ZR 21 zum Einsatz, an der Vorderachse Reifen der Größe 255/35 ZR 20. Das Ergebnis ist ein besseres Trockenhandling bei ähnlich guten Nässeeigenschaften.

Ein weiteres exklusives Highlight des 911 Turbo S sind die 20-/21-Zoll 911 Turbo S Räder mit Zentralverschluss: Lackiert in Turbonit, sind sie ein auffälliges Alleinstellungsmerkmal des Spitzenmodells. Optional stehen ebenfalls 20-/21-Zoll große 911 Sport Classic Räder sowie 911 Turbo Exclusive Design Räder mit Carbon Blades zur Wahl. Dieses innovative Designmerkmal dient der aerodynamischen Optimierung. Für den Sport Classic Radsatz stehen über die Porsche Exclusive Manufaktur insgesamt sieben Farbtöne zur Wahl, für die Exclusive Design Räder sind es vier.

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.

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_323211_de.mp4

Linksammlung

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