El Turbo S: 33 años de innovación y rendimiento

24/07/2026

El primer 911 Turbo (generación 930) fue toda una sensación técnica. Antes de que Porsche entregara los primeros ejemplares de este deportivo de altas prestaciones en la primavera de 1975, los coches con turbocompresor para circular por carretera eran prácticamente desconocidos. Los motores con turbocompresor se consideraban frágiles y poco adecuados para el uso diario. El 911 Turbo, con su llamativa carrocería ancha y su espectacular alerón trasero, cambió esa situación.

Con una velocidad máxima de 250 km/h, el primer 911 Turbo fue uno de los vehículos homologados para circular por carretera más rápidos de su época. También sentó las bases para una nueva familia de modelos Porsche. Hoy en día, la denominación Turbo en Porsche significa los modelos superiores de cada serie respectiva. Representa lujo, comodidad, rendimiento excepcional y liderazgo tecnológico. Incluso dentro de la familia de modelos Turbo, el 911 Turbo S destaca; producido originalmente solo en series pequeñas y lanzado normalmente más tarde en el ciclo de producción de una generación de modelos concreta, demuestra los límites de lo que es técnicamente posible.

Porsche 911 Turbo S 964 (1992)

En 1992, Porsche lanzó el primer 911 Turbo S fabricado en serie. La motivación para su creación provino del departamento Exclusive, que en aquel momento tenía un enfoque ligeramente diferente al actual. Además de aumentar la potencia, se redujo considerablemente el peso del modelo. Al prescindir de la dirección asistida, el aire acondicionado, la radio, el volante de inercia de doble masa y la banqueta trasera, y al utilizar paneles de carrocería ligeros, el Turbo S era similar a los modelos 911 RS de la época. Las características de confort no eran una prioridad: el objetivo del diseño era obtener el máximo rendimiento y la homologación para circular por carretera.

Su motor bóxer turboalimentado de 3.3 litros se basaba en el tren motriz del 911 Turbo. Con modificaciones como árboles de levas mejorados y una mayor presión de sobrealimentación, alcanzaba una potencia de 280 kW (381 HP), lo que equivale a un aumento de 61 HP. Podía acelerar de 0 a 100 km/h en 4.6 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 290 km/h. Solo se fabricaron 86 unidades de esta generación del 911 Turbo S. Sin embargo, este modelo especial dejó un legado duradero: el color Speed Yellow, creado especialmente para él, se sigue utilizando hoy en día en las pinzas de freno del sistema de frenos cerámicos PCCB.

Porsche 911 Turbo S 993 (1997-1998)

En la segunda generación del 911 Turbo S, Porsche Exclusive volvió a desempeñar un papel fundamental. Entre 1997 y 1998, el departamento Sonderwunsch se encargó de la producción de 336 unidades del nuevo 911 Turbo S. A diferencia de su predecesor, el modelo ya no era tan austero en cuanto a características de confort. Su amplia lista de equipamiento daba una pista del futuro exclusivo y bastante lujoso del 911 Turbo S e incluía muchas características que solo estaban disponibles como opciones en el 911 Turbo. Entre ellas se encontraban un paquete aerodinámico con alerón delantero y trasero, tomas de aire junto a los faros antiniebla delanteros para mejorar la refrigeración de los frenos y un amplio uso de cuero y fibra de carbono en el interior. El 911 Turbo S de la generación 993 fue el primer 911 en incorporar las grandes y distintivas entradas de aire en los paneles laterales traseros. Desde entonces, esta ha pasado a ser una de las características definitorias del 911 Turbo.

Desde el punto de vista técnico, la generación 993 también supuso un hito importante. Por primera vez, Porsche equipó las variantes turboalimentadas con tracción total. Además, no solo se instaló un turbocompresor, sino dos. El motor bóxer, ahora con una cilindrada de 3.6 litros, se benefició de conductos de aceleración más cortos y turbocompresores más pequeños, lo que lo hizo más sensible. En el 911 Turbo S, el motor estaba equipado con la mejora de potencia Werksleistungssteigerung II (WLS II), lo que daba como resultado una potencia de 331 kW (450 HP). Como resultado, este superdeportivo de 1500 kg podía acelerar de 0 a 100 km/h en 4.1 segundos y fue el primer Porsche 911 en alcanzar una velocidad máxima de 300 km/h.

Porsche 911 Turbo S 996 (2004-2006)

La generación 996 marcó un importante punto de inflexión, tanto desde el punto de vista técnico como en términos de estrategia de modelos. Por primera vez, Porsche también ofreció el modelo superior de la gama 911 como descapotable, y no solo como coupé. El tren motriz presentaba dos novedades significativas: un motor refrigerado por agua y una caja de cambios automática Tiptronic S opcional. Los clientes respondieron con unas sólidas cifras de ventas y se fabricaron un total de 1563 unidades.

Porsche continuó con la tradición de posicionar el 911 Turbo S como modelo insignia que exhibía tecnología innovadora. Por ejemplo, el sistema PCCB, que se había introducido recientemente en el 911 Turbo, se incluyó en el equipamiento de serie, al igual que los tapacubos con el escudo Porsche en color y un cambiador de seis CD. La mejora de potencia de fábrica a 331 kW (450 HP), denominada código de equipamiento X50, también se incluyó de serie. Permitía alcanzar una velocidad máxima de 307 km/h, un nuevo récord para el 911 Turbo S.

Porsche 911 Turbo S 997 (2010-2012)

La transición a la generación 997 solo supuso cambios menores en cuanto a las dimensiones exteriores. Sin embargo, en términos técnicos, el 911 Turbo S dio un gran paso adelante. Porsche equipó el nuevo motor bóxer de seis cilindros y 3.8 litros con turbocompresores muy avanzados. Su geometría variable (VTG) les permitía acelerar de forma más eficiente y generar velocidades mucho más altas con una carga del motor baja. El resultado fue una respuesta muy mejorada y un salto en el rendimiento, con una potencia de hasta 390 kW (530 HP) y un par máximo de 700 Nm. En comparación con el 911 Turbo en el que se basaba, redujo en 0,4 segundos el tiempo de aceleración de 0 a 100 km/h, completando el sprint en solo 3.3 segundos.

La nueva transmisión de doble embrague y siete velocidades (PDK) contribuyó significativamente a esta rápida aceleración y se incluyó de serie en el 911 Turbo S, junto con un diferencial trasero mecánico de deslizamiento limitado, llantas con cierre centralizado, el nuevo paquete Sport Chrono y un exclusivo equipamiento de cuero. Con estas características, Porsche diferenciaba claramente el modelo insignia del 911 Turbo. El exclusivo sistema de propulsión subrayaba aún más la posición del modelo en la gama alta; la mayor potencia del 911 Turbo S ya no se podía conseguir en el 911 Turbo solicitando una mejora de rendimiento de fábrica. En todo el mundo se vendieron 5296 unidades del 911 Turbo S de la generación 997.

Porsche 911 Turbo S 991 (2013-2016)

En lo que respecta a la generación 991, Porsche se desvió por primera vez de la tradición de lanzar el 911 Turbo S en las últimas etapas del ciclo de vida de la generación del modelo. Debutó en 2013, poco después del nuevo 911 Turbo, y destacó aún más claramente que sus predecesores. El paragolpes

delantero con deflectores de aire integrados, los tubos de escape cromados en negro y la tapicería de cuero bicolor en negro y rojo se incluían de serie, en exclusiva para el Turbo S y no disponibles en el 911 Turbo. Las opciones específicas del modelo, como el selector de marchas PDK de fibra de carbono, distinguían aún más al buque insignia de otras variantes.

La actualización del modelo trajo consigo numerosas innovaciones técnicas que mejoraron aún más el rendimiento del 911 Turbo S. Por primera vez, Porsche ofreció dirección en el eje trasero e introdujo elementos aerodinámicos activos. Se redujeron los tiempos de cambio del PDK y se aumentó la potencia a 412 kW (560 HP) con un par máximo de 700 Nm, lo que se tradujo en una aceleración de 0 a 100 km/h en solo 3.1 segundos y una velocidad máxima de 318 km/h. En el momento del lavado de cara del modelo, Porsche había producido 9629 unidades.

En la segunda mitad de su vida útil, el 911 Turbo S de la generación 991 incorporó otras innovaciones importantes. Su función Dynamic Boost permitía mantener la presión de sobrealimentación al levantar brevemente el pedal del acelerador. Como resultado, el motor respondía de forma prácticamente instantánea cuando el conductor volvía a pisar el acelerador. El botón Sport Response permitía ajustar por primera vez la capacidad de respuesta del motor y la transmisión. La actualización del modelo también supuso un aumento de la potencia hasta los 427 kW (580 HP) y un par motor de 750 Nm. Estas modificaciones dieron lugar a otro hito: por primera vez en la historia de los modelos Turbo, un coche completó el sprint de 0 a 100 km/h en 2.9 segundos, por debajo de la marca de los tres segundos. En total, se fabricaron 10 079 unidades del 911 Turbo S de la generación 991.2.

Porsche 911 Turbo S 992 (2020-2025)

El Porsche 911 Turbo S siempre ha sido un pionero tecnológico. En el caso del debut de la generación 992, esto se aplicó incluso al estreno en sí. Debido a la pandemia de COVID-19, Porsche presentó el modelo en línea, ya que el estreno previsto para el Salón del Automóvil de Ginebra no pudo celebrarse. Esto también supuso la primera vez que un 911 Turbo S debutaba antes que el 911 Turbo. Lo que antes era un modelo exótico se había convertido en un pilar importante y muy deseado de la gama de modelos 911.

La nueva generación de modelos volvió a suponer un importante salto en cuanto a prestaciones. Equipado con un motor de nuevo desarrollo con dos turbocompresores VTG simétricos, un nuevo sistema de admisión y refrigeración del aire de sobrealimentación, y una nueva caja de cambios PDK de ocho velocidades, aceleraba de 0 a 100 km/h en 2,7 segundos. Con una potencia de 478 kW (650 HP) y un par máximo de 800 Nm, el nuevo sistema de propulsión volvió a superar a todos sus predecesores.

Poco más de un año después del lavado de cara del modelo, Porsche presentó el 911 Turbo S de la generación 992.2. Este modelo reforzó de manera impresionante su reputación como pionero en tecnología. Por primera vez, un 911 Turbo S estaba equipado con un sistema híbrido de alto rendimiento, cuyo sistema de alto voltaje abrió nuevas dimensiones en términos de potencia y tecnología de suspensión. El innovador sistema de propulsión T-Hybrid del 911 Turbo S, con dos

turbocompresores eléctricos, desarrollaba una potencia de sistema de 523 kW (711 HP) y un par máximo de 800 Nm. El tiempo de aceleración del modelo insignia de 0 a 100 km/h era de solo 2.5 segundos.

MEDIA ENQUIRIES

Elizabeth Solís

Public Relations and Press
Porsche Latin America
+1 (770) 290 8305
elizabeth.solis@porschelatinamerica.com

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).

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/dosieres-de-prensa/pla-porsche-911-turbo-s/pla-Porsche-911-Turbo-S--Historia.html