

PORSCHE

# 全新保时捷 911 Turbo S

新闻资料

## 目录

亮点 .....	4
概述 .....	5
驱动技术 .....	10
底盘与性能 .....	13
车身、空气动力学与设计 .....	16
内饰与内饰套件 .....	19
装备 .....	21
<b>911 Turbo S 计时码表 .....</b>	<b>23</b>
保时捷 <b>911 Turbo S: 历史</b> .....	<b>24</b>

## 油耗和排放

911 Turbo S (WLTP, 暂定数据)

油耗 (综合): 11.8 - 11.6 l/100 km; 二氧化碳排放量 (综合): 266 - 262 g/km;

二氧化碳排放等级: G

911 Turbo S Cabriolet (WLTP, 暂定数据)

油耗 (综合): 11.8 - 11.7 l/100 km; 二氧化碳排放量 (综合): 267 - 265 g/km;

二氧化碳排放等级: G

所有数据均基于欧盟车型。

所注明的油耗值和二氧化碳排放值均为根据新的 WLTP 测量方法测得的值。目前所注明的 NEDC 值为根据 WLTP 值推导得出的估算值。有关新乘用车官方耗油量和官方具体二氧化碳排放的更多信息, 请参见《新乘用车耗油量、二氧化碳排放和耗电量指南》, 该手册可从所有销售点以及 DAT 免费获取。

---

## 亮点

# 跑车界的全能王者：保时捷 911 Turbo S

- **卓越的全能选手**

911 Turbo S 集令人震撼的性能、无懈可击的日常实用性、长途舒适性与独到风范于一身。

- **性能最强的量产 911**

全新 3.6 升六缸双涡轮增压水平对置发动机，结合创新的 T-Hybrid 系统，可迸发 523 千瓦（711 马力）的系统输出功率以及高达 800 牛米的最大扭矩。

- **创新的 T-Hybrid 与双涡轮增压技术**

两个电动废气涡轮增压器、一个集成于保时捷双离合传动系统 (PDK) 壳体內的电机，以及一个超紧凑轻量化高压电池，共同实现了低排放与高性能的兼得。

- **进阶空气动力学设计**

经全新设计的前后部件、主动前扩散器和经过优化的尾翼，共同提升了能效与性能表现。

- **卓越的驾驶动态**

全新 911 Turbo S 在纽博格林北环赛道的圈速缩短了约 14 秒（成绩为 07:03.92）。其 0 至 100 公里/小时加速仅需 2.5 秒——较前代车型快了 0.2 秒。0 至 200 公里/小时加速时间仅为 8.4 秒（提升 0.5 秒）。

- **独具一格的设计**

Turbo 专属的对比色“Turbonite”漆饰与跨车型系列的 Turbo 设计哲学，为新款 911 Turbo S 的传统 Turbo 特征——如加宽的车身、侧进气口和标志性尾翼——增添了新的魅力。

## 概述

# 拥有 711 马力的高性能混合动力旗舰车型

斯图加特。全新保时捷 911 Turbo S 承袭辉煌，再启新章。其前代车型早已在跑车界被视为标杆，完美融合了卓越性能、从容的长途舒适性、专属格调与日常实用性。如今，911 Turbo S 在所有这些维度上将标杆再度显著提高。这款提供硬顶和敞篷版本的跑车，以全面升级的驱动性能、更富力量感的设计、更智能的空气动力学、优化的底盘以及更为专属的配置惊艳登场。

“911 Turbo S 是体验保时捷 911 驾控魅力的至臻之选。无论是在日常通勤、高速公路长途巡航，还是在赛道疾驰，我们都成功地将全新 911 Turbo S 打造得比其前代车型更舒适、更个性，同时速度也显著提升，” 911 及 718 车型线负责人弗兰克·莫泽 (Frank Moser) 说道。

## 驱动系统：搭载双电动涡轮增压器的高性能混合动力系统

全新开发的高性能动力系统可输出 523 千瓦（711 马力）的综合功率。这使得全新 911 Turbo S 成为有史以来最强大的量产版 911。该动力系统的最大扭矩高达 800 牛米，并在 2,300 至 6,000 转/分钟的极宽转速区间内持续满额输出。功率曲线的特性也尤为平缓：在 6,500 至 7,000 曲轴转速区间内，均可持续输出 711 马力的完整功率。其核心是一台全新研发的 3.6 升水平对置发动机。得益于创新的 T-Hybrid 技术及 400 伏高压系统，其功率较前代车型提升了 61 马力。

采用此原理的驱动系统于 2024 年首次应用于 911 Carrera GTS。为适配全新 911 Turbo S，该技术得到了关键性的深度开发。在 GTS 车型中，T-Hybrid 系统集成了单个电动废气涡轮增压器 (eTurbo)，而全新 911 Turbo S 则采用双 eTurbo 配置。涡轮和压缩机专为旗舰车型的极致需求量身打造。双 eTurbo 不仅助力性能大幅提升，更显著改善动力系统的响应速度、自发性与敏捷性。容量为 1.9 千瓦时的超紧凑轻量化高压电池与 911 Carrera GTS 车型的储能单元相同。集成电机的 8 速保时捷双离合传动系统将驱动力传递至保时捷牵引力控制管理系统 (PTM) 四驱系统。Turbo S 硬顶版 0-100 公里/小时加速时间仅需 2.5 秒，

较前代车型再缩短 0.2 秒。达到 200 公里/小时仅需 8.4 秒，较前代提升 0.5 秒。全新 911 Turbo S 的最高车速可达 322 公里/小时。

## 纽博格林北环赛道圈速提升约 14 秒

尽管搭载高性能混合动力系统新增诸多组件，全新 911 Turbo S 较前代车型仅增加 85 千克。重量增加的部分已在所有影响驾驶动态性能的部分得到显著补偿。最佳佐证便是在纽博格林北环赛道的圈速纪录。在 2024 年秋季的最终开发测试中，在公证员的见证下，轻度伪装的 911 Turbo S 量产规格车型以 7 分 03.92 秒的成绩刷新纪录，较前代车型提升约 14 秒。“几乎感知不到车身重量的增加。正相反，新款 911 Turbo S 展现出更卓越的敏捷性、更强抓地力，并在赛道的所有关键部分实现显著提速，” 保时捷品牌大使约格·伯格迈斯特 (Jörg Bergmeister) 表示。他参与了新车的开发测试并创造了官方圈速。

## 性能优化的制动系统与轮胎

保时捷工程师为这款顶级 911 车型的卓越性能适配了全方位升级配置。应用于 911 Turbo S 的新一代轮胎，在保持良好湿地性能的同时，干地操控性也显著提升。跑车后桥配备较前代宽 10 毫米的轮胎，规格为 325/30 ZR 21。前桥则延续前代车型 255/35 ZR 20 的轮胎规格。工程师将标配的保时捷陶瓷复合制动系统 (PCCB) 后桥制动盘直径从 390 毫米增加至 410 毫米。前桥则配备了直径为 420 毫米的制动盘。由此，全新 911 Turbo S 搭载了保时捷有史以来为双门跑车配备的最大尺寸的 PCCB 制动系统。

## 智能主动空气动力学

全新的空气动力学概念优化了制动系统和驱动系统的冷却，同时提升了全新 911 Turbo S 的效率。车前部垂直布局的主动式冷却空气导流板、主动前扩散器，与源自前代的可变前唇扰流板、可伸缩翘起的尾翼共同构成高效协同系统。根据行驶状态，主动空气动力学系统智能降低升力，或在收回状态下降低风阻。当所有主动空气动力学元件处于最高效位置时，911 Turbo S 硬顶版风阻系数较前代车型降低了百分之十。此外，主动空气动力学系统还改

善了这款旗舰车型的湿滑路面制动表现：湿地模式下，前部冷却空气导流板将关闭，防止前制动盘受过多溅水影响。

## 底盘系统赋能敏捷驾控与稳定性能

T-Hybrid 动力系统配备高压电气架构与电池组，使保时捷工程师能够为 911 Turbo S 标配电动液压保时捷动态底盘控制系统 (ehPDCC)。该系统可有效抑制转向时的侧倾倾向，提升车辆过弯与出弯时的敏捷性与精准度。防倾杆生成支撑力并保持车身平衡，令新车在拥有磅礴动力之余，操控依然精准可期，驾驭更显从容自如。此举同步提升驾驶舒适性与驾驶动态表现。正因如此，911 系列的这款旗舰车型一如既往地成为了跑车界中从容的全能王者。为优化日常实用性，电动液压保时捷动态底盘控制系统提供可选前桥提升系统——依托 400 伏系统集成，动作速度较前代车型显著提升。

全新标配的运动型排气系统配备钛合金后尾消音器和尾管饰件，从听觉维度彰显 911 Turbo S 的顶级地位。为旗舰车型量身谱写的声浪经专属调校，排气系统也成功减重 6.8 千克。更具感染力的声学体验亦源于内部发动机升级。3.6 升水平对置发动机采用非对称正时技术，为引擎声浪注入更丰富的频率层次，造就更浑厚锐利的音色。

## 专属外观与高品质内饰

全新 Turbo S 标志着保时捷跨车型系列的 Turbo 设计策略首次引入 911 车型。其专属外观令 Turbo 车型与其他 911 车型形成鲜明区分。众多对比细节均采用 Turbo 车型专属的 Turbonite 漆色，包括保时捷盾徽与车尾“turbo S”字样。此外，还采用了尾翼片中的专属镶嵌件和侧窗饰条。车轮系列包含 Turbonite 涂装的全新中央锁止设计。

延续 Turbo 系列典型特征，新款顶级 911 Turbo S 相较 Carrera 车型具备显著加宽的车身与轮距，并配备后部侧面通风口。经过重新设计的后饰板，醒目的通风口进一步强调了视觉宽度。钛合金排气系统尾管采用重新演绎的 Turbo 经典设计，与尾灯带上方的动态珠光结构共同彰显 Turbo S 的系列领军地位。可选配特殊结构的椭圆形钛合金尾管饰件。

**Turbonite** 色调同样点缀内饰空间，呈现于车门板、方向盘、仪表板、中控台镶边、装饰缝线、**Sport Chrono** 计时表盘以及仪表组。安全带与中控台多功能按钮亦由保时捷设计师以该色彩精心打造。首次采用的金属钹色饰件碳纤维结构饰条，以及黑色背衬打孔超细纤维车顶内衬，共同构成专属内饰。

作为硬顶跑车，**911 Turbo S** 标配为双座布局。客户可根据需要免费选装后排座椅。而敞篷版则标配后座椅。保时捷为新款 **911 Turbo S** 标配高分辨率带矩阵光束的 **LED** 大灯，其创新照明功能显著提升夜间行车安全性。此外，含胎温监测系统的 **Sport Chrono** 组件、专属调校的保时捷主动悬挂管理系统（**PASM**）、电动液压保时捷动态底盘控制系统（**ehPDCC**）防倾稳定系统及钛合金运动排气系统均列为标准配置。内饰方面，带记忆功能的 **18** 向自适应运动型座椅升级版以及头枕处压印“**turbo S**”字样均为出厂配置。座椅表面与车门板饰件上的 **Turbo S** 专属压花图案，是对初代 **911 Turbo 930** 设计特征的当代诠释。对于硬顶版，还可选装源自 **911 GT3** 的可折叠轻量化运动型桶型座椅。

## 丰富的个性化选项

**Porsche Exclusive Manufaktur** 提供更丰富的个性化选项。除了超过 **100** 种车身颜色的“按样本定制颜色”服务外，更包含搭载金属钹色漆面碳纤维叶片的 **Turbo Exclusive Design** 车轮，可视化碳纤维轻量化车顶、**Exclusive Design** 尾灯以及碳纤维后部侧面进气口。首次可选装碳纤维轻量化雨刷器臂，较标准部件减重百分之五十。内饰可通过对比色缝线、个性化压花、带精致装饰缝线的真皮座椅控制台与侧裙板，以及个性化涂装车钥匙等细节进一步升级。

## 腕间 **911 Turbo S**

**Porsche Design** 腕表配置器可打造专属“腕间跑车”——从整体到细节皆与 **911 Turbo S** 一脉相承。全新黑色表盘饰以 **Turbonite** 设计元素，彰显与车型的紧密联结。除 **Turbonite** 外，所有车身颜色（包括“按样本定制颜色”）皆可用于表盘外圈配色环。钛金属表壳采用黑色碳化钛涂层，表带取材自保时捷原厂车辆真皮与纱线。点睛之笔为热压印“**turbo S**”字

---

标。腕表搭载经 COSC 认证且配备飞返计时功能的 Porsche Design 机芯 WERK 01.200, 可个性化选择的上链转子灵感源自 911 Turbo S 车轮设计, 并以 Turbonite 保时捷盾徽精饰。表底盖可个性化镌刻, 尽显独特风格。这款 911 Turbo S 计时码表纯手工打造于保时捷瑞士格伦兴自有制表工坊, 仅接受预订。

## 创新的高性能混合动力与双涡轮增压系统

在保时捷，Turbo S 所代表的远不止一种进气技术。它象征着该车型系列的旗舰地位，彰显着非凡的运动性能与技术引领性。正因如此，保时捷基于首次应用于 911 Carrera GTS 的创新轻量化 T-Hybrid 技术，为全新 911 Turbo S 进行了关键性的深度开发。911 Carrera GTS 仅采用单个电动废气涡轮增压器 (eTurbo)，而全新 911 Turbo S 则配备了一套搭载两个专属设计的 eTurbo 的系统。该系统可输出 523 千瓦 (711 马力) 的综合功率。这意味着其比直接前代车型额外增加了 61 马力。最大扭矩高达 800 牛米。凭借这股强劲动力，这款顶级跑车从静止加速至 100 公里/小时仅需 2.5 秒，比前代车型快了 0.2 秒。

完全重新研发的 3.6 升六缸水平对置发动机，基于同样驱动着 911 Carrera GTS 的新一代发动机打造。相较于前代机型，工程师将缸径缩小了 5 毫米至 97 毫米，并将冲程增加了 4.6 毫米至 81 毫米。经过重量优化的曲轴箱配备了更大的通风腔。气缸盖中采用刚性滚子摇臂，以实现更佳效率。此项技术源自赛车运动，有助于优化摩擦并提升坚固性。在经过重量优化的气门机构中，保时捷还应用了久经考验的 VarioCam 可变气门正时技术。该技术能为所有转速和负载状态精确调整凸轮轴位置，从而在降低油耗的同时，确保最佳的动力表现。通过优化的燃烧过程，这台水平对置发动机还实现了更高的热效率。在新一代发动机中，前代机型所用的皮带驱动被取消了。取而代之的是一台集成于 PDK 壳体内部的电机，承担了起动电机和发电机的职责，空调压缩机也采用电驱动。这种布局形成了紧凑的结构，为安装在发动机上方的脉冲逆变器和 DC-DC 转换器腾出了空间。此外，全新的超扁平启动电池也安装于此。这款轻量化磷酸铁锂电池容量为 40 安时，高度仅为 90 毫米，重量为 7 千克。一条全新研发、用于进程空气的双流道进气系统，连同增压空气冷却器和四个空气滤清器滤芯，均布置在水平对置发动机的上方，由此充分利用可用安装空间。即便不考虑其混合动力系统，全新 911 Turbo S 的内燃机本身也可输出 471 千瓦 (640 马力) 的功率及 760 牛米的扭矩。为了应对由此产生的高负荷，保时捷为这台发动机配备了全新的强化铸造活塞，将压缩比设定为 9.2:1。

## 全新电动涡轮增压器

保时捷首次将 eTurbo 技术应用于 911 Turbo S。与传统涡轮增压器不同，每个 eTurbo 均配备了一台集成式电机。该电机位于压气机叶轮和涡轮叶轮之间，并直接驱动增压器轴。这使得压气机叶轮能够完全独立于内燃机的负载状态，瞬间加速至工作转速。在任何驾驶条件下，都可在极短时间内建立全增压压力。eTurbo 据此为驱动系统卓越的瞬态响应、强劲功率和高效率做出了决定性贡献。同时，这些组件的设计使得集成电机能够调节增压压力。它们能从增压器轴的旋转中发电。通过降低涡轮转速，系统可根据实际情况降低增压压力。由此获得的电能或被输送至高压电池，或直接传输给集成于 PDK 壳体内部的电机。通过这种方式，过剩的增压压力不再像通常那样被排放掉，而是被转化为能量加以利用，由此，用于限制压力的废气旁通阀和用于优化瞬态响应的可变涡轮几何结构均不再必要。

双涡轮增压器布局使得缩小单个增压器的尺寸成为可能。这些增压器专为 911 Turbo S 的需求设计。涡轮叶轮直径减小至 65 毫米，压气机叶轮直径减小至 73 毫米，从而实现了更进一步的响应提升。此外，采用第二个增压器也提高了废气能量回收功率。通过这种方式获得的电能，在全负荷状态下可供 PDK 壳体内部的牵引电机使用，从而显著提升整体性能。全新 911 Turbo S 的系统扭矩在 2,300 至 6,000 转/分钟的极宽转速区间内均可维持 800 牛米的峰值。其额定功率 523 千瓦（711 马力）在 6,500 至 7,000 转/分钟的区间内持续可用。

## 全新 911 Turbo S 的混合动力系统

在开发混合动力系统时，核心目标是在增加极少额外重量的前提下实现最优性能。此外，为达成最优重量分配，工程师将全新 911 Turbo S 的高压电池布置于前舱。电池由 216 个圆柱形电芯组成，总容量为 1.9 千瓦时。其尺寸和重量与一块常见的启动电池大致相当。持续的水冷和高效的热管理确保电池即使在动态驾驶风格下，也能持续提供高功率输出。其控制单元位于驾驶员座椅下方，而脉冲逆变器和 DC-DC 转换器则位于水平对置发动机上方，这款发动机相较于前代机型的高度降低了约 11 厘米。混合动力系统的工作电压为 400 伏。

除了 eTurbo 中的电机，全新 911 Turbo S 还在 PDK 壳体内集成了一台牵引电机。这款完全集成于变速箱壳体内的永磁同步电机，通过双质量飞轮与曲轴相连。其直径仅为 286 毫米，长度仅为 55 毫米。该电机在怠速转速下即可输出 188 牛·米的驱动扭矩，并能为综合功率贡献高达 60 千瓦。一套高度集成且结构简化的冷却系统，辅以增强的冷却风扇性能、全新的中冷器以及新型水泵，使热管理足以满足更高的要求。

混合动力系统的工作模式取决于具体驾驶情境。在动态驾驶情况下，高压电池会按需为 eTurbo 或电机供电，以快速建立增压压力或提升转速。在极速行驶时，eTurbo 的废气能量回收会为电机供电。通过这种方式，可在提升驱动功率的同时，限制增压压力并降低排气温度。在需要发挥极限性能时，高压电池会注入额外能量，从而进一步提升综合功率。

为应对由此产生的扭矩，保时捷为其高性能混合动力系统专门开发了一款强化的保时捷双离合变速箱。它基于前代型号，但其离合器、齿轮组和锥齿轮均得到了强化。此外，更长的齿轮比降低了高速行驶时的发动机转速。在全新 911 Turbo S 上，高达 500 牛米的发动机扭矩通过分动箱被传递至水冷式前桥差速器。

## 纯粹激情：911 Turbo S 的声浪交响曲

这款史上最强的 911，也是迄今为止最富动感的 Turbo S。这种毫不妥协的性能，通过跑车精密的调校与巧思打造的整体概念，得以全方位地呈现。

除了驾驶感受，跑车的声浪对于整体体验同样至关重要。得益于发动机内部的优化，座舱内可感知的声浪氛围如今更富感染力。不对称气门正时技术为水平对置发动机的声浪注入了更丰富的频率，营造出尤为强劲且均衡的听觉盛宴。一套全新的双流道运动型排气系统，配备钛合金尾消音器和尾管饰件，也为其独一无二的声浪特征添彩。该系统是新款 911 Turbo S 的标准配置，在极致轻量化的同时确保了功率的极致输出。为保护周边部件免受高温影响，保时捷首次采用了一种新型隔热罩。其采用三层结构，由两片薄壁钢板（厚度均为 0.25 毫米）包裹着一种高效的、基于环保纤维素的绝缘材料。

## 全能悍将，在纽博格林北环赛道刷新纪录

全新 911 Turbo S 典型地融合了各大领域的精髓。它既完全适合日常驾驶，提供舒适体验与专属配置，亦能在环形赛道上爆发出令人惊叹的强劲动力。在底盘开发和调校过程中，核心目标是确保在驱动功率显著提升的同时，实现最佳的操控性。其重量功率比为 2.43 千克/马力（敞篷版：2.55 千克/马力）。设定的开发目标包括：可预测且舒适的驾驶行为、直观而精准的动力调配、与之完美匹配且毫不妥协的制动性能，以及极致的抓地力。驱动系统瞬时而敏捷的响应，被底盘直接转化为推进力——从容不迫、易于掌控、精准可期。

尽管实现了高性能混合动力化、扩展了标准配置，并对底盘和车身进行了优化，全新 911 Turbo S 的整备质量相较于前代车型仅增加了 85 千克。重量增加的部分已在所有影响驾驶动态性能的部分得到显著补偿。其卓越的赛道性能便是最好的证明。在纽博格林北环赛道，全新 911 Turbo S 创下了经公证认证的 7 分 03.92 秒圈速，将其直接前代车型的成绩提升了约 14 秒。911 Turbo S 可在 2.5 秒内从静止加速至 100 公里/小时。从 0 加速至 200 公里/小时仅需 8.4 秒。最高车速可达到 322 公里/小时。

## 电动液压防侧倾稳定系统

这一可感知的性能飞跃，源自驱动系统、空气动力学以及底盘部件之间精妙协同的整体概念。主动式电动液压防侧倾稳定系统 (ehPDCC) 的供能系统专为配备新型无皮带传动水平对置发动机的车辆开发，并针对全新 911 Turbo S 进行了进一步优化。它既提升了低速时的敏捷性，也增强了高速下的稳定性，从而对提升 911 Turbo S 的性能与舒适性起到了决定性作用。该系统是 911 Turbo S 的标准配置。

一套由高压永磁同步电机和内啮合齿轮泵构成的电机泵单元，负责提供液压油流。一个阀块将油流分配至前桥和后桥。油液抵达主动式稳定杆后，会根据驾驶情境，利用当前的机油压力对防倾杆施加精确的扭转力，由此产生沿车辆纵轴的支撑力。这使得跑车能够抑制侧倾，并以极高的稳定性过弯。

系统配备一个蓄压器，可在正常运行时维持 10 巴的压力，并能可靠补偿因环境因素导致的波动。一个过滤器负责清洁回流油液，确保阀门和机油泵的持续运行。按需控制策略使其总能耗较前代系统降低了超过百分之八十。这项技术的应用显著提升了舒适性、操控性和精准度。无论是在入弯时，还是在出弯加速之际，这款跑车都更为迅捷。这使其在赛道上的圈速表现显著优化。

此外，ehPDCC 还负责控制可选装的升降系统。其运作机制也受益于这项技术革新：响应更为迅速，并且坡度角增大了 2.4 度。

保时捷对 911 Turbo S 标配的保时捷主动悬挂管理系统 (PASM) 进行了全面优化。它在性能显著提升的同时，也带来了更佳的驾驶舒适性。这得益于弹簧刚度、减震器液压系统与减震器特性曲线的调整，以及新开发的发动机支承——其更高的承载弹簧刚度实现了更精准的操控与更清晰的路面反馈。同时，新的发动机支承在重量上也优于前代产品。此外，911 Turbo S 后桥的几何结构与弹性运动学也针对 T-Hybrid 驱动系统带来的更高轴荷进行了调整。客户还可为 911 Turbo S 选装高度降低 10 毫米、性能调校更为极致的 PASM 运动型底盘。

## 制动、轮胎与轮毂系列

针对全新 911 Turbo S，保时捷对标配的保时捷陶瓷复合制动系统 (PCCB) 进行了全面升级。这款顶级 911 车型标配了保时捷有史以来为双门跑车配备的最大尺寸陶瓷制动系统。前桥采用十活塞固定式卡钳，搭配 420 毫米制动盘。后桥则使用四活塞制动卡钳以及直径增大至 410 毫米的新款制动盘。

陶瓷制动系统的横钻孔制动盘相较于灰铸铁制动盘，重量减轻了百分之五十。保时捷在纽博格林北环赛道进行了大量实地测试，充分验证了其卓越的制动性能。此外，新的刹车片还提供了尤为线性的制动踏板脚感。经过改进的制动冷却风道与集成于卡钳的活塞套件，实现了优异的热管理，有效防止制动液过热。制动卡钳标配喷涂颜色为黄色。客户也可通过 Porsche Exclusive Manufaktur 选配黑色制动卡钳。

---

除了制动性能外，保时捷还进一步提升了 911 Turbo S 的机械抓地力。后桥现采用 325/30 ZR 21 规格的轮胎，宽度增加 10 毫米；前桥轮胎规格则为 255/35 ZR 20。由此，在保持湿地性能同样优异的前提下，干地操控性更为出色。

911 Turbo S 的另一大专属亮点是带中央锁止装置的 20/21 英寸 911 Turbo S 车轮：采用 Turbonite 漆色，是这款旗舰车型引人注目的独特标识。客户还可选装同样为 20/21 英寸的 911 Sport Classic 车轮，以及带碳纤维叶片的 911 Turbo Exclusive Design 车轮。这一创新设计元素服务于空气动力学优化。Sport Classic 车轮组可通过 Porsche Exclusive Manufaktur 选配多达七种颜色，Exclusive Design 车轮则有四种颜色可选。

## 车身改动

全新 911 Turbo S 的车身也针对新驱动系统的强悍性能进行了适配。例如，研发人员调整了前舱的减震器拱座、高压电池托盘以及横梁。车辆后部则优化了防撞梁支座、支架和底板等部件。此外，还采用了新的发动机支承。这些传统支承在更为紧凑轻巧的同时，其性能在所有方面均超越了前代车型所使用的主动式支承。

遵循同一设计理念的另一个例证是 Turbo 车型标志性的加宽车身与轮距。前翼子板整体比 911 Carrera 车型宽出 45 毫米。造型强健的后翼子板是 911 Turbo 车型的经典特征，使车尾加宽了 20 毫米。经过重新设计的车尾，其醒目的排气口进一步凸显了车辆的宽度。

通过集成新的功能性设计元素，新车前脸也显得更为震撼。所有 911 车型均将全部照明功能集成于经过暗色处理的主大灯内（911 Turbo S 标配），这不仅是出于美学与照明技术的考量，更在车前端为性能更高的冷却空气进气口创造了空间。保时捷标志性的四点式灯光设计在 911 Turbo S 上于所有灯光模式下均会点亮，包括在开启近光灯和远光灯时。

## 功能扩展的主动空气动力学

911 Turbo S 的众多空气动力学组件，既是视觉上的辨识特征，也是其驾驶动态概念中与性能密切相关的组成部分。Turbo 车型标志性的主动式尾翼可在高速时减少升力，或在其最有效的姿态下降低空气阻力。它属于 911 Turbo S 的主动空气动力学系统。这些系统会根据动力需求、驾驶情境以及外部温度，选择合适的运行策略。与前代车型一样，整套系统包含一个主动式前扰流唇。依据驾驶模式的不同，它可处于收回、部分展开或完全展开状态，从而实现降低风阻或增加下压力的效果。

前裙板上五个垂直排列、清晰可见的冷却空气活门，采用了为提升空气流通量而优化的造型，以满足驱动系统更大的冷却空气需求。在低负荷时，它们几乎保持关闭，以优化风阻并降低油耗。在高负荷状态下，例如在赛道上，导流板便会打开，将额外的冷却空气导向驱动系统冷却器。

**911 Turbo S** 新增了位于底板护板中的无级可调前扩散器。它们与冷却空气导流板联动开启和闭合。当导流板开启时，空气流经通道进入轮罩。这有助于减少前桥升力，并抵消因冷却空气供应增加对升力产生的影响。此外，该系统还能为制动系统降温。在湿地模式下，扩散器会关闭。这能保护前制动盘免受过多水分影响。在关闭状态下，扩散器和冷却空气导流板的空气动力学优势可相互叠加。当所有主动空气动力学组件处于最高效位置时，**911 Turbo S** 硬顶版的风阻系数最多可降低百分之十。经过优化的被动系统也为此做出了贡献。

## 全新 Turbo 设计语言首度应用于 911

**Turbo S** 自成一格，一眼可辨。这归功于保时捷跨车型系列的 **Turbo** 设计语言，该语言如今首次被引入 **911**。其决定性特征是名为 **Turbonite** 的石墨灰色调，该色调为 **Turbo** 车型专属。在 **911 Turbo S** 上，保时捷将这一色调作为对比色应用于尾翼叶片，同样也用于侧窗饰条。发动机舱盖上的保时捷盾徽以及车轮中央锁止装置也采用 **Turbonite** 色调。所有这些首次在非限量版 **911** 上出现的特征，与经典且独一无二的 **911 Turbo** 特征和谐地融为一体。其中包括加宽的车身与轮距，以及动态尾翼。此外还有更多优雅的设计细节：自适应前扰流板上饰有“**turbo S**”字样。车尾处，尾灯带下方饰件上的新型珠光结构彰显了 **911 Turbo S** 的系列领军地位。该结构在车顶拱形区域呈动态升起状。配备钛合金尾消音器和尾管饰件的运动型排气系统，也印证了其非凡地位。与前代车型的排气系统相比，它成功减重 **6.8** 千克。还可选配具有特殊结构的钛合金尾管饰板。**911 Turbo S** 的侧影同样令人过目不忘。保时捷将车外后视镜底座、后侧进气口以及侧裙板喷涂为典雅的高光黑色。总体而言，其专属、强壮且科技感十足的外观形象，将 **Turbo S** 与其他 **911** 车型清晰地区分开来。

## 配色方案：个性化（几乎）无限

保时捷 **911 Turbo S** 提供丰富的外观颜色选择。标准配色方案划分为熟知的“传奇”、“梦想”、“暗影”和“对比”色彩世界。“传奇”系列包含四款经典保时捷颜色；“梦想”系列汇集了特别鲜艳且富有表现力的色调，如卫红和卢加诺蓝。“暗影”色彩世界包含雅致、沉静的颜色，而“对比”色彩世界则仅包含白色和黑色。

通过 **Porsche Exclusive Manufaktur**，客户还可以在“按样本定制颜色”和“按样本定制颜色 Plus”项目中选择超过 130 种额外的车身颜色。“按样本定制颜色”类别包含已通过技术认证的预定义颜色，例如海蓝、星光红宝石和薄荷绿。其中部分颜色在保时捷社群中享有崇高的经典地位。若要将一种“按样本定制颜色”融入生产流程，需额外预留大约三个月时间。

此外，通过 **Porsche Exclusive Manufaktur** 还提供“按样本定制颜色 Plus”服务。在此服务下，客户需向保时捷中心提供心仪颜色的样本。保时捷随后会评估技术可行性，若基本可行，则会为该色调开发作为车漆的应用方案。此过程视复杂程度，大约需要九个月。

保时捷 **911 Turbo S** 敞篷版提供多种顶篷颜色。除了黑色、蓝色、棕色和红色外，还提供带灰色条纹的黑色选项。

此外，通过设计套件，还可以对更多细节进行个性化定制。例如，选装 **SportDesign** 组件 **911 Turbo Carbon**，即可获得带 **Turbonite** 色装饰的专属设计尾灯。车外后视镜上壳和三角窗采用碳纤维材质，后翼子板上的进气口亦是如此。此外，该组件还包含保时捷陶瓷复合制动系统 (**PCCB**) 的黑色制动卡钳。

## 内饰：运动气质与豪华质感

新款 911 Turbo S 采用了经过升级的 911 系列内饰设计。以驾驶者为核心的保时捷驾驶员体验操控理念，令跑车的操控更加流畅直观，尤其在动态驾驶时。作为该系列的旗舰车型，Turbo S 的装备尤为豪华且动感。座椅、头枕、仪表板、车门板以及可选的后排座椅均采用优质黑色带光面真皮套，装饰缝线则采用对比色 Turbonite。

标配的 GT 运动型方向盘（含模式开关和方向盘加热功能）的轮圈包裹以光面真皮套。座椅中心区域和车门板饰件呈现独特的缝线图案。众多图形细节，包括带记忆功能的电动 18 向运动型座椅头枕上压花的“turbo S”字样，无不昭示着这款 911 旗舰的身份。911 Turbo S 硬顶版标配的双座布局，是对保时捷轻量化策略的致敬。可免费选装后排座椅。敞篷版则始终配备四座。

内饰中，保时捷通过对比色 Turbonite 进一步明确了 911 Turbo S 的清晰定位。它是整个车系中内饰 Turbonite 应用比例最高的 Turbo 车型。这种高贵的石墨灰色调以镶嵌件形式出现在车门饰板、方向盘和仪表组的点缀区域、仪表台和中控台镶边、空调控制区以及换挡杆上。以打孔 Race-Tex 材质包裹的车顶衬里底色同样为 Turbonite。此外，这种 Turbo 专属色调还装饰着保时捷盾徽、安全带以及中控台的部分按钮。根据内饰颜色的不同，脚垫也可能采用此色调。作为 Sport Chrono 组件的一部分，Sport Chrono 计时表盘也采用 Turbonite。

作为选配，保时捷通过专为 Turbo S 设计的哑光碳纤维内饰组件，首次提供了金属钹色饰件碳纤维结构饰条。选择此组件时，换挡杆和车门饰板上的装饰条镶嵌件以及中控台饰板均采用哑光碳纤维材质。

除了标准的黑色真皮内饰包外，保时捷还为 911 Turbo S 提供多种双色调真皮包及其他单色真皮选项，其装饰缝线可选择例如哑灰色，而非 Turbonite。此外，还可选配特别高雅的俱乐部真皮，颜色包括玄武岩黑、松露棕以及玄武岩黑/经典干邑双色组合。通过 Porsche

---

**Exclusive Manufaktur**, 可对 911 Turbo S 进行更深度的个性化定制。例如, 可根据客户要求, 将装饰缝线、安全带、Sport Chrono 计时表盘和数字转速表变为竞速黄。

此外, 通过 **Porsche Exclusive Manufaktur** 还可选配个性化脚垫。同样, 车载文件夹、车门槛护板和车钥匙也可以根据客户意愿和品味进行个性化定制。此外, 通过 **Porsche Exclusive Manufaktur** 还可为储物格盖板进行个性化压花。

## 装备

### 丰富的标准与选装配置

作为拥有赛道基因的旗舰车型，911 Turbo S 凭借大量源自赛车技术的标准配置细节，奠定了其非凡地位。其中包括主动空气动力学、多项轻量化措施、后桥转向系统、8 速保时捷双离合传动系统 PDK、保时捷陶瓷复合制动系统 PCCB、中央锁止车轮和四轮驱动系统。电动液压保时捷动态底盘控制系统 (ehPDCC) 同样是标准配置。除了标准的保时捷主动悬挂管理系统 (PASM)，还可选装降低 10 毫米的 PASM 运动型底盘。同样，为动态驾驶提供最大牵引力和敏捷性的保时捷扭矩引导系统升级版 (PTV Plus)，以及集成保时捷赛道精准应用程序和轮胎温度显示的 Sport Chrono 组件，在 Turbo S 上亦为标准配置。

911 Turbo S 是一款专为赛道和公路设计的专属豪华全能车型。它可从当前 911 系列众多的舒适功能、驾驶辅助系统和信息娱乐选项中选配。这些包括带 GPS 功能的创新空气质量系统离子发生器、包含自适应巡航控制系统（带主动车道保持功能，最高速度 210 公里/小时）的 Porsche InnoDrive 驾驶辅助套件、夜视辅助系统以及功能扩展的升降功能。远程停车辅助系统也同样可供选装。凭借如此丰富的装备及其卓越性能，全新 911 Turbo S 应客户所需，在舒适与性能之间提供了比前代车型更为宽广的跨度。

保时捷为 911 Turbo S 标配高分辨率带矩阵光束的 LED 大灯。这种创新照明系统的每个大灯有超过 32,000 个像素，可生成高分辨率的光形，范围可覆盖整个远光灯区域和近光灯的主要区域。每个像素均可独立控制。因此，光形能在毫秒间适应任何驾驶情境。该系统能实现的附加功能包括，例如：车道照明、施工及狭窄路段照明，以及专为雨天、雾天、十字路口、转弯或过弯驾驶设计的特殊光模式。当系统未侦测到前方或对向车辆时，自动开启的附加远光灯可将光通量从 1,400 流明提升至 2,500 流明。此时，911 可照亮前方长达 600 米的道路。

### 新一代信息娱乐系统

凭借全面现代化的保时捷通讯管理系统 (PCM)，911 Turbo S 在数字体验方面同样提供顶级性能。于 2025 年 6 月随车型年款更新引入的新一代保时捷通讯管理系统，响应更迅捷，

通过应用程序中心可访问众多流行的第三方应用程序，并集成了 **Amazon Alexa®** 数字助手。此外，**Dolby Atmos®** 杜比全景声技术还带来尤为沉浸的音响体验。**911 Turbo S** 标配的 **Bose®** 环绕声音响系统（功率 **570 瓦**，**12 个扬声器**）为这项创新的空间音频技术提供支持。音频信号被精准地置于三维空间中，使听者仿佛被声音从四面八方环绕。

例如，听众会感觉如同置身于乐团中央，或在观影或收听广播剧时身临其境。除了标准音响系统，可选装的 **Burmester®** 高端环绕声音响系统（**13 个扬声器**，总功率 **855 瓦**）也支持这一音频标准。实现这一体验的前提是音源以 **Dolby Atmos®** 技术制作。大多数知名艺术家均已发布兼容的音乐曲目。支持 **Dolby Atmos®** 的应用程序可在应用程序中心获取。

应用程序中心是 **Porsche Connect** 服务套餐的一部分，在 **911 Turbo S** 上包含 **10 年** 服务期。通过它，保时捷客户可访问大量第三方应用程序，这些应用程序可直接在保时捷通讯管理系统内安装并原生运行。根据不同市场，该服务包含热门的新闻、音乐、视频和播客应用程序，例如 **Spotify®** 和 **Apple Music®**。媒体库和天气应用程序，以及能够搜索景点和精彩驾驶路线的应用软件也包含在服务中。

除了成熟的 **Porsche Voice Pilot** 语音助手，通过 **Porsche Connect** 还使用另一个第三方数字助手 **Amazon Alexa®**。通过该服务，既可控制单项车辆功能，也可操控智能家居功能，如自动车库门或住宅照明。**Alexa®** 还可用于搜索信息、创建待办事项或购物清单，以及查询最新新闻和天气预报。可通过方向盘上的 **Voice Pilot** 按钮激活。

## 911 Turbo S 计时码表

### 为您打造：腕间 Turbo S

为匹配 911 Turbo S，保时捷推出一款将 Turbo S 传奇与现代制表技艺相融合的计时码表。这款 911 Turbo S 计时码表为保时捷车主与爱好者提供了打造其个人“腕间跑车”的机会。腕表配置器的结构与车辆配置器类似，现新增了更多与全新 911 Turbo S 完美契合的选项。这款定制腕表在保时捷位于瑞士格伦兴的自有制表厂内手工制作完成。

这款 911 Turbo S 计时码表搭载经 COSC 认证且配备飞返计时功能的 Porsche Design 机芯，可通过众多自由配置的元素，依个人喜好进行个性化定制。黑色表盘饰有诸多 Turbonite 色元素，该颜色为保时捷 Turbo 车型专属。彩色表圈可配置为 Turbonite 色或任何可用于 911 Turbo S 的车身颜色，包括“按样本定制颜色”中备受欢迎的历史经典色调。超轻表壳采用钛金属打造，并覆以黑色碳化钛涂层。表圈饰有测速计刻度。

小牛皮表带由保时捷原厂车辆真皮制成，并以源自车辆内饰缝线的装饰缝线精心点缀。表带同样可从丰富的车辆配置方案中选择搭配。因此，这款计时码表可根据客户个人车辆的内饰和外观进行匹配定制。根据要求，还可添加“turbo S”字样的热压印，进一步强调跑车与腕表之间的紧密联系。可选配钛金属表带搭配钛金属折叠扣，其表面处理与表壳相同。喜爱变换风格者，可通过快速更换系统在两种表带设计之间轻松切换。

为确保最高精度和制表品质，该表搭载配备飞返计时功能和经 COSC 认证的保时捷设计机芯 WERK 01.200。透过蓝宝石玻璃表背，这件精密机械杰作的风采得以完美呈现。表底盖可个性化镌刻，例如姓名、车牌号或个人 911 Turbo S 的车架号。上链转子的设计灵感源自 911 Turbo S 车轮设计，并可配置为所有可供 911 Turbo S 选装的车轮设计。

保时捷 911 Turbo S: 历史

## Turbo S: 33 载创新与性能

初代 911 Turbo（930 世代）曾是一项技术轰动之作。在保时捷于 1975 年春季开始交付这款高性能跑车之前，配备涡轮增压技术的合法上路车辆几乎闻所未闻。涡轮发动机当时被视为敏感且难以用于日常驾驶。而 911 Turbo 以其引人注目的宽体车身与标志性尾翼改变了这一切。

凭借 250 公里/小时的最高时速，初代 911 Turbo 跻身于当时最快的合法上路车辆之列。同时，它也为一款全新的保时捷车型家族奠定了基石。如今，Turbo 这一车型名称在保时捷代表着各系列的旗舰型号，象征着豪华与舒适、毫不妥协的运动精神与技术引领地位。而在 Turbo 车型家族内部，911 Turbo S 则更为卓尔不群：它最初以小批量生产，在多代车型中，往往在一个车系的生产周期后期才推出，旨在探索技术可行性的边界。

## 保时捷 911 Turbo S 964（1992 年）

1992 年，保时捷首次推出量产版 911 Turbo S。其诞生灵感源自保时捷 Exclusive 部门（当时的部门重心与今日不同）：除了动力提升，该车型还致力于极致轻量化。这款 Turbo S 在技术上向 911 RS 车型看齐，取消了助力转向系统、空调、收音机、双质量飞轮和后排座椅，并采用轻量化车身部件。其开发目标并非舒适性，而仅仅是获得上路许可。

它所搭载的 3.3 升涡轮增压水平对置发动机基于 911 Turbo 的驱动系统。通过采用新凸轮轴以及提高增压压力等改装，其功率可达 280 千瓦（381 马力），较基础车型提升 61 马力。此车型配备专属 18 英寸轮胎，可在 4.6 秒内加速至 100 公里/小时，最高车速达 290 公里/小时。这款 911 Turbo S 仅生产了 86 台。然而，这一特别版车型却留下了不可磨灭的印记：专为该车型打造的“速竞黄”漆色，至今仍用于保时捷陶瓷复合制动系统 (PCCB) 的制动卡钳上。

## 保时捷 911 Turbo S 993（1997-1998 年）

在第二代 911 Turbo S 上，Porsche Exclusive 部门再次扮演了核心角色。这个负责特殊需求的部门在 1997 和 1998 年间负责生产了总计 336 台全新 911 Turbo S。与前代车型不同，这款车型不再奉行极简主义。其更高级的配置预示着 911 Turbo S 的未来方向，并包含了许多在 911 Turbo 上仅为选装的特性。其中包括带前唇和后扰流板的空气动力学套件、位于雾灯旁用于优化制动冷却的进气口，以及内饰中大量使用的真皮和碳纤维。作为首款 911，993 世代的 Turbo S 始终在后翼子板设有大型进气口叶片。如今，这一特征已成为 Turbo 车型的标志性设计。

993 世代在技术上同样是一座重要的里程碑。保时捷首次为涡轮增压衍生车型配备四轮驱动系统。此外，该车型不再使用单个，而是两个涡轮增压器。此时排量已增至 3.6 升的水平对置发动机，得益于更短的气体路径和小型增压器，响应更为迅捷、动态表现更佳。在 911 Turbo S 上，这台发动机配备了原厂性能升级套件 II，功率达 331 千瓦（450 马力）。这使得这台仅重 1,500 千克的超跑可在 4.1 秒内冲刺至 100 公里/小时，并成为首款极速达到 300 公里/小时的保时捷 911。

## 保时捷 911 Turbo S 996（2004-2006 年）

996 车型世代在技术和车型战略上标志着一个重大转折点。保时捷首次为 911 旗舰车型提供敞篷版，而不再仅限于硬顶跑车。发动机舱内有两项革新：新款 911 Turbo S 标配水冷系统，并可选装自动变速箱 (Tiptronic S)。市场反响热烈，销量表现强劲。该车型总计生产了 1,563 台。

保时捷也将这款 Turbo S 定位为旗舰车型与技术标杆。因此，当时甫在 911 Turbo 上引入的保时捷陶瓷复合制动系统 (PCCB) 成为其标准标配。此外，带彩色保时捷盾徽的凹面轮毂盖以及六碟 CD 换碟机亦为标准装备。将功率提升至 331 千瓦（450 马力）的原厂性能升级套件（装备代码 X50），同属于标配之列。这使其最高车速达到 307 公里/小时，创下了 911 Turbo S 的极速新纪录。

## 保时捷 911 Turbo S 997（2010 - 2012 年）

997 车型世代在尺寸上略有调整。但在技术上，911 Turbo S 的发展尤为显著。因为保时捷为全新研发的 3.8 升六缸水平对置发动机配备了经过大幅改进的涡轮增压器。这些涡轮增压器所采用的可变涡轮截面 (VTG) 技术，可提升涡轮进气效率，并在发动机低负载时能产生更高的涡轮转速。其结果便是瞬时的响应和性能的飞跃：新驱动系统可输出高达 390 千瓦（530 马力）的功率以及 700 牛米的扭矩。与基础车型 911 Turbo 相比，其 0 至 100 公里/小时加速时间缩短 0.4 秒，仅需 3.3 秒即可达到普通道路最高车速。

全新研发的 7 速双离合变速箱为此提供了助力。在 911 Turbo S 上，PDK、机械式后桥差速锁、首次配备的中央锁止车轮、新引入的 Sport Chrono 组件以及专属真皮内饰均为标准配置。凭借这些特性，保时捷将这款旗舰车型与 911 Turbo 清晰区分开来。专属的动力系统巩固了其新定位：在 997 世代，已无法通过为 911 Turbo 选装原厂性能升级套件来获得与 911 Turbo S 同等的功率。全球共有 5,296 位客户选择了 997 世代的 911 Turbo S。

## 保时捷 911 Turbo S 991（2013-2016 年）

在 991 车型世代，保时捷首次打破惯例，不再在车型系列生命周期晚期才将 911 Turbo S 推向市场。它在 2013 年紧随新款 911 Turbo 之后即告亮相，并且比以往更加与众不同。带有导气叶片的前裙板、黑色镀铬尾管饰件以及黑红双色真皮内饰均为其专属标配。这些配置在 911 Turbo 上并不可用。通过车型专属选装配置（如碳纤维 PDK 换挡杆），可进一步凸显视觉上的差异。

车型换代带来了众多技术革新，令 911 Turbo S 的动态表现更为出色。保时捷首次引入后桥转向系统与主动空气动力学元件。PDK 换挡速度更为迅捷，驱动系统也更加强劲。凭借 412 千瓦（560 马力）的功率和 700 牛米的扭矩，Turbo S 可在 3.1 秒内从静止加速至 100 公里/小时。最高车速为 318 公里/小时。在该世代的中期改款前，保时捷共生产了 9,629 台。

在其生命周期的后半段，911 Turbo S 迎来了更多重要更新。“动态增压”功能可在短暂松开油门时保持增压压力。从而使发动机在再次加速时几乎毫无迟滞地做出响应。“Sport Response”运动响应按钮首次实现了对发动机和变速箱响应特性的调整。此外，发动机功率提升至 427 千瓦（580 马力），扭矩达到 750 牛米。伴随这些改进而来的还有另一座里程碑：在 Turbo 车型历史上，首次有车辆的 0 至 100 公里/小时加速成绩突破了 3 秒大关，仅需 2.9 秒。991.2 世代的 911 Turbo S 共计生产了 10,079 台。

## 保时捷 911 Turbo S 992（2020-2025 年）

保时捷 911 Turbo S 始终是技术的先驱。这一点在 992 世代首发时，其亮相方式本身便是明证。受新冠疫情的影响，保时捷在线上发布了这款车型，因为原定于在日内瓦车展举行的首发活动未能如期举办。此外，911 Turbo S 首次先于 911 Turbo 亮相。它已从昔日的稀世之作，发展成为 911 车型阵容中一个至关重要且备受追捧的核心车型。

与前代车型相比，其速度再次提升。搭载全新研发的发动机（配备两个对称 VTG 涡轮增压器）、新的进气和增压空气系统，以及同样全新的 8 速 PDK 变速箱，它可在 2.7 秒内加速至 100 公里/小时。凭借 478 千瓦（650 马力）的功率和 800 牛米的扭矩，这款全新驱动系统再次显著超越了所有前辈。

在基础车型进行中期改款约一年后，保时捷推出了 992.2 世代的 911 Turbo S。它以令人惊叹的方式巩固了其技术领先地位。911 Turbo S 首次搭载高性能混合动力系统，其高压系统无论在功率输出还是底盘技术方面均开辟了新维度。911 Turbo S 的创新 T-Hybrid 动力系统（配备两个电动涡轮增压器）可输出 523 千瓦（711 马力）的综合功率和 800 牛米的最大扭矩。其 0 至 100 公里/小时的加速时间进一步缩短至 2.5 秒。