



PORSCHE

Die neuen 911 GTS-Modelle

Pressemappe

Inhalt

Kraftstoffverbrauch und Emissionen	3
Highlights	
Die neuen Porsche 911 GTS-Modelle.....	4
Die erfolgreiche Porsche 911-Familie wächst um fünf Modell-Varianten	
Dynamischer denn je: die neuen Porsche 911 GTS-Modelle	7
Das Exterieur-Design	
Mit zahlreichen schwarzen Akzenten.....	11
Das Interieur-Design	
Schwarzes Race-Tex und serienmäßig Sportsitze Plus.....	12
Das Anzeige- und Bedienkonzept	
PCM jetzt auch mit Android Auto.....	14
Der Antrieb	
So leistungsstark wie noch nie.....	16
Das Fahrwerk	
Zahlreiche Anleihen vom 911 Turbo.....	19
Das Leichtbau-Paket	
Weniger Gewicht, weniger Auftrieb, ungefilterter Sound.....	22
Die Assistenz- und Komfortsysteme	
Sicherer im Alltag unterwegs.....	23
Die Historie	
Markanter Auftritt und überzeugende Performance	26

Kraftstoffverbrauch und Emissionen

911 GTS-Modelle

NEFZ:

Kraftstoffverbrauch kombiniert 10,7-9,7 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 243-221 g/km

WLTP:

Kraftstoffverbrauch kombiniert 11,4-10,4 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 259-236 g/km

Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Alle von Porsche angebotenen Neufahrzeuge sind nach WLTP typgenehmigt, weshalb die angegebenen NEFZ-Werte von den WLTP-Werten abgeleitet wurden.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT, Hellmuth-Hirth-Straße 1, 73760 Ostfildern, unentgeltlich erhältlich ist.

Highlights

Die neuen Porsche 911 GTS-Modelle

- **Fünf besonders sportliche Modelle.**

Mit den sportlichen GTS-Modellen erhält die 911-Palette rund zweieinhalb Jahre nach Markteinführung des Typs 992 attraktiven Zuwachs. Fünf Varianten stehen zur Wahl:

- 911 Carrera GTS mit Heckantrieb, als Coupé und Cabriolet
- 911 Carrera 4 GTS mit Allradantrieb, als Coupé und Cabriolet, und der
- 911 Targa 4 GTS mit Allradantrieb.

- **So leistungsstark und fahrdynamisch wie noch nie.**

Der aufgeladene, drei Liter große Sechszylinder-Boxermotor des neuen 911 GTS leistet 353 kW (480 PS), 22 kW (30 PS) mehr als beim Vorgänger und beim aktuellen 911 Carrera S. Das maximale Drehmoment beträgt 570 Nm, ein Plus von 20 Nm.

- **Performance-Fahrwerk mit zahlreichen Anleihen vom 911 Turbo.**

Das vom 911 Turbo Sportfahrwerk abgeleitete und auf den GTS abgestimmte Fahrwerk erfüllt hohe Performance-Ansprüche: Dank serienmäßigem Porsche Active Suspension Management (PASM) reagieren die Dämpfer blitzschnell auf dynamische Veränderungen.

- **Weniger Gewicht, weniger Auftrieb mit dem Leichtbau-Paket.**

Erstmals ist für die Coupé-Modelle des 911 GTS ein Leichtbau-Paket¹ verfügbar. Bis zu 25 Kilogramm beträgt die Gewichtsersparnis. Hinzu kommen Performance-Optimierungen durch die bei dieser Ausstattungskombination serienmäßige Hinterachslenkung und zusätzlichen aerodynamischen Feinschliff. Neue Luftleitelemente im vorderen Bereich des Unterbodens verringern den Auftrieb vorne. Die Steuerung des adaptiven Heckspoilers wurde entsprechend angepasst.

- **Zahlreiche schwarze Akzente im Exterieur.**

Typisch für den 911 GTS sind zahlreiche schwarze oder abgedunkelte Details am Exterieur, darunter auch der charakteristische Bügel samt Targa-Schriftzug des 911 Targa 4 GTS. Alle 911 GTS verfügen über das Sport Design-Paket mit eigenständigen Verkleidungen von Bug, und Heck.

- **Schwarzes Race-Tex und serienmäßig Sportsitze Plus im Interieur.**

Zahlreiche schwarze Race-Tex-Umfänge unterstreichen das dynamisch-edle Ambiente. Das Mikrofaser-Material findet sich zum Beispiel an den Mittelbahnen der Sitze und am Lenkradkranz. GT-Sportlenkrad sowie Sport Chrono-Paket mit Mode-Schalter, Porsche Track Precision-App und eine Reifentemperaturanzeige sind serienmäßig. Für Seitenhalt und Komfort sorgen die serienmäßigen Sportsitze Plus mit elektrischer Vier-Wege-Verstellung.

- **Sicherer im Alltag unterwegs mit den Assistenz- und Komfortsystemen.**

Serienmäßig bietet der neue 911 GTS eine Reihe von Assistenzsystemen, die vor allem im Alltagsverkehr das Fahren und Parken komfortabler und sicherer machen. Der kameragestützte Warn- und Bremsassistent (Serie) verringert die Gefahr von Kollisionen mit Fahrzeugen, Fußgängern und Radfahrern deutlich. Der optional verfügbare Abstandsregeltempomat bietet eine automatische Distanzregelung mit Stop-and-go-Funktion und reversible Insassenschutz-Maßnahmen. Mit der Sonderausstattung Remote Park Assist lässt sich das Ein- und Ausparken per Smartphone² fernbedienen, ohne dass der Fahrer am Lenkrad sitzt.

- **Erstes GTS-Modell von Porsche ist der 904 Carrera GTS von 1963.**

GTS steht für Gran Turismo Sport. Unter Porsche-Fahrern ein populäres Kürzel: Inzwischen gibt es in fast jeder Modellreihe einen GTS. Porsche spricht damit eine Zielgruppe an, die ausgesprochen sportlich orientiert ist, sich jedoch auch ein hohes Maß an Alltagstauglichkeit wünscht. Als erster Porsche trug der 904 Carrera GTS die drei Buchstaben im Namen. Am 26. November 1963 feierte er seine Premiere.

¹ Voraussichtlich ab November 2021 verfügbar

² Kompatibel mit Apple iPhone ab iPhone 7 und ab iOS 13

Die erfolgreiche Porsche 911-Familie wächst um fünf Modell-Varianten

Dynamischer denn je: die neuen Porsche 911 GTS-Modelle

Mit den sportlichen GTS-Modellen erhält die 911-Palette rund zweieinhalb Jahre nach Markteinführung des Typs 992 attraktiven Zuwachs. Vor zwölf Jahren hat Porsche den 911 erstmals als GTS-Modell vorgestellt. Jetzt startet die neue Generation des beliebten Sportwagenmodells – so leistungsstark, fahrdynamisch und optisch eigenständig wie noch nie. Der Sechszylinder-Boxermotor leistet 353 kW (480 PS). Das sind 22 kW (30 PS) mehr als beim aktuellen 911 Carrera S oder beim vorherigen 911 GTS.

Zu Preisen ab 140.981 Euro¹ stehen ab sofort fünf Modell-Varianten zur Wahl:

- 911 Carrera GTS mit Heckantrieb, als Coupé und Cabriolet
- 911 Carrera 4 GTS mit Allradantrieb, als Coupé und Cabriolet, und der
- 911 Targa 4 GTS mit Allradantrieb.

Ein Achtgang-Porsche-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) oder ein Siebengang-Schaltgetriebe sowie ein GTS-spezifisches Fahrwerk mit Porsche Active Suspension Management (PASM) und der Hochleistungsbremse des 911 Turbo sorgen für hohe Fahr-Performance. Mit dem erstmals für den GTS verfügbaren Leichtbau-Paket² verbessert sich die Fahrdynamik weiter. Bis zu 25 Kilogramm beträgt hier die Gewichts-Ersparnis.

Schwarze Kontrast-Elemente an der Karosserie sowie abgedunkelte Bereiche der Scheinwerfer prägen die sportlich-dezente Optik der neuen Mitglieder der 911-Familie. Auch im Interieur ist Schwarz die dominierende Farbe. Zahlreiche Umfänge aus dem Mikrofaser-Material Race-Tex sorgen für ein ebenso dynamisches wie edles Ambiente. Die jüngste Generation des Porsche Communication Management (PCM) wartet mit zahlreichen Verbesserungen bei Bedienung und Konnektivität auf.

Technik: eigenständiges Fahrwerk und spezifische Sportabgasanlage

Der aufgeladene, drei Liter große Sechszylinder-Boxermotor des neuen 911 GTS leistet 353 kW (480 PS). Das maximale Drehmoment beträgt 570 Nm, ein Plus von 20 Nm gegenüber dem Vorgänger. Für den Sprint von null auf 100 km/h vergehen beim 911 Carrera 4 GTS Coupé mit Achtgang-Porsche-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) lediglich 3,3 Sekunden. Damit ist er drei Zehntel schneller als der Vorgänger. Alternativ zum PDK ist für alle 911 GTS ein Siebengang-Schaltgetriebe mit besonders kurzen Schaltwegen verfügbar.

Das vom 911 Turbo abgeleitete und auf den 911 GTS abgestimmte Fahrwerk erfüllt hohe Performance-Ansprüche: Dank serienmäßigem Porsche Active Suspension Management (PASM) reagieren die Dämpfer blitzschnell auf dynamische Veränderungen. Bei Coupé und Cabriolet ist das PASM serienmäßig mit dem Sportfahrwerk und zehn Millimeter Tieferlegung kombiniert. Von den Turbo-Modellen stammt auch das Konzept mit Helfer-Federn an der Hinterachse: dadurch sind die Hauptfedern bei allen Fahrzuständen unter Spannung. Der Ausfederweg bleibt erhalten. Beim 911 Targa 4 GTS kommt das Fahrwerk des 911 Targa 4S zum Einsatz.

Auch die Verzögerungsleistung haben die Ingenieure an die gesteigerte Performance des 911 GTS angepasst. Er vertraut auf die Hochleistungsbremse des 911 Turbo. Vom 911 Turbo S stammen die 20 (vorn) beziehungsweise 21 Zoll (hinten) großen, schwarzen Leichtmetallräder mit Zentralverschluss. Die serienmäßige Sportabgasanlage sorgt dank GTS-spezifischer Abstimmung zusammen mit dem Entfall eines Teils der Interieurdämmung für ein noch emotionaleres Sound-Erlebnis.

Exterieur: zahlreiche schwarze Akzente in Seiden- oder Hochglanz

Typisch für den 911 GTS sind zahlreiche schwarze oder abgedunkelte Details am Exterieur, darunter auch der charakteristische Bügel samt Targa-Schriftzug des 911 Targa 4 GTS. Weitere in Schwarz Seidenglanz lackierte Elemente sind die Lippe des Bugspoilers, die Leichtmetallräder mit Zentralverschluss, die GTS-Schriftzüge an den Türen und am Heck sowie die Lamellen des Heckdeckelgitters. Die beiden Endrohrblenden der

Sportabgasanlage sind schwarz verchromt. Optional lässt sich ein Exterieur-Paket auswählen, bei dem die Karosseriedetails und weitere Umfänge in Schwarz Hochglanz ausgeführt sind.

Grundsätzlich verfügen alle 911 GTS-Modelle über das Sport Design-Paket mit eigenständigen Verkleidungen von Bug und Heck. Bei den serienmäßigen LED-Hauptscheinwerfern mit Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus) sind der Kranz der Scheinwerfer und die Einfassung des Tagfahrlichts abgedunkelt. Am Heck kommen eigenständige Leuchten zum Einsatz.

Leichtbau-Paket: weniger Gewicht, weniger Auftrieb

Mit dem erstmals für den GTS verfügbaren Leichtbau-Paket² verbessert sich die Fahrdynamik weiter. Bis zu 25 Kilogramm beträgt die Gewichtsersparnis durch die leichten Vollschalensitze aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CfK), Leichtbauglas an Front-, Tür- und Heckscheiben sowie eine Leichtbaubatterie. Des Weiteren entfällt die Rücksitzanlage. Hinzu kommen Performance-Optimierungen durch die bei dieser Ausstattungskombination serienmäßige Hinterachslenkung und zusätzlichen aerodynamischen Feinschliff. Neue Luftleitelemente im vorderen Bereich des Unterbodens verringern den Auftrieb vorne. Die Steuerung des adaptiven Heckspoilers wurde entsprechend angepasst.

Interieur: schwarzes Race-Tex und serienmäßig Sportsitze Plus

Die sportlichen Akzente der GTS-Modelle setzen sich im Innenraum fort – funktional wie optisch: Der Schalthebel des auf Wunsch erhältlichen Siebengang-Schaltgetriebes wurde um zehn Millimeter gekürzt. So gelingen schnelle Gangwechsel aus dem Handgelenk. GT-Sportlenkrad sowie Sport Chrono-Paket mit Mode-Schalter, Porsche Track Precision App und eine Reifentemperaturanzeige sind serienmäßig an Bord. Für Seitenhalt und Komfort sorgen die serienmäßigen Sportsitze Plus mit elektrischer Vier-Wege-Verstellung. Die Dämmung im Innenraum wurde reduziert, was den emotionalen Fahreindruck akustisch verstärkt.

Zahlreiche schwarze Race-Tex-Umfänge unterstreichen das dynamisch-edle Ambiente. Das Mikrofaser-Material findet sich an den Mittelbahnen der Sitze, am Lenkradkranz, an den Griffen und Armauflagen der Türverkleidungen, am Deckel des Ablagefaches sowie am Schalthebel. Beim Interieur-Paket GTS sind die Ziernähte wahlweise in karminrot oder kreide ausgeführt. Die jeweilige Kontrastfarbe tragen auch die Sicherheitsgurte, der gestickte GTS-Schriftzug an den Kopfstützen sowie die Zifferblätter von Drehzahlmesser und Sport Chrono-Uhr. Der Dekoreinleger von Instrumententafel, Mittelkonsole und Türverkleidungen ist beim Interieur-Paket GTS in Carbon (matt) ausgeführt.

Neues Anzeige- und Bedienkonzept: jetzt auch mit Android Auto

Zusätzliche Funktionen und eine wesentlich vereinfachte Bedienung zeichnen die neue Generation des Porsche Communication Management (PCM) aus. Die Touch-Bereiche im Media-Menü wurden vergrößert. Neu ist die Möglichkeit, die Kacheln auf dem Homescreen umzusortieren. Der verbesserte Sprachassistent erkennt natürliche Sprache und lässt sich per „Hey Porsche“ aktivieren.

iOS- und Android-Nutzer genießen zudem volle Konnektivität: Mit Apple Car Play® und neu auch mit Android Auto lassen sich die Funktionen entsprechender Mobiltelefone vollumfänglich in den neuen Porsche 911 GTS-Modellen nutzen.

¹ Unverbindliche Preisempfehlung für Deutschland mit 19 Prozent Mehrwertsteuer und länderspezifischer Ausstattung

² Voraussichtlich ab November 2021 verfügbar

Das Exterieur-Design

Mit zahlreichen schwarzen Akzenten

Die neuen 911 GTS-Modelle kombinieren den modernen Look der aktuellen Generation 992 mit einem eigenständigen und besonders sportlichen Erscheinungsbild.

Typisch für den 911 GTS sind zahlreiche schwarze oder abgedunkelte Details am Exterieur, darunter auch der charakteristische Bügel samt Targa-Schriftzug des 911 Targa 4 GTS. Weitere in Schwarz Seidenglanz lackierte Elemente sind die Lippe des Bugspoilers, die Leichtmetallräder mit Zentralverschluss, die GTS-Schriftzüge an den Türen und am Heck sowie die Lamellen des Heckdeckelgitters. Die beiden Endrohrblenden der Sportabgasanlage sind schwarz verchromt. Optional lässt sich erstmals ein Exterieur-Paket auswählen. Die erwähnten Details sind dort in Schwarz Hochglanz ausgeführt, das gilt auch für die Außenspiegel sowie die Blenden der Seitenschweller.

Grundsätzlich verfügen alle 911 GTS-Modelle über das Sport Design-Paket mit eigenständigen Verkleidungen von Bug und Heck. Bei den serienmäßigen LED-Hauptscheinwerfern mit Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus) sind der Kranz der Scheinwerfer und die Einfassung des Tagfahrlichts abgedunkelt. Am Heck kommen eigenständige Leuchten zum Einsatz.

Bei den Außenfarben stehen vier Uni-Lacke, sieben Metallic-Farben sowie fünf Sonderfarben zur Wahl. Cabriolet Kunden können sich beim Verdeck zwischen vier Farben entscheiden.

Das Interieur-Design

Schwarzes Race-Tex und serienmäßig Sportsitze Plus

Die sportlichen Akzente der GTS-Modelle setzen sich im Innenraum fort – funktional wie optisch: Der Schalthebel des auf Wunsch erhältlichen Siebengang-Schaltgetriebes wurde um zehn Millimeter gekürzt. So gelingen schnelle Gangwechsel aus dem Handgelenk. Wer lieber beim serienmäßigem Porsche-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) bleibt, erhält auf Wunsch einen gefrästen Wählhebel aus Aluminium in Schwarz Seidenglanz.

Die schwarzen Zierleisten der Schalttafel, die Blenden der Mittelkonsole und der Türtafeln sind mit Einlegern aus gebürstetem und schwarz eloxiertem Aluminium veredelt. Auf Wunsch gibt es weitere Exklusiv-Dekorzierleisten.

Die Dämmung im Innenraum wurde reduziert, was den emotionalen Fahreindruck akustisch verstärkt. Zahlreiche schwarze Race-Tex-Umfänge unterstreichen das dynamisch-edle Ambiente. Das Mikrofaser-Material findet sich an den Mittelbahnen der Sitze, am Lenkradkranz, an den Griffen und Armauflagen der Türverkleidungen, am Deckel des Ablagefaches sowie am Schalthebel. Die Kopfstützen ziert ein gestickter schwarzer GTS-Schriftzug.

GT-Sportlenkrad sowie Sport Chrono-Paket mit Mode-Schalter, Porsche Track Precision App und eine Reifentemperaturanzeige sind serienmäßig an Bord.

Komfort- oder Rennsport-orientiert: die Sitze

Für Seitenhalt und Komfort sorgen die serienmäßigen Sportsitze Plus mit elektrischer Vier-Wege-Verstellung. Die Rückseiten der Lehnen sind in Darksilver lackiert.

Noch sportlicher sind die Vollschalensitze aus dem Leichtbau-Paket. Sie sind für das 911 GTS Coupé auch als einzelne Sonderausstattung verfügbar, wenn der Kunde sich gegen die Rücksitzanlage entscheidet. Diese Sitze aus leichtem, kohlefaserverstärktem Kunststoff

(CfK) in Sichtcarbon-Bauweise setzen auf Nähe zum Rennsport. Ihre Mittelbahn besteht aus schwarzem, gelochtem Race-TeX.

Der 14-Wegesitz als Alternative zum Serien-Sitz ist hingegen stärker komfortorientiert: Auf Wunsch gibt es den 911 GTS auch mit vollelektrischen Sportsitzen (14-fach elektrisch verstellbar) oder den Adaptiven Sportsitz Plus mit elektrischer 18-Wege-Verstellung. Beide Sitzvarianten haben eine Memory-Funktion. Damit lassen sich unter anderem die Sitzposition des Fahrers und die Einstellungen von Lenksäule sowie beider Außenspiegel einprogrammieren.

Kontrastreiche Dynamik: das Interieur-Paket GTS

Noch mehr exklusive Sportlichkeit lässt sich mit dem Interieur-Paket GTS realisieren. Dort sind die Ziernähte wahlweise in karminrot oder kreide ausgeführt. Die jeweilige Kontrastfarbe tragen auch die Sicherheitsgurte, der gestickte GTS-Schriftzug an den Kopfstützen sowie die Zifferblätter von Drehzahlmesser und Sport Chrono-Uhr.

Der Dekoreinleger von Instrumententafel, Mittelkonsole und Türverkleidungen ist beim Interieur-Paket GTS in Carbon (matt) ausgeführt. Race-TeX wird hier zusätzlich beim Unterteil der Instrumententafel inklusive Deckel des Handschuhfachs und des Türspiegels verwendet.

Weiterer Bestandteil des Paketes sind schwarze Fußmatten, die von einer Naht in Kontrastfarbe (karminrot oder kreide) eingefasst sind. Auch der Porsche-Schriftzug ist in dieser Kontrastfarbe ausgeführt.

Das Anzeige- und Bedienkonzept

PCM jetzt auch mit Android Auto

Der neue 911 GTS besitzt die sechste, ab Sommer 2021 eingeführte Generation des Porsche Communication Managements (PCM) bereits vom Start weg. Zu den wichtigsten Neuerungen zählt die Tiefenintegration der Streaming-Dienste Apple Music und Apple Podcasts. Erstmals ist auch Android Auto eingebunden. Zudem versteht der Sprachassistent Voice Pilot nun Anweisungen in natürlicher Sprache. Das Navigationssystem rechnet schneller und stellt seine Informationen übersichtlicher dar.

Flexibel jetzt auch in der Nutzung von Android Auto

In PCM 6.0 ist Android Auto eingebunden: Neben den iPhones von Apple können nun auch die Smartphones mit dem Google-Betriebssystem Android ins Infotainment-System integriert werden. Das geschieht automatisch, sobald man das Mobiltelefon via USB-Kabel mit dem 911 GTS verbindet: Telefonfunktionen und Smartphone-Apps, die die Fahrsicherheit nicht beeinträchtigen, sind dann via PCM bedienbar.

Tiefere Integration von Apple Podcasts und Apple Music

Abonnenten von Apple Music können über eine dreijährige kostenlose In-Car-Internetverbindung werbefrei mehr als 75 Millionen Songs hören und tausende Playlists streamen. Zusätzlich haben sie Zugriff auf alle Künstler und Moderatoren, die über die globalen Livestream-Radiosender Apple Music 1, Apple Music Hits und Apple Music Country senden. Porsche-Fahrern stehen zudem mehr als 1,5 Millionen Sendungen der weltweit führenden Podcast-Plattform Apple Podcasts zur Verfügung. Dazu müssen sie nur ihre Apple-ID mit dem Auto verbinden. Um Apple Podcasts oder Apple Music nutzen zu können, muss das Smartphone nicht an Bord sein.

Dank PCM 6.0 verfügen Porsche 911 GTS zudem über eine drahtlose Apple CarPlay-Unterstützung. Damit können die Kunden ihr iPhone kabellos mit dem Fahrzeug verbinden. Durch einfaches Tippen auf den Touchscreen oder über die Siri-Sprachsteuerung erhalten

sie verkehrsoptimierte Wegbeschreibungen, können telefonieren, Nachrichten senden und empfangen sowie Musik und Podcasts abspielen.

Der Voice Pilot ist menschlicher geworden

Statt vorgegebener Kommandos genügt es im 911 GTS einfach „Hey Porsche“ zu sagen und Anweisungen in natürlicher Sprache zu geben. Zwei Beispiele: Der Satz „Ich brauche Benzin“ lässt das Navigationssystem eine Route zur nächsten Tankstelle finden, eine Formulierung wie „Mir ist kalt“ erhöht automatisch die Innenraumtemperatur. Der Voice Pilot ist permanent online und lernt dadurch ständig neue Formulierungen: Über die Zeit wird das System also immer besser.

Das Navigationssystem ist nun leistungsfähiger

Die neue Hard- und Software-Architektur erlaubt dem Navigationssystem noch schnellere Berechnungen unter Berücksichtigung von Echtzeit-Verkehrsinfos. Die Kartenansicht ist übersichtlicher gestaltet. Je nach Verkehrslage werden die Straßen in unterschiedlichen Farben angezeigt. Der Routenmonitor erlaubt einen schnellen Zugriff auf alle relevanten Informationen. Außerdem zeigt das Navigationssystem die Verkehrsinformationen sogar spurgenau an.

Mensch und Maschine kommunizieren intensiver

PCM 6.0 bietet auch neue Digitalfunktionen: So ist die interaktive digitale Bedienungsanleitung „Gut zu Wissen – die Anleitung“ ins System integriert, Kalendereinträge des Smartphones werden über die Porsche Connect App auf dem Touchscreen angezeigt, und bei aktiver Bluetooth-Verbindung zwischen Auto und Smartphone können sich Porsche-Fahrer mithilfe des Kalenderdienstes auch in Telefonkonferenzen einwählen. Die Software des PCM lässt sich per Over-the-Air-Technologie updaten.

Der Antrieb

So leistungsstark wie noch nie

Der aufgeladene, drei Liter große Sechszylinder-Boxermotor des neuen 911 GTS leistet 353 kW (480 PS), 22 kW (30 PS) mehr als beim Vorgänger und beim aktuellen 911 Carrera S. Das maximale Drehmoment beträgt 570 Nm, ein Plus von 20 Nm. Für den Sprint von null auf 100 km/h vergehen beim 911 Carrera 4 GTS Coupé mit Achtgang-Porsche-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) lediglich 3,3 Sekunden. Damit ist er drei Zehntel schneller als der Vorgänger. Unter dem Strich ist die neue 911 GTS Generation so leistungsstark und fahrdynamisch wie noch nie.

Performance-orientierter High-Tech-Motor

Wie in seinen Modellbrüdern arbeitet auch im Heck des 911 GTS die jüngste Generation des Sechszylinder-Boxers. Hier die wichtigsten Merkmale des auf Performance, Ansprechverhalten und Effizienz ausgelegten High-Tech-Motors:

- zwei symmetrisch aufgebaute Turbolader. Die Verdichter- und Turbinenräder sind spiegelbildlich zum Motor angeordnet und drehen sich somit in gegenläufige Richtungen.
- elektrisch gesteuerte Wastegate-Ventile. Dank der Verstellung mit Schrittmotoren kann der Ladedruck besonders schnell und präzise geregelt werden. Der maximale Ladedruck beträgt beim 911 GTS rund 1,3 bar.
- zwei Ladeluftkühler. Sie sitzen über dem Motor unter dem Heckdeckelgitter.
- Piezo-Einspritzventile. Durch die extrem schnellen Öffnungs- und Schließvorgänge lässt sich die Einspritzmenge auf bis zu fünf Einspritzungen pro Arbeitsspiel aufteilen. Durch das hohe Systemdruckniveau von bis zu 200 bar wird der Kraftstoff in besonders feinen Tröpfchen im Brennraum verteilt.
- variable Ventilsteuerung VarioCam-Plus. Im Teillastbetrieb öffnen die beiden benachbarten Ventile eines Zylinders mit unterschiedlichen Hübten. Dieser

asymmetrische Ventilhub bringt Vorteile bei der Gemischaufbereitung und reduziert so Verbrauch und Emissionen. Bei Schaltung auf Vollhub, wenn mehr Motorleistung abgerufen wird, öffnen sich beide Einlassventile eines Zylinders mit parallelen Hülen.

- Verdichtung von 10,2:1. Dieses für einen aufgeladenen Motor hohe Verhältnis führt zu einer spürbaren Leistungssteigerung bei weiterhin sehr gutem Ansprechverhalten des Motors.
- verstärktes Zweimassenschwungrad (ZMS), angepasst an das höhere Drehmoment des 911 GTS-Motors.

Knackige Gangwechsel mit kürzerem Schalthebel

Das Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) wurde für die aktuelle 911-Generation neu entwickelt. Im Vergleich zum Vorgänger-PDK bietet es einen harmonischeren Übersetzungsverlauf. Um die Effizienz zu steigern, regelt eine Ölpumpe den für die Schalt- und Kuppelvorgänge erforderlichen Öldruck bedarfsgerecht. Das reduziert in Kombination mit weiterentwickelten Leichtlaufölen die Leistungsverluste im Getriebe.

Alternativ zum PDK ist für alle 911 GTS ein Siebengang-Schaltgetriebe mit besonders kurzen Schaltwegen verfügbar. Der Schalthebel ist zehn Millimeter kürzer als in anderen 911-Modellen, liegt dadurch besonders griffgünstig in der Hand und steigert den Fahrspaß beim manuellen Gangwechsel.

Emotionales Sound-Erlebnis

Die serienmäßige Sportabgasanlage sorgt dank GTS-spezifischer Bedatung zusammen mit dem Entfall eines Teils der Interieurdämmung für ein noch emotionaleres Sound-Erlebnis. In der zweiflutigen Abgasanlage sitzen kennfeldgesteuerte und vollvariabel verstellbare Abgasklappen. Die Regelung ermöglicht sowohl eine optimale Kraftentfaltung als auch einen emotionalen Sound. Die Betätigung der Klappen erfolgt elektrisch über Schrittmotoren. Damit können auch Zwischenpositionen eingestellt werden.

Sport Chrono-Paket mit Sport Response Button

Der 911 GTS besitzt serienmäßig das Sport Chrono-Paket, mit dem sich Fahr-Performance und Fahrspaß weiter steigern lassen. Am GT-Sportlenkrad befindet sich der Mode-Schalter samt Sport Response Button. Mit dieser Taste kann der GTS-Fahrer das Ansprechverhalten von Motor und Getriebe für 20 Sekunden auf maximale Performance schalten. Die Fahrmodi werden über den Mode-Schalter im Lenkrad angewählt, der jeweils aktive Modus wird im Kombiinstrument angezeigt.

Weitere Komponenten des Sport Chrono-Paketes sind dynamische Motorlager, der separat schaltbare Modus PSM Sport im Porsche Stability Management sowie die Stoppuhr und die Porsche Track Precision App.

Die Zwischengasfunktion beim Schaltgetriebe, die standmäßig dem Sportmodus zugeordnet ist, kann nun auch bei Bedarf abgeschaltet werden.

Das Fahrwerk

Zahlreiche Anleihen vom 911 Turbo

Das vom 911 Turbo Sportfahrwerk abgeleitete und auf den 911 GTS abgestimmte Fahrwerk erfüllt hohe Performance-Ansprüche: Dank serienmäßigem Porsche Active Suspension Management (PASM) reagieren die Dämpfer blitzschnell auf dynamische Veränderungen. Serienmäßig zum Einsatz kommt das PASM der neuesten Generation. Sowohl in der Druckstufe als auch in der Zugstufe ermöglicht es im Vergleich zum bisherigen System eine deutlich weichere Dämpfung bei Bedarf und somit mehr Komfort. Gleichzeitig kann das neue PASM den Dämpfer straffer agieren lassen, was erhebliche fahrdynamische Vorteile in Bezug auf Aufbau- und Fahrbahnanbindung, Einlenkverhalten und mögliche Kurvengeschwindigkeiten mit sich bringt.

Bei Coupé und Cabriolet ist serienmäßig das Sportfahrwerk mit zehn Millimeter Tieferlegung montiert. Von den Turbo-Modellen stammt hier auch das Konzept mit Helper-Federn an der Hinterachse: Die Hauptfedern sind so bei allen Fahrzuständen unter Spannung und der Ausfederweg bleibt erhalten. Beim Targa kommt das PASM-Fahrwerk ohne Tieferlegung zum Einsatz.

Einlenkverhalten und Traktion profitieren von Porsche Torque Vectoring (PTV). Dieses System ergänzt das Porsche Stability Management (PSM) und arbeitet mit gezielten Bremseingriffen an den Hinterrädern. Beim 911 GTS gibt es ausstattungsabhängig zwei Varianten:

- In Verbindung mit dem serienmäßigen Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) ist PTV Plus mit elektronisch geregelter, vollvariabler Quersperre an Bord. Beim Herausbeschleunigen aus Kurven bewirkt das gezielte Sperren des Differenzials ein spürbares Plus an Traktion.
- 911 GTS mit optionalem Siebengang-Schaltgetriebe verfügen über eine Zwischengasfunktion sowie PTV mit mechanischer Quersperre.

Auch die Verzögerungsleistung haben die Ingenieure an die gesteigerte Performance des 911 GTS angepasst. Er vertraut auf die Grauguss-Hochleistungsbremse des 911 Turbo. Die hochwertigen Bremskomponenten umfassen an der Vorderachse Aluminium-Monobloc-Festsättel mit je sechs Kolben und an der Hinterachse Festsättel mit je vier Kolben. Die Maße der Graugussscheiben:

Serienbremse	Vorderachse	Hinterachse
Durchmesser (Millimeter)	408	380
Dicke (Millimeter)	36	30

Vom 911 Turbo S abgeleitet wurden die 20 (vorn) beziehungsweise 21 Zoll (hinten) großen, schwarzen Leichtmetallräder mit Zentralverschluss. Auf Wunsch sind auch Felgen erhältlich, die mit konventionellen Radschrauben montiert werden.

Mit zahlreichen Optionen lässt sich das Fahrwerk optisch wie technisch anpassen:

Serienmäßig sind die **Bremssättel** rot lackiert, auf Wunsch können sie auch in Schwarz Hochglanz geordert werden.

Bei der **Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)** verzögern an der Vorderachse gelbe oder wahlweise schwarze Bremssättel mit sechs Kolben und Bremsscheiben mit 410 Millimetern Durchmesser. An der Hinterachse der Keramikbremsanlage sind Vierkolben-Bremssättel und 390 Millimeter große Scheiben verbaut. Die wichtigsten Vorteile von PCCB: schnelleres Ansprechverhalten bei trockener Fahrbahn, sehr hohe Fading-Stabilität und wesentlich weniger Gewicht.

Mit der aktiven Wankstabilisierung (**Porsche Dynamic Chassis Control, PDCC**) kann die Kurvenstabilität weiter gesteigert werden. Auf unebenen Fahrbahnen wird der Fahrkomfort verbessert, indem das PDCC entsprechend Druck aus den Zylindern nehmen kann. Dies reduziert Radlastschwankungen und erhöht wiederum die Fahr-Performance. Das System verwendet aktiv verstellbare Hydraulikzylinder, die direkt an den Radaufhängungen sitzen.

Durch die elektronisch gesteuerte Befüllung der Hydraulikzylinder mit Öl verändert sich der Hub der Zylinder und der jeweilige Stabilisator wird mehr oder weniger vorgespannt. Die intelligente Steuerung des PDCC-Systems ist in der Lage, die hydraulischen Aktoren je nach Fahrsituation individuell anzusteuern. Dadurch werden das Eigenlenkverhalten beeinflusst und die Fahrzeugstabilisierung verbessert.

Mit der **Lifffunktion der Vorderachse** lässt sich die Bodenfreiheit am Bug um rund 40 Millimeter vergrößern. Durch die Vergrößerung des Böschungswinkels und der Bodenfreiheit an der Vorderachse erleichtert das elektrohydraulische Liftsystem beispielsweise das Befahren von Garageneinfahrten und Parkhäusern und kann das Aufsetzen auf Fahrbahnschwellen verhindern.

In engen Kurven mehr Agilität, bei Spurwechseln im Hochgeschwindigkeitsbereich mehr Stabilität und im Stadtverkehr mehr Handlichkeit: Die **aktive Hinterachslenkung** bietet viele Vorteile. Bis circa 50 km/h lenkt das System die hinteren Räder entgegen der Einschlagrichtung der Vorderräder. Dadurch verringert sich der Wendekreis von 11,2 auf 10,9 Meter. Ab 80 km/h wird gleichsinnig gelenkt. Dies führt zu einer gesteigerten Fahrstabilität. Durch den schnelleren Seitenkraftaufbau an der Hinterachse lässt sich die Richtungsänderung spontaner und harmonischer einleiten.

Für zusätzlichen Komfort sorgt die optionale **Servolenkung Plus**. Bei hohen Geschwindigkeiten ist die Lenkung gewohnt straff und gibt eine sehr gute Rückmeldung über den Fahrzustand, die Querbefleunigung und die Fahrbahnoberfläche. Bei niedrigen Geschwindigkeiten erfolgt eine stärkere Unterstützung der Lenkkraft. So lässt sich leichter Rangieren und Einparken.

Das Leichtbau-Paket

Weniger Gewicht, weniger Auftrieb, ungefilterter Sound

Erstmals ist für die Coupé-Modelle des 911 GTS ein Leichtbau-Paket¹ verfügbar. Bis zu 25 Kilogramm beträgt die Gewichtsersparnis. Damit verbessert sich die Fahrdynamik weiter. Das Paket beinhaltet leichte Vollschalensitze aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CfK)², Leichtbauglas an Front-, Tür- und Heckscheiben sowie eine Leichtbaubatterie. Die Lithium-Eisen-Phosphat-Batterie weist die 2,5-fache Lebensdauer einer vergleichbaren konventionellen Bleibatterie auf, wiegt mit 12,75 Kilogramm aber rund ein Drittel weniger. Des Weiteren entfallen die Rücksitzanlage sowie die Fußmatten hinten.

Hinzu kommen Performance-Optimierungen durch die bei dieser Ausstattungskombination serienmäßige Hinterachslenkung und zusätzlichen aerodynamischen Feinschliff. Neue Luftleitelemente im vorderen Bereich des Unterbodens verringern den Auftrieb vorne. Die Steuerung des adaptiven Heckspoilers wurde umprogrammiert. In der Performance-Stellung steht er zu Gunsten von mehr Abtrieb circa vier Grad steiler.

Im Vergleich zu den 911 GTS ohne Leichtbau-Paket wurde die Dämmung im Innenraum abermals reduziert. Davon profitiert nicht nur das Leistungsgewicht: Auch das Sound-Erlebnis wird noch intensiver und emotionaler.

¹ Voraussichtlich ab November 2021 verfügbar

² Als Option ohne Gewichtsersparnis stehen auch die adaptiven Sportsitze Plus (18-Wege, elektrisch) zur Wahl

Die Assistenz- und Komfortsysteme

Sicherer im Alltag unterwegs

Serienmäßig bietet der neue 911 GTS eine Reihe von Assistenzsystemen, die vor allem im Alltagsverkehr das Fahren komfortabler und sicherer machen. Dazu gehört auch die Lichttechnologie: Ab Werk besitzt der 911 GTS LED-Hauptscheinwerfer. Damit serienmäßig kombiniert ist das Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus) mit zahlreichen intelligenten Lichtfunktionen. Das dynamische Fernlicht beispielsweise passt voll variabel und stufenlos seine Leuchtweite an den vorausfahrenden und entgegenkommenden Verkehr an.

Bei den optionalen LED-Matrix-Hauptscheinwerfern arbeiten 84 LED pro Scheinwerfer mit vorgeschalteten Linsen sowie den Hochstrom-LED des Zusatzfernlichts zusammen.

Assistenzsysteme mit Ausbauoptionen

Der kameragestützte Warn- und Bremsassistent (Serie) verringert die Gefahr von Kollisionen mit Fahrzeugen, Fußgängern und Radfahrern deutlich. Das System warnt den Fahrer in einer ersten Stufe optisch und akustisch. In der zweiten Stufe erfolgt bei größerer Gefahr ein Bremsruck. Bremst der Fahrer dann, wird dies gegebenenfalls bis zur Vollbremsung verstärkt. Reagiert er nicht, wird eine automatische Notbremsung eingeleitet, um die Folgen einer Kollision abzumildern.

Der optional verfügbare Abstandsregeltempomat erweitert den Funktionsumfang der Assistenzsysteme erheblich. So umfasst das Paket eine automatische Distanzregelung mit Stop-and-go-Funktion und reversible Insassenschutz-Maßnahmen. Mithilfe des Radarsensors und der Kamera überwacht das System den Abstand zu vorausfahrenden Fahrzeugen und passt diesen automatisch an. Auch quer einscherende Wagen von den Nachbarspuren werden erkannt. Das System bremst – sofern nötig – einem vorausfahrenden Fahrzeug folgend bis zum Stillstand ab. Auch nutzt es – soweit möglich –

die Segelfunktion, um den Verbrauch zu senken. Insbesondere bei zähfließendem Verkehr bietet das System so mehr Fahrkomfort.

Dank der Stop-and-go-Funktion ist der 911 GTS in der Lage, nach einer Bremsung bis zum Stillstand selbstständig wieder anzufahren. Steht das Fahrzeug länger als 15 Sekunden, reicht zum Weiterfahren ein kurzes Antippen des Gaspedals oder eine Wiederaufnahme per Lenkstockhebel. Kommt es zu einer Notbremssituation, werden die Seitenscheiben und das Schiebe-/Hubdach automatisch geschlossen. Zusätzlich werden die reversiblen Gurtstraffer für Fahrer und Beifahrer aktiviert.

Spurhalteassistent mit Verkehrszeichenerkennung

Unbeabsichtigt eine Fahrspur zu verlassen, ist gefährlich. Der optionale Spurhalteassistent arbeitet kamerabasiert und reagiert mit einem Lenkimpuls, wenn die Fahrspur ohne zu blinken verlassen wird. Daneben kann im PCM (Porsche Communication Management) eine zusätzliche akustische Warnung aktiviert werden. Das System ist zwischen 65 und 250 km/h aktiv.

Der Spurhalteassistent ist mit einer Verkehrszeichenerkennung kombiniert. Diese greift auf die gleiche Kamera zurück und erkennt permanente und temporäre Geschwindigkeitsgebote sowie Überholverbote und indirekte Gebote wie Ortsschilder. Die Verkehrszeichenerkennung arbeitet situationsabhängig und greift dabei auf andere Fahrzeugsysteme zurück. Sie berücksichtigt beispielsweise über den Regensensor Nässe und zeigt witterungsabhängige Geschwindigkeitsgebote an. Bei Fahrten auf unbekannten und kurvigen Landstraßen gibt das System vor engen Kurven zudem einen richtungsabhängigen Hinweis im Fahrer-Display.

Im optionalen Paket-Remote Park Assist ist der Spurwechsel-Assistent enthalten. Er erfasst über einen Radarsensor den Abstand und die Geschwindigkeit des nachfolgenden Verkehrs auf den Nachbarspuren. Werden die Geschwindigkeit und der Abstand zum eigenen Fahrzeug von dem System als zu kritisch für einen Fahrspurwechsel eingestuft, erfolgt eine

optische Warnung im jeweils linken oder rechten Außenspiegel. Das System detektiert Fahrzeuge bis zu einem Abstand von 80 Metern und ist zwischen etwa 15 bis 250 km/h aktiv.

Parken auch per Fernbedienung

Assistenzsysteme vereinfachen das Rangieren und Parken mit dem neuen 911 GTS. Der serienmäßige Park-Assistent vorn und hinten unterstützt den Fahrer mit optischen und akustischen Warnungen. Technisch greift er auf Ultraschallsensoren an Front und Heck des Fahrzeugs zurück. 911 GTS Targa und 911 GTS Cabriolet besitzen ab Werk außerdem eine Rückfahrkamera. Für das Coupé ist sie auf Wunsch erhältlich. Das farbige Kamerabild mit dynamischen Hilfslinien und Abständen hilft dem Fahrer, den Abstand zu anderen Autos und Hindernissen einzuschätzen.

Mit der Sonderausstattung Remote Park Assist lässt sich das Ein- und Ausparken per Smartphone¹ fernbedienen, ohne dass der Fahrer am Lenkrad sitzt. Die automatische Steuerung ist möglich in Längs- und Querparklücken sowie Garagen. Das System erkennt automatisch Parklücken und vermisst sie mit Hilfe der Ultraschallsensoren und der Kamera. Reicht der Platz aus, kann der Fahrer den Parkvorgang über die Porsche Connect App starten und anschließend aussteigen. Er überwacht den Parkvorgang ständig, indem er eine entsprechende Taste auf der App-Oberfläche des Smartphones gedrückt hält. Die Aktive Einparkunterstützung übernimmt selbstständig das Lenken sowie die Vorwärts- und Rückwärtsfahrt sowie das Bremsen des Fahrzeuges. Wird die Taste losgelassen, stoppt der 911 GTS sofort das Parkmanöver.

¹ Kompatibel mit Apple iPhone ab iPhone 7 und ab iOS 13

Die Historie

Markanter Auftritt und überzeugende Performance

GTS steht für Gran Turismo Sport. Unter Porsche-Fahrern ein populäres Kürzel: Inzwischen gibt es in fast jeder Modellreihe einen GTS. Porsche spricht damit eine Zielgruppe an, die ausgesprochen sportlich orientiert ist und ein besonders emotionales Fahr-Erlebnis zu schätzen weiß, sich jedoch auch ein hohes Maß an Alltagstauglichkeit wünscht. Design ist ein weiterer wichtiger Kaufgrund für diese Kunden.

Mit dem Targa-Florio-Sieger von 1964 fängt die GTS-Tradition bei Porsche an. Nachfolgend ein Überblick über die drei wichtigsten historischen Modelle sowie das aktuelle Angebot bei Porsche.

Der Urahn: 904 Carrera GTS (1963)

Als erster Porsche trägt der 904 Carrera GTS die drei Buchstaben im Namen. Ferdinand Alexander Porsche konzipiert das Mittelmotor-Coupé unter der Maxime „Jeder Porsche ist renntauglich“ für die Straße und die Rennstrecke. Auf der Stuttgarter Solitude feiert der Zweisitzer am 26. November 1963 seine Premiere. Als erster Sportwagen aus Zuffenhausen verfügt er über eine Kunststoffkarosserie. 106 Exemplare werden hergestellt. Den größten Rennerfolg fahren Baron Antonio Pucci und Colin Davis 1964 mit dem Sieg bei der Targa Florio auf Sizilien ein.

Der Sportler: 924 Carrera GTS (1981)

Mit den Carrera-Modellen der Baureihe 924 tritt Porsche den Beweis an, dass das Transaxle-Konzept auch im Rennsport bestehen kann. Mit einem Preis von 110.000 Mark (umgerechnet rund 56.200 Euro) ist der 924 Carrera GTS 1981 der bis dato teuerste Serien-Porsche aller Zeiten. Die Grundlage für ihn liefert der 924 Turbo (Typ 931). Im Juni 1980 erscheint der weiter entwickelte, 154 kW (210 PS) starke 924 Carrera GT (Typ 937), der für die Rennsport-Gruppe 4 homologiert wird. Dessen nochmals stärkere Ausbaustufe ist der 924 Carrera GTS (Typ 939). Der normale GTS leistet 177 kW (240 PS), die Clubsport-

Variante 202 kW (275 PS). Beim ausschließlich für den Renneinsatz konzipierten GTR sind es sogar 276 kW (375 PS). Mit einer 206 kW (280 PS) starken Rallye-Variante sorgt Walter Röhrl 1981 in der Deutschen Meisterschaft für Furore. Die Gesamt-Stückzahl bleibt klein: Zwischen Februar und April des Jahres werden 50 linksgelenkte, ausschließlich in Indischrot lackierte 924 Carrera GTS gebaut. Inklusive aller Prototypen entstehen 59 Autos.

Der dynamische Allrounder: 928 GTS (1992)

Die heutige Positionierung der GTS-Modelle als sportliche Alleskönner beginnt mit dem 928 GTS. Der GTS als letzte Entwicklungsstufe dieser Transaxle-Modellreihe hat verbreiterte hintere Kotflügel, ein rotes Leuchtenband am Heck, einen in Wagenfarbe lackierten Heckflügel, Außenspiegel im Cup-Design sowie serienmäßig 17-Zoll Cup-Felgen. Sein 5,4-Liter-V8-Motor leistet 257 kW (350 PS).

Die Neuzeit: aktuell gibt es GTS in fünf Modellfamilien

Als erster Porsche der Neuzeit trägt 2007 der Cayenne GTS das Kürzel in der Modellbezeichnung. 2009 folgt der 997 II Carrera GTS. Neben seinen Leistungswerten – 408 PS und 420 Nm Drehmoment – unterstreichen auch Änderungen im Exterieur den Performanceanspruch. Von anderen 911-Modellen unterscheidet sich dieser GTS unter anderem durch ein differenziertes Bug- und Heckteil, die serienmäßigen Zentralverschlussräder sowie durch Tieferlegung- und Aerooptimierungen. Schwarz akzentuierte Anbauteile im Exterieur sind bis heute ein Erkennungsmerkmal der GTS-Derivate.