



PORSCHE



Die neuen 718 GTS 4.0-Modelle und der neue Macan GTS

Pressemappe

Inhalt

Macan, 718 Cayman und 718 Boxster neu abgestimmt

Drei neue GTS-Modelle – sportlich im Antritt, exklusiv im Auftritt 5

Highlights

718 Boxster GTS 4.0 und 718 Cayman GTS 4.0 7

Kurzfassung

Die neuen 718 GTS 4.0-Modelle: Fahrvergnügen für alle Sinne 8

Motor und Getriebe

Drehfreudiges Performance-Aggregat mit 400 PS 11

Fahrwerk und Assistenzsysteme

Fahrdynamik für herausragendes Handling 15

Design und Innenausstattung

Souveräne Sportlichkeit in exklusiver Verpackung 18

Highlights

Macan GTS 21

Kurzfassung

Neuer Macan GTS komplettiert die Kompakt-SUV-Reihe 22

Motor und Getriebe

Biturbomotor mit besonders spontanem Ansprechverhalten 24

Fahrwerk und Fahrwerksysteme

Sportliche Abstimmung mit Tieferlegung 26

Design und Ausstattung

Charakteristischer Auftritt mit Sport Design-Paket 27

Assistenz- und Komfortsysteme

Mehr Unterstützung für den Fahrer 29

Historie

Die GTS-Geschichte reicht zurück bis zum 904 Carrera GTS 31

Kraftstoffverbrauch und Emissionen

718 Boxster GTS 4.0: Kraftstoffverbrauch innerorts 15,4 l/100 km, außerorts 8,1 l/100 km, kombiniert 10,8 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 246 g/km

718 Cayman GTS 4.0: Kraftstoffverbrauch innerorts 15,4 l/100 km, außerorts 8,1 l/100 km, kombiniert 10,8 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 246 g/km

Macan GTS: Kraftstoffverbrauch innerorts 12,1 l/100 km, außerorts 8,0 l/100 km, kombiniert 9,6 l/100 km¹⁾ (9,5 l/100 km)²⁾; CO₂-Emissionen kombiniert 218 g/km¹⁾ (216 g/km)²⁾

Alle Angaben beziehen sich auf das EU-Modell.

Die Verbrauchs- und CO₂-Emissionswerte wurden nach dem neuen Messverfahren WLTP ermittelt. Vorerst sind noch die hiervon abgeleiteten NEFZ-Werte anzugeben. Diese Werte sind mit den nach dem bisherigen NEFZ-Messverfahren ermittelten Werten nicht vergleichbar. 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 unentgeltlich erhältlich ist.

¹⁾ Daten gelten nicht für Dänemark, Frankreich, Schweden, Island, Schweiz, Österreich, Finnland, Niederlande, Norwegen, Belgien, Malta, Zypern

²⁾ Daten gelten nur für Dänemark, Frankreich, Schweden, Island, Schweiz, Österreich, Finnland, Niederlande, Norwegen, Belgien, Malta, Zypern

Macan, 718 Cayman und 718 Boxster neu abgestimmt

Drei neue GTS-Modelle – sportlich im Antritt, exklusiv im Auftritt

Gran Turismo Sport, kurz GTS – das steht bei Porsche traditionell für reinrassige Performance in Kombination mit überzeugender Alltagstauglichkeit. Besonders sportlich im Antritt und betont exklusiv im Auftritt reihen sich die sportlichen Alleskönner mit dem markanten Kürzel zwischen die S-Modelle und die High-Performance- beziehungsweise GT-Fahrzeuge der jeweiligen Porsche-Baureihe ein. Mit dem Macan GTS sowie dem 718 Boxster GTS 4.0 und dem 718 Cayman GTS 4.0 führen nun drei neue Modelle diese Tradition fort. Während sich der neue Macan GTS in der kompakten SUV-Reihe als sportliches Bindeglied zwischen dem S- und dem Turbo-Modell positioniert, besetzen die neuen GTS-Zweisitzer mit dem freisaugenden Vierliter-Sechszylinder-Boxermotor den Platz knapp unterhalb des 718 Spyder und des 718 Cayman GT4.

Alle GTS-Modelle von Porsche verfügen über eine besonders sportliche und exklusive Ausstattung, die mit herausragender Performance und einem emotionalen Motorsound einhergeht. Jedem GTS gelingt es, die Porsche-typische Fahrdynamik und den Reisekomfort perfekt zu vereinen und diese Eigenschaften sowohl auf der Rundstrecke als auch im Alltag erlebbar zu machen. Für ein Leistungsplus gegenüber den S-Modellen sorgen jeweils Motoren mit spontaner Leistungsentfaltung und hohen Drehmoment-Reserven. Bei den 718 GTS 4.0-Modellen erfüllt diesen Anspruch das Vierliter-Aggregat, das auch im 718 Spyder und im 718 Cayman GT4 zum Einsatz kommt. Beim Macan GTS ist es der 2,9-Liter-Biturbomotor, der in verschiedenen Leistungsstufen auch Panamera- und Cayenne-Modelle sowie den Macan Turbo antreibt.

Neben der enormen Längsbeschleunigung zeichnet die GTS-Modelle eine hohe Querdynamik aus. Der Fokus liegt auf einer noch sportlicheren Abstimmung der Fahrwerkskomponenten, die für mehr Kurvenstabilität und Traktion sorgt. Unter anderem zählt das adaptive Dämpfersystem Porsche Active Suspension Management

(PASM) inklusive Tieferlegung für ein besonders präzises Fahrgefühl zum Serienumfang. Der Macan GTS liegt im Vergleich zur S-Version bis zu 15 Millimeter tiefer, die 718 GTS 4.0-Modelle bis zu 20 Millimeter.

Spezifische Design-Umfänge unterstreichen optisch den sportlichen Charakter aller GTS-Modelle. Dazu zählen im Exterieur individuell gestaltete Bug- und Heckteile, Seitenschweller, abgedunkelte Leuchten, großzügig dimensionierte, schwarz lackierte Räder, schwarze GTS-Schriftzüge an der Seite und am Heck sowie schwarze Endrohre der serienmäßigen Sportabgasanlage. Sportsitze sorgen ab Werk stets für optimalen Seitenhalt und hohen Komfort. Die sportlich-elegante Ästhetik des GTS-Designs ist durch zahlreiche schwarze Zierelemente geprägt, die je nach Ausstattungspaket mit den Farben Karminrot oder Kreide kontrastieren. Darüber hinaus kommt großflächig Alcantara® zum Einsatz.

Highlights

718 Boxster GTS 4.0 und 718 Cayman GTS 4.0

Sportliches Doppelpack.

GTS-typische Kombination aus purem Sportwagenerlebnis und hoher Alltagstauglichkeit. Mit 37 kW (50 PS) mehr Leistung als die S-Modelle positioniert sich die neue 718 GTS-Generation knapp unterhalb des 718 Spyder und 718 Cayman GT4.

Leistungsstarker Vierliter-Saugmotor.

Mit einer Leistung von 294 kW (400 PS) überzeugt der Sechszylinder-Saugmotor mit besonders direktem Ansprechverhalten und linearer Kraftentfaltung. Der Standardspurt auf 100 km/h gelingt mit dem Sechsgang-Schaltgetriebe in 4,5 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei bis zu 293 km/h.

Präzises Kurvenhandling.

Das serienmäßige Sportfahrwerk Porsche Active Suspension Management (PASM) mit einer Tieferlegung von 20 Millimetern sowie das zweistufig (Normal, Sport) verstellbare Porsche Stability Management (PSM) garantieren besonders agile Fahreigenschaften.

Sechsgang-Schaltgetriebe serienmäßig.

Das 6-Gang-Schaltgetriebe mit Zweimassenschwungrad setzt die Kraft des Motors nahtlos in Vortrieb um. Kurze Schaltwege unterstreichen das aktive Fahrerlebnis.

Exklusives und attraktives Ausstattungspaket.

Serienmäßig sind unter anderem die dunkle Alcantara®-Ausstattung, 20-Zoll-718 Sport-Räder, das PASM-Fahrwerk, die Sportabgasanlage, das Porsche Communication Management (PCM) mit hochauflösendem 7-Zoll-Touchdisplay sowie das Sport Chrono-Paket.

Kurzfassung

Die neuen 718 GTS 4.0-Modelle: Fahrvergnügen für alle Sinne

Porsche ergänzt seine Mittelmotorsportwagen um zwei betont sportliche und exklusiv ausgestattete Modelle. Sie heißen 718 Cayman GTS 4.0 und 718 Boxster GTS 4.0. Die neuen Zweisitzer schöpfen ihre Leistung aus dem Vierliter-Sechszylinder-Saugmotor mit 294 kW (400 PS), der auch im 718 Spyder und 718 Cayman GT4 zum Einsatz kommt. In Kombination mit dem manuellen Sechsgang-Getriebe und der Sportabgasanlage ergeben sich eine außergewöhnliche Leistungsentfaltung und ein besonders emotionales Fahrerlebnis. Der Standardspurt auf 100 km/h gelingt in 4,5 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei bis zu 293 km/h. Dank des serienmäßigen Sportfahrwerks Porsche Active Suspension Management (PASM) inklusive Tieferlegung um 20 Millimeter sowie Porsche Torque Vectoring (PTV) mit mechanischer Hinterachs-Quersperre gelingt der neuen GTS-Generation ein bemerkenswerter Spagat aus sportlicher Straffheit und Alltagskomfort. Das serienmäßige Sport Chrono-Paket mit weiterentwickelter Porsche Track Precision App unterstreicht zudem die dynamische Ausprägung der Mittelmotorsportwagen. Schwarz abgesetzte Design-Elemente und die dunkle Alcantara®-Ausstattung setzen GTS-typische Akzente.

Wie im 718 Spyder und im 718 Cayman GT4 zeichnet sich das leistungsstarke Vierliter-Aggregat durch außergewöhnliche Effizienz aus. Neben der adaptiven Zylindersteuerung, die bei geringer Lastabfrage abwechselnd eine der beiden Zylinderbänke abschaltet, tragen auch die Benzindirekteinspritzung mit Piezo-Injektoren und eine variable Sauganlage dazu bei. Darüber hinaus begeistert das GTS-Triebwerk mit souveränen Kraftreserven und unmittelbarem Ansprechverhalten. Dank einer Drehfreude bis 7.800 1/min und der serienmäßigen Sportabgasanlage mit dynamischer Klappenregelung schließt dies auch die akustischen Vorzüge des kernig klingenden Sechszylinder-Boxers ein. Die Sportabgasanlage mit integriertem Ottopartikelfilter und auseinandergerückten Endrohren übernehmen die 718 GTS 4.0-Modelle vom 718 Spyder und 718 Cayman GT4. Mit ihrer sattelförmigen Bauweise schafft sie Platz für das schwarz abgesetzte Heckunterteil, das speziell für die GTS-Modelle entwickelt wurde.

Mit besonders präzisiertem Handling, agilem Einlenken und willigem Kurvenverhalten verspricht auch das Fahrwerk ein emotionales Fahrerlebnis. Es vereint sportliche Straffheit mit alltagstauglichem Federungskomfort. Das Sportfahrwerk Porsche Active Suspension Management (PASM) gehört zur Serienausstattung. Damit geht eine Tieferlegung von 20 Millimetern einher. Optional steht das PASM-Fahrwerk zur Wahl, das die Karosserie lediglich um zehn Millimeter absenkt. Ebenfalls ab Werk an Bord sind weitere Performance-Komponenten wie das Porsche Stability Management (PSM) mit separat schaltbarem PSM Sport-Modus, das Sport Chrono-Paket inklusive weiterentwickelter Porsche Track Precision App, die adaptive Aggregate-Lagerung Porsche Active Drivetrain Mounts (PADM) und das Porsche Torque Vectoring (PTV) mit mechanischer Hinterachs-Quersperre.

Die Mittelmotorsportwagen rollen auf 20 Zoll großen Leichtmetallrädern in Seidenglanz-Schwarz mit High-Performance-Reifen in der Dimension 235/35 ZR 20 vorne und 265/35 ZR 20 hinten. Die Räder geben den Blick auf die gelochten Scheiben und die roten Sättel der verstärkten Bremsanlage frei. Die Keramikbremse Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) ist optional bestellbar.

Dunkel abgesetzte Details weisen auf den besonders sportlichen Status der GTS-Fahrzeuge hin: Das betrifft die Spoilerlippe, den durchgehend schwarz gehaltenen Lufteinlass der Sport Design-Bugverkleidung, die Gläser der Bugleuchten, die Gläser der Rückleuchten sowie das neu gestaltete Heckunterteil.

Im Innenraum sorgt dunkles Alcantara® für ein sportlich-elegantes Ambiente. Es schmückt die Mittelbahnen der serienmäßigen Sportsitze Plus sowie den Lenkradkranz, die Mittelkonsole, den Schalthebel und die Armauflagen der beiden Türen. Im 718 Cayman GTS 4.0 verkleidet es zudem die A-Säulen und den Dachhimmel. Eine weitere Farbe bringt das optionale Interieur-Paket GTS ins Spiel: Zur Wahl stehen Karminrot oder Kreide. Damit können das Ziffernblatt des Drehzahlmessers, die Sicherheitsgurte, alle Ziernähte inklusive des gestickten GTS-Emblems in den Kopfstützen und der Porsche-Schriftzug der schwarz eingefassten Fußmatten akzentuiert werden. Die Zierelemente sowie die Blende der Mittelkonsole sind aus Carbon.

Ab Werk besitzen die 718 GTS 4.0-Modelle das Porsche Communication Management (PCM) mit hochauflösendem 7-Zoll-Touchdisplay sowie das Sport Chrono-Paket inklusive der weiterentwickelten Track Precision App. Das aus dem Motorsport stammende Smartphone-Programm kann über das PCM-Display Performance-relevante Daten im Rundstreckeneinsatz anzeigen, visualisieren und für eine spätere Analyse aufzeichnen. Das Online-Navigationsmodul mit Echtzeit-Verkehrsinformationen, die Sprachbedienung und Porsche Connect stehen optional ebenso bereit wie ein BOSE® Surround-Sound-System und das Burmester High-End Surround-Sound-System.

Motor und Getriebe

Drehfreudiges Performance-Aggregat mit 400 PS

Das Herzstück der neuen 718 GTS 4.0-Modelle ist der Vierliter-Sechszylinder-Saugmotor. Mit einer Leistung von 294 kW (400 PS) übertrifft er die S-Modelle mit Vierzylinder-Turbomotor um 37 kW (50 PS) und überzeugt mit besonders direktem Ansprechverhalten sowie einer linearen Kraftentfaltung. Der Antrieb der neuen GTS-Modelle entspricht prinzipiell dem von 718 Cayman GT4 und 718 Spyder. Der Boxermotor basiert auf der gleichen Motorenfamilie wie die Aggregate der aktuellen 911 Carrera-Reihe. Seiner Drehfreude setzt die Elektronik erst bei 7.800 1/min Grenzen, die Maximalleistung steht bei 7.000 Touren zur Verfügung. Das maximale Drehmoment erreicht von 5.000 bis 6.500 1/min ein konstant anliegendes Hochplateau von 420 Newtonmetern. Die Kraftübertragung übernimmt ein manuelles Sechsgang-Schaltgetriebe mit dynamischer Zwischengasfunktion im Sport-Modus.

Dies führt zu beeindruckenden Fahrleistungswerten. Bei 293 km/h erreichen beide 718 GTS 4.0-Modelle ihre Höchstgeschwindigkeit. Bei der Beschleunigung von null auf 100 km/h ist der 718 GTS 4.0 mit Sechsgang-Schaltgetriebe gegenüber dem S-Modell mit Turbomotor um ein Zehntel schneller und erreicht die 100-km/h-Marke in 4,5 Sekunden. Für den Sprint von null auf 200 km/h werden 14,1 Sekunden benötigt.

Der Sechszylinder-Boxer der neuen 718 GTS 4.0-Zweisitzer ist ein performanter Hochdrehzahlmotor, der sich auch durch außergewöhnliche Effizienz auszeichnet. Er ist direkt abgeleitet vom Vierliter-Sauger aus 718 Spyder und 718 Cayman GT4 und profitiert von dessen zahlreichen Entwicklungen und Technologien, die Verbrauch und Abgasemissionen reduzieren - wie etwa die adaptive Zylindersteuerung. Sie unterbricht zwischen 1.600 und 2.500 1/min und bei einer Lastabfrage von maximal 100 Newtonmetern temporär den Einspritzvorgang an einer der beiden Zylinderbänke. Der Motor läuft dann zeitweilig im Dreizylinderbetrieb. Bei konstanter Belastung wird die Zylinderbank alle 20 Sekunden gewechselt, um eine gleichmäßige Belastung und Durchströmung der Katalysatoren sicherzustellen. Das Ab- und Zuschalten verläuft für den Fahrer von einem leicht veränderten Klang-

bild abgesehen unmerklich. Der Effekt hingegen ist spürbar: Die adaptive Zylindersteuerung senkt die CO₂-Emissionen um bis zu elf Gramm pro Kilometer. Sie lässt sich gemeinsam mit der Start-Stopp-Funktion deaktivieren.

Benzindirekteinspritzung mit Piezo-Injektoren

Die Bildung des Luft-Kraftstoff-Gemischs in den Brennräumen erfüllt besondere Anforderungen. Erstmals bei einem Hochdrehzahlmotor übernehmen Piezo-Elemente die Steuerung der Benzindirekteinspritzung (DFI). Sie öffnen die zentral positionierten Injektoren, indem sie sich beim Anlegen einer Steuerspannung ausdehnen. Ohne Stromfluss ziehen sich die Kristalle zusammen und die Einspritzventile schließen wieder. Der Einspritzvorgang lässt sich auf diese Weise präzise in verschiedene Phasen unterteilen, dadurch läuft die Verbrennung noch exakter ab. Der mit einem maximalen Benzindruck von 200 bar fein zerstäubte Kraftstoff ergibt ein optimiertes Spraybild, das die Tröpfchenbildung an den Zylinderwänden verringert und potenzieller Rußbildung entgegenwirkt. Der Effekt: Kraftstoffverbrauch und Abgasemissionen sinken, während der Wirkungsgrad des Sechszylinders steigt.

Die variable Sauganlage unterstützt schnelle Gaswechsel in den Brennräumen. Sie zeichnet sich durch zwei Resonanzklappen aus, die je nach Leistungsanforderung einzeln oder gleichzeitig öffnen und so die Frequenz der pulsierenden Luftsäule auf ihrem Weg zum Einlassventil der Drehzahl anpassen. Dies verbessert den Füllungsgrad in den Zylindern und führt zu einem satteren Drehmomentverlauf.

Standfestes Hochdrehzahlkonzept

Das Hochdrehzahlkonzept des Sechszylinder-Saugmotors basiert auf intensiv weiterentwickelten Technologien für den Vierliter-Boxermotor. Mechanisch liefern folgende Komponenten die Grundlage, um den Spitzendrücken in den Zylindern ausdauernd zu widerstehen: eine steife, aus einer hochfesten Stahllegierung gefertigte Schmiedekurbelwelle mit bewusst breit gewählten Pleuellagern, Geometrie-optimierte Pleuel und ein großzügig dimensioniertes Kurbelwellen-Hauptlager mit 67 Millimetern Durchmesser. Dem gleichen Ziel dient die integrierte Trockensumpfschmierung. Sie ermöglicht auch bei hohen Längs- und Querschleunigungen die optimale Ölversorgung des Motors. Mit ihrer inte-

grierten Zentrifuge trennt die Flügelzellen-Absaugpumpe das Öl von der Luft. Ein Feinölabscheider reduziert darüber hinaus Emissionen und Schmiermittelverbrauch. Die robuste Ölwanne aus Kunststoff bringt 36,5 Prozent weniger Gewicht auf die Waage als ein vergleichbares Gussteil.

Angesichts der hohen Drehzahl übernehmen Rollenschlepphebel mit hydraulischem Ventilspielausgleich die Ventilbetätigung. Das elektronische Motormanagement passt die Steuerzeiten der vier VarioCam-Nockenwellen je nach Lastanforderung, Drehzahl und Temperaturbereich an, auf der Auslassseite zum Beispiel über einen Verstellbereich von 30 Kurbelwellengrad. Der Effekt: eine hervorragende Fahrbarkeit sowie hohe Leistungs- und Durchzugswerte über das gesamte Drehzahlspektrum.

Sportabgasanlage mit Ottopartikelfilter

Die Sportabgasanlage mit auseinandergerückten Endrohren übernehmen die 718 GTS 4.0-Modelle von 718 Cayman GT4 und 718 Spyder. Ihr Aufbau und der große Querschnitt senken den Abgasgegendruck und wirken sich positiv auf die Leistungsentwicklung aus. Markantes Detail ist die brückenförmige Sattelbauweise des nun zentral ausgeführten Hauptschalldämpfers: Der markante Sound des frei atmenden Boxermotors bleibt dank der Klappensteuerung speziell bei hohen Drehzahlen erhalten. Vollvariabel und kennfeldgesteuert untermalt sie das emotionale Fahrerlebnis je nach Motortemperatur und Lastanforderung mit einer charismatischen Klangkulisse.

Zugleich ermöglicht die Sportabgasanlage den Einsatz eines Ottopartikelfilters (OPF). Im Zusammenspiel mit der adaptiven Zylindersteuerung, den Piezo-Injektoren der Hochdruck-Benzindirekteinspritzung und der Start-Stopp-Funktion leistet er einen wichtigen Beitrag zur Einhaltung der Abgasnorm Euro 6d-Temp. Dabei steuern zwei Lambda-Sonden die Abgaszusammensetzung über eine Breitband-Lambda-Regelung individuell für jede Zylinderseite. Je eine weitere Sonde überwacht die Schadstoffumwandlung in den Katalysatoren. Der notwendige Regenerationsvorgang des OPF läuft selbstständig und für den Fahrer unmerklich ab.

Sechsgang-Schaltgetriebe mit Zweimassen-Schwungrad serienmäßig

Das manuelle Sechsgang-Getriebe leitet die Kraft des Sechszylinder-Saugmotors an die Hinterräder. Die dynamische Zwischengasfunktion verbessert die Fahrzeugstabilität beim Herunterschalten und reduziert den Verschleiß. Bewegungen des Antriebsstrangs, die sich auf die Fahrdynamik auswirken können, werden mittels der dynamischen PADM-Getriebelager (Porsche Active Drive Mounts) gedämpft. Sie minimieren die Übertragung von Vibrationen. Das Zweimassen-Schwungrad übernehmen die 718 GTS 4.0-Modelle vom 911 GT3.

Fahrwerk und Assistenzsysteme

Fahrdynamik für herausragendes Handling

Der betont sportliche Ansatz der 718 GTS 4.0-Modelle spiegelt sich auch in der Fahrdynamik wider. Sowohl der Boxster als auch der Cayman begeistern mit besonders präzisiertem Handling, agilem Einlenken und willigem Kurvenverhalten. Zugunsten der bedingungslosen Alltagstauglichkeit verzichtet das Serienfahrwerk auf die zugespitzte Schärfe des für den Rennstreckeneinsatz optimierten 718 Cayman GT4. Damit präsentieren sich beide 718 GTS 4.0-Versionen als rassige Sportwagen, die Dynamik und unverminderten Fahrkomfort perfekt vereinen und dies sowohl auf der Rundstrecke als auch im Alltag erlebbar machen.

Ab Werk gehen beide 718 GTS 4.0-Varianten mit dem Sportfahrwerk mit adaptivem Dämpfersystem Porsche Active Suspension Management (PASM) an den Start. Es legt die Karosserie des Boxster und des Cayman um 20 Millimeter tiefer. Für eher Komfort-orientierte Fahrer steht wahlweise das PASM-Fahrwerk bereit, das die Karosserie um zehn Millimeter absenkt. In Kombination mit dem modernen Fahrwerk-Layout und der verstärkten Hochleistungsbremsanlage ergibt sich eine bemerkenswerte Spreizung aus sportlicher Straffheit und langstreckentauglichem Komfort.

Zu den weiteren Performance-Komponenten, die 718 Boxster GTS 4.0 und 718 Cayman GTS 4.0 serienmäßig besitzen, zählen das Porsche Stability Management (PSM) mit separat schaltbarem PSM Sport-Modus, das Sport Chrono-Paket inklusive Track Precision App, die adaptive Aggregate-Lagerung Porsche Active Drivetrain Mounts (PADM) und das Porsche Torque Vectoring (PTV) inklusive mechanischer Hinterachs-Quersperre.

Das PSM stabilisiert das Fahrzeug im fahrdynamischen Grenzbereich und sorgt auf diese Weise für ein hohes Maß an Sicherheit. Neben Fahrtrichtung, Fahr- und Giergeschwindigkeit ermittelt es auch die Querbefleunigung. Für ambitionierte Fahrer, die zum Beispiel auf der Rundstrecke den Grenzbereich ihres 718 GTS 4.0 noch weiter ausloten möchten, hält das serienmäßige Sport Chrono-Paket den PSM Sport-Modus bereit. Gegenüber dem voll aktivierten System lässt er eine deutlich sportlichere

Fahrweise mit größeren Gierbewegungen um die Hochachse und mehr Schlupf an den Antriebsrädern zu, bevor das PSM schützend eingreift. Das Ergebnis ist ein sicheres Fahrerlebnis, das echtes Rennsportflair versprüht.

Das Sport Chrono-Paket selbst schärft die sportlichen Talente des neuen Porsche 718 GTS 4.0 mit den Einstellungen „Normal“, „Sport“ und „Sport Plus“ sowie „Individual“. Sie können über den ergonomisch positionierten Mode-Drehschalter am Lenkrad aktiviert werden, ohne dass der Fahrer die Hände vom 360 Millimeter großen GT-Sportlenkrad nehmen muss. Dabei beeinflussen die einzelnen Programme unter anderem das Ansprechverhalten des Motors und des Gaspedals sowie das Fahrwerksystem PASM, die Klappensteuerung der Sportabgasanlage, die Auto-Start-Stopp-Funktion und den ausfahrbaren Heckspoiler. Der Modus „Sport Plus“ ist zum Beispiel prädestiniert für den Einsatz des Porsche 718 GTS auf einer abgesperrten Rundstrecke. „Individual“ ermöglicht eine selbst definierte Konfiguration. Zu den Bestandteilen des Sport Chrono-Pakets gehört auch die Track Precision App.

Auch das serienmäßige Porsche Torque Vectoring (PTV) mit mechanischer Hinterachs-Quersperre wirkt sich positiv auf Performance und Fahrspaß aus. Über einen Bremsimpuls am kurveninneren Hinterrad erzeugt es beim Einlenken in eine Kurve einen Drehimpuls um die Fahrzeughochachse – dies erhöht die Lenkpräzision und die Agilität. Die mechanische Quersperre lässt dem äußeren Rad mehr Antriebskraft zukommen und verbessert dadurch die Traktion beim starken Herausbeschleunigen aus engen Kurven. Das Resultat sind eine größere Längs- und Querdynamik, eine bessere Performance und mehr Fahrspaß.

Eine weitere Besonderheit des Sport Chrono-Pakets sind die dynamischen PADM-Getriebelager (Porsche Active Drive Mounts). Sie minimieren die Schwingungen im Motorgetriebe-Bereich und reduzieren Bewegungen, die aufgrund der Gesamtmasse des Antriebsstrangs auf die Fahrdynamik einwirken können. Auf diese Weise verbinden sie die Vorteile von harten und weichen Getriebelagerungen: ein merklich präziseres und stabileres Fahrverhalten in schnellen Kurven und bei Lastwechseln sowie uneingeschränkter Fahrkomfort auf unebenen Straßen.

Ebenso wie andere 718-Modelle profitiert auch der GTS 4.0 von einer elektromechanischen Lenkung. Gegenüber der Cayman- und Boxster-Vorgängergeneration wurde sie um zehn Prozent direkter übersetzt und beeinflusst das agile Handling positiv. Das Lenkgetriebe stammt aus dem 911 Turbo, das Design des 360 Millimeter großen GT-Sportlenkrads orientiert sich am 918 Spyder.

Großzügig bemessene Bremsanlage

Mit ausdauernd kraftvoller Verzögerungswirkung unterstreicht die verstärkte und leistungsfähige Grauguss-Bremsanlage den betont sportlichen Charakter der 718 GTS 4.0-Modelle. In den Bremssätteln der Vorderachse pressen je sechs Kolben die Beläge gegen die Bremsscheiben, hinten sind Vierkolbensättel verbaut. Die Bremsscheiben haben einen Durchmesser von 350 mal 34 Millimetern an der Vorderachse und 330 mal 28 Millimetern an der Hinterachse. Sie sind gelocht und innenbelüftet, um die entstehende Hitze gut abführen zu können. Zugleich stattet Porsche die 718-Modelle mit der Multikollisionsbremse aus. Sie kann die Schwere eines Folgeaufpralls reduzieren, indem sie das Fahrzeug nach einer Erstkollision mit Airbag-Auslösung automatisch abbremst. Für die 718 GTS 4.0-Modelle steht auch die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) zur Wahl. An der Vorderachse vereint sie 350 mal 34 Millimeter große Bremsscheiben mit gelb lackierten Sechskolben-Festsätteln. Hinten kommen Vierkolben-Festsättel mit 350 mal 28 Millimeter großen Scheiben hinzu. Bereits ab Werk rollt der 718 GTS 4.0 auf 20 Zoll großen, seidenglänzenden Leichtmetallrädern in Schwarz. Speziell abgestimmte Sport-Reifen der Dimension 235/35 ZR 20 vorne und 265/35 ZR 20 hinten stellen den Kraftschluss mit der Fahrbahn her.

Design und Innenausstattung

Souveräne Sportlichkeit in exklusiver Verpackung

Die 718 GTS 4.0-Zweisitzer verleihen ihrer besonderen Sportlichkeit mit fein akzentuierten Design-Elementen Ausdruck. Wie bei GTS-Modellen von Porsche üblich spielen schwarze Details eine tragende Rolle. So wirkt die spezifische, teilweise schwarz lackierte Sport Design-Bugverkleidung mit ihrer Spoilerlippe und dem durchgehend dunkel gehaltenen Lufteinlass noch wuchtiger. Auch die Bi-Xenon-Scheinwerfer mit abgedunkelten Bugleuchten setzen Akzente. Sie können um das Porsche Dynamic Light System (PDLS) oder – dann in Verbindung mit LED-Hauptscheinwerfern – um PDLS Plus ergänzt werden. Seidenglänzende schwarze 20-Zoll-Leichtmetallräder im Zehnspeichen-Design prägen die Seitenansicht. Sie gewähren freien Blick auf die rot oder – in Verbindung mit der PCCB-Keramikkbremsanlage – gelb lackierten Bremssättel. Im Heckbereich ist die neue, vom 718 Spyder und 718 Cayman GT4 übernommene Sportabgasanlage ein markantes Unterscheidungsmerkmal. Ihre auseinandergerückten Endrohre rahmen das neu gestaltete Heckunterteil ein, das – ebenso wie der Schriftzug „718 Boxster GTS“ beziehungsweise „718 Cayman GTS“ – in Schwarz ausgeführt wird. Dunkel getönte LED-Heckleuchten und schwarze „GTS 4.0“-Schriftzüge auf den Türen ergänzen den Auftritt.

Feines Alcantara® verleiht dem Innenraum der Porsche 718 GTS 4.0-Modelle ein sportliches Ambiente. In Schwarz gehalten, schmückt es die Mittelbahnen der elektrisch zweifach verstellbaren Sportsitze Plus und den Lenkradkranz, die Mittelkonsole und den Schalthebel sowie die Armauflage und den Zuziehgriff der Türen. Im 718 Cayman GTS 4.0 verkleidet es darüber hinaus auch die A-Säulen-Innenseite und kommt für den Dachhimmel zum Einsatz. Die Ziffernblätter der Rundinstrumente sind ebenfalls in Schwarz gehalten. Hierzu in Kontrast stehen die hochglänzenden silbernen Zierleisten und -elemente. Sie können auf Wunsch auch in gebürstetem, schwarz eloxiertem Aluminium-Design ausgeführt werden. Das GTS-Emblem findet sich auf dem Drehzahlmesser sowie schwarz eingestickt in den Kopfstützen. Die Türeinstiegsblenden tragen die Modellbezeichnung „Boxster GTS“ beziehungsweise „Cayman GTS“. Auch der TFT-Bildschirm des serienmäßigen Porsche Communication Management (PCM) begrüßt die Passagiere beim Starten mit dem GTS-Schriftzug.

Das optionale Interieur-Paket GTS bringt eine zusätzliche Kontrastfarbe ins Spiel. Zur Wahl stehen Karminrot oder Kreide für das Ziffernblatt des Drehzahlmessers und die Sicherheitsgurte, alle Ziernähte inklusive des gestickten GTS-Emblems in den Kopfstützen und den Porsche-Schriftzug der schwarz eingefassten Fußmatten. Zierleisten und -elemente sowie die Blende der Mittelkonsole bestehen aus Carbon.

Porsche Communication Management: Infotainment mit leichter Bedienung

Auch die 718 GTS 4.0-Modelle besitzen das Porsche Communication Management (PCM) ab Werk. Das Online-Navigationsmodul, die Sprachbedienung und Porsche Connect stehen optional bereit. Das PCM verfügt über ein hochauflösendes 7-Zoll-Touchdisplay mit integriertem Näherungssensor. Wie ein Smartphone lässt es sich einfach und komfortabel mit Multitouch-Gesten bedienen. Mobiltelefone und Smartphones können über das optionale Connect Plus-Modul auch per WLAN eingebunden werden. Für eine zuverlässige Navigation stehen auf Wunsch Echtzeit-Verkehrsinformationen zur Verfügung. Sie bieten einen schnellen Überblick über die Verkehrslage und ermöglichen die dynamische Anpassung der Route. Darüber hinaus sind weitere Porsche Connect-Dienste erhältlich. Eine detaillierte Übersicht der je Land und Fahrzeug angebotenen Connect-Dienste listet die Website www.porsche.com/connect auf.

Der Musikgenuss im Porsche 718 GTS 4.0 lässt sich optional weiter steigern. So verfügt das BOSE® Surround-Sound-System über zehn Verstärkerkanäle und zehn Lautsprecher, darunter auch einen patentierten 100-Watt-Hochleistungstieftöner. Durch die vollaktive Steuerung wird jeder einzelne Speaker optimal an den Fahrzeuginnenraum angepasst. Die Gesamtleistung des Systems liegt bei 505 Watt. Noch hochklassigere Audio-Performance bietet das speziell auf den Porsche 718 abgestimmte Burmester High-End Surround-Sound-System. Zu seinen zwölf Lautsprechern, die in der Summe eine Membranfläche von 1.340 cm² erreichen, gehört auch ein Aktivsubwoofer mit 300 Watt starkem Class-D-Verstärker. Der Frequenzgang reicht von 35 Hz bis 20 kHz. Zwölf Verstärkerkanäle bündeln ihre Gesamtleistung zu 821 Watt.

Optionale Assistenzsysteme – mehr Sicherheit für mehr Performance

Die 718 GTS 4.0-Modelle haben schon in der Serienausstattung umfangreiche Sicherheitssysteme wie die Multikollisionsbremse. Das System kann die Schwere eines Folgeaufpralls reduzieren, indem es das Fahrzeug nach der Erstkollision automatisch abbremst. Mit dem Porsche Stability Management (PSM) bleibt der Mittelmotorsportwagen auch im Grenzbereich sicher beherrschbar. Der optional erhältliche Tempomat bremst moderat, wenn die vorgegebene Geschwindigkeit auf einem Gefälle überschritten wird. Der Spurwechselassistent erhöht die Sicherheit auf mehrspurigen Schnellstraßen. Das System überwacht per Radarsensoren im Heck ab 15 km/h den Bereich hinter dem Fahrzeug und den toten Winkel. Bei Geschwindigkeiten zwischen 30 und 250 km/h informiert der Assistent mittels einer Warnleuchte im Spiegeldreieck über Fahrzeuge, die sich von hinten nähern oder im toten Winkel bewegen. Setzt der Fahrer währenddessen den Blinker oder erkennt das System einen Spurwechsel, leuchtet das Warnsignal auf. Gerade auf der Autobahn erhöht der Spurwechselassistent so den Komfort und die Sicherheit. Er greift nicht in die Fahrzeugführung ein und kann jederzeit deaktiviert werden.

Neue Community-App: „Roads by Porsche“

ROADS ist die neue Online-Community für alle Automobilenthusiasten. Unabhängig von Marke oder Modell verbindet sie begeisterte Fahrer aus aller Welt, um ihre Faszination fürs Fahren zu teilen. Die kostenlose App ermöglicht weltweit den Zugang zu faszinierenden Routen und vereinfacht die Planung des nächsten Roadtrips.

Fast 100.000 Gleichgesinnte aus mehr als 56 Ländern teilen ihre Routen mit dem Ziel, den weltweit größten nutzergenerierten Katalog an Routen zu generieren. Durch die maßgeschneiderte In-App-Navigation mit Apple CarPlay ermöglicht ROADS eine komfortable Sprachnavigation. Mit dem Routengenerator erstellen Sie schnell und unkompliziert eine faszinierende Route zwischen Ihrem Start- und Ihrem Zielpunkt. Das integrierte digitale Magazin DESTINATIONS bietet exklusive Geschichten für leidenschaftliche Fahrer und zeigt einzigartige Orte als Inspiration für die nächste Ausfahrt.

ROADS ist eine App für alle begeisterten Autofahrer und steht ab sofort zum kostenlosen Download im AppStore zur Verfügung.

Highlights

Macan GTS

Der sportlichste Macan.

Der neue Macan GTS schließt die Lücke zwischen S-Modell und Turbo und ist sowohl im exklusiven Auftritt als auch im hochdynamischen Antritt besonders auf Sportlichkeit und Performance ausgerichtet.

Emotionales Fahrerlebnis.

Mit dem 2,9-Liter-V6-Biturbomotor leistet der neue Macan GTS 15 kW (20 PS) und 20 Nm mehr als sein Vorgänger. Die exzellente Leistungsentfaltung wird durch die serienmäßige Sportabgasanlage akustisch eindrucksvoll untermalt.

Sportwagengleiche Längs- und Querdynamik.

Das serienmäßige Porsche Suspension Management (PASM) inklusive Tieferlegung der Karosserie um 15 Millimeter und großzügig dimensionierte Bremsen ermöglichen ein stabiles und hochdynamisches Fahrverhalten.

Eigenständiger Auftritt.

Das Erscheinungsbild des neuen Macan GTS ist eigenständig, sportlich und exklusiv. Das Sport Design-Paket setzt sportliche Akzente und auch der Innenraum mit zahlreichen Alcantara®-Umfängen überzeugt durch besondere Anmutung und Exklusivität.

GTS-spezifische Akzente.

GTS-typisch sind unter anderem Elemente an Frontschürze und Bugteil, die 20 Zoll großen RS Spyder Design-Räder, der Dachspoiler, die Fensterzierleisten und die schwarz lackierten Schriftzüge am Heck. Die LED-Hauptscheinwerfer und das LED-Heckleuchtenband sind abgedunkelt.

Kurzfassung

Neuer Macan GTS komplettiert die Kompakt-SUV-Reihe

Porsche komplettiert die Macan-Reihe mit einem betont sportlichen Modell. Der neue Macan GTS geht mit leistungsstarkem Motor, performanceorientiertem Fahrwerk, eigenständigem Design und aufgewerteter Ausstattung an den Start. Das 2,9-Liter-V6-Biturbo-Triebwerk leistet 280 kW (380 PS) – ein Plus von 15 kW (20 PS) gegenüber dem Vorgängermodell. Kombiniert mit dem neu abgestimmten Doppelkupplungsgetriebe PDK und dem optionalen Sport Chrono-Paket spurtet der Macan GTS in 4,7 Sekunden von null auf 100 km/h. Damit ist er drei Zehntel schneller als bisher. Die Höchstgeschwindigkeit ist bei 261 km/h erreicht.

Das neue Mitglied der kompakten SUV-Familie von Porsche verdient sich das Kürzel GTS, das für Gran Turismo Sport steht, unter anderem durch seine herausragende Fahrdynamik. Das Fahrwerk, das die Karosserie um 15 Millimeter absenkt, erlaubt im Verbund mit der speziell abgestimmten Dämpferregelung Porsche Active Suspension Management (PASM) noch mehr Querdynamik. Als Option steht die adaptive Luftfederung mit weiteren zehn Millimetern Tieferlegung zur Wahl. In Verbindung mit den serienmäßigen 20 Zoll großen RS Spyder Design-Rädern und der großzügig dimensionierten Graugussbremse (360 mal 36 Millimeter vorne, 330 mal 22 Millimeter hinten) besticht der neue Macan GTS mit der Agilität und Spontanität eines echten Sportwagens. Optional lässt sich die Verzögerung mittels Porsche Surface Coated Brake (PSCB) mit Wolframcarbid-Beschichtung oder der Keramikbremse Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) noch weiter verbessern.

Akustisch wird der Fahrspaß im neuen Macan GTS von der serienmäßigen und GTS-spezifisch abgestimmten Sportabgasanlage untermalt. Quelle des Klangerlebnisses ist der 2,9 Liter große V6-Motor, dessen sogenanntes Central-Turbo-Layout mit den beiden im Zylinder-V angeordneten Turboladern ein besonders direktes Ansprechverhalten ermöglicht. Das maximale Drehmoment von 520 Nm (plus 20 Nm) liegt über ein breites Plateau von 1.750 bis 5.000 1/min an. Nach NEFZ verbraucht das sportlichste Macan-Modell 9,6 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer.

Der neue Macan GTS unterstreicht seine sportliche Ausnahmestellung auch optisch. Das serienmäßige Sport Design-Paket mit neuer Bug- und Heckverkleidung sowie markanten Seitenschwellern gibt ihm ein eigenständiges Erscheinungsbild. Frontschürze und Bugteil prägen schwarz lackierte Elemente – ein Erkennungsmerkmal aller GTS-Modelle von Porsche. Auch die LED-Hauptscheinwerfer mit Porsche Dynamic Light System (PDLS) und die dreidimensionalen Rückleuchten mit LED-Leuchtenband sind abgedunkelt. Optional sind die LED-Hauptscheinwerfer in Schwarz mit PDLS Plus bestellbar. Die Tieferlegung um 15 Millimeter, die 20 Zoll großen RS Spyder Design-Räder in seidenglänzendem Schwarz, die roten Bremssättel und die Zierleisten in hochglänzendem Schwarz unterstreichen den performanten Auftritt zusätzlich. Die Farbe Schwarz setzt auch am Heck Akzente: Die Diffusorblende sowie die Endrohre der serienmäßigen Sportabgasanlage sind dunkel lackiert.

Hochwertige Materialien wie Alcantara® auf den Sitzmittelbahnen, der Armauflage der Mittelkonsole und den Türtafeln sowie gebürstetes Aluminium machen den sportlich-eleganten Anspruch des Macan GTS im Innenraum sicht- und fühlbar. Das Multifunktions-Sportlenkrad mit Schaltpaddles und Lenkradkranz in Glattleder gehört zur Serienausstattung, ebenso GTS-exklusive Sportsitze mit Achewege-Verstellung und Betonung der Seitenwangen für stabilen Halt bei dynamischer Kurvenfahrt. Die Lederausstattung GTS in Karminrot oder Kreide mit weiteren Alcantara®-Umfängen und zusätzlichen Farbakzenten, das BOSE® Surround-Sound-System und die neue Smartphone-Ablage mit induktiver Ladefunktion sind weitere Beispiele für die zahlreichen Individualisierungsmöglichkeiten. Der Abstandsregeltempomat inklusive Stauassistent, der Park-Assistent einschließlich Rückfahrkamera und Surround View, eine beheizbare Frontscheibe und der Ionisator kommen dem Wunsch nach Sicherheit und Komfort entgegen.

Motor und Getriebe

Biturbomotor mit besonders spontanem Ansprechverhalten

Mit dem 2,9 Liter großen Biturbomotor übernimmt der Macan GTS das V6-Triebwerk mit dem größten Leistungspotenzial von Porsche. Es wird in unterschiedlichen Leistungsstufen auch im Macan Turbo sowie im Cayenne und im Panamera eingesetzt. Im neuen Macan GTS entwickelt das drehfreudige Aggregat 280 kW (380 PS) und somit 15 kW (20 PS) mehr als beim drei Liter großen Turbomotor des Vorgängermodells. Das maximale Drehmoment beträgt 520 Nm (plus 20 Nm) mit einem breiten und gut nutzbaren Plateau von 1.750 bis 5.000 1/min. Mit dem optionalen Sport Chrono-Paket beschleunigt der Macan GTS aus dem Stand in 4,7 Sekunden auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 261 km/h.

Der Motor zeichnet sich durch zahlreiche innovative Technologien aus. Vor allem das Brennverfahren mit zentralem Injektor, die Ladungswechsel und die Aufladung sind optimiert. Wie alle V-Motoren von Porsche ist das Triebwerk im sogenannten Central-Turbo-Layout konzipiert, bei dem die Abgas-turbolader innen im Zylinder-V angeordnet sind. Der Vorteil: Die kurzen Abgaswege zwischen den Brennräumen und den Turboladern sorgen für ein besonders spontanes Ansprechverhalten. Der Fahrer profitiert davon insbesondere bei betont dynamischer Fahrweise.

Die optimierte Motorlagerung mit einer sogenannten Fahrdynamikstütze sorgt für eine nochmals verbesserte Anbindung des Motors an das Chassis. Das Einlenkverhalten wird direkter und agiler. Für den betont sportlichen Macan GTS ein wichtiger Fortschritt: Der SUV bleibt beim Beschleunigen aus einer Kurve stabiler in der Spur und kann die Seitenführungskräfte der Reifen kontrollierter nutzen.

Für die Kraftübertragung sorgen weiterhin das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe PDK und das Porsche Traction Management (PTM) inklusive intelligentem Allradantrieb. Im Sport-Modus spricht das Getriebe nochmals spontaner an und ermöglicht sehr schnelle Gangwechsel. In Verbindung mit dem optionalen Sport Chrono-Paket sind weitere Abstufungen möglich. Im Normal-Modus schaltet das PDK zügig und komfortabel in die höheren Gänge. Dies spart Kraftstoff und steigert den Langstreckenkomfort. In Verbindung mit dem Abstandsregeltempomat beherrscht das PDK auch den Segel-Modus, der den Kraftstoffverbrauch im Realbetrieb zusätzlich senkt.

Mit dem Sport Chrono-Paket können die Fahrmodi im Macan GTS über den im Lenkrad integrierten Mode-Schalter bedient werden. Neben „Normal“, „Sport“ und „Sport Plus“ lässt sich zusätzlich ein „Individual“-Modus anwählen. Hier kann der Fahrer sein individuelles Setup abspeichern und mit einem Dreh am Mode-Schalter direkt abrufen. Durch Betätigen des Sport Response Button in der Mitte des Mode-Schalters lässt sich das Ansprechverhalten des Macan GTS zudem für 20 Sekunden so schärfen, dass unmittelbar die maximale Performance zur Verfügung steht. Gaspedalbefehle setzt der Sportwagen unter den Kompakt-SUV dann deutlich spontaner um und realisiert schneller optimale Beschleunigungswerte.

In Verbindung mit dem optionalen Sport Chrono-Paket bietet das Porsche Stability Management (PSM) zusätzlich den separat schaltbaren Modus „PSM Sport“. Mit dieser besonders sportlichen Abstimmung kann sich der ambitionierte Fahrer noch weiter an den Grenzbereich des Macan GTS herantasten. Das PSM bleibt dabei im Hintergrund stets aktiv. Der „PSM Sport“-Modus kann unabhängig vom gewählten Fahrmodus zugeschaltet werden.

Fahrwerk und Fahrwerksysteme

Sportliche Abstimmung mit Tieferlegung

In der Querdynamik liegt die große Stärke des neuen Macan GTS: Dank des serienmäßigen Porsche Active Suspension Management inklusive Tieferlegung der Karosserie um 15 Millimeter besticht der Kompakt-SUV mit dem Handling eines Sportwagens. Stahlfederung, aktives Dämpfersystem und Stabilisatoren wurden komplett überarbeitet und neu abgestimmt. Dies bedeutet noch mehr Fahrspaß durch mehr Neutralität bei gleichbleibender Stabilität und verbessertem Komfort. Der neue Macan GTS steht serienmäßig auf den 20 Zoll großen RS Spyder Design-Rädern mit Mischbereifung. Die eigens entwickelten Reifen tragen zu den verbesserten Performance-Eigenschaften bei. Zur weiteren Steigerung der Dynamik stehen optional das Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) und die höhenverstellbare Luftfederung zur Wahl. Anders als bei den übrigen Macan-Modellen ist dieses Fahrwerk beim GTS exklusiv mit einer zusätzlichen Tieferlegung um zehn Millimeter verbunden.

Leistungsfähige Bremsanlage für sichere Verzögerung

Serienmäßig sorgt beim Macan GTS eine leistungsfähige Graugussbremse mit 360 Millimeter großen Bremsscheiben an der Vorderachse (hinten 330 Millimeter) und rot lackierten Sätteln für eine sichere Verzögerung. Für sportlich ambitionierte Fahrer bietet Porsche darüber hinaus zwei optionale Bremsanlagen an, die auf besonders hohe Dauerbelastungen ausgelegt sind. Die Porsche Surface Coated Brake (PSCB) ermöglicht durch eine dünne Wolframcarbidsschicht auf den Bremsscheiben schnelleres Ansprechen, gesteigerte Reibwerte, geringeren Verschleiß und bis zu 90 Prozent weniger Bremsstaub-Entwicklung im Vergleich zu einer konventionellen Graugussbremse. Auch unter hohen Belastungen gewährleistet diese weltweit nur bei Porsche verfügbare Hochleistungsbremse ein stabiles Bremsverhalten. Charakteristisch für die PSCB sind die hochglänzenden Bremsscheiben und die weiß lackierten Bremssättel. Darüber hinaus steht die bewährte Keramikbremse Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) zur Wahl.

Design und Ausstattung

Charakteristischer Auftritt mit Sport Design-Paket

Der sportliche Charakter des Macan GTS spiegelt sich auch im Interieur wider. Das neue Modell profitiert von einer aufgewerteten Serienausstattung. Bereits beim Einsteigen machen die Türeinstiegsblenden in gebürstetem Aluminium mit schwarzem „Macan GTS“-Schriftzug deutlich, dass es sich um ein besonders sportliches Fahrzeug handelt. Das Interieur-Paket mit gebürstetem Aluminium in Schwarz sorgt für einen sportlichen Kontrast und strahlt eine hochwertige Anmutung aus. Der Drehzahlmesser ist ebenfalls in Schwarz ausgeführt und mit einem „GTS“-Schriftzug versehen. Neben dem serienmäßigen Multifunktions-Sportlenkrad mit Schaltpaddles steht optional das GT-Multifunktionslenkrad mit Lenkradkranz in Alcantara® oder Leder inklusive Lenkradheizung zur Wahl.

Achtwege-GTS-Sportsitze bieten besonders guten Seitenhalt

Die exklusiv nur für die Gran-Turismo-Sport-Version des Macan erhältlichen Achtwege-GTS-Sportsitze mit elektrischer Verstellung für Fahrer und Beifahrer verfügen über eine spezielle Aufpolsterung der Seitenwangen. Dadurch bieten sie auch bei dynamischen Kurvenfahrten optimalen Seitenhalt. Der „GTS“-Schriftzug auf den Kopfstützen vorne und auf den äußeren Fondsitzen unterstreicht die Exklusivität. Alcantara®-Umfänge auf den Sitzmittelbahnen, den Armauflagen auf der Mittelkonsole und den Türtafeln sind beim Macan GTS bereits serienmäßig. Optional kann auch der Dachhimmel in Alcantara® bezogen werden.

Mit dem optionalen Interieur-Paket GTS in den Farbwelten Karminrot oder Kreide lässt sich der Innenraum noch exklusiver gestalten. Es umfasst unter anderem in den jeweiligen Farben gestickte Schriftzüge auf den Kopfstützen vorne und hinten außen. An diesen Plätzen sind auch die Sicherheitsgurte entsprechend eingefärbt. Weiterhin tragen das Ziffernblatt des Drehzahlmessers und die Ziernähte auf den Sitzen, der Mittelkonsole, dem Schaltpaddeloberteil sowie an den Türverkleidungen und den Fußmatten den Farbton.

Zahlreiche weitere Ausstattungsoptionen stehen für die Individualisierung zur Wahl. Das serienmäßige Porsche Communication Management (PCM) mit 10,9 Zoll großem Full-HD-Touchscreen kann optional mit dem BOSE® Surround-Sound-System ergänzt werden. Dessen 14 Lautsprecher werden über 14 Verstärkerkanäle mit einer Gesamtleistung von 665 Watt angesteuert. Wie bei den anderen Macan-Modellen umfasst das PCM eine Online-Navigation mit Echtzeit-Verkehrsinformationen über die Here Cloud, Handyvorbereitung, zwei Audio-Schnittstellen sowie eine intelligente Sprachbedienung. Ebenfalls serienmäßig an Bord: Porsche Connect Plus inklusive LTE-Telefonmodul mit integrierter SIM-Karte und einem SIM-Kartenleser, WLAN-Hotspot sowie zahlreichen Porsche Connect-Diensten.

Die Porsche Car Connect App bietet via Smartphone Zugriff auf ausgewählte Fahrzeugfunktionen. So helfen Security Services, das Fahrzeug vor Diebstahl zu schützen und im Fall der Fälle wieder aufzufinden. Fernverriegelung, Pannennotruf und Airbag-Alarm erhöhen die Sicherheit weiter. Die umfangreiche Liste optionaler Ausstattungen umfasst auch eine Smartphone-Ablage mit induktiver Ladefunktion nach Qi-Standard. Den Komfort steigern auf Wunsch eine beheizbare Frontscheibe und ein Ionisator, der zusammen mit dem serienmäßigen Feinstaubfilter zur Verbesserung der Luftqualität im Innenraum beiträgt. Darüber hinaus kann der Macan GTS mit dem Stauassistenten, dem Park-Assistenten einschließlich Rückfahrkamera und Surround View ausgestattet werden.

Assistenz- und Komfortsysteme

Mehr Unterstützung für den Fahrer

Porsche hat das Angebot an Assistenzsystemen für den Macan im Zuge der jüngsten Modellpflege erweitert. Davon profitiert auch der neue Macan GTS. Eine leistungsfähigere Sensorik, Daten- und Bildverarbeitung ermöglichen neue Funktionen. Unverändert stehen optional der Spurhalteassistent, der Spurwechselassistent und die Tempolimit-Anzeige zur Wahl. Der Abstandsregeltempomat wurde zum Stauassistenten weiterentwickelt.

Mithilfe des mittig im zentralen Lufteinlass platzierten Radarsensors überwacht die Abstandsregelung die Distanz zu vorausfahrenden Fahrzeugen und passt sie automatisch an. Auch quer einscherende Fahrzeuge von den Nachbarspuren werden erkannt. Das System bremst, sofern nötig, hinter einem vorausfahrenden Fahrzeug bis zum Stillstand ab. Dank der Stop-and-go-Funktion ist das Fahrzeug in der Lage, nach einer Bremsung bis zum Stillstand wieder selbstständig anzufahren. Nach drei Sekunden Stillstand reicht ein kurzes Antippen des Gaspedals oder eine Wiederaufnahme per Lenkstockhebel, um das Fahrzeug wieder losfahren zu lassen.

Neuer Stauassistent unterstützt im Stop-and-go-Verkehr

Der zusätzliche Stauassistent erweitert die Stop-and-go-Funktion um eine Lenkunterstützung. Auf Basis der optimierten Radar- und Video-Sensorik erkennt das System in einem Geschwindigkeitsbereich von null bis etwa 60 km/h Fahrspurmarkierungen sowie vorausfahrende Fahrzeuge auf der eigenen Spur und der Nachbarspur. Ist das System aktiv, wird das eigene Fahrzeug durch gezielte Lenkeingriffe in der Spur gehalten. Im Stau oder zähfließenden Verkehr führt dies zu einer erheblichen Entlastung des Fahrers und einem deutlichen Zugewinn an Komfort. Bestandteil des Abstandsregeltempomaten und damit auch des Stauassistenten ist der Warn- und Bremsassistent, der die Gefahr von Kollisionen mit Fahrzeugen und Fußgängern verringert. Das System erkennt mithilfe der Frontkamera, wenn sich Fahrzeuge oder Fußgänger im Kollisionsbereich aufhalten, und warnt den Fahrer in einer ersten Stufe visuell und akustisch. Bei Fahrzeugen warnt das System in einer zweiten Stufe über einen Bremsruck, wenn sich das Fahrzeug zu schnell darauf zubewegt. Eine dann

vom Fahrer ausgelöste Bremsung wird, sofern nötig, bis zu einer Vollbremsung verstärkt. Reagiert der Fahrer nicht, wird eine automatische Notbremsung eingeleitet, um die Folgen einer Kollision zu vermindern.

Porsche unterstützt die Fahrer des neuen Macan im Alltagsverkehr mit einem dreistufigen System von Parkhilfen. Der optionale Park-Assistent vorn und hinten informiert den Fahrer mit visuellen und akustischen Warnungen beim Rangieren und Einparken. Das System greift auf Ultraschallsensoren an Front und Heck des Fahrzeugs zurück. Optional lässt sich der Park-Assistent durch die Rückfahrkamera ergänzen. Sie unterstützt das Rangieren durch die Darstellung eines farbigen Kamerabildes mit dynamischen Hilfslinien und Abständen zu potenziellen Hindernissen auf dem Bildschirm des PCM. Der Park-Assistent mit Surround View berechnet aus vier Einzelkameras eine 360-Grad-Ansicht, die beim Parken und Rangieren hilft. Die Darstellung im Bildschirm des PCM erfolgt jetzt mit einem deutlich schärferen Bild.

Ein abgestuftes Programm an Verglasungsoptionen bietet die Möglichkeit, den Komfort des Macan den persönlichen Ansprüchen anzupassen. Erstmals steht für den kompakten SUV eine beheizbare Frontscheibe als Option zur Wahl. Dazu ist eine spezielle Folie in die Scheibe integriert, die ohne sichtbare Heizdrähte auskommt. Zudem kann der Macan optional mit der weiterentwickelten Geräusch- und Wärmeschutzverglasung aus Verbundglas ausgerüstet werden. Eine neue Akustikfolie innerhalb der Verbundglaskonstruktion verbessert drei wesentliche Eigenschaften: Schädliche UV-Strahlen werden nahezu vollständig blockiert, Störgeräusche werden weiter minimiert und der Einbruchschutz steigt.

Auf Wunsch ist die Geräusch- und Wärmeschutzverglasung in Kombination mit der Privacy-Verglasung erhältlich. Bei dieser auch separat verfügbaren Ausstattungsoption sind alle Scheiben ab der B-Säule stark abgedunkelt. Die Tönung reduziert das sichtbare Licht auf unter 20 Prozent für die Fondseitscheiben (in Kombination mit Geräusch- und Wärmeschutzverglasung unter 30 Prozent) und unter 30 Prozent für die Heckscheibe. Zur weiteren Steigerung der Privatsphäre lässt sich die Privacy-Verglasung um Sonnenschutzrollos für die Fondseitenfenster ergänzen.

Historie

Die GTS-Geschichte reicht zurück bis zum 904 Carrera GTS

Alle GTS-Modelle in den unterschiedlichen Porsche-Baureihen verbindet ein gemeinsamer Nenner: Sie zählen zu den sportlichsten, fahrdynamischsten und emotionalsten Fahrzeugen in ihrem Segment. 2015 erstreckte sich die GTS-Modellvielfalt erstmals über fünf Modellreihen in neun verschiedenen Varianten – als Zwei- und Viertürer, mit festem Verdeck oder als Cabriolet, als Handschalter oder mit PDK-Getriebe. Im neuen 718 GTS 4.0 kreuzen sich zwei historische DNA-Stränge von Porsche. Konzeptionell und gestalterisch greift die zweitürige Sportwagenfamilie Elemente der ikonischen Mittelmotor-Rennwagen 550 Spyder (1953), 718 GTR Coupé (1962) und 904 Carrera GTS (1963) auf – ihre Formen und Proportionen finden im 718 Boxster und Cayman ihre moderne Interpretation. Zugleich gilt der von Ferdinand Alexander „Butzi“ Porsche gezeichnete Carrera GTS, der aus Marken-schutzgründen offiziell gar nicht 904 genannt werden durfte, als Urvater der GTS-Linie von Porsche.

Zunächst schrieb das für Gran Turismo Sport stehende Kürzel aber noch einmal Renngeschichte und schmückte den breitbackigen 924 Carrera GTS von 1980. Die 1.121 Kilogramm leichte Evolutions-serie des auf 406 Einheiten limitierten 924 Carrera GT mit Zweiliter-Turbomotor leistete 245 PS und war über 250 km/h schnell. Eine Zulassung der 50 Exemplare für den Straßenverkehr war per Einzel-labnahme möglich. Ihn gab es auch in einer reinen Rennversion mit 375 PS sowie als 280 PS starke Rallye-Variante. Das Rallye-Auto, mit dem Walter Röhrl 1981 in der Deutschen Meisterschaft für Furore sorgte, war wiederum ein in Weissach eigens entwickelter 924 Carrera GTS Rallye.

Heute steht GTS für die sportlichen Alleskönner einer jeden Baureihe und grenzt sie damit gegenüber den High-Performance- und GT-Fahrzeugen ab. Ganz in diesem Sinne trat 1992 bereits der 928 GTS an. Er besaß einen 5,4 Liter Achtzylinder-Vierventiler, mit dem der Transaxle-Sportwagen den Zenit seiner Modellhistorie erreichte. Er stellte eine Leistung von 350 PS zur Verfügung und ließ sich mit einer Fünfgangschaltung oder einer Viergangautomatik kombinieren. Auf Tempo 100 sprintete der 928 GTS in weniger als sechs Sekunden und war 275 km/h schnell. Mit ihm endete 1995 die Geschichte der 928-Reihe.

Zwölf Jahre später, 2007, lieferte der Cayenne GTS mit V8-Saugmotor die Blaupause für viele weitere GTS-Modelle von Porsche. 430 PS und ein straffer abgestimmtes Fahrwerk verliehen dem Viertürer eine Extraportion Sportlichkeit. Ein Outfit mit vielen schwarzen Design-Elementen und eine angemessene Akustik unterstrichen den Auftritt. Dies galt ab 2012 auch für das Cayenne GTS-Nachfolgemodell. Mit 309 kW (420 PS) war es erneut so stark wie kein anderes Saugmotor-Modell des sportlichen SUV zur damaligen Zeit.

2010 folgte erstmals ein 911 Carrera GTS. 300 kW (408 PS) stark, diente er als Bindeglied zwischen den Carrera-, Turbo- und GT-Modellen der 911-Generation 997. Er stand als Coupé und Cabriolet sowie mit Heck- und Allradantrieb, aber immer mit der 44 Millimeter breiteren Karosserie der S-Variante zur Wahl. Schon damals zählten die schwarz lackierte Bugspoilerlippe und rote Bremssättel zu den optischen Merkmalen. Weitere Besonderheit: Seine 19-Zoll-Leichtmetallräder besaßen einen Zentralverschluss, wie er auch im Motorsport zum Einsatz kommt. Nach gleichem Prinzip bot Porsche ab 2014 auch für die Generation 991 einen 911 Carrera GTS an, der als Coupé und Cabriolet sowie erstmals als Targa zur Verfügung stand. Die Leistung seines 3,8 Liter großen Sechszylinder-Boxermotors stieg auf 316 kW (430 PS).

Die dritte Modellfamilie, die Porsche um eine GTS-Variante bereicherte, war 2011 die Sportlimousine Panamera. Hier sorgte zunächst ein 316 kW (430 PS) starker 4,8-Liter-V8 in Verbindung mit dem Siebengang-PDK für sportliches Temperament und eine Höchstgeschwindigkeit von 288 km/h. Der allradgetriebene Panamera GTS schloss die Lücke zwischen dem Panamera S mit 380 PS und dem 500 PS leistenden Panamera Turbo. Nach der Produktpflege erstarkte er auf 324 kW (440 PS). Seit 2018 ist der Panamera GTS der zweiten Modellgeneration mit einem vier Liter großen V8-Biturbo-motor erhältlich. Er leitet 338 kW (460 PS) an die vier angetriebenen Räder und treibt neben dem Panamera GTS auch den Panamera GTS Sport Turismo an.

In die Macan-Familie zog 2015 erstmals eine GTS-Variante ein. Mit 265 kW (360 PS), einem straffen Fahrwerk und einer Höchstgeschwindigkeit von 256 km/h etablierte sie sich als sportlichste Serienversion des kompakten SUV. Jetzt folgt das Nachfolgemodell – mit verbesserten Fahrleistungen in jeder Dimension.

Ein Jahr zuvor, 2014, hatte die GTS-Philosophie bereits den offenen Porsche Boxster und das Coupé Cayman erreicht. Erstmals seit dem Porsche 904 Carrera GTS zeichnete sie damit wieder einen Mittelmotorsportwagen der Marke aus. Sein 3,4 Liter großer und bis zu 250 kW (340 PS) starker Sechszylinder-Boxer ließ die Zweisitzer in Kombination mit dem Porsche Doppelkupplungsgetriebe PDK in 4,9 Sekunden auf 100 km/h beschleunigen und ermöglichte Spitzengeschwindigkeiten zwischen 281 und 285 km/h. Im Nachfolger schlug ab 2017 zunächst ein aufgeladenes Herz: Der Porsche 718 GTS ging mit einem 2,5 Liter großen Vierzylinder-Turbomotor an den Start. 2020 schlägt der 718 GTS 4.0 mit freisaugendem Sechszylinder-Hochdrehzahl-Boxermotor und 294 kW (400 PS) das nächste Kapitel in der GTS-Historie von Porsche auf. Die Turbovariante bleibt für den chinesischen Markt weiterhin im Angebot.