PORSCHE

Der neue Porsche 911

Pressemappe

Kraftstoffverbrauch und Emissionen

Porsche 911 Carrera (WLTP): Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,7 – 10,1 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 244 – 230 g/km; CO_2-Klasse: G

Porsche 911 Carrera Cabriolet (WLTP): Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,6 – 10,3 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 242 – 235 g/km; CO_2-Klasse: G

Porsche 911 Carrera GTS (WLTP, vorläufige Werte): Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,0 – 10,5 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 251 – 239 g/km; CO_2-Klasse: G

Porsche 911 Carrera GTS Cabriolet (WLTP, vorläufige Werte): Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,0 – 10,7 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 249 – 243 g/km; CO_2-Klasse: G

Porsche 911 Carrera 4 GTS (WLTP, vorläufige Werte): Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,1 – 10,5 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 251 – 239 g/km; CO_2-Klasse: G

Porsche 911 Carrera 4 GTS Cabriolet (WLTP, vorläufige Werte): Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,0 – 10,7 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 250 – 244 g/km; CO_2-Klasse: G

Porsche 911 Targa 4 GTS (WLTP, vorläufige Werte): Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,0 – 10,8 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 250 – 244 g/km; CO_2-Klasse

Alle Angaben beziehen sich auf das EU-Modell.

Die Verbrauchs- und CO_2-Emissionswerte wurden nach dem neuen Messverfahren WLTP ermittelt. Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT unentgeltlich erhältlich ist.

Inhalt

Highlights **6**
Der neue 911: 6
Kurzfassung **7**
Der neue Porsche 911 7
Vom Motorsport inspiriert: Innovativer Performance-Hybrid 7
Optimiertes Fahrwerk 9
Sportlich gestrafftes Exterieur 10
Volldigitales Cockpit und erweiterte Konnektivität 11
Antriebstechnik: Motor und Getriebe **13**
Porsche 911 Carrera GTS mit effizientem Performance-Hybrid 13
Der elektrische Turbolader des neuen T-Hybrid 13
PDK und E-Maschine im Detail 14
Die Hochvoltbatterie des Performance-Hybrids 15
Der neue 3,6-Liter-Boxermotor 15
Mehr Dynamik und bessere Schadstoffwerte 16
Der neue 3,0-Liter-Boxermotor 17
Exterieur: Design und Karosserie **18**
Sportwagen-Ikone frisch interpretiert 18
Porsche Active Aerodynamics im Carrera GTS 19
Erstmals mit HD-Matrix-LED-Scheinwerfern 20
Abmessungen und die Karosserieformen Coupé, Cabriolet und Targa 21
Aufregende Farbtöne in neuer Systematik 22
So individuell wie ein Porsche 22
Das Performance-Plus: Nürburgring-erprobt 23
Fahrwerk und Bremsen **24**
Optimierte Fahrwerktechnik im neuen 911 24
Ungefederte Massen: Bremsen und Radprogramm 25
Interieur **27**
Porsche Driver Experience: Fahrerachse im Fokus 27
Mode-Schalter serienmäßig 27
Das Leder- und Farbprogramm des 911 28
Unverwechselbar: Das GTS-Interieur 29
Infotainment, Connect, Assistenzsysteme, Ausstattung **30**
Mehr Konnektivität, mehr digitales Erlebnis 30
Assistenztechnik mit erweiterter Funktion 31

Aufgewertete Ausstattung 32
Geschichte des 911 Carrera GTS 34
Vom spitz kalkulierten Sportler zur Technologie-Speerspitze 34

Highlights

Der neue 911:

- **Innovativer Performance-Hybrid im 911 Carrera GTS**
  Performance-fokussierter T-Hybrid mit 400-V-Traktionsbatterie, neu entwickeltem 3,6-Liter-Sechszylinder-Boxermotor und elektrisch unterstütztem Abgasturbolader im neuen 911 Carrera GTS

- **Weiterentwickelter Sechszylinder-Boxermotor im 911 Carrera**
  Optimierter 3,0-Liter-Sechszylinder-Biturbo-Boxermotor mit 290 kW (394 PS) und reduzierten Emissionen im neuen 911 Carrera

- **Gestrafftes Exterieur mit innovativer Lichttechnik**
  Porsche integriert alle Lichtfunktionen in die Hauptscheinwerfer. Matrix-LED-Licht serienmäßig, HD-Matrix LED-Licht optional

- **Aktive Aerodynamik im 911 Carrera GTS**
  Variable Kühlluftklappen, stufenlos verstellbare Frontdiffusoren und ein aktiver Heckspoiler reduzieren den Luftwiderstand des 911 Carrera GTS.

- **911 Carrera GTS glänzt auf der Nordschleife**
  Jörg Bergmeister erzielt im neuen 911 Carrera GTS eine Rundenzeit von 7:16,934 Minuten und unterbietet damit die Zeit des Vorgängermodells um 8,7 Sekunden.

- **911 Carrera GTS mit aufgewerteten Fahrwerksystemen**
  Serienmäßige Hinterachslenkung und optional vom Hochvoltsystem betriebene elektrohydraulische Wankstabilisierung mit performanterem Liftsystem

- **Volldigitales Cockpit und erweiterte Konnektivität**
  Erstmals mit volldigitalem Kombiinstrument, Motor-Start-Knopf und serienmäßigem Mode-Schalter für noch schnellere und intuitivere Bedienung.

Kurzfassung

Der neue Porsche 911

Porsche hat den traditionsreichen Sportwagen 911 grundlegend weiterentwickelt. Der neue 911 Carrera GTS ist der erste straßenzugelassene Elfer, der mit einem besonders leichten Performance-Hybrid ausgestattet ist. Der neu entwickelte, innovative Antrieb mit 3,6 Liter Hubraum sorgt für deutlich verbesserte Fahrleistungen. Das 911 Carrera GTS Coupé beschleunigt in 3,0 Sekunden von null auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 312 km/h. Auch der 911 Carrera ist direkt zum Marktstart verfügbar. Ihn treibt ein im Vergleich zum Vorgänger leistungsstärkerer, im Detail modifizierter 3,0-Liter-Biturbo-Boxermotor an. Darüber hinaus startet der neue 911 mit überarbeitetem Design, frischem Interieur, aufgewerteter Serienausstattung und erweiterter Konnektivität.

Mit dem Neuanlauf seiner Ikone hat Porsche innerhalb weniger Monate vier von sechs Modellreihen erneuert: Panamera, Taycan, Macan und 911. „Unser Produktportfolio ist jünger denn je und hoch attraktiv," sagt Vorstandsvorsitzender Oliver Blume. "Es bietet unseren Kunden noch mehr Individualisierungsmöglichkeiten und exklusive Erlebnisse".

Vom Motorsport inspiriert: Innovativer Performance-Hybrid

Für die neuen 911 Carrera GTS-Modelle haben die Ingenieure aus dem Motorsport gewonnene Erkenntnisse als Basis für die Konzeptauslegung des Hybridsystems genutzt. „Wir haben unterschiedlichste Ideen und Ansätze entwickelt und getestet, um die Entscheidung für ein Hybridsystem zu treffen, das haargenau zum Elfer passt. Herausgekommen ist ein einzigartiger Antrieb, der sich in das Gesamtkonzept des 911 einfügt und die Performance deutlich steigert", sagt Frank Moser, Leiter Baureihen 911 und 718.

Das leichte und leistungsstarke T-Hybrid-System verfügt über einen neu entwickelten elektrischen Abgasturbolader. Eine integrierte E-Maschine, platziert zwischen Verdichter- und Turbinenrad, bringt den Lader beim Anfahren blitzschnell auf Drehzahl. So wird unmittelbar Ladedruck aufgebaut. Die E-Maschine im Abgasturbolader kann darüberhinaus auch als Generator arbeiten. In dem Fall erzeugt der eTurbo bis zu 11 kW (15 PS)

elektrische Leistung, die dem Abgasstrom entzogen wird. Der elektrische Turbolader ohne Wastegate ermöglicht den Einsatz von nur einem statt wie bisher zwei Turboladern – bei gleichzeitig verbessertem Ansprechverhalten und gesteigerter Dynamik.

Zum Antriebsstrang gehört darüber hinaus eine in das neue, verstärkte Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) integrierte, permanenterregte Synchronmaschine. Sie unterstützt den Boxermotor bereits ab Leerlaufdrehzahl mit einem Antriebsmoment von bis zu 150 Nm und stellt eine Leistung von bis zu 40 kW zur Verfügung. Beide Elektromotoren koppelt Porsche an eine leichte und kompakte Hochvoltbatterie. Sie entspricht in Größe und Gewicht etwa einer konventionellen 12-Volt-Starterbatterie, speichert aber bis zu 1,9 kWh Energie (brutto) und arbeitet mit einer Spannung von 400 Volt. Für ein optimiertes Gesamtgewicht führt Porsche unter anderem die 12-V-Bordnetzbatterie als Leichtbau-Lithium-Ionen-Batterie aus.

Herzstück des T-Hybrid-Antriebs ist ein neu entwickelter 3,6-Liter-Boxermotor. Durch das Hochvolt-System kann der Klimakompressor elektrisch angetrieben werden. Durch den Entfall des Riementriebs baut der Motor deutlich kompakter. Statt einen separaten Anlasser zu nutzen wird der Motor durch das HV-System gestartet. Dieses treibt zudem den Klimakompressor elektrisch an. Dies schafft über dem 110 Millimeter flacheren Aggregat Bauraum für Pulswechselrichter und DC-DC-Wandler. Eine auf 97 Millimeter vergrößerte Bohrung und ein auf 81 Millimeter erhöhter Hub vergrößern den Hubraum gegenüber dem Vorgänger um 0,6 Liter. Der Motor verfügt über die Nockenwellenverstellung VarioCam und eine Ventilsteuerung mit Rollenschlepphebeln. Er hält über das gesamte Kennfeld das ideale Mischungsverhältnis von Kraftstoff und Luft ein (Lambda = 1).

Bereits ohne elektrische Unterstützung leistet der Boxermotor 357 kW (485 PS) und 570 Nm Drehmoment. Insgesamt beträgt die Systemleistung 398 kW (541 PS) und 610 Nm. Der Leistungszuwachs gegenüber dem Vorgängermodell notiert mit 45 kW (61 PS). Beim Sprint unterbietet der neue 911 Carrera GTS seinen Vorgänger vor allem in der Startphase. Der effiziente Performance-Hybrid realisiert hochdynamische Fahrwerte und senkt gleichzeitig den CO_2-Ausstoß bei deutlich geringerem Mehrgewicht gegenüber Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen. Der Gewichtszuwachs im Vergleich zum Vorgänger beträgt schlanke 50 Kilogramm.

Im 911 Carrera arbeitet weiterhin ein 3,0-Liter-Boxermotor mit Biturbo-Aufladung. Auch dieser Motor wurde umfassend überarbeitet. Er erhielt unter anderem den Ladeluftkühler aus den Turbo-Modellen, der weiterhin oberhalb des Motors direkt unter dem Heckdeckelgitter sitzt. Die Turbolader des neuen 911 Carrera stammt aus den GTS-Modellen des Vorgängers. Mit diesen Modifikationen erreicht Porsche eine Reduktion der Emissionen sowie eine Leistungssteigerung auf 290 kW (394 PS) und 450 Nm maximales Drehmoment. Das neue 911 Carrera Coupé sprintet in 4,1 Sekunden auf Tempo 100 (3,9 Sekunden mit Sport Chrono Paket) und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 294 km/h. Verglichen mit seinem Vorgänger eine Verbesserung um jeweils 0,1 Sekunden sowie 1 km/h.

Optimiertes Fahrwerk

Auch das Fahrwerk des 911 Carrera GTS wurde umfassend überarbeitet. So gehört die Hinterachslenkung nun erstmals zur Serienausstattung. Sie erhöht die Stabilität bei hohen Geschwindigkeiten und reduziert den Wendekreis. Die Wankstabilisierung Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) bindet Porsche in das Hochvoltsystem des Performance-Hybrid ein. Dies ermöglicht den Einsatz einer elektrohydraulischen Steuerung, wodurch das System noch flexibler und präziser arbeitet. Für das GTS-typische Fahrverhalten sorgen das Sportfahrwerk mit variablem Dämpfersystem (PASM) und zehn Millimeter Tieferlegung.

Für den neuen 911 stehen insgesamt sieben Raddesigns in 19-/20- oder 20-/21-Zoll zur Wahl. Erstmals sind für den 911 Carrera Exclusive Design Räder mit Carbon-Blades erhältlich, die den Luftwiderstandsbeiwert senken und so die Effizienz steigern. Die 911 Carrera GTS-Modelle rollen an der Hinterachse serienmäßig auf 21-Zoll-Felgen mit 11,5 Zoll Breite und Reifen der Größe 315/30 ZR 21. Vorne kommen Reifen der Dimension 245/35 ZR 20 auf 8,5 Zoll breiten Felgen zum Einsatz. Passend zur deutlich erhöhten Leistung verbessern die breitere Aufstandsfläche der Hinterreifen Fahrdynamik und Traktion des neuen 911 Carrera GTS.

Sportlich gestrafftes Exterieur

Porsche hat das Exterieur-Design des 911 mit gezielten Maßnahmen gestrafft. Ein Großteil dieser Maßnahmen verbessert die Aerodynamik und die Performance des Sportwagens. Dazu zählen unter anderem neue, modellspezifische Bugverkleidungen. Zudem integriert Porsche alle Lichtfunktionen in die nun serienmäßigen Matrix LED-Hauptscheinwerfer des 911 mit ihrer charakteristischen Vierpunkt-Optik. Dies ermöglicht den Entfall der Bugleuchten und schafft im Bugteil Platz für größere Kühlluftöffnungen.

Bei den 911 Carrera GTS-Modellen verfügt das Bugteil über fünf von außen sichtbare, vertikal angeordnete, aktive Kühlluftklappen und eine weitere nicht sichtbare Klappe pro Seite. Ergänzt werden sie um die erstmals im 911 verbauten adaptiven Frontdiffusoren in der Unterbodenverkleidung, die gemeinsam mit den Kühlluftklappen gesteuert werden. Diese Elemente lenken den Luftstrom bedarfsgerecht: Bei geringer Leistungsanforderung optimieren geschlossene Klappen die Aerodynamik. Bei hoher Leistungsanforderung, etwa auf der Rundstrecke, lenken die Klappen große Luftmengen zu den Kühlern. Die Sensorik der Assistenzsysteme befindet sich nun unterhalb des Kennzeichens im mittleren Lufteinlass.

Ein optionales Aerokit steigert die Performance des 911 Coupé zusätzlich. Es umfasst unter anderem eine markante SportDesign-Bugverkleidung mit eigenständigem Frontspoiler, passende Seitenschwellerverkleidungen und einen gewichtsreduzierten feststehenden Heckflügel. Diese Komponenten reduzieren den Auftrieb und verbessern die Bodenhaftung des Sportwagens.

Optional bietet Porsche die neuen Hauptscheinwerfer mit einer HD-Matrix LED-Technik mit mehr als 32.000 Lichtpunkten an. Das Hochleistungs-Fernlicht leuchtet die Fahrbahn mehr als 600 Meter weit aus. Darüber hinaus bietet es innovative Zusatzfunktionen wie beispielsweise ein fahrmodusabhängiges dynamisches Kurvenlicht, eine Fahrspuraufhellung, ein Baustellen- und Engstellenlicht sowie ein pixelgenaues, blendfreies Fernlicht.

Das neu gestaltete Leuchtenband mit integriertem Lichtbogen und „PORSCHE“-Schriftzug lässt das Heck des 911 tiefer und breiter wirken. Ein neu gestaltetes Heckgitter mit fünf Lamellen pro Seite verbindet sich mit der Heckscheibe zu einer grafischen Einheit, die in den darunter liegenden, ausfahrbaren Spoiler übergeht. Das Kennzeichen ist höher positioniert, die Heckschürze klar gegliedert. Modellspezifische Abgasanlagen fügen sich elegant in das Heckunterteil ein. Für die 911 Carrera-Modelle ist optional eine Sportabgasanlage verfügbar. Bei den 911 Carrera GTS-Modellen gehört eine GTS-spezifische Sportabgasanlage zur Serienausstattung.

Volldigitales Cockpit und erweiterte Konnektivität

Porsche legt den Innenraum des neuen 911 bei den Coupé-Varianten serienmäßig als Zweisitzer aus. Optional steht ohne Aufpreis eine 2+2-Sitzkonfiguration zur Verfügung. Im Cockpit kombiniert Porsche die bekannte 911 Design-DNA mit modernster Technologie: Das Bedienkonzept Porsche Driver Experience stellt eine intuitive, schnellere Bedienung in den Mittelpunkt. Wesentliche Bedienelemente sind direkt am oder um das Lenkrad herum angeordnet. Dazu gehören der serienmäßige Mode-Schalter, der überarbeitete Fahrassistenzhebel und erstmals im 911 ein von den GT-Rennfahrzeugen inspirierter Startknopf – selbstverständlich links vom Lenkrad. Im Ablagefach in der Mittelkonsole des neuen 911 befindet sich eine Ablage mit induktiver Ladefunktion für Smartphones.

Erstmals verfügt der 911 über ein volldigitales Kombiinstrument. Das 12,6-Zoll Curved Display fügt sich elegant in das neue Bedien- und Anzeigekonzept ein und lässt sich umfangreich individualisieren. Es bietet bis zu sieben Ansichten, darunter eine exklusive Classic-Anzeige in Anlehnung an das historische Fünftuben-Design mit zentralem Drehzahlmesser.

Die Bedienung des Porsche Communication Management (PCM) erfolgt weiterhin über das hochauflösende Zentraldisplay mit 10,9 Zoll Diagonale. Die Individualisierbarkeit der Fahrmodi sowie die Bedienung der Fahrerassistenzsysteme wurde hingegen deutlich verbessert. Zudem verfügt der aktualisierte 911 über neue Konnektivitätsfunktionen. Ein QR-Code vereinfacht das Anmelden im PCM mit der Porsche ID deutlich. Apple CarPlay® wird tiefer in das Fahrzeug integriert. Es zeigt auf Wunsch Informationen im Kombiinstrument an und ermöglicht die Bedienung von Fahrzeugfunktionen direkt im

Apple® Ökosystem, zum Beispiel über den Sprachassistenten Siri®. Erstmals ist optional während des Parkens auch Video-Streaming möglich. Apps wie Spotify® und Apple Music® können ohne verbundenes Smartphone als native Apps im PCM genutzt werden.

Antriebstechnik: Motor und Getriebe

Porsche 911 Carrera GTS mit effizientem Performance-Hybrid

Jede Generation des Porsche 911 erschafft ihre eigene Faszination. Porsche entwickelt seine Ikone mit der berühmten Zahlenfolge kontinuierlich und behutsam weiter. Der neue 911 beweist dies, indem er einen technischen Meilenstein in die Welt der Porsche-Sportwagen einführt: das Prinzip des Performance-Hybridantriebs. Der neue T-Hybrid in den 911 Carrera GTS-Modellen ist dabei besonders leicht und lässt sich optimal in die Architektur des 911 integrieren.

Grundlage dieses Konzepts sind vielfältige Erfahrungen aus dem Motorsport. Porsches Ingenieure konstruierten eine leichte Antriebseinheit speziell für den 911. Sie setzt sich aus einem elektrischen Abgasturbolader (eTurbo), einer kompakten und leichten Hochvolt-Boostbatterie, einer effizienten Leistungselektronik, einem neu entwickelten 3,6-Liter-Boxermotor und einem verstärkten Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) mit integrierter E-Maschine zusammen. Das Zusammenspiel dieser Komponenten verschafft dem T-Hybrid eine hervorragende Balance aus hoher Leistungsfähigkeit und Effizienz bei niedrigem Gewicht.

Der elektrische Turbolader des neuen T-Hybrid

Der eTurbo ohne Wastegate wurde eigens für den neuen 911 entwickelt. Seine Konstruktion umfasst einen Elektromotor, der zwischen Verdichter- und Turbinenrad sitzt. Er ist direkt mit der Welle des Laders verbunden und kann sie unabhängig von der Motordrehzahl oder dem Lastzustand des Antriebs blitzschnell auf Drehzahl bringen. Dies trägt wesentlich zur Leistung und zur Effizienz des Antriebs bei gleichzeitigem Erreichen niedriger Emissionen bei: Um einen dauerhaften Betrieb mit einem idealen Mischungsverhältnis aus Kraftstoff und Luft (Lambda = 1) des Motors zu gewährleisten, ist eine umfangreiche Entdrosselung des Abgasstrangs nötig. Ohne zusätzliche Maßnahmen resultieren diese größeren Strömungsquerschnitte der abgasführenden Bauteile in einer deutlich längeren Anlaufphase des Turboladers. Die E-Maschine verkürzt diese Anlaufzeit drastisch, der volle Ladedruck steht so dauerhaft innerhalb kürzester Zeit zur Verfügung. So ist gewährleistet, dass der 3,6-Liter-Boxermotor das ideale Mischungsverhältnis aus Luft und Kraftstoff einhält und trotzdem sein Drehmoment stets kurzfristig aufbaut. Er spricht in allen Fahrsituationen

spontan an und bietet eine lineare Leistungsentfaltung. Bei einer Motordrehzahl von 1.500/min steht bereits ein Systemmoment von 500 Nm zur Verfügung, das volle Moment von 610 Nm steht bereits bei unter 2.000/min bereit.

Der eTurbo ist so konstruiert, dass die integrierte E-Maschine sowohl Drehmoment auf die Welle des Turboladers abgeben als auch aus ihrer Rotation elektrische Leistung generieren kann. Als Generator erzeugt er bis zu 11 kW elektrische Leistung. Mit dieser Energie speist er die E-Maschine im PDK oder lädt die Hochvoltbatterie. Mit seiner Spontanität und Leistungsfähigkeit ermöglicht der eTurbo den Verzicht auf einen zweiten Turbolader. Das innovative System reguliert den Ladedruck mit der Generatorfunktion der E-Maschine selbstständig. Ein Wastegate zur Begrenzung des Drucks ist daher nicht notwendig. Der eTurbo ist rechts hinter dem Boxermotor platziert. Neue Abgaskrümmer führen ihm die Abgase beider Zylinderbänke zu. Liegend oberhalb des Boxermotors befindet sich der zugehörige Ladeluftkühler. Er erhält seine Kühlluft durch die Gitter im Heckdeckel. Im Vergleich mit dem Vorgängerbauteil konnten die Porsche-Ingenieure die Effizienz des Kühlers steigern.

PDK und E-Maschine im Detail

Für den T-Hybrid entwickelte Porsche ein eigenständiges PDK. Es basiert auf dem Getriebe der Vorgängermodelle, unterscheidet sich jedoch in wichtigen Punkten. Um dem deutlich gesteigerten Systemdrehmoment gerecht zu werden, sind Kupplungen, Radsatz und Kegeltrieb stärker ausgelegt. Ferner senkt eine verlängerte Achsübersetzung die Motordrehzahlen vor allem bei hohem Tempo.

Eine permanenterregte Synchronmaschine ist voll in das Getriebegehäuse integriert. Sie fügt sich in die bestehende Getriebeölkühlung ein und ist über das Zweimassenschwungrad direkt an die Kurbelwelle gekoppelt. Diese Integration erlaubt eine gewichtssparende Bauform und eine unmittelbare Unterstützung des Antriebs. Das kompakte Modul misst lediglich 286 Millimeter im Durchmesser und 55 Millimeter in der Länge. Dennoch gibt es ab Leerlaufdrehzahl ein Antriebsmoment von 150 Nm ab und stellt eine Leistung von bis zu 40 kW (54 PS) zur Verfügung. Im Generator-Modus kann es bis zu 40 kW in die Hochvoltbatterie einspeisen. Das geschieht zum Beispiel bei Bremsvorgängen, während der Rekuperation im Schubbetrieb in der Ebene oder im Gefälle oder bei einer

Lastpunktverschiebung: Das System ist in der Lage, den Lastpunkt des Verbrennungsmotors anzuheben, um mit dem Leistungsdelta den Generator zu betreiben. Die E-Maschine übernimmt zudem die Aufgaben von Starter und Generator und spart damit Gewicht ein.

Die Hochvoltbatterie des Performance-Hybrids

Die Basis des T-Hybrid bildet eine kompakte und leichte Hochvoltbatterie. Sie kombiniert eine Arbeitsspannung von 400 Volt und eine Bruttokapazität von 1,9 kWh mit einer kompakten Bauform: Ihr Gewicht (circa 27 Kilogramm) und ihre Abmessungen entsprechen denen einer konventionellen 12-Volt-AGM-Starterbatterie. Aus Gründen der Gewichtsverteilung befindet sie sich unter der Fronthaube des neuen 911 Carrera GTS. Um eine dauerhaft hohe Leistungsfähigkeit zu gewährleisten, verfügt die aus 216 Rundzellen bestehende Batterie über eine Wasserkühlung und über ein effizientes Thermomanagement. Es überwacht und steuert die Temperaturen auf Zell- und Modulebene.

Die 12-Volt-Starterbatterie des T-Hybrid-Antriebsstrangs wurde speziell für den Einsatz im Performance-Hybrid entwickelt. Die Leichtbau-Lithium-Eisenphosphat-Batterie ($LiFePO_4$) misst bei einem Energiegehalt von 40 Ah lediglich 90 Millimeter in der Höhe und wiegt sieben Kilogramm. Eine übliche Blei-Starterbatterie mit 70 Ah ist ungefähr dreimal so schwer. Die leichte Batterie bietet eine hohe Spannungsstabilität, eine bessere Ladungsaufnahme, eine hohe Zyklusfestigkeit und eine lange Lebensdauer.

Der neue 3,6-Liter-Boxermotor

Das Herzstück des 911 Carrera GTS bleibt sein faszinierender Verbrennungsmotor. Porsche entwickelte einen neuen Sechszylinder-Boxer, der konsequent zukunftssicher ausgelegt ist. Die Ingenieure erweiterten den Hubraum mit einer auf 97 Millimeter vergrößerten Bohrung und einem auf 81 Millimeter erhöhten Hub von 3,0 auf 3,6 Liter und installierten die bewährte VarioCam-Technologie. Mit einer präzisen, auf die jeweiligen Drehzahl- und Lastzustände abgestimmten Nockenwellenverstellung erreicht der Antrieb hohe Leistungs- und Drehmomentwerte bei optimiertem Kraftstoffverbrauch. Da die E-Maschine die Aufgaben des Generators übernimmt und der Klimakompressor elektrisch angetrieben wird, entfällt

der sonst erforderliche Riementrieb. Das schafft über dem Aggregat Platz für Pulswechselrichter und DC-DC-Wandler.

Aus dem Rennsport übernimmt der Sechszylinder-Boxer des neuen 911 Carrera GTS starre Rollenschlepphebel. Sie reduzieren im Vergleich mit den Tassenstößeln des Vorgängermodells die Reibungsverluste und verbessern so die Effizienz. Gleichzeitig steigern sie die Robustheit des Ventiltriebs bei hochperformantem Einsatz. Ein manuelles Nachstellen des Ventilspiels im Rahmen einer Wartung ist nicht erforderlich.

Mehr Dynamik und bessere Schadstoffwerte

Bereits ohne elektrische Unterstützung leistet der Boxermotor 357 kW (485 PS) und 570 Nm Drehmoment. Im Zusammenspiel mit dem Hochvoltsystem, dem eTurbo und der E-Maschine im neuen PDK erreicht der T-Hybrid eine Systemleistung von 398 kW (541 PS) und 610 Nm. Verglichen mit dem Vorgänger beträgt der Leistungszuwachs 45 kW (61 PS). Die elektrische Zusatzleistung und die drastisch verkürzte Reaktionszeit des elektrischen Turboladers steigern insbesondere die Performance beim Anfahren: Bei voller Beschleunigung aus dem Stand und aus Leerlaufdrehzahl legt der neue 911 Carrera GTS innerhalb von 2,5 Sekunden gut ein Drittel mehr Strecke zurück als sein Vorgänger. Zu diesem Zeitpunkt beträgt sein Vorsprung mehr als eine Wagenlänge.

Bis Tempo 100 vergehen im neuen 911 Carrera GTS Coupé mit Launch Control Start lediglich 3,0 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 312 km/h.

In der Antriebseinheit erfüllt jedes Bauteil elementare Funktionen. Im Zusammenspiel seiner Komponenten realisiert der Performance-Hybrid gesteigerte Fahrleistungen bei optimiertem CO_2-Ausstoß und geringem Mehrgewicht. Verglichen mit dem Vorgänger beträgt der Gewichtszuwachs des Gesamtfahrzeugs lediglich 50 Kilogramm. Der Antrieb hält bei der Verbrennung in jeder Situation das ideale Verhältnis von Kraftstoff und Luft ein: Der Lambdawert beträgt in allen Betriebszuständen, auch unter Volllast, 1.

Der innovative T-Hybrid des neuen 911 Carrera GTS fügt sich nahtlos in die Elektrifizierungsstrategie von Porsche ein und demonstriert den kontinuierlichen Fortschritt bei der Umsetzung besonders performanter Lösungen. „Wasserkühlung, Turboaufladung, Performance-Hybridisierung: Mit dem T-Hybrid gehen wir den nächsten logischen Schritt in

der kontinuierlichen, innovationsgetriebenen Entwicklung unseres Kernmodells. Er steigert die Effizienz deutlich und führt das Konzept 911 zukunftssicher zu noch besserer Performance“, fasst Frank Moser, Leiter Baureihen 911 und 718, zusammen.

Der neue 3,0-Liter-Boxermotor

Der bewährte 3,0-Liter-Sechszylinder-Boxermotor mit Biturbo-Auslegung des 911 Carrera wurde umfangreich überarbeitet. Das leichte Aggregat baut seine Leistung schnell und linear auf: Bereits bei einer Drehzahl von 1.500/min stehen 300 Nm Drehmoment zur Verfügung. Wenn der Drehzahlmesser die 2.000/min-Markierung passiert, liegt bereits das maximale Drehmoment von 450 Nm an.

Die Antriebsingenieure optimierten das Ladeluftsystem des Boxermotors. Er übernimmt den Ladeluftkühler der 911 Turbo-Modelle aus der Vorgängergeneration. Er befindet sich im neuen 911 Carrera zentral über dem Boxermotor. Zudem kommen die Turbolader aus den GTS-Modellen der Vorgängergeneration zum Einsatz. Ihre verbesserte Effizienz erlaubt es, die Leistung des Antriebs um sieben kW (neun PS) auf 290 kW (394 PS) zu steigern und gleichzeitig die Emissionen zu senken. Der neue Porsche 911 Carrera beschleunigt in 4,1 Sekunden von null auf 100 km/h (3,9 Sekunden mit Sport Chrono Paket) und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 294 km/h. Damit verbessert er sich um jeweils 0,1 Sekunde sowie 1 km/h. Der 911 Carrera ist serienmäßig mit einem Achtgang-PDK ausgestattet.

Exterieur: Design und Karosserie

Sportwagen-Ikone frisch interpretiert

Der Porsche 911 ist ein Klassiker, der in bisher acht Modellgenerationen konsequent weiterentwickelt wurde. Das gilt für die Technik ebenso wie für seine ikonische Grundform. Sein Design ist in jeder Generation eine zeitgemäße Interpretation der klassischen 911-Kernmerkmale. Der Tradition verpflichtet und zugleich immer ein aufregender Sportwagen seiner Zeit, erweitert der 911 sein stilistisches Portfolio traditionell mit jeder Generation um innovative Akzente.

Bei allen Neuerungen steht das Ziel einer kontinuierlichen Verbesserung der Fahrdynamik im Vordergrund. Der neue Porsche 911 greift dieses Prinzip durch eine Reihe von Maßnahmen auf, die seine aerodynamischen Eigenschaften verbessern und dem zusätzlichen Kühlbedarf der grundlegend überarbeiteten Antriebe Rechnung tragen. Gleichzeitig ist es Porsche gelungen, die Optik noch klarer zu gestalten. Gezielte Maßnahmen an Bug und Heck betonen die Fahrzeugbreite und die Statur des Sportwagens. Damit wirkt der 911 im Straßenbild noch eleganter, markanter und souveräner.

Porsche integriert alle Lichtfunktionen in die charakteristischen Scheinwerfer des 911. Diese erweiterte Funktionalität der Hauptscheinwerfer ermöglicht den Verzicht auf Zusatzleuchten in der neu gestalteten Frontverkleidung. Das ermöglicht ein klareres Design und größere vordere Lufteinlassflächen zur Kühlung der grundlegend überarbeiteten Motoren. Die neue Position des Kennzeichenträgers schafft Platz für zusätzliche Assistenz-Sensorik, die sich hinter einer Hochglanzoberfläche unterhalb des Kennzeichens verbirgt. Darüber hinaus differenziert Porsche die 911-Modellvarianten stärker: Jedes Modell des neuen 911 erhält eine eigenständige Frontpartie und wird dadurch unverwechselbar. Beispiel: Der 911 Carrera übernimmt vom Vorgänger die typischen horizontalen Kühlluftöffnungen.

Die Heckpartie des neuen 911 erhält ein klares und progressives Design. Auch hier steht die aerodynamische Optimierung im Vordergrund. Porsche integriert eine neu gestaltete Leuchteneinheit mit integriertem LED-Lichtbogen in die Heckpartie. Die filigrane, nahtlos eingefasste Lichtlinie zieht sich von Flanke zu Flanke. Der optisch integrierte, erhabene Schriftzug „PORSCHE“ bildet dazu einen reizvollen Kontrast. Im oberen Bereich der

Heckpartie reduziert Porsche die Anzahl der Kühlluftlamellen im Heckdeckel von neun auf fünf pro Seite und integriert zwei zusätzliche Lufteinlässe.

Das Kennzeichen rückt nach oben, die Heckschürze zeigt eine klare Struktur. Zusätzlich integriert Porsche einen Luftauslass für die Ladeluftkühlung. Beim 911 Carrera GTS sind es zwei Hutzen. Die untere Abrisskante führt Porsche nun ohne optische Unterbrechung in Schwarz aus. In das Heckteil integriert ist die je nach Derivat unterschiedlich gestaltete Abgasanlage. Auch beim 911 Carrera sind die Endrohre eigenständig gestaltet Optional installiert Porsche eine Sportabgasanlage mit ovalen Endrohren in Schwarz oder Silber.

Porsche Active Aerodynamics im Carrera GTS

Beim neuen 911 Carrera GTS reduzieren verschiedene aktive aerodynamische Elemente den Luftwiderstand im Vergleich zum Vorgängermodell je nach Fahrsituation deutlich. Zudem machen die erstmals vertikal angeordnete Kühlluftklappen den neuen Carrera GTS unverwechselbar.

Jeweils fünf der sechs Kühlluftklappen pro Seite sind sichtbar angeordnet, die jeweils sechste Klappe befindet sich in einem zur Innenseite hin angeordneten Kanal näher. Die stufenlos verstellbaren Klappen steuern die Kühlluftzufuhr bedarfsgerecht je nach Fahrsituation, Außentemperatur und Leistungsabforderung. Bei niedriger Last bleiben sie nahezu geschlossen. Dies optimiert den Luftwiderstand und senkt den Kraftstoffverbrauch. Bei hoher Last, etwa beim Rundstreckeneinsatz, öffnen die Klappen. Der neue Mittenkühler des 911 Carrera GTS trägt dem erhöhten Kühlluftbedarf des stärkeren Antriebs Rechnung.

Zusätzlich verfügt der neue 911 Carrera GTS über stufenlos verstellbare Frontdiffusoren, die sich in der vorderen Unterbodenverkleidung vor den Radhäusern befinden. Die Steuerung erfolgt gemeinsam mit den Kühlluftklappen, beide Elemente öffnen und schließen parallel. Ist der Diffusorkanal geschlossen, strömt die Luft daran vorbei, der Luftwiderstand sinkt. Bei geöffnetem Kanal strömt die Luft durch den Kanal in das Radhaus und reduziert den Auftrieb an der Vorderachse. Zusätzlich kühlt sie die Bremsen. Die Diffusoren kompensieren damit die negativen Einflüsse der Kühlluftzufuhr auf den Auftrieb und die aerodynamische Balance. Sind beide Systeme geschlossen, addieren sich ihre aerodynamischen Vorteile.

Porsche realisiert die aktiven Aerodynamik-Elemente an der Front des 911 Carrera GTS in einer eigenständigen Bugverkleidung. Die Bugspoilerlippe ist seidenglänzend schwarz lackiert. Auch sonst grenzt Porsche den GTS von den anderen Derivaten ab. Das Hochleistungsmodell steht auf eigenständigen Carrera GTS-Rädern in 20/21 Zoll (Vorderachse/Hinterachse). Sie sind anthrazitgrau lackiert und verfügen über einen Zentralverschluss.

Zum Aerodynamikkonzept des Porsche 911 gehört wie beim Vorgänger ein automatisch ausfahrender Heckspoiler. Seine Stellung hängt vor allem von der Geschwindigkeit, aber auch von der Ladelufttemperatur ab.

Am Heck erhält die Verkleidung des Carrera GTS ein eigenständiges Unterteil. Hier haben die Designer zwei mittig angeordnete, ovale Endrohrblenden in hochglänzendem Schwarz sowie zwei Luftauslässe für die Ladeluftkühlung integriert. Optional ist eine Sportabgasanlage mit größeren Endrohren erhältlich. Darüber hinaus verfügt der 911 GTS über entfärbte Heckleuchtenblenden sowie zwei besonders effektive Kühllufteinlässe mit längs angeordneten Lamellen und schwarzem Einsatz.

Erstmals mit HD-Matrix-LED-Scheinwerfern

Mit der Neugestaltung der Scheinwerfer des 911 verbindet Porsche ein aufgewertetes Lichtangebot. Matrix-LED-Hauptscheinwerfer gehören jetzt zur Serienausstattung. Sie unterteilen den Fernlichtbereich in elf Segmente, die sie je nach Situation kamera- und navigationsdatengestützt ein- oder ausblenden. Das Ergebnis ist ein blendfreies Fernlicht. Die Scheinwerfer verfügen über dreidimensional ausgeformte Lichtmodule und das Porsche-typische Vierpunkt-Tagfahrlicht.

Auf Wunsch sind im 911 erstmals HD-Matrix-LED-Hauptscheinwerfer erhältlich. Dieses Lichtsystem erzeugt mit mehr als 32.000 Pixeln pro Scheinwerfer ein hochauflösendes, digitales Lichtbild, das den gesamten Fernlichtbereich sowie den Hauptbereich des Abblendlichts abdeckt. Jeder einzelne Pixel kann aktiviert, deaktiviert oder in 1.024 Stufen gedimmt werden. So entsteht ein homogenes Lichtfeld, dass sich blitzschnell an die jeweilige Fahrsituation anpasst. Mit dieser Technologie werden im 911 viele adaptive Funktionen neu eingeführt. Die HD-Matrix-LED-Scheinwerfer bieten zum Beispiel Fahrspurausleuchtung, Baustellen- und Engstellenlicht, Markierungslicht sowie Autobahn-

Fernlicht. Spezielle Lichtmodi für Fahrsituationen bei Regen oder Nebel, an Kreuzungen, beim Abbiegen oder in Kurven gehören ebenfalls zum Funktionsumfang.

Basis der HD-Matrix-Technologie sind HD-Matrix-Module mit 16.384 einzelnen Mikro-LED-Pixeln auf knapp 41 mm² Fläche. Jeder Scheinwerfer enthält ein Modul mit Weitwinkelobjektiv für eine breite Lichtstreuung (40 Grad Breite, 10 Grad Höhe) und eines mit Teleobjektiv für eine hohe Reichweite (20 Grad Breite, 5 Grad Höhe). Ein leistungsfähiges Steuergerät überwacht das Dimmen, Aktivieren und Deaktivieren der einzelnen Pixel. Das System berechnet Änderungen in nur 16 Millisekunden.

Die HD-Module befinden sich im unteren Bereich der Scheinwerfer. Die darüber installierten Bifunktionsmodule decken das Vorfeldlicht und das Zusatzfernlicht ab. Erkennt das System bei aktivierter Fernlichtautomatik kein vorausfahrendes oder entgegenkommendes Fahrzeug, schaltet sich das Zusatzfernlicht ein und erhöht die Lichtmenge von 1.400 auf 2.500 Lumen. Das Zusatzfernlicht leuchtet mehr als 600 Meter weit. Wird ein anderes Fahrzeug erkannt, schaltet das System automatisch in den HD-Matrix-Modus zurück.

Die vier Module erzeugen die Porsche typische Lichtsignatur. Sie ist im neuen HD-Matrix-LED-Hauptscheinwerfer in allen verfügbaren Lichtmodi aktiv, auch bei eingeschaltetem Abblend- und Fernlicht.

Abmessungen und die Karosserieformen Coupé, Cabriolet und Targa

Der 911 steht seit jeher für Vielfalt. Deshalb bietet Porsche den 911 Carrera und den Carrera GTS in den Karosserievarianten Coupé und Cabriolet an. Den allradgetriebenen GTS gibt es zusätzlich als 911 Targa 4 GTS. Die bewährten Dachkonstruktionen der beiden offenen 911-Varianten wurden ohne konstruktive Änderungen übernommen. Für das Verdeck bietet Porsche jeweils vier Farbvarianten an, für das Cabriolet steht zusätzlich ein schwarzes Dach mit grauen Längsstreifen zur Wahl. Der Radstand aller Karosserievarianten beträgt 2.450 Millimeter, die Breite 1.852 Millimeter (ohne Spiegel). Die Länge des 911 Carrera beträgt 4.542 Millimeter und bei den GTS-Modellen aufgrund der spezifischen Bug- und Heckschürzen 4.553 Millimeter. Die Höhe variiert je nach Modell und Fahrwerk zwischen 1.292 und 1.302 Millimeter.

Aufregende Farbtöne in neuer Systematik

Porsche ordnet das Farbprogramm des 911 neu und führt neue Farben ein. Die vier Farbwelten Legends, Dreams, Shades und Contrasts adressieren jeweils unterschiedliche Kundenwünsche und erleichtern die Auswahl der persönlichen Wunschfarbe aus dem umfangreichen Farbangebot. Die Farbwelt Legends steht für einen außergewöhnlichen und zugleich klassischen Stil. Die Lacke sind besonders hochwertig und nuancenreich. Legends umfasst den Farbton kreide sowie die neuen Lacke shadegreenmetallic und schiefergrau neo. In der Farbwelt Dreams fasst Porsche ausdrucksstarke und leuchtende Farben wie das edle enzianblaumetallic, karminrot oder indischrot zusammen. Neu hinzugekommen sind luganoblau und cartagenagelbmetallic. Die in der Farbwelt Shades zusammengefassten Farben pflegen das Understatement mit Lacktönen wie tiefschwarzmetallic, vanadiumgraumetallic, GT-silbermetallic oder eisgraumetallic. Schwarz und weiß sind der Kategorie Contrasts zugeordnet, die eine klare und puristische Ästhetik zum Ausdruck bringt.

So individuell wie ein Porsche

Die Entscheidung für einen Porsche 911 ist immer eine individuelle. Traditionell bietet Porsche deshalb ein breites Spektrum an erweiterten Individualisierungen an. Zusätzliche Farbvarianten sind, wie von Porsche gewohnt, in den aufeinander aufbauenden Programmen Farbe nach Wahl, Farbe nach Wahl+ sowie über das Sonderwunschprogramm der Porsche Exclusive Manufaktur erhältlich. Über das Personalisierungssymbol sind einige dieser Optionen nun direkt im Online-Konfigurator abrufbar.

Alle Porsche 911 entstehen auf einer Fertigungslinie in Zuffenhausen. Durchschnittlich rund 40 Prozent aller Porsche 911 werden in der Porsche Exclusive Manufaktur zusätzlich in Handarbeit veredelt. Nahezu jeder Porsche-Kunde bestellt bei der Konfiguration seines Fahrzeugs mindestens zwei Optionen der Porsche Exclusive Manufaktur. Dazu zählen Aerokits, Exterieurpakete sowie zahlreiche Sonderfarben, Holz-, Carbon- oder Lederdekore, individuelle Prägungen und handgenähte Leder-Türverkleidungen und Cockpitausstattungen aus der werkseigenen Sattlerei.

Auch für das Exterieur des 911 stehen zahlreiche Optionen der Porsche Exclusive Manufaktur direkt im Konfigurator zur Auswahl. Dazu gehören für den neuen 911 das

SportDesign-Paket Carbon inklusive passender Schwellerverkleidungen, neue Dekor-Klebesets in arktisblau, eine Abdunkelung der HD-Matrix LED-Hauptscheinwerfer, Exclusive Design-Heckleuchten sowie eine Sportabgasanlage mit Endrohren in Titan.

Das Performance-Plus: Nürburgring-erprobt

Das Aerokit der Porsche Exclusive Manufaktur zählte bereits beim Vorgängermodell zu den Optionen für den Porsche 911. Es umfasst eine Reihe von aerodynamischen Verbesserungen, die die Fähigkeiten des Sportwagens auf der Rundstrecke verbessern. Dazu gehören beispielsweise eine eigenständige Bugverkleidung mit stärker ausgeprägtem Frontspoiler, lackierte Seitenschwellerverkleidungen und ein markanter, feststehender Heckflügel mit integrierter Bremsleuchte.

All diese Maßnahmen erhöhen den Abtrieb an Vorder- und Hinterachse und verbessern so die Bodenhaftung. Das Aerokit ist in Wagenfarbe, in Schwarz und in Carbon erhältlich, bei den GTS-Modellen zusätzlich in Anthrazit. Auf der legendären Nürburgring-Nordschleife hat der neue 911 Carrera GTS seine gegenüber dem Vorgänger gesteigerte Performance bereits unter Beweis gestellt. Jörg Bergmeister fuhr eine Rundenzeit von 7:16,934 Minuten. Damit unterbot er die Zeit des Vorgängermodells um 8,7 Sekunden. Der Sportwagen war mit dem Aerokit ausgestattet.

Fahrwerk und Bremsen

Optimierte Fahrwerktechnik im neuen 911

Ob im Alltag, auf der Langstrecke oder auf der Rundstrecke: Das Fahrwerk des Porsche 911 setzt seit jeher Maßstäbe. Mit dem vom Vorgängermodell bekannten serienmäßigen PASM-Fahrwerk mit variablem Dämpfersystem und der ebenfalls serienmäßigen Mischbereifung bietet der neue Elfer die ideale Basis für sportliches Fahrverhalten bei hoher Alltagstauglichkeit.

Die neuen 911 Carrera GTS-Modelle profitieren sowohl von einer aufgewerteten Fahrwerksubstanz als auch von weiterentwickelten Fahrwerkoptionen. Erstmals verfügen sie serienmäßig über eine Hinterachslenkung. Abhängig von der gefahrenen Geschwindigkeit erzeugen elektromechanische Aktuatoren einen Lenkeinschlag an den Hinterrädern. Unterhalb von 50 km/h lenken die Hinterräder entgegengesetzt zu den Vorderrädern ein und sorgen so für ein noch dynamischeres Einlenkverhalten. Ab 80 km/h lenken die Hinterräder gleichsinnig zu den Vorderrädern ein und erhöhen so die Stabilität beim Spurwechsel. Außerdem baut sich die Querbeschleunigung in Kurven früher auf

Zusätzlich bietet Porsche optional die Wankstabilisierung PDCC (Porsche Dynamic Chassis Control) an (bestellbar ab November 2024). Sie minimiert die Seitenneigung des Sportwagens in Kurven und reduziert das seitliche Aufschaukeln auf welligem Untergrund und bei schnellen Richtungswechseln. Anders als beim Vorgängermodell treibt ein Elektromotor die Hydraulikpumpe an. Er bezieht seine Energie aus dem Hochvolt-Energiesystem. Außerdem integriert Porsche einen separaten Hydraulikspeicher in das PDCC. Durch diese Anpassungen reagiert das System flexibler und präziser. Die Einheit aus Elektromotor und Hydraulikpumpe versorgt bei den GTS-Modellen mit PDCC auch das neue, ebenfalls optionale Liftsystem an der Vorderachse. Es hebt den Vorderwagen nun deutlich schneller (innerhalb einer Sekunde) an. Für 911er ohne PDCC steht das vom Vorgänger bekannte System zur Verfügung. Beide Liftsysteme sind bis zu einer Fahrgeschwindigkeit von 35 km/h (länderspezifisch sind andere Geschwindigkeitsgrenzen möglich) aktiv und erhöhen die Bodenfreiheit um rund 40 Millimeter. Das vergrößert den Böschungswinkel und hilft so im Alltag, das Aufsetzen auf Hindernissen wie Speedbumps und an Rampen zu vermeiden.

Die GTS-Modelle verfügen serienmäßig über das PASM-Sportfahrwerk inklusive 10 Millimeter Tieferlegung. Straffere Federn, speziell abgestimmte Dämpfer und GTS-spezifische Stabilisatoren kompensieren das Mehrgewicht der Hybridisierung und sorgen für die Porsche-typische Agilität und Balance. Die Hinterachsfedern des PASM-Sportfahrwerks sind jeweils mit einer zusätzlichen Helperfeder ausgestattet. Sie hält die Hauptfeder beim Ausfedern unter Spannung. Das verlängert bei sportlicher Fahrweise den Fahrbahnkontakt im Ausfederbereich und steigert unmittelbar die Performance des Sportwagens.

Ungefederte Massen: Bremsen und Radprogramm

Der 911 Carrera erhält zum Modellwechsel eine größere Bremsanlage. An der Vorderachse verzögert er mit sechs statt bisher vier Bremskolben und 350 Millimeter großen Bremsscheiben (+20 mm). An der Hinterachse verzögern Vierkolbensättel mit 350 Millimeter großen Bremsscheiben (+20 mm).

Die Carrera GTS-Modelle übernehmen die üppig dimensionierte Bremsanlage des Vorgängers, die vom 911 Turbo stammt. Ergänzt wird sie durch die Rekuperationsbremse des Hybridsystems. An der Vorderachse kommen sechs Bremskolben und 408 Millimeter große Bremsscheiben zum Einsatz. An der Hinterachse sind vier Kolben und 380 Millimeter große Scheiben verbaut.

Die optionale, Rundstrecken-erprobte Keramikbremsanlage Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) hat Porsche größer dimensioniert als bisher und bietet damit eine nochmals gesteigerte Performance. An der Vorderachse ersetzen Zehnkolben-Festsättel die bisher verwendeten Sechskolben-Festsättel. Die Bremsscheiben haben mit 420 Millimetern einen um 10 Millimeter größeren Durchmesser. An der Hinterachse setzen die Ingenieure Bremsscheiben mit einem Durchmesser von 410 Millimetern (+20 mm) ein.

Für den neuen Porsche 911 stehen sieben Raddesigns in 19/20 und 20-/21 Zoll (Vorder-/Hinterachse) zur Auswahl. Darunter sind gegenüber dem Vorgängermodell auch neue Designs, die die Individualisierungsmöglichkeiten weiter erhöhen. Erstmals bietet Porsche für den 911 ein aerodynamisch optimiertes Raddesign an: Die 911 Carrera Exclusive Design-Räder mit Carbon-Blades tragen zur Reduzierung des Luftwiderstandsbeiwerts bei.

Um der gesteigerten Leistung Rechnung zu tragen, rollen die GTS-Modelle an der Hinterachse auf breiteren Rädern: Reifen der Dimension 315/30 ZR 21 optimieren die Traktion. Sie spannen auf 11,5 Zoll breiten Carrera GTS-Rädern im neuen Design mit Zentralverschluss und anthrazitgrauer Lackierung.

Interieur

Porsche Driver Experience: Fahrerachse im Fokus

Das sportwagentypische, tiefe Sitzgefühl und die klare, effiziente Bedienlogik zeichnen den Porsche 911 seit Generationen aus. Im Innenraum des neuen 911 kombiniert Porsche zukunftsweisende digitale Anzeigen mit klassischen Bedienelementen. Anders als das Vorgängermodell liefert Porsche das Coupé serienmäßig als Zweisitzer aus. Alternativ ist ohne Aufpreis eine 2+2-sitzige Innenausstattung erhältlich.

Typisch für den 911 ist die über die gesamte Innenraumbreite auf zwei Ebenen gestreckte Armaturentafel. In das Cockpit integriert Porsche behutsam Elemente des Bedienkonzepts Porsche Driver Experience. Es bringt noch mehr Fahrerorientierung in den 911, indem es alle wichtigen Bediensysteme direkt am Lenkrad oder um das Lenkrad herum gruppiert. Das Ergebnis ist eine schnellere und effektivere Bedienbarkeit.

Traditionell bildet das Kombi-Instrument den höchsten Punkt im Armaturenbrett eines Porsche. Im neuen 911 kommt erstmals ein volldigitales 12,6 Zoll großes Curved Display zum Einsatz. Es stellt Fahrinformationen, Leistungsdaten und Medieninformationen klar gegliedert und noch übersichtlicher als bisher dar. Je nach Ausstattung des Fahrzeugs kann der Fahrer zwischen sieben Designs wählen. Dazu gehören exklusiv für den 911 eine spezielle Classic-Ansicht im Fünftuben-Design mit zentralem Drehzahlmesser sowie eine 3D-Fahrassistenzanzeige, die perspektivische Karten und 3D-Navigationsdaten darstellt. Im Modus Drehzahlmesser wird die Skala gedreht, so dass sich die Nadel bei Schaltdrehzahl etwa in 12-Uhr-Stellung befindet – so wie bei vielen historischen Rennfahrzeugen von Porsche.

Mode-Schalter serienmäßig

Neu im 911 Carrera ist der nun serienmäßige Mode-Schalter, mit dem man alle Fahrprogramme leicht und unkompliziert wechseln kann. Im 911 Carrera gibt es die Fahrprogramme Normal, Sport und Wet; ist das optionale Sport Chrono Paket verbaut (im GTS serienmäßig) kommt der Fahrmodus Sport Plus mit den Performance-Funktionen Launch Control und Sport Response hinzu. Der bisherige Fahrmodus Individual entfällt im

neuen 911, da alle Fahrmodi mit Ausnahme von Normal jetzt individuell konfigurierbar sind. Dies geschieht direkt in einem Popup-Fenster oder im Drive-Menü des PCM.

Zusätzlich befindet sich am Lenkrad eine Toggle-Taste, mit der die verschiedenen Anzeigen und Funktionen des Kombiinstruments umgeschaltet werden können.

Links vom Lenkrad befindet sich der optimierte Bedienhebel für die Fahrerassistenzsysteme. Er ermöglicht den schnellen Zugriff auf die wichtigsten Assistenzfunktionen sowie weitere Einstellungen über kontextsensitive Pop-ups im Kombiinstrument.

Selbstverständlich wird ein Porsche links neben der Lenksäule gestartet. Im neuen 911 geschieht dies wie bei den GT-Rennfahrzeugen von Porsche über einen Motor-Start-Knopf. Er hält in dieser Form erstmals Einzug in den 911. Auch der daneben liegende Lichtschalter lässt sich jetzt besser bedienen. Vom Vorgängermodell übernimmt der neue 911 die 5er-Schalterleiste in der Mittelkonsole. Da der Mode-Schalter am Sportlenkrad nun zur Serienausstattung gehört, erhielten die Tasten eine neue Belegung. Die genaue Belegung variiert je nach Ausstattung des Fahrzeugs.

Das Zentraldisplay ist und bleibt die Schaltzentrale des Infotainmentsystems PCM. Das hochauflösende 10,9-Zoll-Display steuert Mediendienste wie Radio und Streaming, die Navigation sowie zahlreiche Fahrzeug- und Komfortfunktionen. Bei den neuen Carrera GTS-Modellen finden sich hier auch die spezifischen Anzeigen des T-Hybrid-Antriebs wie Ladestand, Batterietemperatur, Energiefluss und Leistung des Elektromotors. Porsche integriert diese Anzeigen in das Performance-Menü.

Das Leder- und Farbprogramm des 911

Für den Innenraum des neuen 911 bietet Porsche vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten an. Beim neuen 911 standen vor allem zusätzliche Bi-Color-Optionen im Vordergrund. Vier der insgesamt sieben Lederausstattungen und eines der drei Clublederausstattungen sind jetzt mit einer Bi-Color-Option erhältlich. Als Alternative zum schwarzen Teilleder ist serienmäßig die Kontrastkombination schwarz/kalkbeige erhältlich. Für die Lederausstattungen stehen darknightblue/kreide, schwarz/kalkbeige, schwarz/bordeauxrot und schiefergrau/kreide zur Wahl. Darknightblue ist zusätzlich als Unifarbe erhältlich. Das edle Clubleder in Walknappa-

Qualität ist wie bisher in trüffelbraun erhältlich, neu sind die Varianten basaltschwarz sowie Basaltschwarz/Classic Cognac. Die Option Clubleder beinhaltet eine aufgesetzte Kreuznaht auf der Instrumententafel und der Türverkleidung. Verschiedene Dekore und Akzente werten den Innenraum des 911 zusätzlich auf. Ergänzt wird das Dekorangebot durch zahlreiche Angebote aus der Porsche Exclusive Manufaktur. Dazu zählen beispielsweise Carbon Matt, Holz Palado, Leder oder Aluminium Anthrazit.

Unverwechselbar: Das GTS-Interieur

Im Carrera GTS steckt besonders viel 911: Er ist und bleibt ein überaus performanter Sportwagen mit hoher Alltagstauglichkeit. Deshalb entfällt beim 911 Carrera GTS ein Teil der Innenraumdämmung. Das spart Gewicht und schafft ein besonders intensives Klangerlebnis. Auch im Interieurdesign zeigt der 911 Carrera GTS seine eigene Note. Er verfügt serienmäßig über ein GT-Sportlenkrad mit Race-Tex-Bezug. Darüber hinaus kleidet Porsche die Mittelbahnen der Sitze, die Türgriffe, die Armauflage und den Deckel des Ablagefachs in der Mittelkonsole in Race-Tex aus. Zierelemente und Akzente sind beim 911 Carrera GTS einheitlich in gebürstetem, schwarz eloxiertem Aluminium ausgeführt.

Speziell für den Carrera GTS sind zwei optionale Interieurpakete erhältlich. Eine wählbare Kontrastfarbe (Karminrot oder Schiefergrau Neo) an zahlreichen Stellen des Innenraums schafft ein sportliches Ambiente. Die Kontrastfarbe findet sich an den Zifferblättern der Stoppuhr des im GTS serienmäßigen Sport Chrono-Pakets und des digitalen Drehzahlmessers, an den Sicherheitsgurten, an den Nähten der Sportsitze und Fußmatten sowie im Schriftzug „GTS“ auf den Sportsitzen. Weitere sportliche Akzente setzen Einleger aus Carbon in der Instrumententafel, der Mittelkonsole und den Türverkleidungen.

Infotainment, Connect, Assistenzsysteme, Ausstattung

Mehr Konnektivität, mehr digitales Erlebnis

Zahlreiche digitale Innovationen verknüpfen im neuen Porsche 911 die persönlichen digitalen Ökosysteme von Smartphone und Fahrzeug noch enger. Die Integration der My Porsche App in Apple CarPlay® ermöglicht die Steuerung von Fahrzeugfunktionen direkt aus dem Smartphone-Ökosystem heraus, zum Beispiel mit dem Sprachassistenten Siri® oder über Kacheln in CarPlay®. So können Radiosender gewechselt, die Klimaanlage gesteuert oder die Ambientebeleuchtung angepasst werden. Darüber hinaus bieten die My Porsche App und Apple CarPlay® nun ein einheitliches Design inklusive der bildlichen Darstellung des verknüpften Fahrzeugs. Fahrzeugfunktionen wie Klima-, Sitz- und Audioeinstellungen können in der My Porsche App zu vordefinierten Szenarien zusammengefasst und manuell oder per Siri® aktiviert werden. Diese Szenarien werden aktiv und situationsabhängig vom Fahrzeug vorgeschlagen.

Neu im 911 ist eine Smartphone-Ablage mit kabelloser Ladefunktion. Durch die Kühlung kann die Ladeleistung auf 15 Watt erhöht werden. Die Verbindung zwischen Fahrzeug und Smartphone über die Porsche ID ist jetzt noch einfacher: Es genügt, den im PCM angezeigten QR-Code zu scannen. Die Eingabe von Porsche ID und Passwort entfällt. Nach der Verknüpfung steht der persönliche Account in nativen Apps direkt im Fahrzeug zur Verfügung. So kann beispielsweise Musik von Spotify® oder Apple Music® aus dem PCM gestreamt werden, ohne dass das Fahrzeug mit dem Smartphone verbunden ist. Für die Spiegelung von Smartphone-Inhalten auf das PCM steht alternativ zu Apple CarPlay® serienmäßig Android Auto® zur Verfügung.

Neu im Porsche 911 ist die Möglichkeit, Videos im Fahrzeug auf das Zentraldisplay des PCM zu streamen. Dafür steht die App Screenhits® zur Verfügung, die zahlreiche beliebte Streaming-Dienste integriert. Screenhits® erfordert ein separates Abonnement, für das Porsche Connect Kunden einen Drei-Jahres-Voucher mit Datenvolumen erhalten. Aus Sicherheitsgründen ist In-Car-Video im 911 nur verfügbar, wenn das Fahrzeug steht. In China wird das Video-Streaming über die App BiliBili angeboten.

Assistenztechnik mit erweiterter Funktion

Fortschrittliche Assistenztechnologien steigern im 911 die Sicherheit, den Komfort und das sportliche Fahrerlebnis, ohne die Performance zu beeinträchtigen. Porsche strukturiert im neuen 911 das Assistenzangebot neu. Eine Reihe bisher aufpreispflichtiger Optionen sind nun serienmäßig, neue Funktionen kommen hinzu.

Die bisher optionale Verkehrszeichenerkennung, der Spurhalteassistent sowie der Warn- und Bremsassistent inklusive Fußgängerschutz gehören ebenso zum Serienumfang wie der Parkassistent mit Rückfahrkamera und die Müdigkeitserkennung. Das optionale System Porsche InnoDrive mit Abstandsregeltempostat erhält zusätzliche Funktionen: Es regelt die Geschwindigkeit auf Basis von Navigationsdaten sowie Radar- und Videosensoren und passt sie automatisch und vorausschauend an. Dabei werden Tempolimits und die Straßentopologie wie Kurven und Steigungen berücksichtigt. Porsche InnoDrive blickt bis zu drei Kilometer voraus und sorgt für eine harmonische und effiziente Fahrt. Die voreingestellte Geschwindigkeit kann manuell angepasst und mit dem Gaspedal übersteuert werden. Wird die aktuell zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten, warnt der Assistent optisch und akustisch. Eine weitere Zusatzfunktion des Porsche InnoDrive ist die aktive Spurführung, die zwischen null und 210 km/h durch kontinuierliche Lenkeingriffe den Fahrer entlastet. Dies hilft vor allem im Stau, bei zähfließendem Verkehr und bei monotonen Autobahnfahrten. Die Funktion kann auf gut ausgebauten Landstraßen und Autobahnen aktiviert werden.

Optional sind weitere Assistenzsysteme erhältlich, die Sicherheit und Komfort erhöhen. Dazu gehört der Spurwechselassistent, der um zusätzliche Funktionen erweitert wurde. Er warnt jetzt beim Rückwärtsausparken unterhalb seiner Regelgrenzen (10 bis 250 km/h) vor Querverkehr. Die Warnung erfolgt abgestuft optisch, akustisch und durch einen Warnruck. Ergänzt wurde sie durch eine Ausstiegswarnung, die beim Öffnen der Tür vor herannahenden Fahrzeugen warnt.

Beim Einparken hilft serienmäßig der Parkassistent inklusive Rückfahrkamera. Darauf aufbauend ist auf Wunsch Surround View mit aktiver Einparkhilfe erhältlich. Das System erkennt automatisch geeignete Parklücken und übernimmt beim Einparken die Längs- und Querführung. Die Möglichkeit des ferngesteuerten Parkens mit Überwachung per

Smartphone kann über den Remote ParkAssist konfiguriert werden. Optional ist ein Nachtsichtassistent erhältlich.

Aufgewertete Ausstattung

Porsche hat die Serienausstattung des Porsche 911 aufgewertet und um beliebte Funktionen ergänzt. Im Porsche 911 kommen erstmals Matrix-LED-Hauptscheinwerfer serienmäßig zum Einsatz. Sie leuchten die Straße selektiv aus und passen das Licht den Verkehrs- und Straßenverhältnissen an. Noch präziser wird die Ausleuchtung mit den optionalen HD-Matrix-LED-Hauptscheinwerfern. Sie stellen die aktuelle Technologiespitze bei Lichtsystemen dar.

Eine weitere Neuheit im Porsche 911 ist das Luftgütesystem, das die Insassen zuverlässig vor Partikeln und Schadstoffen aus der Außenluft schützt. Es umfasst serienmäßig den bewährten Feinstaubfilter sowie die neue GPS-Umluftfunktion. Sie erkennt automatisch Tunneleinfahrten und aktiviert rechtzeitig die Umluft im Fahrzeug. So schützt sie die Insassen vor Gerüchen und Abgasen. Optional misst ein Feinstaubsensor kontinuierlich die Luftbelastung außerhalb und innerhalb des Fahrzeugs und schaltet bei Bedarf automatisch auf Umluft um. Zusätzlich durchströmt die belastete Luft mehrfach einen Filter. Der ebenfalls optionale Ionisator ist bereits aus dem Vorgängermodell bekannt und erhöht den Ionengehalt der Innenraumluft und kann dadurch das Wohlbefinden der Passagiere spürbar steigern. Er entlastet vor allem Allergiker.

Wie bisher stehen für den Porsche 911 drei Soundsysteme zur Wahl. Serienmäßig verfügt der Sportwagen über das Sound Package Plus mit acht Lautsprechern und 150 Watt Leistung. Optional gibt es ein BOSE® Surround-Soundsystem mit zwölf Lautsprechern, Subwoofer und 570 Watt sowie das Premium-System Burmester® 3D High-End Surround Sound mit 13 Lautsprechern, 915 Watt und 300 Watt Aktivsubwoofer.

Neben den Matrix-LED-Hauptscheinwerfern, dem erweiterten Assistenzpaket und dem Licht-Design-Paket sind nun unter anderem Sitz- und Lenkradheizung serienmäßig. Elektrisch klappbare Außenspiegel, ein automatisch abblendender Innenspiegel mit integriertem Regensensor für die Rückfahrkamera und das 12,6-Zoll Curved Display zählen ebenfalls zum Serienumfang. Das gleiche gilt für den Mode-Schalter. Optional steht das Sport Chrono Paket inklusive Track Precision App, Reifentemperaturanzeige und Launch

Control zur Wahl. Es beinhaltet außerdem eine analoge sowie eine digitale Stoppuhr. Im Carrera GTS zählt es zur Serienausstattung. Ebenfalls serienmäßig ist der 911 Carrera GTS mit einem Innenhimmel aus Race-Tex ausgestattet.

Geschichte des 911 Carrera GTS

Vom spitz kalkulierten Sportler zur Technologie-Speerspitze

Die Geschichte des Kürzels GTS (Gran Turismo Sport) ist bei Porsche so alt wie die der Ziffernfolge 911: 1963, im Geburtsjahr des 911, trug erstmals ein Porsche-Sportwagen diese drei Buchstaben. Doch erst seit 2010 trägt der Porsche 911 das Kürzel GTS. Kurz nach der großen Modellpflege der Generation 997 führt Porsche als zusätzliches Derivat den 911 Carrera GTS ein. Dabei handelt es sich um einen besonders sportlich abgestimmten Carrera, der sich zwar alltagstauglicher als die puristischen GT3- und GT2-Modelle präsentiert, aber spürbar definierter ausgelegt ist als die traditionellen Carrera-Varianten.

Schon bei seinem Debüt 2010 überzeugt der 911 Carrera GTS mit exklusiven Details. Dazu gehören schwarze Akzente an der Karosserie, eine eigenständige Frontschürze, Alcantara-Bezüge auf Sportsitzen, Lenkradkranz, Schalt- und Handbremshebel, das adaptive Fahrwerk, ein optimierter 3,8-Liter-Boxermotor mit speziellem Ansaugtrakt, eine auf 7.500/min erhöhte Abregeldrehzahl und eine Leistung von 300 kW (408 PS). Hinzu kommt manches Detail, das bis dahin den sportlichen RS-Spitzenmodellen vorbehalten ist. So kombiniert Porsche im 911 Carrera GTS serienmäßig die um 44 Millimeter verbreiterte Karosserie der Allradmodelle mit Hinterradantrieb und montiert schwarz lackierte 19-Zoll-RS Spyder-Räder mit Zentralverschluss. Darüber hinaus ist das als Coupé und Cabriolet erhältliche Modell ein preislich attraktives Paket: Der Grundpreis liegt im Jahr 2010 bei knapp kalkulierten 104.935 Euro.

Der internationale Erfolg sichert dem Carrera GTS einen festen Platz im 911-Portfolio. Auch die Nachfolgegeneration 991 erhält ein GTS-Derivat mit bewährten Tugenden und noch mehr Eigenständigkeit. Erneut positioniert sich der GTS an der Spitze des Carrera-Portfolios, zunächst mit 430 PS, später mit 450 PS. Es bleibt bei schwarzen Akzenten, breiter Karosserie mit eigenständigem Bug, Zentralverschlüssen an den Rädern und einem attraktiven Preis. Neu sind serienmäßige Bi-Xenon-Scheinwerfer, das ebenfalls serienmäßige Sport-Chrono-Paket, eine individuelle Aerodynamik-Abstimmung für weniger Auftrieb und ein Rad-Design aus dem Turbo-Programm.

Mit dem Modellwechsel zur aktuellen Generation 992 schärft Porsche den 911 Carrera GTS weiter. Sein jetzt 480 PS starker Sechszylinder-Boxermotor klingt dank einer eigens für den GTS entwickelten Sportabgasanlage und einer reduzierten Innendämmung noch aufregender. Vom 911 Turbo übernimmt der Carrera GTS die Hochleistungsbremsanlage und das Fahrwerk-Layout mit Helper-Federn an der Hinterachse, die in allen Fahrsituationen eine optimale Vorspannung erzeugen. Erstmals ist ein Leichtbaupaket erhältlich: Leichtbau-Vollschalensitze, Leichtbauglas, eine Leichtbau-Batterie und viele weitere Details reduzieren das Fahrzeuggewicht auf Wunsch um 25 Kilogramm.

2024 übernimmt der 911 Carrera GTS eine Vorreiterrolle in seiner Baureihe und wird zur technologischen Speerspitze. Er ist der erste straßenzugelassene Porsche 911 mit einem Performance-Hybridantrieb. Er wird noch agiler und schneller, aber trotz des großen Technologiesprungs kaum schwerer. Mit seinem innovativen Antrieb unterstreicht er seine Sonderstellung im 911-Portfolio als besonders attraktive Schnittstelle von Alltagstauglichkeit, Fahrdynamik und technologischer Exzellenz.