



PORSCHE



Presse-Information

GTS-Experience

Inhalt

Das GTS-Prinzip	Gesteigerte Performance, sonorer Klang und markantes Design	1
Die GTS-Modelle	Ein unverwechselbarer Charakter für fünf Porsche-Baureihen	5
Die GTS-Historie	Vom 904 GTS über den 928 GTS zum 911 Carrera GTS	10

März 2015

Das GTS-Prinzip

Gesteigerte Performance, sonorer Klang und markantes Design

Das Kürzel “Gran Turismo Sport” steht bei Porsche für reinrassige Sportwagen: Sportliche, emotionale und exklusive Fahrmaschinen – gleichermaßen gebaut für die Rundstrecke wie für die sportliche Ausfahrt auf einer kurvenreichen Pass-Straße. Die GTS-Modelle überzeugen mit herausragender Performance, einem besonders sonoren Motorklang und durch ästhetisch-funktionale Ausstattungsdetails. Sie vereinen hohe Beschleunigungs- und Sprintqualitäten mit einer hohen Querdynamik.

Diesen Anspruch verstand Porsche bereits 1963 mit dem straßenzugelassenen Rennsportwagen 904 GTS einzulösen: Er brachte Rennsport-Technologie auf die Straße und machte sie erlebbar – jeden Tag. Aktuell ist die GTS-Modellfamilie weit gefächert wie noch nie in der Geschichte von Porsche: Insgesamt neun Modellvarianten, vom Sportwagen über den viertürigen Gran Turismo bis zum universellen SUV in fünf Baureihen von Porsche. Die GTS-Modelle richten sich an sportlich ambitionierte Fahrer. Dank des hohen Ausstattungsniveaus haben die GTS-Modelle eine hohe Wertstabilität – ganz in der Tradition exklusiver Porsche-Sportwagen.

Kurvenkünstler – das “GTS-Ziel”

Im Vergleich zu den S-Modellen der jeweiligen Baureihen verfügen die GTS-Varianten über mehr Leistung. Eine dafür optimierte Motorabstimmung und je nach Modell weitere Motor-modifikationen sorgen für eine nochmals spontanere Leistungsentfaltung. Die GTS-Triebwerke verfügen über noch größere Drehmomentreserven, die noch bessere Durchzugswerte garantieren. Das Sport Chrono-Paket ermöglicht je nach Modell und Getriebevariante eine nochmals verkürzte Beschleunigungszeit. Mit der Sport Plus-Taste kann der Fahrer zudem auf die Gaspedalkennlinie sowie auf die Schaltstrategie des Getriebes Einfluss nehmen: Das Getriebe schaltet früher zurück, fährt die Gänge länger aus, und beim Zurückschalten wird automatisch Zwischengas gegeben.

Doch reine Längsbeschleunigung ist nur die halbe Kunst: Noch beeindruckender als die Sprintwerte sind die hohen Kurvengeschwindigkeiten der GTS-Modelle: Bei der Entwicklung der GTS-Baureihen legten die Entwickler in Weissach besonderen Fokus auf die noch sportlichere Abstimmung der verschiedenen Fahrwerkkomponenten, die für mehr Kurvenstabilität und Traktion sorgen. Das Ziel war dabei immer klar im Fokus: Das fahraktivste und agilste Fahrzeug im Wettbewerberumfeld zu bauen. Umfangreiche Fahrwerkmodifikationen ermöglichen den Zugewinn an Querdynamik: Das serienmäßige adaptive Dämpfersystem Porsche Active Suspension Management System (PASM) sorgt in Verbindung mit je nach Modell um zehn bis 20 Millimeter Tieferlegung der Karosserie für eine noch bessere Bodenhaftung und präziseres Einlenkverhalten. Gleichzeitig trägt die Tieferlegung dazu bei, den Fahrzeug-Schwerpunkt weiter zu senken, wodurch das Fahrzeug äußerst neutral auf Lastwechsel reagiert. Zudem verbessert die Hinterachsquersperre des je nach Modell serienmäßigen Porsche Torque Vectoring (PTV) durch gezielte Bremsengriffe am kurveninneren Hinterrad das Einlenkverhalten, die Lenkpräzision und die Agilität des Fahrzeugs. Der in einigen GTS-Modellen optional verfügbare aktive Wankausgleich Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) minimiert Aufbaubewegungen. Das GTS-Fahrwerk glänzt mit hoher Spurstabilität, präziser Lenkungsrückmeldung und neutralem Einlenkverhalten. Die – modellabhängig – größer dimensionierten Bremsen der GTS-Modelle sorgen für erstklassige Verzögerungswerte, auch bei langanhaltend hoher thermischer Belastung auf der Rundstrecke. Somit gilt für alle GTS-Modelle: Sie vereinen hohe Motorleistung mit einem Sportwagen-typisch präzisen Fahrverhalten.

- Gesteigerte Längsdynamik und beste Querdynamik im Wettbewerberumfeld
- Spürbare Mehrleistung im Vergleich zu den S-Modellen
- Serienmäßig PASM-Fahrwerk

Emotionen hörbar und sichtbar gemacht

Die GTS-Modelle bestechen auch durch ihren emotionalen Charakter. Sowohl Exterieur als auch Interieur verströmen Sportwagenflair – ganz zu schweigen von der serienmäßigen Sportabgasanlage. Alle GTS-Modelle zeichnen sich äußerlich durch eine sportlich gestaltete Bugschürze und die Sportabgasanlage mit schwarzen Endrohren aus. Stärker ausgestellte Seitenschweller und seitliche GTS-Schriftzüge sowie schwarz lackierte Felgen unterstreichen den emotionalen Charakter der GTS-Modelle zusätzlich.

Besonders die Sportabgasanlage vermittelt mit ihrem weiten Klangspektrum ein einzigartiges Sportwagengefühl und ist dank ihrer Klangfülle unverwechselbar. Heiseres Fauchen beim Beschleunigen in Richtung Drehzahlbegrenzer und kurze Gas-Stöße der automatischen Zwischengasfunktion beim Anbremsen des Fahrzeugs vor Kurven erzeugen den GTS-typischen Klang.

Doch Emotionen entstehen nicht nur durch die sehnig-sportlich gezeichneten Karosserien und den unvergleichlichen Motorklang – auch der sportlich eingerichtete Innenraum trägt seinen Teil zu einem intensiven Sportwagenflair bei. Die serienmäßigen Sportsitze mit stärker ausgeformten Seitenwangen betten den Fahrer eng-umschließend und gleichzeitig äußerst komfortabel in das Geschehen ein. Auch der analoge Zeitmesser des Sport Chrono-Pakets auf dem Armaturenräger und die Sport Design-Alcantara-Lenkräder signalisieren Fahrspaß schon vor dem Motorstart.

- Sportliches Exterieur-Design
- Klangstarke Sportabgasanlage
- Sportliche Optionen im Interieur bereits serienmäßig

Sportlich-funktionale Ästhetik

Die schwarzen Zierleisten dienen als Erkennungszeichen und unterstreichen die sportlichen Attribute der GTS-Modelle. Sie sind das dominierende Design-Element der GTS-Linie und kontrastieren mit den GTS-Signalfarben “karminrot” und “rhodiumsilber”: Die Scheinwerfer-Einfassungen des Porsche Dynamic Light Systems (PDLs) sind schwarz umrandet und unterstreichen die klare Design-Sprache aller Porsche GTS-Modelle zusätzlich. Abgedunkelte Rückleuchten am Fahrzeugheck verleihen zusätzlich eine besondere Note, die sie auf den ersten Blick als Zuffenhausener Spitzensportler ausweist. Abgerundet wird der “Blickfang” GTS durch den schwarzen Modellschriftzug auf dem Heck.

Auch das Cockpit der GTS-Modelle weiß durch seine klare Designsprache und die Ton-in-Ton-Farbwahl die Blicke auf sich zu lenken: Im Innenraum schlagen die GTS-Modelle den Bogen zwischen sachlicher Sportlichkeit und umfangreichem Komfort. Das Ziffernblatt des Drehzahlmessers erstrahlt wahlweise in "karminrot" oder "rhodiumsilber". Zudem deuten zahlreiche GTS-Schriftzüge auf den Türschwelleren, dem Infodisplay des Instrumententrägers sowie des PCM-Bildschirm auf die exklusive Modellvariante hin.

Auch der Materialmix hat einen entscheidenden Anteil am sportlichen Fahrgefühl der Gran Turismo-Sportwagen. So sind die Sitzmittelbahnen der Sportsitze mit Alcantara eingefasst, ebenso wie das Sport Design-Lenkrad und der Schalthebel. Die Ziernähte der Sportsitze und dem Armaturenräger sowie den Mittelarmlehnen und Türverkleidungen sind auf optional in Kontrastfarben abgesetzt und bringen die schwarzen Alcantara-Flächen auf den Sitzen, den Türverkleidungen und dem Armaturenräger noch nachdrücklicher zur Geltung. Zierleisten aus eloxiertem Aluminium, optional auch aus Carbon, lassen zusätzlich Rennsport-Atmosphäre in das GTS-Cockpit einziehen.

Durch die umfangreiche Serienausstattung beherrschen die Sportwagen mit GTS-Logo neben reinen Emotionen auch Komfort und Alltagstauglichkeit. Jedem GTS gelingt es somit muster-gültig die für Porsche so charakteristische Spreizung aus Top-Fahrdynamik und unvermin- dertem Fahrkomfort noch weiter zu dehnen. Egal ob als Boxster oder Cayenne, als 911 oder Panamera: In der GTS-Version vereinen alle Porsche-Sportwagen klassenbeste Fahrdynamik mit exklusiven Ausstattungsdetails, die sowohl auf der Rundstrecke wie auch auf der tägli- chen Ausfahrt erlebbar sind.

- Schwarze Kontrast-Elemente im Exterieur
- Funktional-sportliches Interieur-Design
- Sportlich-exklusiver Materialmix im Interieur durch schwarzes Alcantara und farbige Kontrast-Elemente

Die GTS-Modelle

Ein unverwechselbarer Charakter für fünf Porsche-Baureihen

Die verschiedenen GTS-Sportler in den unterschiedlichen Baureihen teilen über alle Modellreihen hinweg die eine charakteristische Sportwagen-DNA. Im Jahr 2015 erstreckt sich die GTS-Modellvielfalt erstmals über fünf Baureihen in neun verschiedenen Varianten – als Zwei- und Viertürer, mit festem Verdeck oder als Cabriolet, als Handschalter oder mit PDK-Getriebe. Und doch eint alle GTS-Varianten ein gemeinsamer Nenner: Sie sind die sportlichsten, fahrdynamischsten und emotionalsten Fahrzeuge in ihrem Segment.

Boxster GTS

Die GTS-Spezifika sind wie geschaffen für die leichten Mittelmotorsportwagen: Dadurch werden die zweitürigen Roadster zu noch präziseren und schärferen Sportwagen in ihrer Baureihe. Das sportlich abgestimmte adaptive PASM-Fahrwerk harmonisiert ausgezeichnet mit dem perfekt ausbalancierten Chassis. Der klangstarke Boxermotor besticht nicht nur durch beeindruckende Fahrwerte, sondern auch durch eine unverkennbare Klangkulisse.

- 3,4-Liter-Sechszylinder-Boxermotor mit 330 PS (243 kW) und 370 Nm
- Eigenständiges Bugteil mit schwarzer Spoiler-Lippe und schwarz eingefassten LED-Tagfahrleuchten
- Serienmäßiges Porsche Dynamic Light System (PDLS)
- 20-Zoll-Räder im Carrera S-Design
- Sportabgasanlage mit schwarz verchromten Endrohren
- PASM-Fahrwerk mit zehn Millimeter Tieferlegung
- Sport Chrono-Paket mit dynamischen Getriebelagern

- Mittelbahn des Sportsitz Plus, Sportlenkrad und Armauflagen in Alcantara
- Beschleunigung 0–100 km/h (mit PDK und Sport Chrono-Paket): 4,7 s
- Verbrauch: 9,0–8,2 l/100 km

Cayman GTS

Das Mittelmotor-Sportcoupé verfügt über zehn PS Mehrleistung im Vergleich zum Boxster GTS. Die weiteren GTS-typischen Ausstattungsmerkmale sind identisch mit dem Boxster GTS.

- 3,4-Liter-Sechszylinder-Boxermotor mit 340 PS (250 kW) und 380 Nm
- Eigenständiges Bugteil mit schwarzer Spoiler-Lippe und schwarz eingefassten LED-Tagfahrleuchten
- Serienmäßiges Porsche Dynamic Light System (PDLS)
- 20-Zoll-Räder im Carrera S-Design
- Sportabgasanlage mit schwarz verchromten Endrohren
- PASM mit zehn Millimeter Tieferlegung
- Sport Chrono-Paket mit dynamischen Getriebelagern
- Mittelbahn des Sportsitz Plus, Sportlenkrad und Armauflagen in Alcantara
- Beschleunigung 0–100 km/h (mit PDK und Sport Chrono-Paket): 4,6 s
- Verbrauch: 9,0–8,2 l/100 km

911 Carrera GTS

Die GTS-Modelle der 911-Baureihe als Coupé, Cabriolet und Targa füllen leistungsmäßig und fahrdynamisch die Lücke zwischen den S-Modellen und dem Rennsportler 911 GT3. Der Kunde hat die Wahl zwischen drei Karosserie-Varianten, sie sind – mit Ausnahme des Targa 4 GTS – mit Heck- oder Allradantrieb verfügbar; ebenso kann zwischen dem Siebengang-Schaltgetriebe und PDK-Doppelkupplungsgetriebe gewählt werden. Als GTS-Version versinnbildlicht der 911 die Vielseitigkeit, für die ihn seine Fans seit Jahrzehnten lieben: Sportliche Fahrleistungen und ein emotionales Fahrerlebnis; Effizienz und Alltagstauglichkeit.

- 3,8-Liter-Sechszylinder-Boxermotor mit 430 PS (316 kW) und 440 Nm
- Optimierte Siebengangschaltgetriebe (optional Siebengang-PDK)
- PASM mit zehn Millimeter Tieferlegung und PTV/PTV Plus mit mechanischer/elektronischer Hinterachsquersperre (bei PDK)
- Verfügbar in drei Karosserievarianten: mit Heck- und Allradantrieb, jeweils als Coupé oder Cabriolet und als allradgetriebener Targa
- Breite Karosserie der Allradmodelle, auch für die Heckantriebs-Versionen
- Bugschürze aus dem Aerokit und Sport Design-Außenspiegel
- Abgedunkelte Bi-Xenonscheinwerfer und Tagfahrleuchten
- Seidenmatt schwarze 20-Zoll-Turbo S Design-Räder mit Zentralverschluss
- Schwarz lackierte Lüftungsgitter auf dem Heckdeckel
- Sportabgasanlage mit schwarz verchromten Endrohren
- Alcantara auf Sitzmittelbahn, Lenkradkranz, Türablagefächern
- Beschleunigung 0–100 km/h (Modell-abhängig): 4,7–4,0 s
- Verbrauch: 10,0–8,7 l/100 km

Panamera GTS

Gran Turismo Sport – kein Fahrzeug erfüllt die Anforderungen an einen sportlichen Gran Turismo besser als der Panamera: Als GTS avanciert der Panamera zum perfekten Luxus-sportler. Er verbindet die beste Querdynamik in seiner Klasse mit der umfangreichen Komfortausstattung einer Premiumlimousine. Der Achtzylinder-Saugmotor beeindruckt mit seiner akustischen Präsenz und dem satten Durchzug. Auch optisch wird der Panamera mit seiner sportlichen Eleganz dem Anspruch des Kürzels GTS gerecht.

- 4,8-Liter-V8 mit 440 PS (324 kW) und 520 Nm
- Allradantrieb Porsche Traction Management (PTM)
- Adaptive Luftfederung inklusive PASM mit zehn Millimeter Tieferlegung
- 19-Zoll-Turbo II-Räder und Panamera Turbo-Bremsanlage
- Sport Design-Bugteil des Panamera Turbo mit zweireihigen LED-Tagfahrleuchten
- Sportabgasanlage dunkel eingefasst in schwarzen Diffusor
- 18-Wege-Sportsitz mit Alcantara-Mittelbahnen
- Lenkradkranz des Sport Design-Lenkrads, Türverkleidungen und Mittelarmlehne in Alcantara
- Interieur-Paket Carbon
- Beschleunigung 0–100 km/h (mit Sport Chrono-Paket): 4,4 s
- Verbrauch: 10,5 l/100 km

Cayenne GTS

Das neue Downsizing-Aggregat im Cayenne wartet im Vergleich zum Vorgänger mit gestiegenen Leistungsdaten und besseren Fahrleistungen auf. Gleichzeitig ist der Verbrauch deutlich gesunken. Wie kein anderer SUV umrundet der Cayenne GTS Kurven mit hoher Geschwindigkeit. Auch der sportlich ausgestaffierte Innenraum wird dem Fahrdynamik-Meister unter den SUV gerecht. Alltagstauglichkeit und ungetrübter Fahrkomfort beherrscht der Cayenne GTS ebenso virtuos wie maximale Querdynamik dank des sportlich abstimmbaren PASM-Fahrwerks.

- 3,6-Liter-V6-Biturbo mit 440 PS (324 kW) und 600 Nm
- PASM-Sportfahrwerk mit 20 Millimeter Tieferlegung
- 20-Zoll-RS Spyder Design-Räder in seidenglanz schwarz und Cayenne Turbo-Bremsanlage
- Sport Design-Bugteil Cayenne Turbo mit LED-Tagfahrleuchten
- Bi-Xenon-Scheinwerfer abgedunkelt mit PDLS und LED-Heckleuchten abgedunkelt
- Sportabgasanlage mit schwarzen Doppelendrohren
- GTS-Sportsitze mit Achewege-Verstellung und Alcantara-Mittelbahnen
- Interieur-Paket Aluminium
- Beschleunigung 0–100 km/h (mit Sport Chrono-Paket): 5,1 s
- Verbrauch: 10,0–9,8 l/100 km

Die GTS-Historie

Vom 904 GTS über den 928 GTS zum 911 Carrera GTS

Für Porsche beginnt die Entwicklungsgeschichte von Seriensportwagen direkt auf der Rundstrecke: Das unterstreicht den Anspruch von Porsche, ein größtmögliches Maß an Rennsporttechnologie in die Serienproduktion von straßenzugelassenen Sportwagen einfließen zu lassen. Gerade die Buchstaben GTS bürgen seit mehr als 50 Jahren für dieses Credo.

Vom Rennwagen zum Seriensportwagen – mit dem Seriensportwagen auf die Rundstrecke

Alle GTS-Modelle haben ihren Ursprung im Porsche 904 Carrera GTS, einem für die Rennstrecke entwickelten Mittelmotorsportwagen aus dem Jahr 1963. Als zweimaliger Gewinner der Markenweltmeisterschaft 1964 und 1965 stellte er seine technische Kompetenz eindrucksvoll unter Beweis. Nicht minder beeindruckend glänzte der straßenzugelassene Rennwagen auch auf öffentlichen Straßen mit seiner einfachen Handhabung und setzte so muster­gültig den Anspruch von Porsche um, Motorsporttechnologie auf die Straße zu bringen. In den 1980er und 90er Jahren führten der 924 GTS und 928 GTS als leistungsstärkste und fahraktivste Versionen ihrer Baureihe die Kombination aus einer außerordentlich sportlichen Fahrzeugabstimmung und exklusiven Ausstattungsdetails weiter fort: Wie der erste GTS-Viertürer, der Cayenne GTS aus dem Jahr 2007, verfügten die Frontmotor-Coupés über angepasste Karosserie-Teile, leistungsstärkere Triebwerke sowie modifizierte Fahrwerk­komponenten und Bremsanlagen.