

Drei Buchstaben Sportlichkeit

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

26/06/2020 Das Kürzel „GTS“ steht für klassische Motorbaukunst. Ein Interview mit 718-Modellreihenleiter Jan Roth über das neue Top-Derivat.

Herr Roth, was verbirgt sich hinter den drei Buchstaben „GTS“?

„GTS“ steht für „Gran Turismo Sport“. Dieser Begriff hat seine Wurzeln in den 1960ern mit dem ersten Vertreter, dem 904 Carrera GTS. Das war ja ein klassischer Rennwagen. Porsche wollte diesen aber auch auf die Straße bringen und daraus ein langstreckentaugliches Fahrzeug machen. So ist der GTS mit etwas mehr Komfort und einer Straßenzulassung entstanden.

Das heißt übertragen auf die GTS-Modelle heute: Eigentlich könnten sie Rundstrecke …

Genau. Dafür sind Cayman und Boxster die besten Beispiele mit ihrer Spreizung zwischen einer enormen Sportlichkeit und einer hohen Alltagstauglichkeit. Wobei wir uns mittlerweile an die GTS-

Derivate von der entgegengesetzten Seite als in den 1960ern herantasten. Als 2007 mit dem Cayenne GTS der erste GTS des 21. Jahrhunderts auf den Markt kam, ging es darum, die Sportlichkeit zu schärfen. Das wurde anschließend auch in den Baureihen Panamera, Boxster und Macan ausgerollt.

Wie ordnet sich der GTS 4.0 in die 718-Familie ein (718 Boxster GTS 4.0: Kraftstoffverbrauch kombiniert 10,8 l/100 km; CO_2-Emission kombiniert 246 g/km; 718 Cayman GTS 4.0: Kraftstoffverbrauch kombiniert 10,8 l/100 km; CO_2-Emission kombiniert 246 g/km (Stand 08/2020))?

Der GTS kommt ja immer nach dem Basis- und dem S-Modell. Als wir den 2,5-Liter-GTS auf den Markt brachten, haben wir parallel dazu den Vierliter-Sechszylinder für den GT4 und den Spyder (718 Cayman GT4 / 718 Spyder: Kraftstoffverbrauch kombiniert 10,9 l/100 km; CO_2-Emission kombiniert249 g/km (Stand 08/2020)) entwickelt, die Top-Derivate der Modellreihe. Damals gab es bereits die Überlegungen, dieses Aggregat auch noch woanders einzusetzen, nämlich in einer leicht abgeschwächten Version. Das ist der GTS 4.0, sozusagen das alltagstaugliche Spitzenmodell.

Warum gibt es in der 718-Modellreihe eigentlich keinen Turbo?

Das ist historisch bedingt. Zu Sechszylinderzeiten hatten wir dafür einfach keinen Platz. Ohnehin gibt es oberhalb der 718-Baureihe mit dem Elfer noch einen leistungsstärkeren Sportwagen von Porsche. Da macht es in unseren Augen mehr Sinn, vorrangig an der Rundstrecke orientierte Modelle wie den GT4 und den Spyder an die Spitze zu stellen.

Sie sprechen vom Elfer. Wie positioniert sich die 718-Modellreihe in der Porsche-Welt?

In seiner Basisvariante ist der 718 der Einstieg in die Porsche-Welt. Relativ viele Käufer wandern dann zu den höherwertigeren Varianten S und GTS, und dann geht es sehr oft mit dem Elfer weiter. Wobei solche Aussagen immer sehr marktspezifisch sind.

Wie unterscheiden sich die Märkte?

In China haben wir zum Beispiel mit einem Durchschnittsalter von 32 Jahren mit Abstand die jüngsten Kunden sowie den höchsten Frauenanteil mit 56 Prozent. China zählt ohnehin zu den größten Einzelmärkten des 718. Was auch an der dortigen Hubraumbesteuerung liegt. Die ist mit dem Zweiliter-Vierzylindermotor relativ gering.

Was sind denn die Top-3-Kaufgründe in den einzelnen Märkten?

Durch unser Konzept stechen wir in China viele Mitbewerber in diesem Segment aus. Dadurch, dass wir uns zudem in einem Bereich bewegen, der für viele finanziell erreichbar ist, kommen wir in diesem Segment auf bis zu 80 Prozent Marktanteil. Das ist natürlich der Wahnsinn. Als Hauptkaufgründe für den 718 nennen die Chinesen aber das Exterieur Design, die Reputation der Marke sowie die Kategorie „Suits my needs“ – also soviel wie „Passt zu mir“.

Und in den USA?

Hier steht die Performance an erster Stelle, gefolgt vom Exterieur Design und der Markentreue. In Deutschland lautet die Reihenfolge Exterieur Design, Performance und Bodytype, also das Zweisitzerkonzept mit Mittelmotor. Alles sehr ähnlich also.

Nochmal zurück zum GTS 4.0. Wie würden Sie dieses Modell einem potenziellen Käufer schmackhaft machen?

Er hat ein super Package mit allen Optionen, die man wirklich braucht, um sowohl auf der Rundstrecke als auch im täglichen Straßenverkehr ein optimales Sportgerät zu haben. Darüber hinaus sieht er auch noch sehr gut aus und verfügt durch den Sechszylinder über einen extrem guten Sound. Zudem ist er auch noch finanziell attraktiv.

Info

Jan Rothist seit Oktober 1996 bei Porsche undbegleitet die 718-Modellreihe bereits seitihren Anfängen. „Gerade auf engen und kurvigen Strecken spielen Mittelmotorsportwagen seit jeher ihre Vorteile aus“, charakterisiert er die Fahrzeuge.

GTS Modelle + Rückblick

Die GTS-Modelle runden inzwischen fast jede Modellfamilie sportlich ab. Sportlich fing es auch an: Mit einem Targa-Florio-Sieger von 1964.

904 Carrera GTS

Der Urahn
Der silberne Carrera ist der erste Porsche, der die drei Buchstaben GTS im Namen trägt. Ferdinand Alexander Porsche konzipierte das Mittelmotor-Coupé unter der Maxime „Jeder Porsche ist renntauglich“ für die Straße und die Rennstrecke. Auf der Stuttgarter Solitude feierte der Zweisitzer am 26. November 1963 seine Premiere. Es ist der erste Sportwagen aus Zuffenhausen, der über eine Kunststoffkarosserie verfügt. 110 Exemplare wurden hergestellt. Den größten Rennerfolg fahren Baron Antonio Pucci und Colin Davis 1964 mit dem Sieg bei der Targa Florio auf Sizilien ein

Typisch GTS
Klassische Elemente

- markante Bug-Schürze

- serienmäßiges Sportfahrwerk mit Tieferlegung
- Interieur mit schwarzem Alcantara
- schwarze Doppelendrohre an der Sportabgasanlage
- GTS-Designkonzept: Schriftzüge, Kühlergrill und Felgen in Seidig-Schwarz
- mehr Drehmoment und mehr Leistung gegenüber der Modellfamilie
- rote Bremssättel

Aktuelle GTS-Modelle

Andere Baureihen

Panamera GTS

Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,3 l/100 km; CO_2-Emission: 235 g/km
Motor: V8-Biturbo
Hubraum: 3.996 cm^3
Leistung: 338 kW (460 PS)
Drehmoment: 620 Nm
VMAX: 292 km/h
0–100 km/h: 4,1 s

Panamera GTS Sport Turismo

Kraftstoffverbrauch kombiniert 10,6 l/100 km; CO_2-Emission 242 g/km
Motor: V8-Biturbo
Hubraum: 3.996 cm^3
Leistung: 338 kW (460 PS)
Drehmoment: 620 Nm
VMAX: 289 km/h
0–100 km/h: 4,1 s

Macan GTS

Kraftstoffverbrauch kombiniert 9,6 l/100 km; CO_2-Emission 218 g/km

Motor: V6-Biturbo
Hubraum: 2.894 cm³
Leistung: 280 kW (380 PS)
Drehmoment: 520 Nm
VMAX: 261 km/h
0–100 km/h: 4,7 s

MEDIA ENQUIRIES



Oliver Hilger

Spokesperson 911 and 718
+49 (0) 170 / 911 3915
oliver.hilger@porsche.de



Ben Weinberger

Spokesperson Cayenne und Macan
+49 (0) 170 / 911 2097
ben.weinberger@porsche.de

Verbrauchsdaten

718 Boxster S (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,4 – 9,6 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 235 – 218 g/km; CO_2-Klasse: G

718 Cayman S (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,3 – 9,6 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 235 – 217 g/km; CO_2-Klasse: G

718 Boxster GTS 4.0 (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,9 – 10,1 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 247 – 230 g/km; CO_2-Klasse: G

718 Cayman GTS 4.0 (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,9 – 10,1 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 247 – 230 g/km; CO_2-Klasse: G

*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 (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2020/produkte/porsche-718-gts-4-0-modelle-boxster-cayman-interview-jan-roth-21232.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/3bcdef30-6fa9-4520-888a-882db25b7d41.zip

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart