



PORSCHE



**Klartext.
Der neue 911 Carrera GTS**

Der neue 911 Carrera GTS	6
Antrieb	12
Fahrwerk	22
Sicherheit	28
Komfort	34
Modelle	44
Individualisierung	46
Fazit	58
Technische Daten	60





Der neue 911 Carrera GTS
„Breit wie ein Turbo und scharf wie ein GT – der 911 Carrera GTS
hat alle Renn-Gene von Porsche und vom Elfer in Reinkultur.“

Walter Röhrl, 2-facher Rallye-Weltmeister

Seit 1963 spricht die Sportwagenwelt von 3 Ziffern: 911.
Heute sprechen wir einmal von 3 Buchstaben: GTS.

Der 911 Carrera. Sein Motor:
tief im Heck. Sein Design:
unverwechselbar. Seine Silhou-
ette: unverkennbar. Sein Ruf
als Sportwagen: unverfälscht.

Seit 1963 ist viel aus der Idee
911 geworden. Manches ent-
stand nur auf dem Zeichentisch.
Und verschwand gleich wieder
in Schubladen.

Und jetzt? Ist die Zeit gekom-
men, dem 911 noch mehr Nach-
druck zu verleihen. Klartext zu
sprechen. Mit einem starken
Argument und 3 unmissver-
ständlichen Buchstaben: GTS.

Sie verbinden 2 Stärken: die
enorme Sportlichkeit eines
911 Carrera S Modells mit einer
Performance, wie man sie nur
von der Rennstrecke kennt.

Und all das im Alltag. Spürbar.
Sichtbar. Unmittelbar.

Ergebnis: die neuen
911 Carrera GTS Modelle.
Ob Coupé oder Cabriolet –
die Aussage bleibt dieselbe:
der sportlichste 911 Carrera,
den wir je gebaut haben.

Technik.

Der neue 911 Carrera GTS. Sein schlagkräftigstes Argument gegenüber den 911 Carrera S Modellen: mehr Leistung, höheres Drehmoment. Ein noch schnelleres Ansprechverhalten. Eine noch bessere Beschleunigung. Und ein noch sportlicheres Fahrgefühl.

Die Zahlen sagen eigentlich alles: Der leistungsgesteigerte 3,8-Liter-6-Zylinder-Boxermotor mit Benzindirekteinspritzung (Direct Fuel Injection – DFI) liefert nun 300 kW (408 PS). 23 PS mehr als der 911 Carrera S. Der Sprint von 0 auf 100 km/h vergeht so beim Coupé-Modell in 4,6 s – beim Cabriolet in 4,8 s.

Gleich geblieben sind nur die Verbrauchs- und Emissionswerte. Das ist kein Widerspruch – sondern die Verbindung von Dynamik und Effizienz. Von Sportlichkeit und Alltagstauglichkeit. Kurz: unser Bekenntnis zum Sportwagen. Wir nennen es Porsche Intelligent Performance.

Es geht dabei um mehr Leistung. Mit Ideen, die uns vorantreiben. Ein Prinzip, das wir auch beim Fahrwerk und der Sicherheit umsetzen. Beide Modelle verfügen serienmäßig über das aktive Fahrwerk Porsche Active Suspension Management (PASM) sowie das Fahrstabilisierungssystem

Porsche Stability Management (PSM).

Rennsportcharakter bietet das optionale Sport Chrono Paket Plus. Für eine noch dynamischere Abstimmung von Fahrwerk und Antrieb. Und in Verbindung mit dem optionalen Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) sorgt das Sport Chrono Paket Plus für nochmals gesteigerte Beschleunigungswerte: 4,2 s beim Coupé und 4,4 s beim Cabriolet. Mit Gangwechseln in Millisekunden – ohne Zugkraftunterbrechung. Zusammengefasst: 911 Carrera GTS.

Design.

Wenige Worte genügen für eine klare Aussage: athletisch, muskulös, kraftvoll. Die Optik der neuen 911 Carrera GTS Modelle spricht Klartext.

Direkt zu den Details: dynamisch betonte Kühllufteinlässe in der Bugverkleidung. Eine zusätzliche Spoilerlippe, schwarz lackiert. Äußere Kennzeichen sportlicher Grundhaltung. Und Komponenten, die im Porsche Windkanal optimiert wurden. Zur Verbesserung der Aerodynamik. An den Flanken geben die schwarzen Seitenschwellerblenden ein deutliches Signal: Leistungsbereitschaft.

Ausdrucksstark ist auch das Heck. Die Karosserie an der Hinterachse ist um 44 mm breiter als beim 911 Carrera S. Die Spur hinten um 32 mm.

Für höhere Wankstabilität und verbessertes Einlenkverhalten. Passend dazu stehen die 911 Carrera GTS Modelle auf 19-Zoll RS Spyder Rädern mit Zentralverschluss: Sie kommen aus dem Motorsport – und waren bislang dem 911 Turbo vorbehalten. Auch die Lackierung der Felgensterne ist der Rennstrecke verpflichtet. Sie ist schwarz – und steht für Offensivgeist.

Bei Porsche immer Bestandteil des Designs: der Sound. Die Sportabgasanlage setzt deshalb hörbare – und sichtbare – Zeichen: kraftvoll, kernig, unverfälscht. Mit nanobeschichteten, polierten Innenrohren und schwarz lackierten Außenrohren. Die Heckverkleidung zwischen den Abgasendrohren ist zusätzlich schwarz abgesetzt.





Die 911 Carrera GTS Modelle sind Teil der 911 Familie. Und gehen trotzdem ihren eigenen Weg. Ausdruck ihrer Individualität: Luftfiltergehäuse, Heck, Einstiegsleisten sowie die Türen tragen den „Carrera GTS“ Schriftzug.

Ganz auf das Wesentliche konzentriert: die Innenausstattung. Denn es geht um Sport. Um

mehr Sport. Und den Verzicht auf unnötigen Ballast. Etwa die Fondsitze, auf die wir beim Coupé-Modell verzichtet haben. Auf Wunsch ist sie dennoch erhältlich – ohne Aufpreis.

Serienmäßig und exklusiv für die neuen 911 Carrera GTS Modelle: das 3-Speichen SportDesign Lenkrad. Es ist puristisch, funktional und – noch sportlicher.

Die Materialien. Auch sie machen eine eindeutige Aussage: hohe Funktionalität, authentisches Motorsportgefühl. Mit Alcantara – etwa am Lenkrad, am Schalt- und Handbremshebel, auf der Sitzmittelbahn sowie am Dachhimmel beim Coupé. Das Material ist griffig, abwaschbar, pflegeleicht. Und für hohe Beanspruchung ausgelegt. Dito die Sportsitze, sie bieten festen Seitenhalt. In jeder Lage.

Der größte Gegner beim Sport ist schließlich – man selbst. Hier haben wir bei den 911 Carrera GTS Modellen angesetzt. Sie haben Pfunde verloren, Muskeln aufgebaut. Und weiter an Kontur gewonnen.





Antrieb

„Der hat schon einen unbändigen Drang nach vorne.
Kein Wunder bei 408 PS an der Hinterachse – und
enorm viel Grip.“

August Achleitner, Leiter Baureihe Carrera

**Man muss nicht viele Worte verlieren,
wenn einem etwas aus der Seele spricht.**

Motor.

Die Botschaft ist klar und unmissverständlich: Kraft, Leistung, Dynamik. Aus dem leistungsgesteigerten 3,8-Liter-6-Zylinder-Heckmotor mit Benzindirekteinspritzung (DFI) und VarioCam Plus schöpfen die neuen 911 Carrera GTS Modelle eine Leistung von 300 kW (408 PS) bei 7.300 1/min.

Maximales Drehmoment: 420 Nm. Die Höchstgeschwindigkeit: 306 km/h. Den Spurt von 0 auf 100 km/h erledigt das Coupé in 4,6 s, beim Cabriolet sind es 4,8 s. Das optionale Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) verbessert die Beschleunigungswerte nochmals: auf 4,4 bzw. 4,6 s.

Das Ansprechverhalten: noch direkter. Die Beschleunigung: noch sportlicher. Die Leistung: liegt 23 PS über der des 911 Carrera S. Erreicht wird die Leistungssteigerung durch die neu gestaltete Sauganlage, die modifizierten Zylinderköpfe und eine optimierte Motorsteuerung.



Sauganlage.

Erst mal tief Luft holen: In den 911 Carrera GTS Modellen kommt eine variable Resonanzsauganlage mit 6 schaltbaren Klappen zum Einsatz.

In dieser Sauganlage wird für alle 6 Ansaugkanäle durch unterdruckgesteuerte Schaltklappen zwischen leistungs- und drehmomentoptimierten Geometrien umgeschaltet. Hierdurch konnte für den wichtigen mittleren Drehzahlbereich das Drehmo-

ment nochmals gesteigert werden. Die verbesserte Brennraumfüllung wird außerdem durch einen strömungsgünstig bearbeiteten Ansaugkanal unterstützt. Die Kühlung ist an die gesteigerte Leistung angepasst.

Benzindirekteinspritzung (DFI).

Aus weniger mehr herausholen: Die serienmäßige Benzindirekteinspritzung (DFI) spritzt den Kraftstoff mit bis zu 120 bar Druck direkt und millisekunden- genau über elektromagnetisch betätigte Einspritzventile in den Brennraum ein.

Strahl- und Kegelwinkel der Einspritzung sind bezüglich Drehmoment, Leistung, Verbrauch und Emission optimiert. Für eine homogene Verteilung des Luft-Kraftstoff-Gemischs. Und damit eine effektive Verbrennung.

Bei der direkten Einspritzung regelt die Motorsteuerung EMS SDI 3.1 den Einspritzzeitpunkt individuell für jeden Zylinder sowie die Einspritzmenge für jede Zylinderbank. Das optimiert den Verbrennungsverlauf und den Kraftstoffverbrauch. Eine Heißfilmluftmassenmessung berücksichtigt dabei die Luftmasse. Damit sich jederzeit die richtige Mischung in den Brennräumen befindet.

Für schnelleres Anspringen der Katalysatoren nach dem Kaltstart und höheres Drehmoment im oberen Lastbereich.

DFI verbessert die innere Kühlung des Brennraums durch die Gemischbildung direkt im Zylinder. Die so mögliche höhere Verdichtung (12,5 : 1) bringt mehr Leistung bei einem noch besseren Wirkungsgrad der Motoren.

Bis 3.200 1/min erfolgt eine Doppeleinspritzung, bis 2.500 1/min sogar eine Dreifacheinspritzung. Die notwendige Kraftstoffmenge wird auf 2 bzw. 3 aufeinanderfolgende Einspritzvorgänge verteilt.

Geregelt wird die Einspritzung durch das elektronische Motormanagement. Mit dem Abgasnachbehandlungssystem werden die strengen EU-5-Abgasgrenzwerte unterschritten. Das schon die Umwelt.

VarioCam Plus.

VarioCam Plus verstellt die Einlassnockenwellen und schaltet den Ventilhub der Einlassventile. Für noch bessere Laufqualität bei vergleichsweise günstigem Kraftstoffverbrauch und entsprechend geringen Schadstoffemissionen. Und für hohe Leistungs- und Drehmomentwerte.

Das 2-in-1-Motorkonzept stellt sich auf die jeweilige Leistungsanforderung ein. Die Umschaltung erfolgt unbemerkt. Ergebnis: spontane Beschleunigung, große Laufruhe.

Die Variation der Einlasssteuerzeiten erfolgt elektrohydraulisch und stufenlos über einen nach dem Flügelzellenprinzip arbeitenden Nockenwellenversteller.

Für optimale Gasannahme während der Warmlaufphase wählt VarioCam Plus große

Ventilhübe mit späten Steuerzeiten. Im mittleren Drehzahl- und niedrigen Lastbereich reduzieren kleine Ventilhübe mit frühen Steuerzeiten Kraftstoffverbrauch und Abgasemissionen. Große Ventilhübe erzeugen hohe Drehmomentwerte und führen zu noch mehr Leistung.



Integrierte Trockensumpfschmierung.

Die integrierte Trockensumpfschmierung dient der sicheren Ölversorgung auch bei sportlicher Fahrweise und übernimmt zusätzliche Kühlfunktionen.

Das Ölreservoir befindet sich im Motor. Auf einen externen Öltank wird somit verzichtet. 4 Ölpumpen befördern das Öl

aus den Zylinderköpfen direkt in die Ölwanne. Eine fünfte Ölpumpe in der Ölwanne versorgt die Schmierstellen im Motor direkt.

Das Öl wird zum Entschäumen über zylindrische Behälter („Swirlpots“) geleitet. So behält es jederzeit die optimale Schmierfähigkeit.

Um die Antriebsverluste zu reduzieren und die Effizienz zu steigern, kommt bei der Versorgung der Schmierstellen im Motor eine elektronisch bedarfsgeregelte Ölpumpe zum Einsatz. Das bedeutet: Bei hohem Bedarf wird die Ölpumpe mit hoher, bei niedrigem Bedarf mit geringer Leistung betrieben.

Der Vorteil: eine bedarfsgerechte, optimierte Ölversorgung. Für vergleichsweise niedrigen Kraftstoffverbrauch und entsprechend geringe Abgasemissionen.

Einstrahlige Kolbenspritzdüsen kühlen die Kolbenböden mit Öl aus dem Ölkreislauf. Ein weiteres Detail, das zur thermischen Entlastung des Motors beiträgt.

Für den Motor bedeuten diese Details eine zuverlässige Ölversorgung, auch bei extremen Belastungen wie etwa hoher Längs- oder Querbeschleunigung.





Motorkühlung.

DFI und VarioCam Plus ermöglichen enorme Leistung bei vergleichsweise niedrigen Abgas-, Verbrauchs- und Geräuschwerten. Gleiches gilt für die effiziente Flüssigkeitskühlung inklusive des im Rennsport erprobten Querstromprinzips.

Zündung.

Die Zündanlage ist mit einer ruhenden Hochspannungverteilung versehen. Einzelzündspulen direkt an den Zündkerzen sorgen für eine sehr hohe Zündsicherheit.

Sportabgasanlage.

Um Gehör zu finden, hilft eine starke Stimme, keine laute. Das gilt auch für die serienmäßige Sportabgasanlage der 911 Carrera GTS Modelle. Sie macht den typischen Porsche Sound noch kraftvoller, noch kerniger, noch sportlicher.

Je nach Fahrverhalten verändert sich der Sound: Bei ruhiger Fahrweise ist der Klang kernig, bei

sportlichem Fahrstil wird er deutlich rassiger. Aktiviert wird die Sportabgasanlage über eine Taste in der Mittelkonsole.

Und die Optik? Folgt der Akustik: mit klarem Akzent. Die Außenschale der Endrohre ist schwarz lackiert, die Innenrohre sind poliert. Ihre zusätzliche Nanobeschichtung ist besonders pflegeleicht.

90-Liter-Tank.

Für eine höhere Reichweite ist optional statt des serienmäßigen 67-Liter-Tanks auch ein Kraftstofftank mit einem Nachfüllvolumen von 90 Litern erhältlich.

**Präzise Ansagen führen schneller zum Ziel.
Gilt auch bei der Kraftübertragung.**

**6-Gang-Schaltgetriebe. Porsche Doppelkupplungs-
getriebe (PDK).**

Puristisch, direkt: das 6-Gang-Schaltgetriebe mit optimaler Anbindung der einzelnen Gänge. Die Kabelzugschaltung ist für ein präzises Schaltgefühl abgestimmt und verhindert die Übertragung von Schwingungen der Motor-Getriebe-Einheit auf den Schalthebel. Die Schaltwege sind kurz – die Schaltkräfte niedrig. Das bedeutet: kurze Schaltzeiten und damit ein sportliches, direktes Fahrerlebnis.

Das für die neuen 911 Carrera GTS Modelle optional erhältliche PDK ermöglicht Gangwechsel in Millisekunden – ohne Zugkraftunterbrechung. Für deutlich verbesserte Beschleunigungswerte bei niedrigerem Verbrauch.

Insgesamt verfügt das PDK über 7 Gänge. 1 bis 6 sind sportlich übersetzt – die Höchstgeschwindigkeit wird im 6. Gang erreicht.

Der 7. Gang ist lang übersetzt – und reduziert die Verbrauchswerte nochmals. Das PDK besteht quasi aus 2 in einem Gehäuse integrierten Getrieben. 2 Getriebe erfordern 2 Kupplungen – hier als im Ölbad laufende Nasskupplungen ausgelegt.

Diese Doppelkupplung verbindet die beiden Teilgetriebe über 2 separate Antriebswellen

(Antriebswelle 1 läuft in der hohlgebohrten Antriebswelle 2) abwechselnd kraftschlüssig mit dem Motor. Der Kraftfluss des Motors läuft so nur über ein Teilgetriebe und eine Kupplung, während der nächste Gang im 2. Teilgetriebe bereits eingelegt ist. Beim Gangwechsel wird somit nicht mehr geschaltet, sondern nur noch die eine Kupplung geöffnet und die andere gleichzeitig geschlossen.

Das PDK. Wie beim Schaltgetriebe geht es um den direkten Weg, nicht die Abkürzung. Mit dem optionalen Sport Chrono Paket Plus (S. 26) können Sie ihn noch direkter machen. Und noch sportlicher. Mit Adrenalin, mit Euphorie. Und ohne Umwege.





”

„Das Einzige, was beim 911 Carrera GTS ganz klar ins Wanken gerät: dass hohe Performance und Alltagstauglichkeit ein Widerspruch sein sollen.“

Marc Lieb

Marc Lieb, 2-facher Klassensieger bei den 24-Stunden-Rennen von Le Mans

Wer etwas zu sagen hat, braucht keine Ausrufezeichen.

Vorder- und Hinterachse.

An der Vorderachse der neuen 911 Carrera GTS Modelle kommt eine McPherson-Federbeinachse mit einzeln an Längs- und Querlenkern aufgehängten Rädern und verstärkten Radlagern zum Einsatz. Für eine präzise Radführung, hohe Spurtreue und überlegene Handlingeigenschaften.

Noch ein technischer Standpunkt: die im Vergleich zum 911 Carrera S um 44 mm breitere Karosserie an der Hinterachse. Das sorgt für eine um 32 mm breitere Spur – und damit mehr Fahrdynamik und -stabilität. Sowie eine höhere Querbeschleunigung in den Kurven.

Die Hinterachse ist eine im Rennsport erprobte Mehrlenkerachse mit Fahrschemel im LSA-Konzept (leicht, stabil, agil) – für hervorragende Fahrdynamik. Leichtbaufederbeine mit Aluminium-Dämpfern an der Hinterachse steigern die Agilität weiter.

Konsequenter Leichtbau hält das Gesamtgewicht und das Gewicht der ungefederten Massen niedrig. Spurwechsel erlaubt das Fahrwerk selbst bei hohen Geschwindigkeiten sicher und harmonisch.

Das Eintauchen der Karosserie beim Anfahren und Bremsen sowie die Neigung in Kurven sind minimal. Abrollgeräusche oder Vibrationen ebenfalls. Sehr hoch ist hingegen die Fahrstabilität.

Räder.

Die neuen 911 Carrera GTS Modelle stehen serienmäßig auf 19-Zoll RS Spyder Rädern. Die Felgensterne sind schwarz lackiert.

Hauptmerkmal der geschmiedeten Aluminium-Leichtbauräder ist der Zentralverschluss: ein klares Bekenntnis zum Motorsport. Die Vorteile gegenüber einer konventionellen 5-Loch-Verschraubung: gesteigerte Fahrodynamik und Performance durch geringere rotatorische Massen.

Das optional erhältliche Reifendruckkontrollsystem (RDK) warnt mittels Anzeige im Bordcomputer bei schleichendem oder gar plötzlichem Druckverlust.

Porsche Active Suspension Management (PASM).

Das serienmäßige PASM ist eine elektronisch geregelte Verstellung des Stoßdämpfersystems. Es regelt aktiv und kontinuierlich die Dämpferkraft abhängig von Fahrweise und Fahrsituation für jedes einzelne Rad.

Der Fahrer kann per Tastendruck zwischen 2 Programmen wählen: Im Normalmodus ist die Dämpfung sportlich-komfortabel, im Sportmodus sportlich-straft. Der Spagat zwischen komfortabel und kompromisslos sportlich gelingt effektiver als mit einem konventionellen

Fahrwerk. Abhängig vom eingestellten Modus und dem Fahrzustand wählt das System innerhalb der beiden Kennlinienfelder automatisch die optimale Dämpferhärte aus.

Sensoren erfassen die Karosseriebewegungen, z.B. beim starken Beschleunigen, Bremsen oder auf unebener Fahrbahn. Das Steuergerät stimmt in Abhängigkeit vom gewählten Modus die Dämpferhärte gezielt ab: für weniger Wank- und Nickbewegungen und mehr Kontakt jedes einzelnen Rads zur Straße.

Porsche Stability Management (PSM).

Das serienmäßige PSM ist ein automatisches Regelsystem zur Stabilisierung im fahrdynamischen Grenzbereich. Sensoren ermitteln permanent Fahrtrichtung, Fahrgeschwindigkeit, Giergeschwindigkeit und Querbe-

schleunigung des Fahrzeugs. Aus den Werten errechnet PSM die tatsächliche Bewegungsrichtung. Weicht sie von der gewünschten Spur ab, initiiert PSM z.B. gezielte Bremsvorgänge an einzelnen Rädern.

Beim Beschleunigen auf unterschiedlichen Fahrbahnoberflächen verbessert PSM durch die Funktionen ABD (automatisches Bremsendifferenzial) und ASR (Antriebsschlupfregelung) die Traktion. Für ein pures aktives

Fahrerlebnis lässt sich PSM abschalten, bleibt jedoch im Hintergrund aktiv.

Darüber hinaus verfügt PSM über 2 weitere Funktionen: die Vorbefüllung der Bremsanlage – für ein schnelleres Erreichen der

maximalen Bremsleistung des 911 Carrera GTS. Und den Bremsassistenten – für maximale Verzögerung des 911 Carrera GTS bei einer Notbremsung.

Wer Klartext redet, will klare Verhältnisse.



19-Zoll RS Spyder Rad mit Zentralverschluss



Sport Chrono Paket Plus.

Auf Wunsch erhältlich: das Sport Chrono Paket Plus. Es ermöglicht eine noch sportlichere Abstimmung von Fahrwerk und Antrieb. Und damit noch mehr Fahrspaß.

Bestandteile sind eine digitale und analoge Stoppuhr, die SPORT Taste, eine Performance-Anzeige sowie ein individuelles Memory im Porsche Communication Management (PCM) und – in Verbindung mit dem Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) – die SPORT

PLUS Taste sowie eine zusätzliche Anzeige im Lenkrad, in der die Aktivierung der SPORT Tasten sowie der Launch Control angezeigt wird.

Die SPORT Taste in der Mittelkonsole aktiviert den Sportmodus. Die Motorsteuerung

EMS SDI 3.1 macht den Motor bissiger, rennsportartiger. Die Kennlinie des Gaspedals wird dynamischer, d. h., bei gleichem Pedalweg wird die Drosselklappe weiter als im Normalmodus geöffnet. Die Gasannahme wird deutlich spontaner, ein härterer Drehzahlabsteller

auch für die höheren Gänge eingestellt.

Das optionale Porsche Active Suspension Management (PASM) schaltet in den Sportmodus: für härtere Dämpfung und direkteres Einlenken. Und damit besseren Straßenkontakt.

Auch im Automatikmodus des optionalen PDK wird ein härterer Drehzahlabsteller eingestellt. Darüber hinaus verschieben sich die Schaltepunkte in den oberen, sportlichen Drehzahlbereich. Die Schaltzeiten werden kürzer, die Schaltvorgänge sportlicher. Schon bei geringer Verzögerung – auch bei hohen Drehzahlen – schaltet eine dynamischere Bremsenrückschaltung zügig zurück. Im Handschaltbetrieb sind die Schaltvorgänge schneller, dynamischer.

Die Eingriffe des PSM erfolgen im Sportmodus jetzt später – für mehr Längs- und Querdynamik. Das Einbremsen in Kurven wird spürbar agiler: PSM lässt nun, besonders bei niedrigen Geschwindigkeiten, eine sport-

lichere Fahrweise beim Anbremsen und Herausbeschleunigen zu – für mehr Fahrspaß.

Noch mehr Agilität bietet der Sportmodus bei ausgeschaltetem PSM. Es bleibt zur Sicherheit jedoch stets im Hintergrund verfügbar und greift automatisch ein, wenn beide Vorderäder im ABS-Regelbereich sind.

In Verbindung mit PDK enthält das Sport Chrono Paket Plus 2 zusätzliche Funktionen, die über die SPORT PLUS Taste aktiviert werden. Für Sportlichkeit an der Grenze zum Rennsport.

Die erste Funktion: „Launch Control“. Sie ermöglicht z.B. auf der Rundstrecke die bestmögliche Anfahrbeschleunigung, einen Rennstart.

Funktionsweise: Drücken Sie bei eingeleger Fahrstufe „D“ oder „M“ die SPORT PLUS Taste. Dann mit dem linken Fuß das Bremspedal betätigen und anschließend mit dem rechten Fuß Vollgas geben. Durch den Kickdown des Gaspedals wird der Launch-Modus erkannt und die optimale Drehzahl von ca. 6.500 1/min eingestellt. Dabei steigt das Motormoment, die Kupplung wird leicht angelegt. In der Anzeige des PDK Lenkrades erscheint „Launch Control“. Jetzt schnellstmöglich die Bremse lösen – und auf maximale Beschleunigung des 911 Carrera GTS vorbereitet sein.

Die zweite Funktion: „Schaltstrategie Rennstrecke“. Das PDK ist jetzt auf extrem kurze Schaltzeiten und die optimalen Schaltepunkte für eine maximale Beschleunigung des 911 Carrera GTS ausgelegt. Für kompromisslose Rundstreckentauglichkeit mit spürbar aktiven Schaltvorgängen.

Ein weiterer zentraler Bestandteil des Sport Chrono Pakets Plus: die Stoppuhr auf der Schalttafel. Für die Anzeige, Speicherung und Auswertung von Rundenzeiten sowie Zeiten alternativer Strecken wird das

Porsche Communication Management (PCM) um die Performance-Anzeige erweitert. Sie zeigt Gesamtfahrzeit, gefahrene Strecke der aktuellen Runde sowie die bisherige Rundenzahl und die jeweils erreichten Rundstreckenzeiten an. Außerdem werden die schnellste Runde sowie die Tankreichweite ausgewiesen. Wegstrecken können aufgezeichnet und Referenzstrecken definiert werden.

Das individuelle Memory des Sport Chrono Paket Plus speichert zudem persönliche Einstellungen, etwa für Orientierungslicht oder Klimaanlage.



”

„Sicherheit hängt bei Porsche schon immer mit extremer Performance zusammen. Der der Bremsen zum Beispiel.“

Peter Schäfer

Dr. Peter Schäfer, Leiter Entwicklung Fahrwerk

In der Regel lassen Sie sich nicht so leicht bremsen.

Bremsanlage.

Standfestigkeit, Leistungsvermögen, Verzögerung – klare Worte für Porsche Bremsen. Sie sind auf hohe Belastungen ausgelegt und bieten entsprechend hohe Sicherheit.

Die Bremsen der 911 Carrera GT Modelle verfügen über rote 4-Kolben-Aluminium-Monoblock-Festsättel. Die Vorteile: hohe Formstabilität, sehr gutes

Druckpunktverhalten auch bei hohen Belastungen, niedrigeres Gewicht. Für schnelles Ansprechen und Lösen der Bremse. Der Pedalweg ist kurz, der Druckpunkt präzise.

Die Brems Scheiben haben einen Durchmesser von 330 mm an Vorder- und Hinterachse und sorgen für hohe Bremsperformance.

Zudem sind sie gelocht – für besseres Bremsverhalten bei Nässe. Zur gesteigerten Warmluftableitung sind die Scheiben innenbelüftet. Weitere Vorteile des Bremssystems: Ein leistungsfähiger 9-Zoll-Vakuumbremskraftverstärker reduziert die Betätigungskräfte. Bremsluftspoiler sorgen für eine wirkungsvolle Kühlung der Bremsanlage.

Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Noch sportlicher als sportlich? Motorsport. Auf Wunsch bieten wir Ihnen eine Bremsanlage, die bereits im Rennsport, z. B. in den Fahrzeugen des Porsche Mobil 1 Supercup, härtesten Anforderungen standhalten musste: die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Ihre Keramik-Bremsscheiben haben einen Durchmesser von 350 mm vorne und hinten – für hohe Bremsleistung. Sie basieren auf speziell behandelten Carbonfasern, die in einem Hochvakuumprozess

bei ca. 1.700 Grad Celsius sili-ziert werden. Das Ergebnis sind Bremsscheiben, die einen deutlich höheren Härtegrad sowie eine höhere Temperaturüberlast-sicherheit gegenüber Grauguss-scheiben aufweisen.

Für die PCCB typisch verhindert die geringe Wärmedehnung Verformungen bei starker Beanspruchung. Darüber hinaus gewährleisten die Keramik-Bremsscheiben Korrosionsfreiheit und eine bessere akustische Dämpfung.

Der Einsatz von 6-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsätteln an der Vorderachse und 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsätteln an der Hinterachse sorgt für sehr hohen und vor allem konstanten Bremsdruck während der Verzögerung. Das Ansprechen der Bremse erfolgt bei deutlich reduziertem Pedalkraftbedarf noch schneller und präziser.

Besonders bei hoher Beanspruchung bestehen günstige Voraussetzungen für einen kurzen Bremsweg. Zudem steigt die Sicherheit beim Abbremsen aus

hoher Geschwindigkeit aufgrund der hohen Fadingstabilität der PCCB.

Der entscheidende Vorteil der Keramik-Bremsanlage liegt im extrem niedrigen Gewicht der Bremsscheibe: Sie ist etwa 50 % leichter als Grauguss-scheiben vergleichbarer Bauart und Dimensionierung. Ein Faktor, der sich nicht nur bei Fahrleistung und Verbrauch positiv bemerkbar macht, sondern vor allem die ungefederten und rotatorischen Massen reduziert. Die Folge: eine bessere Bodenhaftung sowie gesteigerter Fahr- und Abrollkomfort, vor allem auf

unebenen Straßen. Und mehr Agilität sowie ein nochmals verbessertes Handling.

Bei der Nutzung des Fahrzeugs auf Rundstrecken oder entsprechend forcierter Fahrweise nimmt natürlich der Verschleiß von Bremsscheiben und insbesondere -belägen – unabhängig von der Ausführung – deutlich zu. Nach einem Intensiv-Wochenende auf der Rundstrecke wird analog zur Hochleistungsbremse aus Grauguss eine fachmännische Überprüfung und ggf. ein Austausch von Komponenten erforderlich.





Beleuchtungskonzept.

Die Bugleuchten umfassen Blinker sowie das LED-Tagfahr- und -Positionslicht, die für hervorragende Sichtbarkeit und eine markante Optik sorgen. Und damit einen hohen Wiedererkennungswert, selbst bei Dunkelheit. Für Blinker, Rück- und Bremslichter, die zusätzliche Bremsleuchte im Heckspoiler sowie die Nebelschlussleuchte kommt ebenfalls LED-Technik zum Einsatz. Die Vorteile: hohe Leuchtkraft, schnelles Ansprechverhalten.

Scheinwerfer.

Bi-Xenon-Scheinwerfer mit dynamischer Leuchtweitenregulierung sind Serie. Sie sind rund zweimal so hell wie Halogenlampen. Ob Abblendlicht oder Fernlicht – die Lichtausbeute wird verbessert, die Fahrbahn gleichmäßiger ausgeleuchtet und ermüdungsfreieres Fahren ermöglicht. Eine Scheinwerferreinigungsanlage (SRA) ist integriert.

Dynamisches Kurvenlicht.

Optional erhalten Sie das dynamische Kurvenlicht für eine besonders effektive Ausleuchtung der Straße. Sensoren erfassen permanent Geschwindigkeit, Querbeschleunigung sowie Lenkeinschlag und berechnen hieraus den Kurvenverlauf.

Daraus werden die Winkel zur Steuerung des dynamischen Kurvenlichts ermittelt. Das Abblendlicht ist dazu um bis zu 15 Grad in die Kurve schwenkbar. Der Fahrbahnverlauf und Hindernisse auf kurvigen Straßen können deutlich früher erkannt werden.

Fahrer- und Beifahrer-Airbag.

Die Zündung der beiden Fullsize-Airbags wird entsprechend der Unfallschwere zweistufig gesteuert. Bei weniger schweren Unfällen werden die Insassen von der ersten Stufe zurückgehalten. Die Airbags sind dabei weicher und senken die Belastung für die Insassen.

Porsche Side Impact Protection System (POSIP).

Das serienmäßige Porsche Side Impact Protection System (POSIP) besteht aus dem Seitenaufprallschutz in den Türen sowie 2 Seiten-Airbags pro Seite: In den Seitenwangen der Sitze ist ein Thorax-Airbag, in den Türtafeln ein Kopf-Airbag integriert. Mit einem Volumen von je ca. 8 Litern bieten sie ein hohes Schutzpotenzial bei seitlichen Unfällen.

Zusätzliche Sicherheitsmerkmale sind in die Lehne integrierte Kopfstützen, eine Sicherheitslenksäule, 3-Punkt-Gurte mit Gurthöhenverstellung (nur Coupé), Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer vorne sowie energieaufnehmende Strukturen in der Schalttafel.

Passive Sicherheit Cabriolet.

Die Torsions- und die Biegesteifigkeit des 911 Carrera GTS Cabriolet sind vorbildlich – trotz geringem Gewicht. Die Verwindungen sind selbst bei Fahrbahnunebenheiten minimal. Je eine Strebe zu den hinteren Radhäusern versteift den Rohbau zusätzlich. Für den erhöhten Schutz bei einem Überschlag sorgt ein automatisch ausfahrendes Überrollschutzsystem. Die 2 Überrollbügel befinden sich hinter den Rücksitzen und sind durch Federkraft vorgespannt. Der Überrollsensor überwacht ständig die Neigungsänderungen der Karosserie, Längs- und Querbeschleunigung sowie den Kontakt zur Fahrbahn. Im Notfall löst er in Bruchteilen von Sekunden die Überrollbügel aus.



„Wenn man schon den Atem anhält, sollte man das wenigstens ganz entspannt tun.“

Komfort

Rolf Frech

Rolf Frech, Leiter Entwicklung Gesamtfahrzeug/Qualität

Wer Klartext redet, möchte auch so angesprochen werden.

Instrumente.

Sie wollen stets den Überblick haben. Ohne sich ständig um alles kümmern zu müssen. Deshalb sind auch die Instrumente der neuen 911 Carrera GTS Modelle auf Sportlichkeit ausgelegt.

Konkret: Über die 5 Rundinstrumente mit schwarzem Zifferblatt lassen sich alle wichtigen Informationen schnell und präzise erfassen.

Der integrierte Bordcomputer versorgt Sie mit Informationen über Durchschnittsverbrauch, Geschwindigkeit und Restreichweite.



Materialien.

Alcantara¹⁾ führt die Sprache des 911 Carrera GTS im Interieur konsequent fort. Es ist funktional, unempfindlich, rennerprobt. Mit einem Wort: sportlich. Und findet sich vor allem an Stellen, die starker Belastung ausgesetzt sind: Schalt- und Handbremshebel, Lenkradkranz, Türgriffe, Türablagen-Deckel, Mittelbahnen der Sitze und – beim Cabriolet – an der Mittelbahn der Fondsitze. In Verbindung mit der Lederausstattung in schwarz Alcantara (optional) außerdem in Alcantara ausgeführt: der Deckel des Handschuhfachs sowie der Deckel des Ablagefachs in der Mittelkonsole, der Türspiegel und der untere Teil der Schalttafel.

3-Speichen SportDesign Lenkrad.

Eigens für die 911 Carrera GTS Modelle entwickelt: das serienmäßige 3-Speichen SportDesign Lenkrad. Es ist jeweils bis zu 40 mm axial und vertikal verstellbar und liegt durch die Griffmulden auch bei sehr sportlicher Fahrt sicher in der Hand. Weitere Merkmale sind ein integrierter Fullsize-Airbag, ein griffiger Lenkradkranz und hervorragende Ergonomie.

In Verbindung mit dem optionalen Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) ist das Lenkrad mit 2 Schalt paddles ausgestattet.

Die Paddles aus massivem Leichtmetall liegen ergonomisch günstig hinter der rechten bzw. linken Lenk radspeiche. Ein Zug rechts und PDK schaltet einen Gang höher. Ein Zug links und PDK schaltet runter.

Mit dem optionalen Sport Chrono Paket Plus befindet sich in Verbindung mit PDK eine zusätzliche Anzeige in der linken und rechten Lenk radspeiche. Sie informiert über die Aktivierung der Funktionen SPORT, SPORT PLUS und Launch Control.

Sportsitze.

Die serienmäßigen Sportsitze der neuen 911 Carrera GTS Modelle sind straff gepolstert. Erhöhte Seitenwangen des Sitzkissens und der Sitzlehne erhöhen die Seitenführung. Die Längs- und Höhenverstellung erfolgt mechanisch, die Lehnenverstellung elektrisch.

Adaptive Sportsitze mit Fahrermemory.

Hohen Komfort bei sehr guter Sportlichkeit bieten die optionalen adaptiven Sportsitze, die mit elektrischer Längs-, Höhen- und Lehnenverstellung sowie mit Lordosenstütze ausgestattet sind. Die Seitenwangen von Sitzfläche und Lehne sind individuell elektrisch einstellbar – für ein angenehmes Sitzgefühl auf Langstrecken oder passgenaue Seitenführung in Kurven oder auf der Rennstrecke. Die Memory-Funktion umfasst beide Außenspiegel und alle fahrerseitigen Sitzeinstellungen bis auf die der Seitenwangen.

¹⁾ Nur in Verbindung mit der Serienausstattung oder Lederausstattung in schwarz Alcantara.

Sportschalensitze.¹⁾

Für noch mehr Sportlichkeit erhalten Sie optional die Sportschalensitze mit klappbarer Rückenlehne, integriertem Thorax-Airbag und manueller Längsverstellung. Die Sitzschale besteht aus glas- und kohlefaserverstärktem Kunststoff mit einer Oberfläche aus Sichtcarbon. Die Drehpunkte der Rückenlehne liegen hoch in den Seitenwangen. So ist die charakteristische Seitenführung auch im Beckenbereich gewährleistet. Dazu ermöglicht die klappbare Rückenlehne ein bequemes Beladen des Stauraums im Fond.

Sitzheizung.

Optional erhalten Sie eine zweistufige Sitzheizung für alle angebotenen Sitze – mit Ausnahme der Sportschalensitze. Die Heizung umfasst die Sitzfläche, die Rückenlehne sowie die Seitenwangen.

Sound Package Plus.

Serienmäßig: das Sound Package Plus. Ein separater Verstärker mit 235 Watt Gesamtleistung sorgt in Verbindung mit 9 Lautsprechern für ein perfekt auf den Innenraum abgestimmtes Klangerlebnis.

Porsche Communication Management (PCM).

Das serienmäßige Porsche Communication Management ist das zentrale Informations- und Kommunikationssystem. Seine Vielseitigkeit und überraschend einfache Bedienung sind klare Argumente.

Hauptmerkmal ist der 6,5 Zoll große Touchscreen zur intuitiven Steuerung. Die Bildschirmdarstellung ist sehr übersichtlich: Maximal 5 Listeneinträge pro Seite ermöglichen eine sichere und schnelle Bedienung. Wobei Sie das PCM auch über den rechten Dreh-/Drücksteller bedienen können.

Für Radiohörer gibt es bis zu 42 Speicherplätze, einen FM-Doppeltuner mit RDS, der im Hintergrund ständig die beste Frequenz des gewählten Senders sucht. Das integrierte Single-CD-/DVD-Laufwerk unterstützt auch das MP3-Format.

¹⁾ In Verbindung mit den Sportschalensitzen dürfen keine Kinderrückhaltssysteme verwendet werden.





Navigationsmodul.

Das optionale GPS-Navigationsmodul verfügt über eine Festplatte mit Kartendaten für die meisten europäischen Länder. Für eine schnelle Routenberechnung mit jeweils 3 alternativen Routenvorschlägen. Bei der Kartenansicht kann zwischen einer perspektivischen und einer zweidimensionalen Darstellung gewählt werden, die auch Höhenprofile anzeigt. Im Splitscreen-Modus lässt sich z.B. neben dem aktuellen Kartenausschnitt eine Liste mit Piktogrammen für die nächsten Fahrmanöver anzeigen.

Telefonmodul.

Das optionale Quadband-GSM-Telefonmodul bietet hohen Bedienkomfort und optimierte Sprachqualität. Entweder legen Sie Ihre SIM-Karte direkt in den im PCM integrierten SIM-Kartenleser ein und können mittels Freisprecheinrichtung telefonieren. Oder noch komfortabler: mit der Bluetooth® Verbindung Ihres Mobiltelefons über das SIM-Access Profile (SAP).¹⁾ Nach der automatischen Kopplung wird die Antenne Ihres Mobiltelefons akkuschonend abgeschaltet und auf die Fahrzeugaußenantenne zurückgegriffen. Je nach Mobiltelefon haben Sie dabei nicht nur Zugriff auf die Nummern der SIM-Karte, sondern auch auf den internen Speicher. Die Bedienung erfolgt ebenfalls je nach Mobiltelefon über das PCM, das optionale Multifunk-

tionslenkrad oder die optionale Sprachbedienung. Das Mobiltelefon bleibt einfach in Ihrer Jacke.

In Verbindung mit dem optionalen Navigationsmodul können Sie über das Telefonmodul auch Mobiltelefone, die nur das Handsfree Profile (HFP) unterstützen, via Bluetooth® verbinden. In diesem Fall erfolgt die GSM-Verbindung grundsätzlich über die Antenne des Mobiltelefons.²⁾ Das PCM dient als Freisprechanlage und das Mobiltelefon kann verstaut bleiben.

Zusätzlich steht auf Wunsch ein schnurloser Bedienthörer für das Telefonmodul zur Verfügung. Bei einer Bluetooth® Verbindung über das Handsfree Profile (HFP) lässt sich der Bedienthörer jedoch nicht benutzen.

Handyvorbereitung.

Zur Bluetooth® Anbindung von Mobiltelefonen, die nur das Handsfree Profile (HFP) unterstützen¹⁾, ist auf Wunsch die Handyvorbereitung (mit und ohne Konsole) erhältlich. Bei der Verbindung über HFP dient das PCM lediglich als Freisprechanlage. Auch hierbei kann das Mobiltelefon verstaut bleiben. Über das PCM können jedoch nur Grundfunktionen des Mobiltelefons bedient werden. Die GSM-Verbindung erfolgt grundsätzlich über die Antenne des Mobiltelefons.³⁾

Sprachbedienung.

Nahezu alle Funktionen des PCM sind über die optionale Sprachbedienung steuerbar. Kommandos oder Ziffernfolgen werden unabhängig vom Sprecher erkannt. Ein Anlernen des Systems ist nicht notwendig.

Universelle Audio-Schnittstelle.

Ebenfalls auf Wunsch erhältlich: die universelle Audio-Schnittstelle. An diese können Sie Ihren iPod®, einen USB-Stick/MP3-Player oder eine beliebige Audio-Quelle anschließen. Die Bedienung des iPod® oder eines USB-Sticks erfolgt komfortabel über das PCM.

^{1), 2), 3)} Hinweise auf Seite 56.

**BOSE® Surround
Sound-System.**

Das optionale BOSE® Surround Sound-System wurde auf die Innenraumakustik der beiden 911 Carrera GTS Modelle abgestimmt. Insgesamt 13 Lautsprecher (12 im Cabriolet-Modell) inklusive Aktivsubwoofer und Centerspeaker sowie ein 7-Kanal Digitalverstärker mit einer Gesamtleistung von 385 Watt sorgen für ein brillantes Klangerlebnis.

Bei der Musikwiedergabe von Audio- oder Video-DVDs erschließt das System das beeindruckende Klangspektrum digitaler 5.1-Aufnahmen.

5 vollwertige Audiokanäle sowie ein Effektkanal für tiefe Frequenzanteile sorgen für einen ebenso authentischen wie natürlichen Raumklang: Discrete 5.1 Surround Sound mit präzise zu ortenden Stimmen und Effekten von vorn und hinten. Für eine 360-Grad-Klangkulisse – natürlich, plastisch, unverfälscht.

Das Klangerlebnis kommt damit einer Live-Aufführung sehr nah, vergleichbar mit einem Kino oder einem anspruchsvollen Home-Cinema-System.

Selbstverständlich können Sie auch herkömmliche CDs abspielen. In Stereo sowie in einem Surround-Modus, der von der patentierten BOSE® Centerpoint® Technologie generiert wird. Der Algorithmus von Centerpoint® II extrahiert aus dem Stereosignal einen präzisen, realistischen Raumklang.

Die von BOSE® entwickelte SurroundStage® Signalverarbeitung ordnet jeden einzelnen Audio-kanal einer ausgewählten Kombination von Lautsprechern zu und sorgt somit stets für optimal ausbalancierten Surround-Sound auf allen Sitzen. Ergebnis: bestechende Klang-Qualität. Und ein maßgeschneiderter Sound – dank umfangreicher Klangabstimmung des BOSE® Surround Sound-Systems mit dynamischer Loudness-Funktion und AudioPilot® Noise Compensation Technology.

Anders gesagt: Klartext verträgt sich hervorragend – mit klarem Klang.



1) 7,0-cm-Mitteltonlautsprecher (Centerspeaker)

2) 2,5-cm-Neodym-Hochtonlautsprecher

3) 8,0-cm-Neodym-Mitteltonlautsprecher und 20,0-cm-Nd®-Tieftonlautsprecher*

4) Tieftonlautsprecher mit 10,2 cm x 15,3 cm in einem 6-Liter-Bassreflexgehäuse

5) 2,5-cm-Neodym-Hochtonlautsprecher und 8,0-cm-Neodym-Mitteltonlautsprecher

6) Mikrofon für AudioPilot®

7) 7-Kanal-Digitalverstärker



* Neodym-Tieftonlautsprecher mit von BOSE® patentierter Technologie für eine extrem flache Bauweise und überlegene Bass-Performance.



„Bei der Formensprache fand der 911 Carrera schon 1963 seine Ideallinie. Wir feilen trotzdem weiter. Millimeter um Millimeter. Klarstes Ergebnis derzeit: der 911 Carrera GTS.“

Mauer
Michael Mauer, Leiter Style Porsche

Kommt in großen Familien selten vor:

Jeder hat seinen eigenen Kopf, doch alle sprechen mit einer Stimme.

Die 911 Modelle.

Der 911 Carrera GTS ist eigenständig – und passt gerade deshalb zum Rest der Familie.

Denn seit 1963 hat die Idee 911 viele Ausprägungen gefunden. Und fasziniert bis heute: als 3,6- oder 3,8-Liter-Motor. Puristisch mit Heckantrieb oder als Allradler. Und sie begeistert: als Cabriolet für effizienten Fahrspaß unter freiem Himmel –

oder individualistisch mit Glasdach als Targa.

Was alle Modelle eint: Sie ziehen Generationen in ihren Bann. Übrigens auch unsere Ingenieure. So lebt die Idee weiter. Mit ausgeprägter Sportlichkeit. Mit mehr Leistung. Aber auch mit weniger Verbrauch und Emissionen. Herausforderungen,

die wir auf unsere Art lösen. Mit Porsche Intelligent Performance.

Sie wollen wissen, was wir noch alles zu sagen haben? Besuchen Sie uns doch in einem Porsche Zentrum oder auf www.porsche.com.



”

„Für manche ist der 911 Carrera GTS sehr markant. Für andere besonders individuell. Also ich finde, da haben endlich mal beide Seiten recht.“

Ludwig Hamm

Dr. Ludwig Hamm, Leiter Karosserieentwicklung

Aus der Reihe zu tanzen war schon immer Ihre Methode, auf der Erfolgsspur zu bleiben.

Individualisierung.

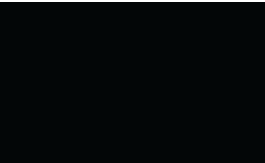
Sie haben stets klare Vorstellungen: eigene. Porsche bietet Ihnen die Möglichkeit, Ihr Fahrzeug auf Ihren individuellen Geschmack abzustimmen. Sie haben die Wahl aus einem umfangreichen Programm an Individualausstattungen. Für außen und innen. Zum Beispiel, wenn Sie noch deutlicher Farbe

bekennen wollen. Dazu stehen Ihnen insgesamt 4 Uni-, 6 Metallic-, 2 Sonder- und 4 Verdeckfarben zur Auswahl. Hinzu kommen 8 Interieurfarben.

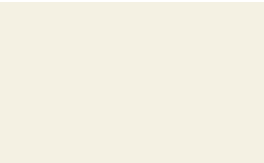
Detaillierte Informationen zur Individualisierung finden Sie auf den nächsten Seiten und in der separaten Preisliste.

Darüber hinaus gibt es weitere Möglichkeiten, Ihren 911 Carrera GTS noch persönlicher – und damit noch außergewöhnlicher – zu gestalten. Als Sonderanfertigung ab Werk über Porsche Exclusive oder nachträglich mit unserem Zubehörprogramm von Porsche Tequipment. Ihr Porsche Zentrum/Händler berät Sie gerne.

Uni-Farben Exterieur.



schwarz²⁾



carraraweiß¹⁾

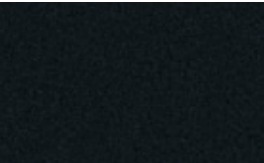


indischrot¹⁾



speedgelb¹⁾

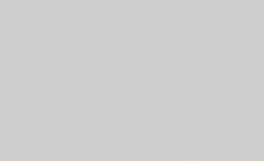
Metallic-Farben Exterieur.



basaltschwarzmetallic²⁾



macadamiametallic²⁾



platinsilbermetallic¹⁾



meteorgraumetallic¹⁾

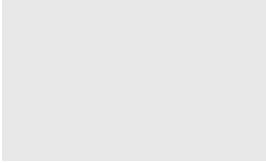


dunkelblaumetallic²⁾



aquablaumetallic²⁾

Sonderfarben Exterieur.



GT-silbermetallic¹⁾



amethystmetallic²⁾

Verdeckfarben.



schwarz



metropolblau



steingrau



cocoa

¹⁾ Türschriftzug und Heckschriftzug in Schwarz.
²⁾ Türschriftzug in Silber, Heckschriftzug in Alu satiniert.

Serienfarben Interieur.
Alcantara/Kunstleder/Leder/
Softlack¹⁾

Interieurfarbe. ²⁾	Teppich.	Dachhimmel. ³⁾	Interieurfarbe.	Teppich.
				
schwarz Alcantara	schwarz	schwarz	terrakotta ⁴⁾	terrakotta
				
schwarz	schwarz	schwarz	cocoa ⁴⁾	cocoa
				
sandbeige	sandbeige	schwarz		

Sonderfarben Interieur.
Leder/Softlack

Naturleder Interieur.
Leder/Softlack

Dachhimmel. ³⁾	Interieurfarbe.	Teppich.	Dachhimmel. ³⁾
			
schwarz	dunkelgrau natur ⁵⁾	dunkelgrau natur	schwarz
			
schwarz	braun natur ⁴⁾	braun natur	schwarz
			
	carrerarot ⁴⁾	carrerarot	schwarz

¹⁾ Softlack in Interieurfarbe, Sonnenblenden und Trittschutz mit Folie in Interieurfarbe.
²⁾ Coupé: Entfall Fondsitzeanlage nur i.V.m. schwarz Alcantara und Schwarz.
³⁾ Dachhimmel in Alcantara (Coupé), Dachhimmel Stoff schwarz (Cabriolet).
⁴⁾ Softlack in Interieurfarbe, Sonnenblenden und Trittschutz mit Folie schwarz.
⁵⁾ Softlack in Schwarz, Sonnenblenden und Trittschutz mit Folie schwarz.

Bezeichnung	Coupé	Cabriolet	I-Nr.
Exterieur.			
• Metallic-Lackierung	○	○	Code
• Sonderfarben	○	○	Code
• Individualfarben	○	○	Code
• Dynamisches Kurvenlicht	○	○	603
• Ohne Modellbezeichnung	w	w	498
• ParkAssistent (Einparkhilfe hinten)	○	○	635
• Aerokit Cup	○	—	XAA
• Heckscheibenwischer	○	—	425
• Windschutzscheibe mit Graukeil	○	○	567
• Automatisch abblendende Innen-/Außenspiegel mit integriertem Regensensor	○	○	P12
• Elektrisches Schiebe-/Hubdach	○	—	650
• Hardtop	—	○	550
• Basisträger für Dachtransportsystem	●	—	549

— nicht erhältlich ○ als I-Nummer/Option gegen Aufpreis erhältlich ● Serie W wahlweise, ohne Aufpreis erhältlich
Die im Kapitel Individualisierung abgebildeten Fahrzeuge enthalten teilweise weitere, hier nicht beschriebene Individualausstattungen. Bei Fragen diesbezüglich wenden Sie sich bitte an Ihr Porsche Zentrum/Händler. Detaillierte Informationen zu den einzelnen Individualausstattungen und Ausstattungspaketen finden Sie in der separaten Preisliste.

Bezeichnung	Coupé	Cabriolet	I-Nr.
Motor, Getriebe und Fahrwerk.			
• Kraftstofftank 90 Liter	○	○	082
• Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK, 7-Gang)	○	○	250
• Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), Keramik-Bremsanlage	○	○	450
• PASM Sportfahrwerk inklusive Tieferlegung (–20 mm), mit mechanischer Hinterachs-Quersperre	○	—	P17
• Mechanische Hinterachs-Quersperre	○	○	220
• Sport Chrono Paket Plus	○	○	640
Räder.			
• 19-Zoll Carrera Sport Rad, schwarz lackiert, inkl. Radnabenabdeckung mit farbigem Porsche Wappen	w	w	XRR
• Reifendruckkontrollsystem (RDK)	○	○	482



Digitale und analoge Stoppuhr des Sport Chrono Pakets Plus



19-Zoll Carrera Sport Rad



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)

Bezeichnung	Coupé	Cabriolet	I-Nr.
Interieur.			
• HomeLink® (frei programmierbarer Garagentoröffner)	○	○	608
• Tempostat (automatische Geschwindigkeitsregelung)	○	○	454
• Vorrüstung Porsche Vehicle Tracking System (PVTS)	○	○	674
• Feuerlöscher	○	○	509
• Fußmatten	○	○	810
• Komfortsitze mit Fahrermemory	○	○	P15
• Adaptive Sportsitze mit Fahrermemory	○	○	P01
• Sportschalensitze	○	○	P03
• Fondsitzanlage	W	●	685
• Sitzheizung	○	○	342
• Sitzbelüftung	○	○	541
• Lenkradheizung (separat bedienbar)	○	○	345
Interieur Alu-Optik lackiert/Aluminium.			
• 3-Speichen-Multifunktionslenkrad Alu-Optik	○	○	XPU
• Schalt-/Handbremshebel Aluminium I	○	○	ECA
• PDK Wähl-/Handbremshebel Aluminium	○	○	ECB

– nicht erhältlich ○ als I-Nummer/Option gegen Aufpreis erhältlich ● Serie W wahlweise, ohne Aufpreis erhältlich
Die im Kapitel Individualisierung abgebildeten Fahrzeuge enthalten teilweise weitere, hier nicht beschriebene Individualausstattungen. Bei Fragen diesbezüglich wenden Sie sich bitte an Ihr Porsche Zentrum/Händler. Detaillierte Informationen zu den einzelnen Individualausstattungen und Ausstattungspaketen finden Sie in der separaten Preisliste.

Bezeichnung	Coupé	Cabriolet	I-Nr.
Interieur Leder und Naturleder.			
• Lederausstattung			
– in Serienfarbe	○	○	Code
– in Sonderfarbe	○	○	Code
– in Naturleder	○	○	998
– in Individualfarben	○	○	Code
• 3-Speichen-Multifunktionslenkrad (Glattleder)	○	○	844
Interieur Carbon.			
• Interieur-Paket Carbon	○	○	803
• 3-Speichen-Multifunktionslenkrad Carbon	○	○	845



Komfortsitz mit Fahrermemory



Adaptiver Sportsitz



Sportschalensitz



3-Speichen-Multifunktionslenkrad i. V. m. PDK in Alu-Optik



3-Speichen-Sportlenkrad mit Schiebetasten i. V. m. PDK und Sport Chrono Paket Plus



3-Speichen-Multifunktionslenkrad i. V. m. PDK in Carbon

Bezeichnung	Coupé	Cabriolet	I-Nr.	Bezeichnung	Coupé	Cabriolet	I-Nr.
Audio und Kommunikation.				Audio und Kommunikation.			
• Navigationsmodul	○	○	672	• Sprachbedienung	○	○	671
• Elektronisches Fahrtenbuch	○	○	641	• TV-Tuner	○	○	676
• Telefonmodul ^{1), 2)}	○	○	666	• BOSE® Surround Sound-System	○	○	680
• Schnurloser Bedienhörer für Telefonmodul ^{1), 2)}	○	○	669	• CD-/DVD-Wechsler ⁴⁾ (sechsfach)	○	○	693
• Handyvorbereitung mit Konsole ^{1), 3)}	○	○	618	• Universelle Audio-Schnittstelle (iPod®, USB, AUX) ⁵⁾	○	○	870
• Handyvorbereitung ^{1), 3)}	○	○	619	• Stabantenne	W	W	461

¹⁾ Informationen zu kompatiblen Mobiltelefonen erhalten Sie unter www.porsche.de oder bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler.

²⁾ Telefonmodul im HFP-Modus (nur in Verbindung mit dem optionalen Navigationsmodul): Der Betrieb eines Mobiltelefons im Fahrzeuginnenraum kann zu einer erhöhten elektromagnetischen Feldstärke und damit zu einer Strahlenbelastung für die Passagiere führen. Die Nutzung des Telefonmoduls für PCM via Bluetooth® SAP-Verbindung oder mit eingelegter SIM-Karte vermeidet eine Strahlenbelastung, da immer die Außenantenne des Fahrzeugs verwendet wird.

³⁾ Handyvorbereitung: Der Betrieb eines Mobiltelefons im Fahrzeuginnenraum kann zu einer erhöhten elektromagnetischen Feldstärke und damit zu einer Strahlenbelastung für die Passagiere führen. Bei Verwendung eines Aufrüstsatzes (Cradle) kann die Feldstärke im Fahrzeuginnenraum durch die Anbindung an die Außenantenne reduziert werden (abhängig von der handyspezifischen Ankopplung an den Aufrüstsatz). Bitte informieren Sie sich im freien Zubehörhandel über die Verfügbarkeit eines Aufrüstsatzes für Ihr Mobiltelefon. Die Nutzung des Telefonmoduls für PCM via Bluetooth® SAP-Verbindung oder mit eingelegter SIM-Karte vermeidet eine Strahlenbelastung, da immer die Außenantenne des Fahrzeugs verwendet wird.

⁴⁾ Beim Abspielen von kopiergeschützten Audio-CDs/DVDs kann es zu Wiedergabeproblemen kommen, die nicht mit der Qualität der Audiogeräte zusammenhängen.

⁵⁾ Zur Kompatibilität der iPod® und iPhone® Modelle informieren Sie sich bitte bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler.

– nicht erhältlich ○ als I-Nummer/Option gegen Aufpreis erhältlich ● Serie W wahlweise, ohne Aufpreis erhältlich

Die im Kapitel Individualisierung abgebildeten Fahrzeuge enthalten teilweise weitere, hier nicht beschriebene Individualausstattungen. Bei Fragen diesbezüglich wenden Sie sich bitte an Ihr Porsche Zentrum/Händler. Detaillierte Informationen zu den einzelnen Individualausstattungen und Ausstattungspaketen finden Sie in der separaten Preisliste.



PCM mit Navigationsmodul



Schnurloser Bedienhörer für Telefonmodul



Universelle Audio-Schnittstelle



BOSE® Surround Sound-System

Fazit.

Manchmal muss man die Dinge einfach klarstellen. Das sorgt für Deutlichkeit. Gewissheit. Handlungsfreiheit.

Worte brauchte es dazu nicht viele. 3 Buchstaben und 3 Ziffern verkörpern die unmissverständliche Botschaft: mehr Sport. Ergebnis: der sportlichste 911 Carrera, den wir je gebaut haben.

Die Botschaft ist deutlich vernehmbar. Mit einer entschlossenen Front und einem kraftvollen Heck. Mit Kontrasten, die scharf umrissen sind.

Und vor allem mit einer gesteigerten Leistung, die sogar die hohe Leistung der S-Modelle noch übertrifft. Und das bei gleichen Verbrauchs- und Emissionswerten. Eine überzeugende Botschaft – dank Porsche Intelligent Performance.

Klartext eben.

Der neue 911 Carrera GTS.



Technische Daten 911 Carrera GTS und 911 Carrera GTS Cabriolet.

	Coupé	Cabriolet
Motor		
Zylinderzahl	6	6
Hubraum	3.800 cm³	3.800 cm³
Leistung (DIN) bei Drehzahl	300 kW (408 PS) 7.300 1/min	300 kW (408 PS) 7.300 1/min
Max. Drehmoment bei Drehzahl	420 Nm 4.200 1/min	420 Nm 4.200 1/min
Verdichtung	12,5 : 1	12,5: 1
Kraftübertragung		
Antrieb	Heck	Heck
Schaltgetriebe	6-Gang	6-Gang
PDK (optional)	7-Gang	7-Gang
Fahrwerk		
Vorderachse	McPherson- Federbeinachse	McPherson- Federbeinachse
Hinterachse	Mehrlenker- Hinterachse LSA	Mehrlenker- Hinterachse LSA
Lenkung	variable Lenkgetriebe- übersetzung, Servo, hydraulisch	variable Lenkgetriebe- übersetzung, Servo, hydraulisch
Wendekreis	10,9 m	10,9 m

	Coupé	Cabriolet
Fahrwerk		
Bremse	4-Kolben-Aluminium- Monobloc-Festsättel vorne und hinten, Scheiben innenbelüftet und gelocht	4-Kolben-Aluminium- Monobloc-Festsättel vorne und hinten, Scheiben innenbelüftet und gelocht
Fahrstabilisierungssystem	weiterentwickeltes PSM (inklusive ABS 8.0)	weiterentwickeltes PSM (inklusive ABS 8.0)
Antiblockiersystem	ABS 8.0	ABS 8.0
Räder	VA: 8,5 J x 19 ET 56 HA: 11 J x 19 ET 51	VA: 8,5 J x 19 ET 56 HA: 11 J x 19 ET 51
Reifen	VA: 235/35 ZR 19 HA: 305/30 ZR 19	VA: 235/35 ZR 19 HA: 305/30 ZR 19
Leergewicht		
DIN	1.420 kg / 1.450 kg	1.515 kg / 1.545 kg
Nach EG-Richtlinie ¹⁾	1.495 kg / 1.525 kg	1.590 kg / 1.620 kg
Zul. Gesamtgewicht	1.825 kg / 1.855 kg	1.895 kg / 1.925 kg
Fahrleistungen		
Schaltgetriebe / PDK	Schaltgetriebe / PDK	Schaltgetriebe / PDK
Höchstgeschwindigkeit	306 km/h / 304 km/h	306 km/h / 304 km/h
0–100 km/h	4,6 s / 4,4 s	4,8 s / 4,6 s
Sport Chrono Paket Plus (i. V. m. PDK) 0–100 km/h	– / 4,2 s	– / 4,4 s

	Coupé	Cabriolet
Fahrleistungen		
Schaltgetriebe / PDK	Schaltgetriebe / PDK	Schaltgetriebe / PDK
0–160 km/h	9,7 s / 9,4 s	10,1 s / 9,8 s
Sport Chrono Paket Plus (i. V. m. PDK) 0–160 km/h	– / 9,1 s	– / 9,5 s
Elastizität (80–120 km/h), 5. Gang	5,6 s / –	5,9 s / –
Durchzugsbeschleunigung (80–120 km/h)	– / 2,6 s	– / 2,8 s
Verbrauch/Emission ²⁾		
Schaltgetriebe / PDK	Schaltgetriebe / PDK	Schaltgetriebe / PDK
Innerstädtisch in l/100 km	15,9 / 15,3	16,2 / 15,5
Außerstädtisch in l/100 km	7,6 / 7,2	7,7 / 7,3
Gesamt in l/100 km	10,6 / 10,2	10,8 / 10,3
CO ₂ -Emissionen g/km	250 / 240	254 / 242
Abmessungen/c _w -Wert		
Länge	4.435 mm	4.435 mm
Breite	1.852 mm	1.852 mm
Höhe	1.300 mm	1.300 mm
Radstand	2.350 mm	2.350 mm
Kofferraumvolumen (VDA)	105 l	105 l
Tankinhalt (Nachfüllvol.)	67 l	67 l
Luftwiderstandsbeiwert	c _w = 0,30 / 0,31	c _w = 0,31

Webspecial 911 Carrera GTS.

Die beiden neuen 911 Carrera GTS Modelle sprechen Klartext. In unserem Webspecial auf www.porsche.com/carrera-gts finden Sie überzeugende Argumente.

¹⁾ Nach EG-Norm gilt das Leergewicht für Fahrzeuge in serienmäßiger Ausstattung. Sonderausstattungen erhöhen den Wert. Im angegebenen Wert sind 68 kg für den Fahrer und 7 kg für Gepäck berücksichtigt.

²⁾ Ermittelt wurden die Daten nach dem Messverfahren Euro 5 (715/2007/EG und 692/2008/EG) im NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus). Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Weitere aktuelle Informationen zu den einzelnen Fahrzeugen erhalten Sie bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler. Ermittlung des Verbrauchs auf Grundlage der Serienausstattung. Sonderausstattungen können Verbrauch und Fahrleistungen beeinflussen.

Die dargestellten Fahrzeugmodelle zeigen die Ausstattung für die Bundesrepublik Deutschland. Sie enthalten z.B. auch Individualausstattungen, die nicht zum serienmäßigen Lieferumfang gehören und nur gegen Aufpreis erhältlich sind. In verschiedenen Ländern sind aufgrund länderspezifischer Bestimmungen und Auflagen nicht alle Modelle bzw. Ausstattungen verfügbar. Bitte informieren Sie sich über den genauen Ausstattungsumfang bei Ihrem Porsche Zentrum/ Händler oder Ihrem Importeur. Die Angaben über Konstruktion, Lieferumfang, Aussehen, Leistung, Maße, Gewicht, Kraftstoffverbrauch und Betriebskosten entsprechen dem Kenntnisstand zum Zeitpunkt der Drucklegung. Änderungen von Konstruktion, Ausstattung und Lieferumfang sowie Abweichungen im Farbton und Irrtümer bleiben vorbehalten.

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2010

Alle Texte, Bilder und sonstigen Informationen in diesem Katalog unterliegen dem Urheberrecht der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Jede Vervielfältigung, Wiedergabe oder sonstige Nutzung ohne vorherige schriftliche Zustimmung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG ist unzulässig.

Porsche, das Porsche Wappen, 911, Carrera, Targa, Tequipment, PCCB, PCM, PDK, PSM und Spyder sind eingetragene Marken der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG unterstützt die Verwendung von Papieren aus nachhaltiger Waldbewirtschaftung. Das Papier dieses Katalogs ist nach den strengen Regeln des PEFC (Program for the Endorsement of Forest Certification) zertifiziert.

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart
Germany
www.porsche.com

Stand: 06/10
Printed in Germany
WSLS1101000110 DE/WW



