
Vorstellung Porsche 911 Carrera GTS: Mit Bestzeiten-Potenzial durch den Alltag

Von Peter Schwerdtmann

Nach unseren schnellen Runden auf dem Rennkurs Killarney in der Nähe von Kapstadt waren wir Kollegen uns beide einig: „Wer bei diesem Porsche das Heck zum Ausbrechen bringt, kann entweder nicht fahren oder er will gar nicht schnell sein.“ Wir sprachen vom Porsche 911 Carrera GTS, der schnellen und besonders auf die Rennstrecke abgestimmten Elfer-Variante mit neuem Turbo, optionaler Hinterachslenkung und immer noch hohem Komfort für den Alltag.

Vom GTS mit seinen 331 kW / 450 PS und dem maximalen Drehmoment von 550 Newtonmetern in der breiteren 911-Karosserie des Allrad-Modells „4“ bietet Porsche insgesamt fünf Versionen: die beiden Coupé Carrera GTS und Carrera 4 GTS, die beiden passenden Cabrios und den Targa 4 GTS. Niemand erwartet bei den Zuffenhausenern „Schnäppchen“. Deswegen überrascht die Preisspanne von 124 451 Euro für den GTS bis zu 144 910 Euro für das 4er Cabrio oder den Targa nicht.

Dabei wirken die Preise fast zurückhaltend im Vergleich zum Porsche 911 GT3 RS für 181 690 Euro, mit dem sich der 4er-GTS bei den Fahrleistungen durchaus messen, ihn aber beim Fahrkomfort und damit auch der Alltagstauglichkeit deutlich abhängen kann. Der RS kommt auf 368 kW / 500 PS, beschleunigt in 3,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h und damit nur 0,3 Sekunden kürzer als der Carrera 4 GTS. Beide sind gleichschnell mit rund 310 km/h, der RS liegt aber beim durchschnittlichen Normverbrauch um vier Liter auf 100 km schlechter. Dafür muss der GTS-Fahrer auf das mächtige Flügelwerk am Heck verzichten und sich mit einem automatisch aus- und einfahrenden Heckspoiler bescheiden.

Den Spurt in 3,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h schafft der 911 Carrera 4 GTS mit dem Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) und Sport Chrono-Paket, mit der Sieben-Gang-Handschaltung braucht er 0,4 Sekunden mehr. Auch beim Verbrauch wirkt sich das PDK positiv aus. Der liegt im Schnitt (nach NEFZ) um einen Liter besser als beim Handschalter, wobei der Normverbrauch mit beiden Getrieben um 0,6 Liter auf 100 km niedriger liegt als bei alten Saugmotor, der 20 PS weniger anbot.

Beim GTS senken das aerodynamisch optimierte Bugteil und die größere Ausfahrhöhe des Heckspoilers die Auftriebswerte an der Vorder- und Hinterachse. Die 20-Zoll-Räder mit Zentralverschluss, für die auch Ultra-High-Performance-Reifen mit Straßenzulassung bestellt werden können, sind in Schwarz seidenglatt lackiert. Am Heck gibt sich der GTS mit abgedunkelten Heckleuchten, schwarzen Schriftzügen sowie mit einem besonderen Lufteinlassgitter und mittig angeordnetem Doppel-Endrohren ebenfalls in sportlichem Schwarz zu erkennen. Die Sportabgasanlage und eine reduzierte Dämmung sorgen für den Motorklang, der sowohl der Leistung, als auch der Erwartung an einen Porsche-Sound gerecht wird. Wir vermissten den Klang des alten Saugers auch beim GTS nicht, sondern fühlten uns überzeugend kraftvoll beschallt.

Der Innenraum entspricht der Positionierung des GTS als alltagstauglichem Sportwagen mit Rennstreckeneignung. Auf den ersten Blick jedenfalls unterscheidet sich das Ambiente nur unwesentlich – wieder durch schwarze Akzente – vom normalen Carrera-Innenraum. Die Alcantara-Sportsitze fordern von ihren Besitzern keinen Hang zu spartanisch Sportlichem. Sie werden ihrem Namen gerecht, sind aber dennoch bequem. Wer will, kann mit roten Gurten seinen persönlichen sportlichen Look hinzufügen oder die

Gurte auf den hinteren Kinder-/Notsitzen weglassen, um sichtbar Gewicht zu sparen.

Bei Infotainment und Vernetzung bewegt sich auch der GTS auf der aktuellen Höhe des 911er mit dem Porsche Communications Management (PCM). Neu und besonders beim GTS ist die Porsche Track Precision App. Sie beobachtet die Fahrdaten auf der Rennstrecke, sehr ähnlich wie die Telemetrie bei den Profis. Die App-Analyse kann jeder selbst auf seinem Bildschirm im Auto oder auf dem Smartphone vornehmen, zum Beispiel auch im Vergleich mit einem optimal fahrenden virtuellen Gegner.

In Killarney – eine der 130 vorprogrammierten Rennstrecken der Welt – lehrt uns die App Bescheidenheit. Mit tiefer gelegter Karosserie, breiter Spur, Allradantrieb, dem adaptiven Dämpfersystem Porsche Active Suspension Management (PASM), Porsche Torque Vectoring Plus (PTV+), elektronisch geregelter Hinterachs-Quersperre und der aktiven Wankstabilisierung führen wir dort im Sport-Plus-Modus ständig schneller als wir es uns eigentlich zugetraut hatten und das problemlos – aber langsamer als unser App-Gegner.

So sehr das Maß an scheinbar mühelos aufgebauter Querschleunigung auch beeindruckt, so überzeugend fanden wird den GTS mit Hinterachslenkung ohne Rennstreckendruck auf kurvenreichen Landstraßen. Das spontane Einlenken, die unglaublich präzise Fahrt durch die Kurve, das Schalten der PDK zum genau richtigen Zeitpunkt, der Druck von 550 Newtonmetern und 450 PS beim Herausbeschleunigen – das alles geschieht so selbstverständlich, dass die engen Kurvenradien gar nicht erst ins Bewusstsein vordringen.

Wir erlebten das als souverän und stressfrei. Wer bemüht schon bei einem Sportwagen noch gern das oft gebrauchte Bild vom Wolf im Schafspelz, schon gar nicht in diesem Fall, wo doch jedes Kind weiß, dass die 911er-Karosserie bestimmt kein Schafspelz ist. Dennoch gilt: Ob der GTS zum Wolf wird, liegt am Fahrer. Das Auto bietet Bestzeiten-Potenzial. Es kann aber eben auch anders. (ampnet/Sm)

Daten Porsche 911 Carrera 4 GTS

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,53 x 1,85 (mit Spiegel 1,98) x 1,28

Radstand (m): 2,45

Motor: 6-Zylinder, Boxer, Benzin, 2981 ccm, Biturbo, Direkteinspritzung

Leistung: 331 kW / 450 PS bei 6500 U/min

Max. Drehmoment: 550 Nm von 2150–5000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 312 km/h (PDK: 310 km/h)

Beschleunigung mit Sport Plus, 0 auf 100 km/h: 4,0 Sek. (PDK: 3,6 Sek.)

ECE-Durchschnittsverbrauch: 9,5 Liter (PDK: 8,5 Liter)

CO₂-Emissionen: 216–192 g/km

Effizienzklasse: G (PDK: E); Euro 6

Luftwiderstandsbeiwert: 0,31

Leergewicht / Zuladung: min. 1495 kg / max. 470 kg

Gepäckraumvolumen: vorn 125 Liter, hinten 260 Liter

Räder / Reifen: vorn 9J x 20 ET 51 mit 245/35 ZR 20, hinten 12J x 20 ET 63 mit 305/30 ZR 20

Wendekreis: 11,1 m (mit HAL 10,7 m)

Preis: 131 829 Euro

Bilder zum Artikel



Porsche 911 GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera 4 GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera 4 GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Cabrio GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera Cabrio 4 GTS.
Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera Cabrio 4 GTS.
Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Cabrio 4 GTS.
Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Canrio 4 GTS.
Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Targa 4 GTS.
Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Targa 4 GTS.
Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Targa 4 GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Targa 4 GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Targa 4 GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Targa 4 GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera 4 GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Targa 4 GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera 4 GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera 4 GTS Cabriolet.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera 4 GTS Cabriolet.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche
