
Fahrbericht Porsche 911 Carrera GTS: Was die Kunden wünschen

Von Jens Meiners, cen

Die 911er-Baureihe von Porsche wird um ein weiteres Modell ergänzt: Der 480 PS starke Carrera GTS schließt ab sofort wieder die Lücke zwischen dem 450 PS leistenden Carrera S und dem 580 PS starken Turbo. Es gibt ihn in allen drei Karosserieformen – Coupé, Cabriolet und Targa. Bei letzterem ist der ansonsten optionale Allradantrieb obligatorisch, und es gibt alle Modelle wahlweise mit Sieben-Gang-Handschaltung oder Acht-Gang-Doppelkupplungsgetriebe.

Die leichte Mehrleistung gegenüber dem GTS ist zwar nur im direkten Vergleich spürbar, aber dennoch in allen Situationen sehr willkommen. Der trotz Turbo-Aufladung beinahe bissig ansprechende Sechs-Zylinder-Boxermotor beschleunigt bis in den oberen Geschwindigkeitsbereich mit großer Vehemenz, und er harmonisiert prächtig mit dem blitzschnell schaltenden Doppelkupplungsgetriebe. Einziger Kritikpunkt: Die Gänge lassen sich nicht mehr manuell in einer separaten Schaltgasse einlegen, sondern nur noch über Paddel am Lenkrad. Verantwortlich für den an einen Braun-Elektorasierer erinnernden Wählhebel sind Wünsche der Designabteilung.

353 kW und 570 Newtonmeter Drehmoment sorgen für hervorragende Fahrleistungen: Der Sprint von 0 auf 100 km/h dauert mit dem PDK nur 3,2 Sekunden, die Spitze liegt bei stolzen 309 km/h. Dem steht ein Zyklusverbrauch von 10,9 Litern pro 100 Kilometer gegenüber, der sich außerdem in der Realität problemlos unterbieten lässt.

Für Puristen bietet Porsche mit der Sieben-Gang-Handschaltung ein weiteres Schmankerl an. Doch dieses Getriebe kann nicht befriedigen: Um zuverlässig vom fünften oder siebten in den sechsten Gang zu wechseln und kein Überdrehen durch versehentliches Einlegen des vierten Gangs zu riskieren, ist immer wieder Konzentration gefordert. So schön eine Handschaltung ist, so sehr ist zu bedauern, dass es Porsche dabei nicht – wie beim GT3 – bei einer Sechs-Gang-Box bewenden lässt.

Das Fahrwerk kommt mit der Leistung des GTS hervorragend klar, wobei die heckgetriebene Variante noch etwas kurvengieriger ist als die Allradversion. Eine Tieferlegung sowie Zusatzfedern und Hochleistungsbremsanlage des Turbo heben den GTS dynamisch auf eine höhere Ebene als das S-Modell.

Tatsächlich erreichen die Rundenzeiten auf der Rennstrecke trotz der erheblichen Leistungsdifferenz das Niveau des Turbo. Wer dieses Auto dynamisch bewegen will, dem sei das Leichtbaupaket empfohlen, mit dem der GTS um stolze 25 Kilogramm leichter wird, und zwar trotz der schwereren Hinterachslenkung.

Bei allem Leichtbau: Auf die Sport-Chrono-Uhr kann man – anders als beim GT3 – nicht verzichten. Das Infotainmentsystem wurde im Vorgriff auf die anderen 911-Versionen übrigens neu entwickelt, die Instrumentierung lässt indessen noch immer Wünsche offen: Ihre äußeren Bereiche werden je nach Einstellung vom Lenkradkranz verdeckt.

Stilistisch zeichnet sich der GTS durch eine Reihe von Modifikationen aus, die den Geschmack der meisten Kunden widerspiegeln. Dazu zählen abgedunkelte und schwarze Designelemente, auch die Felgen sind schwarz lackiert. Wem das gefällt, der bekommt hohen Gegenwert: Im Preis von 140.981 Euro sind eine ganze Menge Zutaten inbegriffen, die beim 911 S extra kosten.

Uns gefällt er am besten als heckgetriebenes Coupé. Wir würden allerdings noch einmal genau nachrechnen, ob das Budget nicht auch für den nochmals rund 30.000 Euro

teureren GT3 reicht. Der ist nicht mehr ganz so alltagstauglich, aber in einer Weise puristisch, die den GTS deutlich in den Schatten stellt. (aum/jm)

Daten Porsche 911 Carrera GTS

Länge x Breite x Höhe (m): 4,53 x 1,85 x 1,30

Radstand (m): 2,45

Antrieb: 6-Zyl.-Boxer-Benziner, 2981 ccm, Heckantrieb, 8-Gang-PDK

Leistung: 353 kW / 480 PS bei 6500 U/min

Max. Drehmoment: 570 Nm bei 2300-5000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 309 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,2 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 10,7 Liter

Effizienzklasse: G

CO₂-Emissionen: 244 g/km

Leergewicht / Zuladung: min. 1545 kg / max. 440 kg

Kofferraumvolumen: 132 Liter

Preis: 140.981 Euro

Bilder zum Artikel



Porsche 911 GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 911 GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 911 GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 911 GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 911 GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 911 GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 911 GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 911 GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 911 GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 911 GTS Cabriolet.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 911 GTS Targa.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Autor Jens Meiners am Porsche 911 GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche
