

# Carrera GTS:

Porsche 911 jetzt noch  
**sportlicher**



**Mit 408 PS Leistung**, hoher Fahrdynamik und betont sportlicher Ausstattung übernimmt der neue 911 Carrera GTS die Spitze der Carrera Modellreihe. Nochmals 23 PS stärker als der 911 Carrera S schließt der neue – als Coupé und als Cabriolet erhältliche – GTS mit 3,8-Liter-Motor die Lücke zum 911 GT3 mit 435 PS. Zum sportlichen Plus kommt der wirtschaftliche Vorteil: Der neue Spitzensportler verbraucht dank Porsche Intelligent Performance im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) nicht mehr Kraftstoff als der Carrera S und ist angesichts der umfangreichen Serienausstattung auch preislich besonders attraktiv. Seine Weltpremiere feierte der Porsche 911 Carrera GTS Anfang Oktober 2010 auf dem Automobilsalon in Paris.

**Einzigartig** innerhalb der Carrera Familie ist beim 911 Carrera GTS die Kombination der um 44 Millimeter breiteren Carrera 4-Karosserie der Allradmodelle samt breiterer Spur mit klassischem Heckantrieb. Auch in vielen weiteren Details setzt sich der GTS optisch wie technisch von den übrigen Carrera Modellen ab. Er rollt beispielsweise serienmäßig auf schwarz lackierten 19-Zoll-RS Spyder-Rädern mit Zentralverschluss und glanzgedrehtem Felgenhorn, die an der Hinterachse Reifen der Dimension 305/30 ZR 19 tragen. Weitere optische Merkmale sind unter anderem die Sport-Design-Bugverkleidung mit schwarz lackierter Spoilerlippe, spezielle, ebenfalls schwarze Seitenschweller und die je nach Außenfarbe schwarzen oder silbernen Carrera GTS-Schriftzüge auf Türen und Heckdeckel. Schwarz abgesetzt ist auch die Fläche zwischen den Abgasendrohren im Heckteil. Fahrer und Beifahrer sitzen auf Sportsitzen, deren Sitzmittelbahnen in Verbindung mit der Serien-Interieurfarbe Schwarz Alcantara mit schwarzem Alcantara bezogen sind. Das hochwertige Material kommt im sportlichen, von der Farbe Schwarz dominierten Innenraum auch dort zum Einsatz, wo Fahrer und Beifahrer direkt mit dem

Fahrzeug in Berührung kommen – unter anderem am Lenkradkranz des neuen Dreispeichen-Sport-Design-Lenkrads sowie am Schalt- und Handbremshebel.

**Ein besonderes Augenmerk** wurde auf den Gaswechsel des nunmehr 408 PS starken 3,8-Liter-Boxermotors gelegt: In der speziellen Resonanzsauganlage schalten nunmehr sechs unterdruckgesteuerte Klappen zwischen leistungs- und drehmomentoptimierter Geometrie um, während im Carrera S-Triebwerk dies lediglich eine einzige Klappe übernimmt. Damit wird das maximale Drehmoment von unverändert 420 Newtonmeter bereits bei 4.200/Min., 200 Umdrehungen früher als im Carrera S, erreicht. Ergänzt wird dies abgasseitig durch die Sportabgasanlage mit zwei eigenständig ausgeführten Doppelendrohren, deren Außenschalen schwarz lackiert sind, während die Innenrohre außen poliert und nanobeschichtet sind. Der Carrera GTS ist serienmäßig mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe ausgestattet, auf Wunsch ist das Siebengang Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) lieferbar. Die Höchstgeschwindigkeit mit Schaltgetriebe steigt gegenüber dem Carrera S um vier auf 306 km/h. Die Beschleunigung von Null auf 100 km/h verbessert sich generell um 0,1 Sekunden und beträgt beispielsweise beim GTS Coupé mit PDK in Verbindung mit dem Sport Chrono Paket Plus im Sport Plus-Modus 4,2 Sekunden. Der Kraftstoffverbrauch im NEFZ beträgt beim Carrera GTS mit PDK 10,2 Liter/100 km, die CO<sub>2</sub>-Emissionen liegen bei 240 g/km.

**Das 911 Carrera GTS Coupé** wird in Deutschland inklusive länderspezifischer Ausstattung plus 19 Prozent Mehrwertsteuer zum Preis von 104.935 Euro angeboten, das Cabriolet kostet 115.050 Euro. Beide Modelle sind ab Dezember 2010 in Deutschland im Handel erhältlich. ■



**Neuer Spitzen-Carrera mit breiter Karosserie,  
mehr Leistung und Hinterradantrieb**