**Die neuen 911 GTS-Modelle**

**Inhalt**

Zusammenfassung: Gesteigerte Performance, markantes Design und sportlicher Klang 2

Sportlicher Nachwuchs für die Porsche 911-Familie: Fünfmal GTS. Fünfmal Power 5

Performance und Motor – mehr Leistung durch neue Turbolader 5

Das Fahrwerk – tiefer, sportlicher und auf Wunsch mit Hinterachslenkung 7

Design und Aerodynamik – noch schärfer und mehr Abtrieb 11

Porsche Communication Management – Infotainment mit leichter Bedienung 13

Optionale Assistenzsysteme – mehr Sicherheit für mehr Performance 15

Verbrauchsinformationen 16

Zusammenfassung

**Gesteigerte Performance, markantes Design und sportlicher Klang**

Die neuen Porsche 911 GTS-Modelle bieten noch mehr Performance und Effizienz. Insgesamt stehen fünf Varianten zur Wahl: 911 Carrera GTS mit Heckantrieb, 911 Carrera 4 GTS mit Allradantrieb – jeweils als Coupé und Cabriolet – und der 911 Targa 4 GTS. Die neuentwickelten Turbolader für den Dreiliter-Sechszylinder-Boxermotor mit Biturboaufladung bescheren den Sportwagen im Vergleich zu den aktuellen 911 Carrera S-Modellen ein Leistungsplus von 22 kW (30 PS); gegenüber dem GTS-Vorgängermodell mit Saugmotor stehen 15 kW (20 PS) mehr zur Verfügung. Alle Modelle gibt es mit manuellem Siebengang-Getriebe oder optional mit Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK).

**Antrieb** Der Dreiliter-Sechszylinder-Biturbo-Boxermotor mit neu entwickelten Turboladern leistet 331 kW (450 PS). Das maximale Drehmoment von 550 Nm liegt zwischen 2.150 und 5.000 U/min an.

**Performance** Das neue 911 Carrera 4 GTS Coupé mit Porsche-Doppelkupplungsgetriebe PDK und Sport Chrono-Paket sprintet in 3,6 Sekunden von null auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit liegt für das heckgetriebene 911 Carrera GTS Coupé mit manueller Schaltung nunmehr bei 312 km/h. Der Verbrauch sinkt im Vergleich zu den Vorgängermodellen mit Saugmotor um bis zu 0,6 l/100 km.

**Fahrwerk** Mit der breiten Carrera 4-Karosserie erhalten alle GTS-Modelle auch eine breitere Spur. Das führt zu einer geringeren Wankneigung und noch besserer Kurvenstabilität. Serienmäßig rollt der GTS auf schwarz seidenglanz lackierten 20-Zoll-Rädern mit Zentralverschluss, abgeleitet vom Turbo S. Das aktive Sportfahrwerk mit Porsche Active Suspension Management (PASM) senkt die Karosserie der GTS Coupés im Vergleich zum 911 Carrera S um zehn Millimeter ab. Das Sport Chrono-Paket zählt beim GTS zur Serienausstattung. Auf Wunsch verbessert die Hinterachslenkung das Handling und sorgt zeitgleich für noch mehr Stabilität bei höheren Geschwindigkeiten.

**Design und**

**Aerodynamik** Die neue Sport Design-Bugverkleidung unterscheidet den GTS optisch von den übrigen Carrera- und Targa-Modellen. Das aerodynamisch optimierte Bugteil mit tiefem Bugspoiler und höherer Heckspoiler-Ausfahrhöhe senken die Auftriebsbeiwerte an Vorder- und Hinterachse. Am Heck machen den GTS folgende Modifikationen unverkennbar: abgedunkelte Heckleuchten, schwarze Schriftzüge, das Lufteinlassgitter und mittig angeordnete schwarze Endrohre. Die Hecktriebler unterscheiden sich optisch durch eine schwarze Zierleiste statt des Leuchtenbandes zwischen den Rückleuchten. Sport Design-Außenspiegel und schwarz seidenglanz lackierte Zentralverschlussräder runden die Seitenansicht ab. Der 911 Targa 4 GTS trägt darüber hinaus erstmals serienmäßig einen schwarzen Targa-Bügel.

**Sound** Eine serienmäßige Sportabgasanlage und reduzierte Dämmungen sorgen für den charakteristischen GTS-Sound.

**Interieur** Sportlicher Innenraum: GTS-Insassen nehmen auf Alcantara-Sportsitzen mit neuem Nahtbild Platz. Die Zierleisten sind aus gebürstetem, schwarz eloxiertem Aluminium. Lenkradkranz, Mittelarmkonsole und Armauflage sind mit Alcantara bezogen. Auf Wunsch fallen die Rücksitze beim Coupé weg, wenn noch mehr Gewicht gespart werden soll.

**Infotainment** Das Porsche Communication Management (PCM) mit Touchscreen lässt sich so einfach bedienen wie ein Smartphone. Neu ist die serienmäßige Porsche Track Precision App, welche sich erstmals in allen GTS-Modellen nutzen lässt. Die Weiterentwicklung aus dem Motorsport erlaubt eine automatische Aufzeichnung, detaillierte Anzeige und Analyse von Fahrdaten auf dem Smartphone.

Sportlicher Nachwuchs für die Porsche 911-Familie

Fünfmal GTS. Fünfmal Power

Die fünf neuen GTS-Modelle verkörpern die sportlichste und emotionalste Ausprägung der 911 Carrera/911 Targa-Palette. Sie richten sich besonders an sportlich ambitionierte Fahrer, die eine hohe Alltagstauglichkeit schätzen. Neben Performance-orientierten Features bringen die GTS-Modelle bereits in der Grundausstattung ein hohes Ausstattungsniveau mit.

Schon 1963 brachte der 904 Carrera GTS als straßenzugelassener Sportwagen Rennsport-Technologie auf die Straße. 924 GTS und 928 GTS folgten und kultivierten das Prinzip in den 1980er- und 1990er-Jahren. Im Jahr 2010 feierte es mit dem 911 Carrera GTS (Typ 997) seine Wiedergeburt. Seitdem gingen weltweit 15.334 GTS-Modelle der Sportwagen-Ikone 911 in Kundenhand über.

**Performance und Motor – mehr Leistung durch neue Turbolader**

Das Herz eines jeden Porsche ist sein Motor. Im Heck der neuen 911 GTS-Modelle arbeitet ein Dreiliter-Sechszylinder-Biturbo-Boxermotor mit 331 kW (450 PS). Das maximale Drehmoment von 550 Nm liegt zwischen 2.150 und 5.000 U/min an. Das Triebwerk leistet 22 kW (30 PS) mehr als beim 911 Carrera S und 15 kW (20 PS) mehr als beim jeweiligen GTS-Vorgängermodell mit Saugmotor. Möglich wurde dies durch neu entwickelte Turbolader und eine Anhebung des Ladedrucks. Bessere Durchzugswerte, schnellere Beschleunigung und eine noch höhere Höchstgeschwindigkeit sind das Ergebnis. Im Vergleich zu den aktuellen S-Modellen spurten alle 911 GTS-Modelle um mindestens 0,2 Sekunden schneller von null auf 100 km/h. Erster am Ziel ist das 911 Carrera 4 GTS Coupé mit PDK im Sport Plus-Modus: es benötigt nur 3,6 Sekunden für den Standardsprint. Die Endgeschwindigkeit liegt bei allen GTS-Modellen jenseits der 300-km/h-Marke. Beim Coupé mit Schaltgetriebe und Heckantrieb ist sie am höchsten und notiert mit 312 km/h (vier km/h mehr als beim vergleichbaren S-Modell).

Doch nicht nur das: Der GTS vereint hohe Beschleunigungs- und Sprintqualitäten mit einer exzellenten Querdynamik. Die Nürburgring-Nordschleife mit ihren 73 Kurven und 20,83 Kilometer Streckenlänge umrundet der serienbereifte 911 Carrera GTS in 7:26 Minuten. Damit ist er zwölf Sekunden schneller als der Vorgänger und vier Sekunden schneller als der aktuelle 911 Carrera S.

Speziell für die Rundstrecke optimiert, bietet Porsche mit Einführung der GTS-Modelle darüber hinaus neue, straßenzugelassene UHP-Sportreifen (Ultra High Performance Reifen) an. Sie sind für alle aktuellen 911-Modelle über die Porsche-Zentren erhältlich und in puncto Reifenmischung, Reifenprofil und Profiltiefe auf die Bedürfnisse hoher Performance abgestimmt. Die UHP-Reifen ermöglichen im Rundstreckenbetrieb länger konstant schnelle Rundenzeiten. So gerüstet umrundet der GTS die Nürburgring Nordschleife weitere vier Sekunden schneller. Im 20-Zoll-Format messen die Reifen an der Vorderachse 245/35, an der Hinterachse 305/30.

Zur Performance eines GTS zählt aber nicht nur die schiere Leistung, sondern auch der Motorsound. Durch die Sportabgasanlage mit den mittig angeordneten schwarzen Endrohren erhält der Boxermotor einen unnachahmlich sonoren Klang. Heiseres Fauchen beim Beschleunigen in Richtung Drehzahlbegrenzer und kurze Gasstöße, der im Sport- und Sport Plus-Modus enthaltenen, automatischen Zwischengasfunktion erzeugen den 911-typischen Klang. Durch das speziell abgestimmte Zusammenspiel von Motor und Steuerung der Abgasklappen sowie reduzierte Dämmungen, klingen die GTS-Modelle noch emotionaler. Dieser prägnante Sound schärft den Charakter des Fahrzeugs zusätzlich.

Dennoch bleibt der GTS genügsam: Trotz der hohen Leistung verbraucht beispielsweise der 911 Carrera GTS mit PDK nach NEFZ nur 8,3 l/100 km. Das entspricht einem CO2-Ausstoß von 188 g/km.

Die Kraftübertragung auf die Hinterachse übernimmt bei allen 911 GTS-Modellen serienmäßig das Siebengang-Schaltgetriebe. Als Option steht das Siebengang-Porsche-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) zur Wahl. Das PDK vereint den hohen mechanischen Wirkungsgrad eines manuellen Schaltgetriebes mit dem Schalt- und Fahrkomfort eines Automatikgetriebes. Die schnellen Gangwechsel ohne Zugkraftunterbrechung, verbunden mit einer leichten Momentenüberhöhung in den Sportprogrammen, verbessern die Beschleunigungswerte. Sie ermöglichen schnellere Rundenzeiten. Gleichzeitig verbessert die optimale Spreizung und Schaltstrategie des PDK die Effizienz.

Praktisch und für die GTS-Modelle serienmäßig: Über den beim Sport Chrono-Paket integrierten Mode-Schalter am Lenkrad lassen sich die unterschiedlichen Fahrprogramme anwählen: Normal, Sport, Sport Plus und Individual. Ist der Sport-Modus aktiviert, spricht der Motor noch direkter an. Das PDK ist in diesem Fahrprogramm auf kürzere Schaltzeiten und optimale Schaltpunkte für maximale Beschleunigung ausgelegt. Das Getriebe schaltet früher zurück und dreht die Gänge länger aus. Beim Zurückschalten wird automatisch Zwischengas gegeben. Im Sport Plus-Modus sind diese Eigenschaften noch stärker ausgeprägt und auf maximale Performance getrimmt. In diesem Modus ermöglicht die Launch Control-Funktion auch einen Rennstart. Bei den PDK-Fahrzeugen kann über den Schalter zudem die Funktion „Sport Response“ aktiviert werden. Motor und Getriebe bereiten sich dann auf eine schnellstmögliche Leistungsentfaltung vor. Das heißt maximales Ansprechverhalten für etwa 20 Sekunden.

**Das Fahrwerk – tiefer, sportlicher und auf Wunsch mit Hinterachslenkung**

Leistung und Längsbeschleunigung sind das Eine. Hohe Kurvengeschwindigkeiten und höchste Fahrpräzision das Andere. Bei der Entwicklung der GTS-Modelle legten die Entwickler den Fokus auf eine noch sportlichere Abstimmung der Fahrwerkskomponenten. Fundament des Ganzen ist eine im Vergleich zum Carrera S verbreiterte Spur, die auch bei den heckgetriebenen Modellen an der Hinterachse 1.544 Millimeter misst. Vorteile sind eine geringere Wankneigung und eine verbesserte Kurvenstabilität.

Das serienmäßige adaptive Dämpfersystem Porsche Active Suspension Management (PASM) sorgt bei den GTS-Cabriolets und dem GTS-Targa für eine bessere Bodenhaftung und präziseres Einlenkverhalten. Die GTS-Coupés erhalten exklusiv das PASM-Sportfahrwerk, das die Karosserie um weitere zehn Millimeter tieferlegt. Zudem verbessern weitere, gleichfalls serienmäßige Systeme das Einlenkverhalten, die Lenkpräzision und Agilität der GTS-Modelle: Bei den Modellen mit Schaltgetriebe sind es zum Beispiel das Porsche Torque Vectoring (PTV) und die mechanische Hinterachs-Quersperre, bei GTS-Modellen mit PDK das Porsche Torque Vectoring Plus (PTV+) und die elektronisch geregelte Hinterachs-Quersperre. Beide Systeme sorgen für gezielte Bremseingriffe am kurveninneren Hinterrad und begünstigen die Traktion beim starken Beschleunigen aus engen Kurven Die optional erhältliche, aktive Wankstabilisierung PDCC wurde auf die höhere Leistung der GTS-Modelle angepasst.

Das GTS-Fahrwerk überzeugt mit hoher Spurstabilität, präziser Lenkungsrückmeldung und neutralem Einlenkverhalten. Zudem kommen bei den GTS-Modellen die um 16 Prozent größeren Bremsbeläge aus dem 911 Turbo in Verbindung mit den im Durchmesser um zehn Millimeter vergrößerten vorderen Bremsscheiben der Dimension 350 x 34 Millimeter zum Einsatz. Sie sind mit einem neuen Bremsscheibentopf aus Aluminium verstiftet, der die ungefederten Massen reduziert und zu einer besseren Fahrdynamik beiträgt.

Die Bremsen mit optimierter Bremsbelüftung und rot lackierten Bremssätteln sorgen für erstklassige Verzögerungswerte – auch bei hoher thermischer Belastung auf der Rundstrecke. Serienmäßig rollen die GTS-Modelle auf schwarzen 20-Zoll-Rädern mit Zentralverschluss. Die Zentralverschluss-Räder sind an Vorder- und Hinterachse ein halbes Zoll breiter als die des 911 Carrera S: sie messen nunmehr neun Zoll an der Vorderachse und zwölf Zoll an der Hinterachse. Die Reifenaufstandsfläche wird damit vergrößert und der Grip verbessert.

Erstmals ist für alle GTS-Modelle auch die Hinterachslenkung optional erhältlich. Dabei lenkt das System bis etwa 50 km/h die Hinterräder entgegen der Einschlagrichtung der Vorderräder. Das führt zu einer virtuellen Radstandverkürzung. So wird der Wendekreis kleiner, das Einlenkverhalten in Kurven deutlich dynamischer und das Rangieren spürbar erleichtert.

Bei Geschwindigkeiten über 80 km/h lenkt das System die Hinterräder in die gleiche Richtung wie die Vorderräder. Das Ergebnis: eine virtuelle Radstandverlängerung und eine gesteigerte Fahrstabilität, etwa bei schnellen Spurwechseln auf der Autobahn. Zusätzlich ist die Lenkübersetzung an der Vorderachse um zehn Prozent direkter ausgeführt.

Für noch mehr Fahrdynamik sorgt besonders die Kombination von PASM und den dynamischen Motorlagern des Sport Chrono-Pakets. Das elektronisch geregelte System minimiert die Vibrationen des Antriebsstrangs und reduziert Bewegungen, die aufgrund der Gesamtmasse des Antriebsstrangs die Fahrdynamik beeinflussen. Es verbindet damit die Vorteile von harter und weicher Motorlagerung: Bei Lastwechseln und in schnellen Kurven wird das Fahrverhalten merklich stabiler. Auf unebener Fahrbahn bleibt dagegen der Fahrkomfort uneingeschränkt erhalten. Somit gilt für alle GTS-Modelle: Sie vereinen eine hohe Motorleistung mit Sportwagen-typisch präzisem Fahrverhalten.

Das Porsche Stability Management (PSM), das die Stabilisierung im fahrdynamischen Grenzbereich automatisch regelt, ermittelt permanent Fahrtrichtung, Fahr- und Giergeschwindigkeit sowie die Querbeschleunigung des Fahrzeugs. Beim Beschleunigen auf unterschiedlichen Oberflächen verbessert PSM die Traktion. Neu und Bestandteil des serienmäßigen Sport Chrono-Pakets ist der PSM Sport-Modus. Der PSM-Sport-Modus ermöglicht es ambitionierten Fahrern, sich beispielsweise auf der Rundstrecke oder beim Wintertraining noch weiter an den Grenzbereich des Elfers heranzutasten. Im Vergleich zu PSM On erlaubt die Funktion größere Gierbewegungen um die Hochachse und mehr Schlupf an den Antriebsrädern.

Design und Aerodynamik – noch schärfer und mehr Abtrieb

Die neuen GTS-Modelle setzen sich nicht nur technisch, sondern auch optisch von den übrigen 911-Modellen ab. Alle GTS-Fahrzeuge verfügen über die 911 Carrera 4-Karosserie mit den um 44 Millimeter breiter ausgestellten Radhäusern an der Hinterachse und der breiteren Spur der Allrad-Elfer.

Die neue Sport Design-Bugverkleidung mit schwarzer Spoilerlippe und vergrößerten Luftöffnungen unterscheidet die GTS-Modelle optisch. Das Bugteil mit einem tiefen Bugspoiler ist aerodynamisch optimiert. Es sorgt in Verbindung mit einer höheren Heckspoiler-Ausfahrhöhe dafür, dass die Auftriebsbeiwerte an der Vorder- und Hinterachse nochmals gesenkt werden. Mit den vergrößerten Luftöffnungen steigt außerdem die Kühlleistung. Dies kommt der Fahrdynamik und damit einhergehend der Performance auf der Rennstreckezugute. Bi-Xenon-Scheinwerfer inklusive Porsche Dynamic Light System (PDLS) und schwarz lackierte Kappen der Scheinwerferreinigungsanlage runden das GTS-Frontdesign ab. Optional sind abgedunkelte LED-Scheinwerfer erhältlich.

Seitlich ist der GTS an den Sport Design-Außenspiegeln mit schwarzem Spiegelfuß und schwarzen GTS-Schriftzügen erkennbar. Den 911 Targa 4 GTS charakterisiert darüber hinaus der Targa-Bügel, der erstmals in schwarz gehalten ist. Alle GTS-Modelle rollen auf 20-Zoll-Rädern mit Zentralverschluss. Diese Räder waren bisher den 911 Turbo-Modellen vorbehalten. Exklusiv für die GTS-Modelle sind sie in seidig glänzendem Schwarz lackiert.

Am Heck kennzeichnen den GTS abgedunkelte Rückleuchten und Endrohre in Schwarz. Akzente setzen darüber hinaus die schwarz lackierten Leisten auf dem Lufteinlassgitter sowie der GTS-Schriftzug auf dem Heckdeckel. Bei den heckgetriebenen Fahrzeugen verbindet ersetzt eine schwarze Zierleiste das Leuchtenband der Allrad-Modelle. Optional verleiht ein dezenter Heckspoiler aus dem Sport Design-Paket einen noch sportlicheren Ausdruck.

Auch der Innenraum trägt seinen Teil zu einem intensiven Sportwagenerlebnis bei. Die serienmäßigen Sportsitze Plus (4-Wege, elektrisch) umschließen Fahrer und Beifahrer eng, bieten aber gleichzeitig viel Komfort. Die Sitz-Mittelbahnen bestehen wie bei allen GTS-Modellen aus Alcantara. Durch ein neues Nahtbild an der Sitzfläche unterscheidet sich der GTS von den Carrera- und Carrera S-Modellen. Ebenfalls zur Serienausstattung zählt das GT-Sportlenkrad mit 360 Millimeter Durchmesser mit Alcantara-Bezug. Optional werden im Interieur-Paket GTS Ziernähte und Drehzahlmesser in Kontrastfarbe angeboten.

Zierleisten aus schwarz eloxiertem und gebürsteten Aluminium lassen Rennsport-Atmosphäre in das GTS-Cockpit einziehen. Auf den Einstiegszierleisten ist der GTS-Schriftzug schwarz geprägt. GTS-Schriftzüge befinden sich ebenso auf dem Drehzahlmesser und auf den Kopfstützen. Beim Entfall der Rücksitzanlage im Coupé prangt ein weiterer GTS-Schriftzug auf dem Teppich des Mitteltunnels. Auch der TFT-Bildschirm begrüßt seine Passagiere beim Starten mit dem GTS-Schriftzug.

Optional gibt es das Interieur-Paket GTS, welches Gurtbänder, gestickte Schriftzüge an den Kopfstützen sowie Nähte an Sitzen und Fußmatten in den Kontrastfarben karminrot oder rhodiumsilber enthält. Ebenfalls in der gewählten Farbe lackiert ist der Drehzahlmesser. Die Zierleisten sind dann aus Carbon.

## Porsche Communication Management – Infotainment mit leichter Bedienung

In den neuen 911 Carrera GTS-Modellen ist das Porsche Communication Management (PCM) inklusive Online-Navigationsmodul, Sprachbedienung sowie der Integration von Porsche Connect serienmäßig. Das PCM lässt sich analog zu einem Smartphone mit Multitouch-Gesten auf dem Sieben-Zoll-Bildschirm bedienen. Auch die Eingabe per Handschrift ist möglich. Mobiltelefone und Smartphones lassen sich per WLAN verbinden. Die in der Mittelarmlehne integrierte Smartphone-Ablage sorgt für optimierten Mobilfunk-Empfang.

Für eine schnelle und zuverlässige Navigation stehen Echtzeit-Verkehrsinformationen zur Verfügung. Das garantiert dem Fahrer einen schnellen Überblick über die Verkehrslage und eine dynamische Anpassung der Route. Weiterhin sind zahlreiche weitere Porsche Connect Dienste verfügbar. Eine detaillierte Übersicht der pro Land und Fahrzeug verfügbaren Connect Dienste gibt es unter www.porsche.com/connect.

Ebenfalls zur Serienausstattung zählt das Sport Chrono-Paket. Es bietet zusätzlich zur analogen Stoppuhr auf der Armaturentafel und der digitalen Stoppuhr im Kombiinstrument eine Performance-Anzeige im PCM. Erstmalig für die neuen GTS-Modelle verfügbar ist die weiterentwickelte Porsche Track Precision App. Die aus dem Motorsport stammende App für Smartphones erlaubt durch die direkte Anbindung an die Fahrzeugsysteme die automatische Aufzeichnung, Anzeige und detaillierte Analyse für das Fahren auf Rundstrecken. Aus 130 vordefinierten Rundstrecken weltweit können eigene Runden getriggert und aufgezeichnet werden. Ist die gewünschte Rennstrecke nicht dabei, erlaubt die App das Hinzufügen eigener Strecken.

Im Rundstreckeneinsatz visualisiert die App auf dem Smartphone die Fahrdynamik. Sie zeigt neben den Sektor- und Rundenzeiten auch animierte Abweichungen gegenüber einer Referenzrunde an. Die App nutzt dabei hochpräzise Fahrzeugdaten in Verbindung mit einem präzisen GPS direkt aus dem PCM. Grafische Analysen der Fahrdaten sowie eine Videoanalyse helfen dem Fahrer, seine Fahr-Performance stetig zu verbessern. Für die Videoanalyse wird die eigene Smartphone-Kamera verwendet und um animierte Fahrdaten ergänzt. Um eine zusätzliche Perspektive während der Fahrt zu erhalten, lässt sich ein weiteres Video aus einer zweiten, externen Kamera nutzen. Die Analyse von Fahrdaten und der Vergleich mit anderen Fahrten ermöglicht schnell eine Optimierung von Bremspunkten und Ideallinie. Darüber hinaus gibt die App akustisch die Rundenzeit durch und ist imstande eigene Aufzeichnungen über soziale Netzwerke mit Freunden zu teilen. Exportiert werden können auch die aufgezeichneten Videoanalysen oder Fahrer-Daten. Eine detaillierte Analyse ist mit einer zusätzlichen Software auch auf dem Heim-PC. Besitzer einer Apple Watch können einige Funktionen auch per App steuern. Während der Fahrt können sie sich zum Beispiel die Herzfrequenz messen lassen und diese für weitere Analysen aufzeichnen.

Optionale Assistenzsysteme – mehr Sicherheit für mehr Performance

Dank der angebotenen Assistenzsysteme können die 911 GTS-Modelle individuell auf die persönlichen Bedürfnisse zugeschnitten werden: Der optional erhältliche Tempostat bremst moderat, wenn die vorgegebene Geschwindigkeit auf einem Gefällstück überschritten werden würde. Der Abstandsregeltempostat ACC (Option) verfügt in Verbindung mit dem PDK über eine Segelfunktion. Dabei öffnen im Kolonnenverkehr die Kupplungen, was durch das antriebslose Rollen Kraftstoff spart.

Der Spurwechselassistent erhöht bei den GTS-Modellen die Sicherheit auf mehrspurigen Schnellstraßen. Das System überwacht per Radarsensoren im Heck den Bereich hinter dem Fahrzeug und den toten Winkel. Im Geschwindigkeitsbereich zwischen 30 und 250 km/h informiert der Assistent den Fahrer mittels einer glimmenden Warnleuchte im Spiegeldreieck über Fahrzeuge, die sich schnell von hinten nähern oder im toten Winkel fahren. Setzt der Fahrer währenddessen den Blinker oder erkennt das System einen Spurwechsel, leuchtet das Warnsignal viermal auf. Gerade auf der Autobahn erhöht der Spurwechselassistent so den Komfort und die Sicherheit. Er greift aber nicht in die Fahrzeugführung ein und kann jederzeit deaktiviert werden.

**Verbrauchsinformationen**

**911 Carrera GTS:** Kraftstoffverbrauch kombiniert: 9,4–8,3 l/100 km;  
innerstädtisch: 12,9–10,7 l/100 km; außerstädtisch: 7,3–6,9 l/100 km;  
CO2-Emissionen: 214–188 g/km

**911 Carrera 4 GTS:** Kraftstoffverbrauch kombiniert: 9,7–8,5 l/100 km;   
innerstädtisch: 13,3–10,9 l/100 km; außerstädtisch: 7,6–7,1 l/100 km;  
CO2-Emissionen: 220–192 g/km

**911 Targa 4 GTS:** Kraftstoffverbrauch kombiniert: 9,7–8,7 l/100 km;   
innerstädtisch: 13,3–11,2 l/100 km; außerstädtisch: 7,6–7,3 l/100 km;   
CO2-Emissionen: 220–196 g/km