

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 Bremsengriffe 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 präzisiertem Fahrverhalten.

Das Porsche Stability Management (PSM), das die Stabilisierung im fahrdynamischen Grenzbereich automatisch regelt, ermittelt permanent Fahrtrichtung, Fahr- und Giergeschwindigkeit sowie die Querschleunigung 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.