Pressemappe

Porsche auf dem Genfer Automobilsalon 2017

**Porsche-Weltpremieren**
Die Neuheiten in Genf S. 3

**Panamera Sport Turismo**
Neue Karosserievariante des Porsche Panamera S. 6

**Panamera Turbo S E-Hybrid**
Zweites Hybrid-Modell des Panamera geht an den Start S. 9

**911 GT3**Stärkerer Saugmotor und Fahrwerk aus dem Motorsport S. 12

**911 GTS-Modelle**Sportlicher Nachwuchs für die Porsche 911-Familie S. 14

**Kraftstoff und Emissionen**

911 GT3: Kraftstoffverbrauch kombiniert 12,9 – 12,7 l/100 km; CO2-Emissionen 290 ­– 288 g/km;

911 Carrera GTS: Kraftstoffverbrauch kombiniert 9,4 – 8,3 l/100 km; CO2-Emission 212 – 188 g/km

911 Carrera GTS Cabriolet: Kraftstoffverbrauch kombiniert 9,4 – 8,4 l/100 km; CO2-Emission 214 – 190 g/km

911 Carrera 4 GTS: Kraftstoffverbrauch kombiniert 9,5 – 8,5 l/100 km; CO2-Emission 216 – 192 g/km

911 Carrera 4 GTS Cabriolet: Kraftstoffverbrauch kombiniert 9,7 – 8,7 l/100 km; CO2-Emission 220 – 196 g/km

911 Targa 4 GTS: Kraftstoffverbrauch kombiniert 9,7 – 8,7 l/100 km; CO2-Emission 220 – 196 g/km

911 Carrera 4S: Kraftstoffverbrauch kombiniert 9,0 – 7,9 l/100 km; CO2-Emissionen 208 – 180 g/km

Panamera Turbo1): Kraftstoffverbrauch kombiniert 9,4 – 9,3 l/100 km; CO2-Emissionen 214 – 212 g/km

Panamera Turbo S E-Hybrid: Kraftstoffverbrauch kombiniert 2,9 l/100 km; Stromverbrauch kombiniert 16,2 kWh/100 km; CO2-Emissionen 66 g/km

Panamera Turbo S E-Hybrid Executive: Kraftstoffverbrauch kombiniert 2,9 l/100 km; Stromverbrauch kombiniert 16,2 kWh/100 km; CO2-Emissionen 66 g/km

Panamera 4 Sport Turismo1: Kraftstoffverbrauch kombiniert 7,9 – 7,8 l/100 km; CO2-Emissionen 180 – 178 g/km

Panamera 4S Sport Turismo1: Kraftstoffverbrauch kombiniert 8,3 – 8,2 l/100 km; CO2-Emissionen 189 – 187 g/km

Panamera 4S Diesel Sport Turismo1: Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,8 – 6,7 l/100 km; CO2-Emissionen 178 – 176 g/km

Panamera Turbo Sport Turismo1: Kraftstoffverbrauch kombiniert 9,5 – 9,4 l/100 km; CO2-Emissionen 217 – 215 g/km

Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo: Kraftstoffverbrauch kombiniert 2,6 l/100 km; Stromverbrauch kombiniert 15,9 kWh/100 km; CO2-Emissionen 59 g/km

Cayenne S E-Hybrid1: Kraftstoffverbrauch kombiniert 3,4 – 3,3 l/100 km; Stromverbrauch kombiniert 20,8 – 18,6 kWh/100 km; CO2-Emissionen 79 – 75 g/km;

1) Bandbreite in Abhängigkeit vom verwendeten Reifensatz

Porsche auf dem Genfer Automobilsalon 2017

**Neue Panamera- und 911-Modelle feiern Weltpremiere**

**Genf.** Porsche startet mit drei spektakulären Weltpremieren in den Frühling 2017. Der Sportwagenhersteller präsentiert auf dem 87. Internationalen Automobilsalon Genf (7. bis 19. März 2017) mit dem Panamera Sport Turismo eine neue Karosserievariante der Gran Turismo-Familie und eine Neuheit im Segment. Die Modelllinie erweitert mit einzigartigem Design, mehr Raum für Passagiere und Gepäck sowie größerer Heckklappe die Spreizung zwischen sportlicher Eleganz und praktischem Alltagsnutzen. Ein weiteres Highlight setzt der neue Panamera Turbo S E-Hybrid. Mit der zweiten Hybrid-Variante des Panamera (Systemleistung 500 kW/680 PS) positioniert Porsche erstmals einen Plug-in-Hybrid als Topmodell einer Baureihe. Leistung als Leidenschaft prägt auch den rennsportnahen 911 GT3. Die neue Generation des radikalen Elfers knüpft eine noch intensivere Verbindung zwischen Alltag und Rundstrecke. Im Mittelpunkt der Weiterentwicklung steht der neu entwickelte, hoch drehende Saugmotor mit 368 kW (500 PS). Ihren ersten Messeauftritt feiern zudem die 911 GTS-Modelle.

**Neue Sportwagenlinie mit Zusatznutzen: Panamera Sport Turismo**

Porsche entwickelt die Idee Panamera weiter. Als zweite Karosserievariante feiert der Panamera Sport Turismo seine Weltpremiere. Der Viertürer verbindet die Porsche Design-DNA mit einem erweiterten, variabel nutzbaren Raumangebot. Ab der B-Säule verläuft die Dachlinie des Sport Turismo geradliniger als die der coupéhaften Sportlimousine. Zum eleganten Erscheinungsbild kommt so mehr Platz für Passagiere und Gepäck (4+1-Sitzkonzept). Dank der großen, elektrisch bewegten Heckklappe schluckt die neue Variante neben dem Koffersatz für den Urlaub mühelos auch größeres Sportgerät. Unverändert bleibt indes der Sportwagencharakter des Gran Turismo. Beide Karosserielinien bauen auf der gleichen technischen Basis auf. Die Markteinführung des Panamera Sport Turismo erfolgt im Herbst 2017. Die Modellpalette umfasst zunächst fünf Antriebs- und Leistungsvarianten: Panamera 4, Panamera 4S, Panamera 4S Diesel, Panamera 4 E-Hybrid und Panamera Turbo.

**Mit dem Konzept des 918 Spyder: Panamera Turbo S E-Hybrid**

Das Teamwork von leistungsstarkem V8-Motor und drehmomentstarkem Elektroantrieb hat den Porsche 918 Spyder im Jahr 2013 zum schnellsten Supersportwagen auf dem Nürburgring gemacht. Jetzt übernimmt der Panamera Turbo S E-Hybrid dieses Konzept und damit die Spitzenposition als derzeit stärkste Hybrid-Limousine der Welt. Den vereinten Kräften des Achtzylinders (404 kW/550 PS) und des 100 kW/136 PS starken Elektromotors steht ein Normverbrauch (NEFZ) von 2,9 l/100 km Kraftstoff und 16,2 kWh/100 km Strom gegenüber. Die Beschleunigung in 3,4 Sekunden von null auf 100 km/h rangiert im Bereich hochklassiger Sportwagen. Gleichzeitig kann der Plug-in-Hybrid bei vollgeladener Batterie bis zu 50 km rein elektrisch gleiten. Fahrwerksseitig reicht das Können des Top-Panamera von der Kurvendynamik eines Sportwagens bis zum Komfort einer Luxuslimousine. Das Prinzip Spreizung erweitert damit gleich mehrfach seine Grenzen. Mit dem Panamera Turbo S E-Hybrid macht Porsche klar: Elektromobilität ist ein fester Faktor bei der Weiterentwicklung sportlicher Spitzenleistung. Das neue Topmodell der Panamera-Baureihe steht von Beginn an mit zwei Radständen zur Wahl, Markteinführung ist im Juli 2017.

**Vom Alltag auf die Rundstrecke: Neuer 911 GT3 mit 500 PS**

Noch stärker, noch schneller, noch präziser: Mit dem 911 GT3 hat die Motorsportabteilung von Porsche einen neuen Souverän für die Rundstrecke geschaffen, der dank Straßenzulassung auf eigener Achse anreisen kann. Herzstück des radikalen Elfers ist der neue Vier-Liter-Boxermotor mit 368 kW (500 PS), ein nahezu unverändertes Rennsport-Aggregat aus dem 911 GT3 Cup. Für Puristen wichtig: Neben dem serienmäßigen PDK-Getriebe steht erstmals ein Sechsgang-Sportschaltgetriebe zur Wahl. Zur weiteren Steigerung der Fahrdynamik wurde das Ansprechverhalten des PASM-Fahrwerks mit Hinterachslenkung nochmals optimiert. Mit PDK beschleunigt der Sportwagen in 3,4 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 318 km/h, mit manuellem Schaltgetriebe bei 320 km/h. Optisch gibt sich der 911 GT3 wenig zurückhaltend: Der dominante Heckflügel steht noch höher als bisher im Luftstrom. Große Luftein- und Auslässe am Bug, in der Fronthaube sowie am Heck zeugen von konsequenter Motorsport-Aerodynamik. Die Markteinführung des neuen 911 GT3 startet ab Mitte Juni 2017.

**Mehr sportliche Leistung: Die neuen Porsche 911 GTS-Modelle**

Für besonders leistungsbewusste 911-Kunden schreibt Porsche die Geschichte der GTS-Sportwagen mit fünf neuen Modellen fort. Sie setzen sich aus Coupé und Cabriolet mit Hinter- oder Allradantrieb sowie dem 911 Targa 4 GTS zusammen. Alle haben den auf 331 kW (450 PS) leistungsgesteigerten Motor, die breite Karosserie der Allrad-Modelle, das PASM-Sportfahrwerk und eine speziell zusammengestellte Innenausstattung gemeinsam. Neu entwickelte Turbolader heben die Leistung des Dreiliter-Sechszylinders im Vergleich zum Triebwerk der 911 Carrera- und Targa S-Modelle um 22 kW (30 PS) an. Ein tiefer Bugspoiler und eine höhere Heckspoiler-Ausfahrhöhe senken die Auftriebsbeiwerte an Vorder- und Hinterachse gegenüber den Carrera S-Modellen weiter ab. Schwarze Design-Elemente und die ebenfalls schwarz lackierten 20-Zoll-Räder mit Zentralverschluss sowie GTS-Schriftzüge an den Türen prägen den eigenständigen Auftritt der neuen Modelle. Die Auslieferung der ersten 911 GTS beginnt in diesen Tagen.

**Exklusive Neuheit für China: Panamera Executive**

Mit dem Start des Genfer Autosalons erweitert Porsche auch die Panamera Executive-Modell-Palette in China: Exklusiv für den chinesischen Markt gibt es ab Oktober 2017 eine heckgetriebene Langversion der erfolgreichen Sportlimousine Panamera. Der neue Panamera Executive mit Dreiliter-V6-Turbomotor (243 kW/330 PS) bietet für chinesische Kunden preislich einen attraktiven Einstieg in die betont luxuriösen Varianten des Gran Turismo mit langem Radstand (plus 150 Millimeter). Das Modell komplettiert zusammen mit dem ebenfalls neuen Panamera Turbo S E-Hybrid Executive in China die Executive-Varianten Panamera Turbo Executive (404 kW / 550 PS), Panamera 4S Executive (324 kW / 440 PS), Panamera 4 E-Hybrid Executive (340 kW / 462 PS) und Panamera 4 Executive (243 kW / 330 PS).

**Porsche in der Schweiz: Weiteres Rekordjahr in Folge**

Seit 65 Jahren verkauft Porsche in der Schweiz Sportwagen – eine Dauerfreundschaft mit immer neuen Höhepunkten: 3.970 Fahrzeugen lieferte das Unternehmen 2016 aus, knapp vier Prozent mehr als im Vorjahr und damit ein neuer Rekord. Erfolgreichste Baureihe war der Macan mit 1.650 Neufahrzeugen, gefolgt vom 911 mit 1.050 Einheiten. Auf dem klassischen Markt für Allradfahrzeuge war insbesondere der 911 Carrera 4S besonders gefragt. Zudem zeigten sich die eidgenössischen Porsche-Kunden gegenüber der Plug-in-Zukunftstechnologie aufgeschlossen: Knapp 30 Prozent der 682 ausgelieferten Cayenne wurden mit Hybrid-Antrieb verkauft.

Neue Karosserievariante des Porsche Panamera

Weltpremiere in Genf: Sport Turismo ergänzt die Panamera-Baureihe

Porsche erweitert die Panamera-Familie um eine neue Karosserievariante: Auf dem Genfer Automobilsalon 2017 feiert der Panamera Sport
Turismo Weltpremiere. Und das gleich in fünf Versionen: als Panamera 4, Panamera 4S, Panamera 4S Diesel, Panamera 4 E-Hybrid und Panamera Turbo. Abgeleitet von der erfolgreichen Sportlimousine, setzt die neue Variante mit einem unverwechselbaren Design ein weiteres Statement im Luxussegment. Gleichzeitig ist der bis zu 404 kW/550 PS starke Sport Turismo variabel wie kein anderer Vertreter seiner Klasse. Mit großer Heckklappe, niedriger Ladekante, vergrößertem Gepäckraumvolumen und einem 4+1-Sitzkonzept wird das neue Panamera-Modell hohen Ansprüchen an Alltagstauglichkeit und Variabilität gerecht. „Der Panamera Sport Turismo ist für Porsche der Vorstoß in ein neues Segment unter Wahrung aller Porsche-typischen Werte und Attribute“, sagt Michael Mauer, Leiter Style Porsche.

Technisch und konzeptionell nutzt der Sport Turismo alle Innovationen der erst im vergangenen Jahr komplett erneuerten Panamera-Baureihe. Dazu gehören das digitalisierte Porsche Advanced Cockpit, wegweisende Assistenzsysteme wie das Porsche InnoDrive inklusive Abstandsregeltempostat, Fahrwerkssysteme wie eine Hinterachslenkung, die elektronische Wankstabilisierung Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC Sport) und leistungsstarke Antriebe. Darüber hinaus gilt: Alle Panamera Sport Turismo haben serienmäßig das Porsche Traction Management (PTM) an Bord – einen aktiven Allradantrieb mit elektronisch geregelter Lamellenkupplung. Ab den S-Modellen zählt zudem die adaptive Luftfederung mit Dreikammer-Technologie zur Serienausstattung.

**Design und Konzept eines Allround-Sportwagens**

Ebenso wie die coupéhafte Panamera-Sportlimousine kennzeichnen auch den Sport Turismo sehr dynamische Proportionen – geprägt von der Porsche Design-DNA. Das Fahrzeug ist 5.049 Millimeter lang, 1.428 Millimeter hoch und 1.937 Millimeter breit. Dazwischen spannt sich ein großer Radstand von 2.950 Millimeter. Zusätzlich prägen kurze Karosserieüberhänge und die bis zu 21 Zoll großen Räder die Silhouette.

Ab den B-Säulen, also dem Beginn der Fondtüren, kennzeichnet den Sport Turismo nach hinten ein vollkommen eigenständiges Design. Über der ausgeprägten Schulter erstreckt sich eine langgestreckte Fensterlinie und eine ebenso lange Dachkontur. Das Dach senkt sich nach hinten hin weniger stark ab als die Fensterlinie. Daraus ergibt sich eine markante und unverwechselbare D-Säule, die coupéartig in die Schulterpartie übergeht.

**Erster, adaptiv ausfahrbarer Dachspoiler im Segment**

Oben geht das Dach in einen adaptiven Spoiler über. Der Anstellwinkel des Dachspoilers wird abhängig von der Fahrsituation und den gewählten Fahrzeugeinstellungen in drei Stufen eingestellt und erzeugt auf der Hinterachse einen zusätzlichen Abtrieb von bis zu 50 Kilogramm. Bis zu einer Geschwindigkeit von 170 km/h reduziert das aerodynamische Luftleitelement – zentraler Systembestandteil der Porsche Active Aerodynamics (PAA) – im eingefahrenen Zustand mit einem Winkel von minus sieben Grad den Luftwiderstand und trägt so zur Verbrauchsoptimierung bei.

Ab 170 km/h fährt der Dachspoiler automatisch in die Performance-Stellung und erhöht mit einem Anstellwinkel von plus ein Grad Fahrstabilität und Querdynamik. In den Fahrmodi Sport und Sport Plus fährt der Dachspoiler bereits ab einer Geschwindigkeit von 90 km/h in diese Position. Aktiv unterstützend passt PAA den Anstellwinkel des Dachspoilers ab 90 km/h auf plus 26 Grad an, wenn das optionale Panorama-Schiebedach geöffnet wird. In diesem Fall trägt der Spoiler dazu bei, die Windgeräusche zu minimieren.

**Drei Sitzplätze im neu konzipierten Fond**

Als erster Panamera ist der neue Sport Turismo mit einer dreisitzigen Rückbank ausgestattet. Da die zwei äußeren Plätze – korrespondierend mit dem ebenso sportlichen wie komfortablen Anspruch der Baureihe – als Einzelsitze ausgelegt sind, ergibt sich hinten eine 2+1-Konfiguration. Optional kann der Panamera Sport Turismo viersitzig mit zwei elektrisch einstellbaren Einzelsitzen hinten bestellt werden.

Die höhere Dachlinie des Sport Turismo erleichtert hinten das Ein- und Aussteigen und gewährt dort deutlich mehr Kopffreiheit. Die Nutzbarkeit des Gepäckraums profitiert von der weit öffnenden, serienmäßig elektrisch betätigten Heckklappe und der nur 628 Millimeter niedrigen Ladekante. Bis zur Oberkante der Rücksitze bietet der Sport
Turismo mit bis zu 520 Litern (Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo: 425 Liter) 20 Liter mehr Stauvolumen als die Sportlimousine. Dachhoch beladen und mit umgeklappten Fondsitzen erhöht sich der Zugewinn auf etwa 50 Liter. Die drei Rücksitzlehnen lassen sich separat oder komplett umklappen (Verhältnis 40:20:40); die Entriegelung vom Gepäckraum aus erfolgt elektrisch. Sind alle Lehnen umgeklappt, entsteht eine nahezu ebene Ladefläche. Das Ladevolumen vergrößert sich in diesem Fall auf bis zu 1.390 Liter (Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo: 1.295 Liter).

Für den Gepäckraum des Panamera Sport Turismo gibt es auf Wunsch ein Laderaum-Management. Das variable System für den sicheren Transport umfasst unter anderem zwei in den Ladeboden integrierte Befestigungsschienen, vier Verzurr-Ösen und ein Gepäckraum-Trennnetz. Zusätzlich wird optional eine 230-Volt-Steckdose im Kofferraum angeboten.

**Fünf Motorisierungen zum Marktstart**

Der Panamera Sport Turismo ist ab sofort bestellbar. Die Markteinführung in Europa erfolgt am 7. Oktober 2017, in den übrigen Märkten Anfang November. Starten wird der neue Porsche mit fünf aus der Sportlimousine bekannten Antriebsvarianten. Die Preise beginnen in Deutschland für den Panamera 4 Sport Turismo (243 kW/330 PS) bei 97.557 Euro, für den Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo (340 kW/462 PS Systemleistung) bei 112.075 Euro, für den Panamera 4S Sport Turismo (324 kW/440 PS) bei 120.048 Euro, für den Panamera 4S Diesel Sport Turismo (310 kW/422 PS) bei 123.975 Euro und für den Panamera Turbo Sport Turismo (404 kW/550 PS) bei 158.604 Euro, jeweils inklusive Mehrwertsteuer.

Zweites Hybrid-Modell des Porsche Panamera geht an den Start

Turbo S E-Hybrid wird stärkstes Modell der Panamera-Reihe

Nachhaltige Spitzen-Performance bei Porsche: Mit dem neuen Panamera Turbo S E-Hybrid positioniert der Sportwagenhersteller erstmals einen Plug-in-Hybrid als Topmodell einer Baureihe. Dabei wird der Vierliter-V8-Motor aus dem Panamera Turbo mit einem Elektromotor kombiniert. Das Ergebnis ist eine Systemleistung von 500 kW/680 PS – und eine souveräne Kraftentfaltung: Bereits knapp über Leerlaufdrehzahl stehen 850 Nm Drehmoment zur Verfügung. Das sorgt für eine Beschleunigung von null auf 100 km/h in 3,4 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von 310 km/h. Die Boost-Strategie des allradgetriebenen Panamera stammt vom Supersportwagen 918 Spyder. Der Durchschnittsverbrauch im Neuen Europäischen Fahrzyklus liegt bei 2,9 l/100 km, bis zu 50 Kilometer weit kann das neue Panamera-Topmodell rein elektrisch fahren. Der Panamera Turbo S E-Hybrid unterstreicht die hohe Bedeutung der Elektromobilität für Porsche.

**Einzigartiges Antriebskonzept mit V8- und Elektromotor**

Nach dem erfolgreichen Debüt des Panamera 4 E-Hybrid, bei dem eine Kombination aus V6- und Elektromotor zum Einsatz kommt, zeigt Porsche erneut das große Leistungspotenzial der Hybridtechnologie. Beim neuen Panamera Turbo S E-Hybrid wird eine E-Maschine (100 kW/136 PS) mit einem V8-Motor (404 kW/550 PS) kombiniert. Die im Porsche-Hybrid-Modul verbaute Trennkupplung wird wie beim Panamera 4 E-Hybrid durch einen Electric Clutch Actuator (ECA) elektromechanisch betätigt. Daraus ergeben sich kurze Reaktionszeiten und ein hohes Maß an Komfort. Für die Kraftübertragung an das serienmäßige adaptive Allradsystem Porsche Traction Management (PTM) kommt – wie bei allen anderen Panamera-Modellen der zweiten Generation – das schnell schaltende Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) mit acht Gängen zum Einsatz. Der E-Performance-Antrieb beschleunigt die Luxuslimousine in nur 3,4 Sekunden auf 100 km/h und sorgt bei höheren Geschwindigkeiten für ein außergewöhnliches Durchzugsvermögen. Damit setzt der bis zu 310 km/h schnelle Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid einmal mehr Maßstäbe in seiner Klasse. Der serienmäßig luftgefederte Panamera Turbo S E-Hybrid bietet eine in diesem Segment einzigartige Balance: den Komfort einer Luxuslimousine gepaart mit den Performance-Werten eines Sportwagens.

Der Elektromotor wird über eine flüssigkeitsgekühlte Lithium-Ionen-Batterie mit einem Energie-Inhalt von 14,1 kWh mit Strom versorgt. Binnen sechs Stunden ist die im Heckbereich integrierte Hochvolt-Batterie über einen 230-Volt-Anschluss mit zehn Ampere vollständig geladen. Nutzt der Panamera alternativ zum serienmäßigen 3,6-kW-Ladegerät den optionalen 7,2-kW-On-Board-Lader und einen 230-Volt-Anschluss mit 32 Ampere, ist die Batterie bereits nach 2,4 Stunden voll. Via Porsche Communication Management (PCM) oder der App Porsche Connect (für Smartphone und Apple Watch) kann das Laden auch zeitgesteuert gestartet werden. Darüber hinaus ist der Panamera Turbo S E-Hybrid mit einer Standklimatisierung ausgestattet, um den Innenraum schon während des Ladens zu kühlen oder zu heizen.

**Dreiklang aus Sportwagen-Performance, Langstreckenkomfort und Effizienz**

Performance, Komfort und Effizienz bilden hier einen perfekten Dreiklang: Der
Panamera Turbo S E-Hybrid startet standardmäßig im rein elektrischen Modus
„E-Power“; über eine Distanz von bis zu 50 Kilometern ist der viertürige Sportwagen lokal emissionsfrei unterwegs. Durch das Überwinden eines Druckpunktes im Fahrpedal oder beim Unterschreiten eines Mindestladestandes der Batterie wechselt der Panamera in den Modus „Hybrid Auto“ – damit steht die Kraft beider Motoren zur Verfügung. Der Verbrauch im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) für Plug-in-Hybrid-Modelle liegt bei 2,9 l/100 km Superbenzin (66 g/km CO2) und 16,2 kWh/100 km Strom.

**Debüt mit zwei Radständen**

Auf den Markt kommt das neue Topmodell der zweiten Panamera-Generation in Europa im Juli 2017. Die weiteren Märkte folgen im zweiten Halbjahr 2017. Weltpremiere feiert der Panamera Turbo S E-Hybrid auf dem Genfer Automobilsalon (7. bis 19. März 2017). Von Anfang an wird der viertürige Gran Turismo auch als Executive-Version mit einem um 150 Millimeter verlängerten Radstand angeboten.

Zur Serienausstattung des Panamera Turbo S E-Hybrid zählen unter anderem die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), die Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport) inklusive Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), Servolenkung Plus und 21-Zoll-Leichtmetallräder im 911 Turbo Design. Außerdem in der Grundausstattung: eine Standklimatisierung, adaptive Aerodynamik-Elemente und die Dreikammer-Luftfederung inklusive Porsche Active Suspension Management (PASM). Die Langversion ist serienmäßig mit einer Hinterachslenkung ausgestattet. In Deutschland kostet der Panamera Turbo S E-Hybrid ab 185.736 Euro inklusive Mehrwertsteuer, der Panamera Turbo S E-Hybrid Executive startet bei 199.183 Euro.

Stärkerer Saugmotor und Fahrwerk aus dem Motorsport

Elfer für Straße und Sport – der neue Porsche 911 GT3

Performance wie im Motorsport, systematischer Leichtbau und ein ungefiltertes Fahrgefühl – so lautet die Kurzformel für den Porsche 911 GT3. Die neue Generation des radikalen Elfers feiert auf dem 87. Internationalen Automobilsalon in Genf 2017 Weltpremiere. Sie knüpft eine noch intensivere Verbindung zwischen Alltag und Rundstrecke. Im Mittelpunkt der Weiterentwicklung steht der neue Vier-Liter-Boxermotor. Der hoch drehende Saugmotor mit 368 kW (500 PS) stammt nahezu unverändert aus dem reinrassigen Rennwagen 911 GT3 Cup. Das überarbeitete Fahrwerk mit Hinterachslenkung und der systematische Leichtbau sind gezielt darauf ausgelegt, die Motorleistung in überragende Fahrdynamik umzusetzen. Entwickelt an der gleichen Teststrecke und gefertigt auf der gleichen Produktionslinie wie die Rennfahrzeuge, fließt damit erneut Motorsport-Technologie von Porsche in einen straßenzugelassenen Sportwagen ein.

Die überwiegende Zahl der Porsche GT-Sportwagen wird von ihren Fahrern auch auf der Rundstrecke eingesetzt. Dort spielt der neue 911 GT3 seine Trümpfe dank eines Leistungsgewichtes von 3,88 kg/kW (2,86 kg/PS) nachhaltig aus. Mit dem serienmäßigen Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK), das speziell für den GT-Einsatz abgestimmt ist, beschleunigt der vollgetankt 1.430 Kilogramm schwere Zweisitzer nach stehendem Start in 3,4 Sekunden auf 100 km/h. Seine Spitzengeschwindigkeit beträgt 318 km/h. Für Verfechter des Fahrens in Reinkultur bietet Porsche den 911 GT3 zudem wahlweise mit einem Sechsgang-Sportschaltgetriebe an. Damit sprintet der Hochleistungs-911 in 3,9 Sekunden von null auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 320 km/h.

**Schnell in Kurven, stabil auf der Geraden: straffes Fahrwerk mit Hinterachslenkung**

Das Fahrwerk des neuen 911 GT3 profitiert von der Porsche-Rennsport-Erfahrung und wurde zugunsten einer noch besseren Fahrdynamik in der Abstimmung überarbeitet. Gegenüber dem 911 Carrera S liegt der neue Zweisitzer um 25 Millimeter tiefer. Neben der weiter präzisierten Grundauslegung überzeugt das Chassis durch überlegene Handling-Eigenschaften. Wesentlichen Anteil daran hat die aktive Hinterachslenkung. Abhängig von der Geschwindigkeit lenkt sie gegen- oder gleichsinnig zu den Vorderrädern ein und verbessert so Agilität und Stabilität. Weitere Fahrdynamik-Bausteine sind die dynamischen Motorlager und die Hinterachs-Quersperre.

Optisch lässt der 911 GT3 keinen Zweifel an seiner Bestimmung. Der dominante Heckflügel aus Carbon unterstreicht, dass die Form des Sportwagens von der Aerodynamik bestimmt wird. Das Leichtbau-Bugteil und der Frontspoiler sind auf eine verbesserte Strömung optimiert. Auch am Leichtbau-Heckteil mit Abluftöffnungen und neuem Diffusor wird die aerodynamische Weiterentwicklung sichtbar.

**Das Interieur: Erlebniszentrum für außergewöhnliche Fahrdynamik**

Das Interieur des neuen Hochleistungssportwagens ist auf ein maximales Fahrerlebnis zugeschnitten. Das GT-Sportlenkrad mit einem Durchmesser von 360 Millimetern stammt ursprünglich aus dem 918 Spyder. Fahrer und Beifahrer erleben die Dynamik in Porsche Sportsitzen Plus mit erhöhten Seitenwangen und mechanischer Längsverstellung. Lehnen- und Höhenverstellung erfolgen elektrisch. Da der 911 GT3 traditionell ein Zweisitzer ist, sind die Sitzmulden im Fond abgedeckt.

Als Option bietet Porsche für den 911 GT3 drei weitere Sitzvarianten an. Die adaptiven Sportsitze Plus zeichnen sich durch eine elektrische Verstellung aller Sitzfunktionen (18 Wege) aus. Zweite Option sind Sportschalensitze mit klappbarer Rückenlehne, integriertem Thorax-Airbag und manueller Längsverstellung. Als dritte Variante stehen Vollschalensitze aus leichtem kohlefaserverstärktem Kunststoff in Sichtcarbon zur Wahl.

**Porsche Track Precision App serienmäßig**

Neben dem Porsche Communication Management (PCM) inklusive Online-Navigationsmodul mit Echtzeit-Verkehrsinformationen zählen auch das Connect Plus-Modul und die Porsche Track Precision App zur Serienausstattung. Mit der App bietet Porsche 911 GT3-Fahrern die Möglichkeit, detaillierte Fahrdaten auf dem Smartphone anzuzeigen, aufzuzeichnen und zu analysieren.

**Markteinführung und Preise**

Der 911 GT3 ist ab sofort bestellbar. Die Markteinführung in Deutschland erfolgt ab Mitte Juni. Der neue Hochleistungs-911 kostet inklusive Mehrwertsteuer und länderspezifischer Ausstattung ab 152.416 Euro.

Sportlicher Nachwuchs für die Porsche 911-Familie

**Dynamisch, komfortabel und effizient – die neuen Porsche 911 GTS-Modelle**

Mit den GTS-Modellen baut Porsche die 911-Produktpalette weiter aus. Ab März 2017 stehen in Deutschland insgesamt 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 mit Allradantrieb. Neu entwickelte Turbolader für den 3,0 Liter-Sechszylinder-Boxermotor steigern die Leistung auf 331 kW (450 PS). 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. Alle Varianten gibt es mit manuellem Siebengang-Getriebe oder optional mit Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK).

**Mehr Performance durch mehr Power**

Das maximale Drehmoment von 550 Nm sorgt für noch bessere Beschleunigungs- und Elastizitätswerte. Es liegt zwischen 2.150 und 5.000 U/min an. Das Porsche Active Suspension Management (PASM) ist für alle GTS-Modelle serienmäßig an Bord. Die GTS Coupés erhalten das PASM-Sportfahrwerk, das die Karosserie um zehn Millimeter absenkt. Schnellster Sprinter der Familie ist das 911 Carrera 4 GTS Coupé: Mit Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) und serienmäßigem Sport Chrono-Paket vergehen 3,6 Sekunden für den Spurt von null auf 100 km/h. Die Endgeschwindigkeit liegt bei jedem GTS-Modell jenseits der 300 km/h-Marke. Spitzenreiter ist mit 312 km/h das Coupé mit Schaltgetriebe und Heckantrieb.

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

**Typisch GTS: Zahlreiche schwarze Elemente außen und innen**

Nicht nur technisch, sondern auch optisch unterscheiden sich die GTS-Modelle innerhalb der 911-Modellreihe: Alle Fahrzeuge basieren auf der breiten Allrad-Karosserie, die nun auch bei den heckgetriebenen Modellen 1.852 mm misst. Die neue Sport Design-Bugverkleidung unterstreicht den sportlichen Charakter. Das Bugteil ist aerodynamisch optimiert. Ein tiefer Bugspoiler und eine höhere Heckspoiler-Ausfahrhöhe senken die Auftriebsbeiwerte an Vorder- und Hinterachse gegenüber den Carrera S-Modellen weiter ab. Am Heck machen den GTS unverkennbar: abgedunkelte Heckleuchten, das schwarz seidenglänzende Lufteinlassgitter und die mittig angeordneten, schwarzen Doppelendrohre der serienmäßig zugeordneten Sportabgasanlage. Eine neue schwarze Zierleiste zwischen den Rückleuchten charakterisiert die heckgetriebenen Modelle. Das Leuchtenband ist den Allrad-Modellen vorbehalten. Sport Design-Außenspiegel, schwarz seidenglanz lackierte 20-Zoll-Räder mit Zentralverschluss, sowie GTS-Schriftzüge an den Türen, runden die Seitenansicht ab. Den 911 Targa macht zusätzlich der beim GTS erstmals in Schwarz gehaltene charakteristische Targabügel unverkennbar.

**Neue Porsche Track Precision App und hochwertige Ausstattung**

GTS-Gene bestimmen auch das Interieur. Die Stoppuhr des serienmäßigen Sport Chrono-Pakets ist zentral in der Armaturentafel integriert. Speziell für den Marktstart der GTS-Modelle weiterentwickelt, präsentiert sich die Porsche Track Precision App. Sie erlaubt unter anderem die automatische Aufzeichnung, detaillierte Anzeige und Analyse von Fahrdaten auf dem Smartphone. GTS-Insassen nehmen auf Alcantara-Sitzen mit neuem Nahtbild Platz. Die vierfach elektrisch verstellbaren Sportsitze Plus mit GTS-Schriftzug auf den Kopfstützen sorgen für erhöhten Seitenhalt und Komfort. Dazu kommen gebürstete, schwarz eloxierte Aluminium-Zierleisten an der Instrumententafel sowie ein hoher Alcantara-Anteil, der sich zum Beispiel an Lenkradkranz, Mittelarmkonsole und Armauflage findet.

*Bildmaterial zu Porsche-Modellen im Porsche Newsroom (*[*http://newsroom.porsche.de*](http://newsroom.porsche.de)*) sowie für akkreditierte Journalisten auf der Porsche-Pressedatenbank (*[*https://presse.porsche.de*](http://presse.porsche.de)*).*