



PORSCHE



Porsche auf dem Genfer Automobil Salon 2019

Pressemappe

Inhalt

Porsche auf dem Genfer Automobil Salon 2019

Drei Publikumspremierer in Genf:

das neue 911 Cabriolet, der 718 T und der Macan S **3**

Startklar für die Open-Air-Saison – das neue 911 Cabriolet **5**

Der neue Porsche 718 T – reduziert auf maximales Fahrvergnügen **8**

Der neue Macan S: volle Vernetzung, neues Design und mehr Ausstattung **11**

911 Carrera S Cabriolet: Kraftstoffverbrauch kombiniert 9,1 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 208 g/km;

911 Carrera 4S Cabriolet: Kraftstoffverbrauch kombiniert 9,0 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 207 g/km

718 Boxster T: Kraftstoffverbrauch kombiniert 8,2-7,9 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 187–181 g/km

718 Cayman T: Kraftstoffverbrauch kombiniert 8,1-7,9 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 186–180 g/km

Macan: Kraftstoffverbrauch kombiniert 8,1 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 185 g/km

Macan S: Kraftstoffverbrauch kombiniert 8,9 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 204 g/km

Die Verbrauchs- und CO₂-Emissionswerte wurden nach dem neuen Messverfahren WLTP ermittelt.

Vorerst sind noch die hiervon abgeleiteten NEFZ-Werte anzugeben. Diese Werte sind mit den nach dem bisherigen NEFZ-Messverfahren ermittelten Werten nicht vergleichbar.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT unentgeltlich erhältlich ist.

Porsche auf dem Genfer Automobil Salon 2019

Drei Publikumspremierer in Genf: das neue 911 Cabriolet, der 718 T und der Macan S

Vor vier Monaten hat Porsche den neuen 911 in Los Angeles vorgestellt: Die achte Generation des zeitlosen Sportwagens ist so stark, schnell und digital wie nie zuvor. Rechtzeitig zum Frühlingsbeginn folgt auf dem 89. Genfer Salon die nächste Premiere – das neue 911 Cabriolet. Auch für den offenen Elfer gilt: Porsche entwickelt seine Ikone behutsam, aber konsequent weiter. Dynamischer, effizienter und fortschrittlicher denn je. Mit einem 331 kW (450 PS) starken Bi-Turbomotor für die S-Modelle, der Höchstgeschwindigkeiten von über 300 km/h und eine Beschleunigung auf 100 km/h in weniger als vier Sekunden ermöglicht. Mit neuem Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe und dem Porsche Wet Mode für noch sichereres Fahrverhalten auf nasser Straße. Und mit einem Design, das klassische Elemente aus der 911-Historie modern interpretiert, im Interieur wie auch im Exterieur.

Das neue 911 Cabriolet führt eine lange Tradition fort: Schon der erste Porsche war ein offenes Fahrzeug. In der Elfer-Modellfamilie debütierte diese Karosserievariante vor über drei Jahrzehnten. Bis heute steht sie sinnbildlich für besonders intensive Fahrerlebnisse. Nur noch zwölf Sekunden vergehen, bis sich das abermals gewichtsoptimierte Softtop dank neuem Hydraulikantrieb komplett zusammengefaltet hat. Ebenso schnell schließt es sich bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h wieder. Die überwiegend aus Magnesium gefertigte, wie immer von Porsche selbst konstruierte High-tech-Verdeckstruktur verhindert dabei selbst bei hohem Tempo ein Aufblähen des Dachs.

Als zweite wichtige Genf-Neuheit präsentiert Porsche den 718 T. Die neue Touring-Variante für Boxster und Cayman kombiniert den 220 kW (300 PS) starken Vierzylinder-Turbo mit hochmodernen Dynamikkomponenten wie dem Sport Chrono-Paket und dem PASM-Sportfahrwerk inklusive 20 Millimeter Tieferlegung der Karosserie. Ebenfalls zur Serienausstattung gehören die adaptive Aggregate-Lagerung PADM und das Porsche Torque Vectoring mit mechanischer Hinterachs-Quersperre. Beides steht erstmals in Verbindung mit dem 2,0-Liter-Boxermotor zur Verfügung. In der Summe verdichtet dies den Performance-Charakter des zweisitzigen Sportwagens zu einem besonders leidenschaftlichen Porsche-Erlebnis: Das Revier des 718 T ist die kurvenreiche Landstraße, die schiere

Freude am engagierten Autofahren das vorrangige Ziel. Mit ihrer auf das Wesentliche konzentrierten Ausstattung führt die puristische Fahrmaschine das Erbe des 911 T von 1968 und des 911 Carrera Clubsport von 1987 fort.

Auch der neue Macan S zeigt sich in Genf erstmals vor großem Publikum. Porsche hat den Macan in puncto Design, Komfort, Konnektivität und Fahrdynamik umfassend aufgewertet. Im Stil der Porsche-Design-DNA tritt der kompakte SUV mit einem dreidimensional ausgearbeiteten LED-Heckleuchtenband an. Die LED-Technik ist künftig auch bei den Hauptscheinwerfern serienmäßig. Auffälligste Neuerungen im Innenraum sind der 10,9 Zoll große Touchscreen des neuen Porsche Communication Management (PCM), die neu angeordneten und gestalteten Lüftungsdüsen und das optionale aus dem 911 bekannte GT-Sportlenkrad. Das PCM erlaubt den Zugang zu neuen digitalen Funktionen wie der intelligenten Sprachsteuerung und der serienmäßigen Online-Navigation. Das Angebot an Komfort-Ausstattungen wird unter anderem um einen Stauassistenten, einen Ionisator und eine beheizbare Frontscheibe erweitert. Der Macan S wird von einem neuen V6-Motor mit drei Liter Hubraum und Twin-Scroll-Lader im Central Turbo Layout angetrieben. Die Maschine erreicht 260 kW (354 PS) und 480 Nm Drehmoment. Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe PDK und der Allradantrieb Porsche Traction Management (PTM) sind perfekt auf das neue Triebwerk abgestimmt

Porsche in der Schweiz: leistungsstarke Sportwagen bevorzugt

Vor 70 Jahren, 1959 präsentierte der Sportwagenhersteller erstmals Fahrzeuge auf dem Genfer Autosalon. Die Porsche Schweiz AG mit Sitz in Rotkreuz verzeichnete in 2018 bei den Auslieferungen einen leichten Rückgang auf 3.350 Fahrzeuge. Nach wie vor beliebt waren dabei die leistungsstarken Modelle. Von der Sportwagen-Ikone 911 wurden mit 962 Fahrzeugen zehn Prozent mehr als im Vorjahr an die Kunden ausgeliefert; der Anteil der Turbo-/Turbo S- und GT-Versionen lag bei 56 Prozent. Der Macan war auch 2018 mit 1.068 Auslieferungen das beliebteste Porsche-Modell bei den Schweizer Kunden. Seit seiner Markteinführung in 2014 wurden insgesamt 7.035 Fahrzeuge in Kundenhand übergeben. Bei den Gran Turismo konnte Porsche mit der Performance-orientierten Hybridtechnik punkten: Der Anteil der Plug-in-Hybride stieg 2018 auf 59 Prozent aller ausgelieferten Panamera. 20 Prozent davon entfielen auf die Top-Version Panamera Turbo S E-Hybrid.

Startklar für die Open-Air-Saison – das neue 911 Cabriolet

Als Porsche im September 1981 den Prototyp des ersten 911 Cabriolets auf der Internationalen Automobil Ausstellung (IAA) in Frankfurt zeigte, waren Kunden und Fans auf Anhieb begeistert. Seither hat die offene Elfer-Variante, die ab 1982 ausgeliefert wurde, einen Stammplatz im Modell-Programm. Die offene Version der Sportwagen-Ikone besitzt alle Innovationen des Coupés. Zu den spezifischen Weiterentwicklungen für das Cabriolet gehört eine neue Hydraulik, die das Verdeck schneller als bisher öffnet und schließt.

Das neue Modell übernimmt die moderne Formensprache des Coupés und bleibt so auch als Cabriolet unverkennbar ein Porsche 911. Das vollautomatische Stoffverdeck besitzt eine flächenbündig eingebundene Glas-Heckscheibe. In der Verdeck-Struktur sind große Magnesiumelemente integriert, so genannte Flächenspiegel, die das Aufblähen des Daches bei hohen Geschwindigkeiten zuverlässig unterbinden. Das Verdeck kann bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h geöffnet oder geschlossen werden. Der neue und leichtere Dach-Antrieb verkürzt die Öffnungszeit auf rund zwölf Sekunden. Das elektrisch ausfahrbare Windschott stellt sich innerhalb von zwei Sekunden auf und nimmt dem Sturm im Nacken die Spitze.

Das 911 Cabriolet startet als Carrera S mit Hinterrad- und als Carrera 4S mit Allradantrieb. Beide vertrauen auf den 2.981 cm³ großen, aufgeladenen Sechszylinder-Boxermotor mit 331 kW (450 PS) bei 6.500/min und 530 Newtonmeter Drehmoment zwischen 2.300 und 5.000/min. Ein verbessertes Einspritzverfahren und weitere Optimierungsmaßnahmen wie neu angeordnete Turbolader samt Ladeluftkühlung erhöhen den Wirkungsgrad und reduzieren die Emissionen im Antrieb. Die Kraftübertragung übernimmt ein neu entwickeltes Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe. Der 911 Carrera S beschleunigt in 3,9 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 (mit optionalem Sport Chrono-Paket: 3,7 s) und wird bis zu 306 km/h schnell. Der 911 Carrera 4S erreicht 304 km/h Spitze und beschleunigt in 3,8 Sekunden auf 100 km/h (mit optionalem Sport Chrono-Paket: 3,6 s).

Durch die neue Position der Motorlager ist das Cabriolet noch torsionssteifer als der Vorgänger. Erstmals für das 911 Cabriolet im Angebot ist das Porsche Active Suspension Management (PASM) Sportfahrwerk. Die Federn sind in diesem Fall härter und kürzer, die Querstabilisatoren der Vorder- und Hinterachse steifer, das Fahrwerk insgesamt ist um zehn Millimeter abgesenkt. Damit liegt der Elfer noch neutraler und ausbalancierter auf der Straße.

Exterieur-Design orientiert sich an frühen Elfer-Generationen

Das neue 911 Cabriolet tritt breiter, selbstbewusster und insgesamt muskulöser auf als der Vorgänger. Über den großen Rädern mit vorn 20 und hinten 21 Zoll Durchmesser wölben sich breitere Kotflügel. Die hinterradangetriebenen Modelle übernehmen dabei die bisherige Karosserie-Breite der Allradmodelle. Der Zuwachs an der Hinterachse beträgt hier 44 Millimeter. Der generell um 45 Millimeter breiter gewordene Vorderwagen greift ein traditionelles Thema früherer 911-Generationen auf: die lang nach vorn gezogene Kofferraumhaube mit einer markanten Vertiefung vor der Windschutzscheibe. Beides streckt die Frontpartie und verleiht Dynamik.

Am Heck dominieren der deutlich breitere, variabel ausfahrbare Spoiler und das durchgehende, nahtlose feine Leuchtenband. Mit Ausnahme des Verdecks sowie des Bug- und Heckteils besteht die gesamte Außenhaut aus Aluminium.

Neu gestaltetes Interieur mit klarer Linienführung

Das Interieur ist geprägt von den klaren und geraden Linien der Armaturentafel mit der zurückversetzten Instrumentenebene. Die Armaturentafel verläuft wie beim Ur-Elfer über die gesamte Breite zwischen zwei horizontalen Flügelebenen. Neben dem mittig positionierten Drehzahlmesser informieren zwei dünne, rahmenlose Freiform-Displays den Fahrer. Der jetzt 10,9 Zoll große Centerscreen des Porsche Communication Management (PCM) lässt sich schnell und ablenkungsfrei bedienen.

Umfangreiche Assistenzsysteme für mehr Sicherheit und Komfort

Als Weltneuheit hat Porsche den serienmäßigen Wet Mode entwickelt. Die Funktion erkennt Wasser auf der Straße, konditioniert die Regelsysteme entsprechend vor und warnt den Fahrer. Dieser kann den Wagen dann auf Tastendruck oder per Mode-Schalter am Lenkrad (Sport Chrono-Paket) beson-

ders stabilitätsbetont abstimmen. Der ebenfalls serienmäßige Warn- und Bremsassistent erkennt kamerabasiert die Gefahr von Kollisionen mit Fahrzeugen, Fußgängern und Radfahrern und leitet gegebenenfalls eine Warnung oder Notbremsung ein. Ein Park-Assistent inklusive Rückfahrkamera ergänzt die Serienausstattung beim Cabriolet. Optional sind für den 911 ein Nachtsichtassistent mit Wärmebildkamera sowie der Abstandsregeltempomat mit automatischer Distanzregelung, Stop-and-go-Funktion und reversiblen Insassenschutz verfügbar.

Der 911 Carrera S Cabriolet kostet in Deutschland ab 134.405 Euro, der 911 Carrera 4S Cabriolet ab 142.259 Euro einschließlich Mehrwertsteuer und länderspezifischer Ausstattung.

Der neue Porsche 718 T – reduziert auf maximales Fahrvergnügen

Mit dem 718 T hat Porsche das puristische Konzept des 911 T von 1968 auf seine zweisitzige Sportwagen-Baureihe übertragen. Die neue Modellvariante für Boxster und Cayman vereint den 220 kW (300 PS) starken Vierzylinder-Boxermotor mit einem besonders emotionalen Porsche-Fahrerlebnis. Zahlreiche Ausstattungselemente betonen den Performance-Charakter der T-Modelle. Dazu gehören 20 Zoll große Leichtmetallräder, das hier erstmals in Verbindung mit dem 2,0-Liter-Turbomotor angebotene PASM-Sportfahrwerk inklusive 20 Millimeter Tieferlegung, der verkürzte Schalthebel mit rotem Schaltschema oder das Sport Chrono-Paket. In Verbindung mit der Basis-Motorisierung sind diese Ausstattungen nur im 718 T zu haben. Porsche bietet ihn als Boxster sowie als Cayman mit Sechsgang-Schaltgetriebe und Porsche Torque Vectoring (PTV) inklusive mechanischer Hinterachs-Quersperre an. Optional ist auch das Porsche-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) erhältlich.

„T“ steht bei Porsche traditionell für Touring und ist gleichbedeutend mit Fahrvergnügen in seiner reinsten Form. Das Revier des 718 T ist die kurvenreiche Landstraße, die Freude am dynamischen Autofahren das vorrangige Ziel. Dieser Philosophie kommt der Zweisitzer mit einer reduzierten Ausstattung entgegen: Hierzu zählen die schwarzen Öffnerschlaufen in den Türtafeln ebenso wie die Sportsitze mit elektrischer 2-Wege-Verstellung, schwarzen Sport-Tex-Mittelbahnen und gesticktem „718“-Schriftzug in den Kopfstützen.

Zudem ersetzt ein großes Ablagefach das Porsche Communication Management-Modul (PCM). Wer auf das Entertainmentssystem nicht verzichten möchte, kann es ohne Aufpreis hinzubestellen. In der Summe gleichen diese Maßnahmen das Mehrgewicht aus, das durch den Einbau des Ottopartikelfilters (OPF) entsteht.

Im Innenraum unterstreichen weitere betont sportliche Akzente den Charakter des 718 T. Das mit 360 Millimeter Durchmesser sehr handliche GT-Sportlenkrad mit Mode-Schalter liegt dank seines dick gepolsterten Lederkranzes besonders sicher in der Hand. Weiße „Boxster T“- beziehungsweise

„Cayman T“-Schriftzüge schmücken die schwarzen Zifferblätter der Instrumente. Die Zierblenden der Schalttafel und Mittelkonsole sind in hochglänzendem Schwarz lackiert. Auch die Türeinstiegsleisten erhalten „Boxster T“- oder „Cayman T“-Schriftzüge.

Von außen kennzeichnet den Porsche 718 T sein kraftvoller Auftritt: Optisch liegt er dank der hochglänzend Titangrau lackierten 20-Zoll-Leichtmetallräder in Kombination mit der 20-Millimeter-Tieferlegung durch das serienmäßige PASM-Sportfahrwerk noch satter auf der Straße. Seitlich weisen achatgraue Außenspiegel-Oberschalen sowie „718 Boxster T“- oder „718 Cayman T“-Schriftzüge auf die Modellvariante hin. Im Heckbereich lässt sich diese an der Sportabgasanlage mit schwarz verchromten, mittig angeordneten Doppelendrohren identifizieren. Als Exterieur-Farben stehen Schwarz, Indischrot, Racinggelb und Weiß sowie die Metallic-Farben Carraraweiß, Tiefschwarz und GT-Silber zur Wahl. Lavaorange und Miami blau bietet Porsche als Sonderfarben an. Ausstattungsbe-reinigt profitieren 718 T-Kunden von einem Preisvorteil zwischen fünf und zehn Prozent gegenüber einem vergleichbar ausgestatteten Basismodell.

Der 220 kW (300 PS) starke, aufgeladene Boxermotor beschleunigt den Porsche 718 T kraftvoll aus dem Drehzahlkeller heraus und dreht bis zu 7500 Touren. Schon bei 2.150/min erreicht der 2,0-Liter-Vierzylinder-Turbo sein maximales Drehmoment von 380 Newtonmeter. Diesem steht ein Leergewicht von 1.350 (PDK: 1.380) Kilogramm gegenüber. Dank eines Leistungsgewichts von 4,5 (4,6) kg/PS beschleunigt er in 5,1 (4,7) Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 275 km/h.

Das serienmäßige Sport Chrono-Paket des 718 T bietet die Fahrmodi Normal, Sport, Sport Plus und Individual an, die über den Mode-Schalter am Lenkrad ausgewählt werden können. Sport und Sport Plus aktivieren eine sportlichere Charakteristik des Motormanagements und der Gaspedal-Kennlinie, die automatische Zwischengasfunktion unterstützt das Herunterschalten beim manuellen Getriebe. Sport Plus schärft das Fahrverhalten des 718 T zusätzlich, indem es das Porsche Active Suspension Management (PASM), die adaptive Aggregate-Lagerung Porsche Active Drivetrain Mounts (PADM) und das optionale Porsche Doppelkupplungsgetriebe sportlicher konfiguriert. In Verbindung mit PDK stehen die Launch Control-Funktion und der Sport Response Button in der Mitte des Mode-Schalters zur Verfügung.

Eine Besonderheit sind die dynamischen Getriebelager – das PADM-System. Dieses minimiert die Schwingungen im Motor-/Getriebebereich und reduziert Bewegungen, die aufgrund der Gesamtmasse des Antriebsstrangs die Fahrdynamik beeinflussen. Es verbindet die Vorteile von harter und weicher Getriebelagerung: Bei Lastwechseln und in schnellen Kurven wird das Fahrverhalten merklich präziser und stabiler. Auf unebener Fahrbahn bleibt der Fahrkomfort uneingeschränkt erhalten.

Der Porsche 718 Cayman T kostet in Deutschland ab 63.047 Euro, der 718 Boxster T ab 65.070 Euro einschließlich Mehrwertsteuer und länderspezifischer Ausstattung. Die neuen Modelle sind für EU28 und Anwenderstaaten bestellbar.

Der neue Macan S: volle Vernetzung, neues Design und mehr Ausstattung

Fahrdynamik ist und bleibt die Kernkompetenz des Macan. Das überarbeitete Fahrwerk steigert den Fahrspaß durch mehr Neutralität bei gleichbleibender Stabilität und verbessertem Komfort. Auch der neue Macan tritt wieder mit einer für das Fahrzeugsegment untypischen Mischbereifung an. Wie bei den Porsche-Sportwagen lassen sich dadurch die Vorteile des intelligenten PTM-Allradantriebs fahrdynamisch optimal ausnutzen. Neu entwickelte Reifen mit verbesserten Performance-Eigenschaften ermöglichen zudem eine weiter verbesserte Querdynamik.

LED-Heckleuchtenband im Stil der Markenidentität

Die umfassende Neugestaltung des Hecks baut auf dem klaren Design des Vorgängermodells auf. Mit dem dreiteiligen, dreidimensional ausgearbeiteten LED-Leuchtenband kommt ein charakteristisches Porsche-Designmerkmal hinzu. Es verbindet die beiden Heckleuchten miteinander. Auf dem Leuchtenband ist der dreidimensional gestaltete „PORSCHE“ Schriftzug platziert. Die Neugestaltung der Rückleuchtenkontur in der Heckklappe streckt das Fahrzeug grafisch, bricht die Höhe und betont die Breite. Der optische Schwerpunkt liegt tiefer, ein weiteres stilistisches Indiz für die gesteigerte Fahrdynamik. Darüber hinaus spiegeln die Bremsleuchten im Vier-Punkt-Design die Markenidentität wider. Die Endrohre der Abgasanlage fügen sich harmonisch in das Heckunterteil ein und schließen es dynamisch nach unten ab.

Hochwertiges Interieur mit neuem PCM und mehr Breitenwirkung

Mit dem neuen Porsche Communication Management (PCM) erschließt sich der Macan alle Möglichkeiten der digitalen Porsche-Welt. Der Full-HD-Touchscreen wuchs von bisher 7,2 auf 10,9 Zoll. Wie bei Panamera und Cayenne kann die Benutzeroberfläche mittels vordefinierter Kacheln individuell gestaltet werden. Serienmäßig voll vernetzt umfasst das neue System eine verbesserte Online-Navigation und Porsche Connect Plus. Eine zentrale Rolle spielt dabei unter anderem die Anbindung an die navigationsbezogene „Here Cloud“. Dadurch stehen dem Fahrer jederzeit aktuelle Online-Daten für eine schnelle Routenberechnung zur Verfügung. Weitere Dienste und Funktionen sind das Online-

Radio mit automatischem Wechsel zwischen den Quellen FM/DAB/Online, die intelligente Sprachsteuerung Voice Pilot, Remote-Funktionen sowie Sicherheits- und Notfall-Dienste. Porsche Connect App und Porsche Car Connect App ermöglichen es dem Fahrer, per Smartphone mit seinem Macan zu kommunizieren. Weiterhin bietet die Offroad Precision App die Möglichkeit, das Offroad-Erlebnis mit dem Macan noch emotionaler zu gestalten und zu dokumentieren.

Für den neuen Macan steht ein erweitertes Optionsangebot mit weiterentwickelten Assistenzsystemen zur Wahl. Die Brücke zum 911 schlägt im Interieur des neuen Macan das optionale GT-Sportlenkrad. Außerdem hält der ins Lenkrad integrierte Mode-Schalter inklusive Sport Response Button als Bestandteil des optionalen Sport Chrono-Pakets Einzug in den Macan. Der neue Stauassistent ermöglicht auf Basis des Abstandsregeltempostats entspannteres Fahren im Tempobereich bis 65 km/h. Das neue System hält den Macan durch gezielte Lenkeingriffe in der Spur.

Neuer V6-Motor mit Central Turbo Layout

Im Macan S setzt Porsche jetzt einen neu entwickelten Sechszylinder-V-Motor ein. Das Turbotriebwerk mit drei Liter Hubraum leistet 260 kW (354 PS) und entwickelt ein maximales Drehmoment von 480 Newtonmeter. Dies entspricht einem Plus von 10 kW (14 PS) im Vergleich zum Vorgängermodell. Damit verkürzt sich die Beschleunigungszeit mit Sport Chrono-Paket aus dem Stand auf 100 km/h um 0,1 auf 5,1 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit ist bei 254 km/h erreicht.

Der Sechszylinder des Macan S ist ein Hochtechnologie-Triebwerk: Erstmals im Panamera eingesetzt hielt der Motor mittlerweile auch in den Cayenne und jetzt in den Macan Einzug. Auffälligste Besonderheit: Der Mono-Abgasturbolader ist innen im Zylinder-V angeordnet, im so genannten Central Turbo Layout. Die kurzen Abgaswege zwischen den Brennräumen und dem Turbolader sorgen für ein besonders spontanes Ansprechverhalten, was einer dynamischen Fahrweise entgegenkommt.

Bei der Twin-Scroll-Technologie des neuen Turboladers werden die Abgasströme dem Turbinenlaufrad durchgehend getrennt zugeführt. Hierdurch werden Ladungswechsellnachteile deutlich reduziert. Die weiterentwickelte Brennraumgeometrie mit zentralem Injektor kommt einer effizienten Gemisch-Auf-

bereitung zugute. Neben der Steigerung der Literleistung von 113 auf 118 PS verbesserten sich auch die Abgasemissionen. Bis zu drei Einspritzungen pro Arbeitstakt optimieren die Verbrennung und reduzieren so die Schadstoffanteile im Abgas.

Der Porsche Macan S kostet in Deutschland ab 58.763 Euro einschließlich Mehrwertsteuer und länderspezifischer Ausstattung.