



PORSCHE



Porsche auf der Auto China 2017

Pressemappe

Inhalt

Porsche auf der Auto China 2017

Drei Panamera-Premieren in Shanghai **4**

Neue Sportwagenlinie mit Zusatznutzen: Panamera Sport Turismo	4
Mit dem Konzept des 918 Spyder: Panamera Turbo S E-Hybrid Executive	5
Exklusive Neuheit für China: Panamera Executive	5
Mehr sportliche Leistung: Die neuen Porsche 911 GTS-Modelle	6
Stetiges Wachstum: Porsche in China	6
Neu: Porsche Club China und Porsche Motorsport Asia Pacific	7

Neue Karosserievariante des Porsche Panamera

Asien-Premiere in Shanghai: Sport Turismo ergänzt die Panamera-Baureihe **8**

Design und Konzept eines Allround-Sportwagens	8
Erster, adaptiv ausfahrbarer Dachspoiler im Segment	9
Drei Sitzplätze im neu konzipierten Fond	9

Stärkstes Modell der Panamera-Baureihe feiert Asien-Premiere

Nachhaltige Leistung und jede Menge Platz: Turbo S E-Hybrid Executive **11**

Einzigartiges Antriebskonzept mit V8- und Elektromotor	11
Dreiklang aus Sportwagen-Performance, Langstreckenkomfort und Effizienz	12
Umfangreiche Serienausstattung	12

Einstieg in die Welt der Luxuslimousine mit langem Radstand

Exklusiv für China: Porsche Panamera Executive **14**

Porsche Rear Seat Entertainment mit Highend-Tablets	15
---	----

Inhalt

Sportlicher Nachwuchs für die Porsche 911-Familie

Dynamisch, komfortabel und effizient – die neuen Porsche 911 GTS-Modelle **16**

Mehr Performance durch mehr Power 16

Typisch GTS: Zahlreiche schwarze Elemente außen und innen 16

Neue Porsche Track Precision App und hochwertige Ausstattung 17

Neue Generation des meistverkauften Rennwagens der Welt

911 GT3 Cup mit hochmodernem Antrieb **18**

Verbrauchsinformationen **20**

04/2017

Porsche auf der Auto China 2017

Drei Panamera-Premieren in Shanghai

Shanghai. Porsche baut die Panamera-Familie weiter aus: Drei neue Varianten des viertürigen Sportwagens feiern ihre Premiere auf der Auto China 2017 (19. bis 28. April 2017). Im Mittelpunkt steht das Asien-Debüt des Panamera Sport Turismo. Die neue Karosserievariante schafft eine innovative und im Segment einzigartige Verbindung zwischen Sportwagen und Luxuslimousine, elegantem Design und hoher Variabilität. Zweiter Neuzugang auf dem asiatischen Markt ist der Panamera Turbo S E-Hybrid Executive. Mit 500 kW (680 PS) Systemleistung ist das neue Topmodell der Gran Turismo-Baureihe die derzeit stärkste Hybrid-Limousine der Welt. Ihr Potenzial reicht vom lokal emissionsfreien Fahren mit Elektroantrieb bis hin zur Fahrdynamik eines Hochleistungssportwagens. Exklusiv für den chinesischen Markt entwickelt wurde der Panamera Executive: Das neue, umfangreich ausgestattete Basismodell mit Hinterradantrieb empfiehlt sich als besonders wirtschaftlicher Einstieg in die Welt des Panamera mit langem Radstand. Die Asien-Premiere des 911 GT3 Cup unterstreicht die stetig wachsende Beliebtheit der Porsche-Markenpokale im asiatischen Raum. Dank konsequentem Leichtbau bringt der Rennwagen nur rund 1.200 Kilogramm auf die Waage. Eine leichte Aufgabe für den 357 kW (485 PS) starken Vierliter-Boxermotor. Erstmals in Asien zu sehen sind darüber hinaus auch die neuen 911 GTS-Modelle.

Neue Sportwagenlinie mit Zusatznutzen: Panamera Sport Turismo

Der Panamera Sport Turismo ist eine Neuinterpretation des Gran Turismo-Gedankens. Der Viertürer mit der großen Heckklappe verbindet die markentypische 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 in China erfolgt Anfang November 2017. Die Modellpalette umfasst beim Start auf dem chinesischen Markt vier Varianten: Panamera 4, Panamera 4S, Panamera 4 E-Hybrid und Panamera Turbo.

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

Das Teamwork von leistungsstarkem V8-Motor und drehmomentstarkem Elektroantrieb hat den Porsche 918 Spyder im Jahr 2013 zum seinerzeit 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. Das neue Topmodell der Panamera-Baureihe kommt ab Oktober 2017 in China ausschließlich in der besonders luxuriösen Executive-Variante mit langem Radstand auf den Markt. 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 3,5 Sekunden von null auf 100 km/h rangiert im Bereich hochklassiger Sportwagen. Gleichzeitig kann der Plug-in-Hybrid bei vollgeladener Batterie bis zu 50 Kilometer rein elektrisch gleiten. Fahrwerksseitig reicht das Können des Top-Panamera von der Kurvendynamik eines Sportwagens bis zum Komfort einer Luxuslimousine. Mit dem Panamera Turbo S E-Hybrid macht Porsche klar: Elektromobilität ist ein fester Faktor bei der Weiterentwicklung sportlicher Spitzenleistung.

Exklusive Neuheit für China: Panamera Executive

Seine Weltpremiere feiert der Panamera Executive. Die neue Sportlimousine mit langem Radstand (plus 150 Millimeter) und Hinterradantrieb ist ausschließlich dem chinesischen Markt vorbehalten. Der Panamera Executive mit Dreiliter-V6-Turbomotor (243 kW/330 PS) bietet für chinesische Kunden einen preislich attraktiven Einstieg in die Welt des Panamera mit langem Radstand. Die Markteinführung des neuen Modells erfolgt im Oktober 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. 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 ein höher ausfahrender Heckspoiler senken die Auftriebsbeiwerte an Vorder- und Hinterachse gegenüber den 911 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.

Stetiges Wachstum: Porsche in China

Porsche fährt in China auf der Überholspur: 2016 lieferte der Sportwagenhersteller 65.246 Fahrzeuge aus, zwölf Prozent mehr als im Vorjahr. Damit war China das zweite Jahr in Folge stärkster Einzelmarkt für Porsche. Die Sportwagen-Ikone 911 setzte ihren Erfolg mit einem Jahreswachstum von 11 Prozent bei den ausgelieferten Fahrzeugen fort. Auch die neuen Modelle 718 Boxster und 718 Cayman stärken den Ruf von Porsche als Sportwagenmarke: Mit mehr als 1.300 ausgelieferten Einheiten wurden die Zweisitzer mit aufgeladenem Vierzylinder-Boxermotor besonders von der jüngeren Generation in China begeistert aufgenommen. In diesem Jahr setzte die Einführung des neuen Panamera ein erstes Highlight: Der Gran Turismo vereint die Performance eines Sportwagens mit dem Komfort einer Luxuslimousine. Auch im SUV-Segment konnte Porsche in China bemerkenswerte Erfolge verbuchen: Der Macan und der Cayenne stellten einen bedeutenden Wachstumsfaktor dar. So sorgte der Macan für mehr als 34.000 Auslieferungen und ein beachtliches Jahreswachstum von über 22 Prozent. Damit untermauerte er seine Position als meistverkauftes Porsche-Modell. Die Verkaufszahlen des Cayenne stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 5,5 Prozent.

Neu: Porsche Club China und Porsche Motorsport Asia Pacific

Mit der Gründung des Porsche Club China baut der Sportwagenhersteller die Markenwelt auf dem asiatischen Markt weiter aus. Der Startschuss für die neue Organisation, für die Porsche China verantwortlich zeichnet, fällt auf der Auto China 2017 in Shanghai. Der Club soll die bisherigen regionalen Vereinigungen mit derzeit über 250 Mitgliedern unter einem Dach zusammenführen. Die Mitgliedschaft bietet unter anderem Zugang zu internationalen Porsche-Veranstaltungen und Communities sowie zu exklusiven Angeboten und Sportevents – zum Beispiel im Rahmen des Carrera Cup Asia.

Der Motorsport ist untrennbar mit der Entwicklung der Serienfahrzeuge bei Porsche verknüpft. Bereits seit 15 Jahren zieht der Porsche Carrera Cup Asia Teams und Zuschauer an. 2016 zählte der Markenpokal über eine halbe Million Zuschauer an den Strecken und weitere 1,5 Millionen an den Bildschirmen in über 135 Ländern. In diesem Jahr werden 25 Starter aus zehn Nationen erwartet. Porsche unterstützt und fördert dieses Engagement sowie die stetig wachsende Begeisterung im asiatischen Raum für den GT-Sport mit der Gründung von Porsche Motorsport Asia Pacific. Das neue Zentrum in Shanghai wird in Zukunft die werksseitige Anlaufstelle für Motorsport-Kunden mit GT-Fahrzeugen sein. Und es wird an einem exklusiven Kunden-Testgelände angesiedelt sein: Angrenzend an die F1-Rennstrecke Shanghai International Circuit (SIC), auf der unter anderem die FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft (WEC) ausgetragen wird, entsteht derzeit das erste Porsche Driving Experience Center Asiens. Die Eröffnung des rund 100.000 Quadratmeter großen Geländes mit Teststrecke, Geländeparcours und Schulungsräumen ist für das Frühjahr 2018 geplant.

Neue Karosserievariante des Porsche Panamera

Asien-Premiere in Shanghai: Sport Turismo ergänzt die Panamera-Baureihe

Porsche erweitert die Panamera-Familie um eine neue Karosserievariante: Nur wenige Wochen nach der Weltpremiere auf dem Genfer Automobilsalon ist der Panamera Sport Turismo erstmals in Asien zu sehen. Vier Versionen stehen auf dem chinesischen Markt zur Wahl: Panamera 4, Panamera 4S, 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.

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, Fahrwerkssysteme wie eine Hinterachslenkung, die elektronische Wankstabilisierung Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport) und leistungsstarke, effiziente 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 dem 4 E-Hybrid, dem S-Modell und dem Turbo 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 verläuft 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 positioniert 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.

Stärkstes Modell der Panamera-Baureihe feiert Asien-Premiere

Nachhaltige Leistung und jede Menge Platz: Turbo S E-Hybrid Executive

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 beim in China ausschließlich als Executive-Variante mit langem Radstand angebotenen Top-Panamera für eine Beschleunigung von null auf 100 km/h in 3,5 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 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 Allradssystem 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 mit langem Radstand in nur 3,5 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.

Umfangreiche Serienausstattung

Zur Serienausstattung des Panamera Turbo S E-Hybrid, die in China ausschließlich als Executive (plus 150 Millimeter) angeboten wird, zählen unter anderem die Hinterachslenkung, 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-Leichtme-

tallräder im 911 Turbo-Design. Außerdem in der Grundausstattung: eine Standklimatisierung, adaptive Aerodynamik-Elemente und die Dreikammer-Luftfederung inklusive Porsche Active Suspension Management (PASM). Die Markteinführung in China erfolgt im Oktober 2017.

Einstieg in die Welt der Luxuslimousine mit langem Radstand

Exklusiv für China: Porsche Panamera Executive

Ausschließlich für den chinesischen Markt gibt es ab Oktober 2017 eine neue Langversion der Sportlimousine Panamera. Der neue Porsche Panamera Executive mit Dreiliter-V6-Turbomotor (243 kW/330 PS) und Hinterradantrieb zeichnet sich durch die erweiterte und individualisierte Serienausstattung der Executive-Modelle zu einem attraktiven Preis aus. Erkennbar sind die Executive-Modelle an kleinen, aber feinen äußerlichen Veredelungen: Seitlich sind es hochglänzende silberne Leisten in den Türschwelleren und die im gleichen Ton gehaltene Luftauslassblende in den vorderen Kotflügeln. In der Frontpartie veredelt eine ebenfalls in Hochglanz-Silber ausgeführte Leiste den Lufteinlass. Außerdem trägt der neue Panamera für den chinesischen Markt im Bereich der C-Säulen den silbernen Schriftzug „Executive“.

Alle Panamera-Modelle mit langem Radstand sind serienmäßig mit einem transparenten Panorama-Dach ausgerüstet. Das 1.780 Millimeter lange und bis zu 1.200 Millimeter breite Panorama-System ist das größte Glasdach, das Porsche je in einem Fahrzeug integriert hat. Der vordere Bereich des Daches lässt sich aufstellen und komplett öffnen. Mit zwei Innenrollos kann das transparente Dach abgedunkelt werden.

Weiterhin weisen die Executive-Modelle eine adaptive Luftfederung mit Dreikammer-Technologie inklusive Porsche Active Suspension Management (PASM) auf. Zur erweiterten Serienausstattung gehören elektrisch vielfach verstellbare Komfortsitze mit Komfortkopfstützen im Fond, Sitzheizung vorne und hinten sowie ein Sonnenrollo hinter den Kopfstützen im Fond. Optional ist für alle vier Sitze eine Massagefunktion verfügbar. Jeweils zehn Luftkissen in den Rückenlehnen massieren dabei auf Knopfdruck die Rückenmuskulatur; einstellbar sind hier fünf Programme und fünf Intensitätsstufen. Für Sicherheit sorgen serienmäßige Seitenairbags im Fond. Speziell für die Executive-Modelle wurde eine große Mittelkonsole mit zusätzlicher Smartphone-Ablage und induktiver Antennenschnittstelle konzipiert. Die Mittelkonsole kann optional geordert werden.

Porsche Rear Seat Entertainment mit Highend-Tablets

Ein Highlight für den Fond ist das optionale Porsche Rear Seat Entertainment (RSE). Insbesondere beim Einsatz als Chauffeur-Limousine entsteht so im Fond des Panamera Executive ein komfortabler Hightech-Arbeitsplatz, da das Rear Seat Entertainment beste Konnektivität bietet. Auf längeren privaten Reisen werden sich die jüngeren Gäste an Bord über die multifunktionalen Möglichkeiten des optionalen Systems freuen.

Zwei 10,1-Zoll-Touchscreens bilden das technische und visuelle Zentrum des Porsche Rear Seat Entertainment. Die hochauflösenden und wirkungsvoll entspiegelten Bildschirme (1.920 × 1.200 Pixel) werden an die Rücksitzlehnen der Vordersitze geklickt und können auch außerhalb des Panamera eingesetzt werden. Hintergrund: Die Displays sind zwei vollwertige Tablets, die sehr hochwertig und robust ausgelegt sind. Das Design der Porsche-Tablets wurde harmonisch auf das Panamera-Interieur abgestimmt.

Das Panamera Rear Seat Entertainment nutzt das Betriebssystem Android. Es besitzt einen internen Flash-Speicher mit einer Größe von 32 GB; dieser kann per Micro-SD-Karte erweitert werden. Die Touchscreens sind zudem mit einer Kamera für Video-Telefonate und Chats ausgestattet. Der Ton wird über die in die Touchscreens integrierten Lautsprecher, das Fahrzeug-Soundsystem oder per Porsche-Bluetooth-Kopfhörer wiedergegeben.

Sehr umfangreich ist das nutzbare Spektrum der digitalen Quellen: Eingespielt werden können PCM-Medien via SD-Karte, Jukebox, CD-/DVD-Laufwerk und USB-Stick. Die Fondgäste haben außerdem Zugriff auf das Radio und den optionalen TV-Tuner. Dargestellt werden können zudem Fahrzeugdaten und die aktuelle Navigationsroute mit entsprechenden Zusatzinformationen. Selbst die Zieleingabe für das Navigationssystem des Porsche Communication Management (PCM) ist über das Porsche Rear Seat-Entertainment möglich.

Sportlicher Nachwuchs für die Porsche 911-Familie

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

Mit den GTS-Modellen, die auf der Auto China 2017 ihr Asien-Debüt feiern, baut Porsche die 911-Produktpalette weiter aus. Es stehen 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 Dreiliter-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 in China ausschließlich 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 1/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.

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 abgedunkelte Heckleuchten, das schwarz seidenglänzende Lufteinlassgitter und die mittig angeordneten, schwarzen Doppelendrohre der serienmäßig zugeordneten Sportabgasanlage unverkennbar. 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.

Neue Generation des meistverkauften Rennwagens der Welt

911 GT3 Cup mit hochmodernem Antrieb

Mit einem komplett neu entwickelten Antrieb geht der Porsche 911 GT3 Cup nun auch in Asien an den Start. Im Heck des meistgebauten GT-Rennwagens der Welt sorgt ein Vierliter-Sechszylinder-Boxermotor für noch vehementeren Vortrieb. Das kompakte Aggregat mit Benzin-Direkteinspritzung entwickelt dank reinrassiger Rennsporttechnologie eine Spitzenleistung von 357 kW (485 PS).

Eine Reihe von innovativen Detaillösungen verbessert neben der Motorleistung auch die Effizienz und sorgt für eine noch bessere Dauerhaltbarkeit des Saugmotors im Rennbetrieb sowie reduzierte Wartungskosten. So kommen erstmals ein Ventiltrieb mit starr gelagerten Schleppebeln sowie eine zentrale Öleinspeisung zum Einsatz. Eine integrierte Ölzentrifuge dient der optimalen Ölentschäumung im Motor. Zusätzlich wird eine Kurbelwelle mit deutlich erhöhter Steifigkeit verbaut.

Eine neue Frontschürze sowie ein neues Heckteil verbessern den Abtrieb des neuen 911 GT3 Cup und damit einhergehend die Bodenhaftung und die Performance. Der hoch aufragende, 184 Zentimeter breite Heckflügel wurde vom Vorgängermodell übernommen. Auch die Dimension der Räder blieb unverändert: Rundum kommen einteilige 18-Zoll-Rennfelgen mit Zentralverschluss zum Einsatz – an der Vorderachse mit 270 Millimeter breiten Michelin-Rennslicks, an der Hinterachse gar mit 310 Millimeter breiter Lauffläche. Die intelligente Aluminium-Stahl-Verbundbauweise sorgt für höchste Steifigkeit und geringes Gewicht der Karosserie. Der neue 911 GT3 Cup wiegt rennfertig nur 1.200 Kilogramm.

Besonderes Augenmerk legten die Ingenieure bei der Entwicklung erneut auf die Sicherheit der Fahrer. Sie werden durch einen massiven Sicherheitskäfig sowie durch einen innovativen, im Kopf- und Schulterbereich besonders stark ausgeformten Rennschalensitz geschützt. Die vergrößerte Rettungsluke im Dach nach neuestem FIA-Standard erleichtert bei einem etwaigen Unfall die Erstversorgung und Bergung.

Den Markenpokalen in Asien steht der neue GT3 Cup ab kommendem Jahr zur Verfügung. Insgesamt richtet Porsche weltweit 20 dieser Rennserien für Kundenteams aus, in denen ausschließlich der 911 GT3 Cup zum Einsatz kommt. Vom 911 GT3 Cup der Modellgenerationen 996, 997 und 991 wurden seit 1998 insgesamt 3.133 Exemplare gebaut. Damit ist der Markenpokal-Renner aus Stuttgart der meistgebaute und meistverkaufte GT-Rennwagen der Welt.

Verbrauchsinformationen

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 Turbo*: Kraftstoffverbrauch kombiniert 9,4–9,3 l/100 km;
CO₂-Emissionen 214–212 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 Turismo*: Kraftstoffverbrauch kombiniert 7,9–7,8 l/100 km;
CO₂-Emissionen 180–178 g/km

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

Panamera Turbo Sport Turismo*: 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-Hybrid*: Kraftstoffverbrauch kombiniert 3,4–3,3 l/100 km;
Stromverbrauch kombiniert 20,8–18,6 kWh/100 km; CO₂-Emissionen 79–75 g/km

* *Bandbreite in Abhängigkeit vom verwendeten Reifensatz*