



PORSCHE



# Die neuen 718 GTS-Modelle

Pressemappe

# Inhalt

<b>Kraftstoffverbrauch und Emissionen</b>	<b>3</b>
Zusammenfassung	
<b>Gesteigerte Performance, sportlicher Klang und markantes Design</b>	<b>4</b>
Sportlicher Nachwuchs für die Porsche 718-Familie	
<b>Zweimal GTS. Zweimal Power.</b>	<b>6</b>
<b>Das Fahrwerk – sportlicher und straffer</b>	<b>9</b>
<b>Das Design – noch markanter</b>	<b>11</b>
<b>Porsche Communication Management – Infotainment mit leichter Bedienung</b>	<b>13</b>
<b>Optionale Assistenzsysteme – mehr Sicherheit für mehr Performance</b>	<b>15</b>

## Kraftstoffverbrauch und Emissionen

**718 Boxster GTS:** Kraftstoffverbrauch kombiniert 9,0–8,2 l/100 km, innerorts 12,3–10,9 l/100 km, außerorts 7,0–6,6 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen 205–186 g/km

**718 Cayman GTS:** Kraftstoffverbrauch kombiniert 9,0–8,2 l/100 km, innerorts 12,3–10,9 l/100 km, außerorts 7,0–6,6 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen 205–186 g/km

---

## Zusammenfassung

# Gesteigerte Performance, sportlicher Klang und markantes Design

Die beiden neuen Porsche-Mittelmotorsportwagen 718 Boxster GTS und 718 Cayman GTS bieten jetzt noch mehr Performance und Effizienz. Herzstück ist der 2,5-Liter-Vierzylinder-Turbo-Boxermotor mit einem neu entwickelten Ansaugtrakt und optimiertem Turbolader. Dadurch erhöht sich die Leistung im Vergleich zum S-Modell um elf kW (15 PS) auf 269 kW (365 PS). Gegenüber dem GTS-Vorgängermodell mit Saugmotor stehen bis zu 26 kW (35 PS) und bis zu 70 Nm mehr Drehmoment zur Verfügung. Beide GTS-Modelle gibt es mit manuellem Sechsgang-Getriebe oder optional mit Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK).

- Antrieb** Der 2,5-Vierzylinder-Turbo-Boxermotor mit neu entwickeltem Ansaugtrakt und optimiertem Turbolader leistet nun 269 kW (365 PS). Das maximale Drehmoment beträgt je nach Getriebe 430 Nm mit PDK oder 420 Nm mit Schaltgetriebe.
- Performance** Mit Sport Chrono-Paket im Serienumfang und optionalem PDK sprinten 718 Boxster GTS und 718 Cayman GTS in 4,1 Sekunden von null auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 290 km/h.
- Fahrwerk** Serienmäßig rollen die 718 GTS-Modelle auf schwarz seidenglanz lackierten 20-Zoll-Carrera S-Rädern. Dahinter finden Bremsscheiben mit einem Durchmesser von 330 Millimeter vorn und 299 Millimeter hinten Platz. Ebenso zählt das Sport Chrono-Paket inklusive dynamischem Getriebelager zur Serienausstattung. Das serienmäßige Fahrwerk mit Porsche Active Suspension Management (PASM) senkt die Karosserie der GTS-Modelle im Vergleich zum S-Modell um zehn Millimeter ab. Das Porsche Torque Vectoring (PTV) mit mechanischer Hinterachsquersperre sorgt für ein noch agileres und stabileres Fahrgefühl.

- 
- Design** Optisch unterscheidet sich der GTS durch die neue Sport Design-Bugverkleidung von den übrigen 718-Modellen. Die Bugleuchten sind GTS-typisch geschwärzt, die Bi-Xenon-Scheinwerfer abgedunkelt. Am Heck kennzeichnen den GTS abgedunkelte Heckleuchten, schwarze Schriftzüge, ein schwarzes Heckunterteil und die mittig angeordneten schwarzen Sportendrohre der serienmäßigen Sportabgasanlage. Schwarze GTS-Schriftzüge an den Türen und schwarz lackierte 20 Zoll-Räder runden die Seitenansicht ab.
- Sound** Eine serienmäßige mittig angeordnete Sportabgasanlage sorgt für den markanten GTS-Boxer-Sound.
- Interieur** GTS-Fahrer sitzen auf Sportsitzen Plus mit Alcantara-Sitzmittelbahnen. Lenkradkranz, Schalthebel und Armauflage sind ebenfalls mit Alcantara bezogen, beim 718 Cayman GTS außerdem der Dachhimmel. Auf den Kopfstützen finden sich gestickte GTS-Schriftzüge.
- Infotainment** Das Porsche Communication Management (PCM) mit Touchscreen lässt sich so einfach bedienen wie ein Smartphone. Die serienmäßige Porsche Track Precision App erlaubt eine automatische Aufzeichnung, detaillierte Anzeige und Analyse von Fahrdaten auf dem Smartphone.

---

Sportlicher Nachwuchs für die Porsche 718-Familie

## **Zweimal GTS. Zweimal Power.**

Die beiden neuen GTS-Modelle verkörpern die sportlichste und emotionalste Ausprägung der 718er Palette. Sie richten sich besonders an Design-orientierte Fahrer, die eine hohe Alltagstauglichkeit schätzen und gleichzeitig auf hohe Sportlichkeit nicht verzichten wollen. Denn neben etlichen Performance-orientierten Features bringen die GTS-Modelle bereits in der Grundausstattung ein hohes Ausstattungsniveau mit. Sie beeindrucken mit sportlichen Kontrasten und außergewöhnlichen Details.

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, 2014 folgten Porsche Boxster GTS und Cayman GTS.

### **Performance und Motoren – mehr Leistung durch neuen Ansaugtrakt**

Das Herz eines jeden Porsche-Sportwagens ist von jeher der Boxermotor. Hinter den Passagieren arbeitet beim 718 GTS als Mittelmotor ein 2,5-Liter-Vierzylinder-Turbo-Boxer mit 269 kW (365 PS). Das maximale Drehmoment von 430 Nm in Verbindung mit PDK liegt zwischen 1.900 und 5.000 U/min an. Es steht damit deutlich früher zur Verfügung als beim GTS-Vorgänger mit Sechszylinder-Boxermotor. 420 Nm zwischen 1.900 und 5.500 U/min sind es in Kombination mit dem Sechsgang-Schaltgetriebe. Das Turbo-Triebwerk leistet 11 kW (15 PS) mehr als bei den 718 S-Modellen und bis zu 26 kW (35 PS) mehr als beim GTS-Vorgängermodell mit Saugmotor.

Möglich wird die Leistungssteigerung durch einen neu entwickelten Ansaugtrakt mit mehr Volumen sowie einen optimierten Turbolader mit variabler Turbinengeometrie (VTG) und erhöhtem Ladedruck. Statt mit 1,1 bar maximalem Ladedruck wie beim 718 S presst der optimierte Mono-Turbolader mit VTG und einem vergrößerten Verdichter bis zu 1,3 bar Luft in die Brennräume. Dadurch beginnt das hohe Drehmomentplateau schon bei niedrigen 1.900 U/min und bleibt bis 5.000 beziehungsweise 5.500 U/min konstant auf dem Maximalwert.

Bessere Durchzugswerte und eine schnellere Beschleunigung sind das Ergebnis. Im Vergleich zu den aktuellen 718 S-Modellen spurten die beiden 718 GTS-Varianten mit serienmäßigem Sport Chrono-Paket und optionalem Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) um 0,1 Sekunden schneller von null auf 100 km/h. In 4,1 Sekunden sind sie damit auf 100 km/h. In Kombination mit dem manuellen Sechsgang-Getriebe vergehen lediglich 4,6 Sekunden für den Standardsprint.

Die Endgeschwindigkeit liegt bei beiden GTS-Modellen bei 290 km/h.

Doch die GTS-Modelle sind nicht nur auf der Geraden schnell. Als Mittelmotorsportler vereinen sie hohe Beschleunigungs- und Sprintqualitäten mit exzellenter Querdynamik. Die Nürburgring-Nordschleife mit ihren 73 Kurven und 20,83 Kilometern Streckenlänge umrundet der 718 GTS auf Serienreifen in 7:40 Minuten. Im Vergleich zu ihren Vorgängern sind beide 718 GTS-Modelle 16 Sekunden schneller als der Boxster GTS, 13 Sekunden schneller als der Cayman GTS und zwei Sekunden schneller als der aktuelle 718 Cayman S (7:42 min).

Durch die serienmäßige Sportabgasanlage mit den mittig angeordneten schwarzen Sportendrohren erhält der Boxermotor einen unnachahmlich sonoren Klang. Das speziell abgestimmte Zusammenspiel von Motor und Steuerung der Abgasklappen und die automatische Zwischengasfunktion lassen die GTS-Modelle emotional und sportlich klingen. Der prägnante Sound schärft den Charakter des Sportwagens zusätzlich.

Die Kraftübertragung auf die Hinterachse übernimmt serienmäßig ein Sechsgang-Schaltgetriebe, optional steht das 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 und ermöglichen noch schnellere Rundenzeiten. Gleichzeitig verbessern die optimale Spreizung und Schaltstrategie des PDK die Effizienz.

Sport auf Knopfdruck serienmäßig: Über den beim Sport Chrono-Paket integrierten Mode-Schalter am 360 Millimeter kleinen Sportlenkrad lassen sich vier verschiedene 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 zudem einen Rennstart. Bei Fahrzeugen mit PDK lässt sich über den Schalter darüber hinaus die Funktion „Sport Response“ aktivieren. Motor und Getriebe bereiten sich dann auf die schnellstmögliche Leistungsentfaltung vor, der Turbolader baut schneller Druck auf. Das garantiert maximales Ansprechverhalten für etwa 20 Sekunden.



## Das Fahrwerk – sportlicher und straffer

Leistung und Längsbeschleunigung sind das Eine. Hohe Kurvengeschwindigkeiten und höchste Fahrpräzision das Andere. Der 718 Boxster GTS und der 718 Cayman GTS legen den Fokus auf eine noch sportlichere Abstimmung der Fahrwerkkomponenten. Das serienmäßige adaptive Dämpfersystem Porsche Active Suspension Management (PASM) sorgt für noch bessere Bodenhaftung und damit für mehr Fahr-Performance bei gutem Komfort. Optional steht auch das PASM-Sportfahrwerk mit 20 Millimeter Tieferlegung zur Wahl. Die Tieferlegung im Vergleich zum GTS-Serienfahrwerk beträgt 10 Millimeter.

Das Porsche Stability Management (PSM), das die Stabilisierung im fahrdynamischen Grenzbereich automatisch regelt, ermittelt permanent Fahrtrichtung, Fahr- und Giergeschwindigkeit sowie die Querschleunigung des Fahrzeugs. Bestandteil des serienmäßigen Sport Chrono-Pakets ist der PSM Sport-Modus. Dieser ermöglicht es ambitionierten Fahrern, sich auf der Rundstrecke oder beim Wintertraining noch weiter an den Grenzbereich heranzutasten, ohne Kompromisse in punkto Sicherheit einzugehen. Im Vergleich zu „PSM On“ erlaubt die Funktion deutlich größere Schwimmwinkel und mehr Schlupf an den Antriebsrädern. Sie lässt eine deutlich sportlichere Fahrweise zu, dabei bleibt das PSM im Hintergrund aktiv.

Zudem verbessern weitere serienmäßige Systeme die Lenkpräzision, Agilität und Traktion: Das Porsche Torque Vectoring (PTV) mit mechanischer Hinterachs-Quersperre erhöht im erweiterten PSM-Umfang die Performance und den Fahrspaß. Beim Einlenken in eine Kurve wird über einen Bremsimpuls am kurveninneren Rad ein Drehimpuls um die Fahrzeughochachse erzeugt. Ergebnis ist ein Plus an Lenkpräzision und Agilität. Mit Hilfe der mechanischen Quersperre wird mehr Kraft auf das langsamere Rad umverteilt. Das begünstigt die Traktion beim starken Beschleunigen aus engen Kurven – Längs- und Querdynamik gewinnen deutlich.

Die Grauguss-Bremsen mit den roten Bremssätteln sorgen für erstklassige Verzögerungswerte – auch bei hoher thermischer Belastung auf der Rennstrecke. Serienmäßig setzt der GTS auf Vierkolben-Festsättel und Bremsscheiben der Dimension 330 x 34 Millimeter vorne und 299 x 20

Millimeter hinten. Optional packt die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) mit gelb lackierten Sechskolben-Festsätteln vorn an 350 x 34 Millimeter messenden Scheiben und hinten mit Vierkolben-Festsätteln an 350 x 28 mm großen Scheiben zu.

Serienmäßig rollen beide GTS-Modelle auf 20 Zoll-Carrera S-Rädern. Reifen der Dimension 235/35 ZR 20 vorne und 265/35 ZR 20 hinten sorgen für optimalen Grip.

Das Sport Chrono-Paket ist serienmäßig an Bord und beinhaltet dynamische Getriebelager. Das so genannte PADM-System (Porsche Active Drivetrain Mounts) minimiert die Aggregateschwingungen 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 dagegen uneingeschränkt erhalten.

---

## Das Design – noch markanter

Die neuen GTS-Modelle setzen sich nicht nur technisch, sondern auch optisch von den übrigen 718-Modellen ab. Vorne unterscheiden sich die GTS-Modelle von den anderen Modellvarianten durch die neue Sport Design-Bugverkleidung mit schwarzer Spoilerlippe. Dunkel ausgeführte Bi-Xenon-Scheinwerfer und geschwärzte Bugleuchten runden das GTS-Frontdesign ab. Optional erhältlich ist das Porsche Dynamic Light System (PDLS) inklusive Vier-Punkt-Tagfahrlicht, Kurvenlicht, Scheinwerferreinigungsanlage und dynamischer Leuchtweitenregulierung in gewünschter Optik. Ebenfalls auf Wunsch lassen sich die GTS-Modelle mit LED-Hauptscheinwerfern inklusive PDLS Plus ausstatten.

Seitlich ist der GTS an schwarzen GTS-Schriftzügen und 20 Zoll großen Rädern zu erkennen, die in Schwarz seidenglanz lackiert sind. Am Heck kennzeichnen die GTS-Modelle abgedunkelte Rückleuchten und mittig angeordnete Sportendrohre in Schwarz. Akzente setzen darüber hinaus das in Schwarz-matt lackierte Heckunterteil und der im gleichen Farbton lackierte GTS-Schriftzug auf dem Heckdeckel.

Auch der Innenraum trägt zu einem intensiven Sportwagenerlebnis bei. Die serienmäßigen Sportsitze Plus (Zwei-Wege, elektrisch) umschließen Fahrer und Beifahrer eng, bieten aber gleichzeitig viel Komfort. Die Sitz-Mittelbahnen bestehen bei allen GTS-Modellen aus Alcantara, ebenso wie die Armauflagen in den Türen, der Schalt- oder Wählhebel sowie der Dachhimmel und die A-Säule beim 718 Cayman GTS. Ebenfalls zur Serienausstattung zählt das GT-Sportlenkrad mit 360 Millimeter Durchmesser mit Alcantara-Bezug.

Auf den Einstiegszierleisten ist der GTS-Schriftzug schwarz geprägt. GTS-Schriftzüge befinden sich zudem auf dem Drehzahlmesser und den Kopfstützen. Auch der TFT-Bildschirm begrüßt seine Passagiere beim Starten mit dem GTS-Schriftzug.

Optional lassen sich mit dem Interieur-Paket GTS die Innenräume weiter verfeinern. Dazu zählen Gurtbänder, gestickte Schriftzüge an den Kopfstützen sowie Nähte an Sitzen und Fußmatten in den Kontrastfarben Karminrot oder Kreide. Ebenfalls in der gewählten Farbe gehalten ist das Zifferblatt des Drehzahlmessers. Die Zierleisten am Armaturenbrett und in der Mittelkonsole sind optional auch in gebürstetem und eloxiertem Aluminium erhältlich.

---

## Porsche Communication Management – Infotainment mit leichter Bedienung

Auch in den neuen 718 GTS-Modellen ist das Porsche Communication Management (PCM) serienmäßig. Das Online-Navigationsmodul, die Sprachbedienung und Porsche Connect sind optional erhältlich. Das PCM verfügt über ein hochauflösendes Touchdisplay mit integriertem Näherungssensor, der eine einfache und komfortable Bedienung ermöglicht. Es lässt sich analog zu einem Smartphone mit Multitouch-Gesten auf dem Bildschirm bedienen. Mobiltelefone und Smartphones lassen sich über das optionale Connect Plus-Modul per WLAN verbinden.

Für eine schnelle und zuverlässige Navigation stehen Echtzeit-Verkehrsinformationen wahlweise zur Verfügung. Das garantiert einen schnellen Überblick über die Verkehrslage und eine dynamische Anpassung der Route. Darüber hinaus 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](http://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. Erstmals für die neuen 718 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 lassen sich eigene Runden triggern und aufzeichnen. 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 die Fahrzeug- und GPS-Daten 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 Kamera des eigenen Smartphones 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 integrieren. Die Analyse von Fahrdaten und der Vergleich mit anderen Fahrten ermöglicht eine kontinuierliche Optimierung von Bremspunkten und der 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 Fahrerdaten. Eine detaillierte Analyse ist mit einer zusätzlichen Software auf dem Heim-PC möglich.

Besitzer einer Apple Watch können einige Funktionen auch per App steuern. Während der Fahrt lässt sich zudem die Herzfrequenz messen und für weitere Analysen aufzeichnen. Bei einer neuen Bestzeit gibt die Apple Watch ein Vibrationsfeedback.

## Optionale Assistenzsysteme – mehr Sicherheit für mehr Performance

Die 718 Boxster GTS und 718 Cayman GTS setzen schon in der Serienausstattung auf umfangreiche Sicherheitssysteme wie die Multikollisionsbremse. Das System kann die Schwere eines Folgeaufpralls reduzieren, indem es das Fahrzeug nach der Erstkollision automatisch abbremst. Mit dem Porsche Stability Management (PSM) bleibt der Mittelmotorsportwagen auch im Grenzbereich sicher zu beherrschen.

Dank der angebotenen Assistenzsysteme können die neuen GTS-Modelle individuell auf die persönlichen Bedürfnisse zugeschnitten werden: Der optional erhältliche Tempomat bremst moderat, wenn die vorgegebene Geschwindigkeit auf einem Gefällestück überschritten werden würde. Der Abstandsregeltempomat ACC (Option) verfügt in Verbindung mit dem PDK über eine Segelfunktion.

Der Spurwechselassistent erhöht bei den GTS-Modellen die Sicherheit auf mehrspurigen Schnellstraßen. Das System überwacht per Radarsensoren im Heck ab 15 km/h 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 von hinten nähern oder im toten Winkel fahren. Setzt der Fahrer währenddessen den Blinker oder erkennt das System einen Spurwechsel, leuchtet das Warnsignal auf. Gerade auf der Autobahn erhöht der Spurwechselassistent so den Komfort und die Sicherheit. Er greift nicht in die Fahrzeugführung ein und kann jederzeit deaktiviert werden.