

Chasis más deportivo y firme

Una cosa es la potencia y la aceleración longitudinal, y otra alcanzar una elevada velocidad en curvas y la máxima precisión de conducción. El 718 Boxster GTS y el 718 Cayman GTS centran su atención en conferir un carácter aún más deportivo a los componentes del chasis. El sistema de suspensión activa Porsche Active Suspension Management (PASM) incluido de serie garantiza una mejor adherencia al suelo y, por tanto, mejores prestaciones de conducción con un alto nivel de confort. De manera opcional, también se puede adquirir el chasis deportivo PASM con reducción de altura de 20 mm. La reducción de altura es de 10 mm en comparación con el chasis de serie GTS.

La función Porsche Stability Management (PSM), que regula automáticamente la estabilización en el margen límite de la dinámica de conducción, determina continuamente la dirección de la marcha, la velocidad del vehículo y de guiñada, así como la aceleración transversal del vehículo. El principal componente del paquete Sport Chrono de serie es el modo PSM Sport. Permite a los conductores más ambiciosos acercarse todavía más al margen límite en el circuito de carreras o en los entrenamientos de invierno sin que la seguridad se vea comprometida. En comparación con "PSM On", la función permite ángulos de flotación mucho mayores y un mayor deslizamiento en las ruedas motrices. Permite un modo de conducción mucho más deportivo y, para ello, el PSM se mantiene activo en segundo plano.

Además, existen otros sistemas de serie que mejoran la precisión de dirección, la agilidad y la tracción: el Porsche Torque Vectoring (PTV) con bloqueo transversal mecánico del eje trasero aumenta las prestaciones y el placer de conducción en lo que al PSM se refiere. Al girar en una curva, se genera un impulso de giro sobre el eje vertical del vehículo mediante un impulso de los frenos en la rueda del lado interior de la curva. El resultado es un aumento de la precisión de dirección y la agilidad. Gracias al bloqueo transversal mecánico, se redistribuye una fuerza mayor sobre la rueda más lenta. Esto favorece la tracción durante aceleraciones fuertes en curvas estrechas y supone un beneficio en cuanto a dinámica longitudinal y transversal.

Los frenos de fundición gris con mordazas de freno rojas ofrecen unos valores de desaceleración de primera, también con cargas térmicas elevadas en circuitos de competición. De serie, el GTS cuenta con mordazas de freno de cuatro émbolos y discos de freno de un tamaño de 330 x 34 mm en la parte delantera y 299 x 20 mm en la parte trasera. De manera opcional, el Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) se agarra a los discos de 350 x 34 mm de la parte delantera con unas mordazas de freno de seis émbolos pintadas en amarillo y a los discos de 350 x 28 mm de la parte trasera con unas mordazas de freno de cuatro émbolos.

Estos dos modelos GTS están equipados de serie con ruedas Carrera S de 20 pulgadas. Los neumáticos del tamaño 235/35 ZR 20 en la parte delantera y 265/35 ZR 20 en la parte trasera garantizan un agarre óptimo.

El paquete Sport Chrono se incluye de serie a bordo e incorpora soportes dinámicos de la transmisión. El conocido sistema PADM (Porsche Active Drivetrain Mounts) minimiza las vibraciones del motor y reduce los movimientos que influyen en la dinámica de

conducción debido a la masa total del tren propulsor. Combina las ventajas de los soportes de la transmisión duros y blandos: en los cambios de carga y en las curvas rápidas, el vehículo responde con una estabilidad y precisión notablemente mayores, pero, en las carreteras irregulares, el confort de conducción no se ve mermado.